

día, fueron bendecidos por el párroco de San Lorenzo, por delegación del señor Obispo. Seguidamente se organizó una "expedición-paseo" (como se decía entonces) con las Autoridades, prensa, representaciones oficiales e invitados particulares. Se marchó a Campanas, a una media de 21 kilómetros hora. Allí fueron invitados los componentes de la expedición a una merienda por la sociedad "La Vinícola Campanas". Después se regresó a la ciudad.

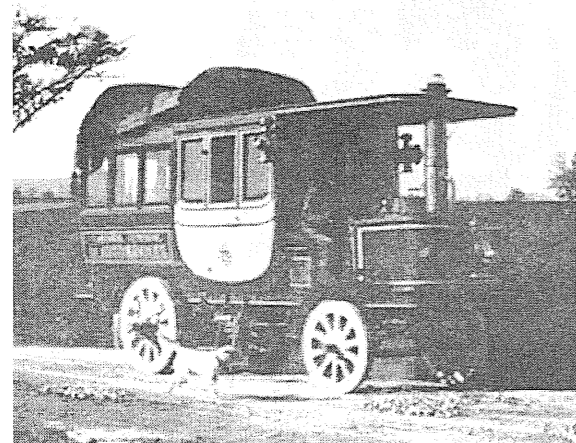
En la primera prueba se demostró que eran infundados los temores de los que vaticinaban que los animales domésticos se espantarían viendo, y oyendo aquellos artefactos. Una anécdota curiosa que dio mucho que hablar fue que en el kilómetro 11, los autobuses alcanzaron y pasaron a la diligencia de Tafalla que había salido de Pamplona una hora antes.

El día 3 de agosto se inauguró la primera línea de automóviles de la Península, que cubría el trayecto Pamplona - Puente - Estella en un tiempo récord de poco más de tres horas. A los seis días los tres vehículos, por causa de avería, fueron reemplazados de nuevo por diligencias y encerrados en el garaje que la empresa había preparado en el Ensanche Viejo, a la espera de que por ferrocarril llegase la maquinaria y herramientas precisas para su reparación.

El 6 de septiembre se amplió la línea de Estella con otro nuevo servicio que en vez de pasar por el Perdón, lo hacía por Campanas.

Para que todos los pamploneses pudiesen probar y gozar del nuevo medio de transporte, la empresa organizó aquel verano viajes a Villava y a Huarte. Aunque el precio era muy alto (0'20 pts. a Burlada ; 0'40 a Villava y 0'60 a Huarte), los autobuses se llenaron y la empresa hizo el agosto.

El primero de diciembre llegaron a nuestra ciudad otros dos autobuses, uno similar a los anteriores y el otro con una preciosa berlina de corte parecido a las carrozas antiguas. A principios de 1900 llegaron nuevos autobuses y el 8 de marzo se inauguró el servicio a Lumbier y Sangüesa ; en abril el de Elizondo por Mugaire.



la preciosa berlina de corte parecido a las carrozas la ravissante berline de voyage évoquant les carrosses

Después de la somera descripción que hemos hecho del nuevo sistema de transporte de viajeros, cabe preguntar : ¿ Como reaccionó la gente?

Al principio, los Pueblos del recorrido se llenaban de curiosos de las aldeas próximas para admirar y comentar aquellos vehículos que "andaban solos". Los mozalbetes y jóvenes se divertían montándose en los estribos y entrando en la ciudad encaramados. En Pamplona, a los mocetes les dio por entrar desde los portales hasta la Plaza del Castillo corriendo delante, como si corriesen el encierro. La Autoridad se vio precisada a intervenir prohibiendo aquellas carreras ; en realidad lo que consiguió fue aumentar el interés, ya que de aquella forma huían del automóvil y de los "jas". El Alcalde publicó un bando por el que hacía responsables a los padres de las desgracias que pudiesen sufrir sus hijos. En Cirauqui, un mocete corrió tanto trecho delante del autobús, que a consecuencia del esfuerzo se le presentó un proceso pulmonar agudo a resultados del cual murió a los cuatro días.

Peor fueran las salvajadas que se cometieron. En el primer viaje a Estella el autobús fue apedreado cerca de la venta de Ucar y, a los pocos días, en Mañeru. Aquellos actos de vandalismo se generalizaron hasta el extremo que el Gobernador hizo responsables a los alcaldes de los pueblos del trayecto de los atentados que se cometiesen contra los automóviles. Alcanzaron tal grado de incivildad que en un sólo viaje rompieron un cristal en Legarda, en Cizur cortaron la carretera con troncos y piedras y, en el Paseo de Valencia, destrozaron otro cristal también a pedradas. Entre Villava y Huarte, una tarde rompieron dos cristales. Cerca de Estella, en una cuesta, se escondían de 20 a 30 mocetes de los pueblos próximos; cuando el autobús subía lentamente la pendiente, la cuadrilla asaltaba el vehículo y tirando de él conseguían pararlo. Un conductor llamado Napal lo solucionó empalmando unos gruesos tornillos a la batería y conmutándolos en el momento oportuno les quitó las ganas de parar el coche.

Con el tiempo se olvidaron las gamberradas y el público se acostumbró a ver el paso de los autobuses sin concederle ninguna importancia. >>

épouses et quelques familiers. Le lendemain, à midi, ils furent bénis par le curé de San Lorenzo, sur délégation de Monseigneur Obispo. On organisa ensuite une parade - "expedición-paseo", comme on disait alors - avec les Autorités, la presse, les représentations officielles et les invités particuliers. On alla à Campanas, à une moyenne de 21 kilomètres / heure. Les participants de l'expédition furent invités à une réception par la société "La Vinícola Campanas". Après on revint en ville.

Cette première démonstration montra que les craintes de ceux qui prophétisaient que les animaux domestiques se sauveraient à la vue et au bruit des véhicules étaient infondées. Une anecdote dont plusieurs se souviennent encore est qu'au kilomètre 11, les autobus rattrapèrent et doublèrent la diligence de Tafalla pourtant partie de Pamplune une heure auparavant.

Le 3 août on avait inauguré la première ligne d'automobiles de la Péninsule, qui couvrit le trajet Pamplune - Puente - Estella en un temps record d'un peu moins de trois heures. Six jours après, les trois véhicules - pour des réglages - furent remplacés à nouveau par les diligences et remisés au garage que l'entreprise avait préparé à Ensanche Viejo, après s'être fait livrer par chemin de fer la machinerie et l'outillage nécessaire.

Le 6 septembre on ouvrit la ligne de Estella sur un autre nouveau service qui, au lieu de passer par le col du Perdón, le ferait par Campanas.

Pour que tous les pampelonnais puissent essayer et apprécier le nouveau moyen de transport, l'entreprise organisa un service d'été à Villava et à Huarte. Bien que le prix soit assez élevé - 0'20 pts. pour Burlada ; 0'40 à Villava et 0'60 à Huarte - les autobus se remplirent et l'entreprise fonctionna tout août.

Dans les premiers jours de décembre arrivaient en notre cité deux autres autobus, un pareil aux premiers et un autre avec une ravissante berlina à la forme évoquant les carrosses antiques. Au début de 1900, il y eut encore de nouvelles arrivées et le 8 mars on inaugura le service de Lumbier et Sangüesa ; en avril celui de Elizondo par Mugaire.

Avec la sommaire description faite précédemment du nouveau système de transport, on ne savait comment les gens réagiraient.

Le public du parcours était en principe constitué par des curieux du voisinage venus pour admirer et discuter sur ces véhicules qui "marchent tous seuls". Mais voilà que des gamins et adolescents s'amusaient à s'accrocher aux marchepieds pour arriver dans la ville vautés sur le plancher. D'autres jeunes pénètrent dans Pamplune en courant devant - depuis les portes jusqu'à la Plaza del Castillo - comme on le fait avec les taureaux pour "l'encierro". Les Autorités veulent intervenir pour interdire ces courses ; elles vont au contraire en augmenter l'intérêt, dans cette ambiance de fuite

Le maire publie un arrêté pour informer les parents du danger encourus par leurs enfants. A Cirauqui, un "torero" déploya tant d'effort devant l'autobus, qu'il fut victime d'une grave indisposition pulmonaire pendant quatre jours.

