



OR  
MAIZ  
TE  
GI

1860-1970



*Ormaiztegiko herrinari eskeinia*

*Millan*

# ORMAIZTEGI 1860-1970

I

## Industrializazioaren garapena Proceso de industrialización

Norberto Ibáñez Ortega  
Xabier Irizar Asurabarrena  
Zeles Otamendi Jauregi  
Jose Antonio Pérez Pérez



Millan Irizarren Eskutik Kultur Elkartea  
ORMAIZTEGI, 2013

## ORMAIZTEGI 1860-1970, I. INDUSTRIALIZAZIOAREN GARAPENA ORMAIZTEGI 1860-1970, I. PROCESO DE INDUSTRIALIZACIÓN

ARGITARATZAILEA / EDITOR

© MILLAN IRIZARREN ESKUTIK KULTUR ELKARTEA

EGILEAK / AUTORES

NORBERTO IBÁÑEZ ORTEGA

XABIER IRIZAR ASURABARRENA

ZELES OTAMENDI JAUREGI

JOSÉ ANTONIO PÉREZ PÉREZ

LAGUNTZAILEAK / COLABORADORES

IDOIA IRIZAR ASURABARRENA

IMANOL IRIZAR INTXAUSTI

ANDER IURRITA OÑATIBIA

ONINTZA ODRIOZOLA IRIZAR

ITZULPENA / TRADUCCIÓN

ESKURA ITZULPEN ZERBITZUA, S.L.

DISEINUA ETA MAKETAZIOA / DISEÑO Y MAQUETACIÓN

IBON ELGARRESTA SEGUROLA

KOORDINAZIO TEKNIKOA ETA INPRESIOA / COORDINACIÓN TÉCNICA E IMPRESIÓN

IPAR, S.L.

DATA / FECHA

2013, IRAILA / SEPTIEMBRE, 2013

ISBN ZENBAKIA / NÚMERO ISBN

978-84-616-5569-4, (Lan osoa / Obra completa)

978-84-616-5683-7, (I. liburukia / tomo I)

LEGE-GORDAILUA / DEPÓSITO LEGAL

SS-1124-2013

Ormaiztegi 1860-1970. -- Ormaiztegi : Millan Irizarren Eskutik Kultur Elkarte, 2013.  
2 libk.

Edukia: I. Industrializazioaren garapena = Proceso de industrialización / Norberto Ibáñez Ortega, Xabier Irizar Asurabarrena, Zeles Otamendi Jauregi, Jose Antonio Pérez Pérez. -- II. Artisauak eta merkatariak = Artesanos y comerciantes / Xabier Irizar Asurabarrena, Zeles Otamendi Jauregi

LG: SS 1124-2013

ISBN: 978-84-616-5683-7 (1. liburukia)

ISBN: 978-84-616-5684-4 (2. liburukia)

ISBN: 978-84-616-5569-4 (Lan osoa)

1. Industria-garapena-Ormaiztegi-XIX-XX m. 2. Desarrollo industrial-Ormaiztegi-S. XIX-XX. 3. Ormaiztegi-Historia. I. Ibáñez Ortega, Norberto (1965-). II. Irizar Asurabarrena, Xabier (1958-). III. Otamendi Jauregi, Zeles (1954-). IV. Pérez Pérez, Jose Antonio (1965-). V. Millan Irizarren Eskutik Kultur Elkarte.

338.45(460.154Ormaiztegi)"18/19"

94(460.154Ormaiztegi)"18/19"

Gutziz debekatua dago liburu hau bere osotasunean edo zati batean erreproduzitzea, hala edozein sistema informatikotan edo bestelako almagazenduetan edo informazio-lorpenekotan sartzea eta edozein modutan edo denadelako baliabidea erabiliz transmititzea, baliabide hori elektronikoa, mekanikoa, fotokopia, grabazio naiz bestelako metodozkoa izanda ere, Millan Irizarren Eskutik Kultur Elkartearen alde zuzeneko eta idatzizko baimenik gabe.

Queda totalmente prohibida la reproducción total o parcial de este libro, así como su incorporación a cualquier sistema informático y otro tipo de almacenamiento o recuperación de información y su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea éste electrónico, mecánico, por fotocopias, por grabación u otros medios, sin el permiso previo y por escrito de Millan Irizarren Eskutik Kultur Elkarte.

## BABESLEAK / PATROCINADORES

Zuen sentsibilitateari eta eskuzabaltasunari esker amets hau gauzatu ahal izan da,  
Gracias a vuestra sensibilidad y generosidad se ha podido materializar este sueño,

Aceros Treo, S.A. (Treosa)  
Bodegas Elozegi, S.L.  
Caja Rural de Navarra  
Construcciones Electromecánicas de Gipuzkoa, S.L.  
Garage Etxe-Azpi, S.L.  
Garaje Moderno Pablo Irizar, S.L.  
Gipuzkoako Foru Aldundia  
Grúas y Carrocerías San Ignacio, S.L.  
Hierros Mavi, S.L.  
Indar Máquinas Eléctricas, S.L.  
Industrias Electromecánicas GH, S.A.  
Irizar, S. Coop.  
Kutxa Gizarte Ekintza  
Lasa Otxoa, Blas  
Lazti Garraioak, S.L.  
LKS, S. Coop.  
Muguruza Zangitu, Sofia (g.b.)  
Ofitas de Urretxu, S.L.U.  
Ormaiztegiko Udala  
Orona, S. Coop.  
Reciclaje y Recuperaciones Reisa, S.L.  
Talleres Osinalde, S.L.  
Urbil Etxegintzako Materialak, S.L.



Ormaiztegiko Udala  
Ayuntamiento de Ormaiztegi



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa



Kutxako bezeroei esker, liburu honek bere  
Gizarte Ekintzaren laguntza jaso du  
Gracias a los clientes de kutxa, este libro ha  
recibido el apoyo de su Obra Social





## ÍNDICE AURKIBIDEA

12	PRÓLOGO Mikel Irizar Intxausti	HITZAURREA Mikel Irizar Intxausti	13
14	PRESENTACIÓN Millán Irizar Bengoetxea	AURKEZPENA Millan Irizar Bengoetxea	15
18	A LA MUERTE DE MILLÁN Norberto Ibáñez Ortega José Antonio Pérez Pérez	MILLANEN HERIOTZEAN Norberto Ibáñez Ortega Jose Antonio Pérez Pérez	19
20	INTRODUCCIÓN Los autores	SARRERA Egileak	21
30	AGRADECIMIENTOS	ESKER ONAK	31
32	CAPITULO 1 Cambio Social y modernización en el despegue industrial en Gipuzkoa (1876–1936)	1. KAPITULUA Industriaren garapenarekin batera Gipuzkoako gizarteak izandako aldaketa eta modernizazioa (1876-1936)	33
36	1.1 El ímpetu productivo de un maquinismo dominante	1.1 Makinismoa nagusi zen garaian ekoizpenean zegoen grina	37
36	1.1.1 El contexto de la industrialización guipuzcoana entre los siglos XIX y XX	1.1.1 Gipuzkoako industrializazioaren testuingurua XIX. eta XX. mende bitartean	37
52	1.1.2 El escenario del crecimiento industrial del Goierri	1.1.2 Goierriko industriak izandako hazkundearen testuingurua	53
58	1.2 La importancia del ejemplo: Ormaiztegi y el desarrollo industrial	1.2 Ereduaren garrantzia: Ormaiztegi eta industriaren garapena	59
58	1.2.1 Esbozo geográfico, económico y social de una localidad en transformación	1.2.1 Eraldatzen ari den herri baten zirriborro geografiko, ekonomiko eta soziala	59
76	1.2.2 El viaducto como expresión del poder de la moderna ingeniería	1.2.2 Trenzubia, ingeniari- ritza modernoaren boterearen adierazpen gisa	77
84	Anexo 1 El apeadero de Ormaiztegi	1. eranskina Ormaiztegiko geralekua	85

116	Anexo 2 Derribo y reconstrucción del viaducto en la guerra civil española	2. eranskina Ormaiztegiko tren-zubia Espainiako gerra zibilaren eraistea eta berriro eraikitzea	117
128	CAPITULO 2 La inquietud emprendedora: empresas y empresarios en Ormaiztegi (1860-1970)	2. KAPITULUA Ekimenerako sena: Ormaiztegiko enpresak eta enpresaburuak (1860-1970)	129
132	2.1 El origen del proceso: condiciones y factores	2.1 Prozesuaren jatorria: baldintzak eta faktoreak	133
146	2.2 Energía eléctrica y espacio industrial para una nueva época	2.2 Energia elektrikoa eta garai berrirako industria- eremua	147
162	2.3 Tipología sectorial de los negocios y empresas	2.3 Negozioen eta enpresen sektorekako tipologia	163
186	2.4 Empresas y sagas familiares	2.4 Enpresak eta familia-leinuak	187
186	2.4.1 Iniciativas empresariales de la familia Irizar	2.4.1 Irizar familiaren enpresa ekimenak	187
190	2.4.1.1 Pablo Irizar Arzelus	2.4.1.1 Pablo Irizar Arzelus	191
198	2.4.1.2 Juan Cruz Irizar Arzelus	2.4.1.2 Juan Cruz Irizar Arzelus	199
210	2.4.1.3 Pablo Irizar Izagirre	2.4.1.3 Pablo Irizar Izagirre	211
214	2.4.2 José María Lasa y otras iniciativas empresariales en torno a la construcción de motores y maquinaria eléctricos	2.4.2 José María Lasa eta motor eta makinaria elektrikoaren eraikuntzarekin loturiko beste enpresa-ekimen batzuk	215
214	2.4.2.1 José María Lasa (Onena)	2.4.2.1 José María Lasa (Onena)	215
232	2.4.2.2 Indar	2.4.2.2 Indar	233
252	2.4.2.3 Guerra Hermanos (GH)	2.4.2.3 Guerra Hermanos (GH)	253
258	2.4.2.4 Letag	2.4.2.4 Letag	259
268	2.4.2.5 José Ramón Lasa (CEG)	2.4.2.5 Jose Ramon Lasa (CEG)	269
272	2.4.2.6 Azurmendi y Antia (Llama)	2.4.2.6 Azurmendi y Antia (Llama)	273
274	2.4.2.7 Bernardo Azpiazu Lasa (BAL)	2.4.2.7 Bernardo Azpiazu Lasa (BAL)	275
282	2.4.2.8 Somesa	2.4.2.8 Somesa	283



292	Anexo 3 Taller de construcción de motores eléctricos en fotos	3. eranskina Motor elektrikoek eraikuntza tailerra argazkitan	293
302	2.4.3 La familia Azurmendi	2.4.3 Azurmendi familia	303
324	2.4.4 Andrés Telleria y la Tejería Zelaikoa	2.4.4 Andres Telleria eta Zelaikoa teila fabrika	325
350	2.4.5 Las fábricas de tintas y pinturas y el taller de artes gráficas	2.4.5 Tinta eta pinturen fabrikak eta arte grafikoek tailerra	351
350	2.4.5.1 Fernando Larrea y la familia García	2.4.5.1 Fernando Larrea eta García familia	351
358	2.4.5.2 Pinturas Sistiaga	2.4.5.2 Pinturas Sistiaga	359
360	2.4.5.3 Gráficas Eurieche	2.4.5.3 Gráficas Eurieche	361
362	2.4.6 Imeguisa	2.4.6 Imeguisa	363
368	2.4.7 Peydesa	2.4.7 Peydesa	369
372	2.4.8 Joxe Osinalde	2.4.8 Joxe Osinalde	373
374	2.5 Un modelo de empresarios	2.5 Enpresaburuen eredu bat	375
388	<b>CAPITULO 3</b> La familia Irizar y el nacimiento de una tradición carrocera	<b>3. KAPITULUA</b> Irizar familia eta karrozatzeko tradizioaren sorrera	389
394	3.1 Del trabajo de carpintería al taller de carretería	3.1 Zurgintzatik gurdigintzara	395
394	3.1.1 Las primeras máquinas manuales y a vapor	3.1.1 Lehenengo eskuzko eta lurrunezko makinak	395
398	3.1.2 El proceso artesanal del montaje de ruedas	3.1.2 Gurpil-muntaketaren artisans-lana	399
402	3.1.3 Espacios fabriles y sistemas de tracción motriz	3.1.3 Lantegietako eremuak eta trakzio eragiteko-sistemak	403
406	Anexo 4 Dibujos y reproducciones a escala realizados por Millán Irizar	4. eranskina Millan Irizarrek eskalan egindako marrazki eta erreproduzioak	407
418	3.2 Carrocerías Irizar Hermanos y la modernización de la empresa en los años de entreguerras (1920-1936)	3.2 Carrocerías Irizar Hermanos eta gerra arteko urteetan (1920-1936) enpresak bizi izandako modenizazioa	419

418	3.2.1 La fulgurante expansión de los vehículos pesados a motor y el desarrollo del autobús	3.2.1 Motordun ibilgailu astunen zabalkunde azkarra eta autobusaren garapena	419
426	3.2.2 Nacimiento y desarrollo de la industria española de automoción	3.2.2 Estatuko automobil-industriaren sorrera eta garapena	427
436	3.2.3 La producción y carrozado del vehículo pesado en el País Vasco	3.2.3 Ibilgailu astunen ekoizpena eta karrozeria-lanak Euskal Herrian	437
440	3.2.4 José Lorenzo y Cecilio ante el reto del carrozado de los primeros chasis en Gipuzkoa	3.2.4 Jose Lorenzo eta Cecilio, Gipuzkoan lehenengo txasietako karrozeria-lanetan aitzindari	441
454	Anexo 5 Proyecto de réplica del primer autobús (PZ XXVII)	5. eranskina Lehen autobusaren erreplika-proiektua (PZ XXVII)	455
460	3.3 El largo recorrido de Irizar durante los difíciles años de la autarquía (1940-1960)	3.3 Irizarren ibilbide luzea, autarkia-aldiko urte zail haietan (1940-1960)	461
460	3.3.1 Tiempos de incertidumbre: la situación económica en Gipuzkoa durante la posguerra	3.3.1 Zalantza-garaia: Gipuzkoako egoera ekonomikoa gerra ostean	461
472	3.3.2 El recambio generacional en la familia Irizar y el lento asentamiento de la empresa (1946-1953)	3.3.2 Belaunaldien txandakatzea Irizar familian eta enpresaren pixkanakako sendotzea (1946-1953)	473
472	3.3.2.1 Las empresas de carrozado ante el retraso de la industria de automoción española	3.3.2.1 Karrozeria enpresak Estatuko automozio industriaren atzerapenaren aurrean	473
478	3.3.2.2 El esfuerzo compartido de los hermanos Irizar: inventiva, iniciativa y trabajo artesanal	3.3.2.2 Irizar anaiek egindako ahalegin bateratua: asmamena, ekimena eta artisau-lana	479
504	3.3.3 La conversión en sociedad anónima ante un prometedor futuro (1954-1960): técnica y formación	3.3.3 Sozietate anonimo bihurtzea etorkizun oparobati begira (1954-1960): teknika eta prestakuntza	505
512	3.3.3.1 El reto tecnológico y la fructífera colaboración con la firma Orlandi	3.3.3.1 Erronka teknologikoa eta Orlandi enpresarekin izandako lankidetzaren emankorra	513
524	3.3.3.2 Hacia la conquista de un mercado competitivo	3.3.3.2 Merkatu lehiakor baten bila	525

554	3.4 De carroceros artesanales a modernos constructores de autobuses durante el desarrollismo (1960-1969)	3.4 Artisanu karrozari izatetik autobusgile moderno izatera desarrollismoaren urteetan (1960-1969)	555
554	3.4.1 El inicio de un contexto de crecimiento económico: expectativas y condicionantes	3.4.1 Hazkunde ekonomikoko testuinguru baten hasiera: itxaropenak eta baldintzatzaileak	555
558	3.4.2 De los primeros contactos con Mondragón a la transformación de Irizar en cooperativa	3.4.2 Mondragonekin lehen harremanak izatetik Irizar kooperatiba bihurtzera	559
570	3.4.3 La importancia de la educación de los jóvenes trabajadores	3.4.3 Langile gazteen prestakuntzaren garrantzia	571
578	3.4.4 Una empresa en expansión	3.4.4 Haziz doan enpresa	579
588	3.4.5 Modelos que hicieron época	3.4.5 Garai bat markatu zuten modeloak	589
588	3.4.5.1 Hacia el liderazgo del mercado del autobús	3.4.5.1 Autobus-merkatuaren lidergoaren bila	589
612	3.4.5.2 El carrozado de furgones, camiones y remolques	3.4.5.2 Furgoietan, kamioietan eta atoietan karrozeria jartzea	613
620	3.4.6 El final de una época	3.4.6 Garai baten amaiera	621
626	3.4.7 Epílogo: una firma para la posterioridad	3.4.7 Epilogo: etorkizunerako enpresa bat	627
640	Anexo 6 Historia de los modelos de Irizar	6. eranskina Irizarreko modeloen historia	641
668	IDENTIFICACIÓN DE LOS PERSONAJES DE LAS IMÁGENES	ARGAZKIETAKO PERTSONAIEN IDENTIFIKAZIOA	668
676	NOTAS	OHARRAK	676
708	BIBLIOGRAFÍA	BIBLIOGRAFIA	708
716	ÍNDICE ONOMÁSTICO	AURKIBIDE ONOMASTIKOA	716
744	CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS	ARGAZKI KREDITUAK	744

## PRÓLOGO

### EL VALOR DE LO PROPIO

Es humano deslumbrarse ante lo ajeno, admirar lo lejano. Un viejo dicho en euskera refleja esta idea: "Urrutiko intxaurrak, hamalau; gerturatu eta lau" (De lejos, las nueces parecen catorce; de cerca, son cuatro)

Lo propio no deslumbra, por habitual y conocido. De cerca, sabemos que las nueces son cuatro. Tienen que ser cuatro o valer por cuatro, para que se cumpla el dicho. Salvo que algo nos haga cuestionar ese dicho, mostrando que lo propio vale más que cuatro. ¿Este libro, tal vez?

He vivido por dentro una parte de lo que aquí se cuenta, aquélla en la que el taller tradicional de los carroceros Irizar se convierte en una empresa moderna, primero sociedad anónima y luego cooperativa. Y pude observar de cerca cómo el control de la empresa fue pasando de la familia a los socios, en un proceso paulatino, no exento de tensiones.

Este año la cooperativa Irizar cumple 50 años. El desarrollo que ha experimentado en ese intenso medio siglo es bien conocido y ha asombrado a medio mundo. Y, sin duda, el mérito de esa expansión internacional corresponde a los socios y responsables de la cooperativa.

Es menos conocida la historia del período familiar. Y en ese relato hay saltos de alto riesgo ejecutados con gran dificultad, pasos dados con tremenda osadía, intuiciones sorprendentes llevadas a buen puerto. Ahí hay una historia que merece ser conocida.

Y este libro brinda una oportunidad inmejorable para ello. El minucioso archivo del tío Millán ha librado del olvido un gran número de datos e informaciones, ofreciendo la materia prima para escribir la historia industrial de la familia Irizar de Ormaiztegi.

No obstante, y aunque el desarrollo más reciente de Irizar puede inducir a pen-

sar lo contrario, a mediados del siglo XX Ormaiztegi era un hervidero de empresas trabajando todas con el mismo afán, invirtiendo en innovación para conquistar el futuro. Irizar era solo una de ellas.

Recuerdo perfectamente cómo a mis 12-14 años solía sumar las plantillas de las fábricas del pueblo, y me enorgullecía de que la suma alcanzara la mitad de la población. "Éste es un pueblo emprendedor" me decía a mí mismo, satisfecho.

Y, si la primera gran aportación del libro es reflejar la historia empresarial de los Irizar, la segunda es dejar constancia de ese impulso emprendedor colectivo en Ormaiztegi, esa abundancia de actividad, ese cúmulo de innovación. Se completa así la fotografía de un pueblo dinámico, basada en múltiples testimonios y datos. De modo que, lo que podía haberse limitado a ser el relato de una epopeya familiar, se convierte en un poliedro de múltiples dimensiones, en una aportación generosa al orgullo de la comunidad local. Y esta aportación deber ser agradecida vivamente a mis primos Idoia y Xabier, y a Zeles Otamendi.

Porque conocer la propia historia y preservar la memoria de los hechos es un elemento necesario para una convivencia saludable. Y tener constancia de los logros colectivos y apreciarlos es una base inmejorable para cooperar en la consecución de objetivos comunes en el futuro.

Me gustaría que este libro fuera un hito en la historia de Ormaiztegi, un aliado para conocer mejor lo que hemos sido. Que nos ayude a dar valor a las nueces propias, sin negárselo a las ajenas. Que fortalezca nuestro sentimiento colectivo, y lo que hemos logrado juntos nos estimule para trabajar juntos en los retos futuros.

Mikel Irizar - Abril de 2013

## HITZAURREA

### BERTAKO INTXAURRAK

Oso gizatiarra da kanpokoaz liluratzea, besteena hobea iruditzea. Distantziaren arabera izaten da sarri, horregatik esaera zaharra: "Urrutiko intxaurreak, hamalau; gerturatu, eta lau".

Bertakoak ez du lilurutzen, ohikoa da, betikoa. Bertatik bertara, intxaurreak lau dira, edo intxaurreak lau balio du, uste zaharra beteko bada. Beti ere, zerbaitek ez badu aldarazten uste zahar hori eta erakusten bertakoak lau baino gehiago balio duela. Liburu honek, esaterako?

Barrutik bizi izan dut hemen kontatzen denaren trontzo bat, Irizar karrogileen tailerra enpresa moderno bihurtu zenekoa, sozietate anonimoa lehenengo eta kooperatiba geroago. Eta gertutik ikusi nuen nola pasatu zen enpresaren kontrola familiaren eskuetatik bazkideenetara, pausoz pauso, sokatira luzean, ez liskarrik gabe.

50 urte betetzen ditu aurten Irizar kooperatibak. Mende erdi emankor horretan izan duen bilakaera aski ezaguna da eta aho zabalik utzi du jende asko. Eta meritu handiko lana egin dute kooperatibaren bazkideek eta arduradunek nazioarteko hedapen hori lortzeko.

Gordeago dagoena da familiaren garaiko historia. Eta hor badaude zailtasun artean egindako jauzi arriskutsuak, izandako atrebentzia sinestezinak, gauzatutako intuizio harri-garriak. Hor badago historia bat ezagutzeko modukoa.

Eta liburu honek ematen du horretarako aukera ederra. Osaba Millanen artxibategi aberatsak datu mordoak libratu du ahaztua izatetik eta lehengaia jarri Ormaiztegiko Irizar familiaren historia industrialia jasotzeko.

Baina, Irizarrek azken hamarkadetan izan duen garapenak besterik pentsarazi badezake ere, XX. men-

dearen erdi inguruan Ormaiztegin enpresa asko zegoen eta guztiak ari ziren antzeko ahaleginean, berrikuntzan inbertitzen etorkizuna irabazteko. Irizar haietako bat zen.

Gogoan dut 12-14 urte nituela nola batzen nituen herriko enpresetako lanpostuak eta harrotasunez ateratzen nuen biztanleen erdia adina lanpostu zeudela Ormaiztegiko tailerretan. "Herri ekimentsua da hau" gordetzen nuen harro nire golkorako.

Eta, Irizar karrogileen historia jasotzea baldin bada lehen meritua, liburu honen bigarren ekarpen bikaina da herriko ugaritasun hori islatzea. Ormaiztegi ekimentsuaren argazkia osatzen du, lekukotza eta datuen bilketa mardula eskaintzen da orriotan. Horrela, familia baten epopeia soilean gera zitekeena bihurtzen da dimentsio askoko poliedroa, herri-komunitate baten harrotasunerako ekarpen eskuzabala. Eta ekarpen hau biziki eskertu behar zaie Idoia eta Xabier lehengusuei, eta Zeles Otamendiri.

Izan ere, historiaren jakitun izatea eta gertakizunen memoria gordetzea tresna ezinbestekoak dira elkarbizitza osasuntsurako. Eta iraganetik datozkigun lorpen kolektiboak ezagutzea eta estimatzea oinarri ezin hobea da etorkizunean elkarrekin helburu gehiago lortzeko.

Horregatik, izan bedi liburu hau mugarri bat Ormaiztegiren historian, abiapuntua hobeto ezagutzeko izan garena. Lagun diezagula bertako intxaurren balioaz jabetzen, urrutikoena ukatu gabe. Eta indartu dezala gure komunitate sentimena, elkarrekin egin duguna akuilu izan dadin elkarrekin egin dezakegunerako.

Mikel Irizar - 2013ko apirila

## PRESENTACIÓN

Hace, al menos, cuatro o cinco años que Zeles Otamendi me animara a ordenar toda la documentación gráfica que obraba en mi poder, relacionada con la vida e historia de Irizar, S. Coop., así como a poner por escrito mis experiencias, memorias y anécdotas en relación a Irizar.

Hecho lo anterior y a la vista de que en aquella documentación quedaba condensada la historia de Irizar, en un período que abarca los últimos cien años, tanto Zeles Otamendi como Javier Muguruza (q.e.p.d.) me alentaron para que aquel testimonio mío quedara perpetuado en un libro.

Según madurábamos la propuesta, fuimos conscientes de que en este mismo tiempo cronológico había ocurrido la historia de la industrialización de Ormaiztegi, con lo que consideramos mucho más conveniente abordar el proyecto desde esta perspectiva más amplia y ambiciosa.

Así nació este proyecto, con mucha ilusión y sin apenas recursos, lo que nos obligaba a desarrollar nuestra imaginación hasta dar con los medios necesarios para su materialización.

Necesitábamos investigadores para ordenar y contextualizar toda aquella información que poseíamos, además de ahondar en el nacimiento y vida del resto de las industrias locales y, por fortuna, José Antonio Pérez y Norberto Ibáñez inmediatamente se vieron cautivados ante la idea que les presentamos. Supieron darle forma al proyecto, para así poderlo presentar ante las instituciones y empresas locales, en demanda de las ayudas que han hecho posible y viable nuestro sueño.

La respuesta obtenida fue inmejorable y digna de todo tipo de elogio. Nos hemos esforzado en que la con-

fianza que nos han depositado sea plenamente satisfecha, recogiendo con fidelidad el testimonio de un aspecto de la vida de nuestro pueblo, en un momento crucial de su historia.

A pesar de las dificultades, a veces muy graves, que hemos debido sortear, el reducido equipo que me ha asistido en todo el proceso, ni yo mismo, en ningún momento hemos cejado, ni sentido la tentación de abandonar el proyecto o arrojarlo por la borda.

Estamos persuadidos de que si todos los interesados en este proyecto hubiéramos remado en la misma dirección, nuestro trabajo y esfuerzo hubiera podido alcanzar un resultado aún mejor, de quien únicamente se hubiera beneficiado el pueblo de Ormaiztegi.

En contrapartida hemos contado con la confianza y colaboración de un numeroso colectivo muy heterogéneo, pero con un denominador común: sensibilidad y generosidad. Diputación Foral de Gipuzkoa y Gipuzkoa-Donostia Kutxa junto con un largo colectivo de empresas y algunos particulares nos han dotado de los recursos económicos precisos. Además, numerosos vecinos y naturales de Ormaiztegi han contribuido con sus testimonios o aportando gran parte de la cuantiosa documentación gráfica que ilustra la obra.

De esta manera, el equipo formado por José Antonio Pérez y Norberto Ibáñez, con quienes ha colaborado Onintza Odriozola, ha sabido dar cuerpo y estructurar con habilidad y destreza lo que en un principio no pasaba de ser una suma de datos, pequeñas historias y anécdotas.

He vivido desde mi más temprana edad los avatares de la industria, tanto en el seno de mi propia familia,

## AURKEZPENA

Orain lauzpabost urte Zeles Otamendik eskatu zidan antolatu nezala Irizar, S. Coop. enpresaren bizitza eta historiarekin loturik nire esku zegoen dokumentazio grafiko guztia, eta halaber, idatz nitzala Irizarrekin loturik izandako esperientziak, oroitzapenak eta pasadizoak.

Aurreko hori egin ondoren, eta dokumentazio horretan azken ehun urteotako Irizarren historia jasota geratzen zela ikusirik, bai Zeles Otamendik eta bai Javier Muguruzak ere (g.b.) animatu egin ninduten nire testigantza hura liburu batean betiketarik utz nezan.

Proposamen hori landu ahala, konturatu ginen epealdi kronologiko horretan Ormaiztegiko industrializazioaren historia ere gertatu zela, eta horrexegatik, askoz egokiagoa iruditu zitzaigun proiektu horri ikuspegi zabalago eta garrantzitsuago honetatik ekitea.

Horrela sortu zen proiektu hori, ilusio askorekin eta ia baliabiderik gabe, eta horrexegatik, irudimenez ekin behar izan diogu hori gauzatzeko beharrezko baliabideak aurkitu arte.

Gure esku genuen informazio hura guztia antolatzeko eta bere testuinguruan kokatzeko ikerlariak behar genituen, baita herriko gainerako industrien sorrera eta bizitza aztertuko zutenak ere, eta zorionez, Jose Antonio Pérez eta Norberto Ibáñez berehala liluratuta geratu ziren aurkeztu genien ideiarekin. Horrela, lortu zuten horri forma ematea, proiektu hori tokiko erakunde eta enpresetan aurkeztu ahal izateko, gure amets hau betegarri eta bideragarri egin duten laguntzak eskatzeari begira.

Jasotako erantzuna ezin hobea eta era guztietako gorespenak me-rezi dituen izan zen. Ahaleginak egin ditugu gudan jarri duten konfiantzari

behar bezalako ordaina ematen, eta leialtasun osoz jaso ditugu gure herriko bizitzaren arlo baten inguruko testigantzak, herriak bere historian izan duen unerik garrantzitsuenetako batean.

Gainditu behar izan ditugun zailtasunak batzuetan oso larriak izan diren arren, bai prozesu honetan guztian aldamenean izan dudan taldeak eta bai nik ere ez dugu une bakar batean ere etsi, eta ez zaigu burutik pasatu ere egin proiektu hau bertan behera uztea edo bazterrera botatzea.

Konbentzita gaude proiektu honetan interesa dugun guztiok elkarrekin helburu berari begira lan egin izan bagenu, gure lanak eta ahaleginak are eta emaitza hobekiak lortuko lituzkeela, eta horretatik mesede aterako zuen bakarra Ormaiztegiko herria izango zela.

Horren ordainetan, oso talde heterogeneo eta ugariaren konfiantza eta lankidetzaz jaso dugu, baina aldi berean ezaugarri komun batzuk ere ikus ditzakegu denengan: sentsibilitatea eta eskuzabaltasuna. Gipuzkoako Foru Aldundiak eta Gipuzkoa-Donostia Kutzak, beste hainbat enpresa eta zenbait partikularrekin batera, horretarako behar genituen bitarteko ekonomikoak eskaini dizkigute. Horrez gain, Ormaiztegiko bizilagun eta herritar ugariak bere testigantzen bidez lagundu digute, eta halaber, lan hau guztia aberasten duen dokumentazio grafiko oparoa eskaini digute.

Era horretan, Jose Antonio Pérezek eta Norberto Ibáñezek osatutako bikoteak, baina Onintza Odriozolak ere lagundu diela kontuan izanik, trebetasunez eta egoki asmatu eta jakin dute hasiera batean datu-pilaketa, historia labur eta pasadizo bakan batzuk baino ez ziren haiei antolamendu eta gorputz bat ematen.



como en el pueblo que me vio nacer y he vivido siempre. En nuestra casa, mis hermanos y yo mismo, hemos crecido revoloteando en el taller de nuestros mayores y en cuanto hemos podido colaborando en el trabajo. Era algo absolutamente normal y natural que los niños de la casa prestaran ayuda, lógicamente, en relación a sus posibilidades. Y como en nuestra casa, puedo referir que así sucedió en el caso de los Azurmendi, Lasa o los Telleria.

Esta circunstancia, como no podía ser de otra manera, nos ha marcado y, de hecho, hemos vivido el discurrir de nuestra industria familiar con gran intensidad y proximidad. Lo mismo, deduzco, ha sucedido en las sagas familiares que antes he referido.

No obstante todo lo anterior, en nuestro caso se produce una circunstancia que nos singulariza respecto de los demás y que considero debe ser conocida por las generaciones venideras, se trata de que la idea primera y el impulso de la constitución de *Irizar S. Coop.* no partió de los trabajadores, sino de los hermanos Irizar Bengoetxea, ofreciendo nuestras participaciones en la empresa familiar a todos los trabajadores. Para ello, primero tuvimos que convencerles de las bondades de la cooperativa y, después, gestionar y avalar las aportaciones de éstos para constituirse en socios cooperativistas.

Aunque personalmente no hemos obtenido beneficio alguno, nos enorgullece de sobremanera que la cooperativa auspiciada por nosotros haya alcanzado tan altas cotas y haga presente nuestro apellido en el mundo entero. Particularmente siempre había soñado que nuestra carrocería obtuviera la máxima expansión, aun-

que nunca pude sospechar que aquella empresa familiar, transformada a cooperativa, pudiera llegar a tener las dimensiones y presencia internacional que ha alcanzado.

Con esta obra, además de lo anterior, hemos querido cumplir con otro importante objetivo, que no es otro que el de poner en valor el potencial de este pueblo. Son muchos los hijos de Ormaiztegi que con su iniciativa, ánimo, generosidad y laboriosidad han fraguado el importante tejido industrial que hoy disfrutamos.

Ormaiztegi es cuna de grandes emprendedores que han establecido sus industrias en toda la comarca del Goierri, sobrepasando los estrechos límites del propio municipio.

Este hecho no puede ser casual, y creemos que no lo es, y en esta obra se ha pretendido dar la luz precisa para entender este aspecto tan importante de nuestra historia.

Quisiera que este libro fuera el reconocimiento y homenaje que debemos a todos cuantos nos precedieron en este proceso, además quiero ofrecer esta obra al pueblo de Ormaiztegi, a todos mis convecinos, con la intención de aportar mi grano de arena en la recuperación de nuestro acervo cultural.

Para terminar, quiero hacer patente y público mi agradecimiento a todos cuantos han hecho posible este proyecto, especialmente a toda mi familia, por el incondicional apoyo prestado, sin cuyo concurso, confianza y colaboración difícilmente hubiera podido alcanzar esta meta.

Ormaiztegi, abril 2006

Millán Irizar Bengoetxea



Txiki-txikitatik bizi izan ditut industriaren gorabeherak, bai nire familiaren barruan eta bai mundura sortu eta gero bizi izan naizen herri honetan ere. Gure etxean, nire anaiak eta neu ere, gure zaharren tailerlean hara eta hona ibiliz hazi izan gara, eta ahal izan dugunean, lanean ere lagundu diegu. Gauza guztiz normala eta naturala zen etxeko mutikoen laguntzea, baina betiere, jakina, gure ahalmenen neurrian. Eta gure etxean bezalaxe, esan dezaket halaxe gertatu zela azurmenditarrenean, lasatarrenean edo telleriarrenean ere.

Baldintza horrek, ezinbestean, eragin nabarmena izan du guregan, eta horrela, gure familiako industriaren gorabeherak intentsitate eta hurbiltasun handiz bizi izan ditugu. Gauza bera gertatuko zen, nire ustez, arestian aipatu ditudan familia horietan.

Aurreko hori guztia alde batera utzirik, gurean bada berezitasun bat beste guztietatik nabarmentzen gaituena eta, nik uste, geroko belaunaldiak ezagutu behar dutena; hain zuzen ere, *Irizar S. Coop.* izeneko enpresa eratzeko lehen ideia eta bultzada ez zela langileena izan, baizik eta bertako jabeena (Irizar Bengoetxea anaiena bereziki), eta horrela, familiako enpresa horretan genituen partaidetzak langile guztien esku utzi, eta horretarako, lehenik, langileak kooperatibaren onuzerrez konbentzitu eta bazkide kooperatibista bihurtzeko beren ekarpenak kudeatu eta abalatu egin behar izan genituen.

Nahiz pertsonalki ez dugun inolako irabazirik erdietsi, harrotasunez betetzen gaitu guk bultzatutako kooperatiba hori halako maila gorenetara iritsi izanak eta gure abizena mundu osora zabaldu izanak. Nire aldetik, beti amestu izan dut gure karrozeria-lantegi hark zabalkunderik handiena lortuko zuela, baina inoiz ez nuen pentsatuko fami-

liako enpresa hark, Kooperatiba bihurturik, egun lortuak dituen hedadura eta nazioarteko presentzia horiek lortuko zituenik.

Obra honekin, arestian aipatutako guztiaz gain, beste helburu garrantzitsu bat ere bete nahi izan dugu, hain zuzen ere, herri honek duen potentziala nabarmentzea. Ormaiztegiko seme-alaba asko eta asko dira beren ekimen, borondate, eskuzabaltasun eta lanerako gogoarekin gaur egun dugun industria-egitura garrantzitsu hau eratzen lagundu dutenak.

Ormaiztegi ekintzaile handien harrobi dugu, eta Goierriko eskualde osoan finkatu dituzte beren industriak, gure udalerriaren muga estu horietatik haratago.

Xehetasun hori ezin daiteke kasualitatea izan, eta izan ere, uste dugu ez dela, eta horregatik, gure historiaren alderdi garrantzitsu hori ulertzeko beharrezkoa dugun argia egiten saiatu gara lan honetan.

Gure aurretik prozesu honetan jardun ziren guztiei zor diegun omenaldi eta aitortena izatea nahiko nuke liburu hau, gainera, lan hau Ormaiztegiko herri osoari, nire herrikide guztiei eskaini nahi diet, gure kultur ondarea berreskuratzeko lan horretan nik ere nire aha-legintxoan egin nahi dudalako.

Amaitzeko, eskerrak eman behar dizkiet proiektu hau ahalbidetu duten guztiei eta, bereziki, nire familiari, proiektu honetan eskaini didan laguntza ordaingabeagatik, horien babes, konfiantza eta lankidetzarik gabe ez nukeelako helburu hau betetzerik izango.

Ormaiztegin, 2006ko apirilean

Millan Irizar Bengoetxea

## A LA MUERTE DE MILLÁN

Mientras dábamos los últimos retoques al trabajo, tuvimos la desgracia de perder a Millán Irizar Bengoetxea. Durante los últimos meses había sufrido un empeoramiento en su salud que nos tenía a todos preocupados y con el aliento contenido. Nuestros temores, esos que apenas nos atrevíamos a comentar abiertamente entre nosotros, se habían cumplido. Después de tantas ilusiones, tantos desvelos y tanta pasión no llegó a ver el resultado final del trabajo sobre su mesa. Su sueño.

Podemos decir que nos sentimos desolados. El alma mater del proyecto, sobre el que éste había girado en gran medida, nos había dejado huérfanos. Le conocimos personalmente en marzo de 2004 y desde el primer momento nos cautivó con su pasión por el trabajo bien hecho. Disfrutaba contándonos cómo había comenzado a trabajar con sus hermanos en la empresa familiar, cómo diseñaban, rectificaban modelos e inventaban nuevos sistemas. Y nos mostró el mayor de sus tesoros: su álbum fotográfico y sus cuadernos, llenos de recortes, de láminas y de comentarios hechos de su puño y letra. Su sueño era, animado por aquellos que le querían sinceramente, como Zelles Otamendi, poder dar forma a aquel verdadero tesoro y que las nuevas ge-

neraciones supieran de la existencia, no exactamente de su vida y obras, sino de un proyecto colectivo que se llamó Irizar y al que tanto él como su familia habían dedicado sus mejores años.

La materia prima de los historiadores son las fuentes documentales, pero cuando éstas tienen nombres, caras, voces y recuerdos y los transmiten como lo hacía Millán, forman parte de nuestro patrimonio cultural y personal. Quienes trabajamos con los testimonios orales de las personas mayores sabemos que tenemos una lucha contra el reloj y contra la esqueleta. Una lucha por evitar, como se decía en aquella película de impactante recuerdo para los amantes del cine, que "todos esos momentos se pierdan como lágrimas en la lluvia". Creemos, modestamente, pero con sinceridad, que ya no se perderán, porque Millán, y todos los que nos vimos involucrados en este proyecto, hemos trabajado por recuperar esta parte de la memoria hasta convertirla en parte de la historia. Descanse en paz Millán Irizar Bengoetxea. Millán.

Junio de 2006

José Antonio Pérez Pérez  
Norberto Ibáñez Ortega

## MILLANEN HERIOTZEAN

Lanari azken ukituak ematen ari ginela, nahigabe handiz jakin genuen betiko joan zitzaigula Millan Irizar Bengoetxea. Azkeneko hilabeteetan haren osasunak okerrera egin zuen, eta denak ibili ginen kezkatuta, zer gertatuko ote zen beldurrez. Gure artean argi eta garbi azaltzen ausartzen ez ginen beldur horiek bete egin ziren zoritxarrez. Hainbeste ilusio, hainbeste eginahal eta hainbeste gogo jarri ondoren, gutxiatik izan bada ere, ez du lanaren azken emaitza mahai gainean ikusterik izan. Bere ametsa.

Guztiz atsekabetuta sentitu gine-la esan dezakegu. Neurri handi batean proiektuaren ardatz eta bihotz eta ari-ma izan zenak umezurtz utzi gintuen. 2004ko martxoan egin genuen elkarren ezagutza eta lehenengo unetik bertatik liluratu gintuen ongi egindako lanean jartzen zuen arretak. Izugarri gustatzen zitzaion kontatzea nola hasi zen bere anaiekin familiako enpresan lanean, nola diseinatzen eta zuzentzen zituzten modeloak eta nola asmatzen zituzten sistema berriak. Eta bere altxorrik handiena erakutsi zigun: bere argazki-bilduma eta bere koadernoak, han eta hemen ebakiak, laminez eta bere eskuz egindako oharrez beteak. Bere ametsa, halere, zinez maite zutenek animaturik (horietako bat Zeles Otamendi dugu), benetako altxor hari forma bat ematea

izan zen, belaunaldi berriek ezagutu zezaten, ez zer izan ziren bere bizitza eta bere lanak, baizik eta zer izan zen Irizar deituriko proiektu kolektibo hura; izan ere bai berak eta bai bere familiak ere horri eskaini zizkioten beren urterik onenak.

Historialarien lehengaia dokumentazio-iturriak dira, baina horiek, izen-abi-zenak, aurpegiak, ahotsak eta oroitzapenak dituztenean eta Millanek bezala transmititzen dituztenean, gure kultur ondarearen eta ondare pertsonalaren parte bihurtzen dira. Adineko pertsonen ahozko testigantzekin lan egiten dugunok badakigu denbora eta eskelak gure kontra ditugula. Zinemazaleek oso ongi gogoratuko duten film hartan esaten zen bezala, "une horiek guztiak malkoak euritan bezala gal ez daitezen" saiatu behar baitugu borroka horretan. Uste dugu, apaltasunez baino zintzotasun osoz, ez direla jada galduko, Millanek eta proiektu honetan murgildu ginen guztiok oroimenaren parte hori historiaren parte bilakatu dadin lan asko egin dugulako. Goian bego Millan Irizar Bengoetxea. Millan.

2006ko ekaina

Jose Antonio Pérez Pérez  
Norberto Ibáñez Ortega

## INTRODUCCIÓN

### PRELIMINAR

Esta obra casi desde el nacimiento de la idea misma de su proyecto (2000) ha tenido un recorrido evolutivo que consideramos necesario exponer, para un mejor entendimiento y comprensión del resultado final.

Millán en la promoción de esta obra contó siempre con el apoyo y asistencia de un reducido grupo humano. Si bien inicialmente fue animado por Zeles Otamendi y apoyado por Javier Muguruza (q.e.p.d.), según fue tomando cuerpo la obra se incorporaron sus hijos Idoia y Xabier. En tanto, los historiadores José Antonio Pérez y Norberto Ibáñez, con quienes colaboró Onintza Odriozola, cumplían con el encargo recibido, presentando su trabajo (2006), que ya ofrecía novedades respecto del plan inicialmente trazado.

Millán Irizar en la presentación que suscribió poco antes de su desaparición ya señalaba que mientras *madurábamos la idea de poner por escrito mis experiencias, memorias y anécdotas en relación a Irizar... fuimos conscientes de que en este mismo tiempo cronológico había discurrido la historia de la industrialización de Ormaiztegi, con lo que consideramos mucho más conveniente abordar el proyecto desde esta perspectiva más amplia y ambiciosa.*

Efectivamente, comprendimos que la historia de la dinámica industrial de Ormaiztegi no podía ceñirse únicamente a la referencia del periplo de Irizar. Aún siendo muy importantes las cotas de desarrollo, expansión y reconocimiento alcanzados por esta industria carrocera y a la que es de justicia reconocerle su hegemonía, son muchas las experiencias industriales, casi siempre lideradas por emprendedores endógenos, que merecían ser incluidas en esta crónica.

Esa había sido la novedad que presentaba el trabajo elaborado por Pérez e Ibáñez respecto del proyecto original, aunque con un grado de desarrollo mucho menor que el alcanzado finalmente.

Así, en junio de 2006, momento de la muerte de Millán, el programa inicial de la obra se hallaba prácticamente ejecutado, pero en este momento el reducido equipo que le tomó relevo, formado por sus hijos Idoia y Xabier junto con Zeles Otamendi, se planteó la posibilidad de profundizar, por un lado, en el universo de las industrias locales y, por otro, en el estudio de otras experiencias que resultaban muy interesantes y además contribuían a completar el escenario (1860-1970) en que se desarrolló la industrialización en nuestro pueblo. En este último caso nos estamos refiriendo a otras iniciativas artesanales y comerciales.

Con Millán tuvimos ocasión de acercarnos y conocer las vivencias de actores tan importantes como Joxe Azurmendi, Bixente Gerra, Félix Illarramendi, Miguel Irizar Irastortza, José Ramón Lasa, Andrés Tellería, etc. que contaban con un bagaje que de ninguna manera podíamos desaprovechar. Así fue como el tándem formado por Xabier Irizar y Zeles Otamendi ha ido completando la crónica inicial de las industrias locales presentada por Pérez e Ibáñez, hasta alcanzar la hechura que hoy presenta el capítulo segundo del tomo I.

Como tantas veces ocurre, el proceso de búsqueda de datos o informaciones trae consigo el descubrimiento y adquisición de nuevos datos e historias distintos a los indagados. Así, mientras ahondábamos en el estudio de las industrias locales fuimos rescatando valiosa información relacionada con los

## SARRERA

### ATARIKOA

Lan honek, proiektuaren ideia bera sortu zen ia une horretatik bertatik (2000) ibilbide ebolutibo bat izan du eta hori azaltzea beharrezkotzat jotzen dugu azken emaitza hobeto ulertzeko eta konprenitzeko.

Millanek lan hau sustatzeko beti izan zuen giza talde txiki baten laguntza eta asistentzia. Hasiera batean Zeles Otamendik animatu eta Javier Muguruzak (g.b.) bultzatu bazuten ere, lana gorpuzten ari zen neurrian Idoia eta Xabier, bere alaba eta semea, sartu ziren lanean. Bien bitartean, Jose Antonio Pérez eta Norberto Ibáñez historialariek -Onintza Odriozola horiekin lankidetzan aritu zen- jasotako agindua bete eta beren lana aurkeztu zuten (2006). Honek aldaketa ugari zituen hasiera batean azaldutako planari dagokionez.

Millan Irizarrek, hil baino zertxobait lehenago idatzi zuen aurkezpenean dagoeneko esaten zuen *Irizarri buruzko nire bizipenak, memoriak eta anekdotak idazteko asmoa umotzen ari ginen bitartean... konturatu ginen epealdi kronologiko horretan Ormaiztegiko industrializazioaren historia ere gertatu zela, eta horrexegatik, askoz egokiagoa iruditu zitzaigun proiektu horri ikuspegi zabalago eta garrantzitsuago honetatik ekitea.*

Horrenbestez, garbi ikusi genuen Ormaiztegiko industria dinamikaren historia ezin genuela Irizarren aldiaren erreferentziarekin bakarrik lotu. Guztiz garrantzitsuak baldin badira ere karrozeria-industria honek lortu dituen garapen-, handitze- eta onarpen-kotak eta bidezkoa baldin bada ere horren nagusitasuna onartzea, asko izan dira kronika honetan sartzea merezi izan duten industria alorreko esperientziak; horiek ia beti barruko ekintzaileak izan dituzte buru.

Hori izan zen Pérezek eta Ibáñezek prestatu zuten lanak hasierako proiektuari dagokionez zuen berrikuntza, amaieran lortu denarena baino askoz ere garapen-maila txikiagoarekin izan bada ere.

Horrela, 2006ko ekainean, Millan hil zen garaian, lanaren hasierako programa ia erabat gauzatuta zegoen, baina une horretan, txanda hartu zuen talde txiki horrek, Idoia eta Xabier, seme-alabak, eta Zeles Otamendik osatutakoak, gehiago sakontzeko aukera aztertu zuen, alde batetik, bertako industrien alorrean, eta bestetik, bestelako esperientzia batzuen azterketan. Horiek oso interesgarriak ziren, eta gainera, gure herriko industrializazioa garatu zen ingurua osatzen lagunduko ziguten (1860-1970). Azken kasu honetan artisautzako eta merkataritzako beste ekimen batzuei buruz ari gara.

Millanekin aukera ezin hobea izan genuen hainbat egile ospetsurengana hurbildu eta horien bizipenak ezagutzeko, horien artean ditugu Joxe Azurmendi, Bixente Gerra, Felix Illarrendi, Miguel Irizar Irastortza, Jose Ramon Lasa, Andres Telleria, eta abar, eta guk ezin genuen inolaz ere horiek zekiten guztia alde batera utzi. Eta horrela, pixkana-pixkana, Xabier Irizarrek eta Zeles Otamendik osatutako tandemak osatu du Pérezek eta Ibáñezek aurkeztutako bertako industrien hasierako kronika hura, harik eta I. liburuki honetako bigarren kapituluak duen itxura hartu arte.

Hainbatetan gertatzen den moduan, datu edo informazio bila ibiltzeak datu berriak eta arakatzen ari ginenetatik desberdinak diren historiak ezagutzea eta eskuratzea dakar, eta horrela, bertako industrien azterketan sakontze-lana egiten ari ginen bitartean, artisautzako eta merkataritzako

establecimientos y actividades artesanales y comerciales, que además ayudaban a comprender mejor el Ormaiztegi que se pretendía retratar.

Estas iniciativas presentan dos rasgos significativos, el relativo a su localización y a la saga familiar que las sustenta. Así, al ordenarlas hemos tomado como base las localizaciones, los edificios que las han acogido, lo que además nos ha permitido reconstruir la trama urbana y la estructura social de la localidad a finales del siglo XIX y su posterior evolución.

Estas experiencias artesanales y comerciales de la mano de Irizar y Otamendi han alcanzado un grado de desarrollo que han merecido un cuerpo diferenciado en la obra, constituyendo el tomo II. En él se ha intentado dejar constancia de las iniciativas artesanales y comerciales desarrolladas en Ormaiztegi durante el mismo tiempo cronológico del libro.

Tras un largo recorrido, este trabajo ha visto la luz en 2013. Conforme hemos indicado con anterioridad, la obra se presenta en dos tomos, diferenciando los dos grandes ámbitos temáticos que la componen. Así en el tomo I se presenta el *Proceso de industrialización*, en tanto que en el tomo II se recogen los particulares referidos a los *Artisanos y comerciantes*, todo ello englobado bajo el título genérico de ORMAIZTEGI 1860-1970, en clara referencia al espacio físico y temporal en que se desenvuelven las experiencias recogidas.

## MEMORIA HISTÓRICA E INDUSTRIALIZACIÓN

Probablemente existan hoy en día pocos términos tan manidos y sujetos a equívocos como el de la recuperación de la memoria histórica. Este concepto aparece durante los últimos

años exclusivamente vinculado a la rehabilitación de la memoria de los vencidos durante la Guerra Civil española. Esta circunstancia ha llevado a una cierta confusión en torno al concepto, como si no existiese más memoria histórica susceptible de ser recuperada que aquella vinculada a este capítulo tan dramático de nuestro reciente pasado. Ciertamente, el olvido o la manipulación de los hechos que tuvieron lugar durante la Guerra Civil y la dictadura franquista constituyen un peligro que debe ser atajado de forma rigurosa. Pero, en realidad, existen otras muchas parcelas o ámbitos de eso que se denomina memoria histórica que se están perdiendo, debido en gran medida, a la progresiva desaparición de sus protagonistas. Uno de los más importantes es la memoria de la industrialización, es decir, todo ese mundo que comenzó a forjarse a mediados del siglo XIX y que transformó radicalmente la evolución del País Vasco, su economía, su sociedad, su política, su cultura...

El origen de este libro se sitúa en torno al año 2000 y nace de la sensibilidad de un grupo de personas comprometidas en la recuperación de este importante patrimonio, un verdadero tesoro que aún pervive en la memoria de algunos de sus protagonistas, personas con nombres y apellidos, con rostros y recuerdos, que nos remiten a un pasado que parece hoy en día, un horizonte tan lejano y tan cercano a la vez.

El hilo conductor de este proyecto se centró, precisamente, en la recuperación de la memoria histórica de uno de estos protagonistas y de su estrecha relación establecida con el mundo empresarial: Millán Irizar Bengoetxea. Se trataba de una fórmula que entendíamos atractiva y novedosa, basada en un planteamiento de carácter multidisciplinar capaz de combinar la historia social

saltoki eta jarduerekin zerikusia zuen balio handiko informazioa eskuratu genuen, eta irudikatu nahi genuen Ormaiztegi hobeto ulertzeko laguntza paregabea izan zen hori.

Ekimen horiek bi ezaugarri esanguratsu dituzte, kokalekuari dagokiona eta euskarri izan duen familiari dagokiona. Horrela, horiek antolatzerakoan kokalekuak eta horien jardunerako erabili diren eraikinak hartu ditugu oinarri moduan. Horrek, XIX. mendearen amaieran herriaren muina eta egitura soziala berreraikitze eta ondorengo bilakaera azaltzeko aukera eman digu.

Irizar eta Otamendik artisautzako eta merkataritzako bizipen ugari berreskuratu dituzte, horien garapen-maila kontuan izanik pentsatu genuen leku berezia behar zutela liburuan eta horrela osatu dugu II. liburukia. Azken honetan, liburua denbora kronologiko berean Ormaiztegin gauzatu ziren artisautzako eta merkataritzako ekimenen berri eman nahi izan dugu.

Ibilbide luze baten ondoren, lan hau 2013an argitaratu da. Aurrez adierazi dugunaren arabera, lan hori 2 liburukitan aurkeztu da, hori osatzen duten gaikako bi eremu handiak bereizteko. Horrela, I. liburukian *Industrializazio prozesua* aurkeztu da, eta bigarrenean, aldiz, *Artisauak eta merkataria* izenekoan haien bizipenak jaso dira, hori guztia ORMAIZTEGI 1860-1970 izenburu generikoaren barruan sartuta, jaso diren bizipenak gertatu zireneko espazio fisikoari eta denborazkoari aipamen garbia eginez.

## OROIMEN HISTORIKOA ETA INDUSTRIALIZAZIOA

Ziurrenik gaur egun oso termino gutxi dira oroimen historikoaren berreskurapena bezain erabiliak eta gaizki-ulertuetarako bide ematen dutenak. Kontzeptu hori Espainiako Gerra

Zibilean garaituen oroimena berreskuratzearekin loturik baino ez zaigu ageri azken urte hauetan. Xehetasun horrek nolabaiteko nahasmena sortu du kontzeptu horren inguruan, gure iraganaldi berri honetako kapitulu beneratan lazgarri horrekin loturiko oroimen historikoa bakarrik berreskuratu ahal izango bagenu bezala. Egia esateko, Gerra Zibilean eta Francoren diktaduran gertatu ziren gertakarien ahanztura edo manipulazioa zorrotasun osoz ekidin behar dugun arrisku bat da. Baina, berez, galtzen ari garen oroimen historiko delako horrek –neurri handi batean bere protagonistak pixkanaka-pixkanaka desagertzen ari direlako– beste hainbat arlo edo eremu ere biltzen ditu. Garrantzitsuenetako bat industrializazioaren oroimena da, hau da, XIX. mendearen erdialdera sortzen hasi eta Euskal Herriaren eboluzioa, ekonomia, gizartea, politika, kultura... goitik behera eraldatu zituen mundu hori guztia.

Liburu honen sorburua 2000 urte inguruan kokatuko genuke, eta hain zuzen ere, ondare garrantzitsu honen berreskurapenarekin konprometituri dagoen pertsona-talde baten sentiberatasunari esker jaio zen, protagonista haietako batzuen oroimenean oraindik ere bizi-bizirik dagoen benetako altxorra baita, eta pertsona horiek badituzte izen-abizen batzuk, badituzte aurpegi eta oroitzapen batzuk gaur egun helmuga urrun baina aldi berean hurbila iruditzen zaigun iragan horretara begira jartzen gaituztenak.

Proiektu honen hari gidaria, hain zuzen ere, protagonista horietako baten oroimen historikoaren berreskurapena eta enpresa-munduarekin izan duen harreman estua izan da. Millan Irizar Bengoetxea dugu bera. Ikuspegi erakargarria eta berritzailea izan zitekeela iruditu zitzaigun, diziplina ugari jorratuko zituen planteamendu

(y en este caso la historia oral), con la historia del mundo laboral, la económica, la tecnológica y empresarial.

### DESARROLLO DEL PROYECTO

La investigación ha tratado de cubrir un amplio período cronológico, el que define la propia historia de la industria, que arranca del último tercio del siglo XIX y se extiende prácticamente hasta comienzos de los años setenta del siglo siguiente. A través de este recorrido hemos profundizado en el contexto socioeconómico de la zona, en las claves que propiciaron su proceso de industrialización y en las consecuencias que habría de tener en la modernización del país, con una atención especial al protagonismo de una clase empresarial que, sobre todo en Ormaiztegi, tuvo un importante componente autóctono. Su estudio nos ha permitido, además, conocer mucho mejor el modelo de industrialización y desarrollo guipuzcoano, establecido sobre centros de producción de mediano y pequeño tamaño. Todo ello nos ha remitido, no sólo a un determinado modelo de industrialización, sino también a un modelo de empresarios, que constituye, a nuestro entender, uno de los aspectos más sugerentes de la obra.

En este sentido, la utilización de las fuentes orales ha abierto la posibilidad de profundizar en un aspecto complejo, como la propia percepción que de sí mismos tienen los protagonistas y la percepción que otros actores secundarios han tenido y tienen de ellos. La creación de determinadas redes, la configuración de identidades colectivas o la implicación de aspectos económicos dentro de realidades sociales concretas, configuran un escenario complejo, donde perviven y se reproducen actitudes, comportamientos, complicidades, ciertos códigos éticos y elementos simbólicos que constituyen un mundo,

a veces endogámico, pero capaz de tener una perspectiva mucho más amplia que la definida por su propia área de influencia. Aparecen ante nuestros ojos verdaderos autodidactas, hombres que inventaron máquinas, que perfeccionaron procesos técnicos, diseñaron e investigaron en sus pequeños talleres. En muchos casos, hombres que salieron de un modesto caserío de la zona y que fueron capaces, no sólo de desarrollar un proyecto empresarial, sino de buscar clientes fuera de nuestras fronteras sin más escuela de marketing y relaciones comerciales que su euskera coloquial y un rudimentario castellano y que suplieron sus carencias con un espíritu emprendedor que hoy en día nos deja boquiabiertos. Capaces, en años como los de la autarquía franquista, de solventar los problemas de abastecimiento y buscar los mejores y más modernos aparatos y herramientas, de aportar incluso soluciones tecnológicas a empresas extranjeras con poderosas oficinas técnicas. Una generación, que contribuyó con su esfuerzo a ir situando los nombres de Ormaiztegi y del Goierri en el mapa industrial a nivel internacional en que hoy aparecen.

El proyecto tuvo desde el principio el firme propósito de hacer compatible la rigurosidad de una investigación histórica, con un contenido y una presentación de carácter divulgativo que pudiera resultar atractivo, especialmente para un sector de lectores interesados por los diversos aspectos que se abarcan en el trabajo. Todo ello se ha plasmado en la elaboración de una publicación visual, que viene acompañada de un importante soporte gráfico, compuesto por fotografías de época, croquis, planos y modelos de autobuses, motores, herramientas y diversos elementos tecnológicos.

A lo largo de este proyecto hemos tratado de desarrollar una metodolo-



batean oinarritua, gizartearen historia (eta kasu honetan ahozko historia) lan, ekonomia, teknologia eta enpresa alorraren historiarekin uztartzeko aukera eskaintzen ziguna.

### PROIEKTUAREN GARAPENA

Ikerketa honetan epealdi kronologiko zabal bat besarkatzen saiatu gara, hots, industriaren historia bera definitzen duen tartea, XIX. mendearen azken herenetik hasi eta hurrengo mendearen hirurogeita hamarren hamarraldira arte luzatzen dena. Ibilbide horretan, sakonki aztertu ditugu eskualde honetako testuinguru sozioekonomikoa, industrializazio-prozesu hori eragin zuten arrazoiak eta herrialdearen modernizazioan izan zituen ondorioak, eta arreta berezia eskaini diogu enpresaburuek izan zuten protagonismoari, batez ere Ormaiztegin izaera autoktono garrantzitsua izan zuelako. Azterketa horrek, gainera, Gipuzkoako industrializazio eta garapen eredia –tamaina ertain eta txikiko ekoizpen-guneetan oinarritua– askoz hobeto ezagutzeko aukera eman digu. Horrek guztiak eraginda, industrializazio-eredu jakin bat ez ezik, enpresaburuen eredu bat ere jaso dugu, eta gure iritziz, horixe da lan honen alderdirik funtsezkoenetako bat.

Alde horretatik, ahozko testigantzak erabili izanak alderdi konplexu bat sakontzeko aukera eman digu, hau da, protagonistek beren buruaz duten pertzepzioa eta bigarren mailako eragile batzuek horiei buruz izan duten eta duten pertzepzioa. Sare jakin batzuk sortzeak, nortasun kolektibo batzuk finkatzeak eta gizarte-errealitate zehatz batzuen barruan zenbait alderdi ekonomiko ezartzeak eszenatoki konplexua ekarriko dute, eta bertan, jokabide, jarrera, konplizitate, kode etiko eta elementu sinboliko batzuk berregingo dira, batzuetan mundu endogamikoa

osatuko dutenak, baina bere eragin-esparruak berak definitutakoa baino ikuspegi zabalagoa eduki dezaketenak. Gure begien aurrean benetako autodidaktak topatuko ditugu, makinak asmatu zituzten gizakiak, prozesu teknikoak hobetu zituztenak, beren tailer txikietan diseinatu eta ikertu zutenak. Kasu askotan, inguru honetako baserri xume batetik ateratako gizakiak ziren, eta enpresa-proiektu bat aurrera eramateaz gain, gure mugetatik kanpora bezeroak bilatzeko gaitasuna erakutsi zuten, marketing eta merkataritza-harremanetarako eskola bakarra beren euskara arrunta eta oinarritzko gaztelania bat besterik ez zutelara, eta gaur egun aho zabalik uzten gaituen ekimenerako borondate itzel batekin gainditu zituztelarik beren ga-beziak. Francoren autarkiaren urteetan bezala, hornidura-arazoak gainditzeko eta aparatu eta tresna modernoak eta onenak bilatzeko gaitasuna erakutsi zuten, eta bulego tekniko boteretsuak dituzten atzerriko enpresei irtenbide teknologikoak eskaintzeko ahalmena ere bai. Belaunaldi horren ahaleginari esker, Ormaiztegiren eta Goierriren izenek industriaren mapan gaur egun duten nazioarteko ospea erdietsi ahal izan dute.

Ikerketa historiko baten zorrotzotasuna dibulgazio izaerako aurkezpen erakargarri batekin bateragarri egiteko printzipioa izan du hasiera-hasieratik proiektu honek; erakargarria, batez ere, lan honetan jorratzen diren alderdi desberdinen gaineko interesa izan dezaketen irakurleentzat. Hori guztia islatzeko asmoz, ikusteko asko duen argitalpen bat prestatu dugu, eta bertan ageri den euskarri grafikoa oso garrantzitsua da, batez ere garai hartako argazkiek, krokisek, autobusen plano eta modeloek, motorrek, erremintek eta teknologia-elementu desberdinek osatutakoa.

Proiektu honetan Historia Sozialesaren zutabeetan oinarritutako metodologia bat garatzen ahalegingo gara.

gía basada en los fundamentos de la Historia Social. La aplicación de estos principios ha facilitado la incorporación de herramientas procedentes de otras disciplinas, como la Sociología, o la Antropología, pero siempre bajo una perspectiva y una argumentación históricas. El desarrollo de este enfoque nos ha permitido profundizar en un proceso complejo, que extiende su influencia hacia aspectos económicos, sociales, tecnológicos, laborales e incluso culturales.

La metodología de trabajo, además, se ha adecuado a los objetivos planificados y las fuentes disponibles. La investigación se ha articulado de una forma cronológica y temática, situando a los personajes dentro de un proceso de largo recorrido que discurre inmerso en la transformación de la propia sociedad vasca, y donde conviven durante décadas, elementos y formas económicas, sociales y culturales propias de un mundo rural con otras decididamente industriales. Lógicamente, el primer acercamiento a la memoria de Millán Irizar Bengoetxea nos fue llevando a otros muchos personajes estrechamente relacionados con el mundo empresarial de la localidad y su zona de influencia. Todo ello nos ha permitido dibujar un mundo de complicidades personales, familiares y empresariales mucho más rico y denso del que habíamos imaginado en un principio, que no se agota en una sola figura ni una sola empresa.

Las entrevistas realizadas han tratado de situar históricamente a los informantes, haciendo una aproximación a su historia de vida a partir de un cuestionario amplio sobre sus datos biográficos. Este primer cuestionario nos ha servido de introducción para abordar el resto de la entrevista que ha tenido un carácter semi-estructurado con final abierto, dado que es el modelo que mejor se ajustaba a los perfiles de este

proyecto. A partir de esta aproximación hemos desarrollado un amplio recorrido por su historia personal estrechamente vinculada a la de la propia empresa. Todo ello ha sido contrastado con el análisis de otras fuentes, con el fin de profundizar en los aspectos más importantes del proyecto.

La documentación archivística, y más en concreto la que procede del fondo del propio Millán Irizar, ha precisado, a pesar de estar relativamente ordenada, de un fichado y análisis riguroso. Los comentarios de cada lámina, fotografía, plano, croquis, han sido completados con la consulta de otras fuentes documentales que en algunos casos han corroborado o matizado sensiblemente las primeras interpretaciones. Así mismo ha sido completado con la consulta de otra serie de archivos y fuentes documentales (prensa especializada, catálogos empresariales, diversos fondos fotográficos, etcétera).

A lo largo de este trabajo hemos tenido, sin embargo, que superar una serie de dificultades, derivadas, sobre todo, de la falta de documentación de las empresas anterior a 1970. Este problema es común en todas ellas, unas desaparecidas y otras que aún perviven a día de hoy, que por diversos motivos no han guardado una documentación de interés para proceder a su estudio. Lamentablemente el tamaño de muchas de ellas y el particular perfil de sus responsables, dedicados plenamente al trabajo de sus empresas, ha descuidado en la mayor parte de los casos la conservación de un archivo empresarial que hubiera constituido un aporte fundamental para su estudio posterior.

El resultado final puede dar una imagen un tanto desdibujada sobre la aportación que unas y otras empresas locales tuvieron en el proceso de industrialización de Ormaiztegi, y lo que

Zutabe horiek aplikatzean, beste diziplina batzuetatik hartutako zenbait erreminta txertatu ahal izan dira, esate baterako Soziologiakoak edo Antropologiakoak, baina betiere ikuspegi eta argudio historikoez baliatuz. Ikuspegi hau erabili dugunez gero, aukera izan dugu prozesu konplexu hori sakonki aztertzeko, bere eragina ekonomia, gizarte, teknologia, lan eta are kultur arloko alderdietara ere hedatuz.

Laneko metodologia hori, gainera, planifikatutako helburuetara eta eskura izan ditugun iturrietara egokitu da. Kronologiaren eta gaien arabera antolatuta da ikerketa-lan hori, eta pertsonaiak ibilbide luzeko prozesu baten barruan kokatu dira, euskal gizarteak berak izandako eraldaketa horren barruan txertaturik, eta horrela, hainbat hamarralditan, landa-inguruneak berezkoak dituen elementu eta forma ekonomiko, sozial eta kulturalarekin batera, argi eta garbi industrialak diren beste batzuk agertuko zaizkigu. Logikoki, Millan Irizar Bengoetxearen berri izateko egin genuen lehen hurbilpen hartatik tiraka, gure herriko eta bere eragin-eremuko enpresa-munduekin hertsiki loturik zeuden beste hainbat pertsonaiarengana iritsi gara. Horri esker, pertsonen, familien eta enpresen arteko konplizitate-mundu bat marraztea lortu dugu, hasieran imajinatu genuena baino askoz aberatsagoa eta trinkoagoa, pertsona bakarrean edota enpresa bakarrean agortzen ez dena.

Egindako elkarrizketa horietan, berri-emaileak historikoki kokatzen saiatu gara, beren datu biografikoei buruzko galdetegi zabal bat abiapuntutzat hartu eta horien bizi-historiari buruzko hurbilpen bat eginez. Lehen galdetegi honek gainerako elkarrizketari ekiteko sarrera gisa balio izan digu, eta izaera erdi-egituratua izan du, amaiera irekiarekin, proiektu honen profiletara ongien egokitzen zen eredia horixe

zelako. Hurbilpen honetatik aurrera, beren historia pertsonalaren inguruko ibilbide zabal bat jorratu dugu, enpresak izan duenarekin hertsiki loturik. Hori guztia, beste iturri batzuen ikerketarekin erkatu dugu, proiektu honen alderdirik garrantzitsuenak sakontzeko helburuarekin.

Artxiboetatik jasotako dokumentazio hori eta, zehazkiago, Millan Irizar beraren fondotik jasotakoa aztertu dugunean, beharrezkoa izan da, nahiko antolatua dagoen arren, fitxatze eta aztertze-lan zorrotzago bat egitea. Lamina, argazki, plano, krokis bakoitzari buruzko iruzkinak beste agiri-iturri batzuen kontsultarekin osatu dira, eta batzuetan, lehenengo interpretazioak berretsi edo zehaztu egin dira. Era berean, beste artxibo eta agiri-iturri batzuen kontsultarekin ere osatu da lan hori (prentsa espezializatua, enpresa-katalogoak, argazki-fondoak, eta abar).

Lan honetan, zenbait eragozpen gainditu behar izan ditugu, batez ere 1970. urtea baino lehenago enpresei buruzko dokumentazio askorik ez zegoelako. Arazo bera izan dugu beste enpresa guztietan, batzuk desagertuak eta beste batzuk oraindik ere lanean jarraitzen dutenak, hainbat arrazoi-rengatik ez dutelako gorde horrelako azterketa baterako interesgarria izan zitekeen dokumentazioa. Zoritxarrez horietako askoren tamainak eta bertako arduradunen ezaugarri bereziak, beren enpresetako lanari erabat lotuak, geroko azterketarako funtsezko ekarpen bilakatuko zen enpresa-artxibo bat kontserbatzea zaildu dute kasu asko eta askotan.

Azken emaitzak irudi desitxuratu eman dezake herriko enpresa batzuek eta besteek Ormaiztegiko eta Ormaiztegiren eragin-eremu dei genezakeen lurraldeko industrializazio-prozesuan izan zuten

podríamos denominar, su zona de influencia. Esta circunstancia, además, puede verse condicionada por la actual dimensión e importancia de la firma carrocería *Irizar, S. Coop.*, es decir; la realidad del presente puede condicionar la percepción del pasado, cuando esta última era tan sólo un pequeño negocio familiar que apenas se diferenciaba en importancia de otras empresas locales. Como ya hemos comentado, la tejería de los Tellería, la fábrica de herraduras de Azurmendi, la empresa de José Mari Lasa, *Letag*, *BAL* y más tarde *Somesa*, tuvieron en determinadas épocas una importancia más o menos similar a la de Irizar, aunque su evolución posterior haya sido diferente. Por otro lado, la carencia de documentación propia en estas empresas, puede contribuir a dar esta impresión, que entendemos debe ser explicada y matizada tal y como hemos hecho en esta pequeña introducción.

Todo ello extendió nuestro trabajo mucho más allá de lo inicialmente previsto y ha dado lugar, incluso, a replanteamientos formales e incluso de

fondo, sobre sus objetivos principales y secundarios. En cualquier caso, creemos que el resultado final puede constituir también un punto de referencia para otros proyectos e investigaciones de carácter monográfico.

Como es lógico, un trabajo de estas características es el resultado, de la sensibilidad y del esfuerzo de un grupo de personas que de un modo u otro han contribuido a que vea finalmente la luz. Zeles Otamendi ha sido el gran artífice del proyecto, su impulsor y sin él hubiera sido imposible. Millán Irizar ha sido el alma mater sobre el que ha girado nuestro trabajo. Nuestras conversaciones con él nos transmitieron desde un principio la ilusión y la pasión necesarias para encarrilar este trabajo esta obra, y el homenaje que supone su publicación es para nosotros el obsequio máspreciado que podemos hacerle.

A todos, muchas gracias

Los autores

ekarpenaren inguruan. Xehetasun hori, gainera, karrozeria-enpresa horrek *Irizar, S. Coop.*ek egun duen zabalkundeak eta garrantziak baldintza dezakete, alegia; orainean bizi duen errealitateak iraganaren pertzepzioa itxuralda dezake, orduan familia mailako negozio txiki bat besterik ez baitzen, herriko gainerako enpresek baino askoz ere garrantzia handiagorik ez zeukana. Arestian esan dugun moduan, telleriatarren teila-fabrikak, azurmenditarren ferralantegiak, Jose Mari Lasaren enpresa, *Letag, BAL* eta geroago *Somesa*, garai jakin batzuetan Irizarren antzeko garrantzia izan zuten gutxi gorabehera, nahiz gero bilakaera desberdina izan duten batzuek eta besteek. Bestalde, enpresa horietan dokumentazio propiorik ez izateak itxura hori eman dezake, baina gure ustez, hori azaldu eta ñabartu egin beharko litzateke, sarre-ra labur honetan egin dugun moduan.

Hori dela eta, hasieran aurreikusitakoa baino askoz gehiago luzatu da gure lana, eta itxuraz nahiz edukiz, zenbait birplanteamendu egin behar

izan ditugu helburu nagusien eta bigarren mailakoen gainean. Edonola ere, uste dugu amaierako emaitza erreferentzia gisa erabil daitekeela, izaera monografikoa izan dezaketen beste proiektu eta ikerketa-lan batzuetarako.

Honelako lan bat, logikoa denez, argitara ateratzeko lanean buru-belarri saiatu diren hainbat pertsonaren sentiberatasunaren eta ahaleginaren emaitza da. Zeles Otamendi, berriz, proiektu honen bihotz eta arima izan dugu, bere bultzatzailea, bera gabe ezinezkoa izango baitzen. Millan Irizar gure lanak oinarri gisa erabili duen ardatza izan da. Harekin izan ditugun elkarrizketetan lan hau bideratzeko beharrezkoak diren ilusioa eta pasioa geureganatu ditugu hasiera-hasieratik, eta lan hau argitaratuz egiten diogun omenaldia dugu hari egin diezaioketun oparirik onena.

Denoi, mila esker

Egileak

## AGRADECIMIENTOS

Sin el apoyo, colaboración y concurso que tan generosamente nos ha brindado un extenso colectivo de personas, instituciones y empresas nuestro esfuerzo nunca hubiera podido fructificar.

Muchas gracias a todos y nuestro sincero reconocimiento, con especial mención, a cuantos nos han dejado sin la satisfacción de ver publicada la obra.

## TESTIGANTZAK

### 1. LIBURUKIA TESTIMONIOS TOMO 1:

Acha Goti, Jose M<sup>a</sup>  
 Agirrezabala Larreta, Felipe (g.b.)  
 Ainz Diego, Txema  
 Aldasoro Imaz, Jose Felipe  
 Antia Peñagarikano, M<sup>a</sup> Lourdes (g.b.)  
 Apalategi Gaztamintza, Miguel  
 Apaolaza Elozegi, Julian  
 Apaolaza Olea, Juan M<sup>a</sup>  
 Azpiazu Aranburu, Juan Luis  
 Azpiazu Ugalde, Aitor  
 Azurmendi Larrea, Joxe  
 Baron Urkia, Patxi  
 Erice Arrizabalaga, Gabriel  
 Etxeberria Sánchez, Heliodoro  
 Etxezarreta Anduaga, Demetrio  
 Ezkurdia Irizar, Ramon (g.b.)  
 Fernández Aierra, Camila  
 García Suárez, Juan Ignacio  
 García Suárez, M<sup>a</sup> Carmen  
 Garmendia Areso, Txomin  
 Garmendia Lasa, Arantxaxu  
 Garmendia Lasa, Elixabete  
 Gastesi Iturrioz, Joxe (g.b.)  
 Gerra Agirrebengoa, Bixente  
 Gisasola Berriotxoa, Iñaki  
 Gurrutxaga Baztarrika, Begoña  
 Ibaibarriaga Ibaibarriaga, Enrique  
 Illarramendi Leturia, Carlos  
 Illarramendi Muruamendiaratz, Felix  
 Imaz Insausti, Jose Antonio  
 Intxausti Peña, Kontxa

Intxausti Peña, Xanti (g.b.)  
 Irizar Bengoetxea, Millan (g.b.)  
 Irizar Intxausti, Izaskun  
 Irizar Intxausti, Mikel  
 Irizar Irastortza, Miguel (g.b.)  
 Irizar Iurrita, Pablo (g.b.)  
 Irizar Kanpos, Esperanza  
 Irizar Lizarazu, Gregorio  
 Irizar Salazar, Matilde  
 Iurrita Apaolaza, Jose Andres  
 Lage Marco, Manuel  
 Larrañaga Unzueta, Monica  
 Lasa Berasategi, Javier  
 Lasa Eguren, Jose Ramon (g.b.)  
 Montero Gaminde, Paco  
 Olaizola Lasa, Jose Javier (g.b.)  
 Oñatibia Garin, Ana M<sup>a</sup>  
 Orbegozo Gaztañaga, Enrique  
 Ormazabal Erauskin, Pilar  
 Osinalde Oiarbide, Joxe  
 Polanco González, Pablo (g.b.)  
 Ramos Filguera, Malen  
 Sistiaga Blasco, Iñaki  
 Telleria Aldasoro, Itziar  
 Telleria Aldasoro, Josune  
 Telleria Zumarraga, Andres  
 Uribe-Etxebarria Goikoetxea, Mikel  
 Urreta Izuzkitza, Joxe  
 Urteaga Iparragirre, Juan Antonio  
 Zayas Diez, Jose Miguel

## TESTIGANTZAK

### 2. LIBURUKIA TESTIMONIOS TOMO 2:

Albisu Gurrutxaga, Mentxu  
 Apaolaza Mendia, Iñaki  
 Arzelus Loiola, Kasilde (g.b.)  
 Astigarraga Sarasketa, Rosario  
 Barrenetxea Berasategi, Jose Ignacio  
 Barrenetxea Odriozola, Juana  
 Elozegi Aldanondo, Jose Antonio (g.b.)  
 Elozegi Aldanondo, Jose M<sup>a</sup>  
 Elozegi Otaño, Maritxu (g.b.)  
 Etxeberria Martínez, M<sup>a</sup> Carmen  
 Galarraga Beitia, Jose Antonio  
 Galarraga Beitia, Mikel  
 Goiburu Jauregi, M<sup>a</sup> Carmen  
 Gorrotxategi Aranburu, Pilar  
 Imaz Otamendi, M<sup>a</sup> Angeles  
 Iparragirre Telleria, Primi  
 Irizar Mendizabal, M<sup>a</sup> Milagros  
 Irizar Otaño, Jose Julian (g.b.)  
 Kanpos Otegi, Arantxa  
 Kanpos Otegi, Iñaki  
 Kanpos Iurrita, M<sup>a</sup> Nieves  
 Moreno González, Salvador  
 Muguruza Zangitu, Sofia (g.b.)  
 Olaizola Lasa, Jose Javier (g.b.)  
 Ormazabal Erauskin, Pilar  
 Otaño Orbea, M<sup>a</sup> Teresa  
 Telleria Aldasoro, Itziar  
 Telleria Aldasoro, Josune  
 Urbistondo Goikoetxea, Ramoni

## ESKER ONAK

Hainbat eta hainbat pertsona,  
erakunde eta enpresak osaturiko  
multzo handi batek eskuzabaltasun  
osoz eskainitako laguntzarik gabe  
gure ahaleginak inoiz ez zuen  
emaitzarik emango.

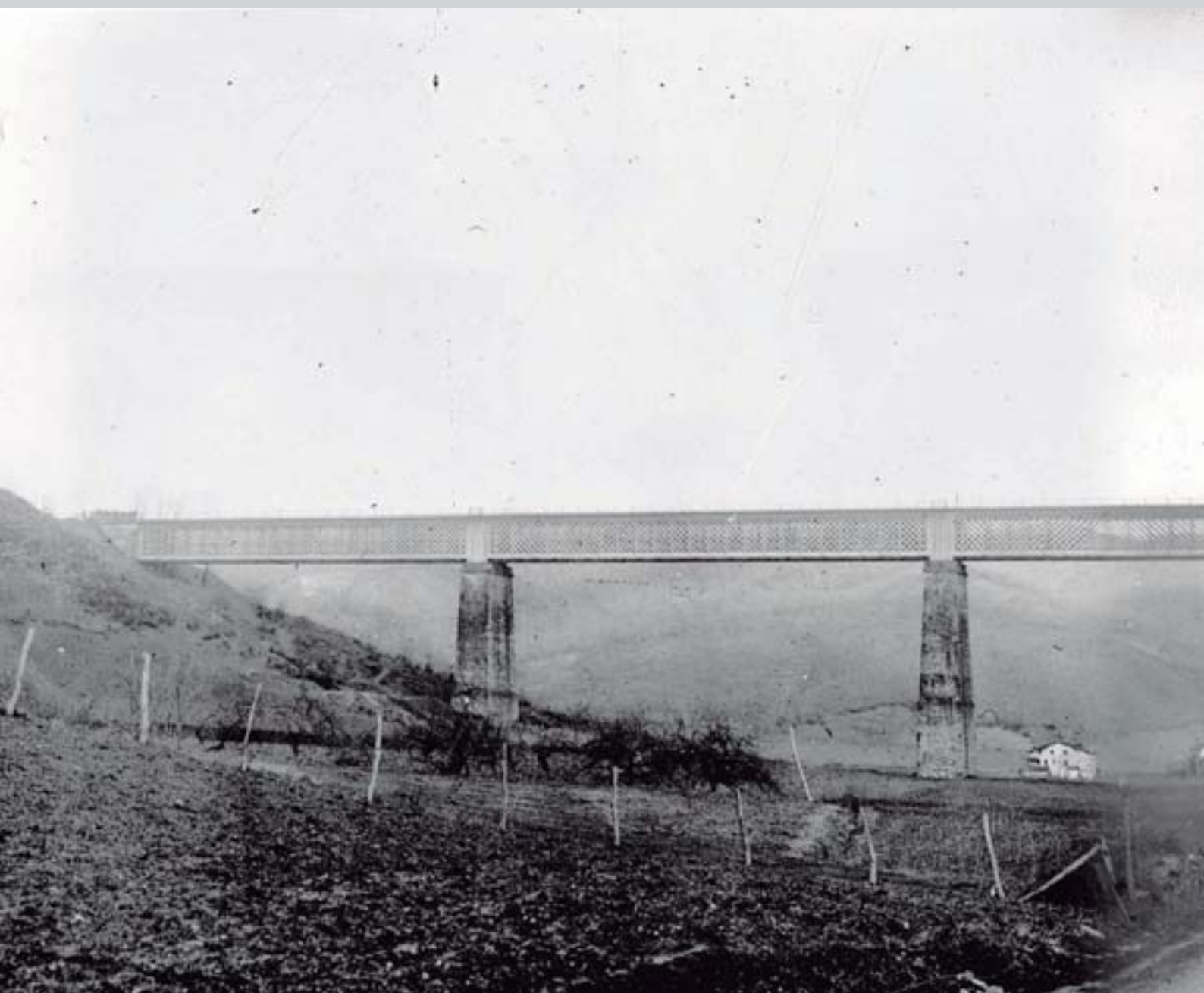
Mila esker guztioi eta benetako gure  
aitortza, batik bat lana argitaratuta  
ikusteko satisfaziorik gabe utzi  
gaituztenei.

