En el principio

1902 Se le concede a la Compañía Minera, la autorización para construir un ferrocarril y un tramo de vía de 22 kilómetros que le permitiese transportar el material de hierro extraído de las minas de Plazaola hasta la estación de Andoain. Con el tiempo, este contenido exclusivamente minero se transforma en comercial. Con este objetivo comercial, D. Manuel Alonso Zabala, ayudado por D. Antonio Liaño, elabora un proyecto con un presupuesto de 13 millones de pesetas

1910 Se aprueba la ampliación de la vía férrea desde Plazaola hasta Pamplona

1911 Se aprueba una nueva prolongación de la vía. El tren podrá llegar desde Andoain hasta Lasarte, donde empalmará con la línea de los Ferrocarriles Vascongados hasta San Sebastián. De esta manera quedarán unidas por vía férrea las ciudades de San Sebastián y Pamplona, con las siguientes estaciones: Pamplona (ciudad), Pamplona (empalme), Ainzoain, Sarasa, Irurtzun, Latasa, Lekunberri, Uitzi, Leitza, Areso, Plazaola, Ameraun, Olloki, Andoain, Lasarte, Añorga y San Sebastián (Amara)

1913 Son construidas en las fábricas alemanas de Maffei, de Munich, las locomotoras del nuevo tren. Estas máquinas, perfectamente equipadas, son tipo Krauss, pesando cada una de ellas un total de 61 toneladas. Los coches de viajeros, carrozados en madera, así como los furgones y vagones de mercancías, son construídos en los talleres de Beasain

Curiosamente el Plazaola hace en el mes de julio su primer viaje a Pamplona. No se trata del viaje de inauguración, ni de un ensayo, ni nada parecido; simplemente sucede que el Consejo de Administración, algunos técnicos, ingenieros y obreros de esta obra entendien que este puede ser un buen medio para acercarse hasta Pamplona a disfrutar de los San Fermines y a ver una corrida de toros. Y así lo hacen. El tren llega hasta la Vuelta del Castillo

1914 8 de enero A las once y media de la mañana llega a la estación de Uitzi un tren procedente de San Sebastián que trae a un grupo de excursionistas de aquella ciudad, miembros de la sección alpina del «Ski Club Tolosano», que son recibidos por la casi totalidad de la población con grandes muestras de alegría. Los viajeros, además de aprovechar para conocer la estación de Uitzi –recién construída–, organizan en una de las nevadas laderas próximas al pueblo un concurso de saltos de esquíes y competiciones de boss leighs. Los deportistas son agasajados en la fonda-restaurant de Don Cipriano Garro

15 de enero: Se hacen públicas en la prensa local las tarifas y los horarios del nuevo tren. Desde Pamplona hasta San Sebastián cuesta el billete la friolera de 14'30, 10'75 y 7'10 pesetas, dependiendo de si se hace el viaje en 1ª, 2ª ó 3ª clase. Hay posibilidad de coger billetes de ida y vuelta. El billete caduca a las 48 horas. El anuncio de la fecha de inauguración del nuevo tren (para el lunes 19 de enero), y sus elevadas tarifas, motivan los lógicos comentarios en la prensa local; Beti Bat, desde su sección habitual de «Notas Locales» escribe el día 17 en El Pensamiento Navarro: «(…) Sacar de sus casas a los invitados a las nueve de la mañana y llevarlos con un día de perros hasta Huici para asistir allí a la bendición, es poco grato. (…) Y el deseo del público es que las tarifas del nuevo tren se rebajen en buena parte, porque su carestía ha sorprendido a todos»

19 de enero Se procede a la inauguración oficial del ferrocarril Plazaola (en un principio se le conocía también con el nombre de Leizarán) como medio de transporte para viajeros. En la jornada inaugural salió un tren desde Pamplona a las nueve y cuarto de la mañana, y simultaneamente salió otro desde San Sebastián. A las once se encontraron ambas máquinas en la estación de Uitzi, en donde reciben la bendición del obispo de la diócesis de Pamplona, Fray José López de Mendoza. Tras los discursos de rigor se procede a la unificación, en un solo tren, de las máquinas y vagones que han viajado hasta allí, iniciando

seguidamente, y en medio de una gran nevada, el viaje inaugural hasta Pamplona, a donde llega a las 12.45 h. de la tarde en medio de la aclamación popular. Después de un banquete de autoridades en el Grand Hotel, a las cuatro y media de la tarde el tren regresa a San Sebastián, llegando a su destino a las nueve y cuarto de la noche