Puis ce fut des sauvageries qui se commirent. Au premier voyage à Estella, l'autocar fut accueilli par des cailloux vers l'auberge de Ucar et, peu de jours après, à Mañeru. Ces actes de vandalisme se généraliseront au point que le Gouverneur rendra les maires des communes traversées responsables des attentats qui se commettraient.

On obtenait tant d'incivilités qu'en un seul voyage, on notera le bris d'une vitre à Legarda, qu'on barrera la chaussée à Cizur avec des arbres et des pierres et qu'au Passage de Valencia, on détruisit encore d'autres carreaux avec des cailloux. Un soir, ce fut deux glaces entre Villava y Huarte. Une autre fois, vers Estella, une bande de 20 à 30 gamins venus des hameaux voisins se constitua : quand le véhicule amorça lentement la rampe, la meute assaillit le véhicule en le tirant pour tenter de l'immobiliser. Un conducteur du nom de Napal trouva la solution en branchant de grosses vis à la batterie et en les commutant au moment opportun pour ôter l'envie d'arrêter l'automobile [?!].

Avec le temps les escarmouches se calmèrent et le public s'accoutuma au passage des autobus sans y donner plus d'importance. >>

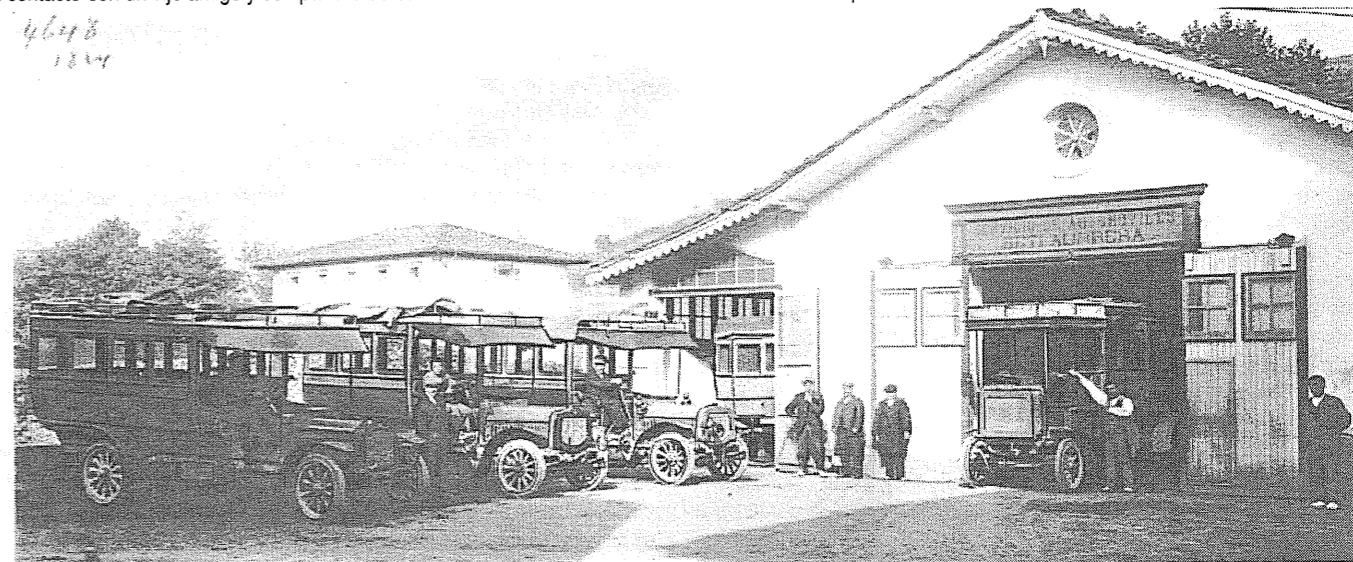
l'identification d'une route hispanique des années 1910 traitée sous forme d'énigme

Jean-Paul CHALOT nous avait confié une série d'anciens clichés de véhicules utilitaires parmi lesquels nous en remarquons une demie douzaine portant sur des omnibus des années 1910 qui nous semblaient évoluer dans un paysage espagnol - et même basque à la vue de l'enseigne d'un garage. Nous avions transmis nos observations à un correspondant madrilène. Le dossier a ainsi été confié à Félix Reparaz, un chercheur de Bilbao dont on nous a remis le rapport... La recherche a été réalisée avec enthousiasme et une grande rigueur scientifique. Nous l'en félicitons et nous le remercions pour l'excellent travail réalisé !

<< En los años 1910, se tomaron cuatro fotografías en una zona, presuntamente del Norte de España, que hay que identificar. D. Manuel Lage, especialista en Hispano-Suiza e investigador de otras marcas de automoviles españoles, ha querido llevar a cabo esta identificación, y para hacerlo se puso en contacto con un vijo amigo y companero de estudio de Bilbao.

<< On nous a communiqué quatre photographies des années 1910, prises dans un secteur, présentement au Nord de l'Espagne, qu'il faut identifier.

D. Manuel Lage, spécialiste d'Hispano-Suiza et chercheur aussi sur d'autres marques espagnoles a voulu porter à bout l'identification et a contacté pour le faire son vieux copain d'études de Bilbao.



1 - GARAGE : servicio de automoviles Beti Aurrera. Les quatre véhicules de gauche sont certainement de type CM (35 cv avec capacité de 25/30 places)

Personalizamos las fotografías recibidas dándoles un nombre que las identifique : 1.- Beti aurrera. = GARAJE (Ver foto 1)
2.- Route hispanique descente. = VALLE (Ver foto 4).
3.- Route hispanique descente maison = CASERÍO (foto 6).
4.- Route hispanique pont. = PUENTE (Ver foto 8).

On repérera mieux les photographies reçues en les désignant ainsi :
1.- Garage Beti Aurrera. = GARAGE (voir photo 1)
2.- Route en descente = VALLEE (voir photo 4).
3.- Toit maison en premier plan = MAISON de campagne (photo 6).
4.- Route avec le pont = PONT (voir photo 8).

Debemos iniciar la investigación, partiendo de unas premisas, como :

a) Las fotos se han tomado todas en la misma área geográfica y a poca distancia una de otra, por ejemplo un círculo de 10/20 km
b) En 90 años hay cosas que es difícil que cambien (perfil de la montaña, puente robusto, etc) y cosas que han podido desaparecer (casa, garaje, bordas...)

Un análisis inicial de las fotos sugiere las siguientes hipótesis :

c) Garaje : Corresponde al País Vasco o Navarra. Palabras en euskera y castellano.

d) Garaje : La casa de atrás tiene el tejado de cuatro vertientes.

e) Garaje : Es un valle con los montes próximos.

f) Valle : Al fondo del valle, se observa un perfil de montaña significativo. Al mismo tiempo no es muy alto el monte por lo que no es ninguno de los «emblemáticos», excepto para los de la zona.

g) La montaña de la izquierda, habrá cambiado poco porque en la zona de roca es difícil que se haya convertido en bosque.

h) Valle : El puerto era una vía importante de comunicación, al menos en esos años. Tiene que ser de nombre conocido.

i) Valle : La forma del puerto puede facilitar su identificación. Tiene unas curvas en forma de « Z » .

j) Valle : Hay agricultura pues se ven tierras de cultivo que es posible hayan cambiado poco y ganadería, porque se observan 2 bordas.

k) Valle : Todo el resto del monte con pequeños arbustos y pasto, se puede haber convertido en bosque.

l) Caserío : Tiene tejado a cuatro vertientes. Parece casa importante con mucha ventana.



El equipo de investigación, Félix Reparaz, su mujer Consuelo, su hermana Estibaliz y su cuñado Javier se ponen en marcha. Une équipe d'investigation se met en marche avec Félix Reparaz, son épouse Consuelo, sa sœur Estibaliz et son beau frère Xavier.