## DOKUMENTAZIOA DOCUMENTACIÓN:

Aranburu Gorostegi, M<sup>a</sup> Pilar (g.b.)  
Argiñano Juanes, Víctor Alberto  
Asurabarrena Etxezarreta, Rufino  
Azpeitiko Jabetza Erregistroa-Registro de la Propiedad de  
Azpeitia  
Azurmendi Larrea, Joxe  
Beasaingo Erregistro Zibila-Registro Civil de Beasain  
Beasaingo Udal Artxiboa-Archivo Municipal de Beasain  
Donostiako Elizbarrutiko Artxibo Historikoa-Archivo  
Diocesano de San Sebastián  
Ezkio-Itsasoko Erregistro Zibila-Registro Civil de Ezkio-  
Itsaso  
Ezkio-Itsasoko Udal Artxiboa-Archivo Municipal de Ezkio-  
Itsaso  
Gabiriako Erregistro Zibila-Registro Civil de Gabiria  
Gabiriako Udal Artxiboa-Archivo Municipal de Gabiria  
Gipuzkoako Aldizkari Ofiziala-Boletín Oficial de Gipuzkoa  
Gipuzkoako Artxibo Orokorra-Archivo General de Gipuzkoa  
Gipuzkoako Bazkundera-Cámara de Gipuzkoa  
Gipuzkoako Merkatal Erregistroa-Registro Mercantil de  
Gipuzkoa  
Irizar Bengoetxea, Millan (g.b.)  
Irizar Salazar, Matilde  
Iurrita Oñatibia, Ander  
Kanpos Otegi, Jose Manuel  
Mate Macho, Pili  
Muguruza Zangitu, Sofia (g.b.)  
Ormaiztegiko Erregistro Zibila-Registro Civil de Ormaiztegi  
Ormaiztegiko Udal Artxiboa-Archivo Municipal de Ormaiztegi  
Telleria Zumarraga, Andres  
Zaldibiako Erregistro Zibila-Registro Civil de Zaldibia

## LAGUNTZAILEAK COLABORADORES:

Agirre Garmendia, Ana Rosa  
Alberdi Sagardia, Mikel  
Amundarain Arana, Arantxa  
Armendariz Leunda, Miguel  
Asurabarrena Etxezarreta, Jose Luis  
Azpiazu Aizpiolea, Lurdes  
Azpiazu Aizpiolea, Miren  
Azpiazu Zabaleta, Jose Joaquin  
Baztarrika Olano, M<sup>a</sup> Karmen  
Escalante Galartza, Esther  
Esturo, Jon  
Gilabert Molist, Agustin  
Ibarbia, Ana  
Irizar Intxausti, Izaskun  
Irizar Intxausti, Mikel  
Iza Iurrita, Belen  
Lasa Aurizenea, J. M. -Laxa- (g.b.)  
Muguruza Otermin, Javier  
Muguruza Zangitu, Javier (g.b.)  
Muguruza Zangitu, Sofia (g.b.)  
Muro Arriet, Koro  
Otamendi Irizar, Irati  
Otegi Atorrasagasti, Ana  
Rapha Fernández, Antonio  
Telleria Arrizabalaga, Jasone  
Urretabizkaia Garro, M<sup>a</sup> Jose



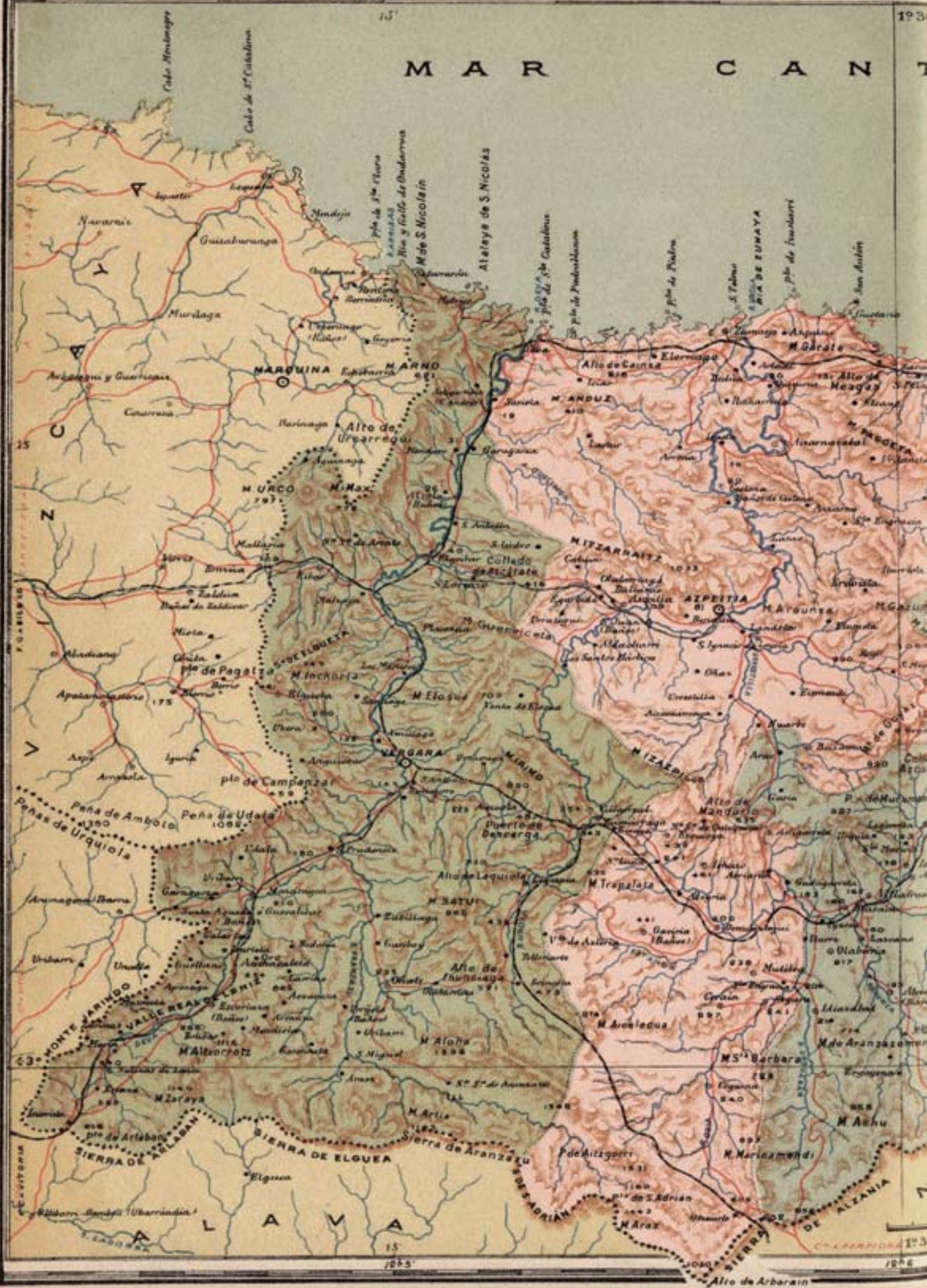


# capítulo 1 kapitulua

INDUSTRIAREN GARAPENAREKIN BATERA GIPIZKOAKO GIZARTEAK  
IZANDAKO ALDAKETA ETA MODERNIZAZIOA (1876-1936)  
CAMBIO SOCIAL Y MODERNIZACION EN EL DESPEGUE  
INDUSTRIAL EN GIPIZKOA (1876-1936)



# MARCAN



Á B R I C O

F R A N C I A



# GUIPÚZCOA.

SITUACIÓN DE LA CAPITAL (LN. 43° 18' 34" LE. 1° 41' 38" MED. DE MADRID)

REVISADO POR LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL SIGNOS CONVENCIONALES.

- ⊙ Capital de Provincia.
- ⊙ Cabeza de Partido.
- Pueblo con Ayuntamiento.
- Id. agregado ó aldea.
- .... Límite de Provincia.
- ..... Id. de Partido.
- Ferrocarril en explotación.
- Id. en construcción.
- Carretera en explotación.
- Id. en construcción.
- Camino ordinario.
- Canales.
- T Estación telegráfica.
- † Arzobispado.
- † Obispado.

ESCALA EN KILOMETROS

5 10 20 40 80

ALBERTO MARTIN EDITOR - BARCELONA

## 1.1 EL ÍMPETU PRODUCTIVO DE UN MAQUINISMO DOMINANTE

### 1.1.1 EL CONTEXTO DE LA INDUSTRIALIZACIÓN GUIPUZCOANA ENTRE LOS SIGLOS XIX Y XX

El proceso de industrialización que experimentó el País Vasco a partir de mediados del siglo XIX constituye uno de los hitos más importantes de su historia. Las consecuencias que tuvo en todos los ámbitos (económico, social, político y cultural) fueron tan importantes que marcaron decisivamente su evolución hasta la actualidad. Uno de los efectos más notables fue la irrupción de nuevas ideologías políticas y movimientos sociales, y en definitiva, de todo el proceso de modernización que dio lugar a lo que se ha dado en llamar, la construcción del País Vasco Contemporáneo<sup>1</sup>. Sin embargo, las formas y los ritmos con que se desarrolló este proceso no fueron iguales en todos los territorios y dependieron en gran medida de las peculiaridades de cada uno de ellos y de sus propias características.

La riqueza y calidad del mineral de hierro vizcaíno, su facilidad de extracción, la existencia de capitales económicos y humanos y de unas determinadas condiciones geográficas,

fueron algunos de los factores que facilitaron su industrialización y comercialización a partir de la conclusión de la II Guerra Carlista<sup>2</sup>. Tras el final de las hostilidades y la promulgación de la punitiva Abolición Foral de 1876 las provincias vascas fueron despojadas de su peculiar régimen administrativo, es decir, de los Fueros. Ahora bien, la nueva situación que se creó tras la promulgación del Concierto Económico en 1878, abrió unas posibilidades de desarrollo insospechadas para el País Vasco<sup>3</sup>.

A partir de este nuevo instrumento y gracias a una amplia autonomía, las provincias pactaron con el Gobierno el denominado *cupo*, es decir, la contribución anual que tendrían que satisfacer al Estado. Las diputaciones provinciales gestionaron desde entonces el reparto y el cobro de las cargas y planificaron un sistema impositivo al servicio de una política económica claramente *desarrollista*. Para ello, y con el fin de potenciar los negocios mercantiles, rebajaron su presión fiscal y la descargaron en otras partidas. Esta situación, fomentada por el apoyo de las diputaciones provinciales, atrajo a un importante volumen de capital español y extranjero que percibió rápidamente las



## 1.1 MAKINISMOA NAGUSI ZEN GARAIAN EKOIZPENEAN ZEGOEN GRINA

### 1.1.1 GIPUZKOAKO INDUSTRIALIZAZIOAREN TESTUINGURUA XIX. ETA XX. MENDE BITARTEAN

Euskal Herriak XIX. mendearen erdialdetik aurrera ezagutu zuen industrializazio prozesu hori bere historiaren mugarririk garrantzitsuenetako bat dugu. Esparru guztietan (ekonomian, gizartearen, politikan eta kulturean) hain handiak izan dira horren ondorioak, ezen zeharo markatu baitute egundainoko bere bilakaera. Eraginik aipagarrienetako bat, hain zuzen ere, ideologia politiko eta gizarte-mugimendu berriak agertzea izan zen, eta azken batean, Gaur Egungo Euskal Herriaren eraikuntza<sup>1</sup> deitu izan dena sorrarazi zuen modernizazio-prozesu guztia. Nolanahi ere, prozesu hori garatzeko moduak eta erritmoak ez ziren lurralde guztietan berdinak izan, eta neurri handi batean, horietako bakoitzaren berezitasun eta ezaugarri propioen arabera izan ziren.

Bizkaiko burdina-mearen kalitatea eta aberastasuna, mea hori ateratzeko erraztasuna, giza baliabideak eta bitarteko ekonomikoak izatea eta baldintza geografiko jakin

batzuk egotea, mea horren industrializazioa eta merkaturatzea erraztu zuten faktoreetako batzuk izan ziren, II. Gerra Karlista amaituz geroztik<sup>2</sup>. Borrokaldia amaitu ondoren eta 1876ko Foruen Abolizioa aldarrikatu zenetik, euskal probintziei beren administrazio-erregimen berezia kendu zitzaizkien, hots, Foruak. Halere, 1878. urtean Ekonomia Itunaren aldarrikapenaren ondoren sortu zen egoera berriak ustekabeko garapen-aukerak zabaldu zituen Euskal Herrian<sup>3</sup>.

Tresna berri horretaz baliatuz eta autonomia zabal bati esker, *kupoa* esan izan zaion hori itundu zuten probintziek Gobernuarekin, hau da, urtero Estatuari ordaindu beharko zioten ekarpena. Probintzietako aldundiek, ordutik aurrera, zergen kobrantza eta banaketa kudeatu zuten, eta *garapenaren aldeko* politika ekonomiko baten zerbitzura zegoen zerga-sistema bat planifikatu zuten. Horretarako, eta merkataritza-negozioak indartzeko asmoz, beren zerga-presioa murriztu eta beste kontu-sail batzuetara bideratu zuten. Egoera horrek, probintzietako aldundien laguntzarekin batera, Estatuko eta atzerriko kapital-bolumen garrantzitsua erakarri zuen, berehala ohartu baitziren inguru honek eskaintzen zituen aukera itzelez, ba-

3  
Bilboko itsasadarra, 1875  
Ría de Bilbo, 1875





4  
Meatzariak Bizkaian ustiatze lanetan, 1908  
Laboreo de minas en Bizkaia, 1908

enormes posibilidades que ofrecía la zona, sobre todo, a partir de la riqueza de una de sus más codiciadas materias primas, el mineral de hierro vizcaíno.

La extracción de hierro y su transformación contaban ya en Bizkaia con una importante tradición que se sustentaba en el trabajo de las antiguas ferrerías. Una de las grandes familias de la oligarquía local, los Ibarra, vinculados a la ferrería de *El Pobal*, en Muskiz, establecieron en Barakaldo en 1859 la primera fábrica moderna de la zona, *Nuestra Señora del Carmen*, cuyos hornos *Chenot* se mantuvieron en activo hasta 1871. Previamente, en 1849 se había instalado un alto horno en la fábrica de *Santa Ana de Bolueta*<sup>4</sup>. Los nuevos procedimientos aún convivirían durante años con las antiguas ferrerías, pero el final de estas últimas estaba ya escrito. Ni siquiera los hornos de carbón vegetal lograron sobrevivir ante el empuje de los modernos procedimientos. Los altos hornos de coque, los convertidores y hornos *Martín Siemens* y *Bessemer* acabaron por desplazarlas definitivamente<sup>5</sup>.

Entre 1879 y 1882 se levantaron en el entorno de la ría del Nervión-Ibaizabal las tres empresas siderúrgicas más importantes del Estado: *San Francisco de Mudela*, *La Vizcaya* y *Altos Hornos de Bilbao*. Detrás de ellas estaban algunos de los más conocidos apellidos de la oligarquía local, como Víctor Chávarri, Ibarra o Francisco de Rivas<sup>6</sup>.

El *boom* económico de inicios del siglo XX constituyó uno de los momentos clave de este proceso, que arrastró consigo una serie de transformaciones en el ámbito social y económico sin precedentes en la zona. La firma del pacto de fusión entre *Altos Hornos de Bilbao*, *La Vizcaya* y *La Iberia* en abril de 1901 y la escritura pública suscrita un año más tarde, sirvió para engendrar una nueva y potente siderurgia, *Altos Hornos de Vizcaya*, que pasó a convertirse en uno de los ejes fundamentales de la economía española.

Este desarrollo económico, que coincidió con el cambio del siglo (1898-1901), marcó un momento clave dentro de este proceso. El propio

tez ere, bertako lehengai preziatuetako baten aberastasunagatik, hots, Bizkaiko burdina-meagatik.

Burdina ateratzeko eta eraldatzeko lanek tradizio handia zuten lehendik ere Bizkaian, antzinako burdinolen lanetan oinarritua. Muskizko *El Pobal* izeneko burdinolari loturik egon den bertako oligarkiaren familia garrantzitsuenetako batek, Ibarretarren, inguruko lehen fabrika modernoa eraiki zuten 1859. urtean Barakaldon, *Nuestra Señora del Carmen* izenez, eta bertako *Chenot* labeak 1871. urte arte aritu ziren lanean. Aurrez, 1849. urtean, *Santa Ana de Bolueta* izeneko fabrika labe garai bat instalatu zuten<sup>4</sup>. Prozedura berriak antzinako burdinola haiekin batera biziko ziren urte luzeetan, baina azken horien amaiera jada idatzia zegoen. Egur-ikatzeko labeek ere ez zuten prozedura moderno horien bultzadari aurre egiterik izan. Azkenean, kokezko labe garaiek, eta *Martin Siemens* eta *Bessemer* bihurturik eta labeek betiko bazterreratu zituzten<sup>5</sup>.

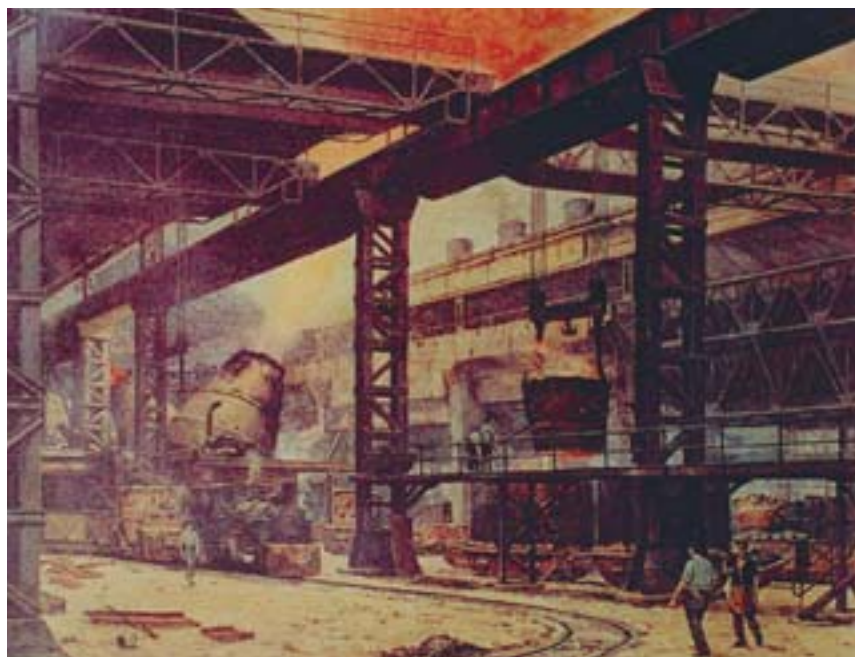
1879 eta 1882. urte bitartean, Ibaizabal ibaiaren inguruetan, Estatu hiru siderurgia-enpresa garrantzitsuenak eraiki ziren: *San Francisco de Mudela*, *La Vizcaya* eta *Altos Hornos de Bilbao*. Horien atzean, bertako oligarkiaren abizenik ezagunenetako batzuk zeuden, hala nola Víctor Chávarri, Ibarra edo Francisco de Rivas<sup>6</sup>.

XX. mende hasierako eztanda ekonomiko hori prozesu honen unerik garrantzitsuenetako bat izan zen, eta berarekin hainbat eraldaketa gertatu ziren gizartearen eta ekonomiaren alorrean, lehenago inoiz ez bezala. *Altos Hornos de Bilbao*, *La Vizcaya* eta *La Iberia* lantegiek 1901eko apirilean bat egiteko ituna sinatzeak eta urtebete geroago eskritura publikoa izenpetzeak siderurgia berri eta indartsu bat sortzeko balio izan zuen, eta horrela, *Altos Hornos de Vizcaya* Estatu ekonomia funtsezko ardatzetako bat bilakatu zen.

Ekonomiaren garapen hau mende aldaketarekin batera gertatu zen (1898-1901), eta une erabakigarria izan zen prozesu honen barruan. Bilboko burtsaren izaera bera ere modu nabarmen batez aldatu zen. Merkatuan Balio Publikoek izandako protagonismoaren ondoren enpresa pribatuen tituluen zirkulazioak izandakoa etorriko zen. Kontratututako kapitalaren bolumena eta sozietate anonimoetako akzioek ordezkatzeko zutena modu ikusgarri batez hazi ziren<sup>7</sup>. Euskal bankaren inbertsioak erritmo bizkorrean handitu ziren eta gerren arteko epealdi horretan enpresen kontzentrazio-prozesu bat bizi izan genuen, zenbait entitate

5  
*La Vizcaya*, 1885

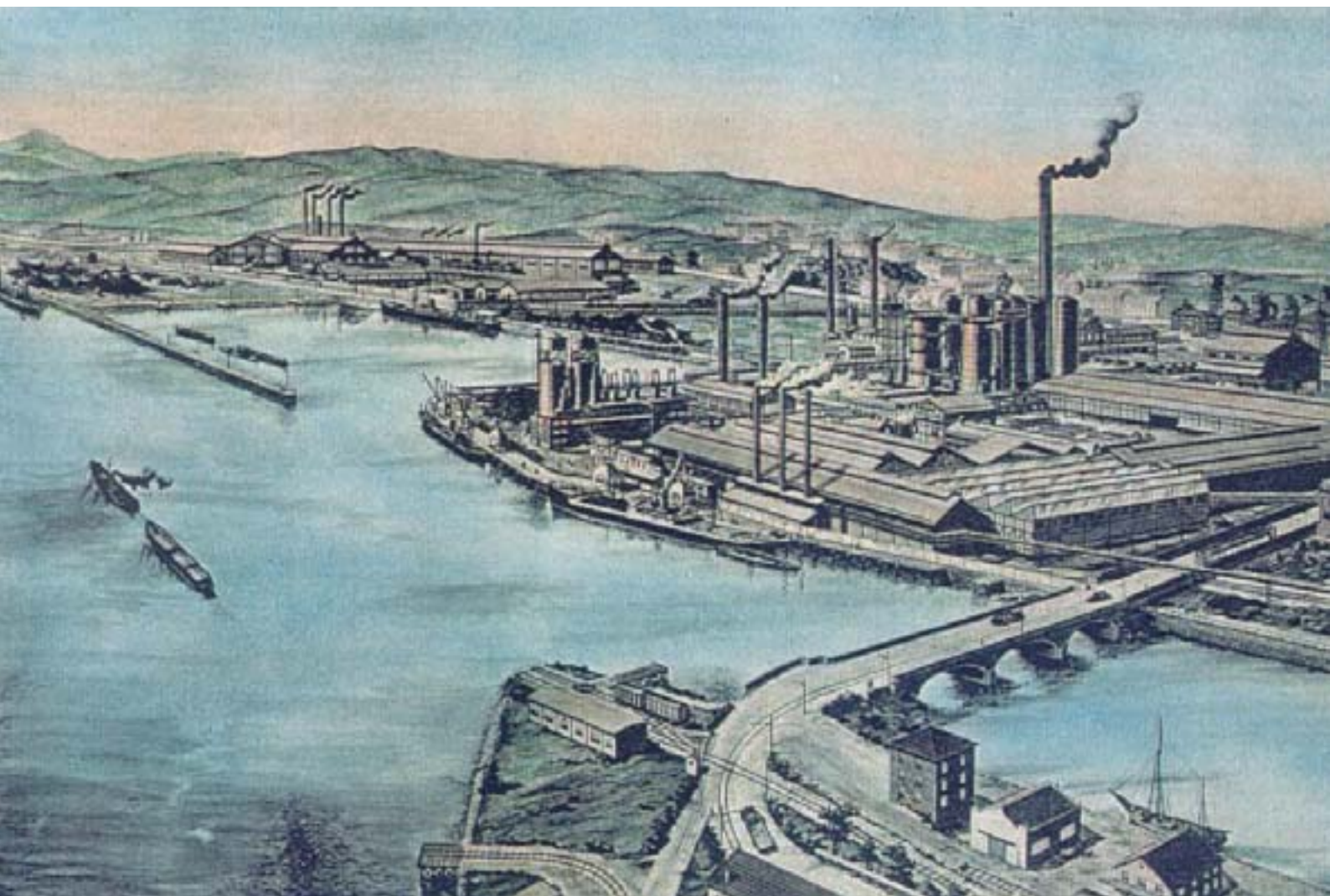
6  
AHV Bessemer bihurturik, 1910  
AHV bihurturik Bessemer, 1910



carácter de la bolsa de Bilbo cambió de forma radical. El protagonismo de los Valores Públicos en el mercado dio paso a otro definido por la circulación de los títulos de las empresas privadas. El volumen de capital contratado y el representado por las acciones de las sociedades anónimas crecieron de forma espectacular<sup>7</sup>. La inversión de la banca vasca aumentó a un fuerte ritmo y durante el periodo de entreguerras asistió a un proceso de concentración empresarial, caracterizado por la desaparición de algunas entidades (la más espectacular fue la del *Crédito de la Unión Minera*) y el fortalecimiento de los más importantes, el *Banco de Bilbao* y el *Banco de Vizcaya*.

Simultáneamente a la expansión de la siderurgia vizcaína fueron apareciendo nuevas industrias metalúrgicas, navales y de transformación, al tiempo que se fue asentando un potente sector de servicios, facilitado

en gran medida por un sólido sistema financiero y de seguros, una importante marina mercante y una extensa red ferroviaria regional<sup>8</sup>. En 1900 un grupo de navieros de la villa creó la *Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques*, aunque el despegue definitivo del sector se produjo durante la I Guerra Mundial. Durante estos años se crearon nuevos astilleros, dedicados preferentemente a la construcción de navíos mercantes, como la *Sociedad Española de Construcción Naval*, pero también a otro tipo de demandas como la ferroviaria<sup>9</sup>. La propia industrialización y el desarrollo económico regional incrementaron la demanda de construcciones fabriles y residenciales e infraestructuras, lo que incidió directamente en la construcción y en la industria de fabricación de materiales dedicados a este uso, como las industrias de cemento o las de vidrio (*Fábrica de Vidrios de Lamiaco* en 1890 y *Vidriera Vizcaína* en 1895). La indus-





desagertu egin baitziren (azpimarragarriena *Crédito de la Unión Minera* izenekoa) eta garrantzitsuenak are gehiago indartu baitziren, hots, *Banco de Bilbao* eta *Banco de Vizcaya*.

Bizkaiko siderurgiaren zabalkundearekin batera, metalurgia, ontzi-gintza eta eraldaketako industria berriak agertzen hasi ziren, eta halaber, zerbitzuen sektore indartsu bat finkatzen hasi zen, neurri handi batean finantzen eta aseguruaren sistema sendoari esker, merkataritza-ontziteria garrantzitsuari esker eta eskualde mailako trenbide-sare zabalari esker<sup>8</sup>. 1900. urtean, hiriko ontzi-jabeen talde batek *Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques* sortu zuen, baina sektorearen behin betiko garapena I. Mundu Gerran gertatuko zen. Urte horietan ontziola berriak sortu ziren, batez ere merkataritza-ontzien eraikuntzan arituko zirenak, esate baterako *Sociedad Española*

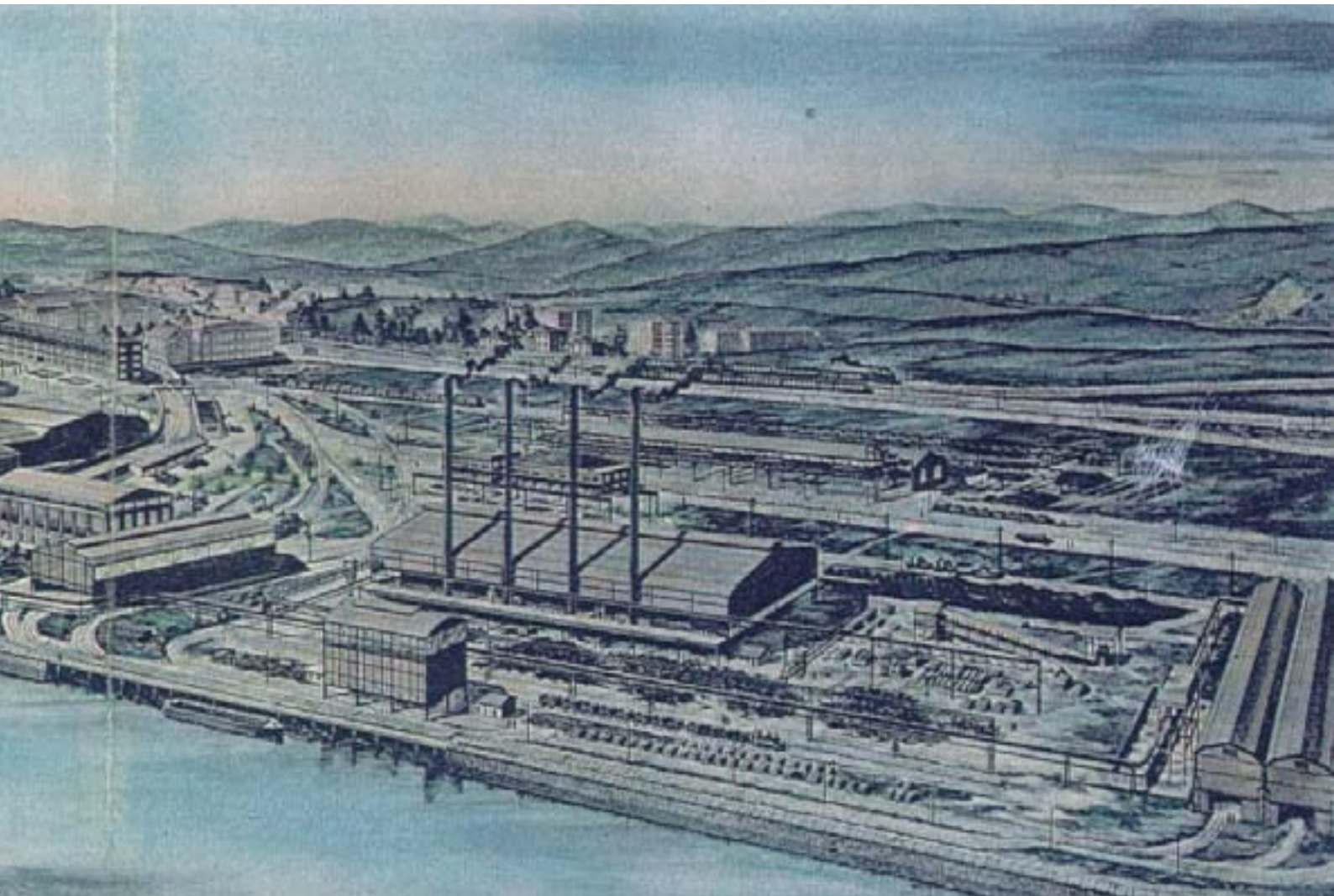
*de Construcción Naval*, baina baita beste eskakizun mota batzuetan ere, hala nola trenen eraikuntzan<sup>9</sup>. Industrializazioa eta eskualdearen garapen ekonomikoa dela eta, fabrikak, etxebizitzak eta azpiegiturak eraikitzeko eskaerak erruz handitu ziren, eta horrek eragin zuzena izan zuen erabilera horretarako xedatutako materialen fabrikazio-industrian eta eraikuntzan, esaterako, porlanaren edo beiraren industrietan (*Fábrica de Vidrios de Lamiaco* 1890. urtean eta *Vidriera Vizcaína* 1895. urtean). Paperaren industriak, jarraian ikusiko dugun moduan, bazuen nolabaiteko tradizioa Gipuzkoan, eta garapen garrantzitsua ezagutuko zuen teknologia berriak sartu eta baliabide hidraulikoak erabili ahal izan zirelako. Sektore honetako enpresa nagusia *La Papelera Española* izan zen, Bilbon 1901. urtean sortua, eta bere ekoizpena hirukoiztu egingo zen mendearen lehen herenean.

1. TAULA: HIRU PROBINTZIETAKO BIZTANLARIAREN BILAKAERA 1877 ETA 1930 ARTEAN

TABLA 1: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN ENTRE 1877 Y 1930 EN EL PAÍS VASCO

Urteak Años	Araba	Bizkaia	Gipuzkoa
1877	93.191	189.954	167.204
1900	96.385	311.361	195.850
1910	97.181	349.923	226.684
1920	98.668	409.550	258.557
1930	104.176	485.205	302.329

Iturria: Pérez Fuentes, P. eta Arbaiza, M.: "La modernización demográfica", non: Aguirreazkuenaga, J.: *Gran Atlas del Mundo Vasco*, Bilbo, Editorial del Pueblo Vasco, 1994. Fuente: Pérez Fuentes, P. y Arbaiza, M.: "La modernización demográfica", en Aguirreazkuenaga, J.: *Gran Atlas del Mundo Vasco*, Bilbao, Editorial del Pueblo Vasco, 1994.





8  
Bilboko itsadarraren ezkeraldea  
Ría de Bilbo, margen izquierda

tria papelera, que como veremos a continuación, gozaba de una cierta tradición en Gipuzkoa, experimentó un fuerte desarrollo gracias a la introducción de nuevas tecnologías y a la disponibilidad de recursos hidráulicos. La producción de la principal empresa del sector, *La Papelera Española*, fundada en 1901 en Bilbo, se multiplicó por tres durante el primer tercio del siglo.

Durante este periodo se sustituyó el vapor y el carbón por la electricidad y ello produjo un cambio fundamental. *Hidroeléctrica Ibérica*, creada en 1901 con respaldo financiero del *Banco de Vizcaya* lideró durante los primeros años el sector y trajo consigo importantes cambios en el comercio, sobre todo en el realizado a través del puerto de Bilbo.

Todo este proceso sacudió las estructuras, no sólo económicas, sino demográficas, políticas y sociales del país y, especialmente, de Bizkaia. Decenas de miles de trabajadores llegados del resto del País Vasco y de otras

provincias españolas acudieron al reclamo de unas prometedoras condiciones de trabajo, que muy pronto pusieron de relieve la cara más oscura de la industrialización. Las minas en una primera fase y las fábricas de la Margen Izquierda del Nervión-Ibaizabal se convertirán en los polos de atracción de este proceso. La implantación de *Altos Hornos de Vizcaya*, *La Sociedad Española de Construcción Naval*, *Babcock & Wilcox* o *Euskalduna* durante las primeras décadas del siglo XX fueron conformando la realidad de una sociedad regida por la omnipotente presencia de las fábricas. Prácticamente, y sin solución de continuidad, fueron poblando el área que se extiende desde Santurtzi hasta Bilbo, conformando una metrópolis de grandes proporciones. Esta fue creciendo de un modo desordenado sobre un espacio donde las empresas ocuparon los mejores y más accesibles terrenos en detrimento del suelo urbanizable, que quedó para siempre atrapado entre la orografía de la zona y el propio tejido industrial. Todo ello dio lugar a una realidad social deter-

Epealdi honetan, lurrunaren eta ikatzaren ordez elektrizitatea erabiltzen hasi ziren, eta horrek aldaketa handia ekarri zuen. *Hidroeléctrica Ibérica* 1901. urtean sortu zen *Banco de Vizcayaren* babesarekin, eta lehenengo urteetan lider izan genuen sektorean, eta aldaketa garrantzitsuak ekarri zituen merkataritzara, batez ere Bilboko portuaren bidez egindakora.

Prozesu horrek egitura guztietan izan zuen eragina, ez ekonomikoetan bakarrik, baizik eta, baita ere, Euskal Herriko eta, bereziki, Bizkaiko egitura demografikoetan, politikoetan eta sozialetan. Euskal Herriko gainerako herrialdeetatik eta Estatuko beste probintzietatik hogeitaka mila langile etorri ziren lan-baldintza esperantzagarri batzuen bila, baina berehala ikusarazi zieten industrializazioaren aurpegirik ilunena. Meategiak, lehen fasean, eta Ibaizabal ibaiaren Ezker aldeko fabrikak, prozesu honen erakargune bilakatuko dira. *Altos Hornos de Vizcaya*, *La Sociedad Española de Construcción Naval*, *Babcock & Wilcox* edo *Euskalduna* XX. mendearen lehen hamarraldietan kokatzearekin batera, fabriken presentzia ahalguztidunaren mende dagoen gizarte baten errealitatea nabarmenduko da. Santurtzitik Bilboraino doan lurralde hori guztia populatzen joan ziren ezinbestean, tamaina handiko metropoli bat

egituratuz. Modu antolatu gabean hazten joan zen eremu horretan, enpresek tokirik onenak eta erabilezkoak okupatu zituzten, lurzoru hiritargarriaren kaltetan, inguru horretako orografiaren eta industria-ehunaren artean harrapaturik gelditu baitzen betiko. Horrek guztiak lan-munduaren inguruan finkatutako harremanek mugatutako gizarte-errealitate bat ekarri zuen.

Nolanahi ere, arestian azaldu dugun moduan, industrializazio-prozesu hori ez zen berdin garatu hiru probintzietan. *Industriaren buruzagi* handien eta Bizkaiko finantza-munduaren aldean, Gipuzkoako prozesua ez zen hain ikusgarria izan, baina aldi berean, erabakigarria izan zen lurralde honen garapenerako<sup>10</sup>. Bizkaiko industriaren garapen handi hori, aldi berean, lehiarako eta aurrera egiteko pizgarri izan zen Gipuzkoako hainbat ekoizpen-sektoreentzat. Gipuzkoarrek ez zituzten Triano mendietan, Nerbioi itsasadarraren aldamenean, han-hemenka ageri ziren burdina-meategi aberatsak. Nolanahi ere, bizkaitarrak siderurgian espezializatu zirenez, gipuzkoarrek metalurgia-industriara jo zuten buru-belarri. Burgesiaren papera, aldameneko probintziakoa baino apalagoa, kasu honetan ere erabakigarria izan zen, eta enpresa-ikuspegi zorrotza erakutsi zuen, lurralde honetako ekonomiaren garapena eragin zuten beste sektore osagarri batzuk erakarri baitzituen.



9  
Sestaoko *La Iberia* fabrika, Beasaingo *Goitia y Cía.*k 1886an sortua  
La fábrica de *La Iberia* de Sestao, fundada en 1886 por *Goitia y Cía.* de Beasain

minada por las relaciones establecidas alrededor del mundo laboral.

Sin embargo, como ya hemos apuntado, el proceso de industrialización no fue igual en las tres provincias. Frente a los grandes *capitanes de la industria* y el mundo financiero vizcaíno, Gipuzkoa vivió un proceso menos espectacular, pero determinante para la evolución de este territorio<sup>10</sup>. El enorme desarrollo industrial de Bizkaia sirvió al mismo tiempo de competencia y estímulo para los sectores productivos guipuzcoanos. Estos últimos carecían de los ricos yacimientos de hierro que salpicaban los montes de Triano, cercanos a la ría del Nervión-Ibaizabal. No obstante, la especialización de los vizcaínos en la siderurgia hizo que los guipuzcoanos se volcasen en la industria metálica. El papel de la burguesía, más

modesta que su vecina, fue, como en este caso, decisivo, mostrando una aguda visión empresarial al incorporar otros sectores complementarios que impulsaron el despegue económico de este territorio.

Su larga tradición artesanal aportó al proceso de industrialización una mano de obra altamente especializada que favoreció su desarrollo. Los armeros de Alegia y Tolosa o los ferrones de Soraluze y Arrasate eran conocidos por la calidad de su trabajo desde finales del siglo XV, una tradición que se extendió hacia otras localidades como Errenteria, Azpeitia, Azkoitia, Donostia, Usurbil, Hernani, Aia, Eibar, Elgoibar o Bergara<sup>11</sup>.

A partir de 1860 se comenzaron a producir los primeros síntomas que apuntaban ya hacia una profunda re-



10



Artisautzaren tradizio luzeak oso esku-lan espezializatua eskaini zion industrializazio-prozesuari, eta horrek ere asko lagundu zuen garapen horretan. Alegiako eta Tolosako armagileak edo Soraluze eta Arrasateko olagizonak beren lanaren kalitateagatik nabarmendu ziren XV. mendearen amaieratik, eta tradizio hori beste hainbat herritara zabalduko zen, hala nola Erresteria, Azpeitia, Azkoitia, Donostia, Usurbil, Hernani, Aia, Eibar, Elgoibar edo Bergara<sup>11</sup>.

1860. urtetik aurrera, sektorearen berritze sakon baterako joera erakusten zuten lehen zantzuak agertzen hasiko ziren. Arrasateko *Vergarajaurregui*, *Resusta y Cía.*ren fundazioa gerora sortuko zen *Unión Cerrajera de Mondragón*en hazia bilakatu zen. Bi urte lehenago, 1858. urtean, Erresterian *Real Compañía Asturiana* finkatu zen, eta horrela, beruna eta berunaren eratorriak ekoizteko bi lantegi sortu zituen<sup>12</sup>. 1877. urtean *Fábrica de San Pedro* inauguratu zen Elgoibarren metalurgijara dedikatua.

Lehenago, 1860. urtean, Domingo Goitiak eta Martin Usabiaga (lhurre eta Igartzako burdinolen jabeak, hurrenez hurren) eta Jose Francisco Aranak *Fábrica de Hierros de San Martín* sortu zuten Beasainen; lantoki honek, II. Karlistadaren amaieran, 1877. urtean *Goitia y Cía.* izenpean ekingo dio berriro lanari. 1886ean, Francisco de Goitiak burdinaren galdaketari emana zegoen *La Iberia* izeneko lantegia eratuko zuen Sestaon. 1892. urtean, Francisco de Goitiak eta Urkixoko Markesak, eta beste zenbait dirudunek *La Maquinista Guipuzcoana* izeneko elkarte berria sortu zuten eta *Goitia y Cía.*koak ere aurrekoekin elkartu ziren. 1901ean, *Sociedad Española de Construcciones Metálicas* deritzona sortu zen Bilbon Urkixoko bigarren Markesa izanik sustatzailerik nagusiena. Elkarte honek *Maquinista Guipuzcoana* bereganatu zuen 1902. urtean eta abian jarri zuen *Fábrica de Coches y Vagones de Beasain*, 1917an *Compañía Auxiliar de Ferrocarriles*, CAF izango zena.

1905. urtean *Unión Cerrajera de Mondragón* eratu zen. Hiru egoitza

11  
*Fábrica de Coches y Vagones de Beasain, 1914*



12  
*Patricio Echeverría, S.A., 40 hamarkadan*  
*Patricio Echeverría, S.A., años 40*

novación del sector. La fundación de *Vergarajauregui, Resusta y Cía.*, en Arrasate, constituyó el germen de la futura *Unión Cerrajera de Mondragón*. Dos años antes, en 1858, se había implantado en Errenteria la *Real Compañía Asturiana*, con la instalación de dos establecimientos dedicados a la fabricación de plomo y derivados<sup>12</sup>. En 1877 se inauguró la *Fábrica de San Pedro* de Elgoibar, que se dedicó a la metalurgia.

Anteriormente, en 1860, Domingo Goitia y Martín Usabiaga (propietarios respectivamente de las ferrerías de Ihurre e Igartza) junto con José Francisco Arana fundaron en Beasain la *Fábrica de Hierros de San Martín*; en 1877, tras el final de la II Guerra Carlista, esta empresa reanudó su actividad bajo la denominación *Goitia y Cía*. En 1886 Francisco de Goitia, fundó en Sestao la planta dedicada a la fundición de hierro *La Iberia*. En 1892 Francisco de Goitia junto con el Marqués de Urquijo y otros capitalistas constituyeron una nueva sociedad denominada *La Maquinista Guipuzcoana*, a la que se incorporan los pertenecidos de *Goitia y Cía*. En 1901 se fundó en Bilbo la *Sociedad Española de Construcciones Metálicas*, siendo su principal promotor el segundo Marqués de Urquijo. Esta sociedad absorbió a la *Maquinista Guipuzcoana* en 1902, poniendo en marcha la *Fábrica de Coches y Vagones de Beasain* que en 1917 pasaría a ser la *Compañía Auxiliar de Ferrocarriles, CAF*.

En 1905 se fundó la *Unión Cerrajera de Mondragón*, con tres centros, uno situado en esta misma localidad y otros dos en Bergara y Aretxabaleta. Además, durante el primer tercio del siglo XX y de la mano de destacados empresarios guipuzcoanos, se abrieron nuevos establecimientos industriales metalúrgicos, como el de Patricio Etxeberria en Legazpi, los Hermanos Orbegozo en Zumarraga y Luzuriaga en Lasarte.

Ahora bien, no toda la producción de la industria guipuzcoana giraba alrededor de las armas, los útiles de labranza o los clavos. Gipuzkoa gozaba de unas buenas condiciones geoestratégicas y de una importante red hidrográfica que favoreció el desarrollo de otros sectores, como los molinos de grano y papel, la industria textil o las tejedorías. De hecho, fueron las industrias papeleras y textiles las que lideraron el proceso de industrialización durante sus primeras fases. El sector del papel centró una gran parte de las inversiones que permitieron la creación de una industria moderna y dinámica. En 1842 se fundó en Tolosa la primera fábrica española de papel, *La Esperanza*. En la década siguiente aparecieron otras dos en la misma localidad, *La Providencia* y *La Confianza*<sup>13</sup>. A lo largo de los años sesenta del siglo XIX siguieron apareciendo otras nuevas fábricas a lo largo de los valles del Oria, Urumea (Hernani) y Urola (Lepazpi) hasta el punto de convertir a Gipuzkoa en la principal potencia productora de papel del Estado, que cul-

zituen, bat herri honetan bertan, eta beste biak Bergaran eta Aretxabaletan. Gainera, XX. mendearen lehen herenean, eta Gipuzkoako enpresa buru garrantzitsuenen eskutik, metalurgiako industria-lantegi berriak ireki zituzten, esate baterako Patricio Etxeberriarena Legazpin, Orbegozo anaiena Zumarragan eta Luzuriagarena Lasarten.

Halere, Gipuzkoako industriaren ekoizpen guztia ez zen armen, nekazaritzako lanabesen edo iltzeen ingurukoa. Gipuzkoak baldintza geoestrategiko onak eta sare hidrografiko garrantzitsua zuen, eta horrek, beste sektore batzuk ere garatzea ekarri zuen, hala nola errotak eta papergintza, ehungintza edo teileriak. Izan ere, papergintzako eta ehungintzako industriek gidatu zuten industrializazio-prozesua hasierako faseetan. Papergintzaren sektoreak inbertsioen kopuru handi bat bereganatu zuen, eta horri esker, industria modernoa eta dinamikoa sortu zen. 1842. urtean Estatuko lehenengo paper-fabrika sortu zen Tolosan, *La Esperanza* izenez. Hurrengo hamarraldian beste bi agertu ziren herri berean, *La Providencia* eta *La Confianza*<sup>13</sup>. XIX. mendeko hirurogeiko hamarraldian beste fabrika batzuk agertzen joango ziren Oriako, Urumeako (Hernani)



13  
*La Esperanza, Tolosa*

eta Urolako (Legazpi) bailaretan, eta horri esker, Estatuko paper-ekoizle nagusiena bihurtuko zen Gipuzkoa; gainera, enpresak bateratzeko prozesu horren amaiera gisa, 1901 eta 1902 urte bitartean *La Papelera Española* sortu zen Errenterian<sup>14</sup>.

Ehungintza ere beste sektore garrantzitsuenetako bat izan genuen epealdi honetako Gipuzkoako ekonomiaren barruan, baina gerora izan zuen bilakaerak ez zuen lortu hasiera batean aurreikusitako arrakasta, neurri handi batean Kataluniako enpresekin izandako lehia gogorragatik. Kotoizko ehunak bertako





15  
Astilleros de Pasajes San Juan, S.A., 1919

minó con un proceso de concentración empresarial y la formación entre 1901 y 1902 de *La Papelera Española*, en Errenteria<sup>14</sup>.

El textil fue otro de los sectores determinantes dentro de la economía guipuzcoana durante este periodo, aunque su posterior evolución no terminó por alcanzar el éxito previsto en un principio, debido en gran medida a la fuerte competencia de las empresas catalanas. Los tejidos de algodón fueron una de sus principales producciones. En 1846 se inauguró en Bergara la *Algodonera de San Antonio* y un año más tarde en Lasarte la *Brunet y Compañía*. La cuenca baja del Oria constituyó uno de los centros neurálgicos de este sector, con la apertura de nuevas empresas en Tolosa (*Fábrica de Boinas de Antonio Elósegui*, 1857), Andoain (*La Guipuzcoana*, 1858) y Billabona (*Subijana*, 1860).

Además de la producción del algodón también hubo empresas dedicadas al trabajo del lino, como las que se fundaron en Errenteria, en 1845 y Zarautz, 1859. Pese a los problemas suscitados por la competencia de los empresarios catalanes, Gipuzkoa consiguió mantener un importante entramado de pequeñas y medianas empresas a lo largo de su

geografía, dedicadas a actividades no ligadas directamente a la confección, como las de trenzado de alpargatas, producción de yute, redes de pesca, etc.<sup>15</sup>

También la construcción naval experimentó un importante crecimiento, sobre todo, tras la aprobación en 1908 de la ley de protección de la Marina Mercante, que favoreció la producción de barcos en los astilleros de Pasaia y Zumaia. Otros sectores industriales de cierta relevancia fueron los dedicados a la construcción de muebles (con fábricas en Orio, Zumaia, Zarautz, Donostia, Zumarraga, Ormaiztegui...) y a la producción de chocolate y galletas (Oñati y Donostia).

Uno de los factores que contribuyeron decisivamente al despegue industrial de Gipuzkoa fue su larga tradición comercial. La situación estratégica para el comercio con Europa por la frontera de Irun, favorecida por la línea ferroviaria entre esta localidad y Madrid, unida a la existencia de un importante puerto como el de Pasaia, facilitaron la formación de capitales y la transacción comercial, decisiva en la nueva economía industrial<sup>16</sup>. En este sentido, la procedencia del capital fue muy diversa. Además de los capitales locales que provenían de pequeños inversores (comerciantes, nobles, propietarios rurales y profesionales liberales), la industria guipuzcoana recibió también un importante volumen de inversiones de la burguesía vizcaína que invirtió, sobre todo, en ferrocarriles, minas, la industria siderometalúrgica y las papeleras. Otra serie de inversiones llegaron de capitales madrileños (papel e inmobiliarias), catalanes (en el sector textil) y francés (alimentación y textil, básicamente).

El proceso de industrialización de Gipuzkoa estaba en marcha y sus consecuencias cambiarían radicalmente el estatus económico, político y social del territorio. ■



ekoizpen garrantzitsuenetako bat izan ziren. 1846. urtean *Algodonera de San Antonio* inauguratu zen Bergaran, eta urtebete geroago, *Brunet y Compañía* Lasarten. Oria ibaiaren behe-arroa sektore honen zentro neurgikoetako bat izan genuen, eta horrela, hainbat enpresa zabaldu ziren Tolosan (*Fábrica de boinas de Antonio Elosegui*, 1857), Andoainean (*La Guipuzcoana*, 1858) eta Billabonan (*Subijana* 1860).

Kotoi-ekoizpenaz gain, lihoaren ekoizpenean ziharduten enpresak ere izan ziren, esate baterako Erreterian 1845. urtean eta Zarautzen 1859. urtean fundatu zirenak. Kataluniako enpresaburuekin izandako lehiak arazo ugari ekarri zien arren, Gipuzkoako geografian barrena sakabanatutako enpresa txiki eta ertainek osaturiko egitura garrantzitsu bati eustea lortu zuen Gipuzkoak, zuzenean ehungintzarekin loturik ez zeuden jardueretara dedikatuak, hala nola abar-eketak txirikordatzea, jutearen ekoizpena, arrantza-sareak, eta abar<sup>15</sup>.

Ontzigintzak ere hazkunde nabarmena izan zuen, batez ere 1908. urtean Merkataritza Ontziteria babesteko legea onartu zenez geroztik, Pasaiako eta Zumaiako ontzioletan itsasontziak eraikitze-ko erraztasunak eman baitzituen. Altzarigintzan (zenbait fabrika Orion, Zumaian, Zarautzen, Donostian, Zumarragan, Ormaiztegin...) eta txokolategintzan eta gailategintzan (Oñatin eta Donostian) ziharduten industria-sektoreek ere garrantzi nabarmena izan zuten.

Gipuzkoako industriaren indartze horretan asko lagundu zuten fakto-reetako bat, hain zuzen ere, bertako merkataritza-tradizio luzea dugu. Irungo mugatik barrena Europarekin merkataritza-harremanak izateko kokapen estrategikoa edukitzeak, herri honen eta Madrilen arteko trenbi-deak ere erraztua, eta Pasaiako portu garrantzitsua ere bertan edukitzeak, kapitalak erakartzea eta merkataritza-trukeak egitea erraztu zuen,

industria-ekonomia berrian eragin handia izanik<sup>16</sup>. Alde horretatik, kapitalaren jatorria askotarikoa izan zen. Inbertsiogile txikiengandik zetozen bertako kapitalez gain (saltzaileak, nobleak, landa-lurren jabeak eta profesional liberalak), Gipuzkoako industriak Bizkaiko burgesiaren eskuetatik inbertsio-bolumen garrantzitsua jaso zuen, eta inbertsio handienak trenbi-deetan, meategietan, industria siderometalurgikoan eta paper-fabriketan egin zituzten. Beste inbertsio batzuk Madrilgo kapitaletatik etorri ziren (papergintza eta etxegintza), Kataluniatik (ehungintza) eta Frantziatik (elikadura eta oihalgintza, nagusiki).

Gipuzkoako industrializazio-prozesua abian zen jada, eta bere ondorioek goitik behera aldatuko zuten lurraldearen estatus ekonomikoa, politikoa eta soziala. ■

16



17



49



PIZARRE DE HUAN

PARKA DE FERRERIA

INDUSTRIAS DE LA FERRERIA



Bilbao

MARCA GORDONA

O. Mustad y Cia



Hijo de Antonio Eliseo



**WOODSTOCK**  
*Quality*  
**TYPEWRITERS**

SOCIEDAD HISPANO AMERICANA  
Avenida N° 27  
SAN SEBASTIAN



**MIGUEL LI**  
AGENT EN DO  
TRANSPORTS INTERNA  
**AENDAYE** FRANCE  
PASAJES (Espagne) - DO  
MAISON CENTRALE

CHOCOLATES



ELGORRIAGA

IRUN

ASA FUNDADA  
EN 1700

ESPECIAL



**RIAS**  
**UJOS DE**  
**M. SARASOLA**

SAN SEBASTIAN

LASARTE

**LIZARITURRY Y REZOLA**

S. EN C

FÁBRICAS DE  
IONES COMUNES Y DE TOCADOR  
IAS - ESTEARINA - GLICERINA

OLEINA - SILICATOS - COLA RESINOSA  
ACEITES DE SEMILLAS Y TORTAS DE COCO

*San Sebastian*

TELÉFONO 110

PRODUCTOS PARA USOS DOMÉSTICOS

**ISASONDO**  
(GUIPUZCOA)

**LUMINIA**

TOLOSA



LITOGRAFIA IMPRENTA

FABRICA  
TEJIDOS TEÑIDOS Y APRESTOS

VIUDA E HIJOS  
DE  
**R. BASAGOITIA**

ISTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE MAQUINARIA EN GENERAL

TOLOSA  
P. LABRAHENDI 2



**TEXTIL IBARRA**  
IBARRA DE ARAMAYO

PERSIANAS ENROLLABLES DE VERGA  
PUERTAS ONDULADAS, CIERRES DE BALLESTA, CIERRES TUBULAR  
CEPILLOS, BROCHAS, BARRILES, BIOMBOS, ETC.  
ALMACENES DE MADERAS

UANE  
TIONAUX  
RUN ESPAGNE  
ANE MARITIME

Dirección  
Dirección



DIRECCIÓN TELEGRÁFICA  
MOLEDA  
TELÉFONO Nº 7-116

**MOLEDA Y**

SOCIEDAD EN COMANDITA

CONSTRUCCIONES

**CARMELO UNANUE**

**REZOLA**  
FABRICA DE CO  
ESPECIALIDAD  
Y ANCHO  
FABRICA



### 1.1.2 EL ESCENARIO DEL CRECIMIENTO INDUSTRIAL DEL GOIERRI

La accidentada orografía guipuzcoana condicionó desde un principio la localización y crecimiento de sus focos industriales, contribuyendo de forma decisiva a una clara dispersión y dibujando uno de los rasgos más peculiares de su propio modelo de desarrollo.

La comarca del Goierri se localiza en el suroeste del territorio guipuzcoano y se articula en torno al curso alto y

medio de los ríos Urola y Oria. Limita al norte con la comarca de Urola-Kosta, al noreste con la de Tolosaldea, al oeste con el Alto-Deba y al sur con Araba y Nafarroa. Una gran parte de la comarca se enclava en el borde oriental del anticlinal de Bizkaia, que se despliega en una serie de pliegues de dirección este-oeste. Las alineaciones montañosas que ocupan el sur de la comarca (Sierra de Aralar, Altzania y Aizkorri) forman parte de la divisoria de aguas Cantábrico-Mediterránea, dominando las cabeceras de los ríos Urola y Oria. Su cauce drena la comarca. El primero de ellos nace en la sierra de Aizkorri en

19  
Goierri eskualdea  
La comarca del Goierri



### 1.1.2 GOIERRIKO INDUSTRIAK IZANDAKO HAZKUNDEAREN TESTUINGURUA

Gipuzkoako orografia gorabeheratsuak hasiera-hasieratik baldintzatu zuen bertako industria-guneen kokapena eta hazkundera, eta modu erabakigarrian lagundu zuen horiek nabarmenki sakabanatzen eta bertako garapeneredu propioaren ezaugarri bereizgarrienetako bat marrazten.

Goierriko eskualdea Gipuzkoako lurraldearen hego-mendebaldean aurkitzen da, eta Urola eta Oria ibaien goi-eta erdi-ibilguen inguruan egituratua

dago. Iparraldean Urola-Kosta eskualdearekin egiten du muga, ipar-ekialdean Tolosaldearekin, mendebaldean Deba Goienarekin eta hegoaldean Araba eta Nafarroarekin. Eskualdearen parte handi bat Bizkaiko antiklinalaren ekialdeko ertzean kokatua dago, eta ekialde-mendebalde noranzkoan doazen tolestura batzuetan zabaltzen da. Eskualdearen hegoaldean ageri diren mendi-lerroak (Aralar mendia, Altzania eta Aizkorri) Kantauriko eta Mediterraneoko uren banalerroa osatzen du, Urola eta Oria ibaien goi-ibarrak menderatuz. Horien ibilguak eskualdean barrena zabaltzen dira. Lehenengo Aizkorri mendian jaiotzen da, Arbelaitz mendiaren inguruetan,

2. TAULA: BIZTANLERIAREN BILAKAERA GOIERRIKO HERRIETAN										
TABLA 2: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN LAS LOCALIDADES DEL GOIERRI										
	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1975	1981
Altzaga	178	182	192	207	204	230	248	*	*	*
Arama	124	113	136	147	155	144	205	206	193	175
Ataun	2.663	2.658	2.581	2.446	2.448	2.535	2.884	2.307	2.119	1.959
Beasain	2.157	3.228	3.968	5.260	4.986	5.423	7.610	10.925	10.925	12.112
Ezkio-Itsaso	1.396	1.338	1.241	923	957	934	1051	764	630	583
Gabiria	836	844	894	864	792	838	665	645	509	492
Gaintza	390	364	334	309	356	309	275	213	173	124
Idiazabal	1.423	1.424	1.430	1.326	1.156	1.712	2.055	1.995	2.017	2.064
Itsasondo	703	751	815	941	931	1.011	1.156	1.099	983	832
Lazkao	947	1.176	1.314	1.588	1.657	1.817	2.960	4.214	5.025	5.099
Legazpi	1.246	1.293	1.382	1.898	2.763	4.010	6.343	9.716	10.143	10.558
Legorreta	652	718	736	822	798	977	1.317	1.714	1.843	1.690
Mutiloa	524	583	482	432	442	415	381	297	252	233
Olaberría	486	521	564	529	457	497	999	1.528	1.547	1.430
Ordizia	1.421	2.318	3.059	4.423	4.335	4.796	6.800	9.380	10.327	9.525
Ormaiztegi	639	633	631	684	716	767	1.004	1.189	1.145	1.246
Segura	1.278	1.357	1.344	1.293	1.300	1.267	1.748	1.632	1.545	1.417
Urretxu	1.110	1.151	1.510	1.727	2.187	2.804	4.877	6.077	6.865	6.430
Zaldibia	1.205	1.261	1.413	1.451	1.622	1.594	1.920	1.988	1.864	1.776
Zegama	2.055	2.007	1.870	1.803	1.882	1.857	2.043	1.752	1.623	1.540
Zerain	552	560	516	452	489	407	359	328	246	240
Zumarraga	2.034	1.942	2.086	2.480	3.210	3.490	6.897	11.854	12.390	11.413

\* 1966 eta 1992 artean, herri hau Itsasondoren barruan sartuta geratu zen.  
Iturria: Biztanleriaren eboluzioa, 1900dik 1981eraino: Araba, Bizkaia, Gipuzkoa = Evolución de la población, periodo 1900-1981: Araba, Bizkaia, Gipuzkoa, Vitoria-Gasteiz, Eusko Jaurlaritzak, Estadística Zuzendaritza, 1982. Propio landutako taula.  
\* Entre 1966 y 1992 este municipio fue incorporado al de Itsasondo  
Fuente: Biztanleriaren eboluzioa, 1900dik 1981eraino: Araba, Bizkaia, Gipuzkoa = Evolución de la población, periodo 1900-1981: Araba, Bizkaia, Gipuzkoa, Vitoria-Gasteiz, Eusko Jaurlaritzak, Estadística Zuzendaritza, 1982. Elaboración propia.

las proximidades del monte Arbelaitz y descendiendo por Legazpi, Urretxu y Zumarraga. El río Oria, por su parte, nace en la zona de Otzaurte y recibe las aguas de numerosos afluentes, como el Mutiloa, Eztanda, Argisao, Arriaran, Urtsuaran, Agauntza y Amundarain, abandonando la comarca por la localidad de Legorreta. La zona cuenta hoy con algo más de 66.000 habitantes, con dos localidades (Beasain y Zumarraga) que rebasan los 10.000 habitantes y que constituyen los referentes más importantes de una comarca compuesta además por otras localidades: Altzaga, Arama, Ataun, Ezkio-Itsaso<sup>17</sup>, Gaintza, Gabiria, Idiazabal, Itsasondo, Lazkao, Legazpi, Legorreta, Mutiloa, Olaberria, Ordizia, Ormaiztegi, Segura, Urretxu, Zaldibia, Zegama y Zerain. El espectacular crecimiento que se produjo en Beasain y Zumarraga entre 1950 y 1975 ha dado lugar a dos importantes *conurbaciones*. La primera de ellas, junto con Ordizia y Lazkao, constituye hoy en día una verdadera cabecera de la comarca, que ejerce una notable influencia sobre las localidades más próximas, mientras que Zumarraga y la vecina Urretxu han dado origen a otra cabecera más pequeña, pero no menos importante.

La carretera radial N-1 y el ferrocarril constituyen los ejes fundamentales del desarrollo económico, urbanístico y social de una comarca definida por una fuerte implantación de la industria. *Patricio Echeverría* en Legazpi, *Esteban Orbegozo* en Zumarraga, *Aristrain* en Olaberria y *CAF* en Beasain, Lazkao y Ordizia forman parte ya de una identificación que une casi de forma indivisible el destino de las localidades y sus industrias más destacables. En torno a ellas fueron surgiendo otra serie de empresas de menor tamaño estrechamente vinculadas a la transformación metálica, como *Indar*, *Fundiciones Estanda* y *Ampo* en Beasain, *Jaso* en Idiazabal e *Itsasondo*, *Irimo* y *Sarralde* en Urretxu o *Azurmendi*, *Cerámica Zelaikoa*, *Irizar* y *Onena* en Ormaiztegi<sup>18</sup>.

Esta realidad, sin embargo, ha sido fruto de una serie de intensos procesos de transformación, que sobre todo, a

partir de las primeras fases de la industrialización, han provocado todo un reguero de cambios que han tenido unas consecuencias determinantes en la comarca.

Tal y como hemos señalado, los cursos fluviales fueron, en gran medida, los responsables de su peculiar diseño transversal a través de los valles del Deba, Urola y Oria, que sería completada por los municipios próximos a la capital y las localidades que se extendían por su litoral. Esta intrincada topografía, salpicada de aristas y escasos llanos, que define a la provincia y que se suaviza levemente en las cuencas de los ríos, constituyó el hábitat natural de las industrias guipuzcoanas. Los saltos de los ríos fueron –como antes lo habían sido las canalizaciones construidas para las ferrerías–, la fuente principal de energía y una materia prima fundamental en otras industrias, como las papeleras.

La comarca del Goierri constituyó uno de los focos industriales de mayor relevancia. Beasain, la localidad donde se asentó la primera *Fábrica de Hierros de San Martín*<sup>19</sup>, constituida a partir de 1877 bajo el nombre de *Goitia y Cía.* fue una de las empresas que realizó mayores esfuerzos en este sentido, levantando una importante presa sobre el río Oria en 1879. Sobre el conocido como Salto del Oria se realizarán en años posteriores, diversas elevaciones, con el fin de proporcionar la energía necesaria para su funcionamiento.

Las poblaciones industriales que se extendían a lo largo de los cursos fluviales del Oria, Deba y Urola experimentaron un crecimiento de población sin precedentes en su historia. Su capacidad de atracción sobre las localidades de la Gipuzkoa rural provocó un rápido y progresivo despoblamiento de ésta última. Durante las dos primeras décadas del siglo XX, Tolosa y Beasain, dos de las poblaciones industriales más destacadas del Oria, registraron, junto con la capital de la provincia, el mayor crecimiento intercensal. ■

eta Legazpi, Urretxu eta Zumarragatik barrena behealderantz doa. Oria ibaia, bestalde, Otzaurteko inguruan jaiotzen da, eta hainbat adarretatik biltzen ditu urak, hala nola Mutiloa, Eztanda, Argisao, Arriaran, Urtsuaran, Agauntza eta Amundarain, eta Legoretako herrian uzten du eskualdea. Inguru honek 66.000 biztanle baino zertxobait gehiago ditu, eta bertako bi herrik (Beasainek eta Zumarragak) 10.000 biztanle baino gehiago dituzte, eskualde honetako hiri nagusi bilakaturik, baina beste zenbait herri ere baditugu: Alzaga, Arama, Ataun, Ezkio-Itsaso<sup>17</sup>, Gaintza, Gabiria, Idiazabal, Itsasondo, Lazkao, Legazpi, Legorreta, Mutiloa, Ordizia, Olaberria, Ormaiztegi, Segura, Urretxu, Zaldibia, Zegama eta Zerain. Beasainen eta Zumarragan 1950 eta 1975 urte bitartean izandako hazkunde itzelaren ondoren, bi *konurbazio* garrantzitsu sortu dira. Lehenengo hori, Ordizia eta Lazkaorekin batera, benetan eskualde honetako buru gisa ageri zaigu, eta bere eragina nabarmena da hurbilen dituen herrietan, baina Zumarragaren kasuan, Urretxu ere ondo-ondoan duela, eskualdeburu hori txikixeagoa da, baina ez horregatik garrantzi gutxiagokoa.

N-1 errepide erradiala eta trenbidea dira eskualde honen garapen ekonomikoaren, urbanistikoaren eta sozialaren ardatz nagusiak, eta bertan, sendo ezarria dago industria. *Patricio Echeverría* Legazpin, *Esteban Orbeago* Zumarragan, *Aristrain* Olaberrian eta *CAF* Beasain, Lazkao eta Ordizian identifikazio baten parte dira, herrien etorkizuna beren industria garrantzitsuenekin ia ezinbestean lotzen dituenak. Horien inguruan tamaina txikiagoko beste enpresa batzuk sortzen joan ziren, metalen eraldaketarekin loturik, esate baterako *Indar*, *Fundiciones Estanda* eta *Ampo* Beasainen, *Jaso* Idiazabal eta Itsasondon, *Irimo* eta *Sarralde* Urretxun edo *Azurmendi*, *Cerámica Zelaikoa*, *Irizar* eta *Onena* Ormaiztegin<sup>18</sup>.

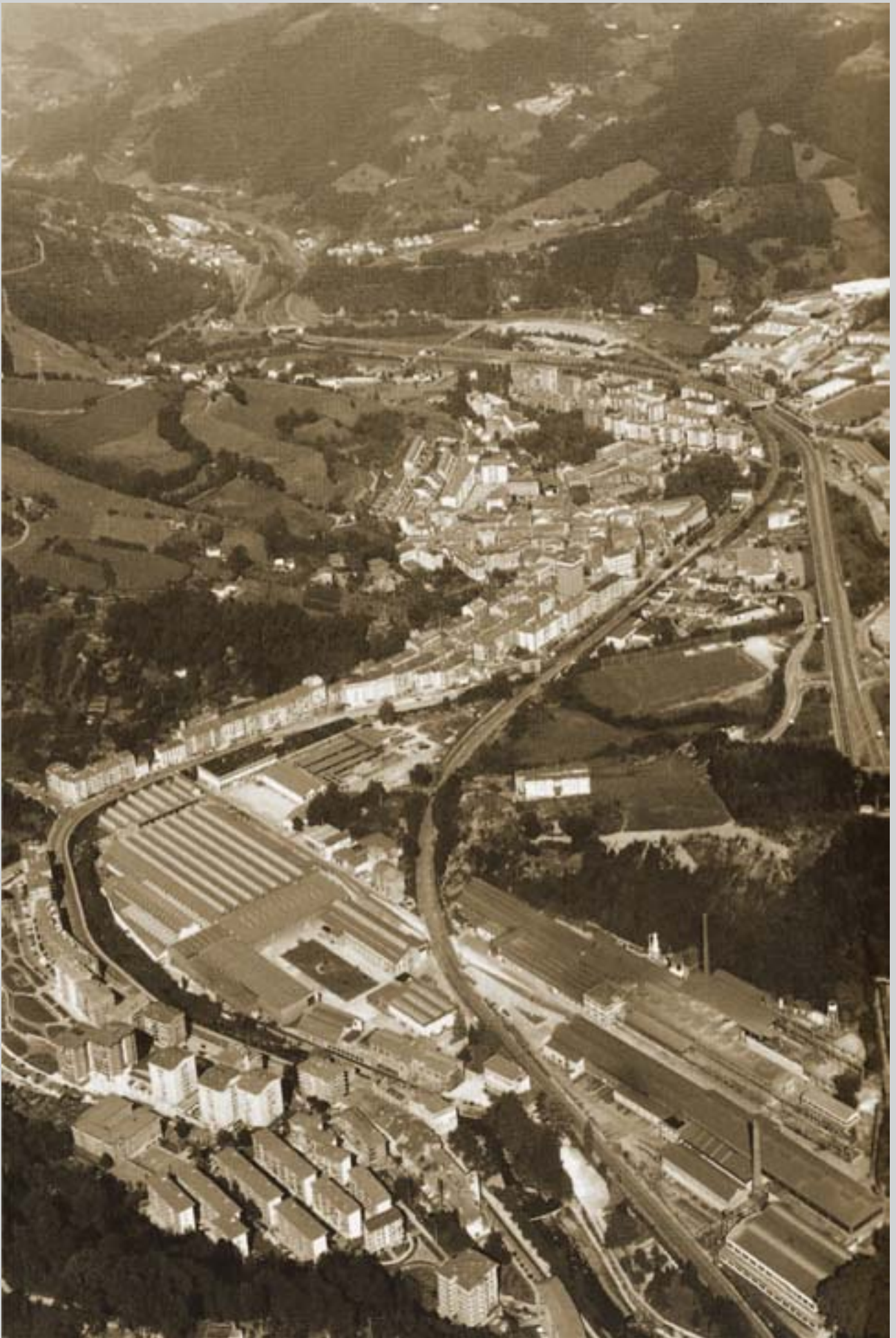
Errealitate hori, halere, eraldaketa-prozesu sakonen emaitza dugu, eta, industrializazioaren lehenengo

faseetatik aurrera, batez ere, aldaketa pilo eragin dute horiek guztiek, eskualde osoan ondorio erabakigarriak izanik.

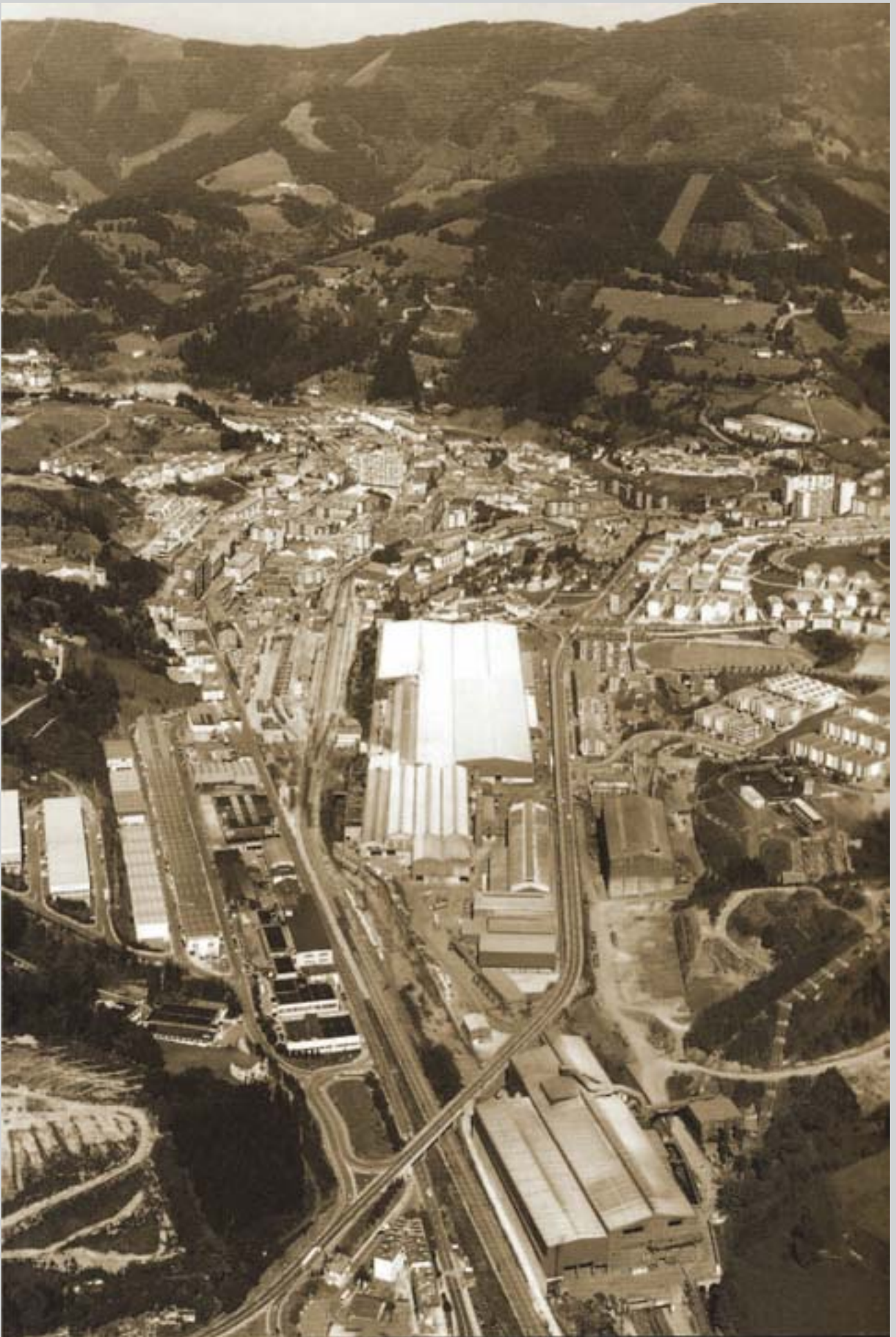
Arestian adierazi dugun moduan, ibai-ubideak izan dira, neurri handi batean, Deba, Urola eta Oria bailaretatik barrena zeharkako diseinu berezi hori izatea eragin dutenak, eta hiriburutik hurbil dauden udalerriekin eta kostaldean zehar banatzen diren herriekin osatuko litzateke. Probintziaren bereizgarri den topografia zail eta bihurri hori, mendi-tontorrez eta lautada urriez zipiztindua, eta ibaien arroetan zertxobait leuntzen dena, Gipuzkoako industrien habitat naturala izan genuen. Ibaietako ur-jauziak –lehenago burdinolentzat eraikitako kanalizazioek egin zuten modura– energia-iturri nagusia eta funtsezko lehengaia izan ziren beste industria batzuentzat, esaterako paper-fabrikentzat.

Goierriko eskualdea garrantzi handieneko industria-guneetako bat bilakatu zen. Beasainen kokatu zen lehenengo aldiz *Fábrica de Hierros de San Martín*<sup>19</sup>, 1877. urtetik aurrera *Goi-tia y Cía.* izenez eratu zena, eta arlo honetan ahalegin handienak egin zituzten enpresetako bat izan genuen; horrela, presa garrantzitsu bat egin zuen Oria ibaian 1879. urtean. Salto del Oria izenez ezagutzen dugun horren gainean, gerora, hainbat goragune egingo dira, horren funtzionamendurako beharrezkoa den energia erdiesteko helburuz.

Oria, Deba eta Urola ibaietan barrena sakabanaturik ageri ziren industria-herrietan biztanleriak hazkunde ikaragarria izan zuen, herri horien historian sekula ez bezalakoa. Gipuzkoako herri txikietan izan zuen erakarpen-indarragatik, herri txiki horietako asko jendez hustu ziren, azkar eta etengabe. XX. mendearen lehenengo bi hamarraldietan, Tolosak eta Beasainek, Oria bailarako bi industria-herri garrantzitsuenek, probintziako hiriburuekin batera, bi errolden arteko hazkunderik handiena izan zuten. ■







## 1.2 LA IMPORTANCIA DEL EJEMPLO: ORMAIZTEGI Y EL DESARROLLO INDUSTRIAL

### 1.2.1 ESBOZO GEOGRÁFICO, ECONÓMICO Y SOCIAL DE UNA LOCALIDAD EN TRANSFORMACIÓN

Esta pequeña localidad del Goierri apenas contaba en 1857 con 60 caseríos, 35 casas y poco más de 600 habitantes que vivían mayoritariamente de la agricultura y la ganadería. Sin embargo, fue precisamente en este período cuando los cambios experimentados en los medios de locomoción (carreteras y ferrocarriles) y la presencia cercana de explotaciones mineras, impulsaron el nacimiento de otras actividades económicas. Ormaiztegi, ubicada al abrigo de un importante cruce de caminos —el camino real de coches y postas—, asistió entre 1845 y 1848 a la apertura de la carretera entre Oñati y Legazpi, que

resultó muy importante en la evolución posterior.

Pero sin duda alguna fue la puesta en marcha de la línea férrea Madrid-Irun el acontecimiento más decisivo para el desarrollo de la provincia y de sus localidades más importantes<sup>20</sup>. Si analizamos algunas estadísticas correspondientes a 1879 podremos tener una instantánea bastante fidedigna del tránsito de viajeros que proporcionaba el ferrocarril. La mayor parte de los llegados a las estaciones guipuzcoanas de Donostia e Irun, principalmente, procedían de Madrid. Las playas de la capital y las de otras localidades como Deba, Zumaia y Zarautz, y los balnearios de la provincia, *Santa Ageda* en Arrasate, *Altzola* cerca de Elgoibar, junto a otros como los de Azkoitia, Zestoa, el de *Insalus* en Lizartza o el de la pro-

22  
Ormaiztegi, XX. mendearen hasiera  
Ormaiztegi, principios s. XX



## 1.2 EREDUAREN GARRANTZIA: ORMAIZTEGI ETA INDUSTRIAREN GARAPENA

### 1.2.1 ERALDATZEN ARI DEN HERRI BATEN ZIRRIBORRO GEOGRAFIKO, EKONOMIKO ETA SOZIALA

Goierriko herri txiki honek 60 baserri, 35 etxe eta 600 biztanle inguru besterik ez zituen 1857. urtean, eta gehienak nekazaritzatik eta abeltzaintzatik bizi ziren. Nolanahi ere, epealdi horretan lokomozio-baliabideetan (errepideak eta trenbideak) izandako aldaketek eta meategien presentzia hurbilak beste jarduera ekonomiko batzuk sortzea eragin zuten. Ormaiztegi, bidegurutze garrantzitsu baten babesean kokatua zegoen –zalgurdi eta posten errege-bidea–, eta 1845 eta 1848 urte bitartean, Oñati eta Legazpi arteko errepidea egin zuten bertan, geroko bilakaeran oso garrantzitsua izatera iritsi zena.

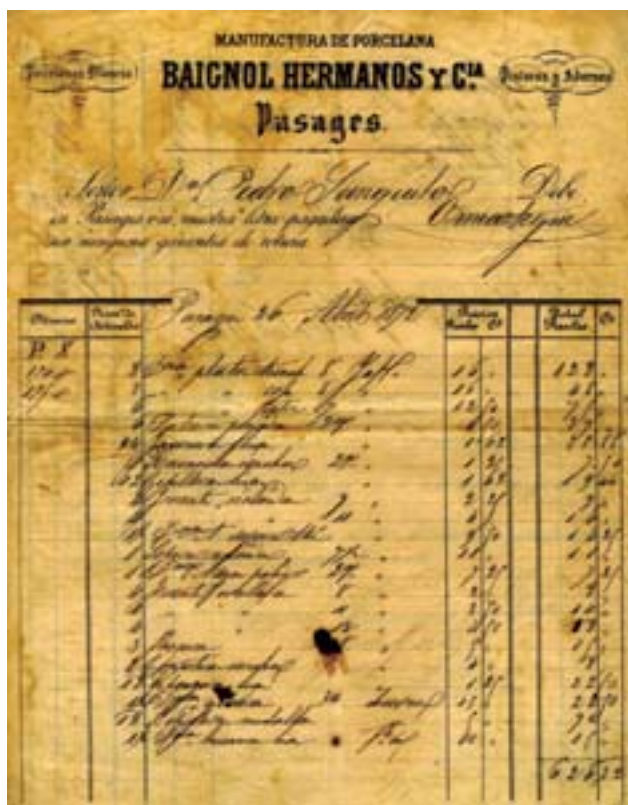
Baina zalantzarik gabe, Madril-Irun trenbidea abian jartzea izan zen probintziaren eta bertako herri garrantzitsuenen garapenerako gertakiririk erabakigarriena<sup>20</sup>. 1879. urteari dagozkion estatistika batzuk aztertzen baldin baditugu, bidaiarien joan-etorriei buruz trenbideak eskaintzen zuen argazki fidagarri samar bat jaso dezakegu. Donostiako eta Irungo geltokietara iristen ziren bidaiari gehienak Madrilatik zetozen. Hiriburuko hondartzak eta Deba, Zumaiia eta Zarautz bezalako beste herri batzuetakoak, eta, baita probintziako bainuetxeak ere (*Santa Ageda* Arrasaten, *Altzola* Elgoibartik hurbil, eta *Azkoitikoa* edo *Zestoakoa*, edota *Insalusekoa* Lizartzan edo Ormaiztegiokoa bera), turismoa erakartzeko gune garrantzitsuak izan ziren. Donostiaren ondoren, Irun izango litzateke bidaiarien joan-etorri handienak izango zi-

23  
Ormaiztegioko ikuspegi bat, XX. mendearen hasiera  
Vista de Ormaiztegi, principios s. XX





Pero el incremento de viajeros que experimentó el ferrocarril no fue sólo consecuencia de la atracción turística de Donostia. El desarrollo industrial incidió decisivamente en ello. Al contrario de lo que ocurrió en Bizkaia, donde la mayor parte de las actividades industriales se concentraron en el entorno de la ría del Nervión-Ibaizabal, el tejido industrial de Gipuzkoa fue mucho más disperso y diversificado. Donostia y su entorno más próximo, como Lasarte, Zubieta y los márgenes del Urumea, constituyeron centros de instalación de un gran número de empresas (cementeras y alimenticias). Villas como Errenteria, Andoain y Hernani, se convirtieron en *pueblos talleres*, con fábricas de hilados, de tejidos, de fundiciones. Asimismo, centros tan importantes como Tolosa (papeleras, textiles, hilaturas y cueros) o Beasain, con la erección del horno alto de *San Martín* en 1862, y donde más tarde se establecería la *Sociedad Española de Construcciones Metálicas* (antecedora de CAF), impulsaron también el tráfico de viajeros.



Toda esta actividad generó, a su vez, un importante volumen de tráfico de mercancías, sobre todo de largo recorrido, que obedeció básicamente a cuatro motivos principales: la existencia de un importante puerto comercial como el de Pasaia, la cercanía de la frontera de Irun, la escasez de comunicaciones ferroviarias entre Gipuzkoa y Bizkaia y la débil entidad industrial de Araba.

La mayor parte de las mercancías transportadas hacia Gipuzkoa correspondieron en 1879 a los productos alimenticios, especialmente al vino con dirección a Francia. Detrás de éste se sitúan los materiales de construcción, la lana sucia, el algodón y los cueros. Tolosa, con la *Fábrica de Boinas de Antonio Elósegui*, Azkoitia, con la de *Esteban Hurtado de Mendoza* y Bergara con numerosas firmas del sector algodonero, fueron las localidades que concentraron la demanda de este producto.

24 - 25  
Bainuetxeko  
hornitzaileak, 1872  
Proveedores del  
balneario, 1872

pia Ormaiztegi, constituyeron importantes centros de atracción turística. Después de Donostia sería Irun la localidad que concentraría un mayor flujo de viajeros, una circunstancia que se explicaría por su propia situación fronteriza.

tuen herria, eta muga ondoko kokapen horrek azalduko liguke bereizgarri hori.

Baina trenbideak ezagututako bidaiarien gehikuntza hori ez zen Donostiaren xarma turistikoaren ondorio bakarrik izan. Industriaren garapenak eragin erabakigarria izan zuen horretan. Bizkaian ez bezala, industria-jarduera gehienak Ibaizabal itsasadarraren ingurunean kokatu baitziren, Gipuzkoako industria-egitura askoz ere sakabanatuagoa eta desberdinagoa izan zen. Donostian eta bere ingurune hurbilean, hala nola Lasarten, Zubietan eta Urumea ibaiaren bazterretan enpresa ugari (porlan-fabrikak eta elikagai-fabrikak) kokatu ziren. Errenteria, Andoain eta Hernani bezalako *tailer-herriek* (irundegiak, ehundegiak, galdategiak zeuden horrelako herrietan) edo Tolosa bezalako gune garrantzitsuek (paper-fabrikak, oihal-fabrikak, irundegiak eta larrutegiak) edota Beasainek ere (1862. urtean *San Martín* labe garaia eraiki zelarik eta gerora *Sociedad Española de Construc-*

*ciones Metálicas* eratuko zelarik, CAFen aintzindaria izan zena), halaber, zeresan handia izan zuten bidaiarien etorreran.

