

EL COCHE DE LA CENTRAL

Juan José MARTINENA RUIZ
jj.martinena.ruiz@hotmail.com

Uno, en su lejana niñez, tuvo la suerte de ser de los pocos privilegiados que en aquel entonces iban a veranear, que aún no se decía lo de salir de vacaciones. Ocho o diez días a lo sumo, que la cosa no daba para más. Eran los sufridos años cincuenta, tiempos que aunque no tan duros como los de la década anterior, seguían siendo todavía en muchas cosas poco dados al dispendio. Lo cierto es que al menos en el entorno en el que yo crecí —una casa de clase media en la calle Paulino Caballero, que hacía esquina con la calle Tafalla— apenas eran dos las familias que salían a pasar unos días fuera de Pamplona. En nuestro caso, veraneo en Deva en los primeros días de agosto y una escapada a las fiestas de Ribaforada a finales del mismo mes eran para mí fechas extraordinarias y esperadas con ilusión, contando los días en el calendario desde que terminaban las fiestas de San Fermín.

La víspera del viaje tenía su ritual: por la mañana hacíamos las maletas y por la tarde —yo de la mano de mi padre— íbamos a sacar los billetes del tren y a encargar el servicio del coche de la central. El tal coche era un autobús más bien pequeño, de unas veinte plazas, que antes de la salida de los trenes hacía un recorrido por toda la ciudad, a modo de taxi colectivo, para recoger a la puerta de su domicilio a todos aquellos viajeros que lo habían solicitado, y llevarlos a la estación del Norte con la suficiente antelación respecto a la hora de salida.

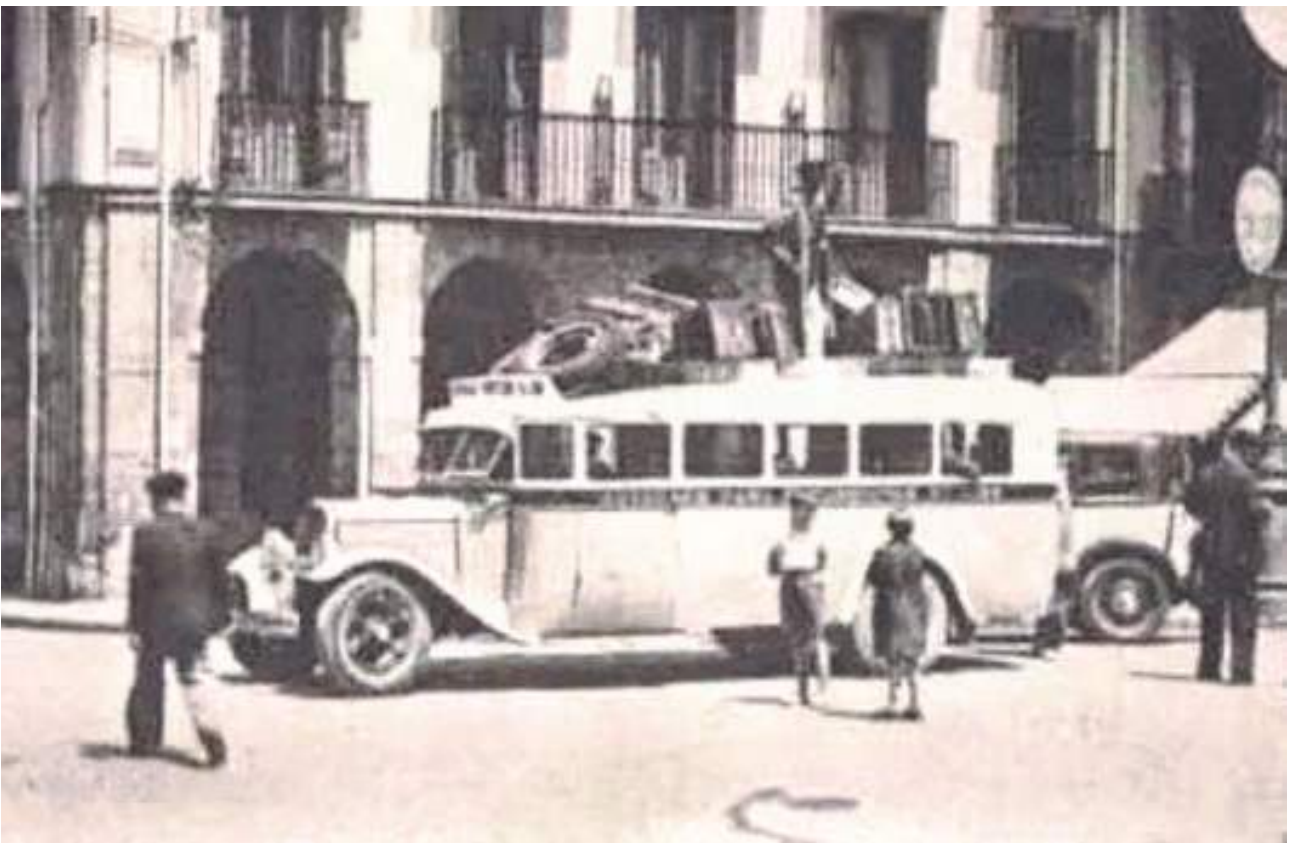
El nombre de coche de la central le venía del Despacho Central de la RENFE —antiguamente de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte— que era donde se podían sacar los billetes del tren y facturar equipajes y paquetería sin necesidad de bajar hasta el confín de la Rochapea con San Jorge. Entonces, quiero decir cuando yo lo recuerdo, estaba situado en la bajera de la casa número 13 del Paseo de Sarasate, haciendo chaflán con la calle de la Alhóndiga, casa que se derribó hace un par de años. Era un local bastante amplio y algo destartalado, con suelo de madera crujiente y columnas de hierro fundido de las que se fabricaban antiguamente en casa Sancena, sucesores de Pinaqui. Arrimados a la pared, junto a las ventanas, se amontonaban paquetes, cajas de embalaje, barquillas, garrafrones y toda clase de bultos por el estilo. A la parte derecha, había una ventanilla en la que se despachaban los billetes del tren y se admitían las facturaciones. Y allí también era donde, como ya he dicho, se encargaba el servicio del famoso coche, híbrido de autobús y taxi no sólo por su tamaño sino por su curiosa y original manera de realizar su cometido. Recuerdo la advertencia que nos solía hacer siempre el hombre de la ventanilla: ya saben ustedes,