Nous allons initier la recherche, en partant de constats et après une analyse initiale des photos permettant quelques hypothèses :

a) Les photos ont toutes été prises dans le même secteur géographique, et à peu de distance les unes des autres, par exemple dans un rayon de 10 / 20 Km.

b) En 90 ans il y a des éléments qui ont difficilement pu changer (profil de la montagne, pont robuste, etc) et d'autres qui ont pu évoluer (maison, garage, étables ou abris de nuit pour animaux...)

c) Garage : il correspond au Pays Basque ou Navarre. Inscriptions en basque et castillan

d) Garage : La maison du fond a un toit à quatre versants.

e) Garage : Il est situé dans une vallée avec des montages proches.

f) Vallée : Au fond de la vallée, on observe un profil de montagne significatif. Toutefois le mont n'a rien de bien particulier, il n'est pas très élevé sauf par rapport à la zone.

g) Vallée : La montagne de gauche ne peut avoir beaucoup changé, dans la mesure où le secteur rocheux peut difficilement avoir été recouvert de forêt.

h) Vallée : Le col semble correspondre à une voie de communication importante, au moins en ces années. Nous pensons qu'il doit avoir un nom connu.

i) Vallée : La forme du col devrait faciliter son identification. On remarque un virage en forme de « Z » .

j) Vallée : Agriculture en terres de culture qui ne doit pas avoir beaucoup évolué et avec du bétail (on observe 2 abris en pierres pour les troupeaux).

k) Vallée : Tout le reste de la montagne avec petits arbustes et pré, qui peut avoir été remplacé par de la forêt.

l) Maison : On remarque des toits à quatre pentes. Il apparaît une maison importante avec beaucoup de fenêtres.

m) Caserío : Por la forma del tejado y su posición en la carretera, se identifica como el que está a la izquierda de la foto Valle. Las curvas son las mismas.

n) Puente : Parece un puente robusto y alto, comparándolo con el tamaño del autobús.

o) Puente : Se trata de valles cerrados.

Como resumen de todo ello podemos decir que:

Son fotos tomadas en el País Vasco. No se ve ningún edificio con la forma de caserío con el tejado de dos vertientes, típicos de la zona de Bizkaia o Gipuzkoa. Valles profundos, poco abiertos. Un puerto de montaña, vía de comunicación «conocida» o importante en esa época.

Observados los perfiles de las montañas desde puertos de Bizkaia, Orduña, Altube, Barazar, Dima y Urkiola, no somos capaces de identificar ninguno parecido al que aparece en la foto Valle.

En este momento solicitamos ayuda al club de Montaña Gasteiz, en Vitoria a través de Javier y a otro montañero de pro de Bizkaia, Javier también. Su primera impresión fue la de buscar por Guipúzcoa o Navarra. Consuelo opinaba Navarra.

Una visita al Museo etnográfico de Bilbao, nos facilitó el contacto con Lidia, (había preparado una exposición monográfica «Castilla – Bermeo» con rutas de los siglos XII – XV hasta el inicio del IXX) quien recogió las fotos con cierto interés para intentar detectar la zona.

Javier colocó las fotos en un tablero de información del club de montaña. En dos semanas, dos personas identificaron el perfil del monte como Legate, visto desde el puerto de Velate, norte de Navarra. El puente se podría ubicar en la carretera «vieja» entre Almandoz y Elizondo. Estos datos facilitaban mucho la solución del enigma inicial planteado.

Visto el cariz que tomaba el tema, había que organizar una excursión a la zona para confirmar o desmentir la información.

Pero para no fallar en el intento, era necesario previamente identificar el lugar preciso de observación, mediante GPS. Javier identificó las coordenadas de 8 puntos posibles (a través de un CD de carreteras de la zona) en donde hacía coincidir las curvas del puerto y dirección hacia la que se pudiera ver el monte Legate. Los puntos fueron indicados en un mapa y marcados en el GPS.

También se informó de los cambios que había sufrido el puerto de Velate. Ahora hay un túnel a media altura del puerto. Había que ir por la carretera vieja. La excursión ya estaba preparada.

El día 27 de abril, víspera de S. Prudencio patrón de Álava, era una buena fecha para intentarlo. Vitoria, Pamplona, Carretera N - 121 Pamplona-Irún, desviación por la carretera «vieja» del puerto Velate (Na - 1210)... El GPS nos indicaba que nos acercábamos al primer lugar de «encuentro» con la historia. Muchos árboles en las cunetas, no dejan ver el valle...

Esti y Consuelo, con la foto «valle» en la mano. Javier conduciendo. Félix con el GPS controlando la proximidad del primer punto previsto : 8 Km, 3 Km, 500 m...

¡ Ahí está ! Gritaron las dos a la vez.

¡ Es el perfil del monte !

Había que parar y confirmarlo. Sacar una foto. Los árboles no permiten sacar una foto igual, desde el mismo sitio. Sacamos una foto mas abajo para poder ver mejor el conjunto del valle. (ver foto 3 / 4)

El tiempo cambia las cosas. El perfil del monte Legate, el mismo. El monte de enfrente convertido en cantera. El valle cruzado por una autopista. Las « Z » del puerto, las mismas. La casa de la izquierda, la misma, pero ya no estaba sola. Las bordas han desaparecido, pero aparecen otras construcciones.

La zona de tierras de cultivo las mismas. Era la zona.

¡ Manolo !, esta vez hemos podido con parte del « enigma ».

Ahora había que buscar el resto.

m) Maison : Par la forme du toit et sa position sur la route, on l'identifie comme celle de gauche sur la photo de la vallée. Les virages sont les mêmes.

n) Pont : on voit un pont robuste et haut, en rapport de la taille du véhicule.

o) Pont : Il se trouve dans une vallée encaissée.

En résumé nous pouvons estimer que les photos ont été prises au Pays Basque. On remarque, dans les hameaux, des constructions avec toits à doubles pentes, typiques de la zone de Bizcaye ou de Guipuzkoa. Vallées profondes, peu ouvertes. Un pont de montagne, voie de communication « connue » ou importante à cette époque.

L'observation des profils de montagnes depuis les cols de Biscaye, Orduña, Altube, Barazar, Dima et Urkiola, ne permit pas de trouver de ressemblance avec la photo "Vallée".

Nous avons alors sollicité l'aide du club de la Montagne Gasteiz, à Vitoria grâce à Xavier et d'autres montagnards proches de Bizkaia, auquel Xavier appartient aussi. Sa première impression était de chercher en Guipúzcoa ou Navarre. Consuelo penchait pour la Navarre.

Une visite au Musée Ethnographique de Bilbao fut facilitée par un contact avec Lidia (elle avait préparé une exposition monographique « Castilla – Bermeo » avec chemins des 12^{ème} au 15^{ème} siècles, jusqu'au début du 19^{ème}). On y prit connaissance des photos avec intérêt, mais sans que l'on puisse identifier le secteur.

Xavier accrocha les photos au tableau d'information du club de la montagne. En deux semaines, deux personnes identifient le profil du mont comme étant celui de Legate, vu depuis le col de Velate, au nord de la Navarre. Le pont pourrait se trouver sur la "vieille" route entre Almandoz et Elizondo. Ces témoignages font beaucoup progresser la solution de l'énigme présentée.

Sur la base de ces indications, il n'y avait qu'à aller sur place pour confirmer ou infirmer l'information.

Toutefois pour faciliter les recherches, il fut décidé d'utiliser un GPS pour chercher à localiser les lieux à vérifier. Xavier détermina les coordonnées de 8 points possibles (avec maillage sur les voies du secteur) pouvant coïncider avec les virages du col et les directions d'où l'on verrait le mont Legate. Les points furent repérés sur la carte et positionnés aussi au GPS.

On s'informa également des changements qu'avait pu subir le col de Velate. Il y a maintenant un tunnel à mi hauteur et il fallait opter pour la vieille route.

Le déplacement était ainsi décidé.

Le 27 avril, veille de San Prudencio patron de l'Álava, semblait une bonne date pour le réaliser. Vitoria, Pamplune, route N-121 Pamplona-Irún, déviation par la «vieille» route du col de Velate (Na-1210)...

Le GPS nous indiquait ce que nous cherchions au premier lieu de « rencontre » avec l'histoire. Comme il avait beaucoup d'arbres dans les cuvettes, on avait abandonné l'idée de rester dans la vallée...

Esti et Consuelo, avec la photo « vallée » en main, Xavier conduisant, Félix avec le GPS contrôlant la proximité du premier pont prévu : 8 km, 3 km, 500m...

C'est ici ! S'écrièrent les deux préposés au cliché d'époque. C'est le profil de la montagne !

Nous n'avions qu'à chercher à le confirmer avec une photo. Les arbres n'autorisaient pas de prise de vue équivalente du site. Nous montons donc un peu pour une photo permettant d'avoir l'ensemble de la vallée. (cf photo 3 / 4)

Le temps peut altérer les paysages.