Jarduera horrek guztiak, aldi berean, merkantzia-trafikoaren bolumen garrantzitsu bat sortu zuen, batez ere ibilbide luzei dagokienez, lau arrazoi nagusiren ondorioz: Paisaiakoa bezalako merkataritza-kai garrantzitsu bat dugu, Irungo muga ere hurbil dago, Gipuzkoa eta Bizkaia arteko trenbide-komunikazioak oso urriak dira eta Araban industriak indar gutxi du.

Gipuzkoarantz garraiatutako merkantzia gehienak elikagaiak izan ziren 1879. urtean, eta batez ere ardoa, Frantziara bidean. Horren atzetik, eraikuntza-materialak, artile zikina, kotoia eta larru-gaiak etorriko lirateke. Tolosa, *Fábrica de Boinas de Antonio Elósegurekin*, Azkoitia, *Esteban Hurtado de Mendozarenarekin* eta Bergara, kotoiaren sektoreko etxe ugariarekin, produktu honen eskaera gehienak bereganatu zituzten herriak izan genituen.

26  
Mutiloako meategia  
Minas de Mutiloa





27  
Antonio Ignacio Olaizola Agirre

Le siguieron por orden de importancia los minerales. La actividad extractiva era en la provincia muy modesta, comparada con la de su vecina Bizkaia, destacando el plomo del coto de Arditurri en Oiartzun. Los carbonatos de hierro se explotaron en Irun por la compañía *Railway and Mines*, propietaria de otras minas en Endarlatsa y Lesaka. Pero fueron los yacimientos de los cotos de Zerain y Mutiloa, cercanos a Beasain y explotados por la compañía inglesa *The Cerain Iron Ore Company Limited* y *La Compañía Guipuzcoana*, los que tuvieron una mayor relevancia en la zona y especialmente en Ormaiztegi. Algunos de los protagonistas entrevistados en este proyecto recuerdan perfectamente la influencia que tuvo la explotación minera en muchos vecinos de la localidad. Javier Olaizola nació en Ormaiztegi en 1937. Su abuelo y su padre estuvieron estrechamente ligados a esta actividad.

*El aitona, Ignacio Olaizola Agirre, natural de Azpeitia y trabajaba en una compañía inglesa. Vino de encargado de las minas, porque eran de la misma compañía. Mi padre y mis tíos nacieron todos ahí, en la casa de la mina, Barnaola. [...], obtenían pirita de hierro y lo cargaban en vagones ferrocarril de Renfe, bueno, de Ferrocarriles del Norte. Mandaban el mineral a Francia y a Alemania. Pero mientras*

*duró la guerra, exclusivamente a Alemania. Mi padre nació en 1904, y ya existía la explotación. Entonces la compañía inglesa vendía mineral a todo el mundo. Pero la explotación masiva empezó en el año 1914. Lo único que sé es que mi abuelo vivía con su familia en ese caserío, hoy deshabitado. Allí estaban las oficinas y toda la administración de la mina, y periódicamente venían ingenieros ingleses a mirar, a vigilar o a controlar la administración que llevaba mi abuelo”.*

*Entrevista realizada a  
Javier Olaizola.*

La inauguración del apeadero de Ormaiztegi en 1891 sirvió para darle un fuerte impulso, al canalizar el transporte de mineral de los cotos de Zerain y Mutiloa. A pesar de ello, sus comienzos fueron muy modestos y el primitivo apeadero se limitó simplemente a una pequeña caseta de ladrillo. El primer tren real, como recuerda Serapio Mujika, *...paró el 4 de julio de 1902, y las autoridades y niños de las escuelas salieron a saludar a Alfonso XIII, su madre y su hermana, la infanta María Teresa*<sup>21</sup>.

Pero la puesta en marcha del ferrocarril del Norte no sólo permitió el transporte de minerales e impulsó la formación y desarrollo de la industria y el comercio. También facilitó el

28  
Zeraingo Aizpea meatze-barrutia, 1950  
Coto minero de Aizpea en Zerain, 1950



Horien ondotik, beren garrantziaren arabera, meak etorriko ziren. Pro-bintzian mea ateratzeko egiten ziren lanak oso urriak ziren, Bizkaikoekin alderatuz gero behinik behin, eta Oiartzungo Arditurrin ateratzen zen beruna nabarmentzen zen batez ere. *Railway and Mines* konpainiak ustiatu zituen Irunen burdina-karbonatoak, eta Irungoaz gain, bazituen beste meategi batzuk Enderlatsan eta Lesakan. Baina Zerain eta Mutiloko meategiak, Beasaindik hurbil eta Ingalaterrako *The Cerain Iron Ore Company Limited* eta *La Compañía Guipuzcoana* ustiatuak, izan ziren eskualde honetan eragin handiena izan zutenak, eta bereziki, Ormaiztegin. Proiektu honetan elkarrizketatutako protagonistetako batzuk oso ongi gogoratzen dute mea-ustiategi horrek herritar askorengan izan zuen eragina. Javier Olaizola Ormaiztegin jaio zen 1937. urtean, eta bere aitona eta bere aita jarduera horrekin hertsiki loturik egon ziren.

*Aitona, Ignacio Olaizola Agirre, Azpeitian jaioa, konpainia ingeles batean lan egin zuen. Meategietako arduradun gisa etorri zen, konpainia berarenak zirelako. Nire aita eta nire osabak hortxe jaio ziren, meategiko etxean, Barnaolan. [...], burdina-pirita*

*ateratzen zuten, eta gero, Renferen tren-bagoietan kargatzen zuten, edo hobeto esan, Ferrocarriles del Norterenetan. Mea hori Frantziara eta Alemaniara bidaltzen zuten. Baina gerrak iraun zuen artean, Alemaniara bakarrik. Nire aita 1904. urtean jaio zen, eta ordurako bazen meategi bat. Garai hartan, konpainia ingelesak mundu guztira saltzen zuen mea. Baina ustiapen masiboa 1914. urtean hasi zen. Dakidan gauza bakarra da gaur egun hutsik aurkitzen den baserri horretan bizi izan zela nire aitona bere familiarekin. Hantxe zeuden bulegoak eta meategiko administrazio guztia, eta noizean behin, ingeniari ingelesak etortzen ziren nire aitona egiten zuen administrazio-lana ikustera, zaintzera edo kontrolatzera.*

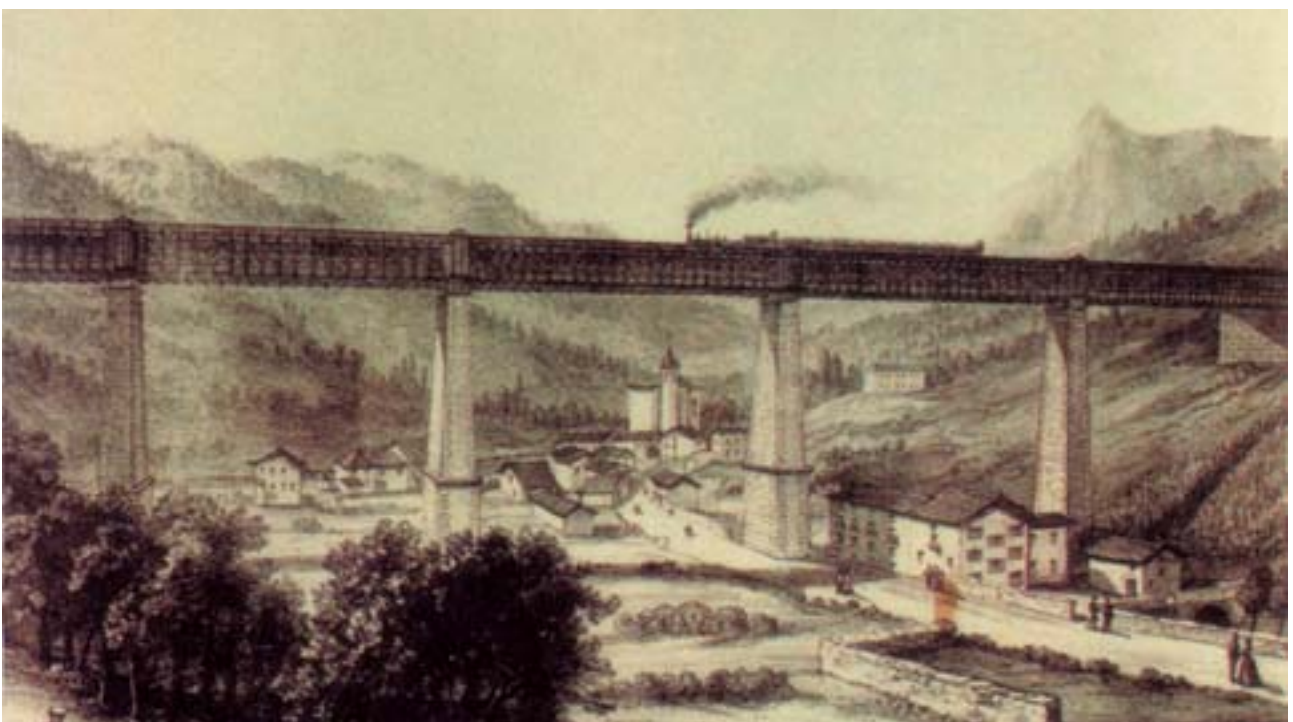
*Javier Olaizolari egindako elkarrizketa*

Herri honetako geralekua 1891. urtean inauguratu zuten, eta bultzada sendoa emateko balio izan zuen, Zerain eta Mutiloko meategietatik ateratako mea garraiatzeko aukera eskaini baitzuen. Horretara iritsi baziren ere, hasierako garaiak oso apalak izan ziren, eta geralekua hasieran adreiluzko etxetxo txiki bat besterik ez zen. Lehen errege-trena, Serapio Mujikak gogo-



29  
Jose Olaizola Iraola

30  
Ormaiztegi, XIX. mendeko litografia  
Ormaiztegi, litografía del s. XIX





31  
Ormaiztegiko bainuetxea  
Balneario de Ormaiztegi

tránsito de trabajadores y técnicos vinculados a la construcción y mantenimiento de la línea férrea. El ya citado Serapio Mujika, uno de los mejores conocedores de la historia de la villa, dejó testimonio en unas pocas líneas en la *Geografía General del País Vasco Navarro*, de los enormes cambios que la llegada del ferrocarril habría de tener en una pequeña población.

*Durante las obras del Ferrocarril del Norte [1860-1864], Ormaiztegui fue el centro del alto personal que entendió en la construcción de las importantes obras que en túneles, viaductos, trincheras, terraplenes, etc. se hicieron en aquellos contornos, así como de gran número de obreros y contratistas; y con este motivo se abrieron en la villa varios establecimientos propios para el sustento y entretenimiento de esas gentes, posadas, cafés, billares, etc., que proporcionaron a muchos pingües ganancias, que sumadas a los buenos jornales que se pagaban a los obreros en aquellos tiempos de abundancia, aliviaron en mucho la necesidad en que vivían la generalidad de los vecinos por la pobreza de las tierras, poniéndoles en condiciones*

*de atender con más holgura en lo sucesivo a las faenas agrícolas*<sup>22</sup>.

Todas estas transformaciones que comenzaron a experimentarse en la zona desde mediados del siglo XIX, constituirían algunos de los momentos iniciales del proceso de modernización de la provincia. El desarrollo industrial y comercial, sobre todo tras la pacificación del territorio a partir de 1876, impulsó la aparición de una nueva sociedad, con la emergencia de nuevas actividades económicas, pero también de nuevas pautas y comportamientos sociales. El turismo fue uno de los síntomas más inequívocos de los nuevos tiempos. *Los baños de ola* en la costa y los balnearios termales constituyeron dos de los destinos más demandados en esta primera época. Como han destacado algunos autores, a pesar de que se trata hoy en día de una práctica bastante marginada, al menos en Europa Occidental, el termalismo jugó un papel fundamental en el nacimiento del turismo y en su desarrollo a lo largo de los siglos XVIII y XIX. La relación entre termalismo y turismo se extendió, sobre todo, por una parte importante de Europa Central bajo la influencia alemana<sup>23</sup>. Su presencia, aunque lejos



ratzen duen moduan, ...1902. urteko uztailaren 4an gelditu zen, eta agintariak eta eskoletako haurrak Alfonso XIII.ari, haren amari eta haren arreba Maria Teresa infantari agur egitera hurbildu ziren<sup>21</sup>.

Baina Norteko trena abian jartzeak, mearen garraioa ahalbidetzeaz gain, heziketa indartzea eta industria merkataritza bultzatzea ekarri zuen. Halaber, trenbidearen eraikuntzarekin eta mantentze-lanekin loturiko langileen eta teknikarien joan-etorriak erraztu zituen. Arestian aipatutako Serapio Mujika horrek berak –herri honen historia ongien ezagutzen dutenetako batek–, *Geografía General del País Vasco Navarro* laneko lerro labur batzuetan, halako herri txiki batera trenbidea iristek eragin zituen egundoko aldaketen berri eman zigun.

*Norteko Trenbidea eraikitzeako obrek iraun zuten artean [1860-1864], inguru haietan egin ziren tunel, zubi, lubaki, lubeta eta abarretan egindako obra garrantzitsuen eraikuntzan aditu ziren asko eta asko hurbildu ziren Ormaiztegiara, baita langile eta kontratista ugari ere; eta horrek eraginda, jende horren guztiaren mantenturako*

*eta entretenimendurako hainbat saltoki zabaldu ziren udalerrian, hala nola, ostatuak, kafetegiak, billarrak eta abar, jende askori irabazi handiak eman zizkietenak, eta oparotasunezko garai haietan langileei ordaintzen zizkieten soldata onak gehituz gero, asko arindu zuten herritarrek lurren pobreziagatik zeramaten bizimodua, eta horrela, aurrerantzean nekazaritza-lanetan erosoago aritzeko modua aurkitu zuten<sup>22</sup>.*

Eskualde honetan XIX. mendearen erdialdeaz geroztik izandako eraldaketa hauek guztiak probintziak biziko zuen modernizazio-prozesuaren lehen urratsak izango ziren. Industriaren eta merkataritzaren garapenak, batez ere 1876. urtetik aurrera lurraldean bakea zabalduz geroztik, gizarte berri bat agertzea ekarri zuen, jarduera ekonomiko berriak sortu ahala, baina era berean, gizarte-jokabide eta joera berriak ere piztuko ziren. Turismoa garai berrien sintomarik adierazgarrienetako bat izan genuen. Kosta parteko *olatu-bainuak* eta bainuetxe termalak lehen garai honetan estimurik handieneko oporleku bilakatu ziren. Zenbait egilek azpimarratu duten moduan, gaur egun bazterreko jarduera den arren, Mendebaldeko Europan behinik behin, ter-

32  
Bainuetxe sarrera nagusia  
Entrada principal del balneario





33  
Gabiriako Bainuetxeko baxeraren xehetasuna  
Detalle de vajilla del Balneario de Gabiria

del nivel que alcanzó en aquella zona, también se dejó sentir en Gipuzkoa durante el siglo XIX, la provincia más rica de todo el Estado en manantiales y una de las más pródigas en este tipo de establecimientos. El balneario de Zestoa fue abierto en 1806 y en 1827 el de *Santa Ageda* en Arrasate, en la década de los años cuarenta se inauguraron los balnearios de los *Baños Viejos* en Aretxabaleta, *Urberuaga* de Altzola y *San Juan* de Azkoitia. En 1854 el de Ormaiztegi y en la década siguiente los de *Insalus* de Lizartza, Eskoriatza, Gabiria y *Otalora* de Aretxabaleta y ya en 1884 el de *Los Remedios* de Ataun<sup>24</sup>.

Para una localidad como Ormaiztegi, la inauguración y puesta en funcionamiento de un balneario constituyó todo un acontecimiento, aunque sus orígenes fueron muy modestos y se remontan al año 1853. En la orilla izquierda del río Eztanda, que baja de Gabiria a Ormaiztegi, existía un manantial del que brotaba agua sulfurosa que era conocido entre los vecinos como *Ur beltza*, (agua negra), por su

oscuro color. En aquel lugar se abrió un pozo que, al parecer, poseía diversas propiedades curativas para ciertas enfermedades. Tal y como señala José María Urkia los enfermos bebían agua del pozo y hasta *...llegaban a zambullirse, mejorando ostensiblemente de su precaria salud*. La fama debió de extenderse rápidamente por los pueblos de la comarca, llegando a Tolosa y Donostia<sup>25</sup>.

En el año 1853 se constituyó una sociedad formada por el presbítero del concejo de Itsaso, D. Francisco María Guridi, los hermanos Francisco y José Joaquín de Otaño, el facultativo D. Pedro Zangitu, D. José Venancio Sarriegi y D. Diego Arzelus, vecinos de la villa de Ormaiztegi, encaminada a la utilización del manantial con fines medicinales. A cambio los propietarios facilitaron el uso gratuito de las aguas para todos los habitantes de la localidad. Así mismo compraron una franja de terreno propiedad del caserío colindante Sagastiberria. Por entonces se construyó la carretera que pasa por delante del establecimiento y sube a Gabi-

34  
Bainuetxean ostaturatutako udatiar taldea  
Grupo de veraneantes aposentados  
en el balneario





35  
Urzale taldea bainuetxearen sarreran  
Grupo de agüistas a la entrada  
del establecimiento

malismoak berebiziko eginkizuna bete zuen turismoaren sorreran eta XVIII eta XIX. mendeetan izandako garapenean. Termalismoaren eta turismoaren arteko erlazioa Erdialdeko Europaren parte garrantzitsu batean zabaldu zen batez ere, alemaniarren eraginagatik<sup>23</sup>. XIX. mendean Gipuzkoan ere nabaritu zen horrelakoen presentzia, nahiz inguru hartan lortu zuen mailatik oso urrun, izan ere, Gipuzkoa Estatu osoko probintziarik aberatsena baitzen iturburuetan, eta horrelako establezimenduetan oparoenetako bat. Zestoako bainuetxea 1806. urtean zabaldu zen, Arrasateko *Santa Agedakoa* 1827. urtean, eta berrogeiko hamarraldian Aretxabaletako *Bainu Zaharrak*, Altzolako *Urberuaga* eta Azkoitiko *San Juan* zabaldu ziren. 1854. urtean Ormaiztegikoa, eta hurrengo hamarraldian, Lizartzako *Insalus*, Eskoriatzakoa, Gabiriakoa eta Aretxabaletako *Otalora*, eta 1884. urtean Ataungo *Los Remedios*<sup>24</sup>.

Ormaiztegi bezalako herri baintentzat, bainuetxe bat inauguratzea eta abian jartzea sekulako gertakaria izan zen, baina kontuan hartu behar

dugu horren jatorriak oso apalak izan zirela eta 1853. urteraino jo behar dugula atzera. Gabiriatik Ormaiztegi-gira doan Eztanda ibaiaren ezker aldean bazen iturburu bat, ur sufretsua jariatzen zuena eta herritarren artean *Ur beltza* izenez ezagutzen zena bere kolore ilunagatik. Toki hartan putzu bat zabaldu zen, eta antza denez, gaixotasun batzuk sendatzeko zenbait propietate zituen. Jose Maria Urkiak dioen moduan, gaixoek putzuko ura edaten zuten, eta batzuetan *...murgildu ere egiten ziren, beren osasun kaskartua nabarmenki hobetuz*. Fama hori berehala zabaldu zen eskualdeko herrietara, eta laster iritsi zen Tolosa eta Donostiara ere<sup>25</sup>.

1853. urtean, Itsasoko kontzejuko kapelauak, Francisco Maria Guridi jaunak, Francisco eta Jose Joaquin de Otaño anaiek, Pedro Zangitu Bergaretxe mediku jaunak, Jose Venancio Sarriegi jaunak eta Diego Arzelus ormaiztegiarrak sozietate bat eratu zuten, iturburu hori medikuntza-helburuekin erabiltzeko. Trukean, ur horiek herriko biztanle guztiek dohainik erabili

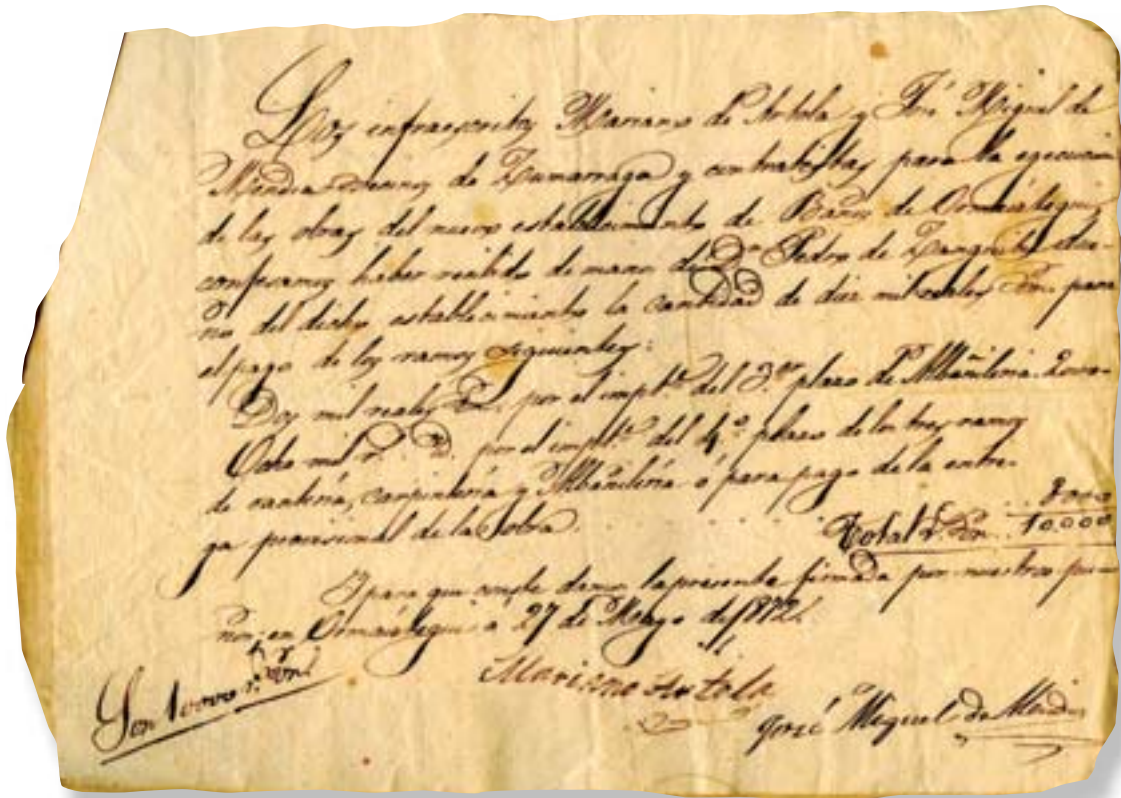
ria. Un camino carretil lindante con el manantial quedó como propiedad del balneario.

Un año más tarde, en 1854, se realizaron diversas excavaciones en la roca caliza de la que surgía el manantial y se construyó un pequeño depósito sobre el que se levantó una tejavana a lo largo de la margen izquierda del río Eztanda, con un pasillo de 26 m de largo, 3 m de ancho y 2'80 m de alto, que daba acceso a ocho cuartos de baño con pilas de mármol y al local instalado sobre el mismo manantial<sup>26</sup>. Se trataba aún de un modesto edificio, pero en pocos años se iría dotando de unas infraestructuras adecuadas para su explotación. En 1861 uno de los socios, D. Pedro Zangitu, se hizo con la parte del resto de los socios iniciales y solo tres años más tarde, en 1864, coincidiendo precisamente con la apertura de la línea del ferrocarril, levantó dos pisos sobre el balneario anterior y una casa adosa-

da al mismo, dedicando ya los nuevos locales a habitaciones de huéspedes y dependencia de servidumbre. El balneario, como tal, con sus aposentos e infraestructuras comenzaba a tomar forma.

Pocos años más tarde, en 1869, y siguiendo el favorable informe emitido por la Junta Superior Consultiva de Sanidad con fecha de 10 de abril de 1869, las aguas se declararon de *utilidad pública*. Su propietario siguió con la ampliación y en 1871 adquirió otro manantial en unos terrenos pertenecientes al caserío Gabiri Zahar de Gabiria, que más tarde conduciría a través de una tubería de barro hacia el Balneario de Ormaiztegi. En 1872 levantó un nuevo edificio adosado al antiguo, aunque separado por un espacio en forma de plaza que hizo las veces de vestíbulo o entrada principal del complejo. Este nuevo edificio dotó al balneario de unas infraestructuras más modernas y adecuadas a

36  
Bainuetxearen handitze-lanak ordaindu izanaren egiaztatgia, 1872  
Justificante de pago de obras de ampliación del Balneario, 1872





ahal izatea eskaini zuten jabeek. Era berean, Sagastiberria izeneko alboko baserriaren lur-sail bat erosi zuten. Garai hartan eraiki zuten establezimenduaren aurretik igarotzen den eta Gabiriara igotzen den errepidea. Iturburuaren aldameneko gurdi-bide bat bainuetxearen jabetzaren barruan geratu zen.

Urtebete geroago, 1854. urtean, iturburuko kare-harrian zenbait indusketa-lan egin ziren, eta depositu txiki bat eraiki zen, eta horren gainean, Eztanda ibaiaren ezkerrean, teilape bat egin zen, luzean 26 m, zabalean 3 m eta altueran 2'80 m zen pasabide batekin, marmolezko askak zituzten zortzi bainu-geletara eta iturburuaren gainean kokatutako lokalera ematen zuela<sup>26</sup>. Eraikin xumea zen oraindik, baina urte gutxiren buruan, ustiapen horretarako egokiak izango ziren azpiegitura batzuk izango zituen. 1861. urtean, bazkideetako batek, Pedro Zangitu jaunak hain zuzen, hasierako gainerako bazkideen parte beregana-

tu zuen, eta hiru urte geroago, 1864. urtean, trenbidea zabaldu zen unearrekin batera, bi solairu gehiago egin zituen aurreko bainuetxearen gainean eta etxe bat eraiki zuen hari erantsia, eta lokal berri horiek guztiak ostalarien logeletarako eta zerbitzarien geletarako xedatu zituen. Bainuetxea, bere logela eta azpiegitura guztiekin, forma hartzen hasia genuen.

Urte batzuk geroago, 1869. urtean, eta Osasuneko Goi Batzorde Aholkulariak 1869ko apirilaren 10ean egindako aldeko txostenari jarraiki, ur horiek *erabilera publikokoak* zirela erabaki zen. Bainuetxea handitzen jarraitu zuen jabeak eta horrela, 1871. urtean beste iturburu bat eskuratu zuen Gabiriako Gabiri Zahar baserriaren lurretan, eta geroago, buztinezko hodi baten bitartez, Ormaiztegiko Bainuetxeraino eramango zuen. 1872. urtean eraikin berri bat altxatu zuen zaharrari erantsia, nahiz plaza moduko espazio bat utzi zuen tartean, bainuetxerako sarrera nagusi edo atari gisa erabili

<sup>37</sup> Bainuetxearen handitze-lanak, 1872  
Obras de ampliación del Balneario, 1872

las necesidades que se iban perfilando. En aquel año se realizó también un minucioso análisis químico de los dos manantiales, el de *Los Baños* y el de *El Castañar*. A través del citado análisis, el Dr. D. Manuel Sáenz Díez, catedrático de química por la Universidad Central, pudo constatar cómo el color oscuro que había dado lugar al nombre de *Ur beltza* era producto de la mezcla con otro manantial ferruginoso que procedía de una fuente intermitente. Pero sobre todo, sirvió para constatar de una manera científica las propiedades medicinales de unas *aguas sulfurosas frías ferromangáníferas nitrogenadas*.

El Dr. Miguel Albisu, primer médico director del balneario, realizó un extenso informe que se publicó en 1873 donde se recogían las indicaciones terapéuticas de las aguas. Posteriormente, en 1893, el director D. Fortunato Escribano publicó una nueva memoria sobre el balance del periodo 1886-1891 que nos permite, a

través de la estadística publicada, una aproximación al movimiento de pacientes anual, las enfermedades tratadas, los niveles de curación, etc. De este modo se puede observar cómo en el balneario se atendían a la altura de los años 80 del siglo XIX una media de 450 pacientes, donde destacaban los enfermos de *escrúfilismo*, *reumatismo*, *anemia*, *clorosis*, *neurosis*, *neuralgias*, *neoplastias*, *tuberculosis*, *sífilis* y *otras enfermedades crónicas localizadas y varias*.

El ferrocarril y el balneario constituyeron dos ventanas abiertas al mundo para la pequeña localidad. La llegada de trabajadores y técnicos en el primer caso y de pacientes y visitantes en el segundo, supuso una importante novedad en la tranquila vida de los *ormaitziarras*, que hasta mediados del siglo XIX habían vivido, fundamentalmente, de la agricultura y la ganadería. La publicidad que los hermanos Zangitu editaban como reclamo presentaba nuevos tipos y

38

*Establecimiento balneario de Ormaiztegui (Guipúzcoa)*  
*Estado de los enfermos concurrentes al mismo, en la temporada oficial de 1886*

<i>Procedencia</i>	<i>Asistencia</i>	<i>Pagos</i>	<i>Prop.</i>	<i>Total</i>
<i>Guipúzcoa</i>	<i>205</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>205</i>
<i>Navarra</i>	<i>62</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>62</i>
<i>León</i>	<i>38</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>38</i>
<i>Alava</i>	<i>15</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>15</i>
<i>Zaragoza</i>	<i>16</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>16</i>
<i>Vizcaya</i>	<i>10</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>10</i>
<i>Segovia</i>	<i>4</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>4</i>
<i>Ciudad Real</i>	<i>3</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>3</i>
<i>León</i>	<i>5</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>5</i>
<i>Cádiz</i>	<i>3</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>3</i>
<i>Huesca</i>	<i>4</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>4</i>
<i>Valladolid</i>	<i>8</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>8</i>
<i>París</i>	<i>4</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>4</i>
<i>Totales</i>	<i>377</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>377</i>

*Ormaiztegui 20 de Septiembre de 1886*  
*El Colaborador Director*  
*Miguel Albisu*  
*El Propietario*

*V.º B.º*  
*El alcalde*  
*San Martín de Alkanduz*

ESTABLECIMIENTO DE CUARTEL MINERAL DE  
 OREARTE  
 (GUIPUZCOA)

Estado de los enfermos concurrentes al mismo

ENFERMEDADES	Careces	Aliviados	Día resultado	Total	COGNICIONES
DE LA PIEL	67	36	5	107	
REUMATISMO	26	20		46	
SISTEMA NERVIOSO	15	5	2	22	
PARATUBERCULOSIS	177	23	3	203	
TUBERCULOSIS	4	4	2	10	
COLECCION Y VASOS		10		10	
ANEMIA	3	0		3	
INTOXICACIONES		0		0	
FIEBRILIDAD	5			5	

30 de SEPTIEMBRE de 1914

El Médico-Director

Miguel Albu

Comprova

39

izan zena. Eraikin berri honek azpiegitura modernoagoak eta sortzen ari ziren premia berrietara egokituagoak eskaini zizkion bainuetxeari. Urte hartan bi iturburu (*Los Baños* eta *El Castañar*) analisi kimiko zehatz bat ere egin zen. Aipatutako analisi horren bitartez, Manuel Sáenz Díez mediku jaunak, Unibertsitate Zentraleko kimikako katedradunak, egiaztatu ahal izan zuen *Ur beltza* izenez ezaguna izatea eragin zuen kolore ilun hori beste iturburu burdintsu batekin nahastearen ondorioz zuela, eta etenak iturburu batetik zetorkiola. Baina batez ere, *ur sufretsu hotz ferro-manganifero nitrogenatuak* omen ziren horien sendagarritasuna modu zientifiko batez egiaztatzeko balio izan zuen.

Miguel Albu Doktoarek, bainuetxeko zuzendari izan zen lehen medikuak, txosten luze bat argitaratu zuen 1873. urtean, eta bertan, ur horien gaitasun terapeutikoak aipatzen ziren. Gero, 1893. urtean, Fortunato Escribano zuzendari jaunak, 1886-1891 epealdiaren balantzeari buruzko

memoria berri bat argitaratu zuen, eta bertan, argitara emandako estatistika horren bitartez, pazienteen urteko mugimenduari, tratatutako gaixotasunei, sendatze maileri eta abarri buruzko hurbilpen bat jaso dezakegu. Era horretan ikus daiteke XIX. mendeko 80ko hamarraldiaren inguruan batez beste 450 pazienteak jasotzen zutela arreta bainuetxean, eta *eskrufilismo, erreumatismo, anemia, klorosi, neurosi, neuralgia, neoplastia, tuberkulosi, sifili* eta beste zenbait gaixotasun kroniko lokalizatu zeuzkaten pazienteak ziren nagusiki.

Trenbidea eta bainuetxea munda zabalduak bi leiho bilakatu ziren halako herri txiki batean. Langileak eta teknikariak iristea, lehenengo kasuan, eta pazienteak eta bisitariak iristea, bigarren kasuan, sekulako berrikuntza izan zen ormaiztiarren bizimodu lasaiarentzat, XIX. mendearen erdialdera arte nekazaritzatik eta abeltzaintzatik bizi izan baitziren nagusiki. Zangitu anaien publizitatean, bizimodu berriak eta ohitura berriak



40  
Publizitate-iragarkien faktura, 1877  
Factura de anuncios publicitarios, 1877

nuevas costumbres. Los *señoritos* de la capital posaban con sus sombreros y trajes de moda y de *sport*, muy del gusto de la época. Las mujeres lucían sus mejores galas y los niños sus trajes de marinero. Al menos así se dejaban ver en los reclamos publicitarios que recogían algunas revistas de la época, donde además de destacar la situación del balneario y las propiedades de las aguas, se destacaban las infraestructuras de un establecimiento muy completo.

*Con estación en la línea de Madrid á Irún. A 9 kilómetros después de Zumárraga y 47 antes de San Sebastián. Temporada oficial, 1.º de Junio á 30 de Septiembre. El establecimiento levántase junto al pueblo, al pié del viaducto y á poca distancia de la estación de la línea férrea. Contiene todas las dependencias propias de todo centro de curación y recreo y adecuadas á la vida del bañista; un elegante comedor de primera para cien personas, lujosamente decorado; otro particular para veinte, y otro de segunda capaz para treinta; espacioso salón de tertulia y baile, con piano; capilla; café; salón de lectura con periódicos de todas las opiniones y provincias, mesa de billar, mesas de juegos lícitos, etc., etc. Confort, aseo y trato esmeradísimo. Las habitaciones son anchurosas, reuniendo en su menaje la comodidad á la sencillez. Todas disfrutan de excelente ventilación y de magníficas vistas sobre el valle. En Ormaiztegui conciértase por modo admirable la*

*vida de sociedad con las expansiones propias del campo.*<sup>27</sup>

Hasta 1929 el balneario perteneció a la familia de Pedro Zangitu Bergaretxe. Ese mismo año fue vendido en doscientas quince mil pesetas a D. Juan Antonio Izuzkitza Albisu. Durante la Guerra Civil el establecimiento se convirtió en hospital militar, cerrando definitivamente sus puertas en 1964.

Arantxaxu Garmendia Lasa, aunque pertenece a una generación más joven y no vivió el momento de esplendor del balneario, ha sido una excelente observadora y testigo de la evolución de Ormaiztegui, del mundo empresarial al que ha estado estrechamente ligada por lazos familiares y de las estrechas relaciones sociales que se forjaron alrededor de esta localidad. Ha recogido una serie de datos e impresiones sobre la importancia que éste tuvo en la vida social de la localidad y ofrece un testimonio que aporta una percepción muy aproximada a lo que debió de ser en su momento.

*El balneario también tuvo su momento de auge en los años veinte. Era un establecimiento de categoría, dotado de cubertería de plata y vajilla de Limoge y con gente procedente de Madrid, Zaragoza... e incluso un antiguo alcalde madrileño, Francisco Illera<sup>28</sup>, murió justo allí, donde fue enterrado. Nuestro abuelo, José Mari Lasa, aún siendo una persona solitaria, tuvo mucha relación con él, ya que hacía las veces de chófer.*

*Entrevista realizada a  
Arantxaxu Garmendia.*

Por tanto, el balneario de Ormaiztegui constituyó desde las dos últimas décadas del siglo XIX un importante punto de atracción de turismo termal. Su puesta en marcha facilitó las relaciones sociales durante un periodo marcado por las grandes transformaciones de las que la localidad no quedaría al margen. ■



azaltzen zitzaizkigun erakargarri modura. Hiriburuko *señoritoak* beren kapeluekin eta modako jantziekin agertzen ziren, baita *sport* jantzian ere, boladan baitzegoen garai hartan. Emakumeek beren soinekorik onenak eta mutikoez beren marinel jantziak zeramatzen jantzita. Horrela, gutxienez, garai hartako zenbait aldizkaritako publizitate-irudietan ikusten hasi ginen, eta bainuetxearen kokapena eta uren gaitasunak nabarmentzeaz gain, establezimendu benetan osatu baten azpiegiturak azpimarratzen ziren.

Geltoki bat dauka Madrildik Irunera bitarteko linean, Zumarragatik 9 kilometrotara eta Donostia baino 47 lehenago. Denboraldi ofiziala, ekainaren 1etik irailaren 30era da. Herriatik hurbil dago, zubibidearen oinetan eta tren-geltokitik ez oso urrun. Sendabide eta aisialdiko edozein zentroren instalazioak ditu, bainuzalearen bizitzarako egokiak; lehen mailako jangela ehun lagunentzat, luxu handiz apaindua; beste bat be-reziagoa, hogeit lagunentzat, eta bigarren mailako beste bat hogeita hamarrentzat; solaserako eta dantzarako gela zabal, piano eta guzti; kapera; kafetegia; irakurketa-gela iritzi eta probintzia guztietako egunkariekin, billar-mahaia, legezko joko-mahaiak eta abar. Erosotasun, txukuntasun eta tratu ezin hobea. Logelak zabalak dira, eta bertako altzarietan, erosotasuna eta xumetasuna uztartzen dira. Denek aireztapen bikaina eta bista eder-rrak dituzte haranera. Ormaiztegin miresgarriki bat egiten dute gizarteko bizimoduak eta landa-inguruko lasaitasunak.<sup>27</sup>

1929 arte, Pedro Zangitu Bergaretxeren familiarena izan zen bainuetxea. Urte horretan bertan Juan Antonio Izuzkitza Albisuri saldu zitzaion berrehun eta hamabost mila pezetatan. Gerra Zibilean ospitale militar bilakatu zen bainuetxea, eta 1964. urtean betiko itxi zituen bere atek.

Arantxaxu Garmendia Lasa, belau-naldi gazteago batekoa izan arren eta

bainuetxearen unerik oparoenak bizi ez zituen arren, Ormaiztegi bilakae-raren, bertako enpresa-munduaren (familia-loturengatik oso gertutik bizi izan baitu) eta herri honen inguruan sortu ziren gizarte-harreman estuen aztertzaile eta lekuko ezin hobea dugu. Herriko gizarte-bizitzan izan zuen garrantziari buruzko zenbait datu eta iritzi jasotzen ditu, eta bere garaian izan zenari buruzko oso ikuspegi zehatza ematen duen lekukotza bat eskaintzen digu.

*Bainuetxe honek oparoaldi bat bizi izan zuen hogeiko hamarraldian. Kategoriatik establezimendua genuen, zilarrezko mahai-tresnez eta Limogesetik ekarritako baxeraz hornitua, eta Madrildik, Zaragozatik... etortzen zen jendea bertara, esate baterako, Madrilgo alkate izandakoa, Francisco Illera<sup>28</sup>, eta bertan hil eta hilobiratu zuten. Gure aitona, Jose Mari Lasak, pertsona bakartia izan arren, harreman handia izan zuen harekin, eta batzuetan txofertza-lanak ere egiten zituen harenean.*

Arantxaxu Garmendiari  
egindako elkarrizketa

Beraz, Ormaiztegi bainuetxea, XIX. mendeko azken bi hamarraldietatik aurrera, termetako turismoaren erakarpen-gune garrantzitsu bilakatu zen. Bainuetxea abian jartzeak erraztu egin zituen gizarte-harremanak, eta epealdi horretan izandako eraldaketa handiek ere bere eragina izan zuten Ormaiztegi herrian. ■



41  
Narciso Zangitu Insausti

42  
Bainuetxerako tresneria erostea, 1877  
Adquisición de menaje para el balneario, 1877





que en esta y dia de...  
 mistosamente la cuenta  
 uno en mi casa de  
 puedo tampoco ser  
 v. medicina present



de Seiscientos cincuenta y dos 7.  
 deberle a Sr. le sera entregada  
 de mas leguilla a Sr. hacemos tax  
 de nombrados por ambas. de  
 como mejor le parezca, haciendole  
 hora haye tomar...

**BALNEARIO DE ORMAIZTEGUI**  
 (GUIPUZCOA)



A UNA HORA DE SAN SEBASTIAN

A UNA HORA DE SAN SEBASTIAN

AGUAS SULFUROSAS  
 VARIEDAD FERRO-MANGANIFERAS



para un viaje de...  
 iminent de tener...



**BALNEARIO DE ORMAIZTEGUI**  
 GUIPUZCOA

- 1 Duche de parato
- 1 en repulido vertical
- 1 de dorsal y espaldas
- 1 de 5 llaves
- 1 de horizontal
- 1 Britana para la...
- 2 Pulverizadores
- 2 de ducha
- 1 Banta para...
- 1 para los espejos
- 1 silla y aparato
- 1 Bata de animal

A UNA HORA DE SAN SEBASTIAN



AGUAS  
SULFUROSAS CALCICAS  
FERROMANGANIFERAS  
NITROGENADAS FRIAS

DEL  
**Balneario  
de Ormaiztegui**  
(GUIPUZCOA)

TEMPORADA: DE 1 DE JULIO A 30 SEPTIEMBRE



**TARIFA DE AGUAS Y BAÑOS**

Por cada baño general con ropa	Ptas. 1,20
Por cada baño general sin ropa	• 1,00
Por una ducha corriente a la turca, helada, agua, etc.	• 1
Por cada ducha corriente escaldar, sulfuroso, etc.	• 1
Por cada sesión de pulverización directa	• 1
Por cada inhalación	• 1
Por una ducha ascendente en balnea	• 1,20
Por una ducha de asiento con tubo-masador	• 1,20
Por cada ducha articulada para caderas & gran presión	• 1,20
Por una ducha en columna, regadera o lluvia con botellas	• 1,20
Por una ducha dorsal	• 1
Por cada aplicación de chorro & ducha solamente	• 1,20
Por cada ducha circular con regadera ascendente	• 1,20
Por cada aplicación de la nebulización	• 1
Por el uso de agua en bebidas durante la temporada	• 2
Por cada botella de agua mineral con tapon	• 0,75
Por cada botella de agua mineral sin tapon	• 0,50

Los hidroterapias...  
**ISIDORO DARRIBET**  
 SAN SEBASTIÁN (GUIPÚZCOA)  
 Para Langueta Ormaiztegui D. de.  
 San Sebastián 5 mayo 1881

TUBOS ESTANADOS  
INFERIOR Y ESTERIORMENTE  
REAL PRIVILEGIO  
EN ESPAÑA

Precio por 100 Kilogramos	Totales
Puestas	Puestas
57	1886

HOJALATERIA, LAMPISTERIA, CRISTALERIA

**F.º DERNY**

San Gerónimo, 12, accesorio.



D. J. M. Mujica

San Sebastián 22 de Julio de 1872

por una llave p. fuente 157	26
id. dos id. de a dos aguas 117	40
id. una id. cuello de cone	25
	San Sebastián 22 de Julio de 1872

**BALNEARIO DE ORMAIZTEGUI**  
(GUIPÚZCOA)



A UNA HORA DE SAN SEBASTIÁN

AGUAS SULFUROSAS

### 1.2.2 EL VIADUCTO COMO EXPRESIÓN DEL PODER DE LA MODERNA INGENIERÍA

A finales del siglo XVIII las autoridades locales y provinciales de Gipuzkoa impulsaron la puesta en funcionamiento de comunicaciones terrestres adecuadas a las transformaciones que se estaban produciendo en la zona. La creciente actividad comercial y la urgencia de abastecimientos de productos básicos de subsistencias se impusieron a las graves dificultades que dibujaban la complicada orografía del territorio y consiguieron poner en marcha una adecuada red de infraestructuras.

*La Compañía de Ferrocarriles del Norte* explotaba el ferrocarril que recorría longitudinalmente la provincia de Gipuzkoa a través de la línea Madrid-Irun. Tal y como ha señalado el profesor Pedro Novo, la explotación de esta línea sería fundamental en su desarrollo industrial, al posibilitar la comunicación entre diferentes localidades guipuzcoanas, sobre todo teniendo en cuenta su enorme dispersión geográfica<sup>29</sup>. Únicamente algunas localidades del Urola como Azpeitia o Azkoitia, del valle del Deba,

como Arrasate u Oñati o la villa armera de Eibar, quedaron alejadas de esta línea del Norte.

Como ya se ha afirmado, las autoridades locales y provinciales fueron un elemento muy activo en este desarrollo. Algunos comisionados y diputados por Donostia y Tolosa, como los Sres. Lasala y Mariategi, se pusieron en contacto con la compañía concesionaria y propusieron un anticipo de fondos en las obras, facilitando la firma de un convenio entre ésta última y la Diputación, que fue suscrito en noviembre de 1857<sup>30</sup>. La provincia entregaría 25 millones de reales de vellón a cambio de que el servicio entre Irun y Ordizia entrase en servicio en un plazo de cuatro años, y pagaría una tercera parte del coste del tramo hasta Zumarraga si se ponía a continuación en explotación. La operación tendría una importancia decisiva, porque finalmente el tramo entre Irun y Zumarraga terminaría por constituirse en el eje principal del sistema ferroviario guipuzcoano, uno de los más densos de Europa<sup>31</sup>.

La construcción del ferrocarril del Norte, que debía enlazar Madrid y la frontera con el Bidasoa, había comenzado a realizarse en 1856 en Valladolid.

44



### 1.2.2 TRENZUBIA, INGENIARITZA MODERNOAREN BOTEREAREN ADIERAZPEN GISA

XVIII. mendearen amaiera aldera, Gipuzkoako herri eta probintzia honetako agintariek eskualdean gertatzen ari ziren eraldaketetara egokitutako lehorreko komunikabideak abian jartzea bultzatu zuten. Merkataritzaren geroz eta indar handiagoa eta biziraupenerako oinarritzko produktuez berehala hornitu beharra gailendu egin ziren lurraldearen orografia gorabeheratsuak berekin zituen eragozpen larrien gainera, eta azpiegitura-sare egoki bat abian jartzea lortu zuten.

*Compañía de Ferrocarriles del Norte* izenekoak ustiatzen zuen Gipuzkoako probintzia zeharkatzen zuen trena, Madril eta Irun arteko trenbidearen bidez. Pedro Novo irakasleak adierazi duen moduan, trenbide horren ustiapena funtsezkoa gertatuko zen bertako industriaren garapenean, Gipuzkoako herri desberdinen arteko komunikazioa ahalbidetu zuelako, batez ere bertako sakabanaketa geografikoa kontuan izanik<sup>29</sup>. Urolako zenbait herri, esate baterako Azpeitia edo Azkoitia, Deba bailarako beste batzuk,

hala nola Arrasate edo Oñati, edo Eibarko herria izan ziren Norteko Tren honetatik kanpo geratu ziren bakarrak.

Arestian aipatu den moduan, herriko eta probintziako agintariek asko lagundu zuten garapen horretan. Donostiako eta Tolosako mandatari eta diputatu batzuek, esaterako Lasala eta Mariategi jaunak, emakida hori zuen konpainiarekin harremanetan jarri ziren, eta obretarako fondoak aurrerapen bat proposatu zuten, azken horren eta Aldundiaren artean hitzarmen bat sinatzea ahalbidetuz, eta azkenik, 1857. urteko azaroan izenpetu zuten<sup>30</sup>. Probintziak 25 milioi erreal kuarto emango zituen Irun eta Ordizia arteko zerbitzua lau urteko epean hastearren truke, eta Zumarraga arteko tartearen kostuaren heren bat ordainduko zuen ustiapena horren ondoren hasten baldin bazen. Jarduera horrek sekulako garrantzia izan zuen, azkenean Irun eta Zumarraga arteko tartea Gipuzkoako trenbide-sistemaren ardatz nagusiaren barruan egin zelako, Europa osoan osatuenetako bat izanik<sup>31</sup>.

Madril eta Bidasoako muga lotu beharko zituen Norteko trenbidea 1856. urtean hasi ziren eraikitzen Valladoliden. Tolosa eta Donostia arteko obrak 1858ko ekainean hasi ziren.

45





46  
Zubia, línea elektrifikatu aurretik  
Viaducto antes de la electrificación de la línea

Las obras entre Tolosa y Donostia se iniciaron en junio de 1858. El 1 de septiembre de 1863 se puso en servicio el tramo entre la capital guipuzcoana y Beasain y el 15 de agosto de 1864 el rey consorte D. Francisco de Asís inauguró en Donostia la línea Madrid-París.<sup>32</sup>

La compleja orografía del país, y especialmente la del tramo guipuzcoano, obligó a un impresionante despliegue de obras e infraestructuras capaces de salvar, mediante túneles y viaductos, los importantes obstáculos que recorrerían finalmente el trazado de la línea férrea. Las dos obras más importantes y espectaculares en este sentido fueron el túnel de Oazurtza en Zegama (2,955 km) y el viaducto de Ormaiztegi.

Esta última obra sería destacada en algunas de las revistas más prestigiosas de la época como un ejemplo de la ingeniería ferroviaria. Sus 288,275 m de longitud y sus 34 m de altura se sostienen sobre cuatro pilares.

Originariamente estuvo constituido por una viga continua de cinco tramos apoyados en los estribos y cuatro pilas de sillería intermedia. Fue construido para una vía doble y las tres vigas principales son del tipo de *celosía múltiple*. Su construcción coincidió con el proceso de perfeccionamiento del acero laminado, que sirvió, mediante la aplicación de nuevos procesos técnicos, para ir sustituyendo los pesados y costosos puentes de sillería europeos y los entramados de madera americanos.

Las obras de la línea férrea comenzaron a buen ritmo, pero las dificultades orográficas entre Olazti y Beasain requerían de la participación de importantes empresas, capaces de asumir los elevados costes que suponían los enormes movimientos de tierra y la construcción de túneles y viaductos. La obra en este caso fue adjudicada a la empresa de construcciones *M.M. Ernest Gouin et Cie.*, que había finalizado la construcción del ferrocarril transalpino y que posteriormente participaría

1863ko irailaren 1ean Gipuzkoako hiriburua eta Beasain arteko tartea jarri zen zerbitzuan, eta 1864ko abuztuaren 15ean Asisko Francisco errege-erregentziak Madril-Paris linea inauguratu zuen Donostian.<sup>32</sup>

Herrialdearen orografia konplexua eta, bereziki, Gipuzkoako tartearena kontuan izanik, obra eta azpiegitura ugari egin behar izan zituzten, tunel eta zubien bitartez trenbidearen ibilbidean topatuko zituzten eragozpen handiak gainditu ahal izateko. Alde horretatik, garrantzi eta ikusgarritasun handieneko bi obra nagusiak Zegaman Oazurtzako tunela (2,955 km) eta Ormaiztegiako trenzubia izan ziren.

Azkeneko obra hori trenbide-ingeniaritzaren erakusgarri modura gorai-

patu zuten garai hartako aldizkari ospetsuenetako batzuek. Luzean dituen 288,275 m horiek eta altueran dituen beste 34 m horiek lau zutaberen gainean sustengatzen dira. Jatorrian, ostikoetan bermatutako bost tartez eta tarteko harlanduzko lau pilarez osatutako habe jarraitu bat zen. Bi errailetarako eraiki zen, eta hiru habe nagusiak sareta anizkoitz motakoak dira. Hain zuzen ere, altzairu ijeltua hobetzeko prozesua garatzen ari zen unean eraiki zen, eta prozesu tekniko berriak aplikatuz, Europako harlanduzko zubi astun eta garestiak eta Ameriketako zurezko egiturak ordezkatzen joateko.

Trenbidearen obrak erritmo onean egiten hasi ziren, baina Olazti eta Beasain arteko zailtasun orografikoak zirela eta, ezinbestekoa gertatu zen



47 Errege trenaren igarotze-ordutegia, 1864  
Horario de paso del tren real, 1864

en la espectacular obra del canal de Suez. Esta empresa empleó a cerca de diez mil personas entre las que cabe destacar un grupo de casi un millar de piemonteses.

*La construcción de los dos viaductos que exigía el trayecto, el del río Saleira en Otzaurte, con 120 mts. de longitud y 20 de altura, así como el de Ormaiztegi... fueron subcontratados a la empresa de construcciones metálicas Usines de Batignolles, sociedad vinculada tanto a los banqueros Periere (promotores del ferrocarril del Norte) como a Gouin et Cie. y en la que nunca trabajó el genio del hierro y del acero Gustave Eiffel. Siendo por entonces el jefe de proyectos de la casa Batignolles el señor Alejandro Lavalley, fue éste el responsable del proyecto del viaducto de Ormaiztegui...<sup>33</sup>*

El jefe responsable del viaducto de Ormaiztegi fue, por tanto, Alexander Lavalley, aunque en su momento, algunas publicaciones, por error, adjudicaron la autoría de la obra al propio Gustave Eiffel. A

lo largo de su historia la construcción ha superado diversas modificaciones. El acabado de la obra fue ya un tanto polémico, debido a algunos problemas surgidos con los túneles, que dieron lugar a diversos pleitos. Posteriormente, ya en el siglo XX, concretamente en 1909<sup>34</sup>, el puente se adaptó a la instalación de un doble vial, algo, por otra parte, ya previsto en el momento de su construcción. En 1929<sup>35</sup> la puesta en marcha de la instalación eléctrica obligó al montaje de la catenaria y las columnas de electrificación.

Pero sin duda alguna, fueron los dramáticos acontecimientos de la Guerra Civil los que dieron lugar a la situación más delicada para la construcción. Las tempranas caídas de Irun y Donostia los días 5 y 13 de septiembre de 1936 en manos de las tropas rebeldes, parecían anunciar una rápida evolución de la guerra en el norte. Con el fin de retrasar en lo posible el avance del ejército del general Mola, las fuerzas en retirada procedieron a la

48  
Trenbidea elektrifikatzea, 1929  
Electrificación de la línea férrea, 1929







49

enpresa garrantzitsuek parte hartzea, lur-mugimendu itzelek eta tunelak eta trenzubiak eraiki beharrak eragindako kostu handiei aurre egiteko gaitasuna zutenak. Obra hori *M.M. Ernest Gouin et Cie.* eraikuntza-enpresari esleitu zitzaion; enpresa horrek Alpeak zeharkatzen zituen trenbidearen eraikuntza amaitu berria zuen, eta aurrerago, Suezeko kanalaren obra itzelean parte hartuko zuen. Enpresa honetan hamar mila lagun inguru aritu ziren lanean, eta horien artetik Piemonteko mila lagun inguruko talde bat nabarmendu zen.

*Ibilbidea zela eta, bi tren-zubi eraiki behar izan ziren, Salera ibaiarena Otzaurten, luzean 120 m eta altueran 20 m, eta bestea, Ormaiztegikoa... eta lan horiek Usines de Batignolles izeneko eraikuntza metalikoen enpresari azpikontratatu zitzaizkion. Delako enpresa hori Periere bankariei (Norteko trenbidearen sustatzaileak) eta Gouin et Cie. enpresari lotua egon zen. Baina lan horietan ez zuen sekula parte hartu burdinaren eta altzairuaren mai-su izandako Gustave Eiffelek. Batig-*

*nolles enpresako proiektu-burua Alejandro Lavalley jauna zenez, bera izan genuen Ormaiztegiko tren-zubiaren proiektuaren arduraduna...<sup>33</sup>*

Ormaiztegiko zubiaren arduraduna, beraz, Alexander Lavalley izan zen, nahiz garai hartan zenbait argitalpenek, oker baten ondorioz, Gustave Eiffelena zela esan izan zuten. Bere historian, eraikuntza horrek hainbat aldaketa izan ditu. Obraren akaberak ere eztabaida bizia eragin zuen, tunelekin izandako arazo batzuen ondorioz, eta hala, zenbait auzi izan zituen. Geroago, XX. mendean, 1909. urtean<sup>34</sup> hain justu ere, zubi hori bi errail jartzeko moduan prestatu zen, nahiz hori, bestalde, eraiki zen une berean aurreikusia zegoen. 1929. urtean<sup>35</sup> instalazio elektrikoa jarri zenez gero, katenaria eta elektrifikazio-zutabeak muntatu behar izan ziren.

Baina zalantzarik gabe Gerra Zibilean izandako gertakari beldurgarriek sortu zuten eraikuntza honetan inoiz bizi izan zuen egoerarik larriena. 1936ko irailaren 5ean eta 13an Irun eta Donostia soldadu errebeldeen esku

50

*La Guerra en España* bildumako kromoa  
Cromo de la colección *La Guerra en España*



81

demolición del puente, derribando el 15 de septiembre el primer tramo del lado de Madrid y el día 16, el siguiente. La acción fue llevada a cabo por un grupo de *sopleteros* de la empresa *Altos Hornos de Vergara*, que serían posteriormente fusilados por el ejército golpista. El primer tramo quedó sobre la ladera y el segundo, apoyado sobre la primera pila por un lado y el otro extremo en el suelo, con una fuerte inclinación.

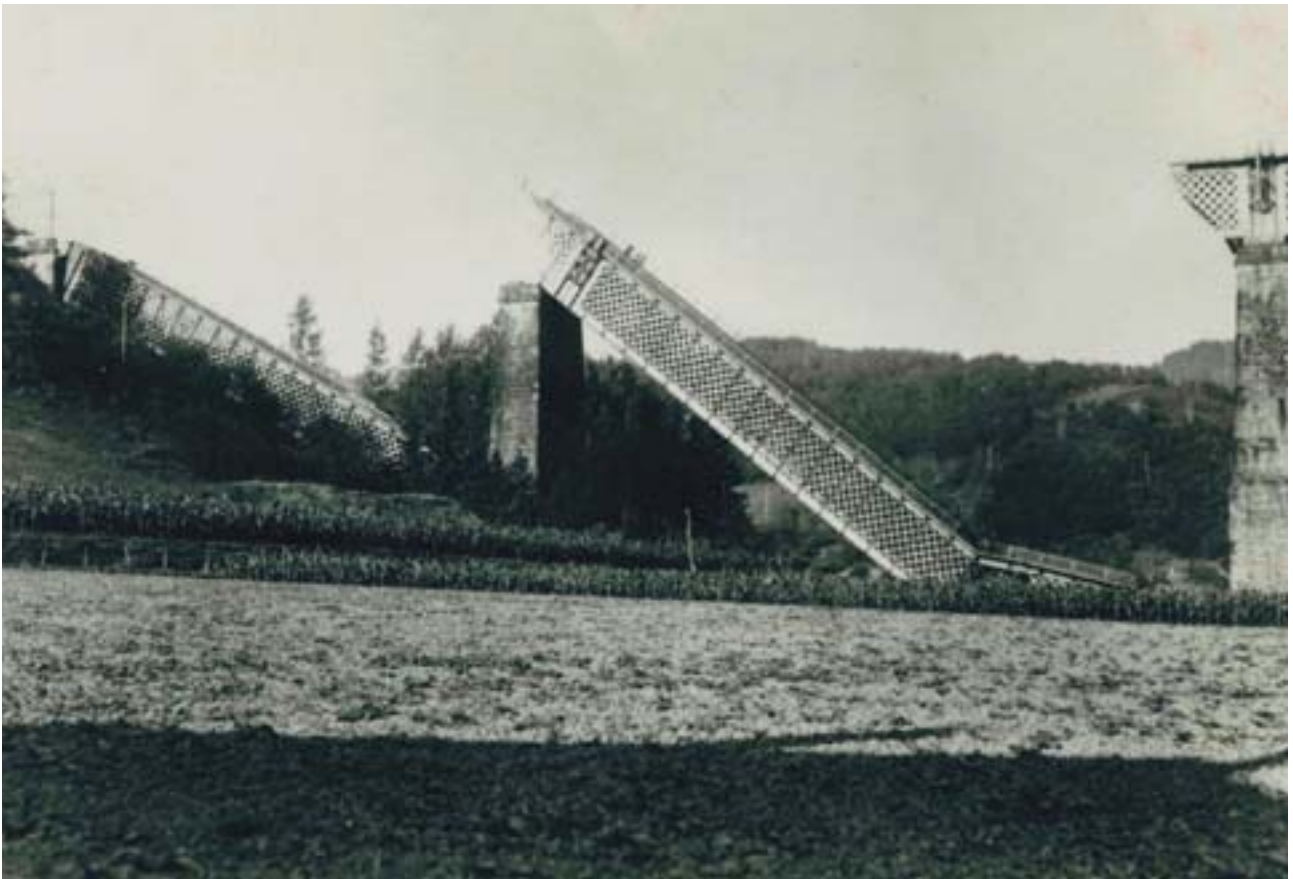
La reconstrucción de los destrozados provocados por el sabotaje constituyó un importante problema, pero las circunstancias de la guerra y la necesidad de recuperar las comunicaciones obligaron a acelerar los trabajos y abandonar otros proyectos alternativos, incliniéndose finalmente por la restitución de los tramos derribados<sup>36</sup>. Para ello, y ante la precariedad de materiales, se utilizaron los mismos tramos derribados del viaducto y, además, se encargó al almacén de

Valladolid de la *Compañía del Norte* la realización de 26 m de viga principal.

El 1 de enero se comenzó el montaje del tramo metálico por el lado de Madrid, que se realizó en cuatro trozos, para lo que fue necesaria la utilización de una grúa de 70 t de la *Compañía del Norte*. Para el montaje del resto del puente se utilizaron tramos especialmente preparados mediante voladizos sucesivos. Para ello se emplearon plumas especiales de 30 t, construidas en CAF.

Finalmente y tras el refuerzo de su estructura con cinco castilletes de hormigón en el centro de los vanos originales, y una primera inauguración provisional el 1 de febrero de 1937, la obra fue concluida con la instalación de los tramos de viga pendientes, en 1941. Toda la obra fue dirigida por los ingenieros de caminos, canales y puertos Santiago Corral, Ricardo Suárez Blanco y Francisco Fernández Conde. ■

51  
Zubia, 1936. urtean suntsitu ondoren  
Viaducto tras su destrucción en 1936



hain goiz erori izanak pentsarazi zuen oso azkar amaituko zela gerra iparraldean. Mola jeneralaren ejertzitoak aurrera egin zezala ahalik eta gehiena atzeratzearen, erretiradan zihozten indarrek zubia botatzeari ekin zioten, eta horrela, irailaren 15ean Madril aldeko lehen tarte bota zuten, eta hilaren 16an, hurrengo. Ekintza hori *Altos Hornos de Vergara* enpresako sopletelari talde batek egin zuen, baina gero ejertzito kolpistak erail egingo zituen. Lehen tarte mendebaldean geratu zen eta bigarrena, lehen pilarearen gainean bermaturik alde batetik, eta beste muturra lurrean, aldapa handiarekin.



52  
Flechas y Pelayos  
komikia, 1938  
Cómics Flechas y  
Pelayos, 1938

Sabotaje horrek eragindako kalteak konpontzea arazo larria izan zen, baina gerraren gorabeherak eta komunikazioa berrezarri behar izan lanak bizkortzera eta beste proiektu alternatibo batzuk abandonatzera eraman zituen, eta azkenik, lurrera botatuko bi tarte horiek berregitea erabaki zuten<sup>36</sup>. Horretarako, eta materialen urritasuna kontuan izanik, erabiltzen ez ziren beste trenzubi batzuetatik ekarritako egitura metalikoak erabili zituzten, eta *Norteko Konpainiaren* Valladolideko biltegiaren esku utzi zuten habe nagusiaren 26 m horiek egitea.

Urtarrilaren 1ean hasi ziren Madrilgo aldetik tarte metalikoa muntatzen, eta bi pusketan egin zuten; horretarako, *Norteko Konpainiaren* 70 t-ko garabi bat erabili behar izan zuten. Zubiaren gainerakoa muntatzeko, ondoz ondoko hegalean bidez bereziki prestatutako tarteak erabili zituzten. Horretarako, CAFen eraikitako 30 t-ko garabi-beso bereziak erabili zituzten.

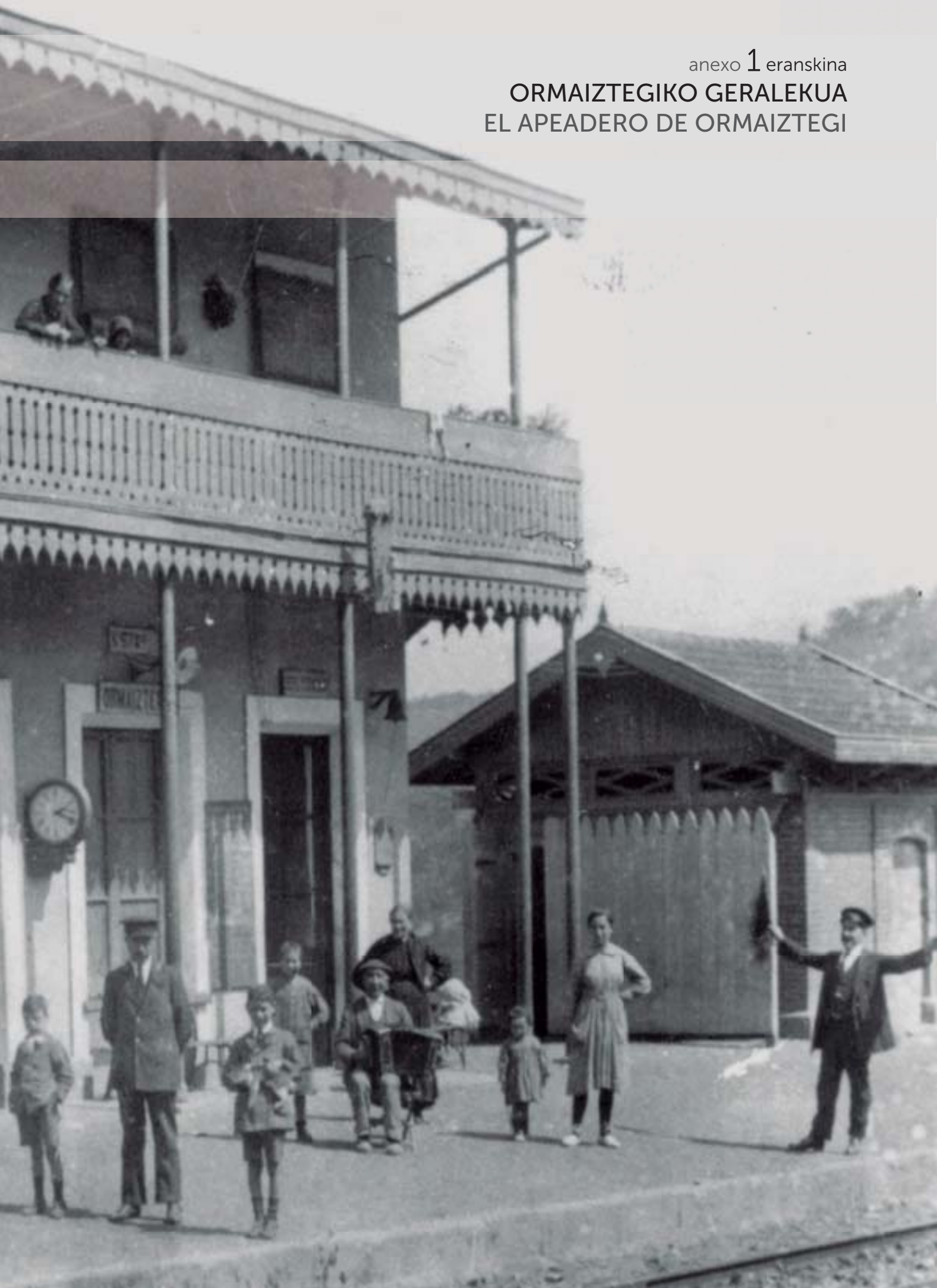
Azkenik, eta jatorrizko hutsarreen erdigunean hormigoizko bost gazteluxorekin haren egitura indartu ondoren, eta 1937ko otsailaren 1ean behin-behineko lehen inaugurazioa egin ondoren, 1941. urtean amaitu zuten obra hori, jartzeko falta ziren habe-zatiak instalatu zituztenean. Santiago Corral, Ricardo Suárez Blanco eta Francisco Fernández Conde bidez, ubide eta portuetako ingeniariak zuzendu zuten obra hori guztia. ■





anexo 1 eranskina

# ORMAIZTEGIKO GERALEKUA EL APEADERO DE ORMAIZTEGI



En Ormaiztegi en la segunda mitad del siglo XIX y en torno al proyecto de construcción del ferrocarril pocas cuestiones se debieron suscitar, al menos son muy escasas las referencias documentales existentes en el Archivo Municipal.

Siendo alcalde Ignacio Antonio de Kanpos, el 12 de marzo de 1863, el Ayuntamiento trata sobre el trazado del ferrocarril:

*...previo aviso que el Señor presidente pasó con el Alguacil como de costumbre, se reunió el Ayuntamiento juntamente con varios particulares de la misma villa, y estando así dijo el Señor presidente que con fecha siete del corriente mes recibió por dirección del Señor Gobernador civil de esta provincia el plano de via del Ferro-carril que pasa por esta citada villa juntamente con dos oficios que dicen: si la municipalidad, propietarios particulares ó algun otro tiene reclamación sobre la línea Ferrea, que se ponga al público anuncio, y al efecto se puso el día Ocho. Se les enteró á los particulares de todo lo que contenía el expresado plano, y se les previno que los que se creían en derecho á reclamar lo hicieran cada uno para sí con toda la claridad posible. Tambien se acordó comunicar á los Ayuntamientos de los pueblos inmediatos Mutiloa y Segura por si tenían alguna reclamación; y que todas las solicitudes se hicieran como estaba anunciado, antes del veinte y ocho del corriente mes, para que á su tiempo se dirijan al Señor Gobernador.*

La magnitud de las obras de construcción del ferrocarril, incluidas las propias del imponente viaducto, debieron alterar sustancialmente la vida de Ormaiztegi, sin embargo en el Archivo Municipal no ha quedado reflejo de tal circunstancia, a excepción de algunos incidentes de orden público ocasionados por operarios y trabajadores de origen francés, que dieron lugar a algunos procedimientos judiciales.

Sin embargo la defensa del mantenimiento de los accesos y pasos a caseríos y heredades nos ha dejado más información, tal y como se refleja en las siguientes actas:

Acta municipal de 11 de febrero de 1865

*...hizo presente el Presidente que habia asuntos urgentes de que tratar primero acerca del viaducto que existe en el camino para Segura é Idiazabal en donde habia un movimiento de tierras con cuyo motivo debia abrir la compañía del ferro-carril una alcantarilla y seria muy conducente el que se pasase un oficio atento al Sr. Gobernador suplicando se sirviese interceder con el Sr. Ingeniero Gefe para que hiciesen la alcantarilla ó paso de modo que pudiesen pasar carros y caballerías por dicho punto; así como existe en la parte de Ugarte; á lo que accedieron todos los Señores que componen este*

Ormaiztegin, XIX. mendearen bigarren erdian, trenbidea eraikitzeke proiektuaren inguruan eztabaida gutxi sortu bide zen, edo behinik behin, oso urriak dira Udal Artxibategian horri buruz dauden aipamenak.

Ignacio Antonio de Kanpos alkate zela, 1863ko martxoaren 12an, Udalak trenbidearen trazaketari buruzko gaia aztertu zuen:

Trenbidea eraikitzeke lanen handitasuna zela eta, tren-zubi ikaragarria eraikitzekeak ere barne, Ormaiztegiko bizimodua goitik behera aldatuko zen ziurrenik, baina halere, Udal Artxibategian ez da gorabehera horren berririk geratu, frantziar jatorriko zenbait langilek ordena publikoan eragin zituzten eta, ondorioz, zenbait auzi-prozedura sortu zituzten gertakari batzuk kenduta.

Nolanahi ere, baserrietara eta lur-sailetara joateko bide eta igarobideak mantentzeko defentsak informazio gehiago utzi zigun, ondorengo akteetan ikus dezakegun moduan:

1865eko otsailaren 11ko udal akta

*Ayuntamiento, añadiendo que si no hacia caso el Sr. Gobernador se acudiese al dicho Sr. Gefe directamente por ser de mucha utilidad para el público.*

Acta municipal de 2 de abril de 1867

1867ko apirilaren 2ko udal akta

*...estando así se presentaron varios vecinos de esta villa entre ellos Isidro Aguirrebengoa y Juan Baut<sup>a</sup> Ugalde, y expusieron que mediante á que parecia iba á quedar suprimido el paso a nivel que se hallaba sobre la via ferrea en el camino para las casas de Arizmendi y Areizabal y á los montes y heredades de otros vecinos y sustituido por el paso inferior cerca de Beorreta que á todas luces era inservible suplicaban al Ayuntamiento procurase en defensa de los intereses de sus administrados y para evitar las desgracias á que diera lugar el paso por debajo del terraplen, que se respetara el referido de nivel ó adoptar si esto no lo conseguia las conducentes medidas para la seguridad del tránsito por el camino que la Compañía quería establecer. El Ayuntamiento tomando en consideración lo expuesto les prometió hacer cuanto estubiese de su parte para conseguir el obgeto, ofreciendo el Alcalde en particular dirigirse al Sr. Gobernador dándole conocimiento del asunto y exponiendo á su alta consideración los males que así en intereses como por desgracias personales serían inevitables á establecer el tránsito por el repetido paso-inferior, y cuanto fuese conducente á obtener el resultado apetecido. ...y dijeron que no habiendo todavía habilitado la Compañía del ferro-carril del Norte los caminos para Segura y Mutiloa se oficiase á la Compañía á su pronta ejecución puesto que no podía el pueblo carecer por más tiempo de aquellas vías cuya apertura había reclamado tantísimas veces.*

Durante más de veinte años no se tienen noticias en torno al ferrocarril hasta que en 1886 el Ayuntamiento se interesa por las condiciones de los servicios ferroviarios en la estación de Beasain.

Hogei urte baino epe luzeago bastean ez da trenbideari buruzko berririk izango, baina 1886. urtean, Udalak bere ardua agertuko du Beasaingo geltokiko tren-zerbitzuen baldintzen inguruan.

Acta municipal de 4 de abril de 1886

1886ko apirilaren 4ko udal akta

*...manifestó que se había presentado una instancia firmada por varios vecinos de esta villa solicitando que se procure por todos los medios posibles el que el Almacén de pequeña Velocidad que la empresa de Ferro-carriles trata de construir en la Estación de Beasain, reuna todas las condiciones de capacidad y seguridad que la buena marcha del comercio que á la misma afluye, exige y que á Estaciones de aquella categoría corresponde; y en su vista y teniendo presente la Ley de Ferro-carriles de veinte y tres de Noviembre de mil ochocientos setenta y siete y Reglamento para su ejecución, acordó este Ayuntamiento por unanimidad gestiones de acuerdo con el Ayuntamiento de Beasain, cerca de las autoridades competentes, la consecución de dicho fin; y que á ese objeto se lo comunicara en atento oficio al Sr. Alcalde de la misma el acuerdo para que de comun conformidad obren en este asunto que á ambas villas interesa.*

Al año siguiente, en 1887, siendo alcalde de Ormaiztegi Serapio Mujika, se inician las gestiones para conseguir el establecimiento del apeadero en la villa. A la sazón son concejales: Pedro de Zangitu, Guillermo Arzelus, Pedro

Hurrengo urtean, 1887.ean, Ormaiztegi alkate Serapio Mujika zela, udalerrri honetan geraleku bat egin zedila erdiesteko kudeaketak hasi zituzten. Garai hartan hauek zeuden zinegotzi: Pedro de Zangitu, Guillermo



54  
Beasaingo geltokiko Norteko Ferrokarrileko langileak, XX. mendearen hasieran  
Empleados de los Ferrocarriles del Norte en la estación de Beasain, a principios del siglo XX

Ignacio Lasa, Marcos de Gerra y José M<sup>a</sup> Arzelus.

Arzelus, Pedro Ignacio Lasa, Marcos de Gerra eta Jose M<sup>a</sup> Arzelus.

Acta municipal de 14 de agosto de 1887

1887ko abuztuaren 14ko udal akta

*...Así bien se acordó presentar en Corporación al Sr. Ministro de Fomento en la estación de Beasain, a su paso para Madrid, para hacerle entrega de una solicitud firmada por los Sres. Alcaldes de esta villa y de las de Ichaso, Gabiria, Ezquioga, Cerain y Mutioloa, pidiendo el establecimiento de una Estación de Ferro-carril en esta villa de Ormaiztegui. En este estado se dio por terminada el acta y se levantó la sesión, firmando los Sres. Concejales que supieren de que yo el Secretario certifico.*

*Serapio Múgica, Pedro de Zanguitu, Guillermo Arcelus, Pedro Ignacio Lasa, Marcos de Guerra, José M<sup>a</sup> Arcelus y José Miguel Elcoro (Secretario)*

Acta municipal de 28 de agosto de 1887

1887ko abuztuaren 28ko udal akta

*...el Sr. Presidente manifestó que en unión del Síndico D. Guillermo Arcelus entregó al Señor Ministro de Fomento en la Estación de Beasain, á su paso para Madrid la instancia á que se refiere el acta del catorce de Agosto, habiendo sido las razones expuestas por dichos Sres. muy benevolamente escuchadas y prometido que haría cuanto le permitieran los reglamentos de la compañía...*

Ormaiztegi procuró el apoyo de los municipios limítrofes para el establecimiento del apeadero y si bien formalmente se obtuvo dicho apoyo, a la hora de contribuir económicamente se quedó sólo:

Ormaiztegi bere inguruko udalerrien laguntza lortzen ahalegindu zen bertan geralekua kokatu zezaten, eta nahiz formaz laguntza hori jaso zuen, diru-ekarpena egiteko orduan bakarrik gertatu zen:



Acta municipal de 4 de diciembre de 1887

1887ko abenduaren 4ko udal akta

*...Seguidamente dio cuenta de una comunicación firmada por los Sres. Alcaldes de Gabiria y Ezquioga manifestando que son noticiosos de que al visitar los Delegados de la Compañía del Norte y del Gobierno el punto donde ha de emplazarse la estación solicitada por estas villas y Dn. Pedro Zanguitu se han fijado del viaducto para abajo y suplican que se procure por todos los medios el que se establezca del viaducto para arriba por creer que así conviene mas á los intereses de las villas que solicitaron su establecimiento. Así bien dio cuenta de la contestación que á dichos Sres. les dio manifestando que esta villa considera dicha obra comun á todas las villas que firmaron su petición y que no tendria inconveniente en celebrar una reunión y oidas todas las opiniones adherirse á la mayoría para trabajar en la forma que se acuerde, siempre que estos trabajos no entorpezcan la gestión anterior, pero que el establecimiento de la Estación consideraba lo primordial y el punto lo secundario, añadiendo que esta villa no ha intervenido para nada en la designación del punto, porque no tenia interés en ello ni cree que la Compañía mirará en este asunto la comunidad de nuestros intereses y si solo los suyos. El Ayuntamiento aprobó por unanimidad dicha contestación y apoderó al Sr. Alcalde para que le representara en dicha reunión...*

Acta municipal de 11 de diciembre de 1887

1887ko abenduaren 11ko udal akta

*...Seguidamente se dio cuenta de la reunión verificada con los Señores representantes [de] los Ayuntamientos de Gabiria, Ezquioga, Ichaso y Cerain para tratar el punto donde debía emplazarse la Estación solicitada por estas villas al Ministerio de Fomento, habiéndose acordado por unanimidad no practicar diligencia alguna en este sentido y dejarlo a Merced de la compañía del Norte, por no ser de gran trascendencia para los intereses de estas villas el que se establezca en un punto ú otro y por no considerar probable, conseguir de la compañía ninguna concesión sobre el particular.*

Acta municipal de 29 de diciembre de 1887

1887ko abenduaren 29ko udal akta

*...El Sr. Presidente dio cuenta de una comunicación del Sr. Alcalde de Gabiria, manifestando haber dado cuenta á su Ayuntamiento de las conclusiones acordadas en la reunión celebrada en esta villa por los representantes de las villas que solicitaron la estación y á que se hace referencia en acta del once del corriente y añade que acordaron que las villas trabajen por si y á su cuenta el que se emplace esta en el punto favorito de cada villa ya que en la reunión hubo diversos pareceres acerca de la conveniencia del punto y no estaban todos conformes en que se estableciera del viaducto arriba. El Ayuntamiento quedó enterado de dicha comunicación.*

Acta municipal de 20 de mayo de 1888

1888ko maiatzaren 20ko udal akta

*...Seguidamente interrogado el Teniente Alcalde Sr. Zanguitu de la Comisión que se le confirió en acta del día seis sobre el apeadero, contestó que llegado á Madrid se personó en el domicilio del Diputado á Cortes Dn. Francisco Gorostidi quien para mejor enterarle del caso le presentó á las oficinas del Ministerio de Fomento donde se le enseñó la R.O. que está concebida en términos obligatorios para la Compañía pero previa presentación de planos y presupuestos. Dio cuenta el Sr. Presidente de la conferencia tenida por una Comisión de este Ayuntamiento con el Sr. Jefe de Sección de la linea, á instancias de este, en la cual preguntó dicho Sr. Jefe si las villas que solicitaron el establecimiento del apeadero al Ministerio de Fomento estaban dispuestas á abonar las cuatro mil setecientas pesetas á que asciende el presupuesto de gastos de dicha obra, contestándole que tratándose de una cantidad tan importante no podía esta villa com-*

*prometerse á abonarle por si sola, sin contar con el concurso de las demas solicitantes y que se reservaba contestarle hasta conferenciar con los representantes de dichas villas de Cerain, Ezquioga, Ichaso, Mutiloa y Gabiria. Celebrada la conferencia resultó que ninguna de ellas estaba dispuesta á contribuir con metalico á su realización, algunas, porque nada ganan con ello y solo firmaron por compañerismo la solicitud, y otras porque no cuentan con recursos para ello. En vista de esto y de la imposibilidad en que se encuentra este Municipio de poder contribuir á la realización de dicho proyecto á pesar de reconocer su gran utilidad para la villa, por carecer de recursos para cubrir sus atenciones perentorias, se acordó abrir una suscripción entre los vecinos y hacer un llamamiento á los generosos sentimientos de los hijos ausentes de la misma y ver de conseguir de la Compañía de Ferro-carriles el que se establezca el apeadero con el producto de dicha suscripción. A este propósito quedó el Sr. Presidente encargado de congregar á los vecinos y escribir á los hijos ausentes de la villa comunicándoles la importancia de dicha obra.*

En 1888 se resolvió favorablemente el establecimiento del apeadero en Ormaiztegi.

1888. urtean geralekua Ormaiztegin jartzearen aldeko ebazpena eman zuten.

Acta municipal de 6 de mayo de 1888

1888ko maiatzaren 6ko udal akta

*...El Sr. Presidente dio cuenta de una carta del Sr. Diputado á Cortes Dn. Francisco Gorostidi incluyendo otra de Dn. Antonio Borregon Jefe de la División de Ferrocarriles del Norte comunicando que el Sr. Ministro de Fomento ha dado una R.O. autorizando á la Compañía del Norte á establecer un apeadero en esta villa entre los*

55



*Kils. 574 y 575. Enterado el Ayuntamiento con viva satisfacción del feliz resultado obtenido en este asunto, debido en su mayor parte á las activas y continuas gestiones practicadas por el mencionado Sr. Gorostidi se acordó renovarle la inmensa gratitud con que este Ayuntamiento ha visto su poderosa y eficaz cooperación y preguntarle si dicha R.O., cuyos términos se ignoran todavía por no haberse publicado en la Gaceta, autoriza solamente ú obliga á la Compañía al emplazamiento de dicho apeadero y como el Teniente de Alcalde Dn. Pedro Zanguitu hiciera presente que pasa á Madrid esta semana por otros asuntos y se ofreciera á desempeñar personalmente esta Comisión, se accedió á ello, agradeciéndole su concurso y se le confirió el encargo de enterarse del caso personalmente cerca del mencionado Sr. Gorostidi.*

El año siguiente, en 1889, tras resolver exitosamente la financiación de la aportación que debía realizar Ormaiztegi, dan inicio las obras de construcción del apeadero.

Hurrengo urtean, 1889. urtean, Ormaiztegi egin beharreko diru-ekarpenaren finantziazioa ongi bideratu ondoren, hasiera eman zitzaizen geralekua eraikitzeko obrei.