El autobús de la central, en la Plaza del Castillo, junto al Hotel La Perla.

hay que estar preparados y con el equipaje listo aproximadamente desde una hora antes de la salida del tren. Y así era, porque nunca sabías si te iba a tocar de los primeros o de los últimos en ser recogidos en aquel particular y variado recorrido por las calles de medio Pamplona.

El día del viaje, procurábamos pues estar en el portal con las maletas preparadas a eso de las siete y media de la mañana, ya que nuestro tren —entonces con máquina de vapor— salía justo una hora después en dirección a Alsasua. A veces veíamos pasar a los serenos, camino de la calle Estella para efectuar el relevo reglamentario con los municipales. También alguna vez, a pesar del madrugón, el coche se adelantaba un poco respecto a la hora prevista. El chófer, con su sahariana del mismo corte que las de la Guardia Civil, pero de color azul Vergara, tocaba el timbre desde abajo. Como aún no había porteros



El autobús de la central cargando maletas.

automáticos, el hombre anunciaba con voz potente para que se le oyera bien: ¡El coche de la Central! Alguna vez solía decir simplemente: RENFE.

El autobús, como ya he dicho, solía ser pequeño, de unas 20 plazas, y bajo de techo. Recuerdo que mi padre se llegó a dar alguna vez en la cabeza con una de las lámparas del pasillo central, que tenía roto el cristal y así lo estuvo bastante tiempo. El interior del coche tenía aquel olor tan característico de los vehículos de servicio público de entonces, mezcla de gasolina y al cuero desgastado y medio roto de los asientos. En eso no se distinguía mucho del resto de los autobuses de línea de la época.

Recuerdo perfectamente los tres coches con que contaba el Despacho Central. Todos ellos con carrocerías construidas artesanalmente por chapistas con taller en la ciudad, en aquel estilo inconfundible que caracterizaba los autobuses de la Posguerra. Uno de ellos era un Chevrolet de 20 caballos, matrícula NA 2.908; otro un Federal de 21 caballos, NA 4.009. Y había un tercero un poco especial, otro Chevrolet de 20 caballos, LO 1.627, que tenía la puerta en la cara posterior de la carrocería como los primitivos ómnibus de vapor, los primeros tranvías y algunas diligencias de caballos, en lugar de tener dos puertas en el lateral derecho, que era lo habitual; con lo cual los asientos eran corridos, alineados dando la espalda a las ventanillas, de modo que los viajeros iban sentados unos enfrente de los otros, con el pasillo por medio. A mí aquel era el que menos me gustaba de los tres. Recuerdo que terminó sus días abandonado en el hierbín que había a la izquierda de la carretera a Estella, cerca de la tapia de la antigua piscina de los militares, más o menos por donde

hoy están el Edificio Singular y el contiguo paso de peatones de la avenida del Ejército.

Para renovar aquella flota de vehículos, manifiestamente anticuada, hacia 1962 o 1963 compraron un microbús moderno, que compartió servicios con otro muy curioso, que debía de ser uno más antiguo reformado, que aunque ya con el motor metido para adentro, mantenía la curiosa y anacrónica disposición de la puerta trasera y los asientos de espaldas a las ventanillas. Tanto estos como los anteriores solían estar aparcados en la Plaza del Vínculo, junto a los taxis de los pueblos –los llamados piratas – hasta que en 1965 hubo que despejar la plaza para instalar allí la parada central de las villavesas, donde ahora está la famosa farola de los braseros, que muchos conocimos en su primitivo emplazamiento entre el Monumento a los Fueros y la fachada del palacio de la Diputación. Fue también por entonces cuando el despacho central se trasladó a una bajera de la calle Juan de Labrit, donde contaba con unas oficinas más modernas, con su mostrador, que casi parecía aquello una agencia de viajes. Poco tiempo después se dejó de prestar el servicio que venimos comentando de recogida de viajeros a domicilio; a partir de entonces, quien quisiera ir a la estación, tenía dos opciones: el autobús de La Villavesa, en el que no daban muchas facilidades para viajar con maletas, o rascarse el bolsillo y coger un taxi, todo un lujo aquellos años.

Como solía comentar con nostalgia nuestro recordado amigo Antonio José Ruiz en alguna de sus películas: Parece que fue ayer... 