Le profil du monte Legate : le même.

Le mont d'en face transformé en carrière. La vallée franchie par une autoroute. Le « Z » du col, le même. La maison de gauche, la même, bien quelle ne soit plus seule. Les murettes ont disparu, mais apparaissent d'autres constructions. La zone de culture est la même.

C'est bien le secteur.

Bien sûr !

C'est la vue permettant de résoudre une partie de l'énigme.

Il reste maintenant à trouver le reste.

< ici les 2 véhicules vont bientôt se croiser (photo 4)



3 - sacada desde el mismo sitio, pero los árboles no dejan ver el conjunto / il s'agit du même site, mais les arbres empêchent de voir l'ensemble



DE LA DILIGENCIA AL AUTOBÚS

"PAMPLONA BELLE ÉPOQUE" por José Joaquín Arazuri -1974 editado en la colección de temas locales del **Diario de Navarra** "PAMPLUNE A LA BELLE ÉPOQUE" par José Joaquín Arazuri en 1974 et publié dans la collection des chroniques locales du **Diario de Navarra**

<< Pocos navarros saben que nuestras carreteras fueron las primeras de España recorridas por "carruajes automóbiles", hoy autobuses.

La idea en nuestra Patria de substituir las diligencias por automóbiles nació en la vieja Iruña. Los iniciadores y realizadores de la empresa fueron pamploneses, así como el capital. Aquellos pioneros del transporte de viajeros por carretera fueron don Vicente Galbete, don Francisco Aldaz, don Javier Ureta y don Eladio Maisonnave. Comenzaron su aventura mercantil visitando líneas francesas servidas por vehículos de tracción mecánica; constituyeron la "COMPANÍA GENERAL DE AUTOMOVILES"; compararon los carruajes en el extranjero y obtuvieron el apoyo de las fábricas para emprender tan innovador sistema.

La primera línea motorizada fue la de Pamplona a Estella y vamos a ceñirnos a ella para ver cómo se hacía el servicio antes de la era del automóvil. Las diligencias salían de la Plaza del Castillo, de la administración que estaba en la tintorería de Venancio San Martín, en el nº 35. Posteriormente se trasladó a los bajos del Hotel La Perla, regentada por Adolfo Navarraz empleado de la Tabacalera; ya avanzado el siglo XX pasó al nº 15 de la misma plaza.

El trayecto de Pamplona a Estella lo recorrían en 5 o 6 horas. En Puente se cambiaba el tiro. En Astrain se paraba a la ida y a la vuelta para abreviar los caballos en la venta de la Micaela; los viajeros bebían agua con bolados a las mañanas y chocolate a las tardes. Aquella costumbre no desapareció con los autobuses, ya que había que echarles agua dos o tres veces por viaje.

Al desaparecer las diligencias, los cocheros pasaron a los autobuses como cobradores y fogoneros. Algunos de aquellos aurigas aprendieron el entonces difícil oficio de **chauffeur**, como Leonardo Carracedo (a) el Gallego; el estellés Ignacio y un putesino al que llamaban "Pablo el Cochero".

La aparición de los autobuses fue precedida, en abril de 1899, del rumor que en nuestras carreteras correrían en breve unos coches sin caballos. Aquella noticia de extraordinario interés y que dio que hablar muchos meses, se hacía más apasionante cuando además los "entendidos" aseguraban que no necesitaban **rails** sobre el camino como el ferrocarril y el tranvía. Por si fuese poco, a aquellos vehículos no les importaba que hubiese cuestras, por muy empinadas que fuesen. Se decía que transportarían a los viajeros en un periquete de Pamplona al punto más apartado de Navarra. Se hablaba de que en el invierno llevarían caloríferos con agua caliente para hacer más agradable el viaje y, se aseguraba, que cada carruaje llevaría maquinista, fogonero y cobrador.

Mientras los pamploneses comentaban y conjeturaban sobre el desconocido y revolucionario sistema de transporte, la "Compañía General de Automóbiles" activaba la entrega de los carruajes. Tenían la forma alargada de los tranvías eléctricos; el motor era una máquina de vapor alimentada con cok, de 30 caballos de potencia (esto era lo que más admiraban nuestros antepasados, que hubiese 30 caballos en tan reducido espacio); el motor llevaba carga de agua para 25 kilómetros, estaba instalado en la parte delantera del vehículo y expulsaba los humos por una chimenea.

Los coches tenían tres categorías: la berlina o primera clase, el interior y la plataforma final; los asientos estaban tapizados con **reps**, paño similar a los de primera clase del ferrocarril; su interior era tan espacioso que el cobrador podía recorrerlo a todo lo largo sin molestar a los viajeros. Su velocidad en trayectos horizontales era de 25 kilómetros a la hora, y de 10 en las pendientes fuertes; su promedio de velocidad, 15 kilómetros por hora.

El día 1 de agosto de 1899, a las siete y media de la tarde, llegaron a Pamplona los tres primeros autobuses. Entraron por el portal de San Nicolás, donde una gran multitud los esperaba. Los vehículos, conducidos por **chauffeurs** franceses, venían ocupados por los señores Aldaz, Ureta, Galbete y Maisonnave con sus esposas y algunos familiares. Al día siguiente, al medio-

<< Peu de navarrais savent que nos routes furent les premières d'Espagne à être circulées par des "voitures automobiles", aujourd'hui autocars ou autobus.

L'idée de remplacer, en notre pays, les diligences par des automobiles naquit au pays Basque dans la région d'Iruñ. Les initiateurs et réalisateurs de l'entreprise furent pamplonais, comme le capital. Ces pionniers du transport routier de voyageurs étaient don Vicente Galbete, don Francisco Aldaz, don Javier Ureta y don Eladio Maisonnave. Leur aventure commerciale débuta après visite de réseaux français équipés de véhicules à traction mécanique ; ils constituèrent la "COMPANÍA GENERAL DE AUTOMOVILES"; achetèrent les véhicules à l'étranger en obtenant une assistance des fabricants pour les initier à leur conduite.

La première ligne motorisée allait de Pamplune à Estella et nous allons examiner comment fonctionnait le service avant la période de l'automobile. Les diligences partaient de la Place del Castillo, avec un bureau installé à la teinturerie de Venancio San Martín, au nº 35. On le transféra peu après devant l'Hôtel La Perla et il était géré par Adolfo Navarraz employé de la Tabacalera ; déjà on partait au 19^{ème} siècle de la même place au nº 15.

Le trajet de Pamplune à Estella se réalisait en 5 à 6 heures. A Puente la Reina, on changeait d'attelage. A Astrain on s'arrêtait - à l'aller et au retour - pour abreuver les chevaux à l'auberge de la Micaela ; les voyageurs buvaient de l'eau avec du sirop le matin et du chocolat le soir. Ces habitudes ne disparaissent pas avec les autobus qui devaient faire deux ou trois fois de l'eau par voyage.

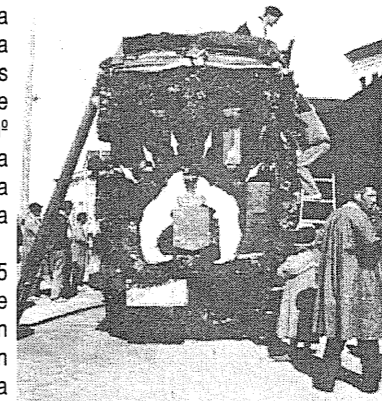
Au remplacement des diligences, les cochers passèrent aux omnibus comme receveurs et mécaniciens de chaudières. Quelques uns de ces conducteurs se formèrent à la difficile fonction de **chauffeur**, comme Leonardo Carracedo un Gallicien, un habitant de Estella Ignacio et un autre de Puente que l'on appelait "Pablo le Cochero".

L'apparition des autocars fut précédée, en avril 1899, de la rumeur qu'en nos routes circuleraient des voitures sans chevaux. Quelle nouvelle digne d'intérêt et les dire d'officines, se firent plus apaisants lorsque les "entendus" assuraient par ailleurs qu'ils ne nécessiteraient pas de **rails** sur la route comme le chemin de fer et le tramway. Par leur puissance, ces véhicules se moqueraient des rampes, même beaucoup plus escarpées que les actuelles. Il se racontait qu'ils transporterait les voyageurs en un clin d'oeil de Pamplune au point le plus reculé de Navarre. Il se dit encore qu'en hiver, on fournirait des bouillottes avec de l'eau chaude pour rendre le parcours plus agréable et, l'on assurait, qu'à chaque convoyage on changerait machiniste, mécanicien et receveur.