Acta municipal de 9 de junio de 1889

1889ko ekainaren 9ko udal akta

*...Seguidamente se dio lectura á dos cartas del Diputado á Cortes por Zumaya Dn. Francisco Gorostidi en la primera de las cuales participa que el expediente del apeadero de esta villa ha sido aprobado por la Junta Consultiva de Caminos y Canales y que esta misma semana se pondrá á la firma del Sr. Ministro de Fomento en Aranjuez, siendo casi seguro que esté terminado para el 15 de julio próximo; y en la otra remite una carta del Sr. Conde de Sn. Bernardo Director de Obras Públicas en la que dicho Sr. Conde le manifiesta que ha ordenado al Jefe de Negociado correspondiente que le presente cuanto antes á la firma el referido expediente para procurar activarlo y abrir al público dicho apeadero para el 1º de Julio. El Ayuntamiento acordó por unanimidad reiterarle al Sr. Gorostidi la profunda consideración y agradecimiento á que se ha hecho acreedor por sus activas gestiones y marcado interés que por esta villa demuestra y darle un voto de gracias, rogándole de paso que no deje dicho asunto de la mano hasta su terminación completa...*

Acta municipal de 1 de septiembre de 1889

1889ko irailaren 1eko udal akta

*...Así bien dio cuenta de una comunicación del sobrestante de la vía Sr. Perez, participando que según le notificaban de las oficinas de San Sebastián se hallaba la Compañía de los ferro-carriles que representaba, autorizada para construir el apeadero de esta villa y pregunta para cuando podrán entregarse las dos mil pesetas que la villa ofreció al comenzar las gestiones para el emplazamiento del mismo. Hizo presente el Sr. Presidente que siendo las dos mil pesetas ofrecidas á la Compañía del Norte, producto de una suscripción particular entre los hijos, presentes y ausentes, de esta villa, se había participado á todos los suscritores tan satisfactoria noticia y la conveniencia de que sin demora entregaren las cantidades con que se suscribieron, para hacer entrega de la suma convenida al Sr. Jefe de la Estación de Beasain y manifestó la confianza que poseía de que responderían todos al llamamiento que se les hacia y de que dentro de muy pocos días podría reunir la suma total convenida. El Ayuntamiento quedó enterado.*

Acta municipal de 15 de septiembre de 1889

1889ko irailaren 15eko udal akta

*...El Sr. Presidente dio cuenta de haber entregado en union del Secretario de este Municipio Dn. Juan Otaño en la Estación de Beasain, al Sr. Jefe de la misma, con fecha 11 del corriente, según recibo que exhibe, las dos mil pesetas á que se hace referencia en*

*acta de primero del corriente, pudiéndose con tal motivo considerar como un hecho el emplazamiento del apeadero en esta villa. Así bien manifestó que puso al público la lista de los suscritores que han contribuido á realizar tan importante mejora y la copia del recibo entregado por el Sr. Jefe de la estación de Beasain, para satisfacción del vecindario, de todo lo cual se enteró el Ayuntamiento con verdadera complacencia.*

Acta municipal de 6 de octubre de 1889

1889ko urriaren 6ko udal akta

*...El Sr. Presidente dijo que tenia la satisfacción de participar á la Corporación, que el primero de Octubre se descargaron en esta villa los materiales necesarios para la construcción del andén y la caseta que han de componer el apeadero, habiendo el mismo día dado comienzo las obras de desmonte en el punto en que aquella ha de emplazarse. El Ayuntamiento se enteró con agrado de esta nueva y acordó que conste en acta.*

Acta municipal de 22 de diciembre de 1889

1889ko abenduaren 22ko udal akta

*...El Sr. Presidente hizo presente á la Corporación que habiéndose llevado á feliz término el emplazamiento del apeadero en esta villa, cuyas obras tocaban á su fin, era muy probable que en breve se abriera al servicio público, dejando así ultimado uno de los objetos que con mas empeño se habia propuesto este Ayuntamiento en beneficio de los intereses generales del vecindario.*

*Recordó la parte activa que para su consecución ha tomado desde un principio el Diputado a Córtes por el Distrito de Zumaya Señor Dn. Francisco de Gorostidi á cuyas valiosas gestiones en Madrid se debe exclusivamente la realización de tan importante proyecto y dejó ver la deuda de gratitud que para con el tenia contraida esta Corporación, así como la obligación en que se encontraba de mostrar su agradecimiento oficialmente, adoptando para ello la forma que estimare mas conveniente.*

*Abundando los Señores Concejales en la misma opinión y discutido el punto se acordó por unanimidad*

*1º Darle un voto de gracias por haber interpuesto su valiosa cooperación en apoyo de los deseos de esta Corporación Municipal.*

*2º Que con todos los documentos referentes al Apeadero se forme un libro cuidadosamente encuadrado incluyendo en él toda la correspondencia habida con dicho Señor Francisco de Gorostidi y que dicho libro se archive en esta Secretaría para que conste en todo tiempo la participación tomada en él por dicho Señor.*

*3º Que se provea la mencionado Señor Diputado de una copia certificada de esta acta en papel vitela en testimonio á que se ha hecho acreedor y como una pequeña muestra de lo mucho que le debe este vecindario.*

La diligencia con que el Ayuntamiento resolvió la financiación de su aportación, a través de la suscripción promovida, da idea de la penosa situación económico-financiera de la Corporación y de la importancia y trascendencia que otorgó aquel Ayuntamiento al establecimiento del apeadero.

Conseguido el apeadero, se hace necesario proceder a la construcción del camino de acceso al mismo y a pesar de la negativa de Diputación, el Ayuntamiento no cejó en su empeño.

Udalak, sustatutako harpidetzaren bitartez, bere ekarpenaren finantziazioa bideratzeko erakutsitako azkartasunak argi uzten du Udalbatzaren egoera ekonomiko eta finantzarioa zeinen une tamalgarrian zegoen, eta halaber, Udal hark geralekua bertan jartzeari eman zion garrantzia eta oihartzuna.

Geralekua erdietsi ondoren, beharrezkoa bihurtu zen bertara joateko bidea eraikitzeari ekitea, eta Aldundiaren partetik ezezkua jaso arren, Udalak ez zuen amore eman.

88

Presidente En la villa de Ormaiztegui a veinte y dos de  
D. Domingo Ugarrata Alvaro de mil ochocientos ochenta y nueve  
Concejales reunido el Ayuntamiento en sesion ordinaria  
D. Serafín Múzica via bajo la Presidencia del Sr. Alcalde D. D.  
D. Pedro José de Larrea unido Ugarrata y abierta la sesion, se apor-  
D. José Benito Aldasoro bó el acta de la anterior. El Sr. Presidente  
D. José Manuel Trismandi manifestó que en cumplimiento del acuerdo  
D. José Manuel Trismandi de la sesion anterior una Comision de este  
Ayuntamiento en union con D. Narciso  
Languita y D. Casiano Múzica examina-  
ron los puntos á que en el acta se hace  
referencia, sin que de su reconocimiento haya  
resultado ningun inconveniente que no se  
hubiere previsto. Asi bien tuvo presente  
que D. Narciso Languita manifestó en  
aquel acto como un proyecto realizable  
en su dia, la apertura de una carretera  
arrancando por el puente de este lado del  
Establecimiento y siguiendo por debajo  
del viaducto y faldeando por debajo  
del cementerio fuera á pasar al Luis-  
mo Alvarado. El Ayuntamiento en  
atencion á que cualquiera de los tres pro-  
yectos antedichos necesita para su reali-  
zacion de la autorizacion de la Compañia,  
por tener que atravesar terrenos de la mis-  
ma, acordó autorizar al Sr. Presidente  
para que poniéndose de acuerdo con la  
misma sea si se puede ó no obtener  
la debida autorizacion.

Con lo que se dio por terminado el acta y firmen  
lo que cupiere de que yo el Secretario certifico

Domingo Ugarrata Pedro José Larrea

José Benito Aldasoro José Manuel Trismandi  
El Secretario Serafín Múzica  
Juan María

Acta municipal de 25 de enero de 1890

1890eko urtarrilaren 25eko udal akta

*...Acto continuo el Señor Presidente manifestó la necesidad de solicitar á la Excelentísima Diputación Provincial la apertura de un camino que enlace el apeadero con la Carretera general, para las próximas sesiones de Febrero y se acordó por unanimidad que así se haga....*

Acta municipal de 16 de marzo de 1890

1890eko martxoaren 16ko udal akta

*...El Sr. Presidente manifestó que hallándose terminadas las obras del Apeadero emplazado en esta villa desde Diciembre último, no se abre sin embargo al servicio público por carecer de camino que dé acceso á dicho punto y significó la necesidad en que se estaba de tomar una resolución que diera por resultado la pronta apertura del camino, para que la villa pueda cuanto antes empezar el disfrute de los beneficios, que ella le ha de reportar. Abundando todos los Concejales en la misma opinión, se trató de abrir un sendero provisional cuyo coste fuera compatible con la angustiosa situación porque atraviesa el erario Municipal y al efecto se estudiaron los dos proyectos siguientes: El primero partiendo del mismo Apeadero y bajando por la ladera del terraplen que se halla pegante, á salir al camino de la casería Sagastizar, cerca de la alcantarilla. El segundo partiendo por delante de la Casa Zamora-berria, en el paso que hay cerca de la llamada Cantina, y siguiendo por el camino actual, á salir al extremo del viaducto para luego continuar por la vía hasta el Apeadero . En este estado el asunto, antes de tomar acuerdo, se consideró conveniente oír la opinión de los, propietarios del Establecimiento Balneario, como interesados particularmente en este asunto y convocados al efecto se personó Dn. Ramón Zanguitu a quien después de enterarle de los proyectos antecedentes se le pidió su opinión y contestó que ellos nada habían decidido sobre el particular y que para abrir provisionalmente no le parecía mal los dos proyectos referidos. En su vista se acordó por unanimidad que pase mañana una Comisión de este Ayuntamiento y un representante del establecimiento á reconocer sobre el terreno las dificultades que puedan oponerse á su realización, en union del Maestro de Obras Dn. Casiano Zufria.*

El entusiasmo vertido en la elaboración del programa de celebraciones para la inauguración del apeadero, refleja, una vez más, la importancia de este servicio para Ormaiztegi.

Geralekuaren inaugurazio-ekitaldirako ospakizunen programa prestatzean agertutako gogo biziak, berriro ere, zerbitzu horrek Ormaiztegiarentzat zuen garrantzia islatzen du.

Acta municipal de 30 de abril de 1890

1890eko apirilaren 30eko udal akta

*...El Sr. Presidente manifestó que tenia la satisfacción de participar á la Corporación Municipal que según aviso oficial que habia recibido de la Compañía del ferro-carril del Norte el primero de Mayo se abriría al público el Apeadero de esta villa, donde se expenderían billetes para todas las estaciones con derecho á facturar equipage. El Ayuntamiento se enteró con gusto de tan fausta nueva y se trató de conmemorar el suceso de la mejor manera posible tomándose por unanimidad los acuerdos siguientes:*

- 1º Que se engalane el edificio del apeadero y el anden con banderas y gallardetes y se disparen cohetes por cuenta del Municipio.*
- 2º Que el primer tren que será á las siete de la mañana se inaugure marchando en él hasta Beasain y volviendo en el segundo que será á las diez y que desde aquella estación se le expida un telegrama á Madrid á Dn Francisco Gorostidi Diputado á Córtes por Zumaya notificándole el hecho y repitiéndole las gracias por la participación que tomó en la consecucion de esta importante mejora.*

*3º Que se celebre un banquete al que se invitará á todos los vecinos que quieran tomar parte, siendo de su peculio el coste del mismo, excepto el Jefe y demás empleados de la Compañía que asistan, los cuales serán invitados y abonado su gasto por el resto de los comensales.*

*4º Que por cuenta del Municipio se reparta en la plaza pública un pellejo de vino entre los vecinos con el objeto de que todas las clases puedan tomar parte en la alegría que debe reinar en la villa el día en que se realiza uno de los acontecimientos mas importantes para mayor prosperidad y desarrollo.*

Acta municipal de 3 de mayo de 1890

1890eko maiatzaren 3ko udal akta

*...El Sr. Presidente dio cuenta de haberse cumplido en todas sus partes los festejos acordados en la sesion anterior así como el voto de gracias á Dn. Francisco Gorostidi quien contestó con otro dándo la enhorabuena al Municipio por haber realizado lo que por algunos años ha constituido los deseos de la villa y agradeciendo el recuerdo que se le ha tributado.*

*Asi bien dio cuenta de la parte que todo el vecindario tomó en la fiesta sin que ningun incidente desagradable viniera á turbar la alegría general.*

*Hallandose todavía sin terminar los trabajos del camino al Apeadero por las continuas lluvias que impiden el movimiento de tierras que se hace necesario para su apertura en regulares condiciones, se acordó que se aprovechen todos los momentos en que el tiempo lo permita para su extracción procurando entrar el mayor número posible de peones en auzo lan.*

El camino de acceso al apeadero o estación, como muchas veces refieren las actas municipales, fue objeto de gran preocupación y ocupación para el Ayuntamiento. La negativa de Diputación a hacerse cargo del gasto que representa la apertura de un acceso en debidas condiciones y la penosa situación de las arcas municipales, hicieron optar al Ayuntamiento por un acceso, seguramente, bastante precario que no dejará de plantear problemas.

De hecho, el primer acceso al apeadero se ejecutó por prestación personal *auzolan*, así como su posterior mantenimiento, lo que viene a confirmar la escasa o nula capacidad de inversión que en aquel tiempo contaba el Ayuntamiento de Ormaiztegi.

Geraleku edo geltokira zihoan bideak, udal batzarraren aktek sarritan aipatzen duten moduan, kezka handia eta lana dakarkio Udalari. Irispide bat behar bezala irekitzeak berekin zeukan gastua bere gain hartzeko Aldundiaren ezezkoa eta udal kutxen egoera *tamalgarria* ikusita, Udalak badaezpadako irispide baten aldeko jarrera hartu zuen ziu-rrenik, eta horrek arazo ugari eragin zituen.

Izan ere, geralekura zihoan lehen irispidea ekarpen pertsonalen bidez egin zen, auzolanean, baita horren mantentze-lanak ere, eta horrek garbi adierazten du Ormaiztegiako Udalak garai hartan zuen inbertsio-gaitasun eskasa edo ia hutsaren parekoa.

Acta municipal de 10 de mayo de 1890

1890eko maiatzaren 10eko udal akta

*...El Señor Presidente dio cuenta de los trabajos realizados en el camino del apeadero y de los peones que en él habian tomado parte hasta la fecha y se acordó que continuasen los trabajos en la misma forma, convocando á los vecinos por medio del alguacil á que continuen el auzolan cuando les toque el turno y suministrándoles la ración de pan y vino que es de costumbre. Así bien se acordó que se cierre el camino por ambos lados con*

*alambre por ser más barato y duradero que la estacada y que se encarguen trescientos metros del mismo y las ramas de castaño necesarios para su sostenimiento á fin de que se proceda á su colocación cuando se ultimen los demás trabajos*

*Tambien se acordó que se traiga una carretada de losa ordinaria de Villafranca (Isasondo) para caños y las losas necesarias para la construcción de la escalera que se ha proyectado á fin de disminuir la pendiente del camino, á la entrada del apeadero, y que para levantar el murallón de sostenimiento que necesita dicha escalera se pida la piedra á la Compañía siendo de la villa la mano de obra, ya que el mismo entra también en parte en terrenos de la Compañía y terreno tomado por la villa.*

Acta municipal de 19 de junio de 1890

1890eko ekainaren 19ko udal akta

*...El Señor Presidente dio cuenta del estado en que se encontraba el camino de la estación cuyos trabajos tocaban á su fin. Concluida la escalera de entrada en el anden así como el movimiento de tierras, se había procedido á empedrar el piso y solo faltaba la colocación de los postes y alambre cuya operación se terminara dentro de breves dias por hallarse el material preparado.*

Acta municipal de 18 de octubre de 1890

1890eko urriaren 18ko udal akta

*...El Sr. Presidente puso de manifiesto las facturas presentadas por los que allegaron materiales para la construcción del camino de la estación, las que examinadas detenidamente fueron aprobadas, ascendiendo su importe total, incluso lo que debe abonársele al colono de Beorreta Ramón Zufiaurre á la cantidad de 305 pesetas y 50 céntimos.*

*Se acordó que dicha cuenta se incluya detalladamente en la relación general de deudas que se está formando, especificando todas las partidas, y que á dicho expediente se unan todos los justificantes de la misma.*

Acta municipal de 30 de mayo de 1891

1891ko maiatzaren 30eko udal akta

*...El Sr. Presidente dio cuenta del mal estado en que se encuentra el camino de la estación por pequeños desprendimientos de tierra habidos durante el invierno en sus taludes, así como de la conveniencia de limpiar otros puntos en la calle como la delantera de la escuela, Albóndiga, Matadero, etc. Antes de que empiece la afluencia de los bañistas y se acordó que inmediatamente se proceda en auzolan ó sea por prestación personal á curiosear los indicados puntos y otros que lo necesiten.*

Acta municipal de 21 de abril de 1892

1892ko apirilaren 21eko udal akta

*...Seguidamente se acordó que para el Martes próximo se llame á los vecinos que correspondan para que en prestación personal se arregle el camino á la Estación y se les dé á los trabajadores el rancho acostumbrado.*

Acta municipal de 25 de febrero de 1893

1893ko otsailaren 25eko udal akta

*...El Señor Presidente manifestó se le habían acercado algunas personas en queja del lamentable estado en que se hallaba el camino á la estación, hallándose intransitable por los barrizales que se habían formado: En su virtud acordó el Ayuntamiento que por el Alguacil se les llamara á los vecinos que les correspondían para que en prestación personal procedieran á la brevedad posible al arreglo de dicho camino.*



El Ayuntamiento tenía razón, el apeadero abrió para Ormaiztegi una nueva etapa, facilitando a sus habitantes las comunicaciones con el exterior, lo que, sin duda, debió favorecer el desarrollo de comerciantes y artesanos, verdaderos embriones de las industrias actuales.

Por poner en cifras esta historia, vemos que el presupuesto de construcción del apeadero ascendió a 4.500 pesetas; que la aportación municipal se fijó en 2.000 pesetas; que el coste del primer camino ascendió a 305,50 pesetas; que el primer año de funcionamiento el apeadero facturó 7.550 pesetas y el segundo 8.625,25 pesetas. Y para tener un elemento de comparación observemos que el presupuesto municipal de 1889 ascendió a 7.799,71 pesetas, de las cuales 4.321,71 fueron financiadas por reparación vecinal.

Udalak arrazoi zuen; geralekuak aro berri bat zabaldu zuen Ormaiztegiarentzat, kanpoaldearekin komunikazioak erraztu zizkien bertako biztanleei, eta horrek, zalantzarik gabe, merkatarien eta artisauen garapena bultzatuko zuen, egungo industrien aitzindari bihurtuz.

Historia hau kopuru batzuen bidez azaltzearen, esan dezakegu geralekua eraikitze aurrekontua 4.500 pezeta izan zela; udalaren ekarpena 2.000 pezetatan finkatu zen; lehenengo bidearen kostua 305,50 pezetakoa izan zen; geralekua funtzionatzen hasi eta lehen urtean 7.550 pezeta fakturatu zituen eta bigarren urtean 8.625,25 pezeta. Eta konparaketarako elementu bat edukitzeko, jakin dezagun 1889. urteko udal aurrekontua 7.799,71 pezetakoa izan zela, eta horietatik 4.321,71 auzotarren banaketa-bidez finantzatu zirela.

57  
Bainuetxeko bezeroak  
Ormaiztegiako geralekuan  
Clientes del balneario en el  
apeadero de Ormaiztegi



Acta municipal de 2 de mayo de 1891

1891ko maiatzaren 2ko udal akta

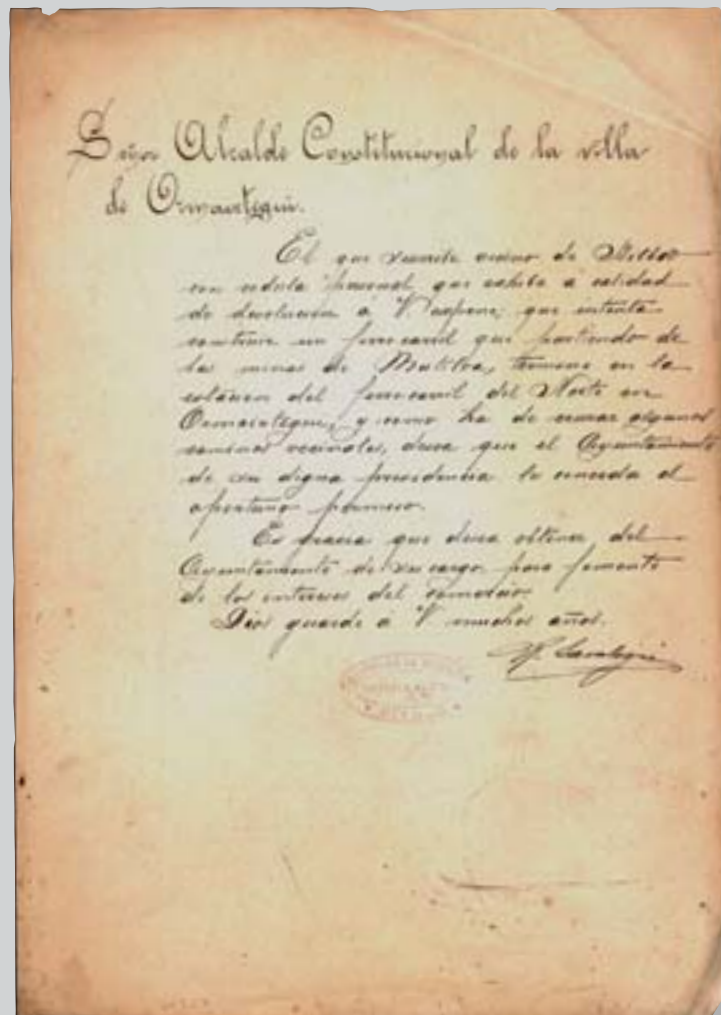
...A continuación el Señor Presidente dio cuenta de la recaudación obtenida por la Compañía en el Apeadero de la villa desde el 1º de Mayo del año último en que se inauguró hasta el día de ayer que importa 7.550 pesetas y se acordó que conste como dato curioso para el porvenir...

Acta municipal de 11 de junio de 1892

1892ko ekainaren 11ko udal akta

...El Señor Presidente manifestó que según le había participado el Jefe del Apeadero de esta villa, se había concedido la gracia de poder facturar mercancías en gran velocidad. En su virtud el Ayuntamiento acordó que se comunique á la Excm. Comisión Provincial para su gobierno.

Igualmente manifestó el Señor Presidente que de la nota suministrada por el Señor Jefe del Apeadero de esta villa D. Carlos Artaza resultaba que durante un año á contar de Mayo del año pasado hasta Mayo del corriente habia ingresado en la Caja de la Compañía del ferro-carril por la expedición de billetes de viajeros la cantidad de Pesetas 8.625, 25 céntimos. El Ayuntamiento acordó hacer constar en acta como una curiosidad para los tiempos venideros.



58  
Compañía Minera de Mutiloa Ormaiztegui  
Udalari egindako eskaera, meategiko trenbidea  
eraikitzeko xedez auzo-bideak  
gurutzatu ahal izateko  
Solicitud de la Compañía Minera de Mutiloa  
al Ayuntamiento de Ormaiztegi para cruzar  
caminos vecinales para la construcción  
del ferrocarril minero

El establecimiento del apeadero trajo consigo otras ocasiones y oportunidades que el Ayuntamiento acoge con verdadero interés, como es el caso de la construcción de un apartadero.

Geralekua bertan kokatzeak beste aukera eta abagune berri batzuk ekarri zituen, eta Udalak gogo biziz hartu zituen, esate baterako bazterbide bat eraikitzea.

Acta municipal de 26 de abril de 1890

1890ko apirilaren 26ko udal akta

*El Sr. Presidente manifestó que según le habían asegurado los empleados de la Compañía de ferrocarriles del Norte que tienen motivos para hallarse bien enterados trata dicha Compañía de ejecutar en esta villa y en el punto donde se halla el Apeadero las obras y vías necesarias para un Apartadero cuyo presupuesto formado ya asciende á diez y nueve mil duros. Se trató extensamente de dicho asunto bajo el punto de vista de la relación que pudiera tener con el aumento en el consumo de los artículos gravados con derechos y lo que podría influir esta noticia en los próximos remates quedándo acordes en que se tuviera presente esta circunstancia en la confección de las condiciones. Se continuó estudiando estas para su más pronta terminación.*

También la comunicación por correo se vería favorecida desde la apertura del apeadero.

Posta bidezko komunikazioak ere asko hobetu ziren geralekua ireki zenez geroztik

Acta municipal de 18 de junio de 1892

1892ko ekainaren 18ko udal akta

*...Á continuación se dio lectura á una solicitud de D. Ramón Zanguitu en la que expone, que utilizando la parada de los trenes correos ascendentes y descendentes se solicite por el Ayuntamiento la autorización de quién corresponda á fin de que el cartero de esta villa entregue y reciba todos los días en el Wagon-Correo del tren la correspondencia pública y que el servicio del correo-espres desde Beasain continúe prestando como hasta aquí el peaton; En vista de que el peaton es para el servicio de Gabiria y esta villa, acuerdo el Ayuntamiento en muy conveniente poner en conocimiento de la autoridad de Gabiria, antes de solicitar la variación espuesta por el solicitante para que de común acuerdo de ambas villas se recurra a la dirección General de Comunicaciones, para lo cual quedó encargado el mismo solicitante de poner en conocimiento de la Autoridad de Gaviria.*

Acta municipal de 30 de julio de 1892

1892ko uztailaren 30eko udal akta

*Se dio lectura á una Comunicación del Señor Alcalde de Gabiria, en contestación á la que se le mandó de aquí con fecha 8 del corriente, en la que dice, que está conforme en la modificación del servicio de correos que se trata de solicitar, siempre que no origine gasto alguno á dicha villa y que la conducción de la correspondencia se haga sin detenerse en esta cartería sino el tiempo necesario para su apartado, conduciéndola por el peaton sin pérdida de tiempo; en su virtud el Ayuntamiento acordó comunicar á dicho Señor Alcalde de Gabiria, que de ninguna manera puede aceptar y comprometerse á cumplir con todas las exigencias que pide en su oficio, por cuanto que en la nueva modificación se recibiría aquí tres veces al día la correspondencia, y para conducirla á Gabiria sin pérdida de tiempo luego de recibirla como dice dicho Alcalde, resultaría, que una vez le correspondería llevar al peaton pero para las otras dos veces, habría que mandar dos propios á cuenta de esta villa, porque el Alcalde de Gabiria salva también esa responsabilidad, y esta villa no está para sufragar nuevos gastos.*

Existen indicios suficientes para pensar que los propietarios del Bañerío, la familia Zangitu, fueron decisivos impulsores de este proyecto de apeadero.

Es fácil entender que al Bañerío le interesaba mucho el servicio de apeadero, y así lo atestigua el hecho de que en su publicidad se haga referencia a la existencia del apeadero en la localidad.

Pero es que, además, en el acta municipal de 4 de diciembre de 1887 literalmente se indica que:

Nahikoa susmo dago pentsatzeko Bainuetxearen jabeek, Zangitu familia, bultzatu zutela zinez geralekuaren proiektu hau.

Oso erraz uler dezakegu Bainuetxearentzat oso interesgarria zela geralekuaren zerbitzua, eta horrelaxe frogatzen du bere publizitatean herrian geraleku bat izateari buruzko aipamena egiteak.

Baina, gainera, 1887ko abenduaren 4ko udal aktak hitzez hitz honakoa dio:

*...la estación solicitada por esta villas y Dn. Pedro Zanguitu...*

No se había hecho explícita esta circunstancia en las actas de 14 y 28 de agosto del mismo año, cuando se informa por vez primera del interés del Ayuntamiento, junto con las poblaciones limítrofes, en solicitar el establecimiento del apeadero.

En 1890, con ocasión de definir el trazado del primer camino de acceso

Urte bereko abuztuaren 14ko eta 28ko aktetan ez zen gorabehera horren berririk jaso, hain zuzen ere, Udalak, bere inguruko herrieekin batera, geralekua bertan jartzeko eskaera egitearen aldeko interesa agertu zuen lehendabiziko aldian.

1890. urtean, geralekura iristeko lehenengo bidearen trazaketa definitzen



al apeadero, concretamente en el acta de 16 de marzo, consta que:

ari zirela, martxoaren 16ko aktan hain zuzen ere, honelaxe agertzen da:

*...se consideró conveniente oír la opinión de los propietarios del Establecimiento Balneario, como interesados particularmente en este asunto, y convocados...*

La participación de la familia Zangitu, como ya se ha dicho, seguramente sería decisiva para la materialización de este proyecto. Efectivamente, de una parte, vemos a Pedro Zangitu como teniente de alcalde, participando en todas las acciones que promueve el Ayuntamiento y, particularmente, ocupándose de gestiones a realizar en Madrid, así en el acta de 6 de mayo de 1888 consta:

Zangitu familiaren parte-hartzea, arestian esan den moduan, erabakigarria izango zen proiektu hau gauzatu ahal izateko. Izan ere, batetik Pedro Zangitu dugu, alkateorde gisa, Udalak sustatutako ekintza guztietan parte hartuz, eta bereziki, Madrilen egin beharreko kudeaketa-lanen ardura bere gain hartuz, eta horrela, 1888ko maiatzaren 6ko aktan honelaxe ageri da:

*...como el Teniente de Alcalde Dn. Pedro Zanguitu hiciera presente que pasa a Madrid esta semana por otros asuntos y se ofreciera a desempeñar personalmente esta Comisión, se accedió a ello, agradeciendo su concurso y se le confirió el encargo de enterarse del caso personalmente cerca del mencionado Sr. Gorostidi...*

En acta de 20 de mayo de 1888:

1888ko maiatzaren 20ko aktan, berriz:

*...seguidamente interrogado el Teniente Alcalde Sr. Zanguitu de la Comisión que se le confirió en acta del día seis sobre el apeadero, contestó que llegado a Madrid se personó*



59  
Bainuetxearen publizitate-orria, 1914  
Folleto publicitario del balneario, 1914

*en el domicilio del Diputado á Cortes Dn. Francisco Gorostidi quien para mejor enterarle del caso se presentó á las oficinas del Ministerio de Fomento donde se le enseñó la R.O. que está...*

Por otro lado, tras abandonar las poblaciones limítrofes el proyecto de establecimiento de una estación en Ormaiztegi, vemos que el Ayuntamiento de Ormaiztegi sigue en solitario empeñado en conseguir una estación de ferrocarril para su localidad, a pesar de no contar con recursos financieros necesarios para dar respuesta a la aportación que debía realizar. No obstante, todo hace deducir que el Ayuntamiento tenía amplia garantía para obtener esos recursos económicos, que cuesta pensar proyectaran alcanzar de una suscripción, tal y como nos informa el acta de 1º de septiembre de 1889, y obtener tan rápidamente sin contar con un compromiso tácito y previo de alguien dispuesto a responder por tan importante importe para la época, (en acta de 15 de septiembre, nos informan que el día 11 hicieron entrega del importe de 2.000 pesetas al jefe de la estación de Beasain).

El gran interés del Balneario y la participación de los hermanos Zangitu

Beste alde batetik, Ormaiztegin geltoki bat finkatzeko proiektu horretan inguruko herriek atzera egin ondoren, ikusten dugu Ormaiztegiko Udalak berak bakarrik jarraitzen duela bertarako tren geltoki bat lortzeko ahaleginean, egin beharreko diru-ekarpenari aurre egiteko beharrezko finantza-baliabideak ez eduki arren. Nolanahi ere, itxura guztien arabera, Udalak berme handi bat zuen baliabide ekonomiko horiek guztiak erdiesteko, eta zaila egiten da sinestea, harpidetza hori erdiesteko asmoa izatea, 1889ko irailaren 1eko aktan ageri den moduan, eta hain azkar erdiestea, baldin eta ez bazuten garai hartarako hain kopuru garrantzitsuarekin aurre egiteko prest zegoen inor, aldeztu aurreko konpromiso garbiarekin (irailaren 15eko aktan esan ziguten hilaren 11n 2.000 pezetako kopurua eman ziotela Beasaingo geltoki buruari).

Bainuetxearen interes handia eta Zangitu anaien prozesu horretan



en todo el proceso hace pensar que éstos contribuyeron decisivamente en la llamada *suscripción* (sic), aunque no se tiene información que ratifique lo anterior.

En cualquier caso, hay que concluir, significando que Ormaiztegi se ha visto beneficiado por el establecimiento del apeadero desde tiempos tan tempranos de la historia del ferrocarril, por la conjunción de dos circunstancias decisivas: de una parte, por el hecho de ostentar la Alcaldía un personaje culto y relacionado como Serapio Mujika, que supo entender las necesidades de la localidad y encauzar las gestiones convenientes para su consecución, y, por otro, por el interés y decisivo apoyo de la familia Zangitu.

Sea como fuere, lo cierto es que Ormaiztegi consiguió comunicarse con su entorno y resto del país en un momento crucial, lo que contribuyó grandemente a la expansión de esta localidad, aunque para ello el municipio hubo de hacer grandes sacrificios.

El camino *provisional* de acceso al apeadero estuvo en servicio durante

guztian izandako parte-hartzea ikusirik, pentsa dezakegu zeregin handia izan zutela arestian aipatutako *harpidetza* horretan, nahiz ez dugun hori egiaztatuko duen informaziorik.

Edozein erataria, adierazi beharra dago trenbidearen historian hain aspaldiko garaietatik geraleku bat bertan finkatuta egoteko, bi arrazoi erabakigarri egon direla Ormaiztegin: alde batetik, Serapio Mujika bezalako kultura eta harreman handiko pertsonaia bat egotea Alkate gisa, herriaren premiak ulertu eta hori lortzeko egoiki ziren kudeaketa-lanak bideratzen jakin zuena, eta bestetik, Zangitu familiaren interesa eta laguntza erabakigarria.

Nolanahi ere den, Ormaiztegi oso oneko garrantzitsuan lortu zuen bere ingurunearekin eta herrialdearen gainerakoarekin komunikatzea, eta horrek asko lagundu zuen herri hau zabaltzen, baina hori lortzeko, udalerririak sakrifizio handiak egin behar izan zituzten.

Gerelekuaren aldameneko *behin-behineko* bidea 32 urtez erabili zen, 1890ko maiatzaren 1etik 1922ko

COMPANIA DEL NORTE -- SERVICIO DE TRENES ENTRE IRUN Y ALSASIA Y VICEVERSA -- 15 MAYO 1931

ESTACIONES	2.018		2.020		2.022		2.024		2.026		2.028		2.030		2.032		2.034		2.036		2.038		2.040		2.042		2.044		2.046		2.048		2.050					
	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes	Trenes					
Irún	22.50	8.45	8.30	1.20	7.30	8.30	9.15	8.40	16.45	11.20	11.30	7.30	15.20	15.20	15.20	15.20	15.20	17.45	17.45	18.45	19.40	20.30	21.15	22.05	22.50	23.40	24.30	25.20	26.10	27.00	27.50	28.40	29.30	30.20	31.10			
Leizorri	22.50	8.45	8.30	—	7.30	7.30	8.30	—	8.40	16.50	11.20	11.20	15.20	15.20	15.20	15.20	15.20	17.45	17.45	18.45	19.40	20.30	21.15	22.05	22.50	23.40	24.30	25.20	26.10	27.00	27.50	28.40	29.30	30.20	31.10			
San Sebastián	23.45	9.30	9.15	7.30	8.30	9.15	8.30	8.30	17.00	12.15	12.15	13.20	16.30	16.30	16.30	16.30	16.30	18.55	18.55	19.55	20.50	21.40	22.30	23.20	24.10	25.00	25.50	26.40	27.30	28.20	29.10	30.00	30.50	31.40	32.30	33.20	34.10	
Hamaón	23.50	9.30	9.15	—	8.30	8.30	9.15	—	16.5	11.30	11.30	13.5	16.40	16.40	16.40	16.40	16.40	19.05	19.05	20.05	21.00	21.50	22.40	23.30	24.20	25.10	26.00	26.50	27.40	28.30	29.20	30.10	31.00	31.50	32.40	33.30	34.20	
Apeadero	24.50	10.15	10.00	—	9.15	9.15	10.00	—	17.00	12.10	12.10	14.10	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	19.20	19.20	20.20	21.15	22.05	22.55	23.45	24.35	25.25	26.15	27.05	27.55	28.45	29.35	30.25	31.15	32.05	32.55	33.45	34.35	
Leizorri	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Astizubi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Villavañua	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tucos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lagorteta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alsacia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alsacia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

32 años, concretamente desde el 1 de mayo de 1890, en que entró en servicio el apeadero hasta el 13 de agosto de 1922 en que se inauguró el actual camino.

Sin duda el aprovechamiento del apeadero no podía ser el adecuado en tanto se mantuvo en servicio el acceso *provisional*. De hecho el acta del Ayuntamiento Pleno de 17 de abril de 1915 nos informa de las razones que motivaron la decisión de solicitar a la Diputación la construcción del acceso "*clasificándolo por su importancia en camino vecinal de primer orden*", lo que implicaba que el Ayuntamiento debía cargar con el 50 % de los gastos de construcción del mismo, en un momento verdaderamente difícil en lo económico, por la deuda contraída para financiar la aportación municipal correspondiente a la construcción de las nuevas escuelas (inauguradas en agosto de 1915).

Resulta exponente evidente de lo anterior lo que nos informa el acta municipal ya referido:

abuztuaren 13a arte, hau da, geralekua zerbitzua eskaintzen hasi zen egunetik egungo bidea inauguratu zen egunera arte.

Zalantzarik gabe, geralekuaren aprobetxamendua ezin zitekeen egokiena izan, *behin-behineko* irispide hori erabiltzen zen bitartean. Hala, 1915eko apirilaren 17ko Udal Batzarraren aktak adierazten dizkigu zein izan ziren Aldundiari irispide bat eraikitze eskaera egitera bultzatu zuten arrazoiak, "*zeukan garrantziagatik lehen mailako auzo-bide gisa sailkatzearren*", eta horrek esan nahi zuen Udalak bere gain hartu beharko lukeela eraikuntza-gastuen % 50a, arlo ekonomikoan une benetan zailak bizi ziren garai batean, eskola berriak eraikitze udalaren ekarpena finantzatzeko itundutako zorra zela eta (1915. urteko abuztuan inauguratu ziren).

Aurreko horren adibide ezin argiagoa dugu arestian aipatutako udal aktak adierazten diguna:

En acta de 17 de abril de 1915:

1915eko apirilaren 17ko aktan, berriz:

*El Señor Presidente (d. Narciso Zanguitu) hizo presente, que pocos días atrás había sido llamado por los Señores Ingeniero de la Compañía y Jefe de Sección del ferro-carril del Norte quienes se manifestaron haber llegado el momento oportuno de poder introducir una gran mejora en bien de esta población, puesto que estaban encargados de estudiar el emplazamiento de la construcción de Almacenes para mercancías de pequeña velocidad y de llevarlo a efecto siempre que esta villa, como circunstancia indispensable para el acarreo de la mercancía, construya un camino que partiendo de la Carretera general llegue á la Estación y sus almacenes; y considerando de suma necesidad, conveniencia y utilidad, lo sometía al estudio y aprobación del Ayuntamiento y Junta Municipal, para que de acuerdo con la Excm. Diputación Provincial y con sujeción á las Bases é instrucción general para el servicio de caminos de la Provincia, se proceda á la construcción de dicho camino y de la utilidad y ventajas que ha de reportar su construcción en todo sentido se sirva ocuparse de este asunto importante y obrar como su reconocido celo le aconseje, y que recomendaba, á su vez, á la Corporación no dejara pasar desapercibida esta oportunidad, á pesar de hallarse grabada la villa con los recientes sacrificios originados con la construcción del nuevo edificio escolar, que tambien era de verdadera necesidad, sin embargo medios cuenta la villa que implicando la voluntad de los vecinos y con un sacrificio más, puedan allanarse las dificultades que surgieren y llevar á efecto la realización del proyecto deseado. El Ayuntamiento escuchó con agrado al Señor Presidente, y que en efecto le constaba la exactitud de todo cuanto habia expuesto, estando además en la convicción de todos, la imprescindible necesidad de ese camino, por tanto, después de discutido el punto suficientemente y de unánime conformidad acordó solicitar de la Excm. Diputación que se proceda á*



la ejecución de las mencionadas obras de conformidad con lo dispuesto en las bases de la citada instrucción, clasificándolo por su importancia de primer orden, porque conduce á la Estación del ferro-carril (caso tercero del art. 1º de dicha instrucción). En su consecuencia, que el Sr. Presidente recurra á la Excma. Diputación en solicitud de la subvención para dichas obras de conformidad al artº 7º de la misma, puesto que la situación económica del Ayuntamiento no consiente mayor sacrificio en razón á que se encuentra abrumado con un gran déficit á la Caja de Ahorros Provincial por la construcción del nuevo edificio Escolar, y todo lo sumo fuera que pudiese costear la mitad, empleando para ello la prestación personal que la Ley municipal le concede, sujetándose para la redacción de los proyectos y la dirección y vigilancia de las obras á todo cuanto disponga el Señor Director de Obras Provinciales; y adquiriendo los terrenos por ajuste convencional con sus dueños ó por medio de la expropiación forzosa en su caso como obra de utilidad pública; y para tratar de los medios y recursos con que ejecutar este acuerdo, se esperará a que se verifique el trazado del camino, que una vez efectuado se procederá á la compra de terrenos y forma de adquirir el dinero para pago de los mismos, si mediante un empréstito con la Caja de Ahorros provincial, ó bien mediante Emisión de obligaciones de la deuda municipal, ó contratación de un préstamo con algun particular, según lo estime más conveniente la Junta Municipal, una vez de examinadas las condiciones que cada cual aporte para facilitar dicha suma al Ayuntamiento á cuyo efecto y demás fines prevenidos convóquese á dicha Junta Municipal para el sábado próximo día 24 del corriente mes y sus dos horas de la tarde.

Conforme a lo previsto, el 24 de abril se reúne la Junta Municipal que hace del proyecto esta valoración:

Aurreikusitakoarekin bat etorritik, apirilaren 24an Udala Batzarra egin zen, eta proiektuari buruz balorazio hau egin zuen:

Enterados de dicho acuerdo los Señores Asociados, opinan que la precitada Carretera viene á ser de suma importancia para el engrandecimiento de esta villa, en primer lugar, por el movimiento mercantil que viene observándose desde hace algunos años con la exportación de los frutos de ésta y de los pueblos inmediatos, y en segundo lugar por la importación de los géneros para el Comercio de la misma, evitándose con ello la conducción de los géneros á otras estaciones del ferro-carril y los consiguiente gastos; llega también su beneficio á la gente veraniega que acude todos los años al Balneario de esta villa á hacer uso de las aguas y, por último, a los forasteros de los pueblos inmediatos que precisamente tienen que concurrir á esta Estación tanto para bajar como para cargar y descargar sus mercancías.

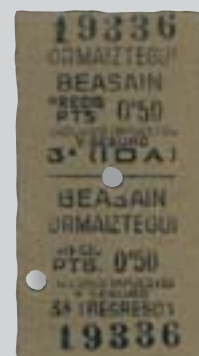
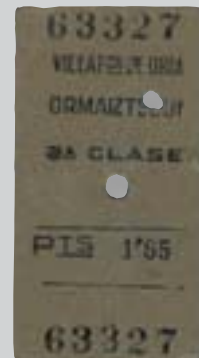
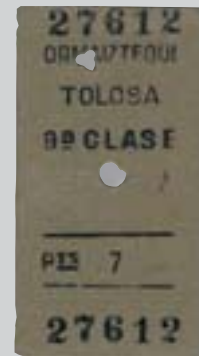
Como consecuencia de lo anterior en 1917, el director de Caminos Provinciales, D. Ramón Pagola presenta dos posibles alternativas de trazado para el camino de acceso al apeadero.

La primera alternativa o solución arranca desde el cruce de Carreteras que existe en el casco de la villa, cruce que es el empalme de la carretera general con el ramal de Gaviria. El director de Caminos entiende que este es el arranque más

Aurreko horren ondorioz, 1917. urtean, Probintziako Bideetako zuzendari Ramón Pagola jaunak bi trazaketa-aukera aurkeztu zituen geralekura joateko bidearentzat.

Lehenengo aukera edo irtenbidearen abiapuntua herrigunearen erdian dagoen errepideen bidegurutzea da, hots, errepide nagusiaren eta Gabiriako bide-adarraren arteko lotura egiten duen bidegurutze hori. Bideetako zuzendariaren iritziz, bide hori egiteko abiapunturik logikoena

61





VILLA DE ORMAIZTEGUI



# Plano gr̃al

Proyecto de camine ṽcinal de 1<sup>a</sup> orden  
de Comalabegui a la Estaci3n del F. C. del Norte

Isidro Eloro  
San Sebastian 25 Enero 1907  
Director de Caminos Vecinales



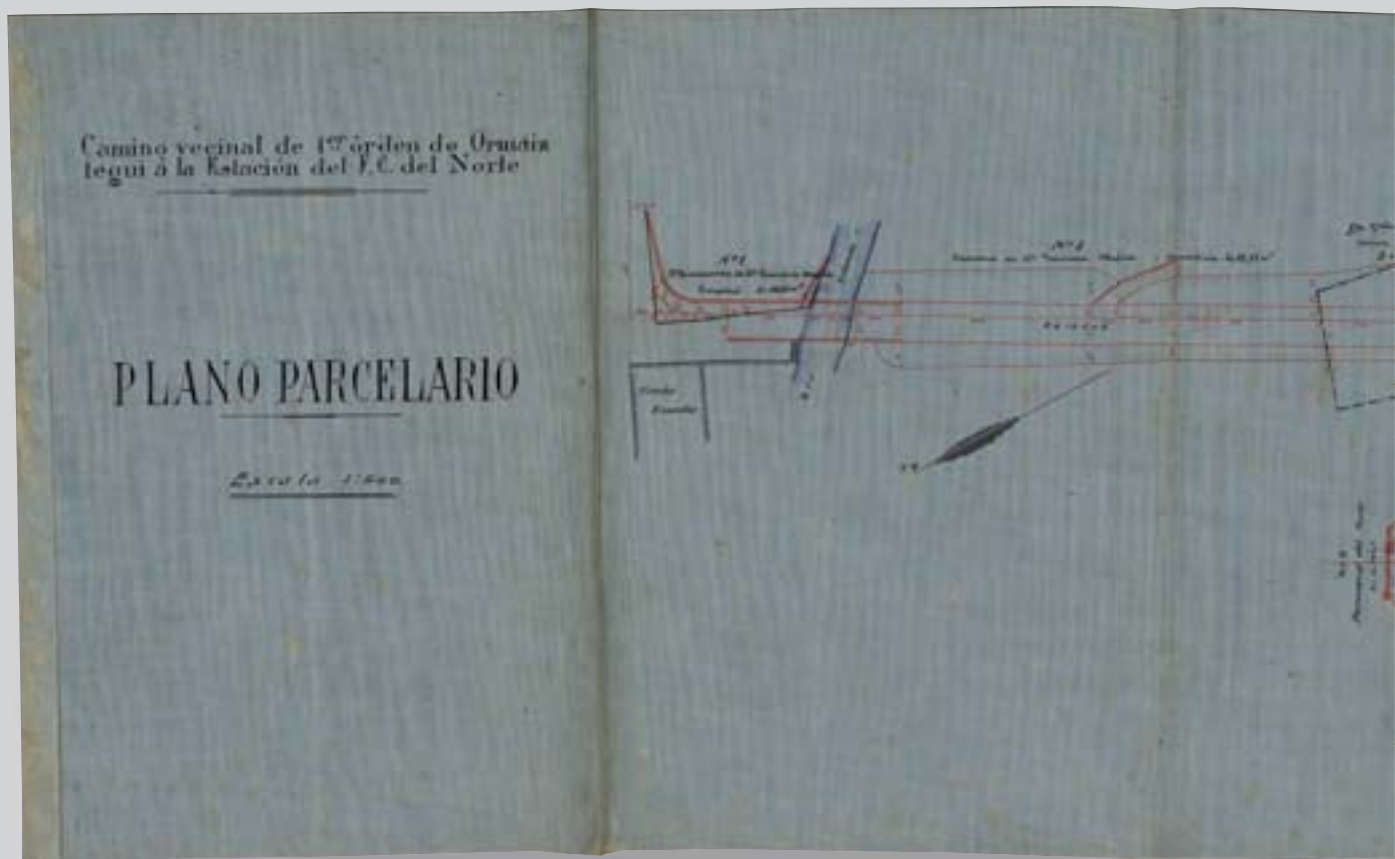
*Isidro Eloro*

lógico para el camino, porque de esta suerte la parte más poblada de los alrededores toma directamente este Camino sin alargar el trayecto. La segunda solución que aleja el arranque del cruceo citado no tiene más objeto que buscar desarrollo en la misma ladera.

El 17 de agosto de 1920, el Ayuntamiento Pleno presidido por su alcalde, D. Antonio Izuzkitza, atendiendo la petición formulada por un nutrido grupo de vecinos resolvió las alternativas de trazado, acordando *declarar y hacer cons-*

*da hori, era horretan inguruetako jendeak zuzenean Bide hori aukeratu tuko baitu, ibilbidea luzatu beharrik gabe. Bigarren irtenbideak, berriz, abiapuntua aipatutako bideturte horretatik urrunduz, mendi-magalean garapen bat lortzea beste helbururik ez du.*

1920ko abuztuaren 17an, Udal Batzarrak, Antonio Izuzkitza alkate jauna horren buru gisa ageri zela, herritar multzo handi samar batek egin-dako eskaerari erantzunez, trazaketa- aukerei buruzko irtenbide bat hartu zuen, eta horrela *adierazi eta ager-*



tar que su deseo es se construya el camino arrancando de la parte del casco de población donde se unen la Carretera General con el Camino de Gaviria.

Promovieron el anterior acuerdo municipal:

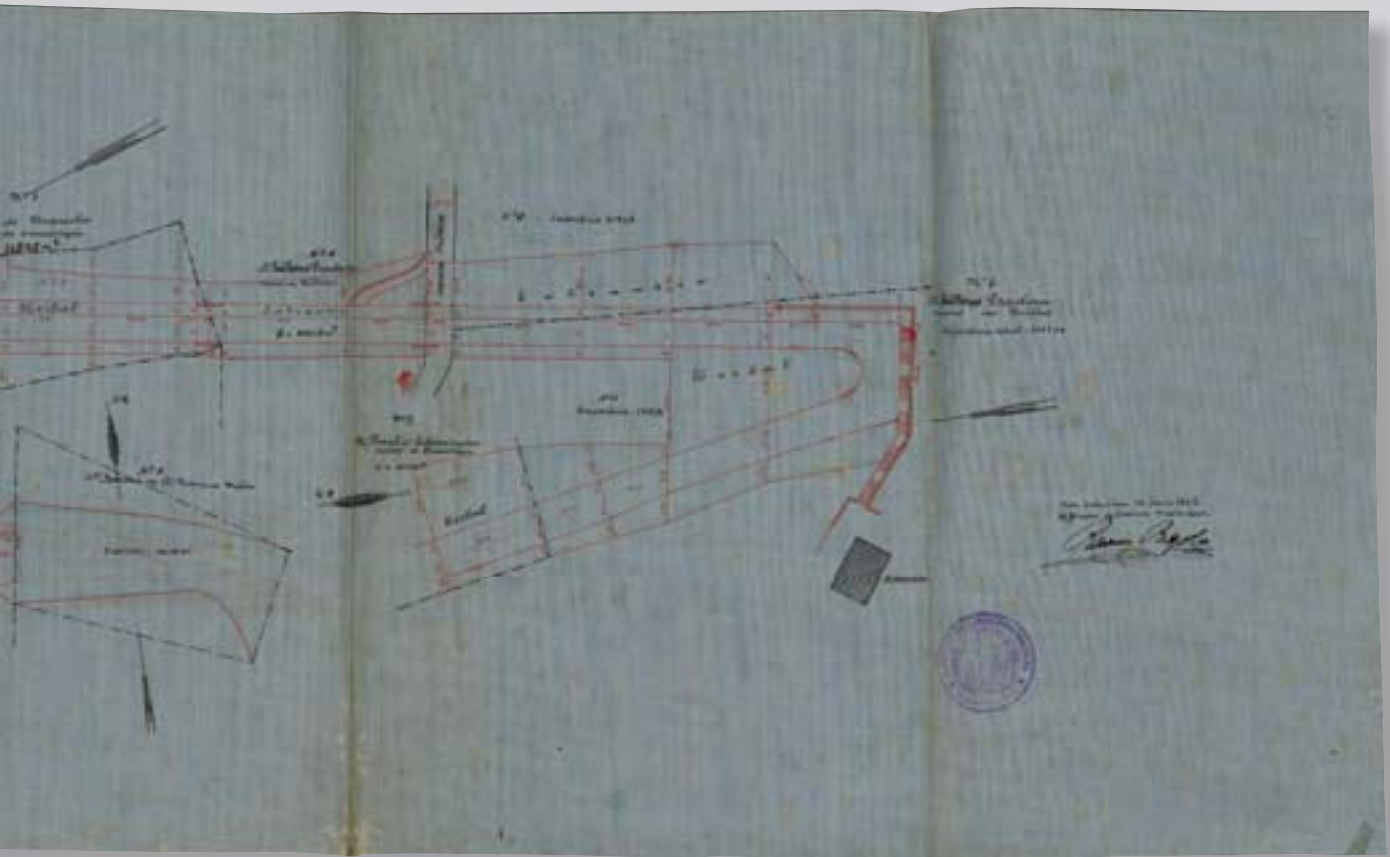
Jose Antonio Zufiaurre  
Francisco Gurrutxaga  
Juan Francisco Lasa  
Juan Jose Alustitza  
Juan Ignacio Jauregi  
Juan Ramon Mantzisor  
Manuel Antia

tarazi zuen bere nahia bide hori herri-gunearen erditik abiatuta eraikitzea zela, Errepide Nagusia eta Gabiriako Bidea elkartzen diren puntu horretatik.

Aurreko udal erabaki hori sustatu zutenak:

Jose Fermin Aldasoro  
Jose Antonio Albisu  
Jose Maria Mujika  
Julian Ezkurdia  
Federico Arbildi  
Juan Azurmendi  
Jose Antonio Eloseggi

63  
Geralekura joateko bidearen  
eraikuntza-proiektua, 1922  
Proyecto de construcción del  
camino al apeadero, 1922



El coste del proyecto técnico ascendió a 583,50 pesetas (1917) que fue sufragado por el Ayuntamiento de Ormaiztegi. Según el proyecto técnico el camino contaría con una longitud de 417,00 m y respondería a la siguiente sección: anchura total 6 m, a repartir:

Proiektu teknikoaren kostua 583,50 pezeta (1917) izan zen eta Ormaiztegiko Udalak ordaindu zuen. Proiektu teknikoaren arabera, bide horrek 417,00 m-ko luzera izango zuen, eta ondorengo sekzioa edukiko zuen: zabalera, guztira, 6 m, honela banaturik:

1,5 m espolón con cinteria  
 3 m firme  
 0,5 m paseo o refuerzo por el lado opuesto al espolón  
 0,5 m pretil o cerramiento  
 0,5 m cuneta

1,5 ml espaloia, zintarriarekin  
 3 m bide-zorua  
 0,5 m pasealekua edo indargarria, espaloiaaren kontrako aldean  
 0,5 m petrila edo itxitura  
 0,5 m areka



64  
 Ormaiztegiko geltokiko bidea, 1929  
 Camino a la estación de Ormaiztegi, 1929

Su presupuesto ascendía a 47.200,53 pesetas y se preveía el plazo de un año para su ejecución. La selección del contratista la realizó el Ayuntamiento de Ormaiztegui y recayó en Francisco Iparragirre de Mutiloa, teniendo en cuenta su experiencia, pues también había construido el camino de acceso a Alzaga. La ejecución de las obras dio inicio el año 1921 y concluyeron en 1922.

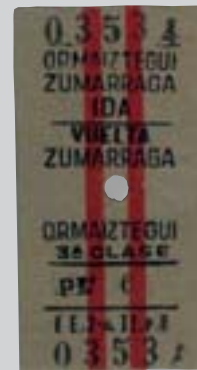
El coste total de la obra ascendió al importe de 58.264,40 pesetas para cuya financiación la Diputación aportó el 50 % (29.132,20 pesetas) y según liquidación de las obras su longitud es de 392,40 m Las expropiaciones y daños en frutos a colonos importaron 5.289,69 pesetas y la barandilla de la escalinata (31 m) costó 2.170 pesetas Si bien esta barandilla fue ejecutada por un herrero de Donostia, Pablo Irizar, de Alegia, presentó su propuesta (2.500 pesetas).

El Ayuntamiento de Ormaiztegui en el ejercicio económico de 1921 aprobó un Presupuesto Extraordinario para financiar esta obra, así como la del nuevo matadero, que hubo de derribarse para la construcción del camino y la cons-

Aurrekontua 47.200,53 pezetakoa zen, eta hori egiteko, urtebeteko epea aurreikusten zen. Ormaiztegi Udalak aukeratu zuen kontratista, eta hain zuzen ere, Francisco Iparragirre de Mutiloa izendatu zuen, zeukan esperientzia kontuan harturik, Alzagara joateko bidea ere berak egin baitzuen. 1921. urtean hasi ziren obrak egiten eta 1922. urtean amaitu zituzten.

Obraren kostu osoaren zenbaketako 58.264,40 pezeta izan zen, eta hori finantzatzeko, Aldundiak % 50 eskaini zuen (29.132,20 pezeta). Obren likidazioaren arabera, bideak 392,40 m neurtzen du. Nekazariei frutetan eragindako galerak eta desjabetzeak 5.289,69 pezetara iritsi ziren, eta halaber, harmailadiko barandak (31 m) 2.170 pezetako kostua izan zuen. Baranda hori Donostiako errementari batek egin bazuen ere, Alegiako Pablo Irizarrek aurkeztu zuen proposamena (2.500 pezeta).

Ormaiztegi Udalak, 1921eko urtean, Aurrekontu Berezia onartu zuen obra hau finantzatzeko, eta halaber, bidea egitearren eta Eztanda ibaiaren gainean hormigoizko zubi bat eraikitzearren, eraitsi be-



trucción de un puente de hormigón sobre el río Eztanda. Dicho Presupuesto Extraordinario ascendió a 62.322,53 pesetas, de las que se destinaron 47.200,51 pesetas a la construcción del nuevo camino, 10.462 pesetas a la construcción del nuevo matadero y 3.060 pesetas al nuevo puente de hormigón sobre el río Eztanda. En este mismo Presupuesto se hizo una previsión de 1.600 pesetas para gastos de inauguración y otros.

La inauguración se llevó a efecto el 13 de agosto de 1922, de cuyos actos da testimonio la siguiente documentación gráfica. ■

har izan zuten hiltegi berriarrena finantzatzeko. Esaniko Aurrekontu Berezia 62.322,53 pezetetara iritsi zen, hauetatik 47.200,51 pezeta bide berria eraikitzeko aurrakusi ziren, 10.462 pezeta hiltegi berria eta 3.060 pezeta Eztanda errekan zubi berria egiteko. Aurrekontu honetan aurrakusi zen ere 1.600 pezetako zenbatekoa inaugurazioko eta beste gastu batzuei aurre egiteko.

1922ko abuztuaren 13an inauguratu zen, eta ekitaldi horien lekukotza agertzen zaigu ondorengo dokumentazio grafikoan. ■

67  
Geralekuko bide berriaren bedeinkapena,  
1922ko abuztuaren 13an  
Bendición del nuevo camino al apeadero, 13 de  
agosto de 1922







68  
Inagurazioko ekitaldien antolakuntza  
Preparativos de los actos de inauguración



69  
Alkatearen hitzaldia  
Discurso del alcalde

70  
Dantzari txikien emanaldia  
Actuación de los dantzaris txikis

71 >  
Agintariak eta inagurazio-ekitaldietako gonbidatu nagusiak  
Autoridades e invitados principales a los actos de inauguración  
(Ver pág. 670. orria ikusi)









anexo 2 eranskina

ORMAIZTEGIKO TREN-ZUBIA ESPAINIAKO GERRA  
ZIBILEAN ERAISTEA ETA BERRIRO ERAIKITZEA  
DERRIBO Y RECONSTRUCCIÓN DEL VIADUCTO  
EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA



*Este anexo se ha elaborado, fundamentalmente, con la información extractada del artículo titulado 'Hundimiento y auge de un puente maltratado por la historia' de Carlos Domínguez López, publicado en el núm. 253 de la revista Vía Libre de febrero de 1985, que a su vez se basa en el artículo titulado 'Reconstrucción del viaducto de Ormaiztegui' de Ricardo Suárez Blanco, ingeniero de caminos de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, publicado en el séptimo volumen (año 1940) de la revista Ferrocarriles y Tranvías.*

*Carlos Domínguez Lópezek 'Hundimiento y auge de un puente maltratado por la historia' izenburuaz 1985eko otsaileko Vía Libre aldizkariaren 253 zenbakian argitaratutako artikulutik atera dugu, eta hori, aldi berean, Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España konpainiako bide-ingeniari izandako Ricardo Suárez Blancok 'Reconstrucción del viaducto de Ormaiztegui' izenburuaz idatzitako artikuluan oinarritua dago, Ferrocarriles y Tranvías aldizkariaren zazpigarren bolumenean (1940 urtea) argitaratutako informazioan, funtsean, oinarritzen da eranskin hau.*

A principios de la Guerra Civil y tras ser tomado Irun el 5 de septiembre de 1936 y Donostia el día 13, el ejército republicano en retirada decide la destrucción del viaducto y así, el día 15 de septiembre, es derribado el primer tramo lado Madrid. La operación se hizo cortando con soplete, primero las vías y largueros, después los elementos de la celosía y por último y simultáneamente las cabezas inferiores y superiores, hasta que se produjo la desgarradura, cayendo este tramo libremente sobre la ladera.

El 16 de septiembre se procedió de igual manera en el segundo tramo lado Madrid, quedando este tramo derribado por un extremo hincado en el terreno y por el otro apoyado en la pila de fábrica, con una inclinación de 35 a 40 grados.

Al día siguiente proyectaban hacer lo mismo en el tramo central del viaducto, pero no hubo ocasión, debido a la entrada en Ormaiztegui de las tropas golpistas.

Los trabajos de destrucción del viaducto fueron realizados por *sopleteros* de *Altos Hornos de Vergara*. Al parecer estos trabajadores se retrataron al término de su labor y a los pocos días se publicó esta foto en un periódico de Baiona. De esta manera algunos de ellos fueron identificados, apresados y ejecutados por los nacionales. Antonio Galdos y Guillermo Martínez, ámbos de Oñati y otro joven desconocido fueron fusilados

Gerra Zibilaren hasieran, eta 1936ko irailaren 5ean Irun eta hilaren 13an Donostia mendean hartu ondoren, ejertzito errepublikarrak, atzera egiten ari zela, tren-zubia lurrera botatzea erabaki zuen, eta horrela, irailaren 15ean, Madril aldeko lehen zatia eraitsi zuten. Operazio hori egiteko, lehendabizi sopletez ebaki zituzten trenbideak eta langak, gero saretako elementuak, eta azkenik, aldi berean, goiko eta beheko buruak, urradura gertatu zen arte, eta hala, zubiaren zati hori libreki erori zen mendi-magalaren gainera.

Irailaren 16an, Madril aldeko bigarren zatian ere berdin jokatu zuten, eta zubiaren zati hau lurrera bota ondoren, lurreen tinkaturik geratu zen mutur bat, eta beste muturra, berriz, hargintza-laneko pilarean bermatua, 35 edo 40 graduko inklinazio batez.

Hurrengo egunean, gauza bera egiteko asmoa zuten tren-zubiaren erdiko zatian, baina ez zuten horretarako aukerarik izan, gudaroste kolpistak Ormaiztegin sartu zirelako.

Tren-zubia eraisteko lan horiek *Altos Hornos de Vergara*-ko *sopletelari*ek egin zituzten. Antza denez, langile horiek argazki bat atera zuten beren lana amaitu zutenean, eta handik egun batzuetara, argazki hori Baionako egunkari batean argitaratu zen. Era horretan horietako batzuk, nazionalek identifikatu, preso hartu eta exekutatu zituzten. Ormaiztegi hilerriko sarreran Antonio Galdos eta Guillermo Martínez, biak oñatiarrak,



el 15 de octubre de 1936 en la entrada del cementerio de Ormaiztegi.

El 19 de setiembre se procedió a inventariar los destrozos causados y se dio prioridad absoluta a la reconstrucción del viaducto, por la importancia de mantener comunicación con el puerto de Pasaia.

Para acometer los trabajos de reconstrucción se encontraron con dos gravísimos problemas, por un lado en el territorio tomado por los nacionales no había ninguna industria de la

eta gazte ezezagun bat 1936ko urriaren 15ean fusilatu zituzten.

Irailaren 19an, eragindako kalteen inbentario bat egin zuten, eta lehentasun erabatekoa eman zioten tren-zubi horren berreraikuntzari, Pasaia-ko portuarekin komunikazioa mantentzeak zuten garrantziagatik.

Berreraikuntza-lan horiei ekiteko orduan, halere, bi arazo larri topatu zituzten; alde batetik, nazionalak beren esku hartutako lurraldean ez zegoen altzairu-laminaziorako inolako indus-

73  
**Eraitsitako zubiaren ikuspegi harrigarria**  
Impresionante panorámica del puente derruido

minación de acero y, por otro, el 1 de octubre se suspendió el avance sobre Bilbo, con lo que se perdió la posibilidad de utilizar los depósitos de las industrias de esta capital.

Para su reconstrucción se estudiaron varias alternativas: construir otro viaducto en distinto emplazamiento; sustituirlo por un terraplén; construir castilletes y tramos de madera provisionales; construir arcos de hormigón; reconstruir el viaducto para vía única, utilizando los tres tramos subsistentes, o la que luego se adoptó como definitiva, subdividir las luces con pilas de hormigón y reconstruir los dos tramos con materiales de los derribados, estableciendo vía única provisionalmente.

El material inventariado resultó ser: del segundo tramo derribado, 43 m intactos de vía doble; puesto que había 3 vigas, hacían un total de 129 m de viga principal. Del primer tramo había 15 m de vía doble, lo que asimismo hacían un total de 45 m de viga principal. Además, de varias partes, se recuperaron otros 24 m de viga principal.

Todo ello hacía un total de 198 m de viga lo que permitiría re-

triarik, eta beste alde batetik, eten egin zuten urriaren 1ean Bilborantz aurrera egiteko kanpaina, eta horrekin batera, hiriburu horretako industrietako deposituak erabiltzeko aukera.

Hura berreraikitzeo zenbait alternatiba aztertu zituzten: tren-zubi berri bat egitea beste toki batean; horren ordeaz lubeta bat egitea; taulamenduak eta behin-behineko zurezko tartea eraikitzea; hormigoizko arkuak egitea; tren-zubi hori bide bakarrerako eraikitzea, zutik iraun zuten hiru zatiak erabiliz, eta azkenik, behin betiko hartuko zuten erabakia, argi-zuloak hormigoizko pilareekin banatzea eta bi zati horiek eraitsitako materialarekin berreraikitzea, behin-behinekoz bide bakarra ezarri.

Inbentarioan jasotako materiala hau izan zen: lurrera botatako bigarren zati horretatik, bide bikoitzeko 43 m egoera onean daude; 3 habe zeudenez gero, guztira 129 m zeuden habe nagusirako. Lehen zati hartatik 15 m zeuden bide bikoitzekoak, eta horiekin, habe nagusiak 45 m izan zitzaizkeen. Gainera, beste zenbait zatitatik, habe nagusirako 24 m berreskuratu ziren.

Hori guztia batuta, 198 m habe lortu ziren, eta horiekin 99 m

74  
Zubia berreraikitzeo lanak  
Obras de reconstrucción del viaducto







75

Madril aldeko lehen armazoiaren xehetasuna  
Detalle del primer castillete lado Madrid

construir 99 m (198:2) de puente para vía única. El tramo a reconstruir tenía un total de 113 m (52,80 m de luz del extremo lado Madrid + 60,20 m de luz del segundo tramo). A su vista se decidió dividir las luces con dos castilletes intermedios, de hormigón armado que permitían la reconstrucción del viaducto con cuatro tramos independientes.

Este sistema tenía el inconveniente de que había que esperar a construir los castilletes de hormigón para elevar los tramos a su posición definitiva. Por ello se decidió construir el tramo como continuación del existente y para sustituir los metros que faltaban se emplearía un puente que había sido levantado por obsoleto del arroyo Tejadilla, a la salida de Segovia. Este puente tenía 31,50 m de luz, pero se calculó que su estructura era suficiente si se reducía la luz a 21 m (esta es la razón de que el primer castillete de hormigón no esté en el centro del vano).

Ahora bien, por haber sido volado el puente de Techa en el p.k. 136/385 de la línea Castejón-Bilbo, a 2 km de la estación de Pobes, se decidió usar

berreraikitze aukera izango zuten (198:2) bide bakarrekotako zubian. Berreraiki beharreko zatiak guztira 113 m neurtzen zuten (52,80 m Madril aldeko hutsarteak + 60,20 m bigarren zatien hutsarteak). Hori ikusita, hutsarte horiek hormigoizko armatuzko tarteko bi taulamendurekin banatzea erabaki zuten, eta horri esker, tren-zubia lau tarte independenterekin berreraiki ahal izango zuten.

Sistema honek bazuen eragozpen bat: hormigoizko taulamenduak eraiki behar ziren lehendabizi, zati horiek beren behin betiko kokalekuraino goratzeko. Horregatik, lehendik zegoenaren jarraipen modura eraikitzea erabaki zuten, eta falta ziren metroak ordezkatzeko, Segoviako irteeran Tejadilla errekan zaharkituta geratutako zubi bat erabiliko zuten. Zubi horren hutsarteak 31,50 m neurtzen zuten, baina haren egitura nahikoa zela uste zuten, baldin eta hutsarteak 21 m-ra murrizten bazuten (horrexegatik, hain zuzen ere, hormigoizko lehen egitura ez dago hutsartearen erdian).

Halere, Castejón-Bilbo lineako 136/385 k.p.an Techa zubia lehertu zuteneko gero, Pobeseko geltokitik 2 km-ra, Castejón-Bilbo lineako tra-



76

Behin-behineko trenbide bakarra duen zubi berreraikia, horren gainetik agintarien trenak doala

Viaducto reconstruido con una única vía provisional sobre el que discurre el tren de autoridades

el puente de Tejadilla para restablecer el tráfico en esta línea Castejón-Bilbo.

Dado que no se pudo utilizar este tramo, fue preciso construir 26 m de viga principal, lo que se hizo con materiales existentes en el almacén de Valladolid de la *Compañía del Norte*.

Terminado el proyecto técnico de los castilletes, el día 24 de octubre, se comenzó construyendo el tercer castillete, correspondiente al tramo central del puente, que servía para mejorar sus condiciones resistentes, ya que, de tramo central de una viga continua, había pasado a ser tramo extremo. Además no se podían empezar los otros castilletes, ya que sus emplazamientos respectivos estaban ocupados por los tramos derribados. Por falta de redondos, hubo que emplear carriles en su armado, no terminándose su construcción hasta el 20 de diciembre.

Al mismo tiempo se despejó la zona del primer tramo, de forma que se pudo iniciar la construcción del primer castillete, que era el más bajo. Comenzaron los trabajos el 22 de no-

fikoa berrezarri ahal izateko Tejadilla-llako zubia erabiltzea erabaki zuten.

Tarte hori erabiltzerik izan ezenez, beharrezkoa izan zen 26 m habe nagusi eraikitzea, eta hori, *Norteko Konpainiaren* Valladolideko biltegian zeuden materialekin egin zen.

Taulamendu horien proiektu teknikoa amaitu ondoren, urriaren 24an, hirugarren taulamendua egiten hasi ziren, zubiaren erdiko tarteari zegokiona, erresistentzia-gaitasuna hobetzen lagunduko zuena, zeren eta, habe jarraitu baten erdiko tarte izatetik, muturreko tarte izatera igaro baitzen. Gainera, beste taulamenduak egiten hastea ezinezkoa zen, horien kokaguneetan eroritako zatiak zeudelako. Biribilik ez zegoelako, errailak erabili zituzten armatua egiteko, eta horren eraikuntza ez zen abenduaren 20 arte amaitu.

Aldi berean, lehen tartearen ingurua garbitu zen, eta horrela, lehen taulamenduaren –baxuenaren– eraikuntzari ekin ahal izan zioten. Lanak azaroaren 22an hasi zituzten eta



viembre y se acabaron el 1 de enero, momento en que se pudo iniciar el montaje de la estructura metálica.

Simultáneamente se realizaron los trabajos para descender el segundo tramo, que era imprescindible, ya que de él se iban a obtener 129 m de viga principal. Ahora bien, este tramo había quedado apoyado por un extremo en la primera pila existente y por el otro lado en el suelo; y, una vez eliminados paseos, traviesas, vía y barandilla, seguía pesando 180 t y no se disponía de grúas que pudiesen realizar la operación. El descenso fue muy complejo, dada la inexistencia de los medios apropiados obligó a realizar una solución muy ingeniosa, pues por una parte hubo que apoyar el puente en un castillete de traviesas que se podía mover por una vía expresamente construida sobre el terreno para este fin y, al mismo tiempo, se colgó el tramo mediante dos cables en cada extremo, tanto desde el lado de Madrid como desde el lado de Irun. Cada cable era tirado o cedido por una locomotora eléctrica de la serie 7200 que, por tener un esfuerzo de tracción al

urtarrilaren 1ean amaitu, eta une horretan, egitura metalikoaren muntaketa hasi ahal izan zuten.

Horrekin batera, bigarren zatia behertzeko lanak egin zituzten, eta hori ezinbestekoa zen, bertatik 129 m lortuko baitziren habe nagusirako. Nolanahi ere, lehendik zegoen lehen pilarearen gainean bermaturik geratu zen zati horren mutur bat, beste muturra lurrian zuela; eta, pasabideak, trabesak, bidea eta baranda ezabatu ondoren, oraindik ere 180 t pisatzen jarraitzen zuen eta ez zegoen operazio hori egin zezakeen garabirik. Behera jaistea oso zaila izan zen; horretarako baliabide egokirik ez zegoenez, oso irtenbide burutsua erabili behar izan zuten, alde batetik zubia trabesez egindako taulamendu batean bermatu behar izan zelako, helburu horrekin lurrraren gainean berariaz eraikitako bide batean barrena mugi zitekeena, eta, aldi berean, bi klaberren bitartez zintzilikatu zen mutur banatik, bai Madrilgo aldetik eta bai Irungo aldetik ere. Kable bakoitzari 7200 serieko tren-makina elektriko batek tiratzen zion, gakoarekiko trakzio-esfortzua 13.500 k-koa

77  
Mola jeneralak eta beste agintari  
batzuk lanak gainbegiratzen  
Inspección de las obras por el general  
Mola y otras autoridades



78  
Mola jenerala  
El general Mola

gancho de 13.500 k, permitió que se realizase la operación gracias al empleo de plumas especiales, balancines y polipastos. La preparación de esta operación comenzó el 10 de octubre y fueron los días 27 y 28 de noviembre cuando se procedió a bajar el tramo.

Debió ser una operación angustiosa. Según Suárez Blanco: *La operación de descenso se vio dificultada por una lluvia pertinaz, que en algunos momentos llegó a ser muy fuerte. Con este motivo, la vía estaba en malas condiciones y, a pesar de haberse enarenado, en dos ocasiones comenzaron a patinar las locomotoras y gracias a unos calces que se habían dispuesto, se pudo evitar el accidente. Añade: También cuando el castillete de traviesas estaba casi al final de su recorrido, se rompió la retenida por exceso de trabajo, pero ya no era necesaria y la suspensión del lado Irun soportó todo el esfuerzo. De suspense.*

La operación de corte, recuperación y retirada de este tramo duró has-

zuelako, eta horri esker, garabi-beso berezi, balantzin eta polipastoen bidez egin ahal izan zen operazio hori. Operazio honen prestakuntza-lanak urriaren 10ean hasi ziren, eta azaroaren 27an eta 28an ekin zioten zati hori behertzeari.

Operazio larrigarri bat izango zen. Suárez Blancoren hitzetan: *Behertzeko operazio hori asko zaildu zuen euri-zaparrada latz batek, batzuetan oso gogor jo zuelako. Hori zela eta, bidea egoera txarrean zegoen, eta hondarra bota zen arren, bi alditan tren-makinak irristan joaten hasi ziren, eta jarri ziren ziri batzuei esker, ez zen istripu larriagorik gertatu. Eta gero honela dio: *Trabesez osatutako taulamendu hori bere ibilbidearen amaieran zegoenean, atxikitzaileen puskatu egin zen lan-zamagatik, baina jada ez zen beharrezkoa eta Irun aldeko esekidurak jasan zuen esfortzu guztia. Beldurtzekoa.**

Zati hori ebaki, berreskuratu eta baztertzekeo operazioa abenduaren 10a arte luzatu zen, eta une horretan,

ta el 10 de diciembre, momento en el que comenzó la ejecución del segundo castillete, que se hizo muy rápidamente, ya que, acabados los cimientos el 31 de diciembre, el 15 de enero estaba hormigonado en todo su alzado. Se empleó supercemento *Diamante*, de fraguado más rápido que el *pórtland* corriente, lo que permitió desencofrar al día siguiente de terminarse el hormigonado.

Como se ha dicho, comenzó el montaje el día 1 de enero, por el primer tramo lado Madrid, que se realizó en dos trozos, montándolos mediante el empleo de la grúa de 70 t de la *Compañía del Norte*. El resto del puente se hizo montando, mediante voladizos sucesivos, trozos especialmente preparados con angulares para ser ensamblados *in situ*.

Para subir estos tramos, se emplearon unas plumas especiales para 30 t que fueron construidas en los talleres de CAF de Beasain. Estas plumas iban sobre las vías montadas en unos rodamientos y se fijaban en el

bigarren taulamendua egiten hasi ziren, eta oso azkar amaitu zuten, abenduaren 31n zimenduak bukatu ondoren urtarrilaren 15erako hormigoitua zegoelako bere aurretiko bista guztia. *Diamante* motako superzementua erabili zen, *pórtland* zementu arrunta baino azkarrago gogortzen zena, eta horri esker, hormigoitze-lanak amaitu eta hurrengo egunean bertan desenkofratu ahal izan zuten.

Arestian esan den moduan, urtarrilaren 1ean hasi ziren Madril aldeko lehen zatia muntatzen, bi puskatan, eta *Norteko Konpainiaren* 70 t-ko garabia erabiliz muntatu ziren. Zubiaren gainerakoa ondoz ondoko hegadak muntatuz egin zen, hau da, tokian bertan mihiztatzeko ertz bereziki prestatuak zeuzkaten tarteen bidez.

Tarte horiek igotzeko, 30 t-tarako garabi-beso berezi batzuk erabili zituzten, Beasaingo *Compañía Auxiliar de Ferrocarriles (CAF)* tailerretan erai kiak. Garabi-beso horiek errodamentu batzuen gainean muntatutako bi-deetatik barrena zihoazen eta igoera

79  
Mola jenerala eta bere segizioa  
El general Mola y su séquito





80

sitio que tenían que hacer la ascensión, apoyándolas sobre las vigas por medio de unos tacos y anclando fuertemente la parte posterior. El esfuerzo sensorial era suministrado por una máquina eléctrica de la serie 7200, que tiraba de un cable que, mediante un polipasto, permitía la elevación del tramo en ensamblaje.

Aquí, al igual que en el descenso del tramo volado, era preciso que la locomotora fuese muy despacio, para lo cual se rebajó la tensión de 1.500 a 750 V, con lo que, sin rebajar el par de arranque, se conseguía una marcha más lenta. Se llegó a conseguir una velocidad de 0,40 m por segundo en la locomotora, lo que, mediante el polipasto, se convertía en una velocidad de ascenso de 0,07 m por segundo.

Miguel Irizar Irastortza recuerda que Ormaiztegi vivió la presencia de un gran número de trabajadores dedicados a las labores de reconstrucción del viaducto, así como los artesanos de la zona hubieron de prestar su colaboración en dichas labores. De hecho nos informa que en numerosas ocasiones acudieron al taller de herrería de su padre en Alegia, para hacer uso de la máquina soldadora eléctrica.

A pesar de que cada trozo obligaba a poner unos quinientos roblones, las obras se terminaron el día 29; de forma que el día 30 se pudieron hacer las pruebas de carga utilizando dos locomotoras de la serie 7200 con resultados satisfactorios.

Según nos informa José Ramón Lasa, en estas pruebas de carga participaron su tío materno Pedro Eguren, ayudante de maquinista, y el maquinista Susperregi, quienes manejaban la locomotora 7209. José Ramón recuerda cuántas veces hubo de acudir a la obra, por mandato de su padre José Mari Lasa, para el vaciado de agua de las bases de los pilares, por medio de una motobomba eléctrica.

La obra quedó en estos tramos en vía única provisional, siendo la inaugu-

egín beharreko tokian finkatzen ziren, ziri batzuen bidez habeetan bermatuz eta atzeko aldea gogor tinkatuz. Esfortzu sentsoriala 7200 serieko makina elektriko bati esker lortzen zen, eta polipasto baten bidez kable batetik tiratuz, mihizatzeneko tarte hori goratzea ahalbidetzen zuen.

Hemen, hegaldatutako tarteak jais-tean bezalaxe, beharrezkoa zen tren-makina oso poliki joatea, eta horretarako 1.500 voltetik 750 voltera jaitzi zen tentsioa, eta horrela, abio-parea murriztu gabe, abiada motelagoa lortzen zen. Tren-makinak segundoko 0,40 m-ko abiadura izatea lortu zen, eta horrela, polipastoaren bidez, igoera-abiadura 0,07 m segundokoa zen.

Miguel Irizar Irastortzak gogoan du tren-bide hori berreraikitzen lanetan aritu ziren langile kopuru handia Ormaiztegin izan zela, eta halaber, inguruko artisauek beren laguntza eskaini behar izan zutela lan horietarako. Izan ere, berak jakinarazi digunez, askotan bere aitaren errementarizta-tailerrera joan behar izan zuten Alegiara, soldatzeko makina elektriko erabiltzera.

Tarte bakoitzean bostehun bat errematxe jarri beharra zegoen arren, obra horiek hilaren 29an amaitu ziren; eta beraz, hilaren 30ean, zama-probak egin ahal izan zituzten, 7200 serieko bi tren-makina erabiliz, eta oso emaitza onak lortu ziren.

Jose Ramon Lasak azaldu digun moduan, amaren aldetik zuen osaba batek, Pedro Eguren, makinari laguntzailea bera, eta Susperregi makinariak lan egin zuten zama-proba horietan, 7209 tren-makina erabiltzen zutelarik. Jose Ramonek gogoratzen du zenbat aldiz joan behar izan zuen obra-  
ra, Jose Mari Lasa bere aitak aginduta, zutabeen oinarriak urez husteko, motobomba elektriko bat erabiliz.

Obra behin-behineko bide bakar modura geratu zen tarte horietan, eta inaugurazio-ekitaldia 1937ko

ración el día 1 de febrero de 1937, *concurriendo el ilustre general Mola y otras personalidades*. Las obras de reconstrucción no se habían iniciado hasta el 10 de octubre de 1936, fecha en la que por indicación del citado general se decidió prescindir de los normalmente inevitables trámites burocráticos.

La obra fue dirigida por los ingenieros de caminos, canales y puertos Santiago Corral, Ricardo Suárez Blanco y Francisco Fernández Conde.

Posteriormente, se construyeron los otros dos castilletes de hormigón para reforzar los dos tramos del lado de Irún, dejando la obra con mayor simetría.

En 1941, la sociedad *Talleres de Zorroza* procedió a la construcción y montaje de la tercera viga principal, en estos tramos provisionalmente reconstruidos, de forma que el puente quedó nuevamente en servicio para vía doble.

No fue ésta la única ocasión en que este viaducto fuera destruido durante los periodos bélicos. Así, se tiene noticia de que fue volado en 1874, durante la II Guerra Carlista, sin que se posea información más detallada de esta destrucción<sup>37</sup>. ■

otsailaren 1ean egin zen, *bertan Mola jeneral ospetsua eta beste izen handi batzuk zeudelarik*. Berreraikitze lanak ez ziren 1936ko urriaren 10a arte hasi, hots, aipatutako jeneral horren aginduz normalean ezinbestekoak ziren izapide burokratikoak alde batera uztea erabaki zen egunera arte.

Obra hori Santiago Corral, Ricardo Suárez Blanco eta Francisco Fernández Conde bide, ubide eta portuetako ingeniariak zuzendu zuten.

Gerora, hormigoizko beste taulamendu batzuk eraiki zituzten Irungo aldeko bi tarteak indartzeko, eta obra simetria handiagoarekin geratu zen horrela.

1941. urtean *Talleres de Zorroza* izeneko sozietateak hirugarren habe nagusia eraikitzeari eta muntatzeari ekin zion, behin-behinekoz eraikitako tarte horietan, eta horrela, zubi hori bide bikoitzeko zerbitzua eskaintzeko prest geratu zen berriro.