22 de enero En la tarde de este día ha sido conducido al Hospital de Navarra un joven que, enredando con una vagoneta en la línea del Plazaola, se causó algunas heridas de poca consideración en la cabeza

25 de enero Después de la jornada inaugural del día 19, es en este día cuando entra en funcionamiento realmente el Plazaola como servicio público de transporte. Un periódico local escribe: «(…) Al comenzar la explotación del negocio, volvemos a hacer votos porque la empresa se esmere en complacer al público y, en premio de ello, obtenga pingües beneficios». Se da la curiosa circunstancia de que ese mismo día el ferrocarril de El Irati sufrió un descarrilamiento, sin consecuencias graves, en las Ventas de Mendioroz

26 de enero Última hora. Noticias hasta las 3:00h de la madrugada: un choque: «En la línea de Plazaola ha chocado un tren con una vagoneta que conducían los obreros que trabajaban en dicha línea, resultando muerto el capataz y uno de los obreros está agonizante. Además hay ocho heridos. Gracias a la serenidad del maquinista se ha evitado mayor catástrofe» (El Pensamiento Navarro)

27 de enero «Cerca de Andoain primer accidente mortal del ferrocarril del Plazaola. Relato del donostiarra que iba en el tren siniestrado… había salido una hora tarde… a las seis horas de Amara (Donostia)… El muerto era: Adrián Azurmendi de Itxaso» (El Pensamiento Navarro)

3 de mayo Ferrocarril Pamplona-San Sebastian: «Generales son ya las censuras que se dirigen contra la empresa de este nuevo ferrocarril ya ha varios meses de explotación, sin que todavía se haya atendido a la justa petición que elaboraron los industriosos valles de Basaburúa e Imoz en la que solicitaban la rebaja de los precios de los billetes de pasajeros… se da el caso raro de que Latasa, que es la estación de nuestro embarque, estación más próxima de Pamplona que Lekunberri y si embargo el viaje de Lekunberri a Pamplona cuesta menos que de Latasa… por que ha llegado el colmo de nuestra extrañeza al saber hoy que la compañía ha puesto en vigor billetes de ida y vuelta al precio de 1'5 pesetas desde Irurzun sin que parezca que se acuerda de Latasa…». Firmado: Un Basaburuense. El artículo de opinión da datos interesantes como la fecha del nacimiento del billete de ida y vuelta y el precio. Al final del artículo señala que dada la diferencia de precios los viajeros de Latasa les trae más cuenta desplazarse 2 ó 3 km. andando hasta Irurtzun a coger el billete, que es lo que hacen. Por que se ahorran dos pesetas y pueden coger billete de ida y vuelta

Noticias cortas de San Sebastian: «… en sesión extraordinaria queda el asunto sobre la mesa: el informe a una instancia de la Compañia del Ferrocarril de Pamplona a San Sebastián, que solicita una subvención… se propone subvencionarle con 50.000 pesetas pagaderas en cinco anualidades» (El Pensamiento Navarro)

14 de abril Se fijan definitivamente los siguientes horarios: Salidas de San Sebastián: 7.05 h., 11 h. y 17.05 h. Llegadas a Pamplona: 9.59 h., 13.49 h. y 20.01 h. Salidas de Pamplona: 7 h., 14.10 h. y 17.10 h. Llegadas a San Sebastián: 9.54 h., 17.12 h. y 20.01 h.