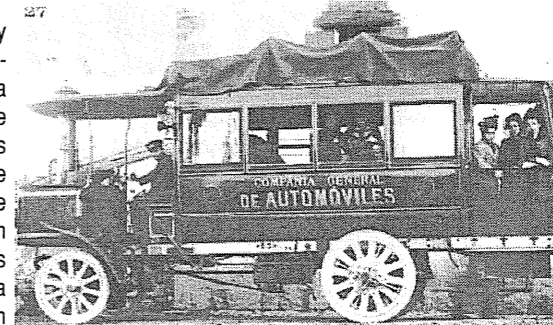
Cependant que les pamplonais commentaient et papotaient sur ce système de transport inconnu et révolutionnaire, la "Compañía General de Automóbiles" activait l'arrivée des véhicules. Ils avaient l'allure imposante des tramways électriques, avec pour moteur une machine à vapeur alimentée au cok, de 30 chevaux de puissance. Ce qui frappait le plus nos outre-montagnards, c'était que l'on puisse réunir 30 chevaux en si peu de place ! Le moteur nécessitait une réserve d'eau pour 25 kilomètres, installée à l'avant du véhicule avec expulsion des vapeurs par une cheminée.

Les voitures comportaient trois catégories : la berlina ou première classe, l'intérieur et la plate-forme arrière ; les sièges étaient recouverts de tapisseries avec **reps**, drap semblable à la première classe du chemin de fer ; à l'intérieur, il y avait suffisamment de place pour que le receveur puisse contrôler tous les voyageurs sans risque de dérangement. La vitesse en sections horizontales était de 25 kilomètres à l'heure, et de 10 en fortes pentes pour une moyenne commerciale annoncée de 15 kilomètres à l'heure.

Le 1^{er} août 1899, à sept heures et demie du soir, les trois premiers omnibus arrivèrent à Pamplune. Ils entrèrent par la Porte San Nicolás, où une grande foule les attendait. Les véhicules, conduits par des **chauffeurs** français et occupés par Messieurs Aldaz, Ureta, Galbete et Maisonnave avec leurs



Autobus engalado el día de la inauguración omnibus decorado el día de la inauguración



con el rotulo nuevo / omnibus avec la nouvelle enseigne

Nous avons commencé - dans le cadre d'une démarche franco-espagnole se révélant très efficace - par quelques témoignages d'époque avant de chercher à les rapprocher de clichés anciens qu'on nous avait opportunément confiés. On supputait...

NUEVO SERVICIO DE AUTOMÓVILES un nouveau service automobile

LA ILLUSTRACIÓN ESPAÑOLA Y AMERICANA N° XIX - 22 de mayo de 1899)

<< Ninguna provincia de España está tan bien dotada de carreteras como la de Navarra. Basta para probarlo decir que uno de sus pueblos acudió hace ya años en súplica ante la Excm. Diputación de que se le dotara de un ramal, y fundaba su petición en ser el único de la provincia que no tenía carretera.

Por esos caminos, siempre en perfecto estado de conservación, circulan los carruajes de varias empresas que transportan viajeros, y vehículos numerosos que cambian mercancías, entre Pamplona y casi todos los pueblos de la provincia

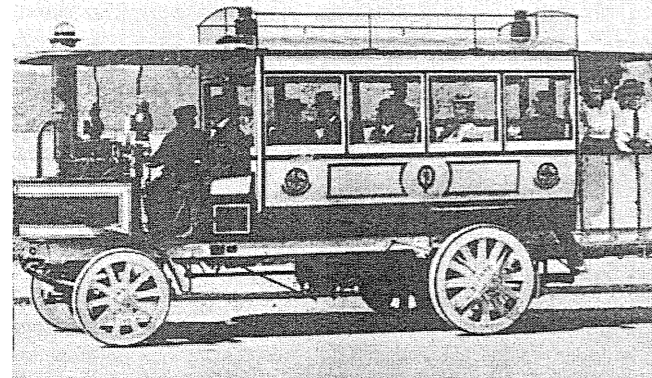
Este considerable movimiento sugirió a algunas personas de aquella capital la idea de implantar en España, empezando en Navarra, el servicio, ya establecido en el Extranjero, por medio de carruajes automóviles. Estudiáronla á fondo visitando varias líneas francesas ; constituyéronse en sociedad : procedieron á la construcción de carruajes ; procuraron inteligencias con algunas de las empresas hoy establecidas, y hoy están á punto de ver realizados sus deseos, perseguidos con entusiasmo y constancia dignos de alabanza.

En los primeros días del mes de Julio se inaugurará el servicio, que por ahora se extenderá á las líneas de Pamplona á Estella, por Puente la Reina; de Pamplona á Lumbier y Sangüesa : de Pamplona á Elizondo y de Elizondo á Irún.

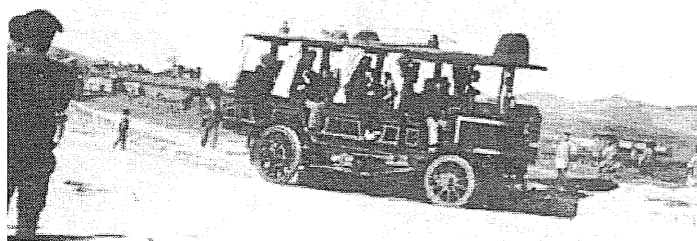
Del éxito de estas líneas, que no parece dudoso, dependerá la instalación de otras y la propagación en España de este medio de locomoción, que aventaja en mucho, en comodidad, rapidez y baratura, al de tiro por caballerías.

La implantación en España del servicio público de locomoción y transporte por automóviles constituye un progreso indudable, y la aplicación útil que al montarlo dan á su capital y á su actividad personas que por su posición podrían permitirse, como otras muchas, una vida ociosa y regalada, es un ejemplo digno de ser publicado para ejemplo y estímulo de los que claman contra nuestro atraso sin poner los medios que estén á su alcance para evitarlo. Por esto nos complacemos en dar á conocer la nueva expresa iniciada en Pamplona con el nombre de "Compañía General de Automóviles" constituida por D. Francisco Aldaz, D. Francisco Galbete, D. Xavier Ureta y por el señor Maissonave, todos ellos conocidísimos por su respetabilidad y por los elementos de que disponen en aquella provincia..

Nuestros grabados de la página 298 representan los dos modelos de carruaje adoptados, uno para 25 asientos y otro para 20. Ambos son impulsados por motores de vapor de 30 y 25 caballos, respectivamente, con hogar alimentado por cok. Desarrollan una velocidad de 25 kilómetros por hora en trayectos horizontales o poco inclinados, y de 10 kilómetros en las fuertes pendientes. >>



uno de los primero que llegaron
un des premiers qui furent mis en service



jardinera saliendo de Pamplona / la "jardinière" sortant de Pampelune

(selon l'ILLUSTRATION ESPAGNOLE ET AMERICAINE du 22 mai 1899

<< Aucune province d'Espagne n'est aussi bien dotée de routes que la Navarre. Pour le justifier, il suffisait de savoir que pour se rendre en un de ses villages constituait, il y a peu, une épreuve d'avant le déluge. Ses autorités en ont si bien pris conscience que l'unique préoccupation de la province porte sur les voies de communication.

En ces chemins, toujours en parfait état d'entretien, circulent actuellement les voitures de plusieurs entreprises de transport de voyageurs, et de nombreux véhicules vont depuis Pamplune dans presque tous les villages de la province.

Cette importante décision a été arrêtée par quelques personnes convaincues par l'idée primordiale d'implanter en Espagne - en commençant par la Navarre - un service de transport, comme il existe déjà à l'étranger, au moyen de véhicules automobiles. Ils se déterminèrent à l'issue de la visite de quelques lignes françaises. Ils se sont constitués en société pour commander la construction du matériel et pour nouer des contacts avec plusieurs entreprises déjà installées.

Aujourd'hui ils sont sur le point de voir réaliser un projet qu'ils ont poursuivi avec enthousiasme et une constance digne d'éloges.