Ez zen hau izan gerra garaian bi-dezubia suntsitu zuten une bakarra. Horrela bada, 1874an II. Gerra Karlistetan lehertarazi zutela dioen albistea iritsi zaigu, nahiz ez dagoen hondaketa honen berri zehatzagorik<sup>37</sup>. ■

81  
Inaugurazio-ekitaldia amaitu ondoren,  
agintariak trenera doaz atzera  
Concluidos los actos de inauguración las  
autoridades se dirigen nuevamente al tren







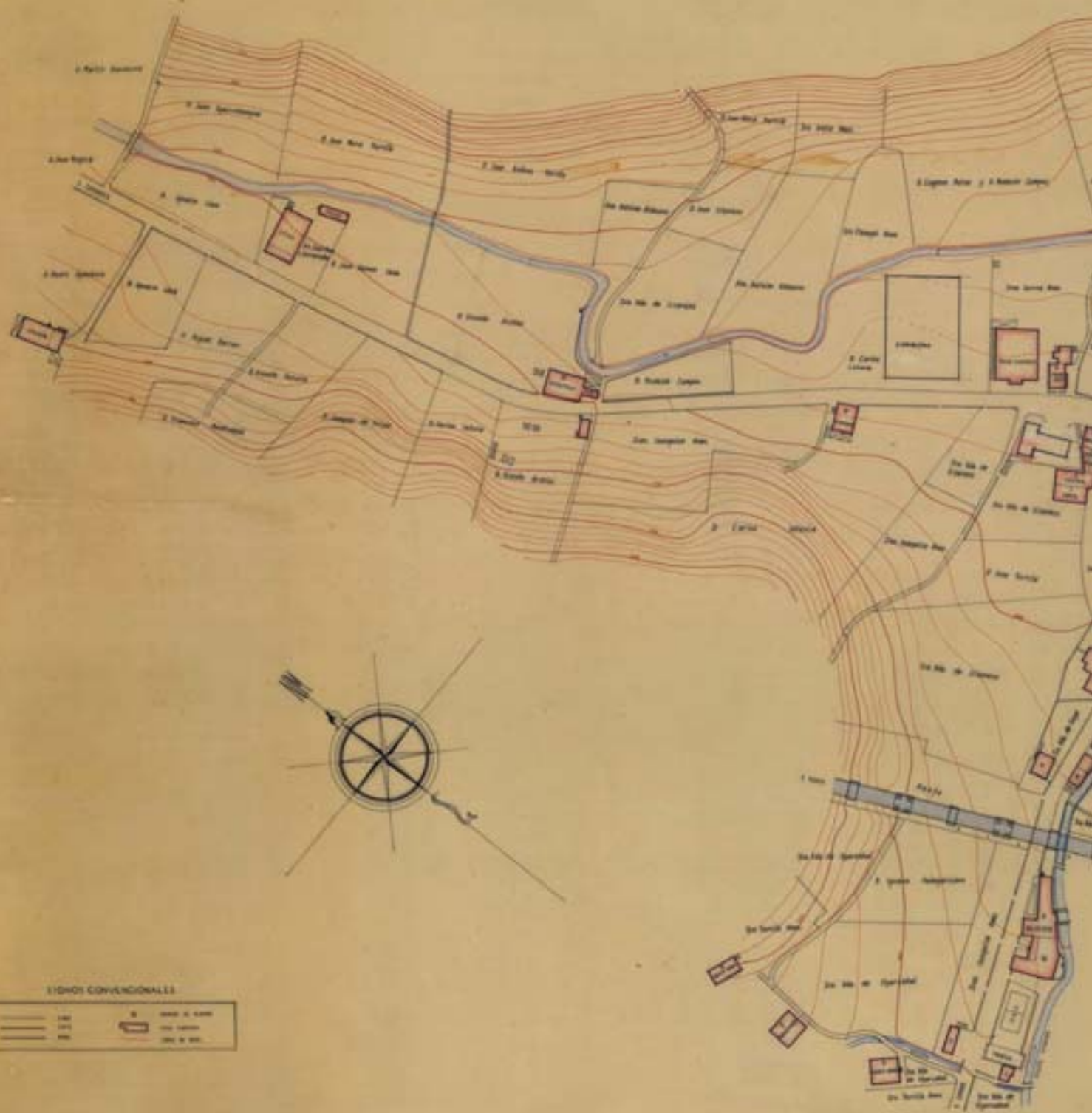
# capítulo 2 kapitulua

EKIMENERAKO SENA: ORMAIZTEGIKO ENPRESAK  
ETA ENPRESABURUAK (1860-1970)  
LA INQUIETUD EMPRENDEDORA: EMPRESAS Y  
EMPRESARIOS EN ORMAIZTEGI (1860-1970)



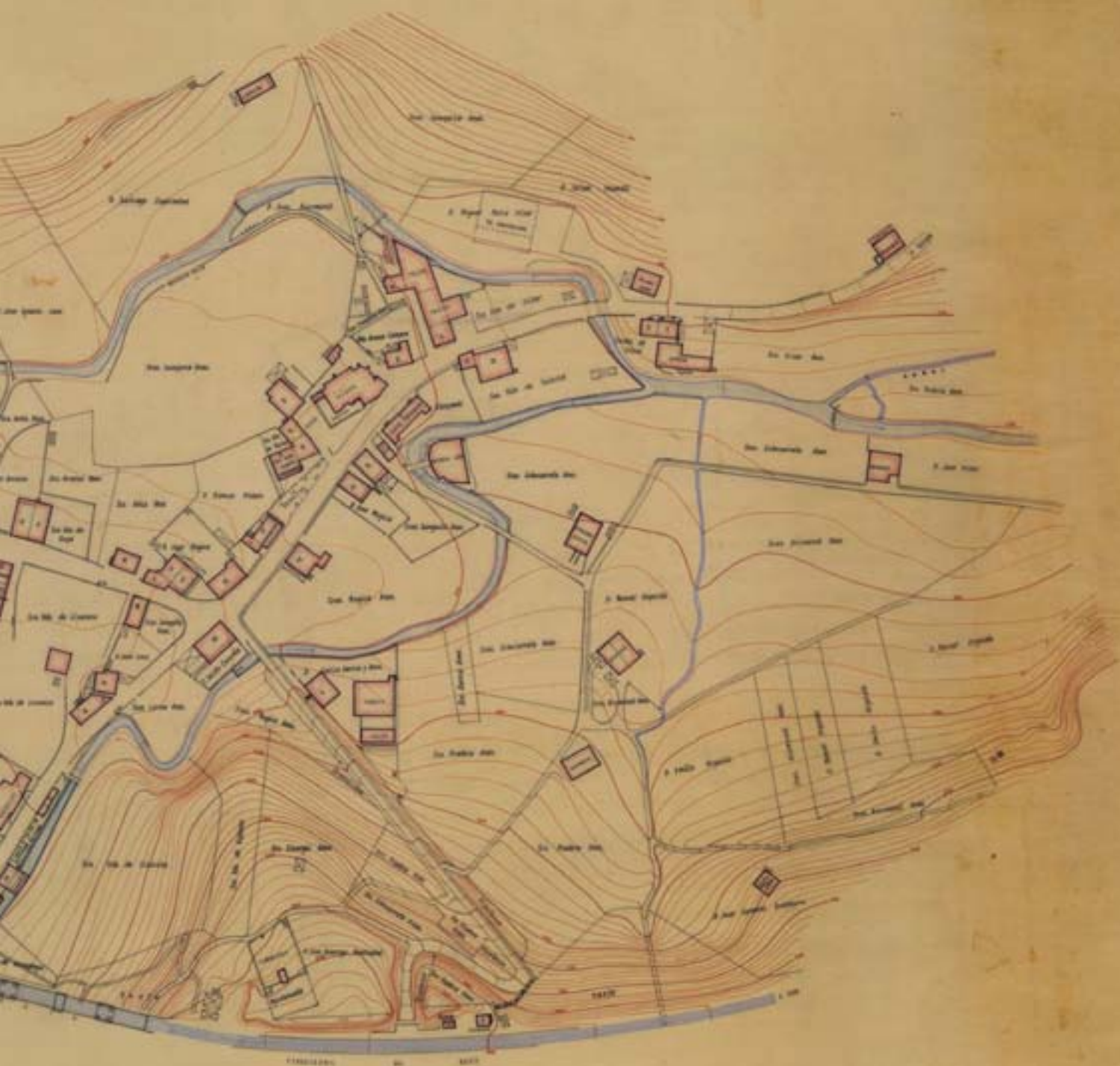
# ORMAIZTEGUI

ESCALA DE 1:1000  
EQUIDISTANCIA DE LAS CURVAS 1M



## SIGNOS CONVENCIONALES

	100		Edificio de 2 pisos
	200		Edificio de 1 piso
	300		Edificio de 3 pisos



## 2.1 EL ORIGEN DEL PROCESO: CONDICIONES Y FACTORES

Tal y como ya se ha apuntado, el proceso de industrialización y modernización de Gipuzkoa se asentó sobre unas bases muy diferentes de las de Bizkaia. Durante el siglo XVIII aquella había participado activamente en el comercio colonial a través de la *Compañía de Caracas*. El comercio de azúcar, cacao y tabaco permitió una primera acumulación de capitales, atrajo a una serie de comerciantes de fuera de la provincia y estimuló la aparición de una nueva clase de burguesía comercial. Paralelamente se produjo una importante transformación en el sector agrario. La difusión del maíz permitió aumentar el volumen de grano obtenido por unidad de superficie y sostener una demanda en aumento. El incremento de la productividad por unidad de superficie elevó los ingresos campesinos, posibilitando la creación de un mercado regional para los bienes de consumo. La estructura de la propiedad en Gipuzkoa facilitó este

cambio. Probablemente la transferencia en los arriendos de padres a hijos incentivó la introducción de mejoras en el sistema de cultivo. Como ha apuntado Jordi Catalán, *la ausencia de gran propiedad, la participación del arrendatario en los resultados y la indivisibilidad de la herencia tuvieron que favorecer la ausencia del absentismo*<sup>38</sup>. En esta situación los *segundones* debieron proporcionar, no sólo mano de obra, sino también modestos capitales para el proceso de industrialización.

Sin embargo, no fue hasta 1841, después del traslado de las aduanas, cuando se produjeron las inversiones en las industrias de transformación y aparecieron las primeras fábricas con instalaciones mecánicas. Este histórico traslado posibilitó la protección de la industria naciente en relación con la competencia extranjera y abrió el mercado interior español a las manufactu-

84  
Jose M<sup>a</sup> eta Joxe Iurrita Arzelus,  
Sosoagazabal baserrian.  
José M<sup>a</sup> y Joxe Iurrita Arzelus,  
en el caserío Sosoagazabal



## 2.1 PROZESUAREN JATORRIA: BALDINTZAK ETA FAKTOREAK

Arestian adierazi den moduan, Gipuzkoako industrializazio eta modernizazio-prozesuaren oinarriek ez zuten inolako zerikusirik Bizkaikoekin. XVIII. mendean, *Compañía de Caracas* elkartearen bidez Gipuzkoak oso parte-hartze handia izan zuen kolonietako merkataritzan. Azukrearen, kakaoaren eta tabakoaren salerosketari esker kapitalak bildu ziren, probintziaren kanpoaldetik hainbat merkataritza erakarri zituen horrek, eta merkataritzarekin loturiko burgesia mota berri bat sortu zen. Horrekin batera, eraldaketa garrantzitsu bat izan genuen nekazaritzaren sektorean. Artoa zabaltzeak azalera-unitate bakoitzeko lortutako ale-bolumena handitzea ekarri zuen, eta gero eta eskaera handiago horri erantzun ahal izatea. Azalera-unitate bakoitzeko emankortasuna handitu zenez, nekazarien diru-sarrerak ere handitu ziren, eta kontsumo-ondasunetarako eskualde mailako merkata bat sortzea ahalbidetu zuen horrek. Gipuzkoako jabetza-egiturak aldake-

ta hori erraztu zuen. Hala, alokairuak gurasoetatik seme-alabetara eskualdatzeak hainbat hobekuntza ahalbidetu zuen laborantza-sisteman. Jordi Catalánek adierazi duen moduan, *jabetza handirik ez izatea, maizterrak emaitzetan parte bat izatea eta herentzia banatzerik ez izatea absentismorik ez egotea ahalbidetu zuten*<sup>38</sup>. Egoera horretan, *ondoko seme-alabek*, eskulana ez ezik, kapital batzuk ere eman beharko zituzten industrializazio-prozesu horren alde.

Halere, 1841. urtean aduanak tokiz aldatu ziren arte ez zen inbertsiorik egin eraldaketa-industrietan, eta orduantxe hasi ziren instalazio mekanikoak zituzten lehen fabrikak agertzen. Lekualdaketa historiko horri esker, sortzen ari zen industria hura babestuta sentitu zen atzerriko lehia horretatik, eta Gipuzkoako enpresen enpresak zabalik aurkitu zuten Estatuaren barnealdeko merkata. Denbora-tarte laburrean, aduana-

85  
 Laian, 1935  
*Goiko ilaran:* Kasilde eta Pilare Arzelus Loiola, Eustasio (Arraitegi morroia), María Palacios Aranburu eta María Loiola Aranzeta (ama)  
*Makurtuta:* ezezaguna  
 Layando, 1935  
*Fila superior:* Kasilde y Pilare Arzelus Loiola, Eustasio (criado de Arraitegi), María Palacios Aranburu y María Loiola Aranzeta (madre)  
 Agachado: desconocido





86  
Begarako *Unión Cerrajera de Mondragón*,  
1920-30ean  
*Unión Cerrajera de Mondragón* en Bergara,  
1920-30

ras guipuzcoanas. En un breve espacio de tiempo el cambio aduanero canalizó los capitales hacia las industrias. La nueva coyuntura también favoreció la implantación de fabricantes franceses.

Otro elemento crucial, como ya se ha destacado anteriormente, fue la disponibilidad de unas ciertas condiciones físicas y geográficas. El gran número de ríos facilitó la disponibilidad, no solo de energía hidráulica, sino también de una materia prima fundamental en una gran variedad de procesos productivos (papeleras, textiles, maquinaria, etcétera) y, muy importante, el desagüe de los residuos generados por estas industrias.

Pero no todo estuvo a su favor. La falta de materias primas, sobre todo del abundante y rico mineral vizcaíno, y de capitales se suplió con una capacidad emprendedora e innovadora que demostró la iniciativa de los empresarios guipuzcoanos. Precisamente la falta de ese mineral hizo que el despegue del sector secundario, asentado sobre la producción de los bienes de consumo, se adelantase en varias décadas al de sus vecinos vizcaínos<sup>39</sup>. Las industrias papelera y tex-

til fueron las pioneras hacia 1840, iniciando un proceso al que se incorporó el sector metalúrgico para la segunda mitad del siglo, que fue configurando la estructura productiva de la provincia, definida, como ha destacado Elena Legorburu Faus, por una serie de rasgos. Uno de los más importantes ha sido la vocación multisectorial de la producción industrial. Gracias al aprovechamiento intensivo de las materias primas disponibles en el territorio y a una inteligente selección de aquellas otras de origen exterior, con mayores facilidades de acceso para su importación, el sector secundario guipuzcoano se fue consolidando como un referente del desarrollo industrial. Todo ello dio lugar, desde sus primeros pasos hasta la actualidad, a un complejo y compensado entramado de especialidades, entre las que destacaron tres fundamentales: el sector papelero, el textil y el metal.

Como ya se ha apuntado con anterioridad, los dos primeros fueron determinantes durante las primeras fases de la industrialización. Por su parte, el trabajo del hierro se orientó hacia la producción de los derivados metálicos, una actividad que, por lo general,

aldaketa horrek kapitalak industrietara bideratu zituen. Testuinguru berri horrek, halaber, ekoizle frantziarrak bertan finkatzea erraztu zuen.

Funtsezko beste elementu bat, arestian aipatu den moduan, baldintza fisiko eta geografiko jakin batzuek eskaintako aukerak izan genituen. Ibaien ugaritasun horrek, jatorri hidraulikoko energia eskaintzeaz gain, funtsezko lehengai bat ahalbidetu zuen hainbat eta hainbat ekoizpen-prozesutan (paper-fabrikak, ehundegiak, makineria eta abar), industria horiek sortutako hondakinak hustubideetatik barrena kanporatzeko oso garrantzitsua zena.

Baina den-dena ez zen mesedeko izan. Nahiz eta lehengairik (batez ere Bizkaiko mea ugari eta aberats hori) eta kapitalik ere ez izan, Gipuzkoako enpresaburuek ekimenerako eta berrikuntzarako erakutsitako gaitasun ikaragarri batekin estali ahal izan zen hutsune hori. Hain zuzen ere, burdinamari ez izateak eraginda, kontsumo-ondasunen ekoizpenean oinarritutako bigarren sektore horren garapena Bizkaikoena baino zenbait hamarraldi lehenago etorriko zen<sup>39</sup>. 1840. urte inguruan papergintza eta ehungintzako industriak izan ziren aitzindariak, eta mendearen bigarren erdialdera metalurgiaren sektorea ere gehitu zitzaion prozesu

horri, eta horrela, Elena Legorburu Fausek nabarmendu duen modura, zenbait ezaugarri berezi izan ziren Gipuzkoako ekoizpen-egiturak. Garrantzitsuenetako bat industria-ekoizpenaren sektore askotarako joera izan da. Gipuzkoako lurraldean dugun lehengaien aprobetxamendu intentsiboari esker, eta kanpoaldekiko etorritakoen aukeraketa burutsua egin izanari esker, inportatzeko sarbide-erraztasun handiagoak daudeenez, Gipuzkoako bigarren sektorea industriaren garapenaren erreferentzia nagusi bilakatuko da. Hori guztia dela eta, lehenengo urrats haieetatik gaur arte, espezialitateen esparru zabala benetan konplexua eta konpentsatua izango dugu, eta horietatik hiru izan ziren aipagarrienak: papergintza, ehungintza eta metalgintza.

Arestian esan den moduan, lehenengo bi horiek funtsezkoak gertatu ziren industrializazioaren lehen urratsetan. Beste alde batetik, burdinaren lana metaletik eratorritako produktueta bideratu zen nagusiki, eta jarduera hori, oro har, tailer txikietan garatu da hainbat herritan, hala nola Eibarren, Arrasaten, Bergaran, Aretxabaletan, Legazpin, Beasainen, Tolosan, Andoainen eta Errenterian. Jarduera hori hainbat espezialitateetan banatu zen, eta horien artetik, armagintza, erreminten ekoizpena eta



se ha realizado en pequeños talleres en núcleos de Eibar, Arrasate, Bergara, Aretxabaleta, Legazpi, Beasain, Tolosa, Andoain y Errenteria. Esta actividad se diversificó en diferentes especialidades, entre las que destacan la armería, la producción de herramientas y la cerrajería. En este contexto, empresas como *San Pedro* de Elgoibar, *Unión Cerrajera* de Arrasate, la *Fábrica de Hierros de San Martín* de Beasain o *Patricio Echeverría* de Legazpi, constituyeron, por su envergadura, producción y capital, excepciones dentro de un panorama de dimensiones mucho más modestas.

Otro de los factores, estrechamente relacionado con el anterior,

fue la ausencia de una centralización de sus plantas fabriles. La complicada orografía, el abundante y complejo sistema hidrológico<sup>40</sup> y la excelente red de comunicaciones, favorecieron la dispersión de su asentamiento. Todo ello propició la integración de un tipo de industrias de mediano y pequeño tamaño en el entorno rural<sup>41</sup>. Miles de campesinos simultanearon sus labores agropecuarias en los caseríos con el trabajo en la fábrica. Los escasos ingresos que obtenían a través de estas pequeñas explotaciones se vieron incrementados de una forma sustancial por los salarios que cobraban en las empresas y talleres, como recordaba Serapio Mujika para el caso de Ormaiztegi, en un ejemplo que podía extenderse a la práctica totalidad de la provincia. Esta circunstancia que caracterizó a las primeras fases de la industrialización, pervivió durante muchos años y se extendió a épocas más recientes, hasta configurarlo como uno de los rasgos más determinantes.

Xanti Intxausti Peña durante muchos años simultaneó sus labores en el caserío con el trabajo en dos empresas de la zona, *Oena* y posteriormente *Carrocerías Irizar*.

*A mi me tocó trabajar en casa y en la fábrica. Me levantaba muy temprano, hacía los trabajos del ganado, ordeñaba las vacas y les daba de comer. Desayunaba y para las ocho de la mañana iba a trabajar a la fábrica. Venía al mediodía a casa, les daba de comer a los animales y para la una volvía a la fábrica a trabajar [...] En 'Oena' fui jefe de montaje.*

*Entrevista realizada a Xanti Intxausti.*

Otro de los testigos del mundo empresarial de la zona, José Ramón Lasa, refleja gráficamente en su testimonio el limitado horizonte que ofrecía el caserío.

*Entonces la ilusión de la gente era aprender un oficio, porque en el caserío ya sabías lo que había: vacas*

88

Gregorio Irizar Urkiola eta Xanti Intxausti Peña  
Donibane Lohitzunen, 1957  
Gregorio Irizar Urkiola y Xanti Intxausti Peña  
Donibane Lohitzune, 1957





sarrailagintza nabarmendu ditzakegu. Testuinguru horretan, zenbait enpresa, hala nola Elgoibarko *San Pedro*, Arrasateko *Unión Cerrajera*, Beasaingo *Fábrica de Hierros de San Martín* edo Legazpiko *Patricio Echeverría*, beren tamaina, ekoizpen eta kapitalarengatik, salbuespen bilakatu ziren askoz ere neurri txikiagoko panorama baten barruan.

Aurreko horrekin hertsiki loturiko beste faktore bat, hain zuzen ere, lan-tegi horietan zentralizaziorik ez izatea izan genuen. Orografia konplikatuak, sistema hidrológico oparo bezain konplexuak<sup>40</sup> eta komunikazioen sare bikainak horrelako lantegien sakabaketa bultzatu zuen. Horrek guztiak eraginda, tamaina ertain eta txikiko era guztietako industriak kokatu ziren landa-ingurunean<sup>41</sup>. Milaka nekazari beren baserrietako lanak fabrikako lanarekin tartekatu zituzten. Ustiapen txiki horien bitartez lortzen zituzten irabazi urriak nabarmenki handitu ziren enpresetan eta tailerretan irabazten zituzten soldatekin, Serapio Mujikak Ormaiztegi buruz mintzatzean gogorarazten digun moduan, baina adibide hori probintzia osoko herrietara ere zabal liteke. Industrializazioaren lehen urratsen bereizgarri izan zen ñabardura horrek urte askotan iraun zuen, eta ia gure garaietaraino iritsi da, bertako ezaugarri bereizgarrienetako bat bilakaturik.

Xanti Intxausti Peña, urte askoan baserriko lana baztertu gabe, inguruko beste bi enpresetan ere aritu zen, *Onena* izenekoa eta, gero, *Carrocerías Irizar* izenekoa.

*Etxean eta fabrian lan egitea egokitu zitzaidan. Oso goiz jaikitzen nintzen, aziendan lanak egiten nituen, behiak jetzi eta jatena ematen nien. Gosaldu eta goizeko zortzietarako fabrikara joaten nintzen lanera. Eguerdian etxera itzuli, animaliei berriz jatena eman, eta ordu baterako fabrian nintzen berriro lanean. [...] 'Onenan' muntaketaren arduraduna nintzen.*

*Xanti Intxaustiri  
egindako elkarrizketa.*

Inguru honetako enpresa-munduaren beste lekuko garrantzitsuetako bat Jose Ramon Lasa dugu eta halaxe agertzen digu baserriak eskaintzen zuen itxaropen mugatuari buruzko testigantzan.

*Garai hartan, jendearen ilusioa ofizio bat ikastea izaten zen, etxean bazenekielako zer izango zenuen: behiak eta lan asko, esnea partitu, sagarrak bildu...*

*Jose Ramon Lasari  
egindako elkarrizketa.*

Era horretan, bitarako langilea funtsezko pieza bilakatu zen Gipuzkoako industriaren garapenean. Felix Luengok eta Luis Castellsek, besteak beste, nabarmendu duten moduan, era honetako langileen ekarpena, baserrian egiten zituzten lanari tailerretan eta fabriketan irabazten zuten soldata gehitzen zitzaizolarik, oso kontuan hartzekoa izango zen ziurrenik<sup>42</sup>. Baina ez industrializazioaren lehen urratsetan bakarrik. Inguru honetako baserriar askok enpresaburu txiki hauengana bidaltzen zituzten beren seme-alabak, nekazaritzatik edo abeltzaintzatik bizitzeko itxaropenak oso urriak zirelako. Jose Ramonek gogoan du bere langileetako asko, geroa beren tailerren arduradun izatera iritsiko zirenak, Jose Mari Lasa aitaren enpresan hasi zirela lanean.

*...baserriko jendea etortzen zenean, hauxe esaten zizun: 'aizak, ba al duk lanik nire semearentzat?'. Horrelaxe gertatu zen Gerratarrekin, Indarreko Ormazabalatarrekin. Esate baterako, Ramon Ormazabal mandatu-mutil gisa aritzen zelarik Donostian Aterrietako klinika batean, nire aita harekin harremanean hasi zen klinikara joan zen batean, eta honela esan zion: 'hator tailerrera'. Eta Ramon Ormazabal horrelaxe etorri zen. Oso gizon urduria zen. 'Indarreko' bihotz eta arima izan zen. Antia, Gerra, Ormazabal nahiz Larrañagatarrek hortik atera dira.*

*Jose Ramon Lasari  
egindako elkarrizketa.*

*y mucho trabajo, repartir leche, recoger manzanas...*

*Entrevista realizada a José Ramón Lasa.*

De este modo, el *obrero mixto* se convirtió en una pieza fundamental en el desarrollo industrial guipuzcoano. Como han destacado, entre otros, Félix Luengo y Luis Castells, la aportación de este tipo de trabajadores, que compaginaba o complementaba sus ocupaciones en el caserío con el salario obtenido en los talleres y las fábricas, debió ser especialmente notable<sup>42</sup>. Pero no sólo durante las primeras fases de la industrialización. Muchos de los *baserritarras* de la zona ofrecían sus hijos a estos pequeños empresarios, ante las pobres expectativas que generaban las explotaciones agropecuarias. José Ramón recuerda cómo muchos de sus trabajadores, que incluso llegaron a establecerse con el tiempo al frente de sus propios talleres, comenzaron a trabajar en la empresa de su padre, José Mari Lasa.

*...te venía la gente de los caseríos y te decía: oye, ¿tienes trabajo para mi hijo?. Como pasó con los Gerra, los Ormazabal de Indar. Por ejemplo, Ramón Ormazabal estaba de chico de los recados en una clínica de Ategorrieta en Donostia y mi padre entabló relación con él una vez que fue a la clínica y le dijo: 'ven al taller'. Y Ramón Ormazabal así vino. Él era un hombre muy inquieto. Fue el alma mater de Indar. Los Antia, los Gerra, los Ormazabal, los Larrañaga, todos han salido de ahí.*

*Entrevista realizada a José Ramón Lasa.*

Aunque no todos los trabajadores llegaron directamente del caserío. Un importante puñado de profesionales de oficio, torneros, ajustadores, soldadores, etcétera, procedían también de pueblos cercanos, e incluso de localidades más alejadas, y poseían una formación adquirida en empresas metalúrgicas, los menos en diversas escuelas profesionales, como veremos más adelante. El estallido de la Guerra

Civil y las terribles consecuencias que tuvo para una parte importante de quienes combatieron al lado de la República y el Gobierno Vasco, obligaron a muchos de estos profesionales, desterrados de sus lugares de origen, a buscar empleo en otras empresas. El mismo José Ramón recuerda a un numeroso grupo de trabajadores de oficio que padecieron esta situación:

*La gente se fue, muchos estaban en batallones de concentración [puede referirse a batallones de trabajo o a campos de concentración] otros muchos en la cárcel, prueba de ello que cuando se fue normalizando la cosa, el taller de mi padre era un taller de 'rojos' [...] de Beasain había varios, Guillermo Abalia, José Miralles, José Lozares y un tornero muy bueno, Alfonso Olabe, que era socialista y muy buena persona. Otros cuatro o cinco de Zumarraga; tres de Mondragón, Balentin Zabarte, Agustín Heriz y un tal Esteban, que apodábamos 'Bapez'; de Durango cuatro; de Eibar otro, Tomás Garate (nacionalista). Todo ellos eran... A Tomás Garate no le dejaban entrar en Eibar, estaba desterrado y tenía a su madre muy mayor.*

*Entrevista realizada a José Ramón Lasa.*

Otro de los factores que definieron a las empresas de la provincia fue la escasez de grandes capitales, sobre todo si los comparamos con los que se invirtieron en la vecina Bizkaia. Pero, además, la mayor parte de las industrias, también a diferencia de lo que ocurrió en esta última provincia, no contaron con el apoyo de los grandes capitales donostiarras<sup>43</sup>. Nada que ver con los *Chávarri*, *Durañona* o *Martínez de las Rivas*, por citar tan sólo algunos ejemplos. Las medianas y pequeñas empresas que se desplegaron a lo largo del territorio guipuzcoano fueron financiadas a través de la reinversión de los propios beneficios que generaban. El ajuste de los costes de producción aseguró un margen de rentabilidad que garantizó el progreso del negocio. Los testimonios de al-

Baina langile guztiak ez ziren zuzenean baseritik etorri. Ofiziodun profesional mordo handi samar bat (tornulariak, doitzailleak, soldatzaileak, eta abar) inguruko herrietatik etorri ziren, baita urrunagoko herrietatik ere, eta metalurgia-enpresetan edota beste lanbide-eskola batzuetan jasotako hezkuntza zekarten, aurrerago ikusiko dugun moduan. Gerra Zibila hasteak eta Errepublikaren eta Eusko Jaurlaritzaren alde borrokatu zirenen askorentzat izan zituen ondorio beldurgarriek eraginda, profesional hauetako askok eta askok, beren jaioterrietatik erbesteratu ondoren, beste enpresa batzuetan bilatu behar izan zuten lana. Jose Ramonek berak gogoan du egoera hori jasan behar izan zuen langile talde handi samar bat:

*Jendea joan egin zen, asko kontzentrazio-batailoietan zeuden [lanerako batailoietan edo kontzentrazio-eremuetan esan nahiko du], beste asko kartzelan, eta horren adibide dugu, gauzak bere onera etortzen hasi zirenean, nire aitaren tailerra 'gorrien' tailerra bihurtu zela [...] Beasaingoak ziren batzuk, Guillermo Abalia, Jose Miralles, Jose Lozares eta beste tornulari on bat, Alfonso Olabe, hura*

*ere sozialista eta pertsona zintzoa. Baziren lau edo bost Zumarragakoak; Arrasatekoak hiru ziren, Balentin Zabarte, Agustin Heriz eta Esteban delako bat, izengoitiz 'Bapez' deitzen geniona Durangokoak lau; Eibarkoa beste bat, Tomas Garate (nazionalista), eta denak ziren... Honi ez zioten Eibarren sartzen uzten, erbesteratua zegoen, eta oso zahartuta zuen ama".*

*Jose Ramon Lasari  
egindako elkarrizketa.*

Gipuzkoako enpresen beste faktore bereizgarri bat kapital handiak oso urri agertzea izan zen, batez ere Bizkaiko probintzian inbertitu zirenekin konparatzen baldin badugu. Baina, gainera, industria gehienek, Bizkaiko probintzian gertatu zenaren kontra, ez zuten Donostiako kapital handien laguntzarik jaso<sup>43</sup>. Ez zuten inolako zerikusirik izan Chávarri, Durañona edo Martínez de las Rivas etxeekin gertatu zenarekin, adibide batzuk baino ez aipatzearren. Gipuzkoako lurraldean banatu ziren tamaina ertain eta txikiko enpresak berek sortzen zituzten irabaziak berriro inbertituz finantzatu ahal izan ziren. Ekoizpen-kostuak egokitzeak errentagarritasun-

89  
Ormaiztegi, herriko plaza XX. mende hasieran  
Ormaiztegi, plaza pública a principios del s. XX



gunos de estos empresarios y de sus descendientes son muy clarificadores a este respecto. A través de cantidades muy modestas, financiadas en forma de pequeños préstamos personales o de hipotecas consiguieron poner en marcha los primeros talleres. Este fue, por ejemplo, el caso de la empresa de José Mari Lasá.

*El préstamo se lo hace Apaolaza, del caserío Lezeta, [no recuerda la cantidad] y se lo fue devolviendo poco a poco. Mi madre Carmen se acuerda cómo todos los años se amortizaba.*

*Entrevista realizada a Arantxaxu Garmendia.*

Como ha afirmado Elena Legorburu, este delicado equilibrio contó además con la decisiva aportación de una mano de obra local especializada, heredera de una gran tradición artesana. Esta estructura, beneficiada ciertamente por una coyuntura económica favorable, permitió ascender con fluidez, pero no sin grandes esfuerzos, a un tipo de individuos que pasaron prácticamente del trabajo artesano a encabezar modestos negocios y convertirse en pequeños empresarios. Así se fue forjando la imagen del

característico patrono guipuzcoano *hecho a sí mismo*, mucho más cercana al trabajador autodidacta que al empresario ajeno por completo a la realidad del obrero. Estos pequeños empresarios, a diferencia también de lo que ocurría en el cinturón industrial de la Margen Izquierda de la ría del Nervión-Ibaizabal y su zona minera, compartían un mismo espacio físico (el taller, el pueblo, la taberna, la coral, la iglesia o la sociedad recreativa). Resulta muy difícil imaginar esta convivencia en el caso vizcaíno, donde tan sólo la existencia de la ría marcaba ya una verdadera frontera social entre las ostentosas residencias de Las Arenas o Neguri y los populosos barrios obreros de pueblos como Sestao o Barakaldo. En estas últimas localidades se hacinaban en condiciones lamentables miles de trabajadores llegados de todos los rincones del Estado.

Ello no quiere decir que los pequeños empresarios guipuzcoanos no ostentaran una determinada categoría social, claramente diferenciada de los trabajadores y vecinos de sus localidades. Las intensas y estrechas relaciones sociales y familiares, el origen humilde de muchos de ellos y el

90

Ormaiztegiko futbol taldea, 1927  
Matias Aranburu Ezenarro, Ignacio Intxausti Peña, Luis Murua Urkiola, Modesto Kanpos Urkiola, Matias Apaolaza Mendizabal, Eugenio Murua Urkiola, soinujolea, German Kanpos Ortuzar, Eugenio Ugartemendia, Francisco Iurrita Jauregi, Joaquín Berasategi Berasategi, Bernardo Gurrutxaga Murguiondo eta Floro Irizar Salazar  
Equipo de fútbol de Ormaiztegi, 1927  
Matias Aranburu Ezenarro, Ignacio Intxausti Peña, Luis Murua Urkiola, Modesto Kanpos Urkiola, Matias Apaolaza Mendizabal, Eugenio Murua Urkiola, acordeonista, Germán Kanpos Ortuzar, Eugenio Ugartemendia, Francisco Iurrita Jauregi, Joaquín Berasategi Berasategi, Bernardo Gurrutxaga Murguiondo y Floro Irizar Salazar





91  
Ormaiztegi San Andrés Abesbatza, 1951  
Coral San Andrés de Ormaiztegi, 1951  
(Ver pág. 671. orria ikusi)

marjina bat ziurtatu zien, eta horrek, negozioak aurrera egin ahal izatea bermatu zuen. Enpresaburu hauetako batzuen eta beren seme-alaben adierazpenek argi eta garbi adierazten dute. Oso diru-kopuru apalekin, eta mailegu pertsonal edo hipoteka-mailegu txikien bidez finantzaturik, lehenengo tailerrak martxan jartzea erdietsi zuten. Horixe gertatu zen, esate baterako, Jose Mari Lasaren enpresarekin.

*Lezeta baserriko Apaolazak egin zion mailegua [ez dauka gogoan kopurua] eta pixkanaka-pixkanaka itzuli zion. Carmen nire ama oroitzen da nola amortizatu behar izaten zuten urtero.*

*Arantxaxu Garmendiari egindako elkarrizketa.*

Elena Legorburuk adierazi duen moduan, oreka hori lortzeko funtsezkoa izan zen bertako eskulan espezializatuaren ekarpena, artisautza-tradizio luze baten oinordeko gisa. Egitura honek, testuinguru ekonomiko onuragarri baten

laguntza ukaezinarekin, azkar gora egitea eragin zuen, baina ez ordea ahaleginik egin gabe, eta horrela, artisautza-lanean aritzetik negozio txiki batzuetako arduradun edo enpresaburu txiki bihurtzera igaro ziren langile haiek. Horrela, *bere kasa zaildutako* Gipuzkoako nagusiaren irudi bereizgarria osatu zen, langile autodidaktarengandik askoz hurbilago dagoena langilearen errealitatea guztiz arrotza zaion enpresaburuarengandik baino. Enpresaburu txiki hauek, Ibaizabal ibaiaren Ezkerraldeko industria-eremuan eta meategi-eremuan gertatzen zenaren kontra, inguru fisiko berean aurkitzen ziren (tailerra, herria, taberna, korala, eliza edo aisiialdirako elkarteak). Oso zaila gertatzen da elkarbizitza hori Bizkaiko kasuan imajinatzea, ibaiak benetako gizarte-muga egiten baitzuen Areeta edo Neguriko etxebizitza aberatsen eta Sestao edo Barakaldo bezalako herrietako langile-auzo jendetsuen artean. Azkeneko herri hauetan Estatuko bazter guztietatik etorritako milaka langile bizi ziren oso baldintza kaskarretan pilaturik.



92  
 Patricio Etxeberria, Lanaren Merezimenduaren  
 domina jasotzen  
 Patricio Etxeberria, recibiendo la medalla al  
 Mérito de Trabajo

talante cercano se expresaron a través de determinadas formas y prácticas paternalistas. Probablemente el caso más paradigmático de este modelo de empresa y empresario fue Patricio Etxeberria Elortza, en pleno valle del Urola. Este empresario, que abandonó la tradición papelera familiar para orientarse hacia el trabajo del hierro, dirigió desde 1919 una empresa que con el tiempo acabaría convirtiéndose en un referente de la industria metalúrgica guipuzcoana<sup>44</sup>. Además de emplear a cientos de obreros de la localidad les proporcionó viviendas, escuelas y una amplia red de servicios sociales. Todo ello forjó la imagen de un peculiar empresario, que trascendió con su popularidad las fronteras de la localidad guipuzcoana. De este modo, Patricio Etxeberria, *don Patricio*, como fue y es conocido aún por sus vecinos y trabajadores, se convirtió en todo un símbolo. Pero, sobre todo, en una realidad, que permitió, primero atraer y segundo fijar –o fidelizar, por utilizar un término actual–, a un

gran contingente de mano de obra, que además, y gracias a esta serie de prácticas no resultó especialmente conflictiva. La trama de coberturas sociales y favores personales resultó decisiva en este sentido.

Ormaiztegi no contó con personajes ni empresas similares. El potencial económico de los empresarios y las dimensiones de los talleres fueron siempre mucho más modestos. Sin embargo, algunos de aquellos profesionales que destacaron por su capacidad emprendedora lograron levantar con su esfuerzo negocios familiares, compitieron con otras empresas más poderosas y les dotaron de un gran prestigio, sobre todo en los ámbitos más locales. Arantxaxu Garmendia destaca en este sentido las diferencias entre unos y otros, e incluso entre empresarios como Patricio Etxeberria y los empresarios locales.

*Los empresarios de Ormaiztegi, siguen viviendo casi como el resto de los vecinos del pueblo, parten de*

Baina horrek ez du esan nahi Gipuzkoako enpresaburu txikiek ez zuten langileetatik eta beren herrikideengandik argi eta garbi bereizitako gizarte-kategoria zehatz bat. Gizarteko eta familiarterko harreman sendo eta hertsia, horietako askoren jatorri umila eta hurbiltasun hori, hainbat modu eta jardura paternalisten bidez gauzatu eta azaleratu ziren. Ziurrenik, enpresa eta enpresaburuen eredu honen kasurik paradigmaticoena Legazpiko Patricio Etxeberria Elortzarena izan genuen, Urola bailararen erdi-erdian. Enpresaburu honek bere familiarren papergintza-tradizioa alde batera utzi eta burdingintzari ekin zion, eta horrela, 1919. urtean enpresa bat sortu zuen, denborarekin Gipuzkoako metalurgia-industriaren erreferentziarik nagusienetako bat bilakatuko zena<sup>44</sup>. Herriko ehunka langileri lana emateaz gain, etxebizitzak, eskolak eta gizarte-zerbitzuen sare zabal bat eskaini zien. Horrek guztiak enpresaburu berezi baten irudia sendotu zuen, eta lortutako entzuteari esker, oso ezagun egin zen baita Gipuzkoako mugetatik harantzago ere. Era horretan, Patricio Etxeberria, *don Patricio*, bere herrikideek eta langileek ezagutzen zu-

ten eta oraindik ere ezagutzen duten moduan, eredu bat bilakatu zen. Baina, batez ere, errealitate bat bilakatu zen, lehenik esku-lan piloa erakarri eta gero bertan finkarazi edo leial bihurtzea lortu zuelako, eta gainera, jardura multzo honi esker, arazo berezirik sortu gabe lortu zuen hori. Gizarte-estalduren eta mesede pertsonalen egitura hori erabakigarria izan zen alde horretatik.

Ormaiztegin ez zen horrelako pertsonaia edo enpresarik izan. Enpresaburuen potentzial ekonomikoa eta tailerren neurriak askoz ere apalagoak izan ziren. Halere, beren ekimenerako senarengatik nabarmendu ziren profesional haietako batzuek familia-negozioak aurrera ateratzea lortu zuten beren ahaleginarekin, beste enpresa boteretsuago batzuekin ere aritu ziren lehian, eta ospe pertsonal handia eman zieten, batez ere inguruko herrietan. Arantxaxu Garmendiak, alde horretatik, batzuen eta besteen arteko aldeak nabarmendu zituen, baita Patricio Etxeberria eta bertako enpresaburuen artean ere.

*Ormaiztegiako enpresaburuek, bestetik, herriko gainerako biztanleak be-*

93  
 Legazpiko San Inazio eta San Martín auzoak, alegia, Patricio Echeverria, S.A. enpresako langileak kokatu ziren tokia, eta bertako zuzkidura-instalazioak (Artzain Onaren Ikastetxea eta Gurutze Santuaren Egoitza) Barrios de San Ignacio y San Martín en Legazpi, donde se asentaron los trabajadores de Patricio Echeverria, S.A., así como las instalaciones dotacionales (Colegio Buen Pastor y Residencia Santa Cruz)



*la misma cuadrilla. Mientras estas familias [las de Ormaiztegi] estaban vinculadas al nacionalismo... Patriocio Etxeberria, no sé yo..., aquellas relaciones que pudo tener con gente del régimen...*

*Entrevista realizada a Arantxaxu Garmendia.*

Sin embargo, esta identificación con el nacionalismo vasco, que la informante atribuye a los empresarios de Ormaiztegi, no fue incompatible en otros casos con la ostentación de cargos políticos durante el régimen franquista en el ámbito local. Miguel Mari Irizar fue alcalde de esta localidad. Asimismo, en distintos tiempos, formaron parte de la corporación, José Azurmendi Larrea, Ignacio Garmendia Insausti, José Ramón Lasa Eguren, Félix Illarrendi Muruamendiaratz, Millán Irizar Bengoetxea, José M<sup>º</sup> Elozegi Aldanondo, etcétera.

Andrés Telleria Etxaleku, José Mari Lasa, Miguel Mari Irizar, Juan

Azurmendi o Ramón Ormazabal son dignos representantes de los hombres de empresa de la zona que desarrollarán un papel decisivo. Sin embargo, la historia de éstos y otros empresarios locales y la de sus empresas tuvo en muchas ocasiones unos orígenes que se remontan a las primeras décadas del siglo XX, e incluso en algunos casos, como en el de los Irizar, al último tercio del XIX. En un espacio tan limitado como el de Ormaiztegi fueron surgiendo una serie de estimables iniciativas empresariales ligadas a otras tantas familias, que partiendo de trabajos artesanos como la madera o la forja, o de iniciativas ligadas a nuevas actividades –el caso de José Mari Lasa y sus primeros trabajos con motores eléctricos, es uno de los más llamativos–, consiguieron impulsar una serie de negocios que dotaron a la localidad de una personalidad propia, marcada por una fuerte presencia de empresas que de un modo u otro, ha transcendido hasta la actualidad. ■





*zala bizitzen jarraitzen dute, koadrila berekoak izanik. Familiok [Ormaiztegikoak] nazionalismoarekin lotuagoak daude... Patricio Etxeberria, ez dakit ba nik, baina erregimeneko jendearekin izandako harreman haiek...*

*Arantxaxu Garmendiari egindako elkarrizketa.*

Nolanahi ere, euskal nazionalismoarekiko identifikazio hori –berri-emaileak Ormaiztegiko enpresaburuei egotzen diena– beste batzuetan ez zen eragozpen izan Francoren erregimenean tokian tokiko kargu politikoak betetzeko. Miguel Mari Irizar herri honetako alkate izan zen. Halaber, garai desberdinetan, udalbatzako kide izan ziren Jose Azurmendi Larrea, Ignacio Garmendia Insausti, Jose Ramon Lasa Egueren, Felix Illaramendi Muruamendiaratz, Millan Irizar Bengoetxea, Jose M<sup>a</sup> Elozegi Aldonondo eta abar.

Hori gertatu zen, esate baterako, Andres Telleria Etxalekurrekin, Jose

Mari Lasarekin, Miguel Mari Irizarrekin, Juan Azurmendirekin edo Ramon Ormazabalekin, laurak ere inguru honetan berebiziko garrantzia izan zuten enpresa-gizonen ordezkari duin. Nolanahi ere, eskualde honetako enpresaburu hauen eta beste batzuen eta beren enpresen historiaren sorburua XX. mendearen lehen hamarraldietan topatu behar dugu, eta kasu batzuetan, Irizarrenean bezala, XIX. mendearen azken herenean. Ormaiztegioko bezain eremu mugatu batean, beste hainbat familiarekin loturiko enpresa-ekimen garrantzitsuak sortu ziren, eta egurra edo forjaketa bezalako artisautza-lanetatik abiatuz, edo jarduera berriekin loturiko ekimenetatik abiatuz –Jose Mari Lasaren kasua eta motor elektrikoekin egindako lehen lanak ditugu deigarrietako bat–, hainbat negozio martxan jartzea lortu zuten, Ormaiztegiko herriari nortasun berezia eman ziotenak, modu batera edo bestera beren presentzia garrantzitsua gaur egun arte luzatu duten enpresek baldintzatua. ■



94  
1972ko Udal korporazioa eta udalkide ohiak  
Corporación municipal de 1972 y ex corporativos  
(Ver pág. 672. orria ikusi)

## 2.2 ENERGÍA ELÉCTRICA Y ESPACIO INDUSTRIAL PARA UNA NUEVA ÉPOCA

Si bien en un principio la energía hidráulica proporcionada por la amplia red de ríos en nuestra provincia propició el asentamiento de iniciativas artesanales y posteriormente su desarrollo, lo cierto es que la evolución a la industrialización de aquellos establecimientos artesanales no hubiera sido posible sin la electricidad.

La industria eléctrica peninsular tuvo su nacimiento a principios del pasado siglo con un desarrollo lento hasta 1910, fecha en que su crecimiento anual comenzó a ser destacable. En 1917, dentro de la coyuntura económica favorable por la neutralidad española durante la I Guerra Mundial, la energía eléctrica consiguió un fuerte impulso en su empleo y producción. Durante la siguiente década de los años veinte la electricidad se vinculó al desarrollo industrial, favorecido por el proteccionismo e inversión pública del

Directorio<sup>45</sup>. Por tanto, el vapor iba a quedar relegado por esta energía, caracterizada por su amplia gama de posibilidades, sobre todo en la innovadora producción metal-mecánica, electro-mecánica y química, que eran los sectores característicos de la II Revolución Industrial. Todo ello se ponía de manifiesto gracias a la flexibilidad de la electricidad respecto del lugar de producción, su alta velocidad, la universalidad de sus prestaciones energéticas (fuerza motriz, luz y calor) y su capacidad de adaptación física frente a las tradicionales calderas<sup>46</sup>. En principio, las fábricas y talleres podían adquirirla a empresas suministradoras, sin tener que destinar capitales, trabajo y espacio a su producción. También facilitaba la autonomía de las máquinas al estar dotadas de sus propios motores, eliminando la rigidez de la tradicional transmisión a vapor y los consiguientes costes debidos al sistema de mo-

95  
Gipuzkoako mapa hidrologikoa, 1584  
Mapa hidrológico de Gipuzkoa, 1584



## 2.2 ENERGIA ELEKTRIKOA ETA GARAI BERRIRAKO INDUSTRIA-EREMUA

Hasiera batean gure probintziako ibai-sare zabalak eskaintako energia hidraulikoak hainbat artisautza-ekimen koka zitezela eta, gero, gara zitezela ahalbidetu zuen arren, egia da artisautza-tailer haiek industrializaziozantzarantz ez litzatekeela posible izango elektrizitatea hona etorri ez bazen.

Penintsulako industria elektrikoa joan den mendearen hasiera inguruan sortu zen, eta oso motel garatu zen 1910. urte arte, baina data horretatik aurrera bere urteroko hazkundera nabarmen hazi zen. 1917. urtean, I. Mundu Gerran Espainiak erakutsitako neutralitateak sortutako egoera ekonomiko positiboaren barruan, energia elektrikoak bultzada handia jaso zuen bai erabileraren eta bai ekoizpenaren aldetik ere. Hogeiko hamarraldian, berriz, industriaren garapenarekin loturik joan zen elektrizitatea, Direktorioak egindako inbertsio publikoari eta emandako babesari esker<sup>45</sup>. Beraz, lurrun-indarra baztertuta geratuko da, batez ere beste energia honek aukera zabala eskaintzen zuelako, bereziki metalgintza-mekanika, elektro-mekanika eta kimikako

ekoizpen berrietan, hots, II. Industria Iraultzaren sektorerik garrantzitsuetan. Elektrizitateak ekoizpen-guneari eskaintzen zion malgutasuna, bere abiadura handia, bere energia-prestazioen unibertsaltasuna (indar eragilea, argia eta beroa), eta tradiziozko galdaren aurrean fisikoki egokitzeko zuen ahalmena ziren abantailarik aipagarrienak<sup>46</sup>. Berez, fabrikek eta tailerrek hornikuntza-enpresei zuzenean eros ziezaiaketen energia hori, energia ekoizteko kapitalik, lanik eta espaziorik erabili behar izan gabe. Era berean, makinei sekulako autonomia eman zien, handik aurrera bakoitzak bere motorrak eduki zitzakeelako, tradiziozko lurrun-transmisioaren zurruntasuna eta makina guztientzako motor bakarraren sistemak berekin zituen kostuak ezabatuz<sup>47</sup>. Horrela, energia elektrikoaren banaketa garatzeak aukera handiak ekarriko zizkio industria-ekoizpenari, hogeiko hamarraldiaren amaiera aldera sistema eragile berriak erabiltzen hasiko baitira. Petroliotik lortutako erregaien gero eta ustiapen handiago horrek ere izan zuen bere isla, eta esate baterako, barne-erreketa bidezko motorrak zituzten makinak agertu ziren.

96

### Resumen de la situación de los aprovechamientos y su número para usos industriales en 1.º de Enero de 1909

CUENCAS	Aprovechamientos	Caballos teóricos	Construidos	Caballos teóricos	Sin construir	Caballos teóricos
Bidasoa . . . . .	15	63	14	37	1	—
Oyarzun . . . . .	23	1,017	23	1,017	—	26
Urumea . . . . .	25	7,615	23	7,382	2	233
Oria . . . . .	222	25,729	218	22,309	4	3,477
Urola . . . . .	104	5,512	102	5,052	2	343
Deva . . . . .	162	7,024	158	5,748	4	1,276
Vertiendo directamente al Cantábrico . . . . .	12	30	12	30	—	—
	563	46,990	550	41,575	13	5,355

tor único para toda la maquinaria<sup>47</sup>. Lo cierto es que el desarrollo de la distribución de la energía eléctrica va a permitir una amplia gama de posibilidades en la producción industrial, con el uso de nuevos equipos motri-

ces a finales de la década de los años veinte. La creciente explotación de combustibles derivados del petróleo también tuvo su reflejo, con la presencia de máquinas dotadas de motor de combustión interna.

TABLA 3: MÁQUINAS EMPLEADAS EN PRODUCCIÓN DE LINGOTE DE HIERRO EN GIPUZKOA (1920-30)

Años	Hidráulicas	CV	Vapor	CV	Eléctricas	CV	Total
1920	5	280	1	700	1	450	7
1922	5	680	1	700	6	930	12
1925	2	600	1	700	7	980	10
1926	2	600	1	700	7	980	10
1928	5	850	1	700	12	3.000	18
1929	2	600	1	700	12	3.000	15
1930	2	600	1	700	13	3.000	16

Fuente: Archivo Foral de Bizkaia. Fondos Varios.

TABLA 4: MÁQUINAS EMPLEADAS EN PRODUCCIÓN DE LINGOTE DE ACERO EN GIPUZKOA (1925-30)

Años	Hidráulicas	CV	Vapor	CV	Explosión	CV	Eléctricas	CV	Total
1925	5	280	1	700	2	40	1	450	7
1926	5	680	1	700	2	40	6	930	12
1927	2	600	1	700	2	40	7	980	10
1929	2	600	1	700	3	450	7	980	10
1930	5	850	1	700	3	450	12	3.000	18

Fuente: Archivo Foral de Bizkaia. Fondos Varios.

Elaboración propia. Información coetánea procedente del Centro Industrial y Mercantil de Bizkaia, según los cálculos realizados por dicha entidad de todo el Estado y que se basó para el caso guipuzcoano en los promedios sobre una planta fabril en el caso del hierro y de tres para el acero. Se ha optado por recoger los años con datos completos.

El territorio guipuzcoano no fue en absoluto ajeno al decidido avance de la electricidad, ya que ésta se fue incorporando a su diverso tejido productivo desde las primeras décadas del siglo pasado. Por un lado, la energía eléctrica de origen hidráulico contribuyó en buena parte al 'boom' fabril guipuzcoano en los años que trascurrieron desde la última década del siglo XIX hasta la I Guerra Mundial<sup>48</sup>. Por otro, además del desarrollo interno de las comunicaciones, la significativa ubicación de las empresas en la proximidad de los ríos favoreció su dispersión en los ejes fluviales de sus valles transversales, dentro de una topografía accidentada. Los numerosos saltos de agua dispersos

en la provincia, muchos de ellos conocidos por su anterior uso hidráulico por las antiguas ferrerías, ofrecían un panorama privilegiado para la ubicación de pequeñas centrales hidroeléctricas. Asimismo, sus cursos eran proveedores naturales obligados para otros usos productivos o simples vías de vertido. El emplazamiento de estas primeras centrales estaba condicionado por la inicial imposibilidad técnica del transporte de la electricidad a distancia. Por este motivo, hasta la posterior aparición y aplicación de la corriente alterna, el salto debía coincidir en un mismo lugar con el centro de consumo y forzaba la característica localización industrial guipuzcoana<sup>49</sup>.

3. TAULA: BURDINA-TOTXOAK EKOIZTEN ERABILITAKO MAKINAK GIPUZKOAN (1920-30)							
Urteak	Hidraulikoak	ZP	Lurruna	ZP	Elektrikoak	ZP	Guztira
1920	5	280	1	700	1	450	7
1922	5	680	1	700	6	930	12
1925	2	600	1	700	7	980	10
1926	2	600	1	700	7	980	10
1928	5	850	1	700	12	3.000	18
1929	2	600	1	700	12	3.000	15
1930	2	600	1	700	13	3.000	16

Iturria: Bizkaiko Foru Artxiboa. Zenbait Fondo.

4. TAULA: ALTZAIRU-TOTXOAK EKOIZTEN ERABILITAKO MAKINAK GIPUZKOAN (1925-30)									
Urteak	Hidraulikoak	ZP	Lurruna	ZP	Leherketa	ZP	Elektrikoak	ZP	Guz.
1925	5	280	1	700	2	40	1	450	7
1926	5	680	1	700	2	40	6	930	12
1927	2	600	1	700	2	40	7	980	10
1929	2	600	1	700	3	450	7	980	10
1930	5	850	1	700	3	450	12	3.000	18

Iturria: Bizkaiko Foru Artxiboa. Zenbait Fondo.  
Propio landutako taula. Bizkaiko Industria eta Merkataritza Zentrotik jasotako informazio garaikidea da, erakunde horrek Estatu osoan egindako kalkuluen arabera, Gipuzkoako kasurako burdinari dago-kionez lantegi bateko batez bestekoak oinarritzat hartuz, eta hiru lantegikoak altzairuari dagokionez. Urteko datu guztiak jasotzea erabaki da.

Gipuzkoako lurraldea ez zen inondik ere elektrizitatearen aurrerapen sendo horretatik baztertuta geratu, eta horrela, joan den mendearen lehenengo hamarraldietatik bertatik ekoizpen sare horretan barneratzen joan zen. Alde batetik, jatorri hidraulikoa duen energia elektrikoak asko lagundu zuen Gipuzkoako industriaren 'boom' hori gerta zedin, XIX. mendearen azkeneko hamarralditik I. Mundu Gerra arteko bitarte horretan<sup>48</sup>. Beste alde batetik, komunikazioen barne-garapenez gain, enpresak ibaien inguruan kokatu izanak zeharkako haranetako ibai-adarretan sakabanatzea bultzatu zuen, topografia gorabeheratsu horren barruan. Probin-tzian dauden ur-jauzi ugariak direla eta -horietako asko antzinako burdinolek erabilera hidraulikoa egin izanagatik ezagunak-, egoera ezin hobea zen zentral hidroelektriko txikiak bertan kokatzeko. Era berean, ibaiak ezinbesteko hornitzaile natural bilakatu ziren beste ekoizpen-erabilera batzuetarako, edo isurbide huts ere bihurtu

ziren. Hasiera hartan elektrizitatea urrunetik garraiatzeko zegoen ezintasun teknikoak eragin zuen lehenengo zentral hauek bertan kokatzea. Arrazoi horregatik, korrante alternoa agertu eta aplikatzen hasi arteko epealdi horretan, ur-jauziaren eremua eta kontsumo-zentroarena bat eginda zeuden, eta Gipuzkoako industriak duen kokapen berezi hori behartu zuen<sup>49</sup>.

Gainera, inguru honetako ur-baliabide ugariak alternatiba ezin hobea izango dira, makinismoaren garapen bete-betean, lurrun-makinek beharrezkoa zuten ikatzaren prezio handientzat. Hori dela eta, mende amaierako epealdi horretan Estatuan eraikitako zentraletatik kopuru handi bat hidroelektrikoak izan ziren (1901ean, guztien artetik ehuneko berrogei ziren)<sup>50</sup>. Gertaera erabakigarria izan zen, Gipuzkoako industriaren modernizazioa eta dibertsifikazioa bultzatu zuelako eta, horrela, Mundu Gerraren ondoren gehiegizko ekoiz-



97  
CAFeko lantegitik 6 km-etara dauden  
Zaldibiako ur-jauzia eta zentral elektrikoaren  
ikuspegia, 1910.  
Vista del salto y de la estación de fuerza de  
Zaldibia, situados a 6 km de la fábrica de CAF,  
1910

Además, los abundantes recursos en agua de la zona van a ser la alternativa a los altos precios del carbón necesario para las máquinas de vapor, en pleno desarrollo del maquinismo. Esto suponía que un importante porcentaje de las centrales construidas en el Estado fueran de tipo hidroeléctrico a partir de la etapa finisecular (en 1901 constituían ya un cuarenta por cien del total)<sup>50</sup>. Se trató de un hecho determinante, al facilitar la modernización y diversificación industrial guipuzcoana y poder afrontar la creciente competitividad debida a la crisis internacional de sobreproducción tras el conflicto mundial. Lo cierto es que, en el periodo transcurrido hasta aquel momento, se habían establecido las bases del importante sector de

la máquina herramienta guipuzcoana<sup>51</sup>. En las décadas de los años veinte y treinta, con motivo de la crisis de la industria armera, muchas empresas fueron capaces de orientarse a la fabricación de nuevos productos como máquinas de coser, bicicletas o incluso los primeros electrodomésticos. Durante el periodo de entreguerras la metalurgia ligera y de transformados tendría como resultado un impulso destacable en localidades como Legazpi (*Patricio Echeverría*), Zumarraga (*Esteban Orbegozo*) o Pasaia (*Luzuriaga*).

Desde finales del siglo XIX y comienzos del XX había comenzado a vertebrarse una tupida red de centrales dotadas de turbina-alternador dispersas en la geografía guipuzcoana. Un ejemplo elocuente fue el importante núcleo ubicado en la zona del valle del río Leizaran y afluentes limítrofes con Nafarroa, que llegó a tener en su lado guipuzcoano trece de estas centrales<sup>52</sup>. Cabe destacar el salto situado en Andoain de *Hidroeléctrica Ibérica*, que funcionó con regularidad desde 1904, con una altura de doscientos metros y una potencia de 3.000 kW<sup>53</sup>. Por su parte, el aprovechamiento energético se reprodujo con intensidad en la comarca hidrográfica del Goierri, recorrida por el río Oria, con un importante salto en Beasain, y en el conjunto de sus afluentes. Este fue el caso de Ormaiztegi, donde los ríos Eztanda y Argisao suministraron energía hidráulica a la herrería de Azurmendi.

El acceso a la energía eléctrica fue prioritario para la progresiva modernización de las empresas de la zona. Sin lugar a dudas, Andrés Tellería así lo demostró con la importante renovación y ampliación acometida en los años veinte. La envergadura de su equipamiento requería previamente la garantía de un suministro eléctrico a la empresa, para lo que se procedió a la compra del manantial Iturbeltz de Astigarreta en 1916, para construir un salto de agua y la edificación de la central eléctrica de Ma-

penak eragindako nazioarteko krisian sortutako gero eta lehiakortasun handiago horri aurre egin ahal izan zitzaio-lako. Izan ere, ordu arte bizi izandako epealdi hartan, Gipuzkoako makina-erremintaren sektore garrantzitsuaren oinarriak finkatu ziren<sup>51</sup>. Hogeiko eta hogeita hamarreko hamarraldietan, arma-industriak jasandako krisiaren ondorioz, enpresa asko produktu berriak ekoizten hasi ziren, hala nola josteko makinak, bizikletak, edo lehenengo etxetresna elektrikoak. Gerra arteko bitarte horretan, metalurgia ari-nak eta eraldatuen industriak bultzada esanguratsua ezagutuko zuen hainbat herritan, hala nola Legazpin (*Patricio Echeverria*), Zumarragan (*Esteban Orbeagozo*) edo Pasaian (*Luzuriaga*).

XIX. mendearen amaiera aldetik eta XX. mendearen hasieratik, turbina-alternadorez hornitutako zentralen sare trinko bat egituratzen hasi zen, Gipuzkoako geografian barrena sakabanaturik. Leitzarain ibaiaren haranean eta Nafarroarekin muga egiten zuten ibai-adarretan kokatutako multzo garrantzitsua dugu horren adibide nabarmen bat, eta horrela, esate baterako, Gipuzkoako aldean era honetako hamahiru zentral izan genituen<sup>52</sup>. Aipatzekoa da Andoainen *Hidroeléctrica Ibérica*ren esku egon zen ur-jauzia, 1904. urtetik aurrera erregulariki ibili zena, berrehun metroko altura zuen eta 3.000 kWko potentzia<sup>53</sup>. Beste alde batetik, energiaren aprobetxamendu hori Oria ibaiak Goierriko eskualdean egindako ibilbidean ere errepikatuko zen, Beasainen zuen ur-jauzi garrantzitsuarekin eta Oria ibaiaren gainerako ibai-adar guztiekin. Hala gertatu zen, esaterako, Ormaiztegin, Eztanda eta Argisao ibaiak energia elektriko hori baitzuten Azurmendiren errementeria.

Energia elektrikoa erabili ahal izatea lehentasun handikoa bilakatu zen eskualdeko enpresak pixkanaka modernizatzeko. Zalantza izpirik gabe, Andres Telleriak horrela frogatu zuen hogeiko hamarraldian egindako berritze- eta zabaltze-lan garrantzitsuekin. Bertako ekipamenduaren han-

ditasunagatik, enpresak hornidura elektrikoa bermatzea behar zuen aldez aurretik, eta horretarako, Astigarrerako Iturbeltz iturburua erosi zuten 1916an, ur-jauzi bat egiteko eta Beasainen Makinetxeko zentral elektrikoa eraikitzeko, eta horren ondorioz, ja-beak ahalegin ekonomiko handia egin behar izan zuen, dagokion atalean ikusiko den moduan.

Aurreko horiek ez bezala, *Onenako* Jose Mari Lasak ez zuen bere esku Eztandako ur-jauzia. Horregatik, Lizartzako *Electra del Araxes* enpresak eskaini zion hornidura. Baina hain zuzen ere, arestian ikusi den moduan, energia hidroelektrikoa ezin zitekeen bera gabe ulertu, berak bultzatu baitzuen gaur egun ezagutzen ditugun dinamo horien ekoizpena eta mantentzea. Ez du gerra-ostera arte jorratuko, halere, lehen alternadoreen teknologia. Azken horien abantailak bat, zalantzarik gabe, korronte zuzenaren ordeztu erabiliz ahal izatea zen, eta horrela, bere tentsioa aldatuz eraldatu eta garraioa ahalbidetzea.

Hogeiki eta hogeita hamarreko hamarraldietan aurrera egin izanaren adibide bat dugu elektrizitatearen banaketak eta tentsio-sareek izandako garapena, probintzian tarteko azpi-estazioen bidez. Korronte

98  
CAFeko zentralaren barnealdea, Beasain  
Vista interior de la central de CAF, Beasain



HIDRO ELECTRA  
Tellería y Compañía  
Ormaiztegui  
(Capitalista)

Factura núm.                     

31 de Diciembre de 1927

D. Sr. Ayuntamiento de Ormaiztegui

Mes		Día		DESCRIPCIÓN	Precio por unidad	Deber:	
						Pesetas	Cts.
				por suministro de Alumbrado público de 1000 metros de longitud de 119 de 19 de 1927		100	
				Recibo P. J. M. Tellería			

99

kinetxe en Beasain, lo que implicó a su propietario un importante esfuerzo económico, como se verá en el apartado correspondiente.

A diferencia de éstos, José Mari Lasa en *Onea* no contó con un salto de agua en el Eztanda. Por ello, la empresa *Electra del Araxes* de Lizartza facilitó el suministro. Pero precisamente, como se verá, la energía hidroeléctrica no podría entenderse sin él, al impulsar la fabricación y mantenimiento de las convencionales dínamos. No será hasta la posguerra cuando se introduzca en la tecnología de sus primeros alternadores. Estos últimos tenían a su favor la ventaja de la aplicación de la corriente alterna sobre la continua, al poderse transformar variando su tensión y facilitar su transporte.

Un signo de avance entre los años veinte y treinta residió en el desarrollo de la distribución eléctrica y sus consiguientes redes de tensión con subestaciones intermedias en la provincia. La aparición de la corriente alterna fue determinante en el desarrollo de las líneas de tensión, al permitir transportar la electricidad a gran distancia. La legislación española ya había procedido por primera vez a reglamentar en 1919 sus características y seguridad pública<sup>54</sup>. A

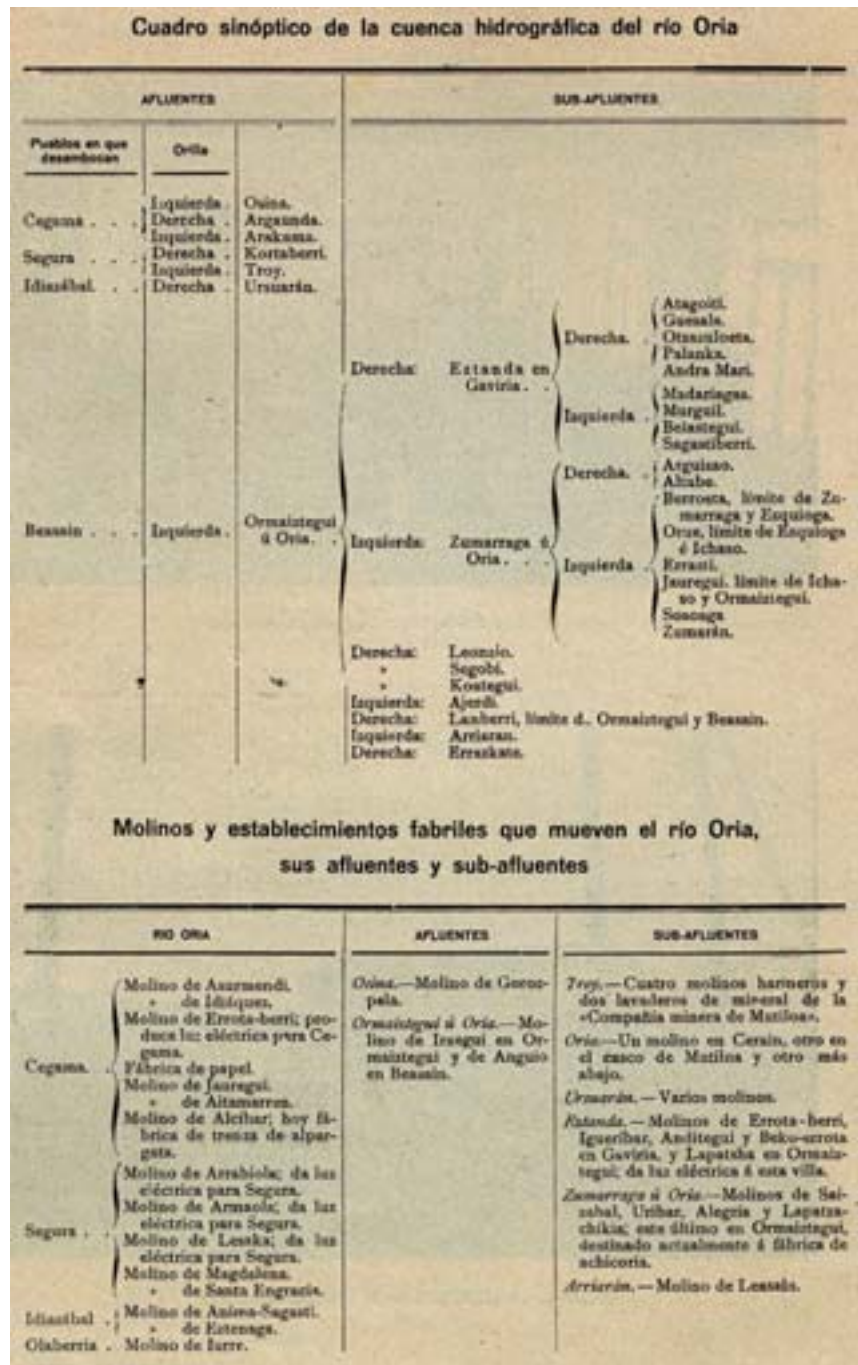
mediados de la década de los años veinte, en el territorio guipuzcoano la red, bajo control de *Hidroeléctrica Ibérica*, constaba de líneas con postes metálicos de Andoain a Donostia y Errenteria de veintidós kilómetros; de Andoain a Tolosa y Ormaiztegui de veintisiete kilómetros y de Ormaiztegui a Zumarraga, Bergara y Aretxabaleta de veintiséis kilómetros. Por su parte, en los años treinta las ampliaciones del tendido planificadas por *Distribuidora Eléctrica Guipuzcoana* sumaban dos líneas de 5.000 y de 20.000 V de Ategorrieta a Errenteria, otra de 20.000 V de Oronoz a Zubieta, así como de Zubieta a Donostia y de Zubieta a Astigarraga del mismo voltaje, con postes de madera y hormigón respectivamente<sup>55</sup>. Aparte de suministrar fuerza motriz para uso industrial, durante las primeras décadas las líneas fueron extendiendo gradualmente el alumbrado público por las localidades conectadas, entre ellas Ormaiztegui<sup>56</sup>. Según nos informa Serapio Mujika en Ormaiztegui 'desde el 21 de agosto de 1903 hay alumbrado eléctrico, público y a domicilio'<sup>57</sup>.

Mientras tanto, en la provincia iban a proliferar las pequeñas empresas dedicadas al sector eléctrico, como la compañía *Electra Troy de Olaizola y Cía.*, constituida formalmente el 22 de setiembre de 1927, aunque diera inicio a sus operaciones el 22 de junio de 1922, sobre la concesión del salto Troi en la localidad de Mutiloa, cercana a Ormaiztegui. Esta explotación hidroeléctrica fue creada por Ignacio Olaizola Agirre (minero, con una participación del 52 %), Joaquín Murgiondo Aranburu (labrador, 32 %), Dionisio Tellería Gerricko (propietario, 8 %) y José Etxeberria Aranburu (herrero, 8 %), con un capital social de 175.000 pesetas. El domicilio social se estableció en Ormaiztegui<sup>58</sup>. Se ubicó sobre un lavadero de mineral en desuso y el equipamiento fue instalado por José Mari Lasa. Lo cierto es que Olaizola vio la oportunidad de este negocio, tras haber sido encargado de las minas de hierro allí establecidas hasta

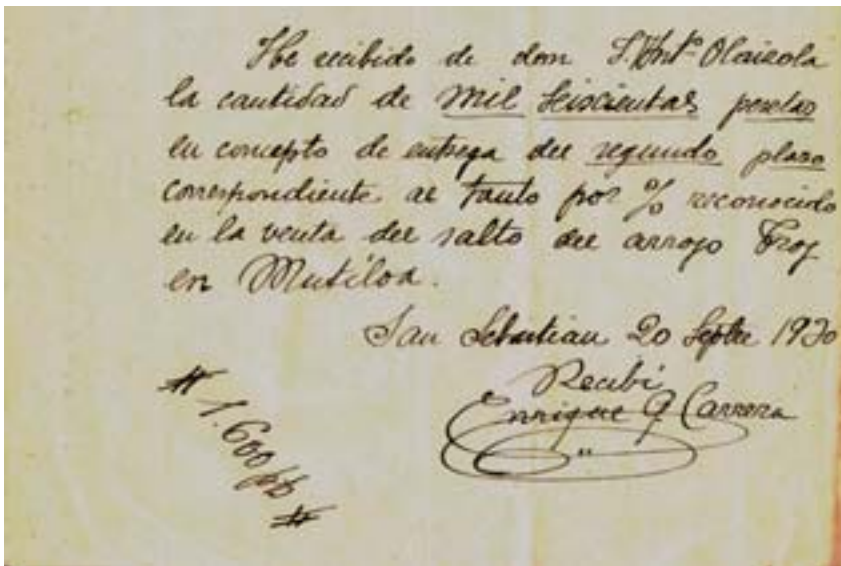


alternoa agertzeak berebiziko garrantzia izan zuen tentsio-lineen garapenean, elektrizitatea distantzia handietaraino garraiatzea ahalbidetu zuelako. Estatuko legerian lehendabiziko aldiz 1919. urtean arautu ziren horren ezaugarriak eta segurtasun publikoa<sup>54</sup>. Hogeiko hamarraldiaren erdialdera, Gipuzkoako lurraldean *Hidroeléctrica Ibérica* enpresaren esku zegoen sarean Andoaindik Errenteria eta Donostiara zihozten hogeita bi kilometroko lineak, Andoaindik Tolosa eta Ormaiztegiara zihozten hogeita zazpi kilometrokoak eta Ormaiztegitik Zumarraga, Bergara eta Aretxabaletara zihozten hogeita sei kilometrokoak sartzen ziren, beren habe metaliko eta guzti. Beste alde batetik, *Distribuidora Eléctrica Guipuzcoana* enpresak planifikatutako hariteriaren hedapena zela eta, hogeita hamarreko hamarraldian 5.000 voltekoko eta 20.000 voltekoko bi linea jarri ziren Ategorrietatik Errenteriara, 20.000 voltekoko beste bat Oroztiak Zubietara, baita Zubietatik Donostiara eta Zubietatik Astigarragara ere volt kopuru berekoak, egurrezko eta hormigoizko habeekin, hurrenez hurren<sup>55</sup>. Industria-erabilerarako indar eragilea eskaintzeaz gain, lehenengo hamarraldi horietan harietatik barrena pixkanaka argiteria publikoa banatzen joan zen konektatutako herrietan, eta horien artean Ormaiztegi genuen<sup>56</sup>. Serapio Mujikaren esanetan '1903ko abuztuaren 21az geroztik Ormaiztegin argiteria elektrikoa, publikoa eta etxetzekoa dago'<sup>57</sup>.

Bien bitartean, sektore elektrikoan ziharduten enpresa txikiak ugaritzen hasi ziren probintzian, esate baterako *Electra Troy de Olaizola y Cía.* konpainia txikia, 1927ko irailaren 22an eratu, nahiz eta 1922ko ekainaren 22an hasi zen lanean, Ormaiztegitik hurbil Mutiloako herrian Troi izeneko urjauziaren emakidaz baliatuz. Konpainia hidroelektriko txiki hau Ignacio Olaizolak (meatzaria, % 52ko partaidetzaz), Joaquin Murgiondo Aranburuk (laboraria, % 32ko partaidetzaz), Dionosio Telleria Gerrikok (jabea, % 8ko partaidetzaz) eta Jose Etxeberria Aranburuk (errementaria, % 8ko par-



taidetzaz) sortu zuten 175.000 pezetako kapital sozial batez. Sozietatearen helbidea Ormaiztegin kokatu zuten<sup>58</sup>. Erabiltzen ez zuten mea-garbitoki batean kokatu zuten, hain zuzen ere, eta Jose Mari Lasak instalatu zuen bertako ekipamendua. Olaizolak negoziarako aukera bat ikusi zuen hor, I. Mundu Gerraren amaieran krisiak jo arte bertan izan ziren burdina-meategietako arduraduna izan eta gero. *Electra Troy de Olaizola y Cía.* enpresak energia



101

su crisis al finalizar la I Guerra Mundial. *Electra Troy de Olazola y Cía.* producía, distribuía y vendía la energía eléctrica para suministros industriales en la zona de Zegama, Zumarraga y alrededores. En 1923 el salto de Troy producía 60 CV durante diez horas diarias, equivalentes a 150.000 Kw, empleando a dos operarios, cuyos jornales ascendían a cuatro mil pesetas anuales<sup>59</sup>.

Se trató de un proceso paralelo a la creación y desarrollo de las principales empresas del sector, algunas de ellas de importante implantación territorial. En las primeras décadas del pasado siglo *Hidroeléctrica Ibérica* (futura *Iberduero*) comenzaba a despuntar con fuerza en el mercado eléctrico vasco, tras controlar *Unión Eléctrica Vizcaína*. A partir de 1910 extendió primeramente su influencia monopolizadora al resto de las pequeñas compañías distribuidoras vizcaínas y alavesas. La incorporación de nuevos saltos en los Pirineos permitió, finalmente, a *Hidroeléctrica Ibérica* culminar el proceso de electrificación en el área de la ría de Bilbo e intensificar su penetración en el mercado guipuzcoano. Aparte de desplazar a otras empresas creó también filiales, que habían sido anteriormente productoras o distribuidoras, tal como hizo en 1924 con *Distribuidora Eléctrica Guipuzcoana*<sup>60</sup>.

Por tanto, como resultado de esta presencia, en estos mismos

años ya existía en Ormaiztegi una subestación de transformación perteneciente a *Hidroeléctrica Ibérica*. Dentro del territorio guipuzcoano ésta sería la primera de su tipo, a la que siguió la construcción de otra en Errenteria. Posteriormente se fueron sumando las instalaciones de Elgoibar, Hernani y Bergara (en la década de los años cincuenta se incorporaron las de Irun y Tolosa) integradas igualmente en la citada compañía<sup>61</sup>. La importancia estratégica de esta subestación era patente, ya que funcionaba como seccionadora de la línea procedente de los importantes saltos pirenaicos del Cinca y como transformadora de 135.000 a 30.000 V, que era la tensión que se distribuía en Gipuzkoa. Para realizar su función contaba con dos transformadores de 15.000 kW cada uno. El coste de la instalación fue de 1.379.959,15 pesetas, con ampliaciones posteriores<sup>62</sup>. A esta partida también deben sumarse los gastos anuales de su explotación que, por ejemplo en 1925, fueron de 9.018,30 pesetas, con un incremento importante frente a las 928,11 pesetas del año anterior. Cabe reseñar que esta subestación supuso también la presencia de un significativo grupo de trabajadores foráneos procedentes, sobre todo, de Bilbo<sup>63</sup>.

Sin embargo, las plantas fabriles también estuvieron condicionadas frecuentemente por la baja potencia de la energía suministrada. Debe tenerse en cuenta que la electricidad a 125 V no era la más adecuada para mover la maquinaria industrial, si se compara a la más potente trifásica de 220 V, ya aplicada con mayor profusión en décadas posteriores. Esta circunstancia, generalizada en el conjunto del Estado, conllevaba que dichas instalaciones emplearan motores de combustión interna para mover las máquinas<sup>64</sup>. Pero no será hasta más tarde cuando se extienda el empleo de los primeros gasógenos en el difícil contexto de la Guerra Civil e inmediate posguerra. Además, el desarrollo de la producción y distribución eléctrica

sortu eta Zegamako, Zumarraga eta hauen inguruko industria-guneetara banatzen eta saltzen zuen. 1923. urtean, Troi ur-jauziak 60 ZP ekoizten zuen egunean hamar ordutz, 150.000 Kw-en baliokide litzatekeena, bi langile erabiliz horretarako, eta langile horien jornalak urtean lau mila pezeta ziren<sup>59</sup>.

Sektore honetako enpresa garrantzitsuenak sortu eta garatzearekin batera gauzatutako prozesu bat izan genuen, eta horietako batzuek zabalkunde nabarmena izan zuten lurraldean. Joan den mendeko lehenengo hamarraldietan *Hidroeléctrica Ibérica* enpresa (gerora *Iberduero*) indar handiz nabarmentzen hasi zen Euskal Herriko elektrizitatearen merkatuan, *Unión Eléctrica Vizcaína* bere eskuetara igaro ondoren. 1910. urtetik aurrera, Bizkaiko eta Arabako gainerako hornidura-konpainia txikitara zabaldu zuen bere eragin monopolizatzailea. Eta horrela, Pirinioetan ur-jauzi berriak egin izanari esker, *Hidroeléctrica Ibérica* konpainiak azkenean lortu zuen Bilboko itsasadarraren eremuan elektrifikazio-prozesua amaitzea eta Gipuzkoako merkatuan zuen presentzia sendotzea. Beste enpresa batzuk atzean uzteaz gain, lehenago ekoizle edo banatzaile izandako filial batzuk

ere sortu zituen, esate baterako 1924. urtean *Distribuidora Eléctrica Guipuzcoana* enpresarekin egin zuen beza-la<sup>60</sup>.

Beraz, presentzia honen emaitza gisa, urte horietan eraldaketarako azpi-estazio bat izan genuen Ormaiztegin, *Hidroeléctrica Ibérica* konpainiaren esku. Gipuzkoako lurraldearen barruan horixe izan genuen era honetako lehenengoa, eta horren atzetik beste bat eraiki zen Erreterian. Gerora, Elgoibar, Hernani eta Bergarako instalazioak gehitu zitzaizkion (berrogeita hamarreko hamarraldian Irungoa eta Tolosakoa batu zitzaizkion), horiek ere aipatutako konpainia horretan barneraturik<sup>61</sup>. Azpi-estazio honen garrantzi estrategikoa nabarmena zen, Pirinioetako Cincako ur-jauzi garrantzitsuetatik zetorren linearen sekzionadore gisa eta 135.000 voltetik 30.000 voltera aldatzeko transformadore gisa jokatzeko zuelako, tentsio hori izaki Gipuzkoan banatzen zena. Funtzio hori egiteko bi transformadore zituen, 15.000 kW-ekoa bakoitza. Instalazio horren kostua 1.379.959,15 pezeta izan ziren eta zenbait hedapen egin ziren geroago<sup>62</sup>. Partida horren barruan, halaber, ustiapenaren urteko gastuak ere sartu beharko liriteke, zeren eta, esate baterako,

102  
Muntaketa eta kontrolerako eraikina eta Ormaiztegi azpi-estazioaren lanak  
Edificio de montaje y control y obras de la subestación de Ormaiztegi

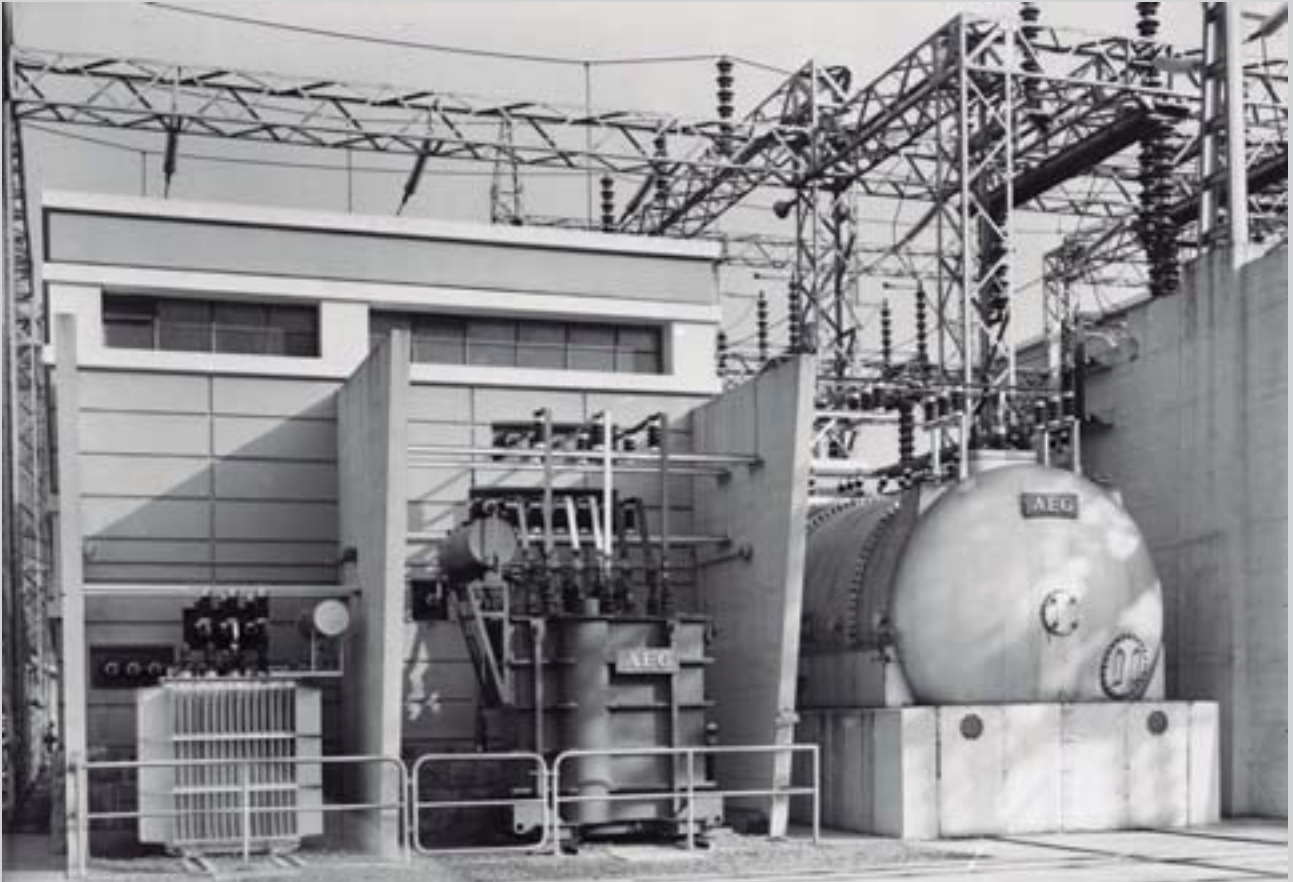




103  
30 Kv-ko parkea, 138/30 Kv-ko transformadorea eta 138 Kv-ko parkea  
Parque de 30 Kv, transformador 138/30 Kv y parque de 138 Kv

104  
220/38 Kv transformadore monofasikoak  
Transformadores monofásicos 220/38 Kv





105  
50 MVA Sinkronoa  
Síncrono 50 MVA

106  
Kontrol-gela  
Sala de control



no solventaría del todo el problema de la necesaria elasticidad en la oferta y la obligada reducción de unos costes mayores que en otros países. Por tanto, hasta que mejoró gradualmente el suministro externo, no era extraño que algunas empresas relevantes del País Vasco mantuvieran sus propias centrales para servicio propio y reserva. No era más que una realidad

imperante entre un sector productivo que había condicionado su desarrollo en las nuevas actividades industriales, bajo la presión de la competencia exterior. No obstante, el impulso dado al aprovechamiento hidroeléctrico situó a Gipuzkoa en una posición de liderazgo en la producción de electricidad vasca e incluso relevante entre la estatal.