1 de agosto Se ponen en vigor nuevas tarifas, con una rebaja del 35%

Ya se ha hecho un mozo

1918 El túnel de Uitzi se ha convertido en uno de los emblemas del Plazaola. Es el más largo que se ha construido en la península, con casi 3000 m., recto, con una pequeña elevación en el centro desde la que se puede divisar el punto de entrada y el de salida. Atraviesa una montaña y la divisoria de aguas entre el Mediterráneo y el Atlántico. Pasar por este túnel en un tren de vapor, a 10 km/h. es una hazaña, aunque en Leitza se dice que «recorrerlo a ritmo del Plazaola, es un buen comienzo de viaje de novios para los recién casados».
La velocidad «tran-quila» del tren es agradecida por mu-chos viajeros. Algunos de ellos aprovechan el viaje para bajarse en marcha y coger uvas antes de llegar a Irurtzun
1919 Es difícil explicar lo que viene significando para los pueblos de la zona la llegada del Plazaola. Para la mayoría, el nuevo tren es una fuente de beneficios importantes, pero para algunos es todo lo contrario. Un domingo, en la misa mayor de Leitza, un fraile, en su sermón desde el púlpito, dice: «en Leitza no se oiría ni un insulto, sino hubiera llegado ese maldito Plazaola»
1920 La estación de Lekunberri se ha convertido en un centro de animación, especialmente los domingos. La gente se engalana para pasear por la estación y el tren es recibido y despedido con música. Al atardecer, el camino entre la estación y el pueblo, se convierte en paseo de enamorados
En la subida a la estación de Lekunberri, está situada «la frutería», una tienda-cantina-oficina de correos donde se sirve fruta, gaztazarra, aguardiente, sardinas viejas y buena conversación. Un buen desayuno se compone de: queso con pan y uno o dos vasos de aguardiente para calentar el cuerpo
1924 El contrabando de comida es uno de los argumentos diarios en el Plazaola durante estos años de necesidad. Los alimentos más básicos –pan, patatas, alubias,…– llegan a los pueblos gracias al tren. Muchas mujeres lo usan a diario para adquirir alimentos que cubran las necidades de sus familias. La solidaridad entre los empleados de las estaciones permite evitar en muchas ocasiones que la Guardia Civil requise los alimentos de los viajeros. Cuando los Jefes de estación ven a algún inspector de Hacienda o de la Guardia Civil, da aviso a las estaciones para que los pasajeros escondan las bolsas o se deshagan de ellas. Se cuenta que una mujer, al enterarse de que la Guardia Civil estaba en la estación, quiso deshacerse de sus bultos con tanta prisa, que no se percató de que uno de los paquetes que tiraba era un niño envuelto en una manta. La lentitud del tren evitó que la criatura sufriera lesiones. Se ha puesto de moda el «abrigo estraperlista»: un tres cuartos de cheviot grueso con cuello de piel de oveja y mangas ranglan. En su interior dispone de seis bolsillos de tejido consistente y doble costura reforzada donde transportar alubias, garbanzos, lentejas…
1929 El tren se moderniza con la adquisición de unos automotores diesel que llegan a desarrollar una potencia de 200 C.V., y – según indica Juan José Martinena– poseen motor de 6 cilindros y transmisión eléctrica. Disponen de 12 plazas de viajeros de 1ª clase y 18 de 3ª. Pesan 33 toneladas y su velocidad máxima era de 62 km/h. Estos nuevos automotores han sido fabricados por la firma Beardmore.

1930 Una riada se lleva por delante, en Pamplona, el puente de hierro sobre pilares de piedra que se construyó sobre el río Arga, en la Rochapea, para el paso del Plazaola. El 19 de junio de 1931 se inaugurará el nuevo puente de hormigón que sustituirá al desaparecido

Todo pasa

1946 El trayecto Pamplona-San Sebastián cuesta, según la guía oficial del Plazaola, tres horas y cuarenta y cinco minutos, pero en la práctica se invierten más de cuatro horas. Sin embargo, el autobús de línea tarda tres horas y quince minutos

1948 La estación pamplonesa del Plazaola, ubicada hasta entonces en la Avenida Zaragoza (en el solar del actual edificio sindical) es trasladada a su nuevo emplazamiento en la Avenida del Conde de Oliveto, frente a la Estación de Autobuses

1952 La compañía que explota el Plazaola realiza un estudio–proyecto encaminado a lograr la mejora y modernización de este ferrocarril. Este proyecto contempla un presupuesto de 16 millones de pesetas, que se gastarán en la adquisición de nuevos automotores, reparación de los vagones y renovación total de la vía y de la línea telefónica, reducción del viaje a dos horas en los «rápidos» y dos horas y media en los «correos». Eran malos tiempos para pensar en subvenciones y no se hace nada