Dans les premiers jours du mois de Juillet on a inauguré le service, que maintenant on va étendre au parcours de Pamplona á Estella, par Puente la Reina ; puis de Pamplune á Lumbier et Sangüesa ; et de Pamplune á Elizondo et de Elizondo á Irún.

De la création de ces premières lignes, nous n'en doutons pas, dépendra l'installation d'autres et la propagation en Espagne de ce moyen de locomotion, qui procure de multiples avantages : commodité, rapidité et économie, par rapport à celui de la traction par chevaux.

L'implantation en Espagne de service public de locomotion et de transport par automobiles constitue un progrès indéniable. Il faut louer le montage réalisé grâce aux capitaux et aux activités des personnes qui par leur position pouvaient se permettre - comme en d'autres choses - une vie oisive et brillante.

Nous sommes de ceux qui pensent que pour réussir de grands projets il faut en mettre les moyens et c'est pourquoi nous nous attachons à faire connaître la nouveauté initiée en région Pamplonaise sous le nom de "Compañía General de Automóviles" et constituée par Messieurs Francisco Aldaz, Francisco Galbete, Xavier Ureta et par le sieur Maissonave, bien connu pour sa respectabilité et par les moyens dont il dispose en cette province.

Nos reproductions de la page 298 présentent les deux modèles de voitures adoptées, l'une de 25 sièges et l'autre de 20. Toutes deux sont entraînés par des moteurs à vapeur de 30 et 25 chevaux, respectivement, avec chaudière alimentée au coke.

Ils se permettent une vitesse de 25 kilomètres à l'heure en trajet horizontal ou peu incliné et de 10 kilomètres en fortes pentes. >>

La foto similar a la nombrada « caserío » es mas fácil de sacar, aunque un nogal hace perder algún detalle. Mientras hacemos la foto uno piensa que hace casi 100 años alguna persona, con menos medios que los actuales, ha dado al disparador de una máquina de fotos en el mismo lugar.

El panorama ha cambiado también : hay otra casa cerca. Al renovar el tejado, le han quitado las chimeneas. Las ventanas son las mismas. Las curvas de enfrente, han desaparecido, en parte, por las obras de la nueva autovía.

La casa se ha convertido en Venta Berri, aunque no está abierta en estos días. Javier, con el GPS nos da sus coordenadas: N: 43° 05'03'' / W: 01° 36'27''.

En la casa de enfrente a la « antigua », en su día fue local de cambio de caballerizas para el puerto. No guardaba la forma de la foto « garaje ». El garaje se nos resiste.

Los vecinos de esta casa nos facilitan una referencia de un puente próximo, que puede ser el de la foto : la carretera hacia Bera de Bidasoa. Nos acercamos a la zona ; se llama el Puente Marín. Es el de la foto « puente ».

La montaña de atrás es la misma. Algún árbol no permite ver el ojo de la izquierda del puente. No hay duda.

Paseando por el puente, para comprobar su altura y situación, observamos que se acerca un autobús. Es el momento de inmortalizar la diferencia de tamaño y diseño de un vehículo que cumple la misma función, con casi 100 años de diferencia, pasando por el mismo puente. Manolo lo agradecerá.

Las coordenadas del puente son : N 43° 05'41'' . W 01° 35'35'' . Javier y su GPS funcionan.

Aquí también las cosas han cambiado, especialmente por la construcción de la autovía. El puente y el perfil de la montaña del fondo se mantienen, pero donde antes había un puente importante de tres ojos, con una altura de mas de 10 metros, ahora pasa por encima de él una autovía de lo menos 70 m de altura.

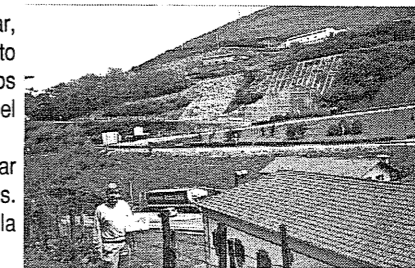
Finalmente, había que buscar la casa que aparece en la foto "garaje". Preguntamos en Almandoz, pueblo próximo al puerto y al puente y los pueblos de los alrededores, no dándonos razón de ella. Pasamos por el Señorío de Bertiz, zona turística y preguntamos en Información. Nos aconsejan ir a Bera de Bidasoa.

En Bera de Bidasoa, no nos dan razón de la casa de la foto Garaje. Sin embargo, nos comentan que en Elizondo ha existido una empresa que tenía un autobús hasta los años 1985-90 llamada Aurrera que hacía el recorrido Elizondo-Irún en días alternos, junto con la empresa Baztanesa, que existe en la actualidad.

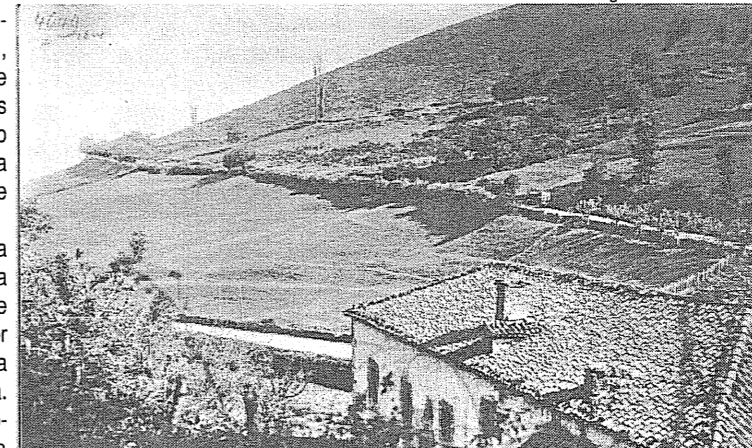
Haciéndose de noche y siendo víspera de San Prudencio, fecha en la que todo alavés que se precie debe ir a ver « La Retreta de S. Prudencio », retornamos a Vitoria.

La excursión ha sido un éxito.

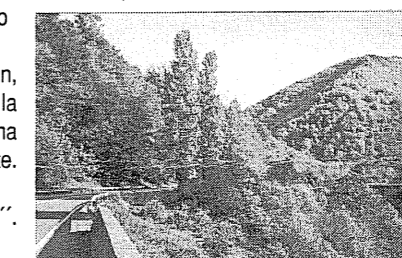
Queda por confirmar si la casa que en su día tuvo un garaje, hoy existe, dónde está y la actividad que se desarrolla en ella. >>



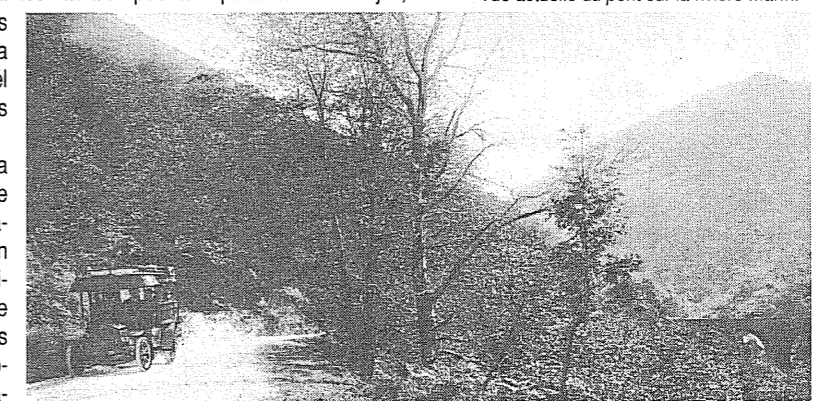
5 - El tejado de la casa y las obras de la autovía al fondo / Le toit de la maison avec au fond les ouvrages de l'autoroute.



6 - Bientôt 2 omnibus vont se croiser : l'un monte, l'autre descend



7 - Vista del puente sobre el río Marín en la actualidad. Vue actuelle du pont sur la rivière Marín.



8 - là encore il y a le second omnibus : sur le pont

proche du col et du pont ainsi que dans les villages des environs.

Nous sommes passés par la Seigneurie de Bertiz, zone touristique et nous avons poursuivi nos recherches. On nous conseilla d'aller à Bera de Bidassoa.

Bera de Bidassoa ne nous fournit pas d'indication sur "notre" maison. Néanmoins, nous avons appris qu'à Elizondo il avait existé une entreprise qui possédait un autocar jusque dans les années 1985-90 appelée Aurrera et qui exploitait le parcours Elizondo-Irún en alternance concertée avec l'entreprise Baztanesa qui existe encore.