TABLA 5: NÚMERO Y POTENCIA EN KILOVATIOS DE LAS FÁBRICAS DE ELECTRICIDAD EXISTENTES EN GIPUZKOA, BIZKAIA Y CONJUNTO DEL ESTADO ENTRE 1901 Y 1926

Bizkaia	Hidráulicas	Kw	Térmicas	Kw	Potencia por habitante
1901	31	1.903,05	23	2.623,10	18,69
1926	44	6.584,04	10	1.723,60	19,73
Gipuzkoa	Hidráulicas	Kw	Térmicas	Kw	Potencia por habitante
1901	35	4.527,00	34	507	27,61
1926	112	27.517,65	2	150	106,41
Estado	Hidráulicas	Kw	Térmicas	Kw	Potencia por habitante
1901	541	32.205,81	317	46.220,12	4,24
1926	1.618	709.481,71	535	207.874,30	41,77

Fuente: datos extraídos de Ceballos Tesesi, J. G.: *Historia económica, financiera y política de España en el siglo XX*, Tomo VII, El Financiero, Madrid, 1932. Elaboración propia

107

Itsasoko Iberdueroren azpi-estaziorako 400 Kv - 220 Kv-ko transformadorearen garraioa, Ormaiztegitik pasatzerakoan Transporte del transformador de 400 Kv - 220 Kv destinado a la subestación de Iberduero de Itsaso, a su paso por Ormaiztegi



Asimismo, el País Vasco no fue ajeno a la implantación y desarrollo de los primeros artefactos mecánicos. En los comienzos de su industrialización, a partir del último tercio del siglo XIX, sobre la base de las experiencias adquiridas de otros países, nacieron algunas iniciativas pioneras que prefigurarían el moderno taller industrial en los territorios vizcaíno y guipuzcoano. Va a ser en las primeras décadas del siglo XX cuando el espacio fabril priorice un modelo capaz de integrar la base técnica en la manufacturación, una organización espacial perfeccionada y el empleo de un personal debidamente cualificado. El incremento de la productividad resultante permitirá aumentar su oferta de productos acabados y una mayor rapidez en las entregas. En todo caso, no se debe olvidar que los nuevos procesos productivos no siempre iban a exigir significativos cambios técnicos a corto plazo, en una gran parte de las pequeñas e incluso medianas empresas<sup>65</sup>.

1925. urtean 9.018,30 pezeta izan baitziren, aurreko urteko 928,11 pezetekin alderatuz gehikuntza nabarmena izanik. Adierazi beharra dago azpi-estazio honek langile kanpotar ugari etortzea eragin zuela, batez ere Bilbotik<sup>63</sup>.

Hala eta guztiz ere, sarritan, hornitutako energiaren potentzia urriak asko baldintzatu zituen industria-lantegiak. Kontuan hartu behar da 125 volteko elektrizitatea ez zela egokiena industria-makineria guztia mugitzeko, 220 volteko trifasiko indartsuagoarekin konparatzen badugu, hurrengo hamarraldietan zabalago erabiltzen hasi zen moduan. Xehetasun hori zela eta, Estatu osoan oso orokorra zena, lokal horietan barne-errekuntzako motorrak erabili behar izaten zituzten makinak mugiarazteko<sup>64</sup>. Baina potentzia mugatuko lehenengo gasogenoak, Gerra Zibilaren testuinguru zailean eta horren ondorengo gerra-ostean hasiko ziren erabiltzen eta erabilera hori zabaltzen. Halere, elektrizitatearen ekoizpena eta banaketa garatzeak ez zuen guztiz konponduko eskaintzaren beharrezko malgutasunaren arazoa eta beste herrialde batzuetan baino kostu handiago horiek nahitaez murriztu beharrene-

na. Beraz, kanpo-hornidura pixkanaka hobetu ez zen arte, ez zen harritzekoa Euskal Herriko zenbait enpresa garrantzitsutan beren zentralak edukitzea, bertako zerbitzuetarako eta erreserbetarako. Beren garapena arestian aipatutako industria-jarduera berrien menpe jarri zuen produkzio-sektore batek kanpoko konpetentziaren presiopean bizi izan zuen errealitate nagusia baino ez zen, azken batean. Nolanahi ere, aprobetxamendu hidroelektrikoari emandako bultzadari esker, euskal elektrizitate-ekoizpenean lidergo-egoera batean kokatu zen Gipuzkoa, eta Estatu mailan ere nahiko egoera garrantzitsua lortu zuen.

Era berean, Euskal Herriari ez zitzaion arrotza gertatu lehenengo tresna mekanikoak ezartzea eta garatzea. Industrializazioaren hasieran, XIX. mendearen azken herenetik aurrera, beste herrialde batzuetan izandako esperientzietan oinarriturik, zenbait ekimen aitzindari sortu ziren, eta Bizkaiko eta Gipuzkoako lurraldeetan industria-tailer modernoaren lehen zutabeak jarriko zituzten. XX. mendearen lehen hamarraldietan industria-lantegietan eredu jakin bat

5. TAULA: GIPUZKOAN, BIZKAIAN ETA ESTATU OSOAN 1901 ETA 1926 BITARTEAN ZEUDEN ELEKTRIZITATE-FABRIKEN KOPURUA ETA KILOWATT POTENTZIA					
Bizkaia	Hidraulikoak	Kw	Termikoak	Kw	Potentzia biztanleko
1901	31	1.903,05	23	2.623,10	18,69
1926	44	6.584,04	10	1.723,60	19,73
Gipuzkoa	Hidraulikoak	Kw	Termikoak	Kw	Potentzia biztanleko
1901	35	4.527,00	34	507	27,61
1926	112	27.517,65	2	150	106,41
Estatua	Hidraulikoak	Kw	Termikoak	Kw	Potentzia biztanleko
1901	541	32.205,81	317	46.220,12	4,24
1926	1.618	709.481,71	535	207.874,30	41,77

Iturria: Ceballos Tesesi, J.G.ri hartutako datuetatik landutako taula: *Historia económica, financiera y política de España en el siglo XX*, VII. Tomoa, El Financiero, Madril, 1932. Propio landutako taula

nagusitzen hasiko da, manufaktura-zioaren oinarri teknikoak, espazioaren antolamendu perfektionatua eta behar bezala prestatutako langileak barneratzeko gai izango dena. Emankortasuna handitzeak produk-

tu amaituen eskaintza handitzea eta entregak azkarrago egitea ahalbidetuko du. Nolanahi ere, ez da ahaztu behar produkzio-prozesu berriek ez zekartela beti aldaketa tekniko garrantzitsuak egin beharra epe labu-

Por consiguiente, en los años inmediatamente posteriores a la I Guerra Mundial, en Ormaiztegi comenzaba a materializarse la implantación y desarrollo de la moderna planta industrial. En un principio ésta quedó definida por su característico pabellón central, pero posteriormente evolucionaría a su más avanzada redistribución sectorial en naves. Se trató de una realidad que comenzó a vislumbrarse con las instalaciones de la carpintería de Juan Cruz Irizar y el taller de carretería de los hermanos Cecilio y José Lorenzo Irizar, la tejería de Andrés Tellería, la herrería de Juan Azurmendi y la fábrica de motores de José Mari Lasa, si bien con sus respectivos medios, peculiaridades y desarrollo posterior. En el caso de los Irizar su trabajo artesanal había evolucionado del inicial acotado espacio del caserío hacia las pautas del taller industrial más amplio y con mejores medios de producción. Pero todavía se trataba de una actividad productiva muy específica e intensiva en el empleo de trabajo manual cualificado, que hasta finales de los años veinte no derivaría hacia su primer

carrozado de vehículos a motor. En una posición más avanzada se situaba la empresa *Onena* de José Mari Lasa. Esta planta, creada en 1928, conformó desde sus comienzos un espacio fabril propiamente dicho, cuyo grado de mecanización permitía la integración de diversas labores especializadas en torno a las secciones de montaje, bobinado y electricidad para la construcción de motores tipo dinamo<sup>66</sup>.

En definitiva, a mediados de la década de los años veinte, Ormaiztegi cuenta con un tejido industrial firmemente establecido, que constituirá la prometedora base de su desarrollo posterior. La progresiva modernización de sus instalaciones y la mejora de sus propios recursos energéticos, tal como veremos seguidamente, fue el resultado directo de la aptitud emprendedora del citado círculo de empresarios establecido en la localidad. Todo ello, sumado a la idoneidad de sus vías de comunicación, va a permitir incorporar la localidad al ritmo productivo industrial. ■





rrera enpresa txikien eta are ertainen kopuru handi batean<sup>65</sup>.

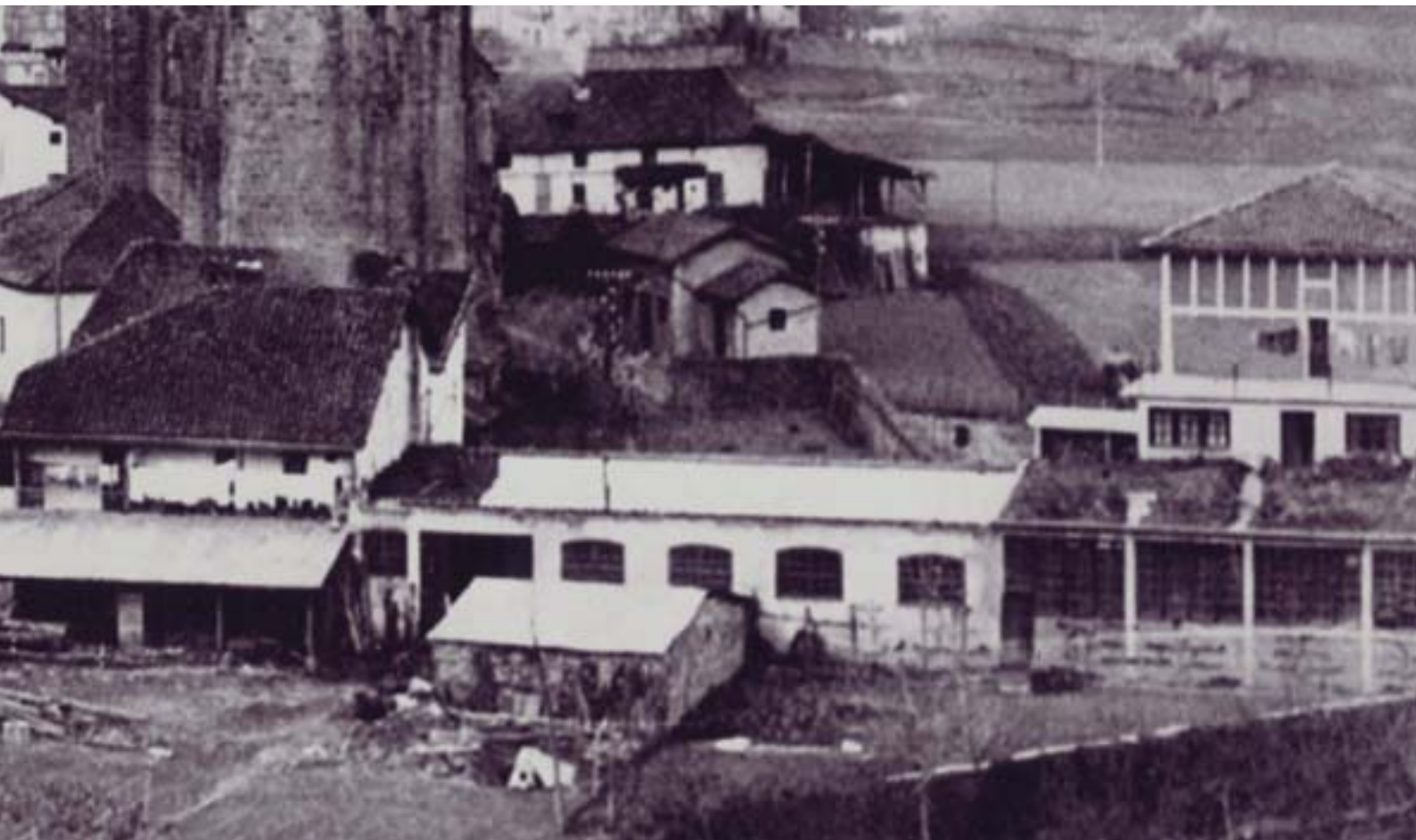
Hori dela eta, I. Mundu Gerraren ondorengo lehen urteetan, industria-lantegi modernoa ezartzeko eta garatzeko lanak gauzatzen hasi ziren Ormaiztegin. Hasieran, pabiloi zentral bereizgarri batek markatu zuen horren itxura, baina gero, bilakatu egingo zen eta sektoreak pabiloietan birbanatzeari ekingo zitzaien. Juan Cruz Irizarren aroztegiarekin, Cecilio eta Jose Lorenzo Irizar anaien gurdigintza-tailerrarekin, Andres Telleriaren teileriarekin, Juan Azurmendiren errementeriarekin eta Jose Mari Lasaren motor-fabrikarekin hasi ginen errealitate hori gauzatu ikusten, nahiz bakoitzak bere baliabide, bere berezitasun eta bere geroko garapena izango zuen. Irizar tarrei dagokienez, beren artisautza-lan hura baserriaren hasierako eremu mugatu horretatik industria-tailer handiago baten moldeetara garatzen joan zen, ekoizpenerako baliabide hobeekin. Baina oraindik ekoizpen-jarduera oso berezia zen, eskulan kualifikatuaren behar handia zuena,

eta hogeiko hamarraldiaren amaiera arte ez zuten egingo ibilgailu motor-dunentzako lehen karrozeria. Jose Mari Lasaren *Onena* enpresa aurre-ratuago zegoen. 1928. urtean sortutako lantegi hau hasiera-hasieratik industria-eremu bete-betekoa izan zen, eta bertako mekanizazio-mailak zenbait lan espezializatu batean biltzeko aukera ematen zuen, dinamomotako motorrak eraikitzeko muntaketa, bobinaketa eta elektrizitate sailen alorrean<sup>66</sup>.

Azken batean, hogeiko hamarraldiaren erdialdera, sendotasun handiz finkatutako industria-egitura izango du Ormaiztegik, gero izango duen garapenerako oinarri esperantzagarria bilakatuko dena. Bertako instalazioak pixkanaka modernizatzea eta bertako energia-baliabideak hobetzea, jarraian ikusiko dugun moduan, herrian finkatutako enpresaburuaren zirkulu horrek erakutsitako ekimenerako sen horren zuzeneko ondorioak izan ziren. Horrek guztiak, eta bere komunikazio-bideen egokitasunak, herria industria ekoizpen-erritmoan sartzea ahalbidetuko du. ■

108

Ormaiztegiko lehen industria eremuak: Jose Mari Lasa, Irizar anaiak eta Juan Azurmendi  
Primeros espacios industriales de Ormaiztegi:  
José Mari Lasa, hermanos Irizar y Juan Azurmendi



## 2.3 TIPOLOGÍA SECTORIAL DE LOS NEGOCIOS Y EMPRESAS

La documentación analizada del Archivo Municipal de Ormaiztegi nos permite establecer una evolución sistemática del desarrollo que experimentó la economía local desde mediados del siglo XIX. Sabemos a través de fuentes cualitativas (prensa, literatura, memorias, etcétera.) el enorme impacto que tuvo en la pequeña localidad la apertura de la línea del ferrocarril del Norte y la construcción de su emblemático viaducto, como ya se ha comentado en páginas anteriores. Tenemos datos sobre la importancia que tuvo desde el punto de vista social y económico la apertura del balneario y de los numerosos negocios hosteleros que se montaron alrededor o como consecuencia de ambos acontecimientos. La puesta en marcha del comercio de Francisco Otaño; la confitería de Narciso Zangi-

tu, copropietario a su vez del balneario; la confitería, fábrica de chocolate y fonda de Ezkurdia; la posada y carnicería de José Julián Otaño; las tiendas de José Kanpos y Fermín Aldasoro y el almacén de vinos y fonda de José Antonio Elosegi tan sólo constituyeron algunos pocos ejemplos de los pequeños negocios de este tipo que se establecieron en la época.

La primera referencia de los establecimientos industriales y comerciales viene determinada por la *Lista nominal de todos los individuos que ejercen en el pueblo industria, arte, profesional, por alfabeto de artes* formado por el Ayuntamiento el 7 de noviembre de 1860 con arreglo a las bases generales del Reyno, y su parte alicuota para los 400.000 reales para la Guerra de África<sup>67</sup> y del mismo deducimos:

TABLA 6: INDUSTRIA Y COMERCIO DE ORMAIZTEGI EN 1860	
Actividades	Titular
Abarquero	José Ignacio Irizar
Coche de alquiler	Francisco Otaño
Tratante de ganado lanar	Francisco Murua Joaquín Irizar
Cera (prensa que no funciona)	José Venancio Sarriegi
Carpintero	Francisco Elzo Prudencio Igartzabal
Mercaderes al por menor de telas de lana, lino y algodón	Francisco Otaño Teresa Insausti
Molino de grano	José Lorenzo Agirrebengoa (Iraegiko Errota) José Gabilondo (Goiko Errota) Juan Bautista Urretabizkaia (Errota Txikia)
Ebanista	José M <sup>a</sup> Salsamendi
Confitero	Teresa Insausti José Venancio Sarriegi Francisco Aierbe
Carnicero	Joaquín Zufiria
Herrador bueyes, herrero	José Albisu
Carretas bueyes	José Ignacio Badiola José Joaquín Otaño Francisco Maiora Manuel Elgarresta
Tratante de sanguijuelas	Pedro Zangitu

## 2.3 NEGOZIOEN ETA ENPRESEN SEKTOREKAKO TIPOLOGIA

Ormaiztegiko Udal Artxiboan aztertutako dokumentazioak XIX. mendearen erdialdetik aurrera herriko ekonomiak izan zuen garapenaren bilakaera sistematikoki bat finkatzen uzten digu. Badakigu, hainbat iturri fidagarri esker (prentsa, literatura, memoriak eta abar), eragin handia izan zuela herri txiki honetan Norteko trenbidea irekitzeak eta tren-zubi ikusgarri hori eraikitzeak, aurreko orrietan aipatu den moduan. Badiugu zenbait datu bainuetxea irekitzeak gizartean eta ekonomia arloan izan zuen garrantziari buruz, baita horren inguruan edo bigertaera horien inguruan sortu ziren hotel-negoziogariak izan zutenari buruz ere. Garai hartan herrian zabaldu ziren negozio txiki batzuen adibideak baino ez dira honako hauek:

Francisco Otañok abian jarritako saltokia; Narciso Zangituren konpiteria (gozoki-denda), aldi berean bainuetxearen jabe zela; Ezkurdiaren gozotegia, txokolate-fabrika eta ostatua; Jose Julian Otañoren ostatua eta harategia; Jose Kanpos eta Fermin Aldasororen dendak, eta Jose Antonio Elosegiren ardo-biltegiak eta ostatua.

Herrian zeuden industria eta saltokiei buruzko lehen erreferentzia Udalak 1860ko azaroaren 7an egindako zerrenda bat da *Herrian industria, artea eta lanbidea burutzen duten norbanako guztien izen-zerrenda, arteen hurrenkera alfabetikoaren arabera, Erresumako oinarririk orokorrekin bat etorritik, eta Afrikako Gerrarako 400.000 errealetarako zati alikuota duela*<sup>67</sup>, eta, hala, hauxe ondorioztatzen dugu:

6. TAULA: INDUSTRIA ETA MERKATARITZA ORMAITZTEGIN 1860AN	
Jarduerak	Titularra
Abarkagilea	Jose Ignacio Irizar
Alokairuko kotxea	Francisco Otaño
Ardi-azienden tratularia	Francisco Murua Joaquin Irizar
Argizaria (ez dabilen prentsa)	Jose Venancio Sarriegi
Arotza	Francisco Elzo Prudencio Igartzabal
Artile, liho eta kotoizko oihalen txikizkako merkatariak	Francisco Otaño Teresa Insausti
Bihierrota	Jose Lorenzo Agirrebengoa (Iraegiko Errota) Jose Gabilondo (Goiko Errota) Juan Bautista Urretabizkaia (Errota Txikia)
Zurgina	Jose M <sup>a</sup> Salsamendi
Gozogilea	Teresa Insausti Jose Venancio Sarriegi Francisco Aierbe
Harakina	Joaquin Zufiria
Idi-ferratzailea, errementaria	Jose Albisu
Idi-gurdiak	Jose Ignacio Badiola Jose Joaquin Otaño Francisco Maiora Manuel Elgarresta
Izainen tratularia	Pedro Zangitu

Actividades	Titular
Abacería (tienda)	José Venancio Sarriegi Francisco Otaño Teresa Insausti
Tratante por contrata con el pueblo para abastecer consumo	Joaquín Zufiria
Médico cirujano	Guillermo Arzelus Pedro Zangitu
Panadero, horno de cocer pan	Juan Bautista Urretabizkaia Juan Manuel Urretabizkaia
Fondista, café, tienda de vinos generosos	Francisco Otaño
Mesonero, tabernero	Joaquín Zufiria
Cerrajero	Antonio Aramendi
Cestero	Juan Ignacio Mendizabal
Horno de tejería	Bartolomé Iduin Marin (Zelaikoa)
Tratante de ganado cerdal	Tomás Mujika
Chocolate (tienda)	Teresa Insausti José Venancio Sarriegi Francisco Aierbe
Chocolate (molino/caballería)	José Venancio Sarriegi
Arrendatario arbitrios municipales	Joaquín Zufiria
Establecimiento de baños de aguas minerales frías	Francisco Azkoaga
Zapatero	José Ángel Elzo
Elaboración propia, a partir de la <i>Lista nominal de todos los individuos que ejercen en el pueblo, industria, arte, profesional-1860</i> .	

Ormaiztegi hasta el siglo XX permaneció al margen del fenómeno de la industrialización, aunque contaba con una serie de artesanos, algunos de los cuales serían el germen de iniciativas industriales posteriores. Así, a finales del

siglo XIX localizamos la herrería de Gaspar Goikoetxea; la artesanal fábrica de tejas y ladrillos de José Antonio Badiola; las carpinterías de José Kanpos; Francisco Irizar; Juan Antonio Lasa; Joaquín Lasa y José Joaquín Olano.

TABLA 7: INDUSTRIA Y COMERCIO DE ORMAIZTEGI EN 1901

Actividad	Titular	Dirección
Fábrica de tejas y ladrillos	José Antonio Badiola	Zelaikoa
Carpinterías	José Kanpos Francisco Irizar Juan Antonio Lasa Joaquín Lasa José Joaquín Olano	Eliztondo Uherkalde Ermita etxea Etxeberri Garakoa Sarriegi
Herrería	Gaspar Goikoetxea	Telleriarte
Alpargaterías	Francisco Berasategi Luisa Garmendia	Etxaluze Kantina
Panadería	José Miguel Irizar	San Fausto
Confiterías y cererías	Narciso Zangitu Julián Ezkurdia	Oñatibia Maiora Berria
Establecimiento de aguas minerales	Hijos de Zangitu	Bainuetxea
Tabernas (vendedores de vinos y aguardientes)	Hijos de Izuzquiza Marcelina Mendizabal José Fermín Aldasoro José Antonio Elozegi Vda. de Antia	Txulokoa (Iriarte Txikia) Berjaldegi Berria Berjaldegi Etxaluze Jauregi

Jarduerak	Titularra
Janari-denda	Jose Venancio Sarriegi Francisco Otaño Teresa Insausti
Kontsumoa hornitzeko kontrata bidezko tratularia herriarekin	Joaquin Zufiria
Mediku zirujaua	Guillermo Arzelus Pedro Zangitu
Okina, ogia egiteko labea	Juan Bautista Urretabizkaia Juan Manuel Urretabizkaia
Ostalaria, kafea, ardo oparoen denda	Francisco Otaño
Ostalaria, tabernaria	Joaquin Zufiria
Sarrailagilea	Antonio Aramendi
Saskigilea	Juan Ignacio Mendizabal
Teila-labea	Bartolome Iduin Marin (Zelaikoa)
Txerri-azienden tratularia	Tomas Mujika
Txokolatea (denda)	Teresa Insausti Jose Venancio Sarriegi Francisco Aierbe
Txokolatea (errota/zalditeria)	Jose Venancio Sarriegi
Udal arielen errentaria	Joaquin Zufiria
Ur mineral hotzeko bainuetxea	Francisco Azkoaga
Zapataria	Jose Angel Elzo
Propio landutako taula, <i>Herrian industria, artea eta lanbidea burutzen duten norbanako guztien izen-zerrenda-1860</i> abiapuntutzat hartuta.	

Ormaiztegi, XX. mendea arte, industrializazio-fenomenotik urrun bizi izan zen, baina bazituen artisau batzuk, eta horietako batzuk izango ziren, hain zuzen ere, geroko industria-ekimeneren hazia. Horrela, XIX. mendearen amaie-

ran, Gaspar Goikoetxearen errementeria topatuko dugu, Jose Antonio Badiolaren teila eta adreiluen fabrika artisaua eta Jose Kanpos, Francisco Irizar, Juan Antonio Lasa, Joaquin Lasa eta Jose Joaquin Olanoren aroztegiak.

7. TAULA: ORMAIZTEGIKO INDUSTRIA ETA MERKATARITZA 1901EAN		
Jarduera	Titularra	Helbidea
Teila eta adreiluen fabrika	Jose Antonio Badiola	Zelaikoa
Aroztegiak	Jose Kanpos Francisco Irizar Juan Antonio Lasa Joaquin Lasa Jose Joaquin Olano	Eliztondo Uherkalde Ermita etxea Etxeberri Garakoa Sarriegi
Errementeria	Gaspar Goikoetxea	Telleriarte
Espartin-denda	Francisco Berasategi Luisa Garmendia	Etxaluze Kantina
Okindegia	Jose Miguel Irizar	San Fausto
Gozotegi eta kandelategiak	Narciso Zangitu Julian Ezkurdia	Oñatibia Maiora Berria
Ur mineralen bainuetxea	Hijos de Zanguitu	Bainuetxea
Tabernak (ardo eta edari bizien saltzaileak)	Hijos de Izuzquiza Marcelina Mendizabal Jose Fermin Aldasoro Jose Antonio Elozegi Vda. de Antia	Txulokoa (Iriarte Txikia) Berjaldegi Berria Berjaldegi Etxaluze Jauregi
Ostatua	Julian Otaño	Udaletxea
Harategia	Julian Otaño	Udaletxea

Actividad	Titular	Dirección
Posada	Julián Otaño	Udaletxea
Carnicería	Julián Otaño	Udaletxea
Abacería (comercio de aceite y vinagre)	Francisco Otaño	Biona
Molino	Julián Arzelus	Iraegi
Elaboración propia a partir del <i>Padrón de la contribución industrial</i> de 1901. Archivo General de Gipuzkoa, JDIT, 2948		

Como se puede observar, en la primera década del siglo XX apenas se producen modificaciones, a excepción de la implantación del taller de carpintería y ebanistería de Juan Cruz Irizar y el taller de carretería de José Lorenzo y

Cecilio Irizar, ambos en Urbietta Bigarrena, que cabría clasificar como incipientes espacios fabriles y que junto con la fábrica de achicoria, de la que no se nos da noticia en estos documentos, vendrían a ser pioneros en la localidad.

TABLA 8: INDUSTRIA Y COMERCIO DE ORMAIZTEGI EN 1910

Actividad	Titular	Dirección
Fábrica de tejas y ladrillos	José Antonio Badiola	Zelaikoa
Carpinterías	José Kanpos Francisco Irizar Juan Antonio Lasa Joaquín Lasa Juan Cruz Irizar	Eliztondo Uherkalde Ermita etxea Etxeberri Garakoa Urbietta Bigarrena
Herrería	Gaspar Goikoetxea Francisco Zubillaga	Telleriarte Berjaldegi
Alpargaterías	Francisco Berasategi Luisa Garmendia Luisa Arrieta Francisco Ariztimuño	Etxaluze Kantina Oñatibia Etxaluze
Panadería	José Miguel Irizar	San Fausto
Confiterías y cererías	Narciso Zangitu Julián Ezkurdia	Oñatibia Maiora Berria
Establecimiento de aguas minerales	Zanguitu Hermanos	Bainuetxea
Tabernas (vendedores de vinos y aguardientes)	Ramón Murua Juan Ramón Mantzisor José Fermín Aldasoro José Antonio Elosegi Dionisia Ortuzar	Txulokoa (Iriarte Txikia) Berjaldegi Berria Berjaldegi Maura Maura
Posada	Julián Otaño	Udaletxea
Abacería (comercio de aceite y vinagre)	Francisco Otaño	Biona
Molino	José Zabala	Iraegi
Elaboración propia a partir del <i>Padrón de la contribución industrial</i> de 1910. Archivo General de Gipuzkoa, JDIT, 2955.2.		

En las primeras décadas del siglo XX nacieron las iniciativas industriales en Ormaiztegi, con la puesta en marcha de la tejería mecánica *Zelaikoa*, la fábrica de herraduras de Azurmendi, el taller de forja de Pablo Irizar, la carpintería mecánica de Juan Cruz Irizar, la carrocería de los hermanos José Lo-

renzo y Cecilio Irizar y el taller de motores eléctricos de José Mari Lasa.

Es de resaltar que en esta segunda década continúa la evolución de los artesanos hacia otra forma de producción más avanzada, hacia la industrialización, a veces por evolución o

Jarduera	Titularra	Helbidea
Janari-denda (olio eta ozpinen denda)	Francisco Otaño	Biona
Errota / Molino	Julian Arzelus	Iraegi
Propio landutako taula, 1901ko <i>industria-kontribuzioaren errolda</i> abiapuntutzat hartuta. Gipuzkoako Artxibo Orokorra, JDIT, 2948		

Ikus daitekeen moduan, XX. mendearen lehen hamarraldian, ia ez da aldaketarik gertatuko, Juan Cruz Irizarren aroztegia eta zurgindegia eta Jose Lorenzo eta Cecilio Irizarren gurdi-tailerra ezarri izana kenduta,

biak ere Urbieta Bigarreanean, fabrika hasi berritzat jo ditzakegunak, eta horiek guztiak, txikoria-fabrikarekin batera (agiri hauetan horren berri ematen zaigu), aitzindari izango genituen gure herrian.

8. TAULA: ORMAIZTEGIKO INDUSTRIA ETA MERKATARITZA ORMAIZTEGI 1910EAN		
Jarduera	Titularra	Helbidea
Teila eta adreiluen fabrika	Jose Antonio Badiola	Zelaikoa
Aroztegiak	Jose Kanpos Francisco Irizar Juan Antonio Lasa Joaquin Lasa Juan Cruz Irizar	Eliztondo Uherkalde Ermita etxea Etxeberri Garakoa Urbieta Bigarreana
Erremerteria	Gaspar Goikoetxea Francisco Zubillaga	Telleriarte Berjaldegi
Espartin-denda	Francisco Berasategi Luisa Garmendia Luisa Arrieta Francisco Ariztimuño	Etxaluze Kantina Oñatibia Etxaluze
Okindegia	Jose Miguel Irizar	San Fausto
Gozotegi eta kandelategiak	Narciso Zangitu Julian Ezkurdia	Oñatibia Maiora Berria
Ur mineralen bainuetxea	Zanguitu Hermanos	Bainuetxea
Tabernak (ardo eta edari biziaren saltzaileak)	Ramon Murua Juan Ramon Mantzisor Jose Fermin Aldasoro Jose Antonio Elozegi Dionisia Ortuzar	Txulokoa (Iriarte Txikia) Berjaldegi Berria Berjaldegi Maura Maura
Ostatua	Julian Otaño	Udaletxea
Janari-denda (olio eta ozpinen denda)	Francisco Otaño	Biona
Errota	Jose Zabala	Iraegi
Propio landutako taula, 1910ko <i>industria-kontribuzioaren errolda</i> abiapuntutzat hartuta. Gipuzkoako Artxibo Orokorra, JDIT, 2955.2.		

XX. mendearen lehen hamarraldian lehen industria-ekimenak sortu ziren Ormaiztegin, eta hala, honako lantegiak jarri ziren abian: *Zelaikoa* izeneko teileria mekanikoa, Azurmendiren ferra-fabrika, Pablo Irizarren forja-tailerra, Juan Cruz Irizarren aroztegi mekanikoa, Jose Lorenzo eta Cecilio Irizar anaien karrozeria eta Jose Mari Lasaren motor elektrikoaren tailerra.

Aipatzekoa da bigarren hamarraldian honetan artisauek beste ekoizpen modu aurreratuago batera garatzen jarraitu zutela, alegia, industrializazioarentzat, batzuetan lehendik zeuden jardueren bilakaera edo eraldaketagatik, esate baterako Andres Telleriaren teila-fabrikarekin, Irizar anaien karrozeriarekin eta Juan Azurmendiren ferra-fabrikarekin gertatu zen moduan, baina beste batzuetan eremu berriak

transformación de actividades preexistentes, como es el caso de la tejería de Andrés Telleria, la carrocería de los hermanos Irizar y la fábrica de herraduras de Juan Azurmendi, otras veces por la experimentación en campos nuevos, como es el caso del taller de motores eléctricos de José Mari Lasa. En esta década se producen importantes in-  
versiones, tanto en edificios industriales, como en maquinaria. Asimismo, en 1920 observamos que en los documentos fiscales se dio inclusión a los saltos de agua y fábrica de electricidad, que venían operando con anterioridad. Hay que advertir que se produjo una reclasificación respecto de los documentos precedentes.

TABLA 9: INDUSTRIA Y COMERCIO DE ORMAIZTEGI EN 1920

Actividad	Titular	Dirección
Fábrica de tejas y ladrillos	Andrés Telleria	Zelaikoa
Fábrica de electricidad	Narciso Zangitu	Goiko Errota
Salto de agua	Conde de Villafuertes Lorenzo Zabalo y Guillerna	Iraegiko Errota Lapatza Txikia
Carpinterías	José Kanpos Juan Antonio Lasa Juan Cruz Irizar Arbildi y Cía.	Eliztondo Ermita etxea Urbietta Bigarrena Lapatza Txikia
Sierra Mecánica	José Lorenzo Irizar	Urbietta Bigarrena
Alpargaterías	Francisco Berasategi Francisco Ariztimuño Luisa Garmendia	Etxaluze Etxaluze Kantina
Abarquero	José Fermín Aldasoro	Berjaldegi
Molino	José Zabala	Iraegiko Errota
Panadería	José Irizar	San Fausto
Confiterías y cererías	Narciso Zangitu Julián Ezkurdia	Oñatibia Maiora Berria
Venta de vinos por mayor, cereales, etc.	José Antonio Elosegi	Maura
Tabernas (vendedores de vinos y aguardientes)	Anselmo Otaño José Fermín Aldasoro Francisco Ariztimuño Ramón Murua Juan Ramón Mantzisor Antonio Antia	Ostatu-Udaletxea Berjaldegi Etxaluze Txulokoa (Iriarte Txikia) Berjaldegi Berria Kantina-estazioa
Fondas	José Antonio Elosegi Julián Ezkurdia	Maura Maiora Berria
Carnicería	Anselmo Otaño	Udaletxea
Ultramarinos	Juan Otaño	Biona
Establecimiento de aguas minerales	Zanguitu Hermanos	Bainuetxea
Tejidos	José Antonio Elosegi José Kanpos	Maura Eliztondo
Médico	Roberto Esnaola	Biona

Elaboración propia a partir del *Padrón de la contribución industrial* de 1920. Archivo General de Gipuzkoa, JDIT, 2964.2



esperimentatzeagatik, adibidez, Jose Mari Lasaren motor elektrikoek tairraren gertatu bezala. Hamarraldi honetan inbertsio garrantzitsuak egingo dira, bai industria-erakinetan eta bai makinerian ere. Bide batez,

1920. urtean ikusiko dugu zerga-agirietan ur-jauziak eta elektrizitate-fabrikak agertuko direla, lehendik lanean aritzen zirenak. Nabarmendu beharra dago aurreko agirien bertsifikapen bat egin zutela.

9. TAULA: ORMAIZTEGIKO INDUSTRIA ETA MERKATARITZA 1920AN		
Jarduera	Titularra	Helbidea
Teila eta adreiluen fabrika	Andres Telleria	Zelaikoa
Elektrizitate-fabrika	Narciso Zangitu	Goiko Errota
Ur-jauziak	Villafuertes Kondea Lorenzo Zabalo Guillerna	Iraegiko Errota Lapatza Txikia
Aroztegiak	Jose Kanpos Juan Antonio Lasa Juan Cruz Irizar Arbidi y Cia.	Eliztondo Ermita etxea Urbieta Bigarrena Lapatza Txikia
Zerra Mekanikoa	Jose Lorenzo Irizar	Urbieta Bigarrena
Espartin-denda	Francisco Berasategi Francisco Ariztimuño Luisa Garmendia	Etxaluze Etxaluze Kantina
Abarkagilea	Jose Fermin Aldasoro	Berjaldegi
Errota	Jose Zabala	Iraegiko Errota
Okindegia	Jose Irizar	San Fausto
Gozotegi eta kandelategiak	Narciso Zangitu Julian Ezkurdia	Oñatibia Maiora Berria
Ardoen, zerealen eta abarren handizkako salmenta	Jose Antonio Elozegi	Maura
Tabernak (ardo eta edari bizien saltzaileak)	Anselmo Otaño Jose Fermin Aldasoro Francisco Ariztimuño Ramon Murua Juan Ramon Mantzisor Antonio Antia	Ostatu-Udaletxea Berjaldegi Etxaluze Txulokoa (Iriarte Txikia) Berjaldegi Berria Kantina-estazioa
Ostatuak	Jose Antonio Elozegi Julian Ezkurdia	Maura Maiora Berria
Harategia	Anselmo Otaño	Udaletxea
Janari-denda	Juan Otaño	Biona
Ur mineralen bainuetxea	Zanguitu Hermanos	Bainuetxea
Oihalak	Jose Antonio Elozegi Jose Kanpos	Maura Eliztondo
Medikua	Roberto Esnaola	Biona
Propio landua, 1920ko <i>Industria-kontribuzioaren Errolda</i> abiapuntutzat hartuta. Gipuzkoako Artibo Orokorra, JDIT, 2964.2		

La Estadística de Producción Industrial de 1923, elaborada por la Oficina de Economía y Régimen Concertado de la Diputación de Gipuzkoa, refleja el tejido industrial de Ormaiztegi, dándonos una idea de la dimensión de las actividades, por cuanto nos aporta datos de empleados y producción.

TABLA 10: INDUSTRIA Y COMERCIO DE ORMAIZTEGI EN 1923			
Actividad	Titular	Trabajadores	Producción
Fábrica de herraduras	Juan Azurmendi	7	60.000 kg herraduras
Fábrica ladrillo y teja	Andrés Telleria	31	1.000.095 ladrillos 730.000 tejas
Construcción y reparación de toda clase de carrocería	Irizar Hnos.		
Fábrica de muebles	Juan Cruz Irizar		
Construcción y reparación de motores	José M <sup>a</sup> Lasa		4 turbinas 4 dinamos hasta 9 CV 600 m tubería chapa reparación maquinaria
Producción energía eléctrica	Narciso Zangitu		3.650 h de luz
Molino harinero	Herederos del Conde de Villafuertes, inquilino José Zabala	1	5.100 kg harina maiz 1.800 kg harina trigo 200 kg salvado trigo
Panadería	José Irizar	1	136.080 kg de pan
Abarquería	José Fermin Aldasoro		300 pares de albarcas
Carpintería	Juan Antonio Lasa		
Alpargatería	Francisco Berasategi Luisa Garmendia	1 1	
Zapatería	Ángel Imaz (Esteban Imaz)		
Producción energía eléctrica para suministros industriales	Electra Troy (Olaizola)	2	150.000 kw
Elaboración propia a partir del <i>Estadística de Producción Industrial</i> de 1923. Archivo General de Gipuzkoa, JDIT, 2867.2.			

En esta segunda década además de la consolidación de algunas industrias locales, como es el caso del taller de José Mari Lasa, de la modernización y ampliación de la tejería de Andrés Telleria, se produjo la consagración del taller de carpintería y ebanistería de Juan Cruz Irizar, el carrozado del primer autobús por los hermanos Irizar, etcétera, a todo lo que hay que sumar la implantación de la central eléctrica por *Hidroeléctrica Ibérica*.

A estas alturas (1931) se observa una importante transformación de la localidad que se vio beneficiada por las peregrinaciones religiosas, con motivo de la aparición de la Virgen en las campas de Anduaga en Ezkio (1931-1932) y sin embargo, se vería truncada o, al menos, paralizada temporalmente por la crisis de los años treinta y, sobre todo, por el estallido de la Guerra Civil y las miserias de la dura posguerra.

1923ko Industria Ekoizpenaren Estatistikak, Gipuzkoako Aldundiaren Ekonomia eta Erregimen Itunduaren Bulegoak egina, Ormaiztegiko industria-

ehunaren berri ematen digu, eta jardueren tamainari buruzko ideia bat ematen digu, langileen eta ekoizpenaren inguruko datuak eskaintzen dizkigulako.

10 TAULA: ORMAIZTEGIKO INDUSTRIA ETA MERKATARITZA 1923AN			
Jarduera	Titularra	Langileak	Ekoizpena
Ferra-fabrika	Juan Azurmendi	7	60.000 kg ferra
Teila eta adreiluen fabrika	Andres Telleria	31	1.000.095 adreilu 730.000 teila
Edonolako karrozeriak eraikitzea eta konpontzea	Irizar Hnos.		
Altzari-fabrika	Juan Cruz Irizar		
Motorren eraikuntza eta konponketa	Jose M <sup>º</sup> Lasa		4 turbina 9 ZP arteko 4 dinamo 600 m txapazko hodi makina-konponketa
Energia elektrikoaren ekoizpena	Narciso Zangitu		3.650 ordu-argi
Irin-errotak	Herederos del Conde de Villafuertes, maizterra Jose Zabala	1	5.100 kg arto-irin 1.800 kg gari-irin 200 kg gari-zahi
Okindegia	Jose Irizar	1	136.080 kg ogi
Abarkagintza	Jose Fermin Aldasoro		300 pare abarka
Aroztegia	Juan Antonio Lasa		
Espartingintza	Francisco Berasategi Luisa Garmendia	1 1	
Zapatagintza	Angel Imaz (Esteban Imaz)		
Industria-hornidurarako energia elektrikoa ekoiztea	Electra Troy (Olaizola)	2	150.000 kw
Propio landua, 1923ko <i>Industria Ekoizpenaren Estatistika</i> abiapuntutzat hartuta. Gipuzkoako Artxibo Orokorra, JDIT, 2867.2.			

Bigarren hamarraldi honetan, herriko industria batzuk finkatzeaz gain, hala nola Jose Mari Lasaren tailerra, eta Andres Telleriaren teileria modernizatu eta handitzeaz gain, Juan Cruz Irizarren aroztegia eta zurgindegia asko indartu zen, Irizar anaiek lehen autobusa karrozatu zuten eta abar, eta horri guztiari gehitu beharko genioke, halaber, *Hidroeléctrica Ibérica* bertan ezarri izana.

Garai honetan (1931) herria nabarmenki eraldatu dela ikus daiteke erlijio-erromesaldiek lagunduta, Ezkion Anduagako zelaietan Ama Birjina agertu izanaren ondorioz (1931-1932), eta, hala eta guztiz ere, bilakaera hori zapuztuta edo, gutxienez, aldi batez etenda geldituko da hogeita hamarrenko krisiaren ondorioz eta, batez ere, Gerra Zibila lehertu eta gerraoste gogorreko miserien ondorioz.

TABLA 11: INDUSTRIA Y COMERCIO DE ORMAIZTEGI EN 1931	
Sector	Titular
Aguas minero-medicinales	Antonio Izuzkitza
Establecimiento (balneario)	Antonio Izuzkitza
Ajustaje (talleres de)	José M <sup>º</sup> Lasa
Alpargatería	Francisco Berasategi
Barbería	Esteban Imaz
Carpintería	Juan Antonio Lasa
Carros (construcción)	Irizar hermanos
Cereales	José Antonio Elosegi
Cestos para minas (talleres de)	Francisco Gurrutxaga
Comestibles	Vda. de Azpiazu Coop. de Empleados y Obreros de Beasain (sucursal) José Elosegi Vda. de Ezcurdia José Antonio Gurrutxaga Gregorio Tellería
Confitería	Vda. de Ezcurdia
Estancos	Vda. de Ezcurdia
Ferreterías	Vda. de Ezcurdia
Gaseosas (fábrica de)	Juan M <sup>º</sup> Irizar
Herraduras (fábrica de)	Juan Azurmendi
Mantequilla (fábrica de)	Gregorio Tellería
Médicos	Roberto Esnaola
Muebles (fábrica de)	Juan Cruz Irizar
Muebles de estilo antiguo	Juan Cruz Irizar
Panadería	José Irizar
Serrerías mecánicas	José Lorenzo Irizar
Tabernas	Antonio Antia José Antonio Elosegi Vda. de Ezcurdia José Antonio Gurrutxaga Pedro Intxausti Arozena Juan M <sup>º</sup> Irizar Vda. de Mancisidor Vda. de Murua
Tejas y Ladrillos (fábrica de)	José M <sup>º</sup> Tellería
Tejidos (venta)	Vda. de Azpiazu Francisco Kanpos José Antonio Elosegi
Tocinería	María Rezusta
Vinos al por mayor	José Antonio Elosegi
Zapatería	Esteban Imaz
Elaboración propia a partir del <i>Anuario de Comercio, Industria, Profesionales y Tributación del País Vasco</i> (Juan Luis Viciola y Garamendi).	

El *Anuario Vasco-navarro* de 1940 reflejaba gráficamente la escasez de empresas y comercios en la villa guipuzcoana. La consulta de las ediciones de otra publicación señera, como *Gui-púzcoa en la mano*, correspondientes a 1950 y 1962 permite constatar

el importante desarrollo económico que experimentó la localidad durante este período. De los catorce tipos de negocios existentes en 1940 se pasó a los treinta y cuatro en 1950, que se convirtieron en cincuenta y cuatro en 1962, lo que puede darnos una idea de

11. TAULA: ORMAIZTEGIKO INDUSTRIA ETA MERKATARITZA 1931N	
Sektorea	Titularra
Ur mineral sendagarriak	Antonio Izuzkitza
Bainuetxea	Antonio Izuzkitza
Doikuntza (tailerrak)	Jose M <sup>a</sup> Lasa
Espartingintza	Francisco Berasategi
Bizartegia	Esteban Imaz
Aroztegia	Juan Antonio Lasa
Gurdiak (eraikuntza)	Irizar hermanos
Zerealak	Jose Antonio Elosegi
Meategietarako saskiak (tailerrak)	Francisco Gurrutxaga
Janari-denda	Vda. de Azpiazu Beasaingo Enplegatu eta Langileen Koop. (sukurtsala) Jose Elosegi Vda. de Ezcurdia Jose Antonio Gurrutxaga Gregorio Telleria
Gozotegia	Vda. de Ezcurdia
Tabako-denda	Vda. de Ezcurdia
Burindegiak	Vda. de Ezcurdia
Gaseosa (fabrika)	Juan M <sup>a</sup> Irizar
Ferra (fabrika)	Juan Azurmendi
Gurin (fabrika)	Gregorio Telleria
Medikuak	Roberto Esnaola
Altzari (fabrika)	Juan Cruz Irizar
Antigoal erako altzariak	Juan Cruz Irizar
Okindegia	Jose Irizar
Zerrategi mekanikoak	Jose Lorenzo Irizar
Tabernak	Antonio Antia Jose Antonio Elosegi Vda. de Ezcurdia Jose Antonio Gurrutxaga Pedro Intxausti Arozena Juan M <sup>a</sup> Irizar Vda. de Mancisidor Vda. de Murua
Teila eta adreilu (fabrika)	Jose M <sup>a</sup> Telleria
Oihalak (salmenta)	Vda. de Azpiazu Francisco Kanpos Jose Antonio Elosegi
Urdaitegia	Maria Rezusta
Handizkako ardoak	Jose Antonio Elosegi
Zapatagintza	Esteban Imaz
Propio landua, <i>Euskal Herriko Merkataritza, Industria, Lanbide eta Zergen Urtekaria</i> abiapuntutzat hartuta (Juan Luis Viciola y Garamendi).	

1940ko *Anuario Vasco-navarro* izenekoak argi eta garbi islatu zuen zein urriak ziren enpresak eta saltokiak Gipuzkoako herri honetan. *Guipúzcoa en la mano* izeneko beste argitalpen garrantzitsu baten 1950 eta 1962. urteetako edizioak

kontsultatuz gero, berehala konturatu gara nolako garapena izan zuen herri honek epealdi horretan. 1940. urtean hamalau negozio mota desberdin bazeuden ere, 1950. urtean hogeita hamalau ziren eta 1962. urtean berrogeita hamalau, eta horrek

esta evolución, sobre todo si la comparamos con la que experimentó la población en ese mismo periodo<sup>68</sup>.

Por su interés reflejamos textualmente los siguientes datos correspondientes a estos negocios y sus titulares.

TABLA 12: INDUSTRIA Y COMERCIO DE ORMAIZTEGI EN 1940	
Sector	Titular
Balneario	Antonio Izuzkitza
Caja de Ahorros	Agencia de la CAPG
Carnicerías	Pablo Apaolaza Jesús Eugenio Murua
Carrocerías	Irizar Hermanos
Confitería	Viuda de Ezcurdia
Herraduras	Juan Azurmendi
Laminación	Juan Azurmendi
Mantequilla (fábrica de)	Gregorio Telleria
Motores eléctricos	José María Lasa
Panadería	José Irizar
Pinturas	Carlos García
Tintas de imprenta	Carlos García
Ultramarinos	Viuda de Elósegui Dolores Lasa. Viuda de Azpiazu Hijos de Campos
Elaboración propia a partir <i>Anuario Vasco-navarro</i> . Imprenta de la Excelentísima Diputación de Bizkaia, 1940.	

A partir de finales de la década de los años cuarenta y a medida que comenzaron a dejarse sentir los primeros efectos de la lenta recuperación económica tras el abandono de la autarquía, la actividad industrial y comercial

de la localidad guipuzcoana experimentó un sensible crecimiento. Habían pasado los peores años y habían ido surgiendo nuevas empresas, como puede constatarse por los datos de la tabla correspondiente al año 1950.

TABLA 13: COMERCIO E INDUSTRIA DE ORMAIZTEGI EN 1950	
Sector	Nombre/titular de empresa
Barberías	José Barrenetxea José Esteban Imaz
Calzado (arreglos)	José Barrenetxea José Esteban Imaz
Calzado (venta)	José Esteban Imaz
Carnicerías	Pablo Apaolaza Eugenio Murua
Carros (construcción de)	José L. Irizar
Cestos para minas (taller de)	José Gurrutxaga
Colores	Carlos García
Comestibles (tienda)	Viuda de Azpiazu Viuda de Campos Viuda de Elósegui
Confiterías	Viuda de Ezcurdia
Electricidad (fábrica de)	Hidroeléctrica Ibérica
Estanco	Viuda de Azpiazu
Ferretería	Juan Azurmendi
Fonda	Viuda de Ezcurdia

garbi azaltzen digu nolako bilakae-  
ra izan zuen, batez ere biztanleriak  
epealdi horretan bertan izan zuena-  
rekin konparatzen baldin badugu<sup>68</sup>.

Duten garrantziagatik, negozio hauei  
eta beren jabeei buruzko ondorengo  
datuak hitzez hitz jaso nahi izan ditu-  
gu jarraian.

12. TAULA: ORMAIZTEGIKO INDUSTRIA ETA MERKATARITZA 1940. URTEAN	
Sektorea	Enpresaren izena/jabea
Bainuetxea	Antonio Izuzkitza
Aurrezki Kutxa	CAPG Agentzia
Harategiak	Pablo Apaolaza Jesus Eugenio Murua
Karrozeria	Irizar Hermanos
Gozotegia	Viuda de Ezcurdia
Ferragilea	Juan Azurmendi
Ijezketa	Juan Azurmendi
Gurina (fabrika)	Gregorio Telleria
Motor elektrikoak	Jose Maria Lasa
Okindegia	Jose Irizar
Pintura	Carlos García
Inprenta-tintak	Carlos García
Janari-denda	Viuda de Elósegui Dolores Lasa. Viuda de Azpiazu Hijos de Campos
Propio landua <i>Anuario Vasco-navarro</i> abiapuntuztat hartuta, Bizkaiko Aldundi Gorenaren inprenta, 1940.	

Berrogeiko hamarraldiaren  
amaiera inguruan, eta autarkia amaitu  
ondoren ekonomia pixkanaka goraka  
hasi zenean lehenengo ondorioak na-  
baritzen hasi ahala, Gipuzkoako herri  
honetako industria eta merkataritza-

ren jarduerak hazkunde handia bizi  
izan zuen. Urterik txarrenak pasatuak  
ziren eta enpresa berriak sortzen hasi  
ziren, 1950. urteari dagokion taulako  
datuen arabera egiaztatu daitekeen  
moduan.

13. TAULA. ORMAIZTEGIKO MERKATARITZA ETA INDUSTRIA 1950EAN	
Sektorea	Enpresaren izena/jabea
Bizartegiak	Jose Barrenetxea Jose Esteban Imaz
Oinetakoak (konponketak)	Jose Barrenetxea Jose Esteban Imaz
Oinetakoak (salmenta)	Jose Esteban Imaz
Harategiak	Pablo Apaolaza Eugenio Murua
Gurdiak (eraikuntza)	Jose L. Irizar
Meategietarako saskiak (tailerra)	Jose Gurrutxaga
Koloreak	Carlos García
Janariak (denda)	Viuda de Azpiazu Viuda de Campos Viuda de Elósegui
Gozotegiak	Viuda de Ezcurdia
Elektrizitatea (fabrika)	Hidroeléctrica Ibérica
Tabako-denda	Viuda de Azpiazu
Burdindegia	Juan Azurmendi
Ostatua	Viuda de Ezcurdia

Sector	Nombre/titular de empresa
Gaseosas (fábrica de)	Juan María Irizar
Gasolina (surtidor)	Viuda de Ezcurdia
Harinas (molino de)	José Zabala
Herraduras (fábrica de)	Juan Azurmendi
Lejía (fábrica de)	Juan María Irizar
Material eléctrico (construcción de)	Sabino Azurmendi
Mercería	Viuda de Azpiazu
Motores eléctricos (fábricas de)	Industrias Eléctricas BAL, de Bernardo Azpiazu José María Lasa
Panadería	José Irizar
Pinturas, esmaltes y barnices (fábrica de)	Carlos García
Serrería Mecánica	José L. Irizar
Sidra (elaboración y venta)	Hijos de Elósegui Juan Antonio Izuzkitza
Tabernas	Pablo Apaolaza Pío Galarraga José Gurrutxaga Viuda de Murua
Taller electromecánico	José María Lasa
Tejas y ladrillos (fábrica)	Cerámica Zelaikoa, de Hijos de A. Telleria
Tintas de imprenta (fábrica)	Carlos García
Tocinería	Viuda de Murua
Transportes	Viuda de Ezcurdia
Vinos (almacén)	Hijos de Elósegui
Zapatería	José Esteban Imaz
Elaboración propia a partir <i>Guipúzcoa en la mano</i> , 1950.	

La década de los años cincuenta, como veremos en el apartado dedicado a *Irizar*, constituyó uno de los momentos más importantes. La aparición en 1955 de la empresa *Letag* y la conversión de *Carrocerías Irizar* de sociedad familiar en sociedad anónima, marcan de algún modo el momento de cambios en la industria local. La extensión de *Iberduero*, constituida en 1944 a partir de la fusión de *Hidroeléctrica Ibérica* y *Salto del Duero*, favoreció la normalización del fluido eléctrico, algo decisivo para el despegue industrial. Todo ello, unido a la disponibilidad de materias primas y a la mejora general de las condiciones de vida, que impulsó el desarrollo de industrias de consumo, resultó decisivo.

El panorama que se observa a finales de los años cincuenta en la villa es el de una localidad progresivamente volcada hacia la industria, con

estos sectores claramente definidos: la tejería de Telleria, el representado por la empresa carrocera de Irizar, el vinculado a los Azurmendi a través de la fabricación de herraduras y la laminación y otro bloque, con una gran competitividad, relacionado con la construcción de motores eléctricos y similares. La empresa *Onena* de José Mari Lasa, *Letag* y *Somesa*, constituyen el núcleo de este sector.

Durante los años sesenta se produjo un importante despegue demográfico e industrial en la zona. Las buenas perspectivas económicas dieron lugar a un importante crecimiento empresarial. La aparición de nuevos negocios relacionados con la fabricación de muebles metálicos *Imeguisa* y perfiles y derivados *Peydesa* constituyó un síntoma inequívoco del dinamismo económico que caracterizó a la década del desarrollismo en Ormaiztegi.



Sektorea	Enpresaren izena/jabea
Gaseosak (fabrika)	Juan Maria Irizar
Gasolina (hornigailua)	Viuda de Ezcurdia
Irinak (errota)	Jose Zabala
Ferrak (fabrika)	Juan Azurmendi
Lixiba (fabrika)	Juan Maria Irizar
Material elektrikoa (eraikuntza)	Sabino Azurmendi
Mertzeria	Viuda de Azpiazu
Motor elektrikoak (fabrikak)	Bernardo Azpiauren Industrias Eléctricas BAL Jose Maria Lasa
Okindegia	Jose Irizar
Pinturak, esmalteak eta bernizak (fabrika)	Carlos Garcia
Zerrategi Mekanikoa	Jose L. Irizar
Sagardoak (egitea eta saltzea)	Hijos de Elósegui Juan Antonio Izuzkitza
Tabernak	Pablo Apaolaza Pio Galarraga Jose Gurrutxaga Viuda de Murua
Tailer elektromekanikoa	Jose Maria Lasa
Teilak eta adreiluak (fabrika)	Cerámica Zelaikoa, Hijos de A. Telleriarena
Inprenta-tintak (fabrika)	Carlos Garcia
Urdaitegia	Viuda de Murua
Garraioak	Viuda de Ezcurdia
Ardoak (biltegia)	Hijos de Elósegui
Zapata-denda	Jose Esteban Imaz
Propio landua, <i>Guipúzcoa en la mano</i> lana abiapuntutzat hartuta, 1950.	

Berrogeita hamarreko hamarraldia, *Irizar* enpresari buruzko atalean ikusiko dugun moduan, gairirik garrantzitsuenetako bat izan genuen. 1955. urtean *Letag* enpresa agertzeak eta *Carrocerías Irizar* familiako sozietatea sozietate anonimo bihurtzeak, nolabait ere, bertako industriak izandako aldaketen garaia adierazten digute. *Hidroeléctrica Ibérica* eta *Saltos del Duero* enpresek bat egin izanaren ondorioz 1944. urtean eratutako *Iberduero* zabaltzeak argindarra normaltzea ekarri zuen, eta horrek ere berebiziko garrantzia izan zuen industriaren garapenean. Horrek guztiak, lehengaiak eskuratu ahal izatearekin batera, eta bizi-baldintzak orokorrean hobetzearekin batera, kontsumoko industriak garatzea ekarri zuen, eta guztiz erabakigarria izan zen.

Herri honetan berrogeita hamarreko hamarraldiaren amaieran ikusten dugun panorama gero eta gehiago in-

dustrialarantz bideratutako herri batena dugu, eta bertan, argi eta garbi bereizitako sektore hauek ageri dira: Telleriaren teileria, Irizar karrozeria-enpresak ordezkatzeko duena, ferragintzan eta laminazioaren bidez Azurmenditarrekin loturik dagoena, eta beste multzo bat, lehia handia duena, motor elektrikoekin eta antzeko aparailuen eraikuntzarekin loturik dagoena. Jose Mari Lasaren *Onena* enpresa, *Letag* eta *Somesa* enpresa dira sektore honen muina.

Hirurogeiko hamarraldian demografiak eta industriak garapen handia izan zuten eskualde honetan. Itxaropen ekonomiko onek hazkunde nabarmena ekarri zieten inguruko enpresei. Altzari metalikoen ekoizpenarekin loturiko negozio berriak *Imeguisa* eta profilen eta eratorrienak *Peydesa* agertu izana Ormaiztegin desarrollismoaren hamarraldian bizi izan genuen dinamismo ekonomikoaren sintoma ukalezina bilakatu zen.

TABLA 14: COMERCIO E INDUSTRIA DE ORMAIZTEGI, 1962	
Sector	Nombre/titular de empresa
Acoplamientos elásticos	Manufacturas UNE
Alternadores (fábrica de)	Construcciones Electromecánicas Bizkor Construcciones Electromecánicas Letag José María Lasa
Artículos de caza y pesca (venta)	Pablo Lasa
Barberías	José Barrenetxea José Esteban Imaz
Bicicletas (reparación y alquiler)	José María Iparragirre
Calzado (arreglos)	José Barrenetxea José Esteban Imaz Pablo Lasa
Calzado (venta)	José Esteban Imaz Pablo Lasa
Carnicerías	Ignacio Apaolaza Jesús Eugenio Murua Pablo Murua
Carpintería	J. Apaolaza
Carrocerías metálicas	Industrias Irizar, S.A.
Cervezas (distribución)	El León, Juan María Irizar
Cestos para minas (taller de)	José Gurrutxaga
Comestibles (tiendas)	Viuda de Azpiazu Viuda de Campos Viuda de Elósegui Pilar Gorrotxategi Ángela Zangitu
Confitería	Hijos de Ezcurdia
Chatarrería	Juan Bengoetxea
Droguería	Jesusa Kanpos
Electricidad (fábrica de)	Iberduero
Electroesmeriladoras (fábrica)	Construcciones Electromecánicas Letag Construcciones Electromecánicas Bizkor José María Lasa Maquinaria Eléctrica Nike
Electroventiladores	Construcciones Electromecánicas Letag José María Lasa
Electroventiladores especiales para órganos (fábrica)	José María Lasa
Electrobombas (fábricas)	José María Lasa
Electropulidoras (fábricas)	Construcciones Electromecánicas Bizkor Construcciones Electromecánicas Letag José María Lasa
Estanco	Viuda de Azpiazu
Farmacia	María del Carmen Ruiz de Mendoza
Fonda	Hijos de Ezcurdia
Gaseosas (fábrica)	Juan M <sup>º</sup> Irizar
Gasolina (surtidor)	Hijos de Ezcurdia
Géneros de punto	Pablo Lasa
Harinas (molino)	Andrés Albisu
Hornos Eléctricos	Somesa
Herraduras (fábrica)	Juan de Azurmendi
Imprenta	Gráficas Eurieche
Laminación de perfiles	Perfiles y Derivados, S.A.
Lejía (fábrica)	Juan María Irizar

14. TAULA: ORMAIZTEGIKO MERKATARITZA ETA INDUSTRIA, 1962AN	
Sektorea	Enpresaren izena/jabea
Akoplamendu elastikoak	Manufacturas UNE
Alternadoreak (fabrika)	Construcciones Electromecánicas Bizkor Construcciones Electromecánicas Letag Jose Maria Lasa
Arrantza eta ehiza gaiak (salmenta)	Pablo Lasa
Bizartegiak	Jose Barrenetxea Jose Esteban Imaz
Bizikletak (konponketa eta alokairua)	Jose Maria Iparragirre
Oinetakoak (konponketak)	Jose Barrenetxea Jose Esteban Imaz Pablo Lasa
Oinetakoak (salmenta)	Jose Esteban Imaz Pablo Lasa
Harategiak	Ignacio Apaolaza Jesus Eugenio Murua Pablo Murua
Aroztegia	J. Apaolaza
Karrozeria metalikoak	Industrias Irizar, S.A.
Garagardoak (banaketa)	El León, Juan Maria Irizar
Meategietarako saskiak (tailerra)	Jose Gurrutxaga
Janariak (dendak)	Viuda de Azpiazu Viuda de Campos Viuda de Elósegui Pilar Gorrotxategi Angela Zangitu
Gozotegia	Hijos de Ezcurdia
Txatartegia	Juan Bengoetxea
Drogeria	Jesusa Kanpos
Elektrizitatea (fabrika)	Iberduero
Elektroesmerilagatiluak (fabrika)	Construcciones Electromecánicas Letag Construcciones Electromecánicas Bizkor Jose Maria Lasa Maquinaria Eléctrica Nike
Elektrohaizagailuak	Construcciones Electromecánicas Letag Jose Maria Lasa
Elektrohaizagailu bereziak organoetarako (fabrika)	Jose Maria Lasa
Elektroponpak (fabrikak)	Jose Maria Lasa
Elektroleungailuak (fabrikak)	Construcciones Electromecánicas Bizkor Construcciones Electromecánicas Letag Jose Maria Lasa
Estankoa	Viuda de Azpiazu
Farmazia	Maria del Carmen Ruiz de Mendoza
Ostatua	Hijos de Ezcurdia
Gaseosak (fabrika)	Juan M <sup>a</sup> Irizar
Gasolina (hornigailua)	Hijos de Ezcurdia
Puntu-generoak	Pablo Lasa
Irinak (errota)	Andres Albisu
Labe Elektrikoak	Somesa
Ferrak (fabrika)	Juan de Azurmendi
Inprenta	Graficas Eurieche
Profilen laminazioa	Perfiles y Derivados, S.A.
Lixiba (fabrika)	Juan Maria Irizar

Sector	Nombre/titular de empresa
Linternería	Zaldúa e Irastorza
Manipulados de papel	Gráficas Eurieche
Maquinaria Eléctrica	Construcciones Electromecánicas Bizkor Construcciones Electromecánicas Letag José María Lasa
Mercería	Viuda de Azpiazu
Motores Eléctricos	Construcciones Electromecánicas Bizkor Construcciones Electromecánicas Letag José María Lasa Somesa
Muebles metálicos (fábrica)	Industrias Metálicas de Guipúzcoa
Panadería	José Miguel Irizar
Peluquerías de señoras	Peluquería Arantxa Peluquería Pilarcho Vizcay Hermanas
Pinturas, esmaltes y barnices	Fateiba Carlos García y Cia., S.L.
Plásticos (venta)	Pablo Lasa
Soldadura Eléctrica	Construcciones Electromecánicas Bizkor
Tabernas	Pablo Apaolaza Pío Galarraga Fausto Gurrutxaga Hijos de Ezcurdia Viuda de Murua
Talleres Electromecánicos	Construcciones Electromecánicas Bizkor Construcciones Electromecánicas Letag José María Lasa
Talleres Mecánicos	Talleres metálicos Irifer
Tejas y ladrillos (fábrica)	Cerámica Zelaikoa, de Hijos de A. Telleria
Tintas de Imprenta (fábrica de)	Fateiba Carlos García y Cia., S.L.
Transportes	Guillermo Azpiazu Pío Galarraga Hijos de Ezcurdia
Ustillaje de sujeción y amarre	Manufacturas Une
Vinos (almacén)	Hijos de José A. Elósegui
Elaboración propia a partir <i>Guipúzcoa en la mano. Anuario general de toda la provincia</i> . Donostia, 1962. Reparaz Olagüe, V.	

Las tablas precedentes sintetizan la evolución experimentada desde mediados del siglo XIX por las actividades económicas en la localidad y seguidamente nos imbuiremos de los detalles y circunstancias del nacimiento y camino discurrido por numerosas iniciativas industriales, todas de marcado carácter familiar.

La propia dificultad de definición de *empresa familiar* constituye un problema añadido a la hora de sopesar la importancia que éstas han tenido en el proceso de industrialización. Algunos de los estudios realizados durante los años setenta del siglo XX

ya destacaban esta cuestión y distinguían varios tipos diferentes de definiciones, estrechamente relacionadas con el control y la propiedad de las empresas. La primera definiría como empresas familiares a aquellas cuya propiedad o control estaría en manos de una o varias familias vinculadas entre sí por una relación de amistad. La segunda consideraría como tales a aquellas en las que varias personas, parientes o amigos, confluirían poniendo en juego todo su patrimonio familiar (individual o colectivo), y donde la dirección de la empresa estaría, al menos durante una primera etapa en manos de la familia. Otras defini-

Sektorea	Enpresaren izena/jabea
Iturgintza	Zaldúa e Irastorza
Paperaren manipulatuak	Gráficas Eurieche
Makineria Elektrikoa	Construcciones Electromecánicas Bizkor Construcciones Electromecánicas Letag Jose Maria Lasa
Mertzzeria	Viuda de Azpiazu
Motor elektrikoak	Construcciones Electromecánicas Bizkor Construcciones Electromecánicas Letag José Maria Lasa Somesa
Altzari metalikoak (fabrika)	Industrias Metálicas de Guipúzcoa
Okindegia	Jose Miguel Irizar
Emakumeen ile-apaindegia	Peluquería Arantxa Peluquería Pilarcho Vizcay Hermanas
Pinturak, esmalteak eta bernizak	Fateiba Carlos García y Cia., S.L.
Plastikoak (salmenta)	Pablo Lasa
Soldadura Elektrikoa	Construcciones Electromecánicas Bizkor
Tabernak	Pablo Apaolaza Pio Galarraga Fausto Gurrutxaga Hijos de Ezcurdia Viuda de Murua
Tailer Elektromekanikoak	Construcciones Electromecánicas Bizkor Construcciones Electromecánicas Letag Jose Maria Lasa
Tailer Mekanikoak	Talleres metálicos Irifer
Teilak eta adreiluak (fabrika)	Cerámica Zelaikoa, Hijos de A. Telleriarena
Inprenta-tintak (fabrika)	Fateiba Carlos García y Cia., S.L.
Garraioak	Guillermo Azpiazu Pio Galarraga Hijos de Ezcurdia
Eusteko eta amarratzeko tresneria	Manufacturas Une
Ardoak (biltegia)	Hijos de José A. Elósegui
Propio landua, Reparaz Olagüe, V.: <i>Guipúzcoa en la mano. Anuario general de toda la provincia</i> . Donostia, 1962, lana abiapuntutzat hartuta.	

XIX. mendearen erdialdetik herriko jarduera ekonomikoek bizi izandako bilakaera laburbiltzen da aurreko taula horietan, eta jarraian, horien inguruko xehetasunetan eta industria-ekimen ugariaren jaiotzan eta urratutako bidean murgilduko gara, guztiak ere izaera familiar nabarmenekoak.

*Familia-enpresa* definitzeak berak duen zailtasuna arazo bat gehiago da horiek industrializazio-prozesuan izan duten garrantzia neurtzeko orduan. XX. mendeko hirurogeita hamarreko hamarraldian egindako azterketa batzuek aipatzen zuten jada

arazo hori, eta definizio mota desberdinak bereizten zituzten enpresen kontrolarekin eta jabetzarekin hertsiki loturik. Lehen definizioaren arabera, enpresa baten jabetza edo kontrola adiskidetasun-harreman batek lotzen duen familia baten edo batzuen esku dutenak izango liriateke. Bigarren definizioaren arabera, berriz, zenbait pertsona, senitartekoak izan nahiz lagunak izan, beren familia-ondare guztia (indibiduala edo familiarra) jokatzat bat egingo luketen enpresak liriateke, eta enpresaren zuzendaritza, lehen epealdi horretan bederen, familiaren esku egongo litzateke. Beste definizio batzuek, aldiz, egitura fun-

ciones hacían incidencia en el control ejercido sobre la estructura funcional y en el nivel o porcentaje de la propiedad que ostentasen<sup>69</sup>.

Como veremos a continuación, muchas empresas de la zona, que nacieron como negocios familiares, evolucionaron, sufrieron diversos desgajamientos o escisiones, dieron lugar a nuevas empresas o transformaron su control sobre la propiedad y dirección. El caso de *Irizar* es bien significativo en este sentido.

A pesar de ello, y teniendo en consideración estas circunstancias, algunos estudios como los ya citados se atrevieron a ofrecer algunos datos

referidos a la década de los sesenta del siglo XX, que ponían de relieve el peso de las empresas familiares en Gipuzkoa. Las conclusiones del estudio apreciaban cómo el 60 % de las empresas de la provincia era de carácter familiar, destacando las enclavadas en la zona de Urola Kosta con el 72 %, Debabarrena y Goierri, ambas con un 63 %. En este último caso, además se destacaba cómo empleaban al 83 % de los trabajadores, un porcentaje verdaderamente significativo que ponía de relieve su importancia<sup>70</sup>.

Seguidamente trataremos las iniciativas industriales de la localidad, agrupadas según el origen de sus promotores. ■

109  
Ormaiztegi, 1915



tzionalaren gainean edo beren esku duten jabetza-portzentajearen edo mailaren gainean duten kontrola hartuko lukete oinarritzat<sup>69</sup>.

Jarraian ikusiko dugun moduan, inguru honetako enpresa asko familia negozio bezala sortu ziren, baina gero, bilakatu egin ziren, hainbat zatiketa edo banantze izan zituzten, enpresa berriak sorrarazi zituzten edo jabetza eta zuzendaritzaren gaineko beren kontrola aldatu zuten. *Irizar*ren kasua aski esanguratsua da, alde horretatik.

Hori hala izanik ere, eta xehe-tasun horiek kontuan izanik, XX. mendeko hirurogeiko hamarraldiari buruzko datu batzuk emateko ausardia

erakutsi zuten aipatutakoa bezalako zenbait lanek, familiako enpresek Gipuzkoan izan zuten garrantzia azpimarratuz. Azterlan horien ondorioek garbi zioten probintziako enpresen % 60 familiakoak zirela, eta horien artetik, Urola Kosta (% 72), Debarrena eta Goierri (biak % 63) eskualdeetan finkatu zirenak nabarmentzen ziren. Azken kasu honetan, gainera, langileen % 83ri lana ematen ziotela azpimarratzen zuen, eta portzentaje hori benetan kontuan hartzekoa da, eduki zuen garrantziaren berri ematen digulako<sup>70</sup>.

Jarraian, herriko industria-ekimenak aztertuko ditugu, beren sustatzaileek izandako jatorriaren arabera sailkatuak. ■

110  
Ormaiztegi, 1929

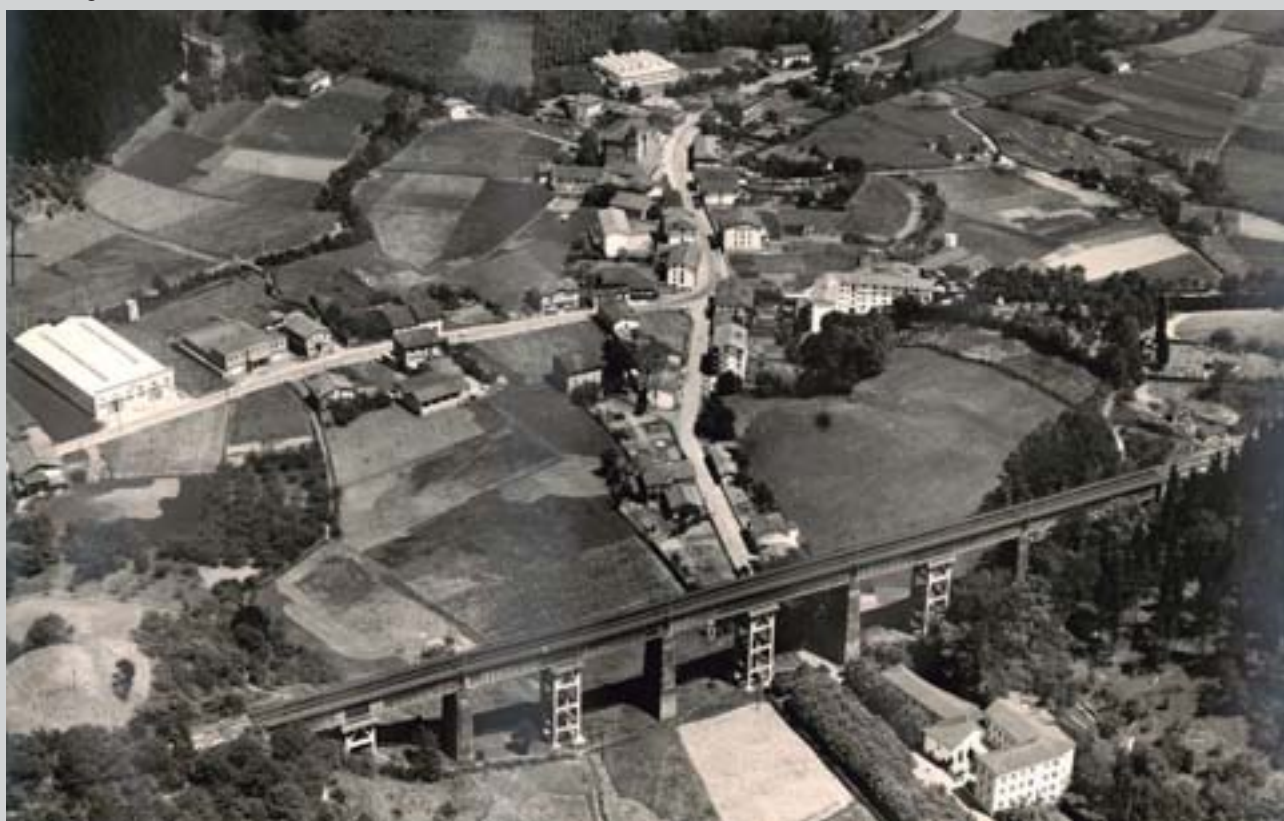




111  
Ormaiztegi, 1948

113 >  
Ormaiztegi, 1979

112  
Ormaiztegi, 1961







## 2.4 EMPRESAS Y SAGAS FAMILIARES

### 2.4.1 INICIATIVAS EMPRESARIALES DE LA FAMILIA IRIZAR

Las empresas de José Mari Lasa y la familia Irizar han marcado la historia más reciente de Ormaiztegi, hasta el punto de identificar a la localidad con la producción de ambas empresas. La historia de *Carrocerías Irizar*, que con el tiempo dio lugar a la actual *Irizar, S. Coop.*, uno de los líderes del sector y probablemente la empresa vasca con más proyección internacional, arranca de las últimas décadas del siglo XIX. Una aproximación a la historia de esta empresa de origen familiar no puede desligarse de la propia biografía de los primeros Irizar que se dedicaron al trabajo de la madera y el hierro. José Francisco Irizar Katarain (Ormaiztegi, Telleri Berria, 1839-1926), casó en 1864 con Isabel Balbina Arzelus Kanpos al domicilio de ésta, al caserío Uherkalde, y tuvieron ocho hijos: José Lorenzo, M<sup>ª</sup> Joaquina, Pablo José, Josefa, Pedro M<sup>ª</sup>, Juan Cruz, Cecilio y Casilda.

Con fecha 7 de abril de 1866 José Francisco Irizar adquirió la ca-

sería Uherkalde (núm. 3 del cuartel oriente) y sus pertenecidos al precio de 19.000 reales de vellón<sup>71</sup>, de la que era inquilino su suegro José Lorenzo Arzelus. Esta casería perteneció a la casa Iriarte Goena<sup>72</sup>. José Francisco Irizar Katarain comenzó a realizar pequeños trabajos para los caseríos de la zona (albañilería, arreglos, herramientas, etcétera) y con el tiempo se fue especializando en los trabajos de carpintería, particularmente en la reparación de carros y aperos de labranza, desplazándose allí donde precisaban sus servicios, aprovechando las nuevas rutas abiertas por las carreteras y la línea férrea.

Las actas municipales nos dan noticia de la actividad desplegada por José Francisco, refiriendo la intervención profesional de éste, al tratar asuntos de obras municipales<sup>73</sup>. Millán Irizar Bengoetxea, nieto de José Francisco, guardián de la memoria de la familia Irizar, nos ha transmitido sus recuerdos y en particular así refiere los primeros pasos de su abuelo.

*En aquellos tiempos, a falta de luz eléctrica, el medio que más utiliza-*



## 2.4 ENPRESAK ETA FAMILIA-LEINUAK

### 2.4.1 IRIZAR FAMILIAREN ENPRESA EKIMENAK

Jose Mari Lasaren eta Irizar familiaren enpresek Ormaiztegiako historia berriena baldintzatu dute, hainbestearino ezen zaila baita herria bi enpresa horien ekoizpenarekin lotu gabe ikustea. *Carrocerías Irizar* enpresaren historia, gaur egun *Irizar, S. Coop.* izenez ezagutzen dugun hori sortu zuena, sektore honetako liderretako bat eta nazioarte mailan oihartzunik handienetakoa duen euskal enpresa ziurrenik, XIX. mendearen azkeneko hamarraldietan abiatu zen. Familia baten baitan sortutako enpresa honen historiari buruzko hurbilpen hori ezin liteke bereizi zurgintzan eta burdingintzan aritu ziren lehenengo Irizar haien biografia horretatik. Jose Francisco Irizar Katarain (Ormaiztegi, Telleri Berria, 1839-1926) Isabel Balbina Arzelus Kanposekin ezkondu zen 1864. urtean eta zortzi seme-alaba izan zituzten: Jose Lorenzo, M. Joaquina, Pablo Jose, Josefa, Pedro M<sup>a</sup>, Juan Cruz, Cecilio eta Casilda.

1866ko apirilaren 7an, Jose Francisco Irizarrek Uherkalde baserria

(ekialdeko barrutiko 3 zk.) eta bere lurrak erosi zituen 19.000 erreal kuartoren prezioan<sup>71</sup>. Jose Lorenzo Arzelus aitagarreba zen bertako maizterra. Baserri hori Iriarte Goena etxearen jabetzakoa zen<sup>72</sup>. Jose Francisco Irizar Katarain lan txiki batzuk egiten hasi zen inguruko baserrientzat (igeltserotza, konponketak, erremin-tak eta abar), eta aurrerago, arotzlanetan espezializatu zen, batez ere gurdiak eta laborantzako lanabesak konpontzen, beraren zerbitzuak behar zituzten tokietaraino joanez, erre-pideek eta trenbideek irekitako bide berriak aprobetxatuz.

Udal aktek Jose Franciscok egindako lanen berri ematen digute, eta hala, haren jokabide profesionala aipatzen dute, udal lanekin zerikusia zuten gaiak tratatzeko orduan<sup>73</sup>. Millan Irizar Bengoetxeak, Jose Franciscoren bilobak eta Irizar familiaren oroi-menaren zaindaria, haren inguruko oroitzapenak helarazi dizkigu eta, bereziki, horrela gogoratzen ditu aitona egindako lehen urratsak.

*Garai haietan, argindarrik ez zegoenez, erabiltzen zuten baliabiderik*



114  
Uherkalde baserria  
Caserio Uherkalde

*ban era el candil [kriseilua]. Para iluminar quemaban aceite de ballena (hacía más humo que luz). Según nuestro padre [Cecilio], el abuelo realizaba sus primeros trabajos en los mismos caseríos en los que fuese requerida su presencia. Su mayor ocupación era de albañil; algunas reformas de vivienda y fabricación y reparación de útiles, aperos de labranza y de carros. Desde la mañana hasta la noche ocupaba el día en el mismo caserío. Para la noche volvía a casa. Más tarde, una vez casado, hacia 1864, dejó de atender las llamadas que le hacían desde los caseríos y se estableció en Uherkalde. Aquí es donde empezó a construir ruedas o a preparar las piezas de madera para los carros. Se trasladaba a Segura con la rueda al hombro donde un amigo herrero le colocaba la llanta, pues él no dominaba el hierro. Volvía a casa con la rueda rodando. Pero esta forma de trabajar duró poco, ya que pronto se sirvió de un burro al que podía cargar dos o tres ruedas.*

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias (sin publicar) y entrevista realizada a Millán Irizar.*

Dos de sus ocho hijos, primero José Lorenzo (Josefontxo) y más tarde Cecilio se incorporaron al taller fundado por José Francisco en Uherkalde. José Lorenzo (Ormaiztegi, 1865-1946) había aprendido el oficio de carretero (karrogilea) y posiblemente con la incorporación de éste se dio inicio a la actividad de construcción de carros. Millán sitúa el inicio de la actividad en torno a 1889. En tanto Cecilio (Ormaiztegi, 1881-1946) se formó como herrero en Zumarraga y seguidamente se incorporó al taller familiar, *Taller de Carretería de Francisco Irizar*. Años más tarde los hermanos José Lorenzo y Cecilio fundaron la firma *Irizar Hermanos* dedicada a la construcción y reparación de toda clase de carruajes. La familia sería conocida en Ormaiztegi como *Karroile-nekok*, es decir, *de la familia que construye carros*, y abordaremos su historia en el capítulo tercero.