1953 Las riadas de octubre se llevan consigo varios puentes y tramos de vía dejando el trazado ferroviario inservible. El servicio queda provisionalmente suspendido. La medida se convertirá poco después en definitiva. Las negociaciones para la reanudación del servicio se establecen con las diputaciones de Navarra y Guipúzcoa y los ayuntamientos de los pueblos del recorrido. La apertura de Potasas de Navarra parece abrir un posible horizonte, con el transporte del mineral, pero no se llega a ningún acuerdo

1958 Un Decreto autoriza a la compañía para que proceda al levantamiento de la vía y al desmantelamiento de las instalaciones de la línea

1968 Los terrenos del trazado del ferrocarril se subastan y son adquiridos por un propietario privado

… y todo queda

1989 Por encargo del Ayuntamiento de Lekunberri, se realizan los primeros estudios de viabilidad para recuperar el trazado del Plazaola como vía verde
1991 El Departamento de Industria, Comercio y Turismo del gobierno de Navarra aprueba el Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal, declarando el trazado del antiguo ferrocarril Plazaola de utilidad pública y de interés social
1993 Por encargo del Ayuntamiento de Lekunberri se realiza el proyecto de recuperación del trazado desde Lekunberri hasta la muga con Guipuzcoa, así como la rehabilitación de los edificios de las estaciones de Lekunberri, Leitza y Plazaola
1994 Se constituye el Consorcio Turistico Plazaola cuyo objetivo estratégico es la recuperación del antiguo trazado como Vía Verde y, además, unir a la iniciativa privada y las instituciones públicas a nivel local
1995 El Gobierno de Navarra inicia el expediente de expropiación de los terrenos y edificios y comienzan las obras de rehabilitación de la estación de Lekunberri
1998 Se inaugura la estación recuperada de Lekunberri y se instala en ella la oficina de turismo y la sede del Consorcio Turístico. El edificio anexo -el «almacén»- se convierte en sala de exposiciones y de proyecciones
1999 Comienzan las obras de recuperación de trazado del Plazaola, entre Lekunberri y Uitzi, financiadas por el Ministerio de Medio Ambiente
2000 En la primavera se inaugura el primer tramo rehabilitado de la Vía Verde del Plazaola, entre Lekunberri y Uitzi, y se aprueba el proyecto entre Uitzi y la muga con Guipuzcoa. La inauguración coincide con la organización de unas Jornadas Internacionales de reflexión y debate sobre las vías verdes en Europa y en Navarra
2003 Se inaugura el segundo tramo de vía verde recuperado en Leitza, concretamente desde el túnel de Uitzi a la muga con Gipuzkoa. Financiado nuevamente por el Ministerio.
2004 Enmarcado dentro de un proyecto de Potenciación se habilita el Vagón de los Juegos, espacio expositivo y de juegos que se instala junto a la Estación del Plazaola de Lekunberri.
2005 En julio de este año el Consorcio junto al ayuntamiento de Lekunberri y Larraun y el concejo de Astitz, inaugura las Cuevas de Mendukilo en Astitz.
2006 El ayuntamiento de Lekunberri acondiciona el edificio contiguo de la Estación del Plazaola, el Almacén como cafetería
2007 Comienza su andadura como Kantina y servicio de alquiler de bicis.
2008 Se rehabilita la Estación de Leitza por parte del Departamento de Turismo de Gobierno de Navarra.
2011 Tras varios años de obras, se abre el túnel de Uitzi al tránsito de visitantes. Con la aportación de los ayuntamientos de Lekunberri, Leitza y Larraun, ayudas del Departamento de Turismo de Gobierno de Navarra y el programa “Tú eliges, tú decides” de la Fundación CAN
2013 Finalizan las obras del tramo de Imotz, seis kilómetros y medio entre San Migeltxo y la presa de Kaxarna de Irurtzun. 50 kilómetros de vía verde recuperados.
2014 El 19 de enero de este año se celebra el centenario del primer viaje del ferrocarril entre Pamplona y San Sebastián.