Après avoir passé la nuit et assisté à la veille de San Prudencio, - date à laquelle tout habitant de l'Alava qui se respecte doit assister pour « La Retraite de San Prudencio » - , nous sommes rentrés à Vitoria.

Notre voyage nous a mis en grande excitation : nous avons réussi. Mais il reste à vérifier si la maison qui un jour abrita un garage, existe encore, et quelle activité elle peut aujourd'hui héberger. >>

Le paysage correspondant à celui désigné « maison » est peu facile à cadrer, parce qu'un noyer masque certains détails. Nous prenons cependant un cliché en songeant qu'il y a 100 ans une personne, avec moins de moyens que maintenant, a disposé d'un appareil photo dans le même lieu.

Le panorama a aussi changé : aujourd'hui il y a d'autres maisons aux alentours. A la rénovation du toit, on a enlevé les cheminées. Les fenêtres

sont les mêmes. Les virages d'en face ont disparu, en partie, pour les ouvrages de la nouvelle autoroute. (photos 5 et 6)

La maison est utilisée en boutique de produits régionaux, laquelle n'était pas ouverte à l'époque de notre passage.

Xavier, fait le point sur le GPS : N: 43° 05'03'' / W: 01° 36'27''.

Dans la maison d'en face, il existait « à l'époque antique » des écuries avec un local d'échange pour aller au pont. Ce n'est pas la forme de la photo « garage » : le garage nous résiste.

Les voisins de cette maison nous signalent un pont proche, qui n'est pas sur la photo : sur la route en direction de Bera de Bidasoa.

Nous allons sur place : on trouve le Pont Marín. (photos 7 et 8)

C'est celui de la photo « pont ». La montagne arrière est la même. Quelques arbres empêchent de voir l'arche gauche du pont. Pas de doute.

En se rendant au pont, pour vérifier sa hauteur et sa situation, nous remarquons un autocar qui passe. On note la différence de taille et d'aspect d'un véhicule remplissant la même fonction, à 100 ans d'écart et passant par le même pont.

Manolo nous en sera redevable. Les coordonnées du pont sont :

N 43° 05'41'' / W 01° 35'35''.

Xavier s'active sur son GPS.

Là aussi les choses ont changé, surtout par la construction de l'autoroute. Le pont et le profil de la montagne du fond correspondent et là où avant il y avait un pont important de trois arches, d'une hauteur inférieure à 10 mètres, on est à présent surplombé d'une autoroute de presque 70 m de hauteur.

Il ne reste plus qu'à rechercher la maison qui apparaît sur la photo du garage. Nous n'allons pu avoir raison d'elle, même en enquêtant à Almandoz, village

une conclusion à l'énigme ?

Nous avons transmis ces informations à Vincent GALBETE qui nous apporte des compléments devant permettre de faire avancer les recherches. La démarche est-elle véritablement terminée? Cette réunion et ces coïncidences opportunes nous paraissent exemplaires.

<< Veo que el grupo de investigación para la localización de las fotos de la "ROUTE HISPANIQUE 1910" fue muy sagaz. He pasado por esa carretera cientos de veces desde mi infancia y aunque me resultaba familiar no reconocí el paisaje.

Ahora al ver la reseña que me envía, he localizado alguna información complementaria sobre el tema que quizá pueda ser también de su interés.

Creo que la compañía AURRERA (adelante, en euskera), se formó quizás algo después de 1905 o 1906, tras la desaparición de la Compañía General de Automóviles y el abandono por parte de esta de la línea Pamplona-Elizondo-Irún.

Su sede estaba en Santesteban, en la regata del Bidasoa, por lo que se puede suponer que la foto del garaje está tomada allí.

Esta compañía adquirió en principio cuatro omnibus De Dion Bouton con motor de gasolina, tres de ellos con una potencia de 15 C.V. y el cuarto con 24 C.V. Estos omnibus se matricularon todavía con el código PA (distintivo regional de las matrículas de Navarra que a partir de 1918 cambiaría por NA) 9, 10, 11 y 12.

En la primera fotografía que le adjunto aparece el PA-11 en la plaza del Castillo de Pamplona listo para partir hacia Elizondo. En la segunda se ve el mismo autobús ya en carretera.

En algún lugar he leído o escuchado que el primer automóvil particular que circuló en Navarra fue el del peraltés Mercedario Abete. La matrícula de su coche, un De Dion Bouton de 3,5 C.V., era la PA-3, lo que en principio sería contradictorio con mis noticias, pero debía ocurrir con frecuencia que eso de registrar los coches no se debía llevar con todo rigor y algunos propietarios tardaban tiempo en matricular sus vehículos.

La tercera foto muestra al protoautomovilista navarro y su mujer posando orgullosos en a su De Dion Bouton.

Esperando que estas nuevas noticias puedan complementar el estudio sobre "La Route Hispanique" y que el aviso en su boletín aporte alguna nueva luz sobre nuestros viejos omnibus. >>

P.D. Algunas noticias proceden de fuente oral directa y por ello las puedo haber confundido algo, otras además de las fotografías, del libro HISTORIA DEL AUTOMÓVIL EN NAVARRA, de Gonzalo García.

<< Je perçois que le groupe d'investigation pour la localisation des photos de la "ROUTE HISPANIQUE 1910" fut très perspicace. Je suis passé par ces routes des centaines de fois depuis mon enfance et aucune ne m'apparut suffisamment familière pour évoquer un paysage.

Aux vues et descriptions que vous m'avez envoyées, je ne peux pour l'instant apporter d'autres informations susceptible d'intérêt.

Je pense que la compagnie AURRERA ("en avant", en basque), fut créée certainement autour de 1905 ou 1906, après la disparition de la Compañía General de Automóviles, laquelle lui laissa l'exploitation de la partie orientale avec la ligne Pamplona-Elizondo-Irún.

Son siège était en région de San Sebastian, dans le bassin de la Bidasoa, où l'on peut supposer que la photo du garage fut alors prise.

Cette compagnie acquit en principe quatre omnibus De Dion Bouton à essence, trois d'une puissance de 15 cv et le quatrième de 24 cv. Ils s'immatriculèrent tous avec le code PA (indicatif régional de la Navarre qui à partir de 1918 changea en NA) qui fut suivi des numéros 9, 10, 11 et 12. *

Sur la première photographie que je joins apparaît le PA-11 sur la place du Château de Pampelune prêt à partir pour Elizondo.

La deuxième présente le même véhicule sur la route.

Par ailleurs, j'ai lu ou entendu que la première automobile particulière qui circula en Navarre fut celle de Mercedario Abete, un habitant de Peralta. L'immatriculation de sa voiture, une De Dion-Bouton de 3,5 cv, était PA-3 (ce qui en principe est en contradiction avec ma précédente affirmation, laquelle pourrait bien s'expliquer par un manque de rigueur dans les enregistrements ainsi qu'au peu d'empressement de certains propriétaires à déclarer leur véhicule).

La troisième photo montre ce premier automobiliste navarrais et sa femme posant fièrement avec leur De Dion-Bouton.

Espérant que ces informations pourront compléter l'étude sur "La Route Hispanique" et que sa parution dans votre bulletin apporte un nouvel éclairage sur nos vieux omnibus. >>

P.S. Ces informations proviennent les unes de source orale, les autres des photographies, du livre HISTORIA DEL AUTOMÓVIL EN NAVARRA, de Gonzalo García.

< Il apparaîtrait que le véhicule serait plutôt une Renault à moteur ddb

* sur la photo 1 "GARAGE" page 5, on lisait les immatriculations PA 51 et 53, ce qui accrédi terait la thèse d'une deuxième génération de véhicules à essence (le nez de celui qui pointe à la porte du garage - plus haut et d'aspect plus ancien - pouvant être celui des photos ci dessus).



c'était à Pampelune en 1899

LE PREMIER RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN ESPAGNOL

Nous avons reçu la demande espagnole suivante portant sur une recherche de documents sur des omnibus à vapeur de Dion-Bouton :

<< Le mando esa colección de fotografías de los diversos ómnibus a vapor que circularon por Navarra a finales del siglo XIX, que si bien no tienen demasiada calidad creo que son curiosas y sin duda a usted le resultarán interesantes.

Como se puede ver circularon al menos cuatro modelos diferentes. No sé en que circunstancias se emplearon, aunque supongo que los descubiertos, "jardineras" en castellano, se usarían en verano.