Como ya hemos señalado, la familia Irizar no se dedicó únicamente a los trabajos artesanales de la construcción de ruedas, *gurdis* y carros. De hecho otros dos hijos de José Francisco, Pablo y Juan Cruz establecieron sus propias industrias, a las que seguidamente nos referiremos. ■



115  
Sokazko teinkagainua duen arku-zerra  
Sierra de arco con tensor de cuerda

ohikoena kriseilua zen. Argia egiteko, balea-olioa erretzen zuten (argia baino ke gehiago egiten zuten). Gure aitaren [Cecilio] esanetan, bere presentzia eskatzen zuten baserrietan egin zituen bere lehenengo lanak. Bere okupazio nagusia igeltserotza zen; baina etxebizitzaren zenbait berrikuntza-lan eta laborantzako tresna eta lanabesak eta gurdiak ere egiten zituen. Goizetik gauera arte egun osoa baserri batean ematen zuen lanean. Gauerako etxera itzultzen zen. Gero, ezkondu ondoren, 1864. urte inguruan, baserrietatik egiten zizkioten deiiei uko egiten hasi zen eta Uherkalden hasi zen lanean. Hemen hasi zen gurpilak egiten edo gurdientzako egurrak prestatzen. Segurara joaten zen gurpila bizkarrean hartuta, eta bertan, errementari lagun batek gurpil-uztaia jartzen zion, berak ez zuelako burdina lantzen. Etxera biraka ekartzen zuen gurpila. Baina lan egiteko modu horrek gutxi iraun zuen, handik aurrera asto bat erabiltzen hasi baitzen, haren gainean bi edo hiru gurpil eraman zitzakeelako.

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias (argitaratu gabeko lana) eta Millan Irizarri egindako elkarrizketa.*

Bere zortzi seme-alabetatik bi, aurrena Jose Lorenzo (Joselontxo) eta gero Cecilio, Jose Franciscok Uherkalden sortutako tailerrean hasi ziren lanean. Jose Lorenzok (Ormaiztegi, 1865-1946) gurdigilearen ofizioa (karrogilea) ikasi zuen, eta ziurrenik, bera lanean hasi zenean hasiko ziren gurdiak eraikitzen. Millanek 1889. urte inguruan kokatzen du jardura horren hasiera. Ceciliok (Ormaiztegi, 1881-1946), berriz, errementariaren ofizioa ikasi zuen Zumarragan, eta berehala hasi zen familiaren tailerrean, *Taller de Carretería de Francisco Irizar* izenekoan. Handik urte batzuetara, Jose Lorenzo eta Cecilio anaiek *Irizar Hermanos* izeneko enpresa sortu zuten, era guztietako gurdiak eraikitzeko eta konpontzeko. Ormaiztegin, karroak egiten zituen familia izateagatik, *Karroilenekok* izenez ezagunak egin ziren, baina hirugarren kapituluan aztertuko dugu horren historia.

Arestian esan dugun moduan, Irizar familia ez zen gurpilak, gurdiak eta karroak egiteko artisautza-lanetan bakarrik aritu. Hala, Jose Franciscoren beste bi semeak, Pablok eta Juan Cruzek, beren industriak sortu zituzten, eta horiek ere jarraian jorratuko ditugu. ■



116  
Kriseilua  
Candil de aceite



117  
Orpoatxurra  
Azuela

### 2.4.1.1 PABLO IRIZAR ARZELUS

Pablo (Ormaiztegi, 1870-1962), tercer hijo de la familia Irizar Arzelus, aprendió los secretos de la forja, primero, en Zumarraga, en la forja de *Satanás* y, posteriormente, en el taller de *Albisu* de Lazkao. Millán recordaba la consideración de habilidoso que Pablo tuvo en su familia y al respecto refería que, según contaban sus mayores, Pablo en este tiempo se alojó en casa de un familiar en Lazkao y para visitar a sus padres se construyó un triciclo con el que se desplazaba los domingos hasta el caserío natal, Uherkalde, en Ormaiztegi.

En 1894, año en que se casó con Josefa Ignacia Murua Izagirre, estableció una herrería y forja en la casa Zubimusu del barrio de Alegia (Gabiria), situada al lado de la casa Etxeberri, donde el matrimonio fijó su residencia. Hoy día todavía perduran algunos trabajos ejecutados por el taller de Pa-

blo Irizar, como es el caso de la barandilla de la ermita de Liernia en Mutiloa. En Ormaiztegi se conservan las verjas del edificio escolar construido en 1914 por su hermano Juan Cruz; las verjas de la casa de Azurmendi; así como las puertas metálicas de la antigua entrada principal del Ayuntamiento y los herrajes de los balcones del mismo (1931). Las verjas de la casa consistorial actualmente se hallan reubicadas en lo que fueran las escuelas, a la entrada del hogar del jubilado.

Pronto empezaron a colaborar con Pablo sus hijos, principalmente José Julián (Gabiria, 1898-1980). Con José Julián evolucionó la forja creada por su padre, diversificando su producción con la fabricación de camas para arados, chasis de arados, cestos de chapa, también llamados *cestos terreros*. Asimismo empezaron a fabricar productos destinados a la industria: carretillas y tenazas de fragua. Estos productos se fabricaban en serie y su comercialización se realizaba

118

Irizar - Otaño ezkontza  
**Zutik:** Ildefonsa Iurrita Jauregi, Martín José Irizar Murua, José Kanpos Arratibel (apaiza), José Julian Irizar Murua eta Luisa Irastortza Goitia  
**Eserita:** ezezaguna, María Martínez Arrondo, Juan M<sup>º</sup> Irizar Murua, Felisa Otaño Izagirre, Pablo Irizar Arzelus eta Josefa Ignacia Murua Izagirre  
 Enlace Irizar - Otaño  
**De pie:** Ildefonsa Iurrita Jauregi, Martín José Irizar Murua, José Kanpos Arratibel (cura), José Julián Irizar Murua y Luisa Irastortza Goitia  
**Sentados:** desconocida, María Martínez Arrondo, Juan M<sup>º</sup> Irizar Murua, Felisa Otaño Izagirre, Pablo Irizar Arzelus y Josefa Ignacia Murua Izagirre



### 2.4.1.1 PABLO IRIZAR ARZELUS

Pablok (Ormaiztegi, 1870-1962), Irizar Arzelus familiaren hirugarren semeak, forjaren sekretuak ikasi zituen, lehenik Zumarragan, *Satanas* forjan, eta gero, Lazkaoko *Albisuren* taileurrean. Millanek gogoratzen zuen esku abiltzat zeukatela familian, eta horrekin loturik zioen, bere arbasoek kontatzen zuten legez, Pablo senitarteko baten etxean bizi izan zela Lazkaon eta, gurasoei bisita egitera joateko, triziklo bat eraiki zuela eta haren gainean joaten zela igandero bera jaio zen baserriraino, Uherkalderaino, Ormaiztegin.

1894. urtean, Josefa Ignacia Murua Izagirrerekin ezkondu zen urtean, errementeria bat eta forja bat jarri zituen Zubimusu etxean Alegiako auzoan (Gabirian), Etxeberri etxearen aldamenean, senar-emazteak bertara joan baitziren bizitzera ezkondu ondoren. Gaur arte iraun dute Pablo Irizarren tailerrak egindako lan batzuek, hala nola Lierria baselizako barandak, Mutiloan. Ormaiztegin eskolako eraikinaren burdin hesia ere hortxe dugu, haren

anaia Juan Cruzek 1914. urtean eraikia, edota Azurmendi etxeko burdin hesia, eta halaber, Udaletxeko sarre-  
ra nagusi zaharreko ate metalikoak eta bertako balkoietako burdineriak (1931). Udaletxeko burdin hesiek, gaur egun, kokapen berri bat dute, eskolak izan ziren eraikinean, zaharren egoitzaren sarreran.

Pabloren semeak berehala hasi ziren aitari laguntzen, batez ere Jose Julian (Gabiria, 1898-1980). Jose Julianekin aurrerapen handia eza-gutu zuen aitak sortutako forjak, eta ekoizpena beste arlo batzuetara zabaldu zuen, eta hala eraiki zituen goldeentzako euskarriak, goldeen txasisak, txapazko saskiak, *lur-otarre* ere deituak. Halaber, industrian erabiltzeko produktuak ekoizten hasi ziren: eskorgak eta sutegiko kurrikak. Produktu horiek seriean ekoizten zituzten eta ekoizlearengandik zuzenean kontsumitzailearengana merkaturatzen zituzten. Bezerorik garrantzitsuenetako bat Legazpiko *Patricio Echeverria, S.A.* zen, hain zuzen ere. Sagardoa egiteko makinak eraikitzen eta konpontzen ere aritu ziren, balkoietarako burdineriak egiten eta abar.

119  
 Irizar - Zubizarreta ezkontza  
 Zutik: Pablo Irizar Irastortza,  
 Juanita Lasa Lizarazu,  
 Jose Julian Irizar Murua,  
 Jose eta Martin Irizar Irastortza  
 Eserita: Miguel Irizar Irastortza, Pablo Irizar  
 Arzelus eta M<sup>a</sup> Carmen Zubizarreta Agirrebengoa  
 Enlace Irizar - Zubizarreta  
 De pie: Pablo Irizar Irastortza, Juanita Lasa  
 Lizarazu, José Julián Irizar Murua,  
 José y Martin Irizar Irastortza  
 Sentados: Miguel Irizar Irastortza, Pablo Irizar  
 Arzelus y M<sup>a</sup> Carmen Zubizarreta Agirrebengoa





120  
*Patricio Echeverría, S.A. ren barnealdea*  
 Interior de *Patricio Echeverría, S.A.*

directamente del productor al consumidor, siendo uno de los más importantes clientes *Patricio Echeverría, S.A.* de Legazpi. También se dedicaron a la construcción y reparación de máquinas para la fabricación de sidra, herrajes para balcones, etcétera.

Según refiere Miguel Irizar Irastortza, hijo de José Julián, la forja experimentó un notable crecimiento con su padre al frente, quien amplió sus instalaciones en torno al año 1936, dentro del recinto de la casa Zubimusu, para atender convenientemente la fabricación de carretillas de dos y cuatro ruedas, cuyas uniones se realizaban a base de remaches, destinadas a *Patricio Echeverría, S.A.* También produjeron para esta firma azadas y hachas, además de arados y accesorios para maquinaria agrícola. Miguel Irizar refiriéndose a esta época recuerda:

*En tiempo de guerra, cuando arreglaron el puente [viaducto de Ormaiztegi, 1936] en casa ya teníamos una soldadora eléctrica. Los trabajadores (asturianos) venían a nuestra casa a soldar piezas. También teníamos una camioneta, con la que hacíamos servicios del balneario de Ormaiztegi al balneario de Gabiria. En el de Ormaiztegi se estableció un hospital*

*militar y en el de Gabiria contaban con una lavadora industrial, con lo que siendo yo un chaval transportábamos en camión la ropa sucia de los militares de Ormaiztegi a Gabiria. En el balneario de Ormaiztegi atendían a los soldados heridos y enfermos. Aquí cumplió su servicio militar Ignacio Garmendia [futuro cofundador y gerente de Letag] trabajando de peluquero y en este tiempo conoció a quien luego sería su mujer, Carmen Lasa Eguren. El balneario de Gabiria, convertido en colegio de los Pasionistas, albergaba a más de cien chavales.*

*Entrevista realizada a Miguel Irizar Irastortza*

Al igual que Pablo, su hijo José Julián pronto contó con el concurso de sus hijos, al incorporarse a la industria familiar Pablo (Gabiria, 1926-1962) Miguel (Gabiria, 1928-Bergara, 2010), Martín (Gabiria, 1930-Ormaiztegi, 1997) y José (Gabiria, 1935). Este último es quien menos participó en la empresa. En primer lugar se incorporó Miguel con diecisiete años, mientras que sus hermanos continuaron estudiando. Miguel nos informa del avance que supuso la producción de carretillas de una sola pieza y sin uniones que fabricaron gracias al sistema ideado por su

121  
*Pablo Irizarrek errematxe bidezko junturak erabiliz egindako eskorga*  
 Carretilla con uniones a base de remaches fabricada por Pablo Irizar





Miguel Irizar Irastortzak, Jose Julianen semeak, azaltzen duen moduan, forjak hazkunde nabarmena ezagutu zuen aita gidari ibili zen garaian, eta hala, 1936. urte inguruan handitu egin zituen bertako instalazioak, Zubimusu etxearen barruan, bi eta lau gurpileko eskorgen ekoizpenean behar bezala jardun ahal izateko, junturak errematxeen bidez egiten zituztela, *Patricio Echeverria, S.A.* rentzat. Etxe berarentzat aitzurak eta aizkorak ere egin zituzten, baita goldeak eta nekazaritza-makinentzako osagaiak ere. Miguel Irizarrek hauxe gogoratzen du garai hori buruan duenean:

*Gerra-garaian, zubia konpondu zutenean [Ormaiztegiko tren-zubla, 1936] etxean bagenuen soldagailu elektriko bat. Langileak (asturiarrak) gure etxera etortzen ziren piezak soldatzera. Kamioneta bat ere bagenuen, eta harekin zenbait zerbitzu egiten genituen Ormaiztegiko bainuetxetik Gabiriako bainuetxera. Ormaiztegikoan ospitale militar bat jarri zuten eta Gabiriakoan garbigailu industrial bat zuten, eta beraz, ni oraindik mutikoa nintzela, kamioian garraiatzen genuen Ormaiztegiko militarren arropa zikina Gabiriara. Ormaiztegiko bainuetxean*



122

*artatzen zituzten zauritutako soldaduak eta gaixoak. Hemen egin zuen soldadutza Ignacio Garmendiak [gerora Letag enpresako fundatzaileetako bat eta gerentea izan zenak] ile-apaintzaile gisa, eta garai horretan ezagutu zuen gero bere emazte izango zena, Carmen Lasa Eguren. Gabiriako bainuetxean, Pasionisten ikastetxe bilakaturik, ehun mutiko baino gehiago zeuden.*

*Miguel Irizar Irastortzari egindako elkarrizketa*

123  
 Jose Julian Irizarren gasogenodun autobusa, Zubimusu etxearen parean, Autobús con gasógeno, propiedad de José Julián Irizar delante de la casa Zubimusu



193

padre José Julián. Se trató de una prensa embutida, adquirida en *Badiola Hermanos* de Zumarraga, para la que preparó un prototipo el modelista Alberto Mozo, cuyo modelo fue fundido y mecanizado en Ordizia. Consiguieron así obtener una caja de carretilla de chapa sin uniones, con un solo golpe de prensa, lo que representó un adelanto productivo muy notable. Inicialmente los cuatro hijos de José Julián centraron su producción en la fabricación de carretillas, siendo su principal cliente, también en este tiempo, *Patricio Echeverría, S.A.* La comercialización la realizaron directamente, contan-

do además con clientes en Asturias, Andalucía... y varias ferreterías guipuzcoanas. Estas carretillas se comercializaron bajo la marca *Irifer*.

Como se ha dicho, fueron Pablo, Miguel y Martín quienes continuaron con la empresa. Los hermanos Irizar Irastortza delimitaron y repartieron sus funciones y así fue Pablo quien, en su calidad de primogénito, asumió las labores de dirección y gerencia de la empresa, con el apoyo de Juan Miguel Irizar Zurutuza, en tanto que Miguel se centró en la producción, al igual que Martín, quien, además, frecuentemente asumió labores de chofer.

De la mano de Pablo Irizar Irastortza esta empresa familiar experimentará un nuevo salto cualitativo con la implantación de la laminación hacia el año 1958. Para la fabricación de carretillas el material se adquiría en *Almacenes Urizaerialdekoa* de Bilbao, cuyos propietarios les animaron y apoyaron incluso económicamente, constituyéndose en socios de los hermanos Irizar Irastortza. Adquirían palanquilla en Bilbo y lo laminaban en Alegia. Posteriormente alquilaron la fundición de *Epifanio Izagirre* de Ergobia, que había cesado su actividad, donde fundían para Alegia. En Ergobia se trabajó en dos turnos, con una plantilla de quince o dieciséis trabajadores. Esta fundición de Ergobia se mantuvo en marcha unos tres años (1958-1961), hasta que se alquiló la fundición *Siderúrgica de Jaca*, a través de las gestiones dirigidas por Juan Miguel Irizar. La puesta en marcha y posterior dirección corrió a cargo de Pablo, hasta la fecha de su fallecimiento acaecida en 1962. A la sazón, Pablo, además, ocupaba la alcaldía del Ayuntamiento de Gabiria. Esta fundición de Jaca contó con una plantilla de unos cincuenta trabajadores, que operaron inicialmente en dos turnos, para terminar completando tres turnos diarios.

A la muerte de Pablo, Miguel tomó a su cargo la dirección de la fundición de Jaca, aunque por poco tiempo,

124  
Talleres Mecánicos de Pablo Irizarren kamioneta  
Camioneta de Talleres Mecánicos de Pablo Irizar  
125  
Publizitatea, 1952  
Publicidad, 1952



Pablok bezalaxe, haren seme Jose Julianek ere laster jaso zuen bere semeen laguntza, familiaren industria horretan berehala lanean hasi baitziren Pablo (Gabiria, 1926-1962), Miguel (Gabiria, 1928-Bergara, 2010), Martin (Gabiria, 1930-Ormaiztegi, 1997) eta Jose (Gabiria, 1935). Azken hau izan zen enpresan gutxien parte hartu zuena. Aurrena, Miguel hasi zen hamazazpi urterekin, haren anaiek ikasten jarraitu zuten bitartean. Miguelek adierazi digu aurrerapen handia izan zela pieza bakarreko eta junturarik gabeko eskorgak egitea, beren aita Jose Julianek pentsatutako sistemari esker ekoiztiak. Enbutitzeko prentsa bat zen, Zumarragako *Badiola Hermanos* enpresari erositia, eta horretarako, Alberto Mozo modelistak prototipo bat prestatu zuen, eta horren modeloa Ordizian galdatu eta mekanizatu zuten. Horrela, junturarik gabeko txapazko eskorga baten kaxa egin zuten, prentsa-kolpe bakarrean, eta hori, ekoizpen-aurrerapen oso nabarmena izan zen. Hasieran, Jose Julianen lau semeek eskorgen ekoizpenari heldu zioten buru-belarri, eta beren bezero nagusia, baita garai berri honetan ere, *Patricio Echeverria*, S.A. izan zen. Zuzenean merkaturatu zuten, eta horrez gain, zenbait bezero zituzten Asturiasen, Andaluzian... eta Gipuzkoako burdindegi batzuk ere bai. Eskorga horiek *Irifer* marka zutela merkaturatu ziren.

Arestian esan den moduan, Pablo, Miguel eta Martinek jarraitu zuten enpresarekin. Irizar Irastortza anaiek beren eginkizunak mugatu eta banatu zituzten eta, horrela, Pablok, bera izaki oinordekoa, enpresaren zuzendaritzari eta gerentziari zegozkion ardurak hartu zituen, Juan Miguel Irizar Zurutzaren laguntzarekin, eta Miguelek, berriz, ekoizpenari heldu zion batik-bat, Martin bezalaxe, eta azken honek, gainera, txofertza-lanak ere egin zituen sarritan.

Pablo Irizar Irastortzaren eskutik, familiako enpresa honek jauzi kualitatibo berri bat ezagutuko du 1958. urte inguruan ijezketa-lanak egiten hasi zi-



renean. Eskorgak ekoizteko materiala Bilboko *Almacenes Urizaerialdekoa* enpresan erosten zuten, eta hango jabeek animoak eman eta ekonomikoki ere lagundu zieten asmo horretan, Irizar Irastortza anaien bazkide ere bihurtuz. Totxoa Bilbon erosten zuten eta Alegian ijezten zuten. Gero, Ergobiako *Epifanio Izagirre* fundizioa alokatu zuten, hark eten egin baitzuen bere jarduera, eta han Alegiarako galdatzen zuten. Ergobian bi txandatan lan egin zuten, hamabost edo hamasei langileko plantila batekin. Ergobiako fundizio hori hiru urte inguru aritu zen lanean (1958-1961), *Siderúrgica de Jaca* fundizioa alokatu zuten arte, Juan Miguel Irizarrek zuzendutako gestioen bitartez. Abian jartzea eta, gero, zuzentzea Pabloren ardura izan zen, 1962. urtean hil zen egunera arte. Garai hartan, Pablok, gainera, Gabiriako Udaleko alkate-kargua betetzen zuen. Jacako fundizio honek berrogeita hamar langile inguruko plantila eduki zuen, eta hasieran, bi txandatan lan egin zuten, eta azkenean egunean hiru txanda egiten aritu ziren.

ya que tuvo que volver a Alegia, sucediéndole su hermano Martín en el cargo. En esta fecha en la laminación se ocupaban alrededor de setenta operarios. En Jaca se fundía chatarra procedente de Levante, fundamentalmente de Valencia, para satisfacer las necesidades de la empresa, hasta que en 1964 se centralizó toda la producción en Alegia, con la puesta en marcha de la fundición, donde se empezó a producir perfiles. A principios de los años setenta se adquirió el tren de laminación de *Orbegozo* de Hernani y se instaló en Alegia.

Esta empresa, creada en torno a 1894 por Pablo Irizar Arzelus, operó bajo distintas denominaciones, así en 1915 se denominaba *Taller de Forja y Reparación de Máquinas de Pablo Irizar*. A finales de los años cincuenta adoptó la denominación *Talleres Mecánicos de Pablo Irizar*. Con fecha 14 de diciembre de 1971 se inscribió en el Registro General de Socieda-

des la constitución de *Fundiciones y Laminaciones Irizar, S.A.*<sup>74</sup> de la que fueron socios fundadores Aurelio Barcenilla García, de Altsasu (44,80 % de participación); Santiago Barcenilla Martínez, de Altsasu (12,22 %); Miguel Irizar Irastortza, de Gabiria (18,54 %) y Ángel Peláez Sainz, de Ordizia (24,44 %). Esta sociedad anónima se constituyó con un capital social de diez millones de pesetas y se mantuvo hasta finales de los años setenta, en que se transformó en cooperativa bajo la denominación *Santa Lucía, Sociedad Anónima Laboral Cooperativa* al hacerse cargo de la misma los trabajadores. Fue corto el recorrido de la cooperativa, dado que al año de su constitución cesó la actividad definitivamente, procediéndose seguidamente a la liquidación de sus activos. Este cierre resultó traumático a nivel social, pues engrosaban las listas del paro casi un centenar de trabajadores en tiempos de crisis y recesión económica. ■



Pablo hil zenean, Miguelek hartu zuen Jacako fundizioaren zuzendaritza-kargua, nahiz denbora gutxi-rako izan, Alegiara itzuli behar izan baitzuen, eta haren ordeztan, Martin anaiak bete zuen kargua. Garai horretan, hirurogeita hamar langile inguru aritzen ziren ijezketa-lanetan. Jacan Levantetik etorritako txatarra galdatzen zuten, batez ere Valentziatik, enpresak zituen premiak asetzeko, baina 1964. urtean Alegian zentralizatu zuten ekoizpen guztia, fundizioa abian jarri zutenean, eta hala, profilak ekoizten hasi ziren. Hirurogeita hamarreko hamarraldiaren hasieran Hernaniko *Orbegozo* lantegiko ijezketa-trena eskuratu zuten eta Alegian instalatu zuten.

Enpresa hau, 1894 urte inguruan Pablo Irizar Arzelusek sortua, izendapen desberdinekin aritu zen lanean, eta horrela, 1915. urtean *Taller de Forja y Reparación de Máquinas de Pablo Irizar* izena zuen. Berrogeita hamarreko hamarraldiaren amaieran *Talleres Mecánicos de*

*Pablo Irizar* zen bere izena. Eta 1971ko abenduaren 14an Sozietateen Erregistro Orokorrean *Fundiciones y Laminaciones Irizar, S.A.*<sup>74</sup> enpresaren eraketa inskribatu zen, eta bertako bazkide fundatzaile izan ziren Aurelio Barcenilla García, Altsasukoa (partaidetzaren % 44,80); Santiago Barcenilla Martínez, Altsasukoa (% 12,22); Miguel Irizar Irastortza, Gabiriakoa (% 18,54) eta Angel Peláez Sainz, Ordiziakoa (% 24,44). Sozietate anonimo hau hamar milioi pezetako kapital sozial batez eratu zen eta hirurogeita hamarreko hamarraldiaren amaiera arte iraun zuen, kooperatiba bihurtu baitzen, *Santa Lucía, Sociedad Anónima Laboral Cooperativa* izenez, langileek eskuratu zutenean. Kooperatibak ibilbide laburra egin zuen, eratu zen urtean bertan eten baitzuen behin betiko bere jarduerara, eta jarraian, bere aktiboak likidatzeari ekin zioten. Itxiera hori traumatikoa izan zen gizartearentzat, krisialdi eta atzerakada ekonomikoaren garai hauek ia ehun bat langile gehiago sartzen baitziren langabezia-zerrendetan. ■



127  
*Fundiciones y Laminaciones Irizarren pabilioiak, Alegia*  
Pabellones de *Fundiciones y Laminaciones Irizar, Alegia*

### 2.4.1.2 JUAN CRUZ IRIZAR ARZELUS

Entre los hijos de José Francisco cabe destacar, también, la trayectoria de Juan Cruz Irizar Arzelus, que nació en Ormaiztegi en 1878 y, según publicidad de la época, en 1900 estableció un taller de ebanistería en Ormaiztegi. En 1909 adquirió, junto con sus hermanos José Lorenzo y Cecilio, el edificio denominado Urbietta Bigarrena<sup>75</sup>, donde se tienen referencias del taller de ebanistería, exposición y domicilio de la familia Irizar-Salazar. Posteriormente en los pertenecidos de Urbietta Bigarrena, Juan Cruz construyó un pabellón de 415,50 m<sup>2</sup>, destinado a taller de carpintería<sup>76</sup>. Según las matrículas industriales la actividad dio inicio en 1906 y al menos hasta 1909 este taller se localizó en Zamora Berria. Una crónica de la época (1930) nos da noticia de los inicios de esta industria:

*Hace 30 años, este guipuzcoano, de profesión campesino, valiéndose nada más que de su inteligencia artística y contando con un aprendiz, empezó a construir un gran dormitorio que en la vecina República francesa era valorado en 8.000 pesetas, llegó a terminarlo él solamente, y luego lo valoró en 3.000. Enseguida de darlo a conocer, fue adquirido por el que entonces era Alcalde de Fuenterrabia, don Melchor Errasquin.*

Esta industria que inicialmente se denominó como *Taller de Carpintería de Juan Cruz Irizar*, posteriormente, en los años veinte, también fue conocida como *Fábrica de Muebles San Antonio*. Se trató de una de las empresas de fabricación de muebles más importante de la zona. Lamentablemente no existen apenas datos sobre los orígenes y evolución de esta empresa, aunque su existencia aparece citada en algunos trabajos de investigación histórica. Tenemos, eso sí, ciertas referencias acerca de la importancia que llegó a tener y de la excelente calidad de sus muebles, algunos de los cuales visten aún el ayuntamiento de la localidad. Hay constancia de la participación de esta fábrica de muebles en la Feria de Muestras celebrada en Donostia el año 1922. También realizó importantes trabajos para la iglesia parroquial, donde intervino el tallista vitoriano Luis Iriarte.

En 1930 contaba con una plantilla de treinta y cinco obreros y moderna maquinaria *destacando las máquinas salomónicas, tupís y prensa chapeada*. Esta es una de las *contadísimas que funciona en el mundo*, nos informa el artículo de prensa antes citado. Esta industria, además de la fábrica y exposición en Ormaiztegi, mantuvo sucursales en Durango y Bilbo. Tanto la crónica de 1930 como el *Álbum para visitantes distinguidos de los talleres de muebles San Antonio, de d. Juan Cruz Irizar – Ormaiztegui* refieren una extensísima lista de ilustres personajes



128  
Juan Cruz Irizar Arzelus



129  
Candida Salazar Uncilla

### 2.4.1.2 JUAN CRUZ IRIZAR ARZELUS

Jose Franciscoren semeen artean aipatzekoa da, halaber, Juan Cruz Irizar Arzelusek egindako ibilbidea: Ormaiztegin jaio zen 1878 urtean eta, garai hartako publizitatearen arabera, zurgintza-tailer bat finkatu zuen 1900. urtean Ormaiztegin. 1909an, Jose Lorenzo eta Cecilio anaiekin batera, Urbieta Bigarrena izeneko eraikina erosi zuen<sup>75</sup>, eta bertan, zurgintza-tailerraren, erakusketaren eta Irizar-Salazar familiaren helbidearen erreferentziak ditugu. Gero, Urbieta Bigarrenaren lurretan, Juan Cruzek 415,50 m<sup>2</sup>-ko pabiloi bat eraiki zuen, zurgintza-tailerra<sup>76</sup> bertan kokatzeko. Industria-matrikulen arabera, 1906. urtean hasi zen jarduera hori, eta gutxienez 1909. urtea arte, tailer hori Zamora Berrian kokaturik egon zen. Garai hartako kronika batek (1930) industria honen hasieraren berri ematen digu:

*Orain 30 urte, gipuzkoar honek, lanbidez nekazaria izan arren, bere adi-*

*men artistikoa eta laguntzeko mutil bat besterik ez zuela, logela handi bat eraikitzen hasi zen, Frantziako Errepublikan 8.000 pezetako balioa zuena, eta berak bakarrik amaitu zuen, eta gero 3.000 pezetatan jarri zuen salgai. Ezagutzera eman orduko, garai hartan Hondarribiko alkate zenak erosi zion, Melchor Errasquinek hain zuzen ere.*

*Taller de Carpintería de Juan Cruz Irizar* izenez ageri den industria hau, gerora, hogeiko hamarraldian, *Fábrica de Muebles San Antonio* izenez ere ezaguna izan zen. Eskualdean altzariak ekoizten zituen enpresa garrantzitsuenetako bat izatera iritsi zen. Zoritxarrez, enpresa honen jatorriari eta bilakaerari buruz ez dago datu askorik, baina ikerketa historikoko lan batzuetan ageri zaigu aipatuta. Hala ere, baditugu erreferentzia batzuk hark eduki zuen garrantziaren inguruan eta altzarien kalitate bikainaren inguruan, eta altzari horietako batzuk, oraindik ere, Gipuzkoako herri honetako Udaletxean aurki ditzakegu. Altzari-fabrika honek Donostian 1922.



130  
Irizar-Salazar sendia, 1925  
Familia Irizar-Salazar, 1925



131  
Garaiko prentsa artikulua, 1930  
Artículo de prensa de la época, 1930

132  
Publizitatea  
Publicidad



Juan Cruz Irizar además de la fabricación de muebles acometió obras de construcción, como es el caso de las escuelas de Ormaiztegi en 1914. Sin embargo existen otras facetas de su personalidad que conviene resaltar, así tenemos noticias de su participación en el I Congreso de Estudios Vascos celebrado en Oñati en 1918, siendo, por tanto, socio fundador de Eusko Ikaskuntza. También participó en la Asamblea de Administración Municipal Vasca organizada por Eusko Ikaskuntza el año 1919, a la sazón formaba parte de la corporación municipal de Ormaiztegi, donde ostentó el cargo de concejal entre 1918-1923, en 1928 y 1930-1931, además ocupó la Alcaldía entre 1929-1930.

Otro aspecto relevante de Juan Cruz resulta ser el de anticuario y como tal realizó varias donaciones al Museo Municipal de San Sebastián (hoy Museo San Telmo), por lo que recibió los correspondientes agradecimientos, donde se le da el tratamiento de *maestro ebanista-anticuario vasco*. No obstante, según refiere su hija Matilde Irizar Salazar la actividad de anticuario es más propia atribuírsela a Cándida Salazar Uncilla, esposa de Juan Cruz. Según nos refiere Matilde, su madre, además, tuvo un papel activo en la atención a clientes de esta industria. La *Fábrica de Muebles San Antonio* fue algo más que fábrica de muebles por cuanto bajo esta firma se comercializaron otros productos muy variados, relacionados con la decoración, equipamiento del hogar, tejidos, etcétera como lo atestiguan las facturas de la época que reproducimos.

de la nobleza y aristocracia española, así como personalidades de la sociedad y las artes vascas que reflejan la proyección e importancia que alcanzó esta industria (Serapio Mujika, Resurrección M<sup>a</sup> Azkue; Aita Donostia, J. Guridi, G. Hombrados Oñatibia...).

Además de la notoriedad a nivel estatal constatada por los visitantes que dejaron su testimonio en el álbum, se observan firmas de visitantes franceses que hacen presumir que la fama de este taller de ebanistería se extendió al norte de los Pirineos. Este documento está repleto de testimonios ofrecidos por personalidades que visitaron la zona con ocasión de las supuestas apariciones de la virgen en las campos de Anduaga de Ezkio (1931-1932), principalmente de origen catalán.

La empresa cerró sus puertas el año 1935, subastándose sus activos, que fueron adquiridos el 5 de octubre del mismo año, al precio de 31.584,08 pesetas por José Olaizola Iraola. En 1946 el inmueble fue adquirido por Bernardo Azpiazu Lasa, donde estableció su empresa *BAL*, dando paso en 1951 a *Somesa*.

El cierre de esta fábrica de muebles supuso un serio revés para la lo-



ARCAS, MESAS  
Y VARIAS OTRAS ARTÍCULOS

AMUEBLADO

ORMAIZTEGUI, S.A.  
EL ESTILO VASCO-ESPANOL

## TALLER DE EBANISTERIA


# JUAN CRUZ IRIZAR

### ORMAIZTEGUI (GUZPÚZCOA)

*Dpto. Ayuntamiento* **Debe:**  
*6 de Octubre de 1911*

	Puestas
Por dos anuncios de Automoviles Espacio	18
Por dos portos para los mismos	10
Por colocacion y pintura	35 50
<b>Total pt.</b>	<b>63 50</b>
	15.00

*Recib. Juan Cruz Irizar*



## Juan Cruz Irizar

### ORMAIZTEGUI (Guzpúzcoa)

*Dpto. Ayuntamiento* **Debe:**  
*de 1911*

	Puestas	Cts
Por diez jornales en...	1	...
Por un carro para...	4	10 00
Por los jornales...	27	...
Por los jornales...	18	...
Por una caja de libros...	12	...
Por el mandado del...	12	...
Por el pago del...	12	...
<b>Total</b>		<b>16 80</b>
		15.00

*Recib. Juan Cruz Irizar*

**MUEBLES DE ESTILO**  
ANTIGÜEDADES  
OBJETOS DE ARTE  
ESPECIALIDAD EN EL ESTILO VASCO  
MATERIALES SÓLIDOS Y DURABLES  
REACTIVOS EN LOS PLAZOS DE ENTREGA  
SOLICITUD EN CATELÓGOS DE MUEBLES

TELÉFONO 10-31  
RUE IRIARZ MUEBLES

## JUAN CRUZ IRIZAR

### ORMAIZTEGUI

Sr. In. Jose Glascia

Presente

1911 Por un comedor estilo jacobino .....	1400
Una armaria de cocina .....	40
Leña y Cristal .....	72
Un juego sartal y servilletas .....	9
Tropos de cocina .....	5
Los platos de madera de 14 y 16 cm. ....	12
Los cacerolas tamaños distintos .....	12,50
Un arvitro y una tartara .....	15
Los sartenes de distintos tamaños .....	3,15
Una palangana y una prensa puros .....	5,75
Un finero y una chocolatera .....	7,50
Un termo y una plancha electrica .....	13,50
Los platos de madera de distintos tamaños .....	6,25
Una caja de platos .....	3,50
Una expendedora y un cucharón .....	5,70
Un juego de cucharas y medio de cucharillas .....	14,50
Los coladores y un lote de papel .....	3,75
Los jaboneras y un sonda patatas .....	4,70
Un bañe sink con la menor y un espejo .....	27,75
Una jarra y tres botas de lata .....	11,00
Un tafe nuevo y un cedillo .....	2,75
Un cucharón de palo y uno de palo ahuecado .....	1,50
Una granera cuchillos de mesa y una de para cocina .....	10,25
Una cuchara grande, un abanico y un saco corcho .....	6,50
Una tariera, un limador y un vaso de aluminio .....	6,50
Un salino talen y un porta plato .....	12
Un espejo y un lote para la mesa .....	14
Una mesa de cocina de dos cuerpos .....	90
Cuatro sillas madera a 9 pts. ....	36
Un juego de cafe chino .....	42
Los cuadros paraguas y pintados a 10 .....	40
Una freidora con tapa de aluminio .....	12
Una mesita de trapos de papel y una silla tapizada confortable .....	175
Un armario colador estilo vasco .....	125
Una libreria inglesa de 6rs. ....	100
Una libreria estilo vasco tallada .....	125
Un perchero de rubia americana .....	90
Cinco sillas con sus barras y sillas .....	110
Partes del recatista de la casa de San Sebastian .....	1,75
Una jarra y una cafetera .....	1,75
<b>Total</b>	<b>2204,75</b>

*Recib. R.D. Glascia*



136  
Cándida, Floro eta Paquito, 1909  
Cándida, Floro y Paquito, 1909

calidad, como nos cuenta Javier Olai-  
zola Lasa:

*...la repercusión de la quiebra de  
'Muebles Irizar' fue nefasta para  
Ormaiztegi, porque quedó mucha  
gente sin trabajo. Calculo que  
había sesenta o setenta hombres  
trabajando en esta empresa. Había*

*tallistas y otros profesionales... En  
un momento hubo hasta operarios  
franceses. Al menos eso es lo que  
le he oído a mi padre. Ahí aprendió  
el oficio de tallista Juanito Iturbe  
y también trabajó ahí Guillermo  
Elortza. La quiebra sucedió antes  
de la guerra, Juan Cruz marchó a  
Francia. Fue una empresa de cre-*

137  
Fábrica de Muebles San Antonio, 1914



urtean egindako Erakusketa Azokan parte hartu izanaren berri jaso dugu. Halaber, parrokiarako lan garrantzitsu batzuk egin zituen, eta lan horietan Luis Iriarte tailugile gasteiztarrek parte hartu zuen.

1930. urtean hogeita hamabost langilek osatutako plantila zuen, baita makineria modernoa ere, eta *makina salomonikoak, tupiak eta prentsa txapeatua nabarmentzen ziren. Munduan funtzionatzen duen bakanetakoa da hau*, jakinarazten digu arestian aipatutako prentsa-artikuluak. Industria honek, Ormaiztegiko fabrikaz eta erakusketaz gain, sukurtsalak ere izan zituen Durangon eta Bilbon. Bai 1930eko kronikak eta bai *Juan Cruz Irizar jaunaren San Antonio altzari-tailerretako bisitari ohoragarrientzako albumak – Ormaiztegi* Espainiako noblezia eta aristokraziako pertsonaia entzutetsuenen zerrenda luzea aipatzen dute, baita euskal gizarte eta arteetako izen ospetsuak ere, eta industria honek erdietsi zuen oihartzuna eta garrantzia islatzen dute (Serapio Mujika, Resurrección M<sup>a</sup> Azkue, Aita Donostia, J. Guridi, G. Hombrados Oñatibia...).

Estatuan izandako ospeaz gain, album horretan beren lekukotza utzi zuten bisitariek egiaztatzen duten moduan, Frantziako bisitarien sinadurak ere ageri dira, zurgintza-tailer honen ospea Pirinioen bestaldean ere zabaldu zela frogatzen dutenak. Ezkioko Anduagako zelaietan ama birjina ustez agertu zela-eta (1931-1932) eskualde honetara bisitan etorri ziren izen ospetsuek, batez ere katalanek, eskainitako testigantzez beteta dago agiri hau.

Juan Cruz Irizar, altzarien ekoizpenean aritzeaz gain, eraikuntza lanetan ere jardun zen, esaterako 1914. urtean Ormaiztegiko eskolak egiten. Halere, haren bizitzako beste alderdi batzuk ere azpimarratu beharko lirakeke, eta hala, Oñatin 1918. urtean Eusko Ikaskuntzak egindako I. Biltzarrean parte hartu izanari buruzko albisteak jaso ditugu, bera

ere Eusko Ikaskuntzako bazkide fundatzaileetako bat izaki. Eusko Ikaskuntzak 1919. urtean antolatutako Euskal Udal Administrazioaren Asanbladan ere parte hartu zuen, Ormaiztegiko udalbatzako kide zela; izan ere, zinegotzi kargua bete zuen 1918-1923 artean, 1928an eta 1930-1931 artean, eta horrez, gain alkate izan zen 1929-1930 epean.

Juan Cruzen beste alderdi azpimarragarri bat antigoalekoen saltzaile izatea da, eta hala, zenbait dohaintza egin zizkion Donostiako Udal Museoari (gaur San Telmo Museoa), eta horregatik, esker oneko hitzak jaso zituen, *euskal zurgin maisu eta antigoaleko saltzailearen* tratamendua eskaintzen baitzaio. Nolanahi ere, haren alaba Matilde Irizar Salazarrek dioen moduan, antigoaleko saltzailearen jarduera hori berez Candida Salazar Uncillari aitortu beharko litzaioke, hots, Juan Cruzen emazteari. Matildek dioskunez, bere amak, gainera, zeregin garrantzitsua bete



138

139  
Cándida altzari erakusketa batean  
Cándida en una exposición de muebles





140  
Cándida Ezkioko Anduagako zelaietan  
Cándida en las campos de Anduaga de Ezkio

*cimiento rápido y la caída también fue fulminante. Con un producto muy bueno. Por ejemplo este despacho, que es una maravilla, fue construido por ellos y lo compró mi abuelo. Era para la embajada inglesa en Madrid y ahí quedó cuando la quiebra. El edificio y el resto de los enseres fueron adquiridos por mi padre.*

*Entrevista realizada a  
Javier Olaizola.*

Florencio Ramos Zubeldia y un tal Redondo son dos de los trabajadores franceses a que se refiere Javier Olaizola. Malen Ramos Filguera, hija del primero, nos ha informado que su padre, natural de Donostia emigró con diecisiete años a París, donde aprendió el oficio de ebanista-decorador y fue invitado por su amigo Redondo

para que viniera a Ormaiztegi, a la *Fábrica de Muebles San Antonio* donde estaba trabajando como escultor. Así la familia Ramos-Filguera recaló en Ormaiztegi desde 1929 a 1933.

Florencio Ramos fue reclutado por Juan Cruz como especialista en muebles barnizados al *duco*, de estilo moderno, ya que la fábrica de muebles quiso ampliar su oferta, hasta entonces basada fundamentalmente en mueble de estilo rústico.

Al cierre de la fábrica, Juan Cruz marchó a trabajar a Francia, mientras que el resto de la familia Irizar-Salazar se estableció en Iruñea, donde años más tarde se agruparía toda la familia con el regreso de Juan Cruz, hasta su fallecimiento acaecido el año 1944. ■

TABLA 15: MAQUINARIA OBRANTE EN TALLERES SAN ANTONIO A 7 DE FEBRERO DE 1930

1 motor eléctrico <i>Siemens</i> de 0,5 CV	5 motores eléctrico <i>Siemens</i> de 1 CV	2 motores eléctrico <i>Siemens</i> de 2 CV
1 motor eléctrico <i>Siemens</i> de 3 CV	1 motor eléctrico <i>Siemens</i> de 5 CV	1 motor eléctrico <i>AEG</i> de 2 CV
1 motor eléctrico <i>AEG</i> de 3 CV	1 electrobomba <i>JML</i> de 0,5 CV	1 electrobomba <i>Ercolle Marelli</i> 0,5 CV
1 sierra <i>Krismer</i> , alemana de cinta	1 sierra <i>Gillette</i>	1 sierra marca nacional
1 cepillo de grueso, alemana marca <i>Kappell</i>	1 cepillo planador <i>Gillette</i>	1 lijadora nacional
1 máquina nacional de afilar sierras	2 tornos nacionales	1 sierra de calar de hierro, de marca nacional
1 tupi, de marca nacional	1 taladro vertical, de marca nacional	1 máquina solomónica, marca francesa

Elaboración propia a partir de información obtenida en el Registro de la Propiedad de Azpeitia<sup>77</sup>.

zuen industria horretako bezeroei eskainitako arretan. *Fábrica de Muebles San Antonio* altzari-fabrika bat baino gehiago izan zen, era askotako produktuak merkaturatu zirelako izen horren azpian, hala nola dekorazio, etxeko ekipamendu, oihal, eta abarrek lotuak, garai hartako fakturrekin frogatzen duten moduan.

Enpresak 1935. urtean itxi zituen ateak, eta bere aktiboak enkatean jarri zituzten; urte bereko urriaren 5ean 31.584,08 pezetako prezioan erosi zituen Jose Olaizola Iraolak. 1946an Bernardo Azpiazu Lasak erosi zuen eraikina, eta bertan finkatu zuen *BAL* izeneko bere enpresa, 1951an *Somesa* bilakatuko zena.

Altzarien fabrika honek porrot egitea kolpe larria izan zen herriarentzat, Javier Olaizola Lasak kontatzen digun moduan.

...*'Muebles Irizar'* enpresaren porrota oso kaltegarria izan zen Ormaiztegiarentzat, jende asko lanik gabe geratu zelako. *Kalkuluen arabera, hirurogei edo hirurogeita hamar gizon ariko zen lanean enpresa honentzat. Tailugileak eta beste profesional batzuk ere bazeuden... Une batean, langile frantsesak ere izan ziren. Behinik behin, hori da nire aitari entzun diodana. Han ikasi zuen Juanito Iturbek tailagintza, eta hortxe lan egin zuen Guillermo Elortzak ere. Porrota gerra aurretik gertatu zen eta Juan Cruz Irizarrek Frantziara alde egin zuen. Oso azkar handitu zen enpresa, eta behera ere oso azkar egin zuen.*

*Oso produktu on batekin. Esate baterako, langela zoragarri hau, haiek egin eta gero, nire aitona erosi zuen. Madrilen zegoen Ingalaterrako enbaxadarentzat zen, eta hortxe geratu zen porrot egin zuenean. Eraikina eta gainerako altzariak nire aitak erosi zituen.*

Javier Olaizolari egindako elkarrizketa.

Florencio Ramos Zubeldia eta Redondo delako bat dira Javier Olaizolak aipatzen dituen langile frantsetako bi. Malen Ramos Filguerak, lehenengoaren alabak, jakinarazi digu bere aita, jaiotzez donostiarra, hamazazpi urterekin joan zela Parisa, eta han zurgin-dekoratzailearen lanbidea ikasi zuela eta Redondo lagunak Ormaiztegiara etortzeko esan zaiola, *Fábrica de Muebles San Antoniora*, bertan eskultore gisa ari baitzen lanean. Hala, Ramos-Filguera familia Ormaiztegin izan zen 1929tik 1933ra bitartean.

Florencio Ramos *duco* era bernizatutako altzari modernoaren espezialista gisa hartu zuen lanerako Juan Cruzek, altzari-fabrikak bere eskaintza zabaltzeko asmoa baitzuen, eta ordu arte, antigoal erako altzarie-tan oinarritua zegoen batez ere beren eskaintza.

Fabrika itxi zenean, Juan Cruz Frantziara joan zen lanera, eta Irizar-Salazar familiako gainerakoak Iruñean jarri ziren bizitzen, eta handik urte batzuetara familia osoa bertan berriz elkartu zen, Juan Cruz itzuli zenean, 1944. urtean hil zen arte. ■



15. TAULA: TALLERES SAN ANTONION 1930EKO OTSAILAREN 7AN DAGOEN MAKINERIA		
0,5 ZPko Siemens motor elektriko 1	1 ZPko Siemens 5 motor elektriko	2 ZPko Siemens motor elektriko 2
3 ZPko Siemens motor elektriko 1	5 ZPko Siemens motor elektriko 1	2 ZPko AEG motor elektriko 1
3 ZPko AEG motor elektriko 1	0,5 ZPko JML elektrobonba 1	0,5 ZPko Ercole Marelli elektrobonba 1
Krismar zinta-zerra aleman 1	Gillette zerra 1	Marka nazionalako zerra 1
Kappell markako eskuila lodi 1	Gillette eskuila teuntzaile 1	Lixagailu nazional 1
Zerrak zorrozteko makina nazional 1	2 tornu nazional	Marka nazionalako burdinazko inguratzeko zerra 1
Marka nazionalako Tupi 1	Marka nazionalako daratulu bertikal 1	Marka frantseseko makina salomoniko 1
Azpeitiako Jabetza Erregistroko informaziotik abiatuta propio landua <sup>77</sup> .		



para los visitantes  
distinguidos de los  
talleres de muebles

"San Antonio" de N. Juan  
Cruz Arizar. - Ormaiztegui

Jatun Echeverri

P. José Antonio de Donostia

Eusko Abendan trebetaruma  
ondo agertzen denu Jizur  
adiskide ona, auziera beti  
eta jainkoi kuak orasuna  
eta boriona eman deisutela  
rendi dauari  
altreta Luzasoro tar Karta

Lo dia 5 de Octubre 1931  
visitarem cixa casa d'antiquetats  
de canvi cap: "ESKI OGG"  
Els anys son molt contolacous  
y existents. Vosha enhonobra!  
y que la proteccio de la  
Verge conqui sobre un altre  
Ormaiztegui - Els excursionistas

Javier Ochoa Ferrer

Jesús Roca Puy  
12/3/32  
Mataró  
Zuzunaga, Zarayza  
deu

Que Jesús Obeso bendiga a la familia Irujo  
emphoral es lo que vivamente desea el suocro en  
adquida que le ha desponsado este cristianismo  
El Secours des Femmes, Carmelites  
10-1111 1931

Resurreccion Maria e Estre

Marques de la

En nombre de los excursionistas  
aragoneses, que admiran  
exposición admirable de  
Casa Frizar

José María Vargiollo  
28 - XI - 1924

Muy de admirar es la Fábrica de Muebles Artísticos  
de San Antonio de Oromiarte, digna de figurar  
al lado de las mejores nacionales y extranjeras,  
particularmente por su sobrio regional católico,  
que supera en sencillez a otras artísticas aunque  
pagués. Dios N. S. y la Santa Virgen de  
Arquiezo, que tanto igualmente por estos pintor-  
rescos parajes se revelan, hacen prosperar esta  
digna casa. St. Anacleto de Oromiarte  
20 - XI - 1924  
(Publicista Católico)

Hermano Douai (France)  
avril 1934

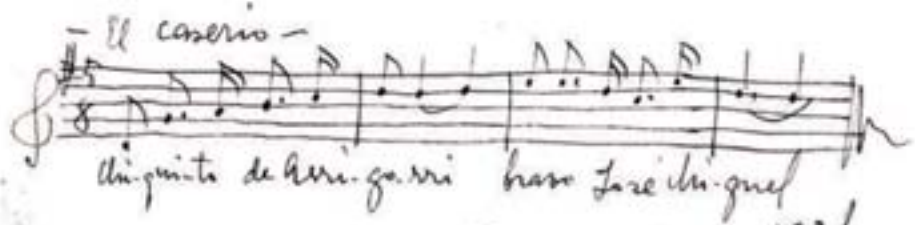
n'habitais pas aussi loin, j'emmporterais tout!

Compañados Crutina

Extraídos por los sucesos de  
Esquioga llenos de fe y como  
placidos de los favores que  
la Santísima Virgen concede  
a sus creyentes, admiramos  
a todos los vascos que proteje  
y laboran por su gloria y la  
de la patria siendo dignos  
de admiración por su arte  
y costumbres, muestra palpa-  
ble toda la rica labor de la  
casa fábrica de muebles ar-  
tísticos de San Antonio propie-  
dad de don Juan Couz Boizac

J. G. P. P. P. miembro del  
Jurado de la  
Exposición de  
Barcelona de  
1929.

Erwin Genthe  
d. Muro



J. Virdi 15-2-1921

Gerardo Miquel  
Octubre 26  
1924

car, a sus dependientes y  
bajo de la bondadosa y fina  
Olegar  
Directo Prototipo de Uraba  
Pablo de Blaramunt

M. Marques de Loreo  
20 September 1925







## 2.4.1.3 PABLO IRIZAR IZAGIRRE

Otro destacado miembro de la saga Irizar fue Pablo Irizar Izagirre (Ormaiztegi, 1905-Beasain, 1981), hijo de José Lorenzo Irizar y María Josefa Izagirre Arsuaga, nacido en el caserío Uherkalde. Su primera experiencia laboral discurrió en la empresa de José Mari Laso. Su tío y padrino Pablo Irizar Arzelus le animó a trabajar poco más tarde en la empresa de Patricio Etxeberria, aunque su afición por los automóviles le llevó con apenas dieciséis años a *Talleres Ezcurdia* de Iruñea. Tras el servicio militar comenzó a trabajar

como jefe de taller de la *General Motors*, en Teruel. Por su labor y buen hacer le propusieron como responsable de postventa en la *General Motors* de Barcelona. Sin embargo prefirió volver a Gipuzkoa y así, en 1932, abrió un pequeño taller en Beasain, *Garaje Moderno*. Tras la guerra adquirió un solar frente a este taller y construyó un pabellón de más de mil metros cuadrados. Por aquella época, además de las reparaciones propias de un garaje de automóviles, teniendo en cuenta las limitaciones energéticas existentes, se dedicó a instalar gasógenos, tanto para la automoción como para usos industriales.

144  
Garaje Moderno. Beasain, 1942

145  
Dionisio (iloba), Pablo Irizar Izagirre, Miguel Mari (iloba) eta Gregorio (semea)  
Dionisio (sobrino), Pablo Irizar Izagirre, Miguel Mari (sobrino) y Gregorio (hijo)



Pablo, casado con Pilar Lizarazu Otaño, tuvo tres hijos, el mayor de los cuales, Gregorio Irizar Lizarazu (Beasain, 1937), maestro industrial titulado en Deustu, en 1955 se incorporó al negocio paterno. La entrada en el negocio de Gregorio supuso un impulso para la empresa, al establecer nuevos acuerdos primero con *Pegaso* y más tarde con *Volvo*. Así, en 1961 *Garaje Moderno* obtuvo el *Servicio Oficial Pegaso*. En 1967 Gregorio contrajo matrimonio con Nekane Goenaga Aranburu, quien seguidamente se incorporó a la empresa familiar. En 1972 *Garaje Moderno* se convirtió



### 2.4.1.3 PABLO IRIZAR IZAGIRRE

Irizar leinuko beste kide aipagarri bat Pablo Irizar Izagirre (Ormaiztegi, 1905-Beasain, 1981) izan genuen, Jose Lorenzo Irizar eta Juana Izagirreren semea, Uherkalde baserrian jaioa. Bere lehenengo lan-esperientzia Jose Mari Lasaren enpresan izan zen. Bere osaba eta aita ponteko Pablo Irizar Arzelusek Patricio Etxeberriaren enpresan lan egitera animatu zuen gero, baina automobil-zaletasunak bultzaturik, Iruñeako *Talleres Ezkurdia* enpresara joan zen hamasei urterekin. Zerbitzu militarren ondoren, eta automobilaren sektorean jasotako ezagutza eta abildadeei esker, tailerreko buru bezala lan egiten hasi zen Teruelgo *General Motors* konpainiaren zerbitzuan. Han egindako lan eta portaera onari esker, salmenta osteko arduradunaren lanpostua eskaini zioten Bartzelonako *General Motors*en. Halere, nahiago izan zuen Gipuzkoara itzuli eta Beasainen tailer txiki bat jarri *Garaje Moderno* izenarekin, 1932. urtean. Gerraren ondoren, orube bat erosi zuen tailer horren aurrean, eta milla metro koadrotik gorako pabiloi bat eraiki zuen. Garai hartan, automobil-garaje batek berezkoak zituen konponketa-lanez gain, zeuzkaten energia-mugak kontuan izanik, gasogenoak jartzen aritu zen, bai automobilgintzan eta bai industrian ere.

Pablok, Pilar Lizarazu Otañorekin ezkondu ondoren, hiru seme izan zituen, eta hiruretatik zaharrena, Gregorio Irizar Lizarazu (Beasain, 1937), Deustuan titulua erdietsitako maisu industrialia, aitaren negozioan hasi zen lanean 1955an. Gregorio negozioan sartzeak bultzada eman zion enpresari, hitzarmen berriak egin zituztelako, lehenik *Pegaso* etxearekin eta geroago *Volvo*ekin. Horrela, 1961ean *Garaje Modernok Pegaso Zerbitzu Ofiziala* erdietsi zuen. 1967an Nekane Goenaga Aranbururekin ezkondu zen Gregorio, eta hura ere berehala hasi zen familiaren enpresan. 1972an *Volvo Camiones y Autobuses* etxearen *Zerbitzu Ofizial* bilakatu zen *Garaje Moderno* Gipuzkoan, *Volvo Truckekin* kontratu bat izenpetu ondoren.

146 - 147  
*Garaje Moderno, Beasain*



en *Servicio Oficial Volvo Camiones y Autobuses* en Gipuzkoa, tras suscribir un contrato con *Volvo Truck*. Con la adquisición en 1987 del taller de *Servicio Oficial Volvo* en Iruñea, *Garaje Moderno* amplió su área de actuación también a Navarra, pasando a ser concesionarios exclusivos de *Volvo Vehículos Industriales* en ambos territorios, con el consiguiente servicio de venta y postventa. También en 1987 se puso en marcha en Olaberria el taller de electricidad del automóvil en general, con servicio de tacógrafos, montaje de accesorios y telefonía.

La evolución experimentada por la empresa exigía un espacio más amplio, que no podía materializarse en este emplazamiento (Navarra etorbidea de Beasain). El desarrollo residencial de la zona presionó sobre los emplazamientos industriales hasta abocarlos a su traslado. En este con-

texto, en 1988, el *Garaje Moderno* se trasladó a sus nuevas instalaciones en el barrio de Ihurre de Olaberria. Gregorio Irizar y su esposa, Nekane Goenaga, en 1997 fundaron la comercial *Vehículos del Norte, S.A.*, concesionaria en exclusiva de ventas de *Volvo Vehículos Industriales* en Araba, Bizkaia, Gipuzkoa y La Rioja. El año 2008 *Garaje Moderno* amplió su catálogo de prestaciones a sus clientes, incorporando el servicio de carrocería, para lo que se adquirió un pequeño taller situado también en el barrio Ihurre de Olaberria, cuyo personal fue absorbido.

Esta iniciativa industrial nacida en 1932, hoy está regida por la tercera generación de la familia Irizar, personalizada en las dos hijas del matrimonio Irizar-Goenaga: Idoia y Elixabete e Iker San Sebastian Belaustegigoitia, marido de esta última. ■

148  
Garaje Modernoren 25. urteurrenaren ospakizuna, 1956  
Celebración del 25 aniversario de la fundación del Garaje Moderno, 1956





149

Garaje Moderno atzealdea  
Trasera del Garaje Moderno

1987an Iruñeako Volvo Zerbitzu Ofizialaren tailerra erosi ondoren, *Garaje Modernok* zabaldu egin zuen bere jarduera-esparrua Nafarroara, eta *Volvo Vehículos Industriales* etxearen emakidadun eskusibo bilakatu ziren bi lurraldeetan, horrek zekarren salmenta eta salmenta osteko zerbitzua-rekin. 1987an Olaberriaren automobilen elektrizitate-tailerra jarri zen abian, eta takografoen zerbitzua, osagaien muntaketa eta telefonia eskaintzen zuen.

Enpresak izandako bilakaeraren ondorioz, eremu zabalagoa bat behar zuen, ez baitzuen kokapen horretan ongi gauzaterik (Beasaingo Nafarroa etorbidean). Inguru horretako etxebizitza-garapenak industria-enplazamenduen gainean presionatu zuen handik urruntzera behartu zituen arte. Testuinguru horretan, 1988an, *Garaje Moderno* Olaberriako Ihurre auzoan zituen instalazio berrietara lekualdatu zen. Gregorio Irizarrek eta haren emazteak, Nekane Goenagak, *Vehículos del Norte, S.A.* komertziala fundatu zuten 1997an, Araban, Bizkaian, Gipuzkoan eta Errioxan *Volvo Vehículos Industriales* etxearen salmenten

emakidadun eskusiboa. 2008. urtean *Garaje Modernok* zabaldu egin zien bere bezeroei prestazioen katalogoa, karrozeriako zerbitzua gehituz, eta horri begira, Olaberriako Ihurre auzoan kokatutako tailer txiki bat erosi zuen, hango langileak ere bereganatuz.

1932. urtean sortutako industria-ekimen hau Irizar familiaren hirugarren belaunaldi batek gidatuko du, Irizar-Goenaga senar-emazteen bi alabek, hots, Idoiak eta Elixabetek, eta Iker San Sebastian Belaustegigoitiak, azken horren senarrak lagunduko die. ■

150

Irizar - Goenaga sendia  
Elixabete eta Idoia Irizar Goenaga, Nekane  
Goenaga Aranburu, Gregorio Irizar Lizarazu eta  
Iker San Sebastian Belaustegigoitia  
Familia Irizar - Goenaga  
Elixabete e Idoia Irizar Goenaga, Nekane  
Goenaga Aranburu, Gregorio Irizar Lizarazu e  
Iker San Sebastian Belaustegigoitia



## 2.4.2 JOSÉ MARÍA LASA Y OTRAS INICIATIVAS EMPRESARIALES EN TORNO A LA CONSTRUCCIÓN DE MOTORES Y MAQUINARIA ELÉCTRICOS

### 2.4.2.1 JOSÉ MARÍA LASA (ONENA)

Para la recuperación de la memoria de esta iniciativa industrial hemos contado fundamentalmente con la valiosa

información recogida por Arantxaxu Garmendia Lasas, nieta del actor principal, en su trabajo titulado *Industrializazioaren lehen urratsak Ormaiztegin: Construcciones Electromecánicas Onena (José María Lasas), 1998.*

151  
Jose Mari Lasas Irizar eta  
Melchora Eguren Aiesta, 1916  
José Mari Lasas Irizar y  
Melchora Eguren Aiesta, 1916



Efectivamente, otra saga importante es la de la familia Lasas. José Mari Lasas nació en Ormaiztegi en 1891. Quienes le conocieron destacan ante todo dos aspectos fundamentales de su personalidad, su carácter autodidacta y su capacidad de innovación. Su primer contacto con el mundo de la electricidad se produjo en Lazkao, en la primera década del siglo XX, de la mano de una familia señera, los Albisu, propietarios de la industria *Hijos de Anastasio Albisu*. Estos últimos tenían, además, de la forja y cepillería, una pequeña central donde producían electricidad para consumo propio y del pueblo<sup>78</sup>. La posibilidad de transformar aquella energía hidráulica en electricidad captó la atención de José Mari Lasas, y abrió desde entonces un nuevo campo de experimentación.

*El aitona trabajó en Lazkao, en la forja. Allí tenían dínamos, ya que los Albisu los compraron en Suiza, a principios del siglo XX... En Albisu, el aitona tomó contacto con ese mundo de la electricidad. Además de trabajar en la forja experimentaba con los aparatos que descubrió en Lazkao. Su padre le construyó un pequeño taller, junto a la casa familiar [Ermita etxea], y fuera de la jornada laboral, empezó a destripar motores principalmente de la marca 'Siemens', que eran los que llegaban a la zona.*

*Entrevista realizada a  
Arantxaxu Garmendia.*

Según informa José Ramón Lasas, Juan Antonio Lasas Muguruza, natural

## 2.4.2 JOSÉ MARÍA LASA ETA MOTOR ETA MAKINARIA ELEKTRIKOAREN ERAIKUNTZAREKIN LOTURIKO BESTE ENPRESA-EKIMEN BATZUK

### 2.4.2.1 JOSÉ MARÍA LASA (ONENA)

Industria-ekimen honen memoria berreskuratzeko, Arantxaxu Garmendia Lasak, hots, egile nagusiaren bilobak, bildutako informazio baliagarria izan dugu iturri nagusi, hau da, *Industrializazioaren lehen urratsak Ormaiztegin: Construcciones Electromecánicas Onena (José María Lasa), 1998* izeneko lana.

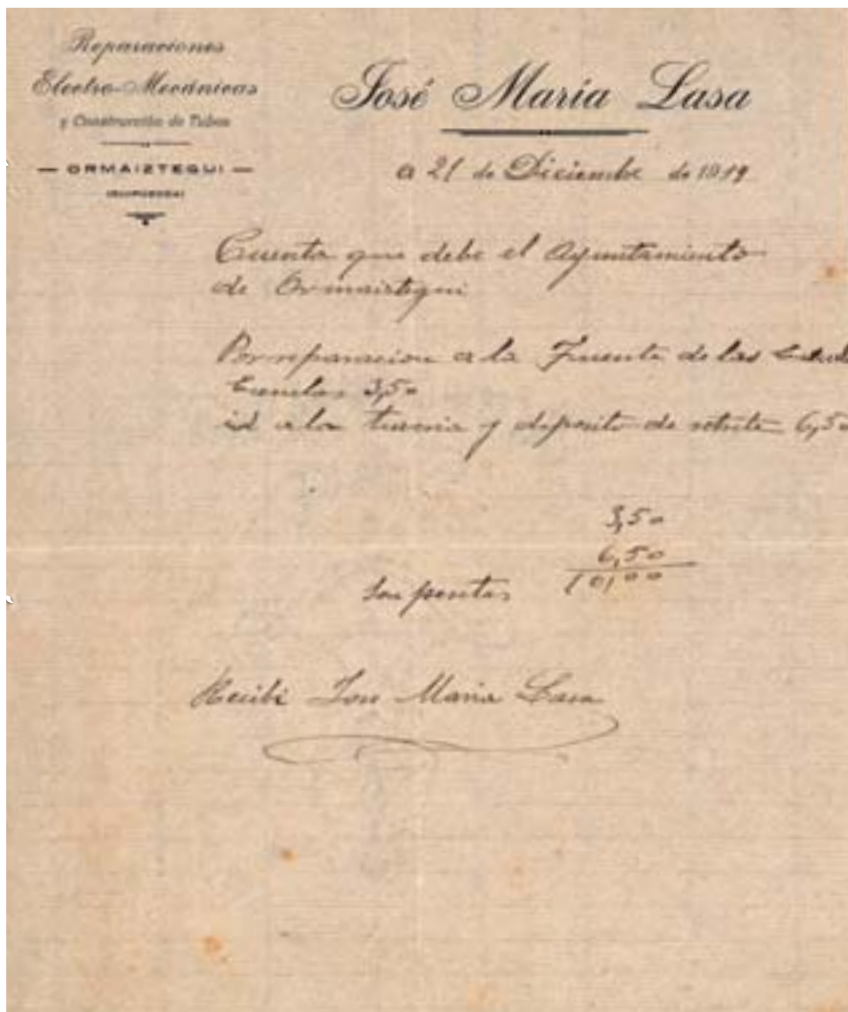
Beste leinu garrantzitsu bat Lasa familiarena da. Jose Mari Lasa Ormaiztegin jaio zen 1891. urtean. Ezagutu zutenek haren nortasunaren bi alderdi nagusi nabarmentzen dituzte beste gauza guztien gainetik: autodidakta izateko joera eta berritzeko gaitasuna. Elektrizitatearen munduarekin izan zuen lehen harremana Lazkaon izan zuen, XX. mendearen lehen ha-

marraldian, garrantzi handia zuen familia baten eskutik, Albisutarren eskutik hain zuzen (*Hijos de Anastasio Albisu* industriaren jabeak). Azkeneko hauek, forjaz eta eskuila-lantegiaz gain, zentral txiki bat zuten, beren kontsumorako eta herriarentzat argindarra ekoizteko<sup>78</sup>. Energia hidrauliko hura elektrizitate bihurtzeko aukera oso deigarria egin zitzaion Jose Mari Lasari, eta ordutik aurrera, eremu berri bat zabaldu zuen esperimentaziorako.

*Aitona Lazkaon forjan lanean arituzen. Han dinamoak zituzten, Albisutarrek Suitzan erosi zituztelako XX. mendearen amaiera aldera... Han gure aitona elektrizitatearen mundu horrekin harremanean hasi zen. Berak, alde batetik, forjan lan egin zuen, baina berehala hasi zen Lazkaon topatutako aparailu horiekin lanean. Lanaldi bikoitza egiten hasi zen, Lazkaon*



152  
Jose Mari Lasa Irizar, 1921



153

de Matxinbenta (Beasain), de profesión carpintero que ejerció en Ormaiztegi, mandó a su hijo José Mari al taller de Albisu para adiestrarle en el oficio de carpintería, ya que como se ha dicho, además de forja, contaban con una cepillería. José Mari, a pesar de las intenciones de su padre, volcó su atención en el funcionamiento de la dínamo instalada en Albisu en 1903, para producción de energía.

*A mi padre le llamó la atención cómo obtenían energía de aquel aparato [dínamo] que daba vueltas. Con su intuición e inteligencia [suyos] se preguntaría: ¿cómo puede producir energía este aparato? Y empezó así, enredando a su manera, su dedicación a la electricidad.*

*Entrevista realizada a  
José Ramón Lasa.*

Si bien Arantxaxu localiza en el domicilio familiar de Ermita etxea el primer taller de José Mari Lasa, su tío José Ramón no comparte esta opinión, aunque desconoce dónde pudo estar ubicado, ya que defiende que Juan Antonio no vio con agrado la dedicación de su hijo José Mari al mundo del motor, abandonando la tradición familiar en la actividad de carpintería, para cuyo adiestramiento le había enviado a la cepillería de los Albisu.

Millán Irizar, por testimonio recogido a Baltasar Mantzisor Goia, cuya familia residió en Berjaldegi Berri, narra que José Mari Lasa dio inicio a su actividad en un cercado localizado en la huerta de ese edificio. Esta versión es ratificada por las hermanas Itziar y Josune Telleria Aldasoro de Berjaldegi Zaharra, según les transmitiera su madre Balbina Aldasoro Mendizabal, quien además relataba que para la compra de los materiales necesarios para la reparación de los primeros motores, José Mari Lasa vendió la máquina de coser de su mujer, Melchora Eguren. José Mari trabajador infatigable, contó con gran inquietud por aprender, trabajando de día en Lazkao y desde 1916 de noche por cuenta propia. Este mismo año contrajo matrimonio con Melchora Eguren Aiesta. A principios de la década de los años veinte dejó su trabajo con los Albisu y comenzó a dedicarse de manera exclusiva como pequeño empresario a la reparación y construcción de motores y aparatos eléctricos. Por vez primera en 1922 se localiza a José Mari Lasa en las matrículas de la contribución industrial de Ormaiztegi, en calidad de titular de un *taller de ajuste*, con domicilio en San Andrés 1, es decir la casería Berjaldegi Zaharra, donde residió. En sus inicios, fundamentalmente, se dedicó a la instalación y también reparación de dínamos en caseríos y molinos del entorno, para lo que además de las turbinas y dínamos también fabricaba tuberías, asumiendo la ejecución completa de este tipo de instalaciones.



segitzen zuelako, baina aitak tailer txiki bat eraiki zion familiaren etxe ondoan [Ermita etxea], eta lanorduz kanpo, 'Siemens' eta beste marka batzuetako motorrei tripak ateratzen hasi zen, horiek zirelako eskualde honetara iristen zirenak.

Arantxaxu Garmendiari egindako elkarrizketa.

Jose Ramon Lasak jakinarazi digun moduan, Juan Antonio Lasa Muguruzak, jaiotzez Matxinbentakoa (Beasain) eta lanbidez arotza, Ormaiztegin lanean aritua, Jose Mari semea bidali zuen Albasuren tailerrera, arotzaren lanbidean trebatu zezan, arestian esan dugunez, forjaz gain, eskuilalantegi bat ere bazutelako. Jose Marik, aitaren asmoak horiek izan arren, Albasurenean 1903. urtean energia ekoizteko instalatutako dinamoaren funtzionamenduan jarri zuen arreta.

Nire aitari deigarria egin zitzaion bueltak ematen zituen aparailu harratik [dinamotik] nola ateratzen zuten energia, eta hantxe, bere sen eta adimenarekin, honelako galderak egingo zizkion bere buruari: nola sortu ote dezake energia aparailu honek? Eta horrela, bere modura, gauzak nahasten hasi zen eta horrelaxe sortu zitzaion elektrizitaterako zaletasuna.

Jose Ramon Lasari egindako elkarrizketa.

Nahiz Arantxaxuk Ermita etxea izeneko familiaren etxean kokatu zuen Jose Mari Lasaren lehen tailerra, haren osaba Jose Ramon ez da iritzi berekoa, non egon zen ez jakin arren, baina berak dio Juan Antoniok ez zuela begi onez ikusi Jose Mari semea motorren munduan lanean hastea, arotzaren tradizio famialarrari uko eginenez, izan ere, horretan trebatzera bidali zuen Albisutarren eskuilalantegira.

Bere familiarekin Berjaldegi Berri izeneko etxean bizi izan zen Baltasar Mantzisor Goiak jasotako testigantzen arabera, Millan Irizarrek kontaktzen zuen Jose Mari Lasa eraikin horren baratzean zegoen hesi batean hasi zela lanean. Bertsio hori berretsi

dute Berjaldegi Zaharreko Itziar eta Josune Telleria Aldasoro ahizpek, haien ama Balbina Aldasoro Mendizabalek esandakoari kasu eginez, eta gainera esan omen zien lehen motorrak konpontzeko beharrezkoak ziren materialak erosteko, Jose Mari Lasak saldu egin zuela bere emazte Melchora Egurenen josteko makina. Jose Mari, langile nekazezina zenez, ikasteko grina bizia zuen, eta egunez Lazkaon aritzen zen lanean eta, 1916tik aurrera, gauzez bere kontura. Urte horretan bertan ezkondu zen Melchora Eguren Aiestarekin. Hogeiko hamarraldiaren hasieran, Albisutarrenean lan egiteari utzi eta bere kasa enpresaburu txi-

154

AYUNTAMIENTO DE Ormaiztegui DEPUTACIÓN DE GUISUZCOA BARROO O CALLA Ormaiztegui

ESTADÍSTICA DE LA PRODUCCIÓN INDUSTRIAL DEL AÑO 1923  
Elaborada por acuerdo de la Comisión provincial de 7 de Agosto de 1924.

CUESTIONARIO  
Sr. D. Jose Maria Lasa

1. - ¿Industria o ramo social del establecimiento? *Industria*

2. - ¿Industria o que se dedica? *Industria*

3. - ¿Si es empresa industrial, ¿cuánto se emplea? *20.000* (Hombres, mujeres, niños)

4. - ¿Si es empresa social, ¿Cuál es la forma de su constitución?

5. - ¿Cuál es su capital? *3.700.000*

6. - ¿Cuál es la cifra total anual de los efectos pagados a los proveedores? *2.700.000*

7. - ¿Cuál es la cifra total anual de los efectos pagados a los clientes? *2.700.000*

8. - ¿Cuál es la cifra total anual de los efectos pagados a los proveedores y clientes? *2.700.000*

9. - ¿Cuál es la cifra total anual de los efectos pagados a los proveedores y clientes? *2.700.000*

10. - ¿Cuál es la cifra total anual de los efectos pagados a los proveedores y clientes? *2.700.000*

Designación de los productos terminados y semiterminados	PROCESOS		
	DE ACERCIÓN	DEL APTO. DE LOS	DEL RESERVENO
<i>hierro y fundido</i>	<i>1.000</i>	<i>1.000</i>	
<i>acero</i>	<i>500</i>		
<i>hierro</i>	<i>1.500</i>		
<i>carbon</i>	<i>1.000</i>		

11. - ¿Cuál es la cifra total anual de los efectos pagados a los proveedores y clientes? *2.700.000*

Designación de los materias primas	PROCESOS		
	DE ACERCIÓN	DEL APTO. DE LOS	DEL RESERVENO
<i>hierro y fundido</i>	<i>700</i>		
<i>acero</i>	<i>500</i>		
<i>hierro</i>	<i>1.500</i>		
<i>carbon</i>	<i>1.000</i>		

12. - ¿Cuál es la cifra total anual de los efectos pagados a los proveedores y clientes? *2.700.000*

Productos terminados	MATERIAS PRIMAS		
	DE ACERCIÓN	DEL APTO. DE LOS	DEL RESERVENO
<i>hierro y fundido</i>	<i>700</i>		
<i>acero</i>	<i>500</i>		
<i>hierro</i>	<i>1.500</i>		
<i>carbon</i>	<i>1.000</i>		

ORMAIZTEGUI 22 de Agosto de 1924

Jose Maria Lasa



155  
 José María Lasaren pabilioiak, 1929  
 Pabellones de José María Lasa, 1929

En 1923 la industria denominada *José María Lasa* se dedicó a la construcción y reparación de maquinaria; con un capital de veinticuatro mil pesetas y empleando cinco obreros (varones). Los edificios de su explotación contaban con una superficie de ciento doce metros cuadrados. Esta empresa en 1923 produjo cuatro turbinas, cuatro dínamos de hasta 9 CV y seiscientos metros de tubería de chapa para conducción de aguas, reparó también diversa maquinaria eléctrica, y las retribuciones anuales ascendieron a ocho mil setecientas pesetas<sup>79</sup>.

Si bien consideramos como más que probable que José Mari Lasa iniciara su actividad en Berjaldegi Berri, su primer taller estuvo ubicado en Ermita etxea, según informa Arantxaxu Garmendia, a cuyas características podría responder la descripción de 1923 que precede. El desarrollo de la actividad exigía un espacio fabril más amplio y acondicionado para tal objeto, por ello en 1928 José Mari Lasa adquirió una porción de terreno de ochocientos metros cuadrados, pertenecido del caserío Etxeberri Azpikoa, al precio de mil

trescientas cincuenta y siete pesetas<sup>80</sup>, donde construyó un pabellón industrial de aproximadamente seiscientos metros cuadrados. Para hacer frente a esta inversión, José Mari recibió un préstamo de la familia Apaolaza del caserío Lezeta.

A pesar de que en la *Estadística de la Producción Industrial del año 1923* José Mari Lasa declara, de su puño y letra, como actividad de su industria *la construcción y reparación de maquinaria*, de las cabeceras de las facturas que hemos tenido acceso deducimos que, al menos, en 1919 y 1922 su actividad industrial se centró en *reparaciones electro-mecánicas y construcción de tubos*. En 1927 consignaba *reparaciones electromecánicas y maquinaria en general y construcción de tuberías*, además de *artículos de ferretería y soldadura autógena*. A partir de 1928 la actividad se refiere a *fabricación o construcción de aparatos eléctricos*, por todo lo que deducimos que en la nueva planta se reorientó la producción principalmente a la construcción de máquinas eléctricas en general.

ki gisa hasi zen lanean, motorren eta aparailu elektrikoaren eraikuntza eta konponketan. Lehen aldiz 1922. urtean, Jose Mari Lasa Ormaiztegiako kontribuzio industrialaren matrikuletan topatuko dugu, *doikuntza-tailer* baten titular gisa, helbidea San Andres kaleko 1 zenbakian zuela, hau da, Berjaldegi Zaharra etxean, bertan bizi izan baitzen. Hastapen haietan, funtsean, baserrietako eta inguruko erroretako dinamoak instalatzen eta konpontzen aritu zen, eta horretarako, turbinez eta dinamoez gain, hodiak ere egiten zituen, horrelako instalazioak erabat gauzatzeko lan guztiak bere gain hartuz.

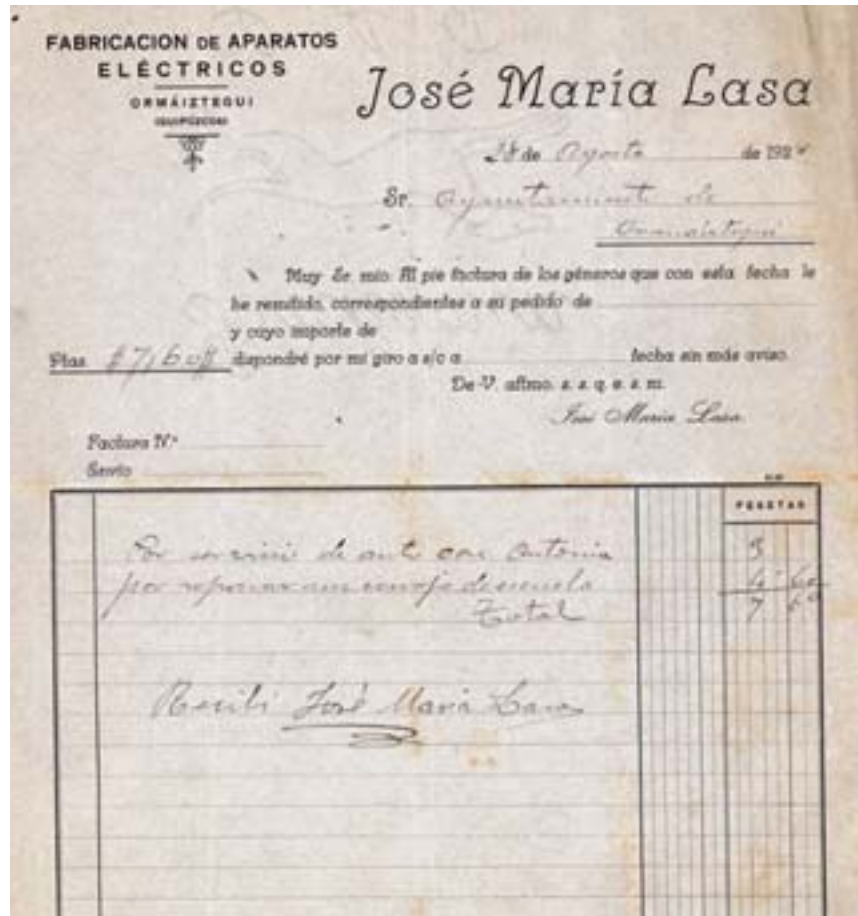
1923an *José María Lasa* izeneko industria makinak eraikitzen eta konpontzen aritu zen, hogeita lau mila pezetako kapital batez eta bost langile enplegatuz (bostak gizonezkoak). Us-

tiapen horren eraikinak ehun eta hamabi metro koadroko azalera hartzen zuen. Enpresa horrek, 1923 urtean, lau turbina, 9 ZP arteko lau dinamo eta ur-hornidurarako sei ehun metro txapazko hodi egin zituen, eta halaber, hainbat makina elektriko konpondu zituzten, eta horrela, urteko irabaziaz zortzi mila zazpiehun pezetara iritsi ziren<sup>79</sup>.

Nahiz eta gure ustez seguruenaren den Jose Mari Lasak bere jardueraren Berjaldegi Berrin hasi izana, haren lehen tailerra Ermita etxean kokatuta egon zen, Arantxaxu Garmendiak dioen moduan, eta arestian aipatutako 1923ko deskribapen hori haren ezauzgarri buruzkoak liriateke ziurrenik. Jardueraren garapenerako ezinbestekoa zen lantegi-eremu zabalago bat eta helburu horretarako egokituago bat, eta horregatik, 1928an Jose Mari

156  
1942ko sutearen ondoren eraikitako pabiloiak  
Nuevos pabellones construidos  
tras el incendio de 1942





157

José Mari Lasa imprimió a su empresa su particular impronta personal, involucrando en ella prácticamente a toda la familia Lasa-Eguren, trabajando directa o indirectamente tanto en el taller como en la oficina o en casa. Este sistema similar, en cierta forma, al modelo económico de explotación del caserío tradicional, exigirá una importante dedicación y sacrificio de todos los miembros de la familia, al supeditarse a la autoridad del padre, una circunstancia, que con el tiempo incidirá también en la propia evolución de la empresa, dando lugar a la aparición de nuevos negocios a iniciativa de sus descendientes. El matrimonio Lasa-Eguren tuvo ocho hijos, a saber: Carmen (Ormaiztegi, 1917-2010), Juanita (Ormaiztegi, 1919-2007), José Ramón (Ormaiztegi 1921-2010), Julita (Ormaiztegi, 1923-2009); José Ignacio (Ormaiztegi, 1926-2006), Miguel (Ormaiztegi, 1928-2001), Arantxa (Ormaiztegi, 1931) y Begoña (Ormaiztegi, 1933),

que como se ha dicho se involucraron en la empresa familiar.

German Kanpos Ortuzar, de la casa Maura, Narciso y José Antonio Antia Oiarzabal, del caserío Beorreta, Francisco Javier Apaolaza Mendizabal, del caserío Lezeta, así como José y Jesús Larrañaga, de Lazkao, se encuentran entre los primeros trabajadores de *José María Lasa*, a la que posteriormente se sumaría, entre otros, Ramón Ormazabal, de Gabiria. En el primer grupo de trabajadores, Carmen Lasa fue la única mujer, quien compaginó la escuela con los trabajos de oficina. Bajo la dirección de José Mari Lasa empezó a producirse la especialización, con la designación de sus correspondientes responsables (montaje, bobinado y electricidad), al tiempo que fue engrosando la plantilla laboral.

La empresa *José María Lasa* fue precursora en la fabricación y repa-

Lasak zortziehun metro koadroko lursail bat erosi zuen Etxeberri Azpikoa baserriaren lurretan, mila hirurehun eta berrogeita hamazazpi pezetako prezioan<sup>80</sup>, eta bertan, sei ehun metro koadro inguruko industria-pabiloi bat eraiki zuen. Inbertsio horri aurre egiteko, Jose Marik Lezeta baserriko Apaolaza familiaren mailegu bat erdietsi zuen.