La Compañía General de Automóviles, como le dije en su momento, se fundó en 1899 ; uno de los cuatro socios era mi bisabuelo Vicente Galbete Campión. La compañía duró poco tiempo ; en 1905 vendió los vehículos a otra empresa. La Estellessa, que enseguida los sustituyó por autobuses con motor a gasolina de la marca Hispano Suiza.

Le envío copia del artículo aparecido el número XIX, del año 1899, del periódico "LA ILUSTRACIÓN ESPAÑOLA Y AMERICANA", en que se comunica la próxima entrada en servicio de los nuevos vehículos. Los omnibus llegaron de Francia, creo que de Bourdeaux y creo que adquiridos a un tal Valentin Purroy, el día 1 de agosto. La línea Pamplona - Puente la Reina - Estella se inauguró el día 3 del mismo mes.

Además le adjunto copia del artículo publicado por el erudito pamplonés José Joaquín Arazuri en su libro "PAMPLONA BELLE ÉPOQUE". En él se dan algunas noticias sobre los autobuses a vapor, aunque el autor ignorase que se trataba de vehículos de la marca De Dion Bouton.

Le envié además un archivo gráfi-co con la imagen de la marca y otro con los recorridos de las líneas establecidas por la Compañía General de Automóviles, este último sobre planos Michelin, de los primeros años del siglo XX.

Tendría interés en conseguir documentación más precisa sobre estos autobuses a vapor, planos técnicos, fotografías o dibujos de detalle ; cualquier otra información que me permitiera conocerlos con mayor exactitud. El ideal sería poder disponer de alguno conservado, quizás en alguna colección o museo, pero supongo que no habrá sobrevivido ninguno.

Mi intención es, desde hace años, editar unos modelos recordables a escala reducida. Comencé a prepararlos pero abandoné el proyecto por no disponer de suficiente información, solamente esas pocas fotografías y un cartel.

Quizás, no se de qué manera, podríamos colaborar para llevar adelante este modesto proyecto. >>

<< Je vous transmets une série de photographies des divers omnibus à vapeur qui circulèrent par la Navarre à la fin du XIX siècle et qui, je crois, pourraient être utilisés et présenter de l'intérêt pour un témoignage.

Comme on peut le voir il roula au moins quatre modèles différents. Je ne sais en quelles circonstances on les utilisait, bien que l'on puisse supposer que les découverts ("jardineras" en castillan) ne sortaient qu'en été.

La Compañía General de Automóviles - comme elle se dénommait - fut fondée en 1899 ; un des quatre associés était mon arrière grand-père Vincent Galbete Campión. L'association dura peu de temps : en 1905 on vendit les véhicules à d'autres entreprises. La Estellessa, qui reprit une partie du réseau, leur substitua des autocars à moteur a essence de marque Hispano Suiza.

Je vous envoie copie de l'article paru dans le numéro XIX, de l'année 1899, du périodique "LA ILUSTRACIÓN ESPAÑOLA Y AMERICANA", où l'on indique la prochaine entrée en service des nouveaux véhicules.

Les omnibus arrivèrent de France le 1^{er} août, je pense de Bourdeaux et je crois acquis à Valentin Purroy [lequel devait construire des véhicules à vapeur un peu plus tard et ce jusqu'en 1914]. La ligne Pampelune - Puente la Reina -

Estella fut inaugurée le 3 de ce mois

Je joins également copie de l'article publié par l'érudite pamplonaise José Joaquín Arazuri en son livre "PAMPLONA BELLE ÉPOQUE". On y donne beaucoup de renseignements sur les autobus à vapeur, bien que l'auteur ne précise nulle part la marque des véhicules. [mais il n'y a pas de doute sur de Dion Bouton]

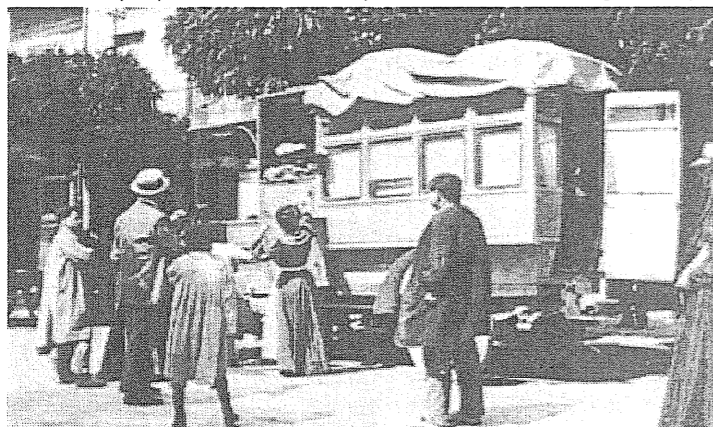
J'envoie aussi une carte Michelin sur laquelle a été reporté le sigle de la marque et les tracés des lignes créées dans les premières années du 20^{ème} siècle par la Compañía General de Automóviles.

Je cherche à réunir une documentation plus précise sur ces omnibus à vapeur : plans techniques, photographies ou dessins de détail et d'autres informations qui me permettraient de les connaître avec le plus d'exactitude possible. L'idéal serait de pouvoir disposer de quelques documents - quitte à me déplacer dans une collection ou un musée, si bien sûr il y avait un véhicule survivant.

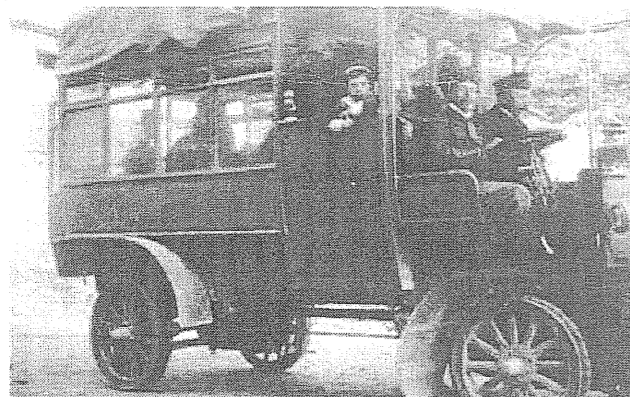
Depuis quelques années j'ai l'intention d'éditer un modèle à découper à échelle réduite. J'avais commencé à en préparer le projet avec seulement quelques photographies et une affiche, pour l'abandonner ensuite, faute d'informations suffisantes,

Je ne sais la manière dont nous pourrions collaborer pour faire aboutir ce modeste projet. >>

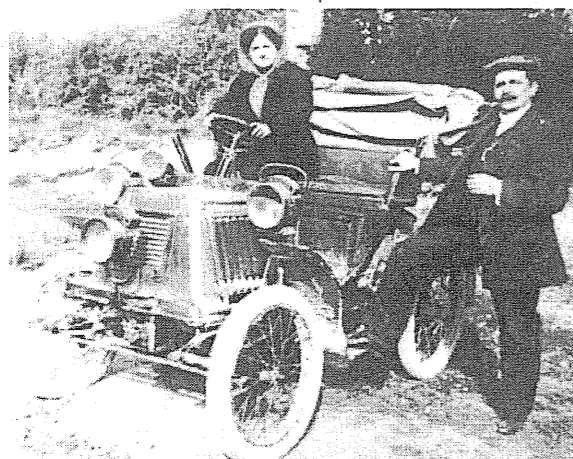
Vicente Galbete Martincorena



on s'active pour le départ



à nous le grand voyage et l'aventure



réalisé et mis en pages par René VILLE

Amicale De Dion-Bouton,
le Combaud, 33490 St Martin-de-Sescas, France
tel / fax / phone (33) 05 56 62 73 19

spécial Espagne

internacional ADB NEWS

numéro 31 : automne / otoño 2002

bulletin de l'Amicale De DION-BOUTON
le Combaud, 33490 St Martin-de-Sescas, France

SOMMAIRE / sumario

page 2 : nuevo servicio de automoviles / un nouveau service automobile
pages 3 et 4 : de la diligencia al autobus / de la diligence à l'autobus
pages 5, 6 et 7 : l'identification d'une route hispanique des années 1910
page 8 : une conclusion provisoire à l'énigme ?

e-mail : de.dion-bouton@wanadoo.fr
//perso.wanadoo.fr/de.dion.bouton