Nahiz eta 1923. urteko *Ekoiizpen Industrialaren Estatistikan* Jose Mari Lasak aitortzen duen, eskuz idatzita, bere industriaren jarduera dela *makinak eraikitzea eta konpontzea*, eskuratu ahal izan ditugun fakturetatik ondorioztatu dugu 1919an eta 1922an, gutxienez, bere industria-jarduera *konponketa elektro-mekanikoak eta hodian eraikuntza* izan zela. 1927. urtean *konponketa elektro-mekanikoak eta makineria, oro har eta hodian eraikuntza* zioen, eta horrez gain, *burdindegiko gaiak eta soldadura autogenoa*. 1928. urtetik aurrera *aparailu elektrikoak ekoiztea edo eraikitzea* da bere jarduera nagusia, eta beraz, uste dugu pabiloi berri horretan makina elektriko orokorren

eraikuntzara bideratu zuela, nagusiki, bere ekoizpena.

Une horretatik aurrera, Jose Mari Lasak bere ukitu berezia emango dio enpresari, eta Lasa-Eguren familia ia osoa jarriko du enpresarentzat lanean, zuzenean nahiz zeharka, dela tailer-rean edo dela etxean edo bulegoan. Sistema honek, tradiziozko baserria ustiatzeko eredu ekonomikoaren oso antzekoa izanik, dedikazio eta sakrifizio handi samarra eskatuko die familiako kide guztiei, aitaren agintearen menpe jarri behar izan zutelako, eta xehetasun horrek, enpresaren bilakaera propioan ere zenbait ondorio izango zituen, haren ondorengoen ekimenez negozio berriak agertuko baitziren. Lasa-Eguren senar-emazteek zortzi seme-alaba izan zituzten: Carmen (Ormaiztegi, 1917-2010), Juanita (Ormaiztegi, 1919-2007), Jose Ramon (Ormaiztegi 1921-2010), Julita (Ormaiztegi, 1923-2009), Jose Ignacio (Ormaiztegi, 1926-2006), Miguel (Ormaiztegi, 1928-2001), Arantxa (Ormaiztegi, 1931) eta Begoña (Ormaiztegi, 1933), eta esan den moduan, denak aritu ziren familiaren enpresan lanean.

158

1952an *Onenako* langileei enpresak oparitutako Gabonetako loteria tokatu zitzaien. Hori zela eta, tailer berriaren aurrean, oraindik obratan, argazki hau atera zuten

En 1952 los trabajadores de *Onea* se vieron agraciados por la lotería de Navidad obsequiada por la empresa. Con esta ocasión se retrataron ante el nuevo taller, aún en obras (Ver pág. 673. orria ikusi)



ración de motores y maquinaria eléctrica en Gipuzkoa: turbinas, dinamos, ventiladores, esmeriles, pulidoras, aspiradores, bombas de agua o incluso soplantes para órganos, compusieron la amplia oferta de aparatos construidos por esta empresa, en un principio comercializados bajo la marca *Soli* y más tarde como *Construcciones Electromecánicas Onena*. Esta empresa fue conocida indistintamente como *Onena* o *José María Lasa*.

Sin perjuicio de lo anterior, José Mari Lasa continuó atendiendo las necesidades de mantenimiento y reparación de los saltos de agua para producción eléctrica ejecutados anteriormente, como es el caso de los saltos de agua de *Cerámica Zelaikoa* de Andrés Telleria, en Makinetxe, Bea-

sain, del *Balneario de Ormaiztegi* y de molinos, como el de Sagastume de Amezketa o el de Asteasu. En los años veinte del pasado siglo José Mari Lasa abordó la instalación del salto de agua para producción eléctrica de *Electra Troy de Olaizola y Cía.*, en Mutiloa.

José Mari Lasa dio inicio a la fabricación de soplantes para órganos en 1931. En este tiempo el organero *Eleizagaray* de Azpeitia acometía la instalación del primer órgano en la iglesia parroquial de San Andrés de Ormaiztegi y proyectaba instalar un soplante de la marca suiza *Meidinger*. Enterado José Mari, retó al instalador a construirle un soplante tanto mejor que el proyectado. Dicho y hecho, fabricó un soplante más silencioso. Posteriormente, produjo muchos aparatos de este tipo, compitiendo con marcas suizas. Se trataba de montar el soplante sobre cojinetes, en lugar de rodamientos.

La guerra incidió negativamente en la plantilla de *Onena*. El taller quedó prácticamente sin trabajadores, algunos huyeron y otros fueron apresados y la empresa fue intervenida por los militares, lo que provocó que algunos trabajadores pudieran continuar en la misma, evitando incorporarse a filas. No se detuvo la producción para lo que fue preciso recomponer la plantilla, dando entrada por vez primera a mujeres (taller de bobinado y troquelado de chapas en prensa). Dominica Plazaola Landeta, Josefa Maria Ariztimuño Azpeitia, Julita Lasa Eguren, Koro Garmendia y Bittori Sagarna Azkona fueron las primeras en incorporarse, siguiéndoles Anttoni Murua Rezusta y otras. En este tiempo inició su andadura en el taller José Ignacio Lasa siendo todavía un niño, a la par que su hermano mayor José Ramón fuera movilizado.

En cuanto a los salarios de los trabajadores no existían diferencias entre operarios de distinto sexo. A igual trabajo, mismo salario, aunque los cometidos encomendados a las mujeres fueran limitados. Las diferencias retributivas eran pequeñas,

159  
Jose Mari Lasa Irizar



Maura etxeko German Kanpos Ortuzar, Beorreta baserriko Narciso eta Jose Antonio Antia Oiarzabal, Lezeta baserriko Francisco Javier Apaolaza Mendizabal eta Lazkaoko Jose eta Jesus Larrañaga izan ziren *José María Lasaren* aurreneko langileetako batzuk, eta gero, besteak beste, Gabiriako Ramon Ormazabal gehituko zitzairen. Langileen lehen talde horretan Carmen Lasa izan zen emakume bakarra, eta eskola eta bulegoko lanak uztartu zituen. Jose Mari Lasa zuzendari zutela, espezializazioa biltzen hasi ziren, eta hala, zegozkion arduradunak izendatu zituzten (muntaketa, bobinaketa eta elektrizitatea), eta aldi berean, langileen plantila ere loditzen joan zen.

*José María Lasa* enpresa motoren eta makineria elektrikoaren ekoizpen eta konponketan aitzindari izan zen Gipuzkoan. Turbinak, dinamoak, aireztagailuak, esmerilak, leungailuak, zurgagailuak, ur-ponpak edo are organoentzako soplanteak izan ziren enpresa honek eraikitako aparailuen eskaintza zabala; hasieran *Soli* izenarekin merkaturatu ziren, baina gero *Construcciones Electromagneticas Onena* izena hartu zuten. Enpresa, berriz, bai *Onena* izenez edo bai *José María Lasa* izenez ere ezagutzen zuten.

Aurreko hori hala izanik ere, elektrizitatea ekoizteko lehendik egin da zeuden ur-jauziak mantentzeko eta konpontzeko premiei erantzuten jarraitu zuen Jose Mari Lasak, esaterako, Andres Telleriaren *Cerámica Zelaikoa* enpresaren ur-jauzia, Makinetxen, Beasainen, edo *Ormaiztegiko Bainuetxearena* eta errotena, edota Amezketako Sagastumekoa nahiz Asteasukoa. Aurreko mendeko hogeiko hamarraldian Jose Mari Lasak *Electra Troy de Olaizola y Cía.* enpresaren ekoizpen elektrikorako ur-jauziaren instalazioa burutu zuen, Mutiloan.

Jose Mari Lasak organoetarako soplanteak ekoizteari ekin zion 1931n. Garai hartan, Azpeitiko *Eleizagaray* organo-egilea Ormaiztegiko San Andres parrokiako lehen organoaren



160

instalazioa egiten ari zen, eta *Meidinger* marka suitzarreko soplante bat instalatzeko asmoa zuen. Jose Mari jakin zuenean, erronka jo zion instalatzaileari proiektatutako hura baino soplante hobea eraiki ziezaion. Esan bezala egin zuen, eta hala, soplante isilago bat egin zuen. Gero, horrelako aparailu asko ekoitzi zuen, Suitzako markekin lehian. Soplante hori kojine-teen gainean muntatuko zuen, errodamenduen gainean izan ordez.

Gerrak ondorio larriak izan zuten *Onena* enpresako plantilan. Tailerra ia langilerik gabe geratu zen, batzuek ihes egin zuten eta beste batzuk preso hartu zituzten, eta enpresa militarren esku geratu zen; horri esker langile batzuek bertan jarraitu ahal izan zuten, soldadu joan beharrik izan gabe. Eten gabe jarraitu zuen ekoizpenak, baina horretarako plantila berregin beharra izan zuten, lehen aldiz emakumeei sarrera emanaz (bobinaketa-tailerra eta txapak prentsan trokelatzea). Dominica Plazaola Landeta, Josefa Maria Ariztimuño Azpeitia, Julita Lasa Eguren, Koro Garmendia eta Bittori Sagarna Azkona izan ziren lehenak sartzen, eta gero etorri ziren Anttoni Murua Rezusta eta beste batzuk. Garaitu horretan hasi zen tailerrean lanean Jose Ignacio Lasa, oraindik mutiko

abonándose éstas semanalmente, conforme a los días trabajados (seis días a la semana, ocho horas al día). No disfrutaban vacaciones, ni pagas extras. Según testimonio de María Ariztimuño un trabajador medio ganaba 7,50 pesetas/día, mientras que un oficial alcanzaba las 8,50 pesetas/día.

En estos difíciles tiempos de contienda, José Mari Lasa recibió ofertas de compra para su empresa de Agustín Comadrán propietario de *Motores Pact* de Sabadell, así como del grupo de industriales valencianos *Devis*, que nunca aceptó. También, Jesús San Martín de *Almacén de Maquinaria* de Bilbo, le propuso trasladar el taller allí, oferta que también rechazó.

Tras la Guerra Civil la mayoría de los trabajadores de *Onena* regresaron a sus puestos de trabajo. También se incorporaron trabajadores desterrados de sus respectivas poblaciones, alcanzando en la década de los cuarenta la plantilla a sesenta empleados, aproximadamente.

La posguerra trajo consigo los conocidos problemas de abastecimiento de combustible, energía y materiales. Así, la principal empresa suministradora de energía, *Hidroeléctrica Ibérica*, priorizó el sumi-

nistro a las grandes empresas (*Renfe*, etcétera) frente a las pequeñas industrias, que hubieron de ingeniárselas por su cuenta. Los sistemas de turbina-dinamo hubieron de sustituirse por el de alternador alimentado por gasógeno. También el taller de José Mari Lasa debió resolver por este sistema las restricciones de energía. En este tiempo se desarrollaron los alternadores *Onena* que adquirieron gran difusión. Un exponente de este tipo de instalaciones fue el de Clemente Lasa, de Zaldibia. Los primeros alternadores se obtuvieron recuperando dinamos de segunda mano. Tras desmontar la dinamo se rebobinaba el inducido con un bobinado trifásico, con neutro, de cuatro polos. De esta manera, se creaba un alternador de mil quinientas revoluciones. Los alternadores de segunda generación contaban con eje polar de acero fundido, posteriormente se fabricarían de chapa magnética.

En 1942, concretamente, el 9 de diciembre, se quemó el pabellón industrial y seguidamente se procedió a su reconstrucción. Poco antes, en 1940, los trabajadores de *Onena* José y Jesús Larrañaga, junto con Ramón Ormazabal, que ya había abandonado la empresa algunos años antes, a quienes se uniría Miguel San Julián, constituyeron en Beasain *LSO*, con un proyecto industrial que incidía directamente en el campo de actuación comercial de *Onena*.

A lo largo de la década de los cuarenta, la empresa se expandió tanto en Euskal Herria como en el Estado, aunque según nos detalla Arantxaxu Garmendia, no producía beneficios. A estas alturas ya se habían incorporado los hijos más jóvenes de José Mari, Miguel y Arantxa, ésta última apoyando a Carmen en las labores administrativas. Por otro lado, en el taller se tenían perfectamente delimitadas las secciones: montaje, con Xanti Intxausti al frente, electricidad y alternadores, regida por Alejandro Gerra, y mecánica, atendida por Bixente Mu-

161





bat zela, bere anaia zaharrena Jose Ramon soldadu joan zen une berean

Langileen soldatei dagokienez, ez zegoen alderik sexu desberdineko langileen artean. Lan bera, soldata bera, nahiz emakumeei agintzen zizkieten lanak mugatuagoak izan. Ordainsari-aldeak oso txikiak ziren, eta astero jasotzen zuten ordaina, lan egindako egunen arabera (sei egun astean, zortzi ordu egunean). Ez zuten oporrik eta ez aparteko saririk ere. Maria Arizti-muñoren testigantzaren arabera, langile arrunt batek 7,50 pezeta irabazten zituen egunean, eta aldiz, ofizial batek 8,50 pezeta irabazten zituen egunean.

Gerra-garai zail hauetan, Jose Mari Lasak bere enpresa erosteko eskaintzak jaso zituen Sabadellgo *Motores Pact* enpresaren jabe Agustin Comadránen partetik, baita Valentziako *Devis* industriari multzoaren partetik ere, baina ez zuen inoiz halakorik onartu. Bilboko *Almacén de Maquinaria* enpresako Jesus San Martínek ere proposatu zion tailerra bertara aldatzea, baina eskaintza hori ere baztertu egin zuen.

Gerra Zibilaren ondoren, *Onena* enpresako langile gehienak beren lanpostuetara itzuli ziren. Beren herrietatik erbesteratutako langileak ere hasi ziren lanean, eta berrogeiko hamarraldian hirurogei langile inguru izatera iritsi ziren.

Gerraostean erregaiz, energia eta materialez hornitzeko arazoak izan ziren, ezaguna den moduan. Hala, energia banatzen zuen enpresa nagusiak, *Hidroeléctrica Ibérica* izenekoak, lehentasuna eman zion enpresa handiei hornitzeari (*Renfe* eta abar), industria txikien kaltetan, eta ondorioz, beren kasa moldatu behar izan zuten. Turbina-dinamo sistemen ordez gasogenoz elikatutako alternadoreak jarri behar izan zituzten. Jose Mari Lasaren tailerrak ere sistema honen bidez konpondu behar izan zituen energia-murrizpenak. Garaitu horretan garatu ziren *Onena* alternadoreak, eta zabalkunde handia erdietsi zuten.

Honelako instalazioen adibide bat Zaldibiako Clemente Lasarena izan zen. Bigarren eskuko dinamoak berreskuratuz lortu zituzten lehen alternadoreak. Dinamoak desmuntatu ondoren, haria birbobinatzen zuten lau poloko bobinaketa trifasiko batean, neutroarekin. Era horretan, mila eta bostehun birako alternadore bat erdiesten zuten. Bigarren belaunaldiko alternadoreek altzairu urtuzko ardatz polar bat zuten, eta gero egingo zituzten txapa magnetikozkoak.

1942an, hain zuzen ere abenduaren 9an, industria-pabiloiak su hartu zuen, baina berehala berreraiki zuten. Lehentxeago, ordea, 1940an, Jose eta Jesus Larrañaga *Onenako* langileek, Ramon Ormazabalekin batera –urte batzuk lehenago utzi zuen enpresa–, Miguel San Julián gehituko zitzaielarik, *LSO* enpresa sortu zuten Beasainen, *Onenaren* merkataritza-jardueraren eremuan zuzenean eragina zuen industria-proiektu bat zeukatela.

Berrogeiko hamarraldian zehar, Euskal Herrian nahiz Estatuan zabaldu zen enpresa hori, baina Arantxaxu Garmendiak zehaztu digun moduan, ez zuen etekinik ematen. Garai hartarako Jose Mariren seme-alaba gazteenak, Miguel eta Arantxa, hasiak ziren lanean, azken hori Carmenen administrazio-lanetan laguntzen. Beste alde batetik, tailerrean ezin hobeto mugatuta zituzten

162





163

jika. La responsabilidad máxima del bobinado recaía en José Mari Lasa, mientras que su hijo José Ramón supervisaba las secciones de mecánica y montaje.

Ignacio Garmendia Insausti (Lazkao, 1916-Ormaiztegi, 2007) en 1946, tras su matrimonio con Carmen Lasa, empezó a colaborar con ésta en los trabajos de oficina, hasta que en 1947 abandonó CAF para incorporarse a la empresa familiar. En esta época, los principales clientes de *Onena* fueron *Herramienta Industrial* con sucursales en Valladolid, León y Salamanca; *Abelenda y Pérez de Vigo*; así como *Maquinaria y Herramientas Rico* y *Gumersindo García*. También en esta época se creó la figura de representante de la empresa, que recayó en Miguel Frías Sasieta, quien abrió el mercado de Cataluña.

En 1952 abandonaron *Onena* Alejandro, Marcial y Jesús Gerra para establecerse por cuenta propia en Beasain, dedicándose a la fabricación de motocultores y reparación de motores eléctricos. La salida de los hermanos Gerra coincidió con la circunstancia de que ese año (1952) los trabajadores de *JML* se vieron agraciados con la lotería, cuyas participaciones les había obsequiado José Mari Lasa.

El incremento de volumen de negocio generó la necesidad de mejorar el espacio productivo, lo que provocó la decisión de construir un nuevo pabellón industrial. A tal efecto, el 13 de abril de 1944 *Onena* adquirió la parcela denominada Zibur Atzea de cuatro mil metros cuadrados<sup>81</sup>, donde se construyó en 1952 un pabellón de 861 m<sup>2</sup> de planta, con una entreplanta de 287 m<sup>2</sup>, destinada a oficinas, según proyecto de Ramón Urdangarin<sup>82</sup>.

A pesar de la buena marcha de la empresa, en 1955 a causa de las desavenencias entre los distintos miembros de la familia, los hermanos José Ramón, Miguel y Carmen y el marido de ésta, Ignacio Garmendia, abandonaron *Onena*, para constituir la empresa *Construcciones Electromecánicas Letag, Lasa Hermanos y Garmendia, S.R.C.*, en el mismo Ormaiztegi. La salida de Ignacio Garmendia, y Carmen, dejó a *Onena* con la sección de administración desmembrada. Continuaron al frente de la empresa, además del propio José Mari, sus hijos José Ignacio y Juanita.

Otra iniciativa empresarial surgida desde *Onena* fue *Construcciones Electromecánicas Bizkor*, creada por Felipe Agirrezabala Larreta (Amezketta, 1920-Tolosa, 2010) junto con Fermín Arretxea. El primero fue empleado de José Mari Lasa, donde recaló a través de un amigo de éste, Sagastume del caserío Olaa de Amezketta, caserío donde Lasa había intervenido en la instalación de la central eléctrica.

Felipe Agirrezabala, tras pasar cinco años en el frente y cuatro más de pastor, a los veintisiete años se incorporó a *Onena*, donde permaneció hasta la creación de su propia empresa.

A mediados de la década de los años cincuenta surgió *Bizkor*, empresa dedicada a la construcción y reparación de máquinas eléctricas (pulidoras y esmeriladoras). Esta empresa se localizó en los bajos

sailak: muntaketa, Xanti Intxausti buru zutela; elektrizitatea eta alternadoreak, Alejandro Gerrak gidatuta, eta mekanika, Bixente Mujikaren ardurapean. Bobinaketaren ardura gorena Jose Mari Lasarena zen, eta bere seme Jose Ramonek gainbegiratzeko zituen mekanikako eta muntaketako sailak.

Ignacio Garmendia Insausti (Lazkao, 1916-Ormaiztegi, 2007), 1946. urtean Carmen Lasarekin ezkondu ondoren, hari laguntzen hasi zen bulegoko lanean, baina 1947. urtean CAF utzi eta familiaren enpresan hasi zen lanean. Garai hartan, *Onenaren* bezero nagusiak hauek ziren: *Herramienta Industrial*, Valladoliden, Leonen eta Salamancan sukurtsalak zituela; Vigoko *Abelenda y Pérez*; baita *Maquinaria y Herramientas Rico y Gumersindo García*. Garaitu horretan, halaber, enpresaren ordezkariaren figura sortu zuten, eta Miguel Frías Sasietak bete zuen kargu hori, Kataluniako merkatura ere zabalduz.

1952an Alejandro, Marcial eta Jesus Gerrak utzi egin zuten *Onena* enpresa Beasainen beren kontura jartzeko, eta motokultoreak ekoizten eta motor elektrikoak konpontzen hasi ziren. Gerra anaiak ateratzearekin batera, urte horretan (1952) *JML*ko langileei loteriaren saria egokitu zitzaizkien, Jose Mari Lasak loteriako zenbait partaidetza langileen artean banatu ondoren.

Negozio-bolumena handitzeak ekoizpen-eremua hobetu beharra eragin zuen, eta horrenbestez, industria-pabiloi berri bat eraikitzea erabaki zuten. Horri begira, 1944ko apirilaren 13an, *Onena* enpresak lau mila metro koadroko Zibur Atzea izeneko lur-zatia eskuratu zuen<sup>81</sup>, eta bertan, 1952an, solairuan 861 m<sup>2</sup> eta solairuardean 287 m<sup>2</sup> zituen pabiloi bat eraiki zuen, bulegoetarako xedatua, Ramon Urdangariaren proiektuaren arabera<sup>82</sup>.

Enpresa oso bide onetik abiatua zen arren, 1955ean familiako kideen arteko desadostasunen ondorioz, Jose Ramon, Miguel eta Carmen anai-arrebek eta azken horren senarrak,



164

Ignacio Garmendiak, utzi egin zuten *Onena*, eta *Construcciones Electromecánicas Letag*, *Lasa Hermanos y Garmendia, S.R.C.* enpresa osatu zuten, Ormaiztegin bertan. Ignacio Garmendiak eta Carmenek *Onena* utzi zutenean, bertako administrazio saila arretarik gabe geratu zen. Enpresaren gidaritzan, Jose Mari eta haren seme-alaba Jose Ignacio eta Juanitak jarraitu zuten.

*Onena* enpresatik sortutako beste enpresa-ekimen bat *Construcciones Electromecánicas Bizkor* izan zen, Felipe Agirrezabala Larretak (Amezketako Olas baserriko Sagastume, 1920-Tolosa, 2010) Fermin Arretxearekin batera sortua. Lehenengo hori Jose Mari Lasaren langile izan zen, eta haren lagun bati esker hasi zen bertan lanean; Amezketako Olas baserriko Sagastume zen lagun hori, eta haren baserrian zentral elektrikoak instalatzen parte hartu zuen.

Felipe Agirrezabalak, gerran bost urte eta artzai bezala beste lau urte egin ondoren, hogeita zazpi urte zituela *Onena* enpresan hasi zen lanean, bere enpresa propioa sortu zuen arte.

Berrogeita hamarreko hamarraldiaren erdialdera sortu zen *Bizkor*, makina elektrikoak eraikitzea eta

165  
Felipe Agirrezabala Larreta

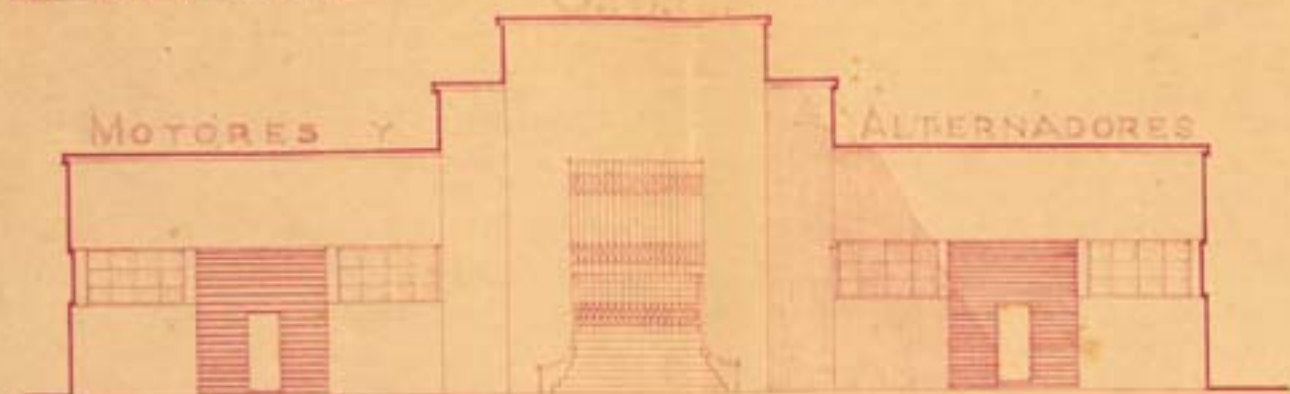


Edificio industrial que proyecta construir

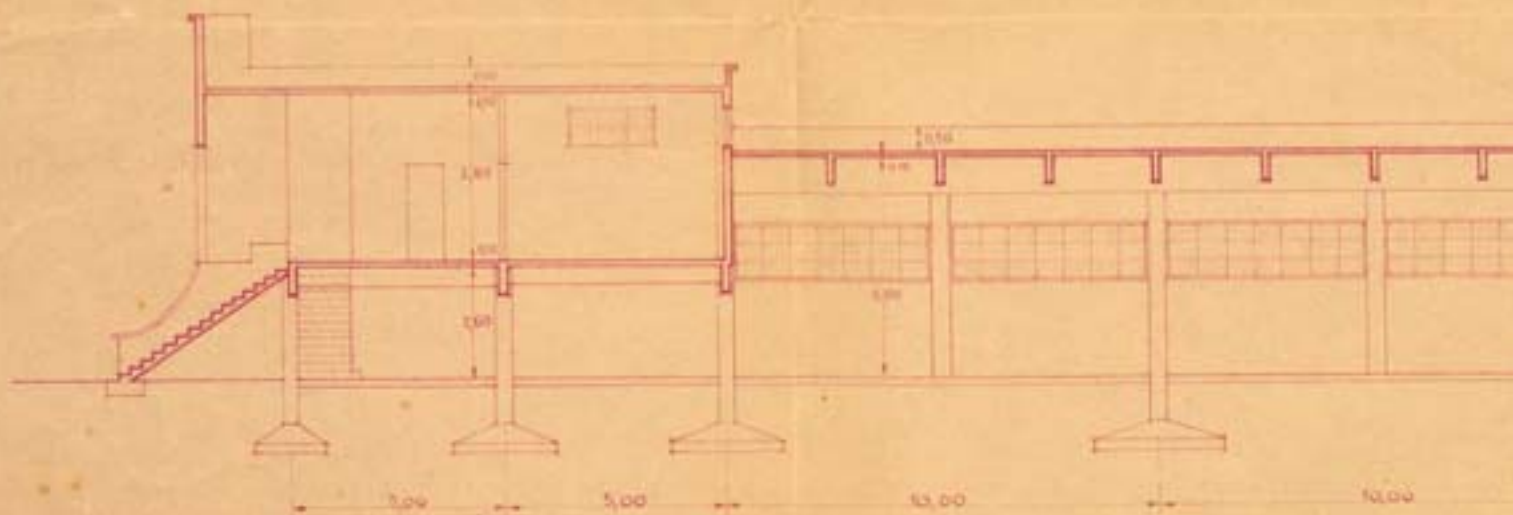
D. José Lasa en Ormaiztegui

ESCALA 1:100

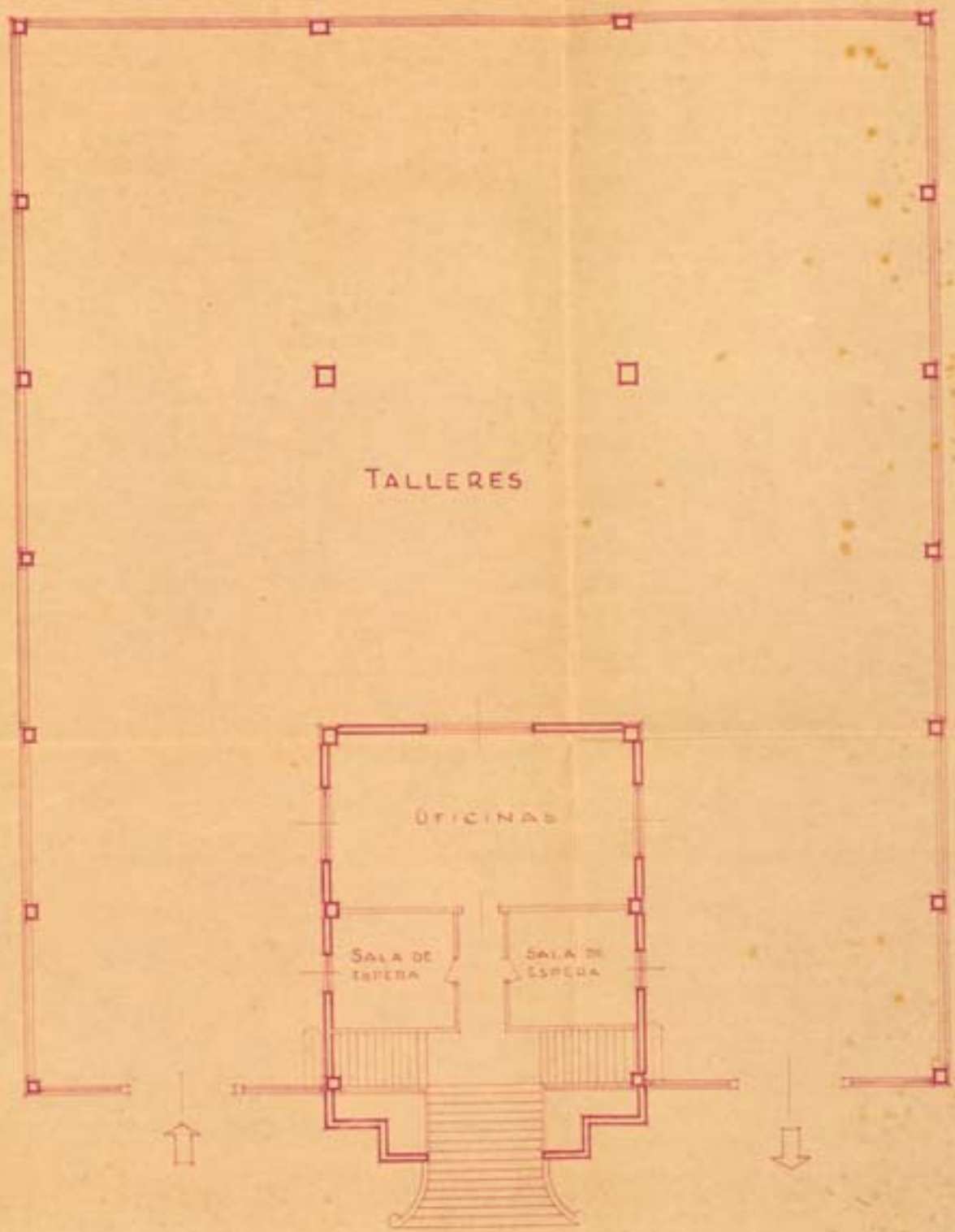
FACHADA PRINCIPAL



SECCION



PLANTA



*Desenho de la Planta de 1900  
El Ingeniero Arquitecto  
Juan Martín*



167  
Jose Ignacio Lasa Eguren



168  
Juanita Lasa Eguren

de la casa Jauregi o Antonene y ocupó únicamente a los socios: Felipe Agirrezabala se encargó de la producción, en tanto que Arretxea asumió las funciones de gestión y comercialización. Su vida fue breve, ya que las desavenencias entre los socios y los efectos de la crisis provocaron su cierre a inicios de la década de los años sesenta.

En 1962, José Ramón abandonó *Letag* y volvió a la empresa familiar, continuando en la misma hasta su marcha definitiva en 1968, para iniciar su andadura particular, constituyendo su propia empresa, *CEG*, que abordaremos más adelante. Durante estos años José Ignacio, y como consecuencia de los desacuerdos surgidos en el seno de la familia, trabajó en *Peydesa*, volviendo a *Onena* tras una década de ausencia en la empresa familiar.

La empresa de José Mari Lasa adquirió forma societaria por vez primera el 5 de octubre de 1974, bajo la denominación *J.M. Lasa e Hijos, S.A.*, con un capital social de cuatro millones de pesetas<sup>83</sup>. En el accionariado participó únicamente la familia (doscientas cuarenta acciones José Mari Lasa y esposa y ciento sesenta acciones divididas en partes iguales entre los ocho hijos del matrimonio).

José Mari Lasa Irizar falleció el 23 de mayo de 1975 y el 4 de enero de 1978, mediante escritura de cambio de denominación social y aumento de capital, la empresa adquirió la denominación *José María Lasa e Hijos,*

*S.A.* ampliando su capital hasta dieciséis millones de pesetas. (mil doscientas acciones suscritas, ochocientas diez y seis por Melchora Eguren y el resto, por sus ocho hijos por iguales partes)<sup>84</sup>. En esta ocasión, se nombraron apoderados a José Ignacio y Juanita, quedando el Consejo de Administración así configurado: presidenta, Melchora Eguren Aiesta; secretaria, Juanita Lasa Eguren; vocales, José Ignacio, M<sup>a</sup> Aranzazu y Begoña Lasa Eguren.

Arantxaxu Garmendia nos informa de la situación de crisis en que se instaló el sector del motor eléctrico en la década de los ochenta, como consecuencia de la negativa incidencia de la mano de obra barata del mercado asiático. Esto unido a una falta de apoyo decidido por parte de la administración, provocó la desaparición de empresas pequeñas en este sector. En 1983 la empresa contaba con una plantilla de cuarenta trabajadores y las desavenencias familiares no ayudaron a remontar la situación de crisis. La empresa cerró sus puertas en 1986, a la sazón contaba con una plantilla de veintidós trabajadores.

José Mari Lasa inició su andadura en 1916 y durante setenta años de vida esta empresa fue referencia y escuela de numerosos emprendedores que con desigual fortuna y resultado constituyeron nuevas industrias de construcción de máquinas y motores eléctricos, siendo exponente de este fenómeno un nutrido grupo de iniciativas que seguidamente se referirán. ■



konpontzea helburu zuela (leungailuak eta esmerilagailuak). Enpresa hau Jauregi edo Antonene etxearen behealdean kokatu zen eta bazkideak bakarrik aritu ziren lanean: Felipe Agirrezabala arduratu zen ekoizpenaz, eta Arretxeak hartu zituen kudeaketa eta merkaturaketaren ardurak. Bizitza laburra izan zuen, bazkideen arteko desadostasunek eta krisiaren ondorioek ixtera bultzatu baitzuten hirurogeiko hamarraldiaren hasieran.

1962an, Jose Ramonek bertan behera utzi zuen *Letag* eta familiaren enpresara itzuli zen, eta hantxe jarraitu zuen 1968an behin betiko utzi zuen arte, bere ibilbide partikularrari ekiteko, eta hala, bere enpresa propioa sortu zuen, *CEG*, aurrerago aztertuko duguna. Urte horietan, Jose Ignaciok, familiaren barruan sortutako desadostasunen ondorioz, *Peydesan* lan egin zuen, baina familiaren enpresatik alde eginda hamar urte egin ondoren, berriro itzuli zen *Onenara*.

Jose Mari Lasaren enpresa lehen aldiz 1974ko urriaren 5ean eratu zen sozietate gisa, *J.M. Lasa e Hijos, S.A.* izenarekin eta lau milioi pezetako kapital sozialarekin<sup>83</sup>. Akziodunen artean familiako kideak bakarrik zeuden (berrehun eta berrogei akzio Jose Mari Lasak eta haren emazteak, eta ehun eta hirurogei akzio, zati berdinetan banatuak, senar-emazteen zortzi seme-alaben artean).

Jose Mari Lasa Irizar 1975eko maiatzaren 23an hil zen, eta 1978ko urtarrilaren 4an, sozietatearen izena aldatzeko eta kapitala handitzeko es-

kritura baten bitartez, enpresak *José María Lasa e Hijos, S.A.* izena hartu zuen, eta bere kapitala hamasei milioi pezeta arte handitu zuen (mila eta berrehun akzio harpidetuak, zortziehun eta hamasei Melchora Egurennek, eta gainerakoak, zortzi seme-alabek, zati berdinetan)<sup>84</sup>. Kasu honetan, Jose Ignacio eta Juanita izendatu zituzten ahalordedun, eta Administrazio Kontseilua honela osatua geratu zen: lehendakari, Melchora Eguren Aiesta; idazkari, Juanita Lasa Eguren; bokal, Jose Ignacio, M<sup>a</sup> Aranzazu eta Begoña Lasa Eguren.

Arantxaxu Garmendiak jakinarazi digu nolako krisi-egoera jasan zuen motor elektrikoaren sektoreak laurogeiko hamarraldian, Asiako merkatuan esku-lan merkeak izan zuen eragin kaltegarriaren ondorioz. Horrek guztiak bultzaturik, eta Administrazioak babes sendorik emateko borondaterik ere agertu ez zuenez, desagertu egin ziren sektore honetako hainbat enpresa txiki. 1983an enpresa berrogei langilez osatua zegoen, eta familiarterako desadostasunek ez zuten lagundu krisi-egoera hura gainditzeko. Enpresak 1986an itxi zituen ateak, hogeita bi langilek osatutako plantila bat zuen garaian.

Jose Mari Lasak 1916. urtean ekin zion bere ibilbideari eta hirurogeita hamar urtetan enpresa hau erreferentzia izan zen, baita eskola bat ere, makina eta motor elektrikoak eraikitzeko industria berriak arrakasta gehiago edo gutxiagorekin eratu zituzten ekintzaile ugariarentzat, eta jarraian aipatuko diren ekimenen multzoa dugu fenomeno horren erakusgarriarik onena. ■



169



170  
1952an eraikitako pabiloiak,  
Zumarralde kalean  
Pabellones construidos en 1952,  
en Zumarralde kalea



171  
Luis Larrañaga

172  
Jose Larrañaga

173  
Jesus Larrañaga

#### 2.4.2.2 INDAR

Según nos informa Pilar Ormazabal Erauskin, su hermano Ramón (Gabiria, 1917-Donostia, 1991) con apenas once o doce años empezó a trabajar en la clínica del *Perpetuo Socorro* del Dr. Lereboure, de Ategorrieta, en la capital donostiarra. Allí coincidió con José Mari Lasa, con ocasión de un internamiento de éste para una intervención quirúrgica, quien le ofreció trabajar en su empresa. Aceptando la propuesta, a inicios de la década de los años treinta, Ramón Ormazabal empezó a trabajar en *Okena*, donde permaneció por espacio de tres o cuatro años, pasando poco antes del inicio de la Guerra Civil española a la *Compañía del Tranvía Eléctrico de San Sebastián a Tolosa (TSST)*. Estallada la Guerra Civil, Ramón fue destinado a Gasteiz, de donde fue reclamado para la empresa *TSST*, donde permaneció hasta el año 1940.

Ese mismo año Ramón Ormazabal junto con los hermanos José (Lazkao, 1905-Donostia, 1978) y Jesús Larrañaga Mujika (Lazkao, 1912-Donostia, 1998), a los que se sumó Miguel San Julián constituyeron la empresa *LSO* (acrónimo formado con las iniciales de los apellidos de los socios) en Beasain. Los hermanos Larrañaga Mujika procedían también de *Okena*. Poco más tarde se incorporaría Francisco Ormazabal Erauskin (Gabiria, 1919-Donostia, 2004), hermano de Ramón. En primer lugar, se establecieron en un local de pequeñas dimensiones, situado en Nafarroa etorbidea de Beasain, frente al *Garaje Moderno*, precisamente donde iniciara su andadura el propio Pablo Irizar. Pilar Ormazabal Erauskin nos informa que para montar este primer taller adquirieron herramienta, útiles y maquinaria en Bilbo, de una empresa que había cerrado, con una inversión de sesenta mil pesetas. Tras equipar convenientemente el taller vendieron los excedentes de herramientas y útiles, por valor superior a la inversión inicial.

Miguel San Julián pronto abandonó *LSO*, sustituyéndole Luis Larrañaga Mujika (Lazkao, 1903-Donostia, 1993), quedando la sociedad, por tanto, constituida por los hermanos Larrañaga y Ormazabal.

*LSO* dio inicio a su andadura con la construcción de motores eléctricos trifásicos de  $\frac{1}{4}$  CV para, principalmente, esmeriladoras y soplantes de quemadores. A pesar de las grandes dificultades que hubo de arrostrar por falta de materiales, especialmente cobre y chapa magnética, a los seis meses dieron inicio a la fabricación de motores de superior potencia, para más tarde acometer la de alternadores, motores de corriente continua, etcétera<sup>85</sup>. Ignacio Iparragirre Iparragirre, Agapito Zufiaurre Odriozola y Juanito Erguin, junto con Iñaki Etxeberria Alzelai fueron los primeros operarios con que contó *LSO*.

Pronto debió resultar insuficiente el local arrendado por esta sociedad, ya que en 1942<sup>86</sup> obtuvieron licencia para construir un pabellón en terrenos adquiridos el año anterior, en el barrio de Igartza de Beasain, que posteriormente experimentaría constantes añadidos y ampliaciones, hasta configurar un complejo industrial relevante.

La carencia de recursos materiales fue solventada por una iniciativa y capacidad desbordantes y mucho tesón y sacrificio, que haciendo de la necesidad virtud llevaron a nuestros personajes a protagonizar episodios hoy difícilmente reproducibles. Según nos cuenta José Felipe Aldasoro Imaz, Ramón Ormazabal vendió los primeros motores en Bilbo, pero para ello cargaba con los motores en la parrilla de su bicicleta, con la que se desplazaba en tren hasta Bilbo.

El 19 de octubre de 1948 los hermanos Luis, José y Jesús Larrañaga junto con Ramón y Francisco Ormazabal constituyeron la firma *Larrañaga, Ormazabal y Cía, S.R.C.*, estableciendo que podría usarse como aditamento de la expresada razón so-



### 2.4.2.2 INDAR

Pilar Ormazabal Erauskinek azaltzen digun moduan, bere anaia Ramon (Gabiria, 1917-Donostia, 1991), ha- maika edo hamabi urte besterik ez zi- tuela, Leremboure medikuaren Atego- rrietako *Perpetuo Socorro* erietxean hasi zen lanean, Donostian. Han, Jose Mari Lasarekin topo egin zuen, hura ebakuntza kirurgiko baterako ospita- leratuta egon zen bitartean, eta bere enpresan lan egiteko eskaintza luzatu zion. Proposamena onartu ondoren, hogeita hamarreko hamarraldiaren hasieran, Ramon Ormazabal *Onena* enpresan hasi zen lanean, eta hiruzpa- lau urtez aritu zen, baina Espainiako Gerra Zibila hasi baino lehentxeago, *Compañía del Tranvía Eléctrico de San Sebastián a Tolosa (TSST)* enpre- san hasi zen lanean. Gerra Zibila leher- tu ondoren, Ramon Gasteizera bidali zuten, eta han *TSST* enpresarentzat lan egitera deitu zuten berriro, eta ber- tan iraun zuen 1940 arte.

Urte horretan bertan, Ramon Or- mazabalek, Jose (Lazkao, 1905-Do- nostia, 1978) eta Jesus Larrañaga Mujika (Lazkao, 1912-Donostia, 1998) anaiekin batera, geroago Miguel San Julián ere gehitu zitzaielarik, *LSO* ize- neko enpresa sortu zuten (bazkideen abizenen lehen letrekin osatutako la- burdura) Beasainen. Larrañaga Mujika anaiak ere *Onena* enpresatik zetozen. Handik pixka batera batuko zitzaien Francisco Ormazabal Erauskin (Gabi- ria, 1919-Donostia, 2004), Ramonen anaia. Lehenik, neurri txikiko lokal ba- tean hasi ziren, Beasaingo Nafarroa etorbidean, *Garaje Modernoren* au- rrean, Pablo Irizarrek bere ibilbideari ekin zion tokian bertan. Pilar Ormaza- bal Erauskinek azaldu digu, lehen tai-

ler hori jarri ahal izateko, Bilbon erosi zituztela erremintak, lanabesak eta makinak, itxi berri zuen enpresa ba- tean, hirurogei mila pezetako inbertsio batez. Tailerra behar bezala hornitu ondoren, soberan zituzten erremintak eta lanabesak saldu zituzten, hasierako inbertsioa baino balio handiagoan.

Miguel San Juliánek laster utzi zuen *LSO*, eta haren ordeztan, Luis Larra- ñaga Mujika (Lazkao, 1903-Donostia, 1993) hasi zen, eta ondorioz, Larraña- ga anaiak eta Ormazabal anaiak izan- go ziren jabeak aurrerantzean.

*LSO* enpresak, hasieran, ¼ ZPko motor elektriko trifasikoak erai- kitzen zituen, batez ere esme- rilagailuentzat eta erregailuen soplanteentzat. Material ezaga- tik, baina batez ere kobrerik eta txapa magnetikorik ez edukitzeaga- tik, zailtasun handiak gainditu behar izan bazituen ere, hasi eta sei hila- betera potentzia handiagoko moto- rrak ekoizten hasi ziren, eta geroago, alternadoreak, korrante zuzeneko motorrak eta abar egiten hasi ziren<sup>85</sup>. Ignacio Iparragirre Iparragirre, Agapito Zufiaurre Odriozola eta Juanito Erguin izan ziren, Iñaki Etxeberria Alzelairekin batera, *LSO* enpresak izan zituen lehe- nengo langileak.

Sozietate honek alokatutako loka- la txiki geratuko zitzaien berehala, eta hala, 1942. urtean<sup>86</sup>, urtebete le- henago erositako lurretan pabiloi bat eraikitzeke baimena erdietsi zuten, Beasaingo Igartza auzoan, eta geroa- go, hainbat eranskin eta zabalkuntza gehitu zizkieten, industria-gune handi samar bat osatu zuten arte.

Baliabide materialen gabeziari au- rre egiteko, ekimen eta gaitasun apar-



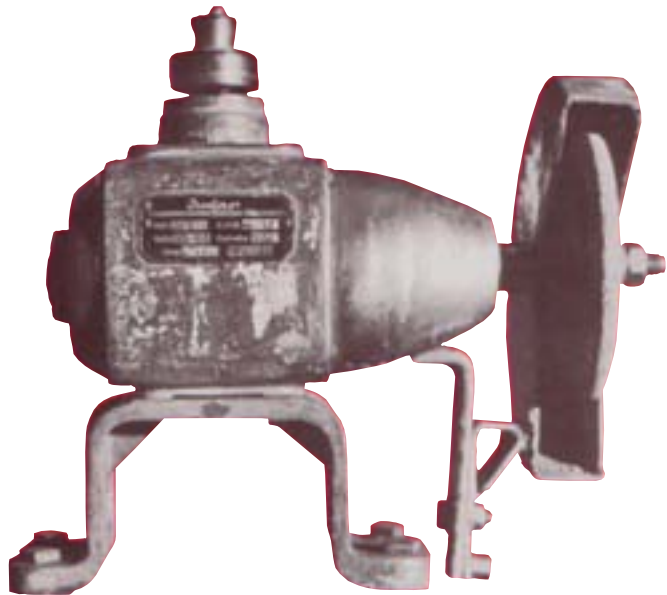
174  
Ramon Ormazabal



175  
Francisco Ormazabal

176  
Publizitatea, 1950  
Publicidad, 1950





177  
Indarren eginiko lehen motorra  
Primer motor fabricado por Indar

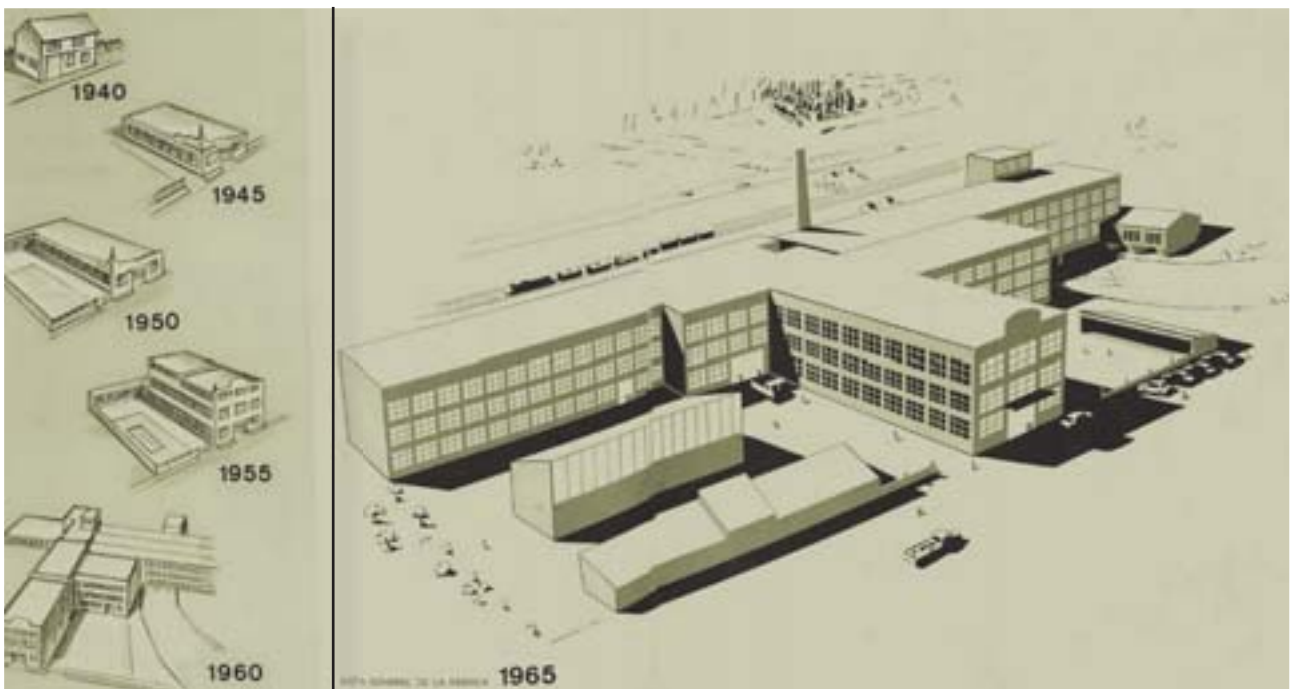
cial, el nombre comercial *Construcciones Electromecánicas Indar*. El objeto de esta compañía mercantil fue la *fabricación de motores y alternadores* y su capital social ascendió a la cantidad de un millón de pesetas.<sup>87</sup>

Txomin Garmendia Areso, trabajó en *Indar* durante años y recuerda los primeros tiempos de esta sociedad y la posterior evolución de la empresa.

*Primero empezaron a hacer pequeños motores, esmeriles... recogían*

*botes y con los botes hacían la chapa. El motor lleva una ranura y ésta la hacían manualmente, utilizando la lima y la sierra... Posteriormente iban a Bilbao, con los camiones de montaje y localizaban allí la chapa. Más adelante empezaron a hacer [máquinas] para cortar hierba. Recuerdo que Ramón trajo una máquina de Burdeos en autobús. Luego empezaron a hacer los elevadores, carretillas... y cuando se montó 'Indar' trajo planos para la fabricación de las grúas-puente... La*

178  
Indarren pabiloien garapena  
Evolución de los pabellones de Indar



tak erakutsi eta ahalegin eta sakrifizio ugari egin behar izan zituzten, eta beharrak bultzatuta, gure pertsonaia hauek gaur egun errepikaezinak izango liritekeen pasarteetan protagonista bilakatu ziren. Jose Felipe Aldasoro Imazek kontatzen digunez, Ramon Ormazabalek Bilbon saldu zituen lehen motorrak, baina horretarako, bere bizikletaren parrilan jarri eta harekin joaten zen trenez Bilboraino.

1948ko urriaren 19an, Luis, Jose eta Jesus Larrañaga anaiek, Ramon eta Francisco Ormazabalekin batera, *Larrañaga, Ormazabal y Cía, S.R.C.* enpresa eratu zuten, eta erabaki zuten aipatutako sozietate-izen horren eranskin modura erabil zitekeela *Construcciones Electromecánicas Indar* izen komertziala. Merkataritza-konpainia honen helburua *motorrak eta alternadoreak ekoiztea* izan zen eta bere kapital soziala milioi bat pezetara iritsi zen.<sup>87</sup>

Txomin Garmendia Areso *Indar* fabrikari aritu zen urte askoan, eta go-goan ditu sozietatearen lehenengo garai haiek eta enpresak gerora izan zuen bilakaera.

*Lehenik motor txikiak, esmerilak... egiten hasi ziren, poteak jasotzen zituzten eta poteekin txapa egiten zuten. Motorrak zirrikitu bat izaten du eta hori eskuz egiten zuten, lima eta zerra erabiliz horretarako. Gero Bilbora joaten ziren txaparen bila muntaketa-kamioiekin, eta bertan topatzen zuten txapa. Aurrerago, belarra mozteko makinak egiten hasi ziren. Oroitzen naiz Ramonek nola ekarri zuen makina bat Bordeletik autobusean. Gero jasogailuak, eskorgak... egiten hasi ziren, eta 'Indar' eratu zenean, garabi-zubiak egiteko planoak ekarri zituzten... 'Papelera de Sangüesak' egindako eskaera bati esker hasi zen benetan*

179  
*Indar, 1955*



evolución de la empresa comenzó prácticamente con un pedido que le hizo la 'Papelera de Sangüesa', que le encargó un montón de motores. Ramón consiguió el pedido y recuerdo que nos dieron una gratificación por ello. 'Papelera de Sangüesa' era entonces algo muy importante.

Entrevista realizada a Txomin Garmendia.

José Felipe Aldasoro, quien recuerda con precisión la fecha en que se incorporó a Indar (30 de junio de 1953), empezó trabajando como tornero, pasando más adelante a la oficina técnica y finalmente asumió

la dirección del taller de sumergibles, hasta su jubilación en enero de 1998. Éste nos explica el funcionamiento de esta fábrica, en la que los socios tenían perfectamente delimitados sus campos de actuación. Así, mientras los hermanos Luis y José Larrañaga asumieron la dirección de la fundición y sección de mecanizado respectivamente, su otro hermano, Jesús, asumió las responsabilidades de la oficina, hasta su salida de Indar hacia 1965. Por otro lado, Paco Ormazabal fue encargado de producción, al tiempo que su hermano Ramón actuó de director general, siendo además el responsable de las relaciones públicas.



180  
Iragarkia, 1948  
Publicidad, 1948

enpresa garatzen, motor kopuru handi bat egiteko eskatu baitzioten. Ramonek eskaera hura lortu zuen, eta gogoratzen naiz nola eman zituzten hobari bat hartatik. 'Papelera de Sangüesa' oso garrantzitsua zen garai hartan.

*Txomin Garmendiari egindako elkarrizketa.*

Jose Felipe Aldasoro –zehaztasunez oroitzen du *Indar* enpresan hasi zeneko eguna (1953ko ekainaren 30a)– tornulari gisa hasi zen lanean, eta geroago, bulego teknikoan sartu eta, azkenik, murgilgarrien tailerreko zuzendaritzaz arduratu zen, 1998ko urtarilean erretiroa hartu zuen arte. Berak azaldu zigun fabrika honen funtzionamendua, eta esaterako, bazkideek behar bezala mugatuta zituzten beren jarduera-eremuak. Hala, Luis eta Jose Larrañaga anaiek, hurrenez hurren, fundizioaren eta mekanizazio sailen zuzendaritza hartu zuten bitartean, haien beste anaiek, Jesusek, bulegoko ardura hartu zuen, 1965 urte inguruan *Indar* utzi zuen arte. Beste alde batetik, Paco Ormazabal ekoiz-

peneko arduradun izan zen, eta bere anaia Ramon, berriz, zuzendari nagusi izateaz gain, harreman publikoen arduradun izan zen.

Berrogeiko hamarraldiaren amaieran eta berrogeita hamarreko hamarraldi osoan enpresak izandako hazkundea ikusgarria izan zen oso, eta hala, motorraren munduko zenbait espezialitatetan nagusi izan zen, Estatuko industriaren eta nekazaritzaren era askotako premietara bideratuz, baina esportazioa ahaztu gabe, batez ere alternadoreena, arrantza-ontzientzako multzo elektrogenoak eta ekipo bereziak eraikitze<sup>88</sup>.

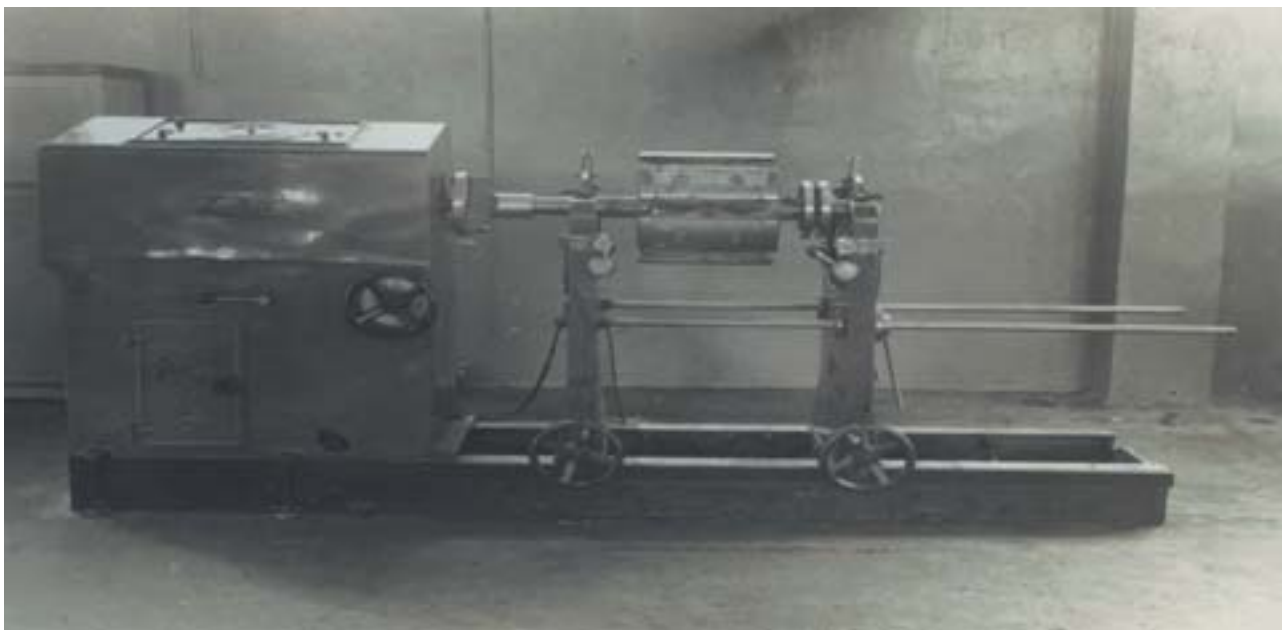
Jose Felipe Aldasorok adierazi digu 1955. urtean *Fajnor* marka austriarreko soldadura elektrikoko multzoak ekoizteko baimena erdietsi zutela. Era berean, Juan M<sup>º</sup> Apaolaza Oleak diosku, 1958az geroztik bere bizitza profesional guztia *Indar* fabrikan egin duela, 1955. urte inguruan elektrobomba murgilgarriak ekoizteko baimena erdietsi zutela, bai ur garbiatarako eta bai zikinatarako ere, *Emu* etxe



181  
Elektro-ponpa murgilgarrien multzoak. *EMU* lizentzia, 1 eta 200 ZP artekoa  
Grupos electro-bombas sumergibles. Licencia *EMU*, de 1 a 200 CV

182  
Bulego teknikoa  
Oficina técnica





183  
Orekagaitu dinamikoa  
Equilibradora dinámica

El crecimiento de la empresa, a finales de la década de los años cuarenta y durante toda la década de los años cincuenta fue espectacular, llegando a dominar diversas especialidades en el mundo del motor, orientándose hacia diversas necesidades de la industria y la agricultura estatales, sin olvidar la exportación, principalmente de alternadores, para la construcción de grupos electrógenos y equipos especiales para buques de pesca<sup>88</sup>.

José Felipe Aldasoro nos señala que el año 1955 obtuvieron autorización para producir grupos de soldadura eléctrica de la marca *Fajnor*, austríaca. Asimismo, Juan M<sup>a</sup> Apaolaza Olea, que desde 1958 ha desarrollado su vida profesional en *Indar*, nos relata que también hacia 1955 obtuvieron licencia para la fabricación de electrobombas sumergibles,

para aguas limpias y sucias, concedida por la firma alemana *Emu*, lo que constituyó un importante hito en la trayectoria de esta empresa.

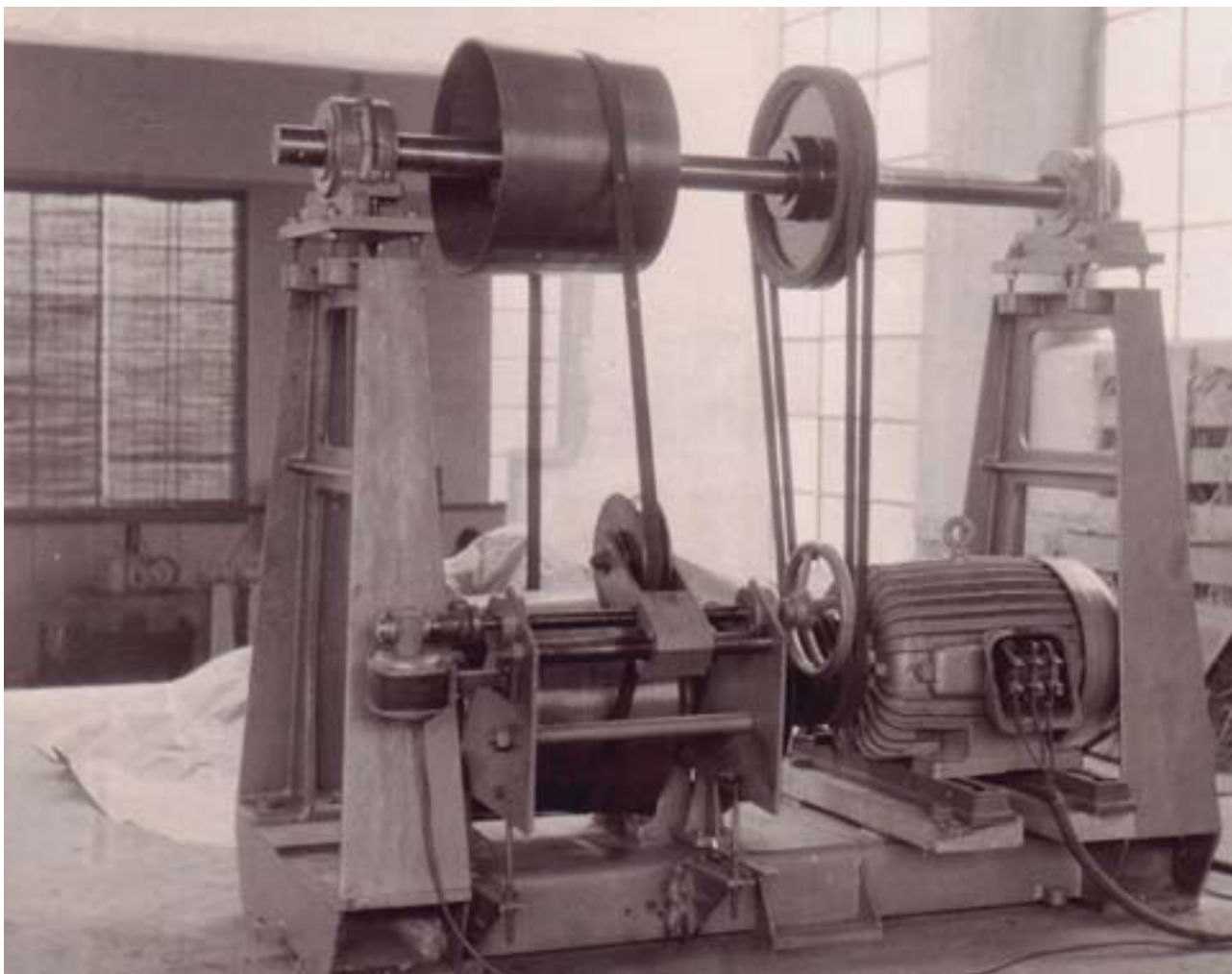
Sin embargo, *Indar* desarrolló numerosas patentes propias, como es el caso de la equilibradora dinámica, poleas de velocidad variable, embragues electro-mecánicos, etcétera, que se deben a Iñaki Etxeberria Alzelai; éste dio comienzo a su periplo profesional con tan sólo doce años, concretamente el 8 de mayo de 1940, según nos informa José Felipe Aldasoro, por lo que conoció el proyecto *Indar* desde sus inicios y considera que su aportación en el plano técnico y de diseño fue determinante en el devenir de la empresa.

*Indar* en este tiempo (1965)<sup>89</sup> estaba organizada en las siguientes secciones:

TABLA 16: SECCIONES *INDAR* 1965

Administración	Taller de mecanización	Taller de montaje
Taller de modelos	Taller de bobinado	Banco de pruebas
Laboratorio	Impregnación de barniz	Taller de pintura
Taller de troquelado	Equilibrado dinámico	Embalaje y expediciones

Elaboración propia a partir del catálogo 25 aniversario de *Indar* (1940 - 1965).



184  
Abiadura aldakorreko txirrika konikoak  
Poleas cónicas de velocidad variable

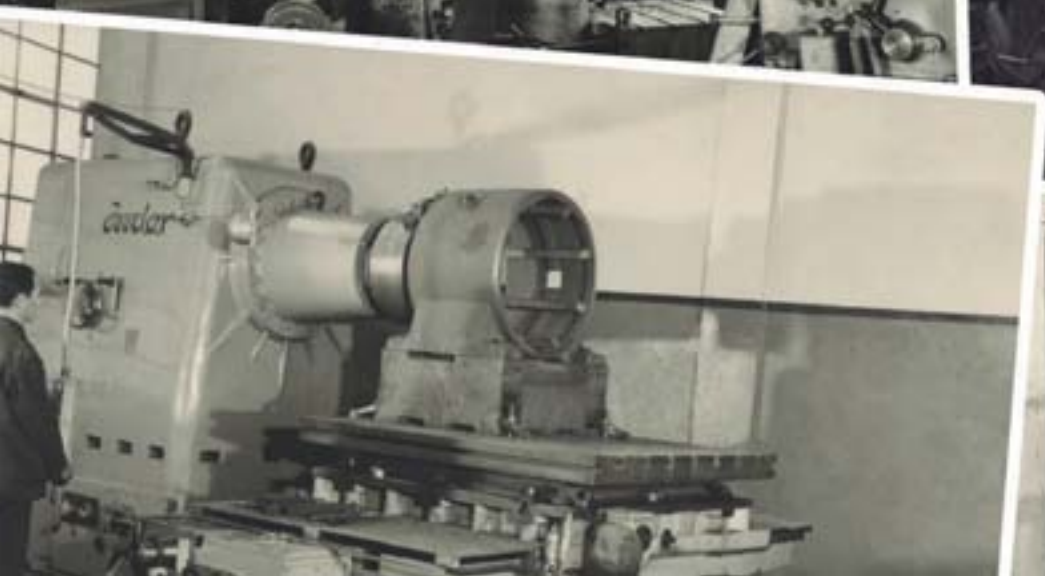
alemanak emanda, eta hori mugarri garrantzitsua izan zela enpresa honen ibilbidean.

Hala eta guztiz ere, *Indar* fabrikak patente propio ugari garatu zituen, hala nola orekagailu dinamikoa, abiadura aldakorreko txirrikak, enbrage elektro-mekanikoak eta abar, Iñaki Etxeberria Alzelairi zor zaizkionak; hamabi urte besterik ez zituela ekin zion bere ibilbide pro-

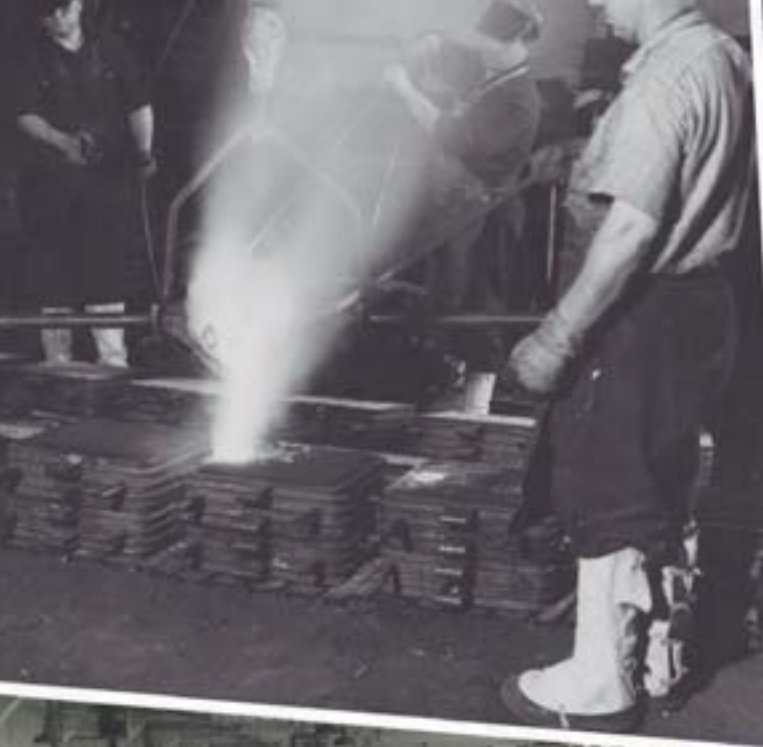
fesionalari, hain zuzen ere, 1940ko maiatzaren 8an, Jose Felipe Aldasorok kontaktzen duenez, eta beraz, hastan bertatik ezagutu zuen *Indar* proiektua, eta arlo teknikoan eta diseinu arloan izandako ekarpena enpresaren etorkizunean erabakigarria izan zela uste du.

*Indar*, garai hartan (1965)<sup>89</sup>, ondorengo sail hauetan antolatua zegoen:

16. TAULA: <i>INDAR</i> ENPRESAKO SAILAK 1965		
Administrazioa	Mekanizazio-tailerra	Muntaketa-tailerra
Modeloen tailerra	Bobinaketa-tailerra	Proba-bankua
Laborategia	Berniza ematea	Pintura-tailerra
Trokelatze-tailerra	Orekatze dinamikoa	Enbalajea eta bidalketak
Propio landutako taula, <i>Indarren</i> 25. urteurreneko katalogoa (1940 - 1965) abiapuntutzat hartuta.		







Siendo la oferta de productos amplia y variada, como queda patente en la siguiente relación:

TABLA 17: OFERTA DE PRODUCTOS DE <i>INDAR</i>		
Motores asíncronos trifásicos con rotor en doble arrollamiento y de anillos rozantes en distintas protecciones, formas y tensiones (construidos según normas de la C.E.I.), desde 0,5, a 1.000 CV de potencia	Generadores síncronos auto regulados, corriente alterna trifásica, desde 2 a 1.000 kVA de potencia.	Motores síncronos de corriente alterna, desde 25 a 1.000 CV.
Motores de velocidad variable, corriente alterna, tipo <i>Schrage</i> , desde 15 a 150 CV.	Generadores de corriente continua, desde 2 a 750 kW, tanto para la marina como para otros servicios.	Motores de corriente continua, características shunt y compound, desde 2 a 1.000 CV.
Grupos <i>Ward Leonard</i> , para accionamiento a velocidad variable, desde 10 a 1.000 V, para máquinas de papel, calandras, bobinadoras, etc.	Grupos <i>Ward Leonard</i> , especiales para ascensores, montacargas y demás usos industriales, desde 10 a 1.000 CV.	Grupos especiales de corriente continua, para accionamiento de maquinillas de pesca, con motor de característica serie, desde 25 a 1.000 CV.
Grupos moto-generador, de media frecuencia, para soldadura por arco, de 250 y 300 A.	Generadores, para soldadura por arco, especiales para acoplar a motores de explosión o combustión.	Grupos convertidores de frecuencia, para soldadura eléctrica, desde 25 a 750 kVA.
Embragues y frenos electro-magnéticos, desde 5 a 750 Kg	Grupos moto-reductores y moto-variadores, para accionamiento a velocidad variable.	Variadores de velocidad sistema <i>Vari-Phi</i> .
Grupos electro-bomba sumergibles, para agua pura, con motor desde 0,5 a 275 CV.	Grupos electro-bomba sumergibles, para aguas turbias, residuales, lodos, etc. con motor para corriente alterna trifásica, desde 0,5 a 6 CV.	Accionamientos seccionables para máquinas de papel.
Elaboración propia a partir del catálogo 25 aniversario de <i>Indar</i> (1940 - 1965).		

Precisamente el 4 de mayo de 1965 la empresa adquirió nueva forma societaria, transformándose en anónima, *Construcciones Electromecánicas Indar, S.A.*, sin modificación de la estructura accionarial<sup>90</sup>. *Indar*, como es conocida esta industria, se convertirá con el tiempo en una de las más importantes del Goierri. En los años ochenta llegó a ocupar a una plantilla de aproximadamente cuatrocientos empleados.

Los hermanos Larrañaga-Ormazabal además de la industria que nos ocupa, generaron otros negocios, hacia 1956 *Aislamientos Eléctricos Usansolo*, dedicado al trefilado, barnizado y plastificado del cobre y en 1972 adquirieron a Juan Goñi Uxue y Nicasio Aguado García *Fundiciones Gabiria*, localizado en pertenecidos del caserío natal de los Ormazabal (*Urruti baserria*), en Gabiria, cuya reinauguración se celebró el 8 de septiembre de ese año.

Como se verá, en *Indar* fue una constante el procurar el bienestar de

sus trabajadores. De hecho, durante muchos años en la zona se consideró que sus trabajadores disfrutaban de un nivel retributivo superior al de la media de su entorno, así como, al menos, en dos ocasiones la empresa impulsó la construcción de viviendas para sus trabajadores. La primera acción remonta a los años 1954-1955<sup>91</sup> en que esta empresa promovió la construcción de treinta y dos viviendas de renta limitada (en realidad se construyeron cuarenta), en cuatro bloques (Navarro de Larreategi kalea, 2, 4, 6 y 8), según proyecto redactado por el arquitecto de Irun, José Antonio Ponte (con un presupuesto de 2.433.024 pesetas) para ofrecer en arrendamiento, que posteriormente fueran enajenadas a los propios trabajadores. En 1968, la *Cooperativa de Viviendas Indar*, siendo presidente de la misma Joaquín Agirre Zubillaga, promovió la construcción de otro grupo de cuarenta viviendas en la parcela del Instituto Nacional de la Vivienda en el grupo La Paz de Beasain, hoy Igartza Oleta 4 y 6<sup>92</sup>. En este caso, la empresa otorgó préstamos a un interés muy ventajoso (3 %) en relación al precio medio del mercado (16 %).

Produktuen eskaintza zabala eta askotarikoa izan zen, hurrengo zerrendan argi geratzen den moduan:

TABLA 17: INDAR ENPRESAKO PRODUKTU ESKAINTZA		
Motor asinkrono trifasikoak, harilkatze bikoitzeko errotoera eta eraztun igurtzitzaileak dituen babes forma eta tentsio desberdinetan (C.E.I.ren arauekin bat etorritik eraikiak), 0,5 eta 1.000 ZP artekoak.	Sorgailu sinkrono auto-erregulatuak, korrante alterno trifasikoa, 2 eta 1.000 kVA-ko potentzia artekoak.	Korrante alternoko motor sinkronoak, 25 eta 1.000 ZP artekoak.
Abiadura aldakorreko motorrak, korrante alternoa, <i>Schrage</i> erakoa, 15 eta 150 ZP artekoak.	Korrante alternoko sorgailuak, 2 eta 750 kW artekoak, bai nabigaziorako eta bai beste zerbitzu batzuetarako ere.	Korrante zuzeneko motorrak, shunt eta compound ezaugarriak, 2 eta 1.000 ZP artekoak.
<i>Ward Leonard</i> multzoak, abiadura aldakorrean abiarazteko, 10 eta 1.000 ZP artekoak, paper-makinatarako, kalandretarako, bobinatzeo makinatarako eta abar.	<i>Ward Leonard</i> multzoak, igogailu, karga-jasogailu eta beste industria-erabilera batzuetarako bereziak, 10 eta 1.000 ZP artekoak.	Korrante zuzeneko multzo bereziak, arrantza-makinatxoak abiarazteko, serieko ezaugarria duen motorrekin, 25 eta 1.000 ZP artekoak.
Moto-sorgailu multzoak, maiztasun ertainekoak, arku bidezko soldadurako, 250 eta 300 Akoak.	Arku bidezko soldadurarako sorgailuak, leherketa edo errektuntza bidezko motorrei atxikitzeo bereziak.	Maiztasuna bihurtzeko multzoak, soldadura elektrikorako, 25 eta 750 kVA artekoak.
Enbrage eta balazta elektro-magnetikoak, 5 eta 750 Kgm artekoak.	Moto-erreduktoire eta moto-aldagailu multzoak, abiadura aldakorrean abiaraztekoak.	Abiadura-aldagailuak <i>Vari-Phi</i> sistema.
Elektro-ponpa murgilgarrien multzoak, ur hutserako, motorrekin, 0,5 eta 275 ZP artekoak.	Ur arre, hondakin-ur, lohi eta abarretarako elektro-ponpa murgilgarrien multzoak, korrante alterno trifasikorako 0,5 eta 6 ZP arteko motorrekin.	Paper-makinatarako abiarazte sekzionagarriak
Propio landutako taula, <i>Indarren</i> 25. urteurreneko katalogoa (1940 - 1965) abiapuntutzat hartuta.		

Hain zuzen ere, 1965eko maiatzaren 4an, enpresak sozietate forma berri bat hartu eta sozietate anonimo bihurtu zen, *Construcciones Electromecánicas Indar, S.A.*, baina akziodunen egitura aldatu gabe<sup>90</sup>. *Indar*, halaxe ezagutzen baita industria hau, denborarekin Goierriko enpresarik garrantzitsuenetako bat bilakatuko zen. Laurogeiko hamarraldian gutxi gorabehera lauhun langile zituen plantila bat enplegatzerira iritsi zen.

Larrañaga-Ormazabal anaiek, aztertzen ari garen industriaz gain, beste negozio batzuk ere eratu zituzten; 1956. urte inguruan *Aislamientos Eléctricos Usansolo*, trefilatzea, bernizatzea eta kobrea plastifikatzea helburu zuena, eta 1972an Juan Goñi Uxeri eta Nicasio Aguado García-ri *Fundiciones Gabiria* enpresa erosi zieten, Ormazabalarren baserriko lurretan kokatua (*Urruti baserrian*), Gabirian, eta urte horretako irailaren 8an egin zuten horren berrinauguraketa.

Ikusiko dugunez, *Indar* etengabe ahalegindu zen bere langileei ongi zatea eskaintzen. Hala, eskualde ho-

netan denbora luzean ikusi izan dute bertako langileek inguruko batez bestekoak baino ordainsari handiagoak ziztuztela, eta halaber, enpresa horrek bi alditan gutxienez bere langileentzako etxebizitzak eraiki zituztela sustatu zuela. Lehen ekimen hori 1954-1955<sup>91</sup> urteetako da, eta orduan, errenta mugatuko hogeita hamabi etxebizitza eraikitzea sustatu zuen enpresa honek (berez, berrogei eraiki zituzten), lau bloketan (Navarro de Larreategi kalea, 2, 4, 6 eta 8), Jose Antonio Ponte Irungo arkitektoak idatzitako proiektuaren arabera (2.433.024 pezetako aurrekontu batez), gero errentan eskaintzeko eta, azkenik, langileei berei inonganatzeko. 1968an *Cooperativa de Viviendas Indar* izenekoak, bertako lehendakari Joaquín Aguirre Zubillaga zela, beste berrogei etxebizitzaren eraikuntza sustatu zuen Etxebizitzaren Institutu Nazionalaren lur-zatian, Beasaingo La Paz multzoan, egungo Igartza Olaeta 4 eta 6 zenbakietan<sup>92</sup>. Kasu honetan, enpresak oso interes-tasa onuragarrietan eskaini zituen maileguak (% 3), merkatuan zegoen batez besteko prezioarekin alderatuta (% 16).



186  
Korronte alferno trifasikoko motorra, B-3 itxura eta P-12 babesa, errore harilkatua. 7,5 eta 800 Z.P. artekoa  
Motor de C.A. trifásica, forma B-3 y protección P-12, rotor devanado. De 7,5 a 800 CV



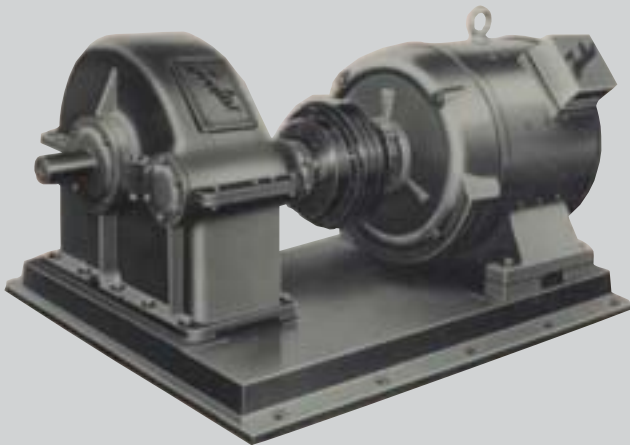
187  
Ijezketa-trenetarako motor berezia, eraztun igurtzitzailekun errorea eta gainkargarako gaitasun indartua. 650 ZP arteko potentziak  
Motor especial para trenes de laminación, rotor de anillos rozantes y capacidad de sobrecarga reforzada. Potencias hasta 650 CV



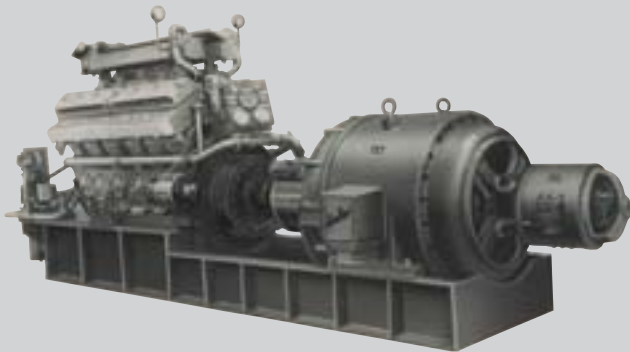
188  
Motor sinkronoa kitzikagailu atxikiarekin. Exekuzioa P-12 babesean. 25 eta 800 Z.P. artekoa.  
Motor síncrono con excitatriz acoplada. Ejecución en protección P-12. De 25 a 800 CV



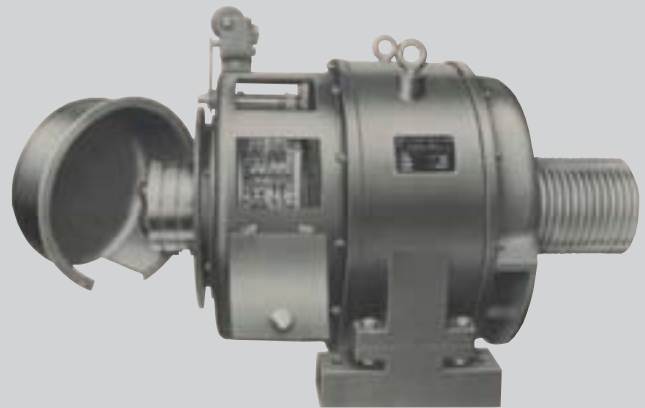
189  
Sorgailu sinkronoa kitzikagailu atxikiarekin. 8 eta 350 KVA artekoa.  
Generador síncrono con excitatriz acoplada. Desde 8 a 350 KVA



191  
40 Z.P.ko korrante zuzeneko motorra, 150  
eta 1.500 b.m. artekoa, enbrage-balazta eta  
erreduktorea dituena  
Motor de C.C. de 40 CV., 150 a 1.500 r.p.m., con  
embrague-freno y reductor



193  
Multzo elektrogenoa alternadorearekin  
Grupo electrógeno con alternador



190  
Korrante alternoa eta Schrage erako abiadura  
aldakorra duen motorra. 15 eta 200 Z.P.  
artekoa, eta 1:20rainoko abiadura-aldaketa.  
Motor de C.A. y velocidad variable tipo Schrage.  
De 15 a 200 CV.y variación de velocidad hasta  
1:20



192  
Korrante alternoko motor-erreduktorea  
Motor-reductor en corriente alterna



195  
16 ZPko motorra, 15 eta 150 b.m. artekoa,  
balazta-danborra eta kableekiko txirrika  
dituena, Gearless sistema  
Motor de 16 CV., 15 a 150 r.p.m. con tambor de  
freno y polea de cables, sistema Gearless



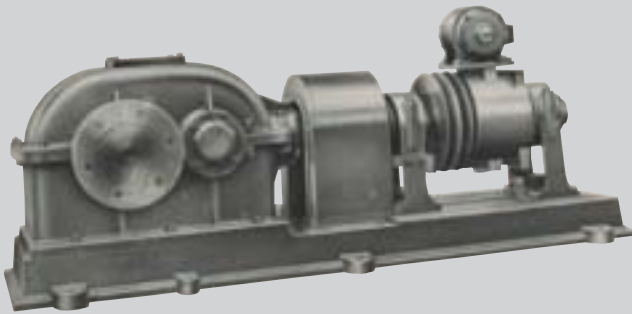
194  
Word Leonard multzoa igogailuetarako.  
Grupo Word Leonard para ascensores.



196  
Uhal trapezoidal bidezko abiadura-aldagailua  
Vari-Phi sistema. 1:3 abiadura-aldagailua.  
Colombes Texrope lizentzia  
Variador de velocidad por correas trapezoidales  
sistema Vari-Phi. Variación de velocidad 1:3.  
Licencia Colombes Texrope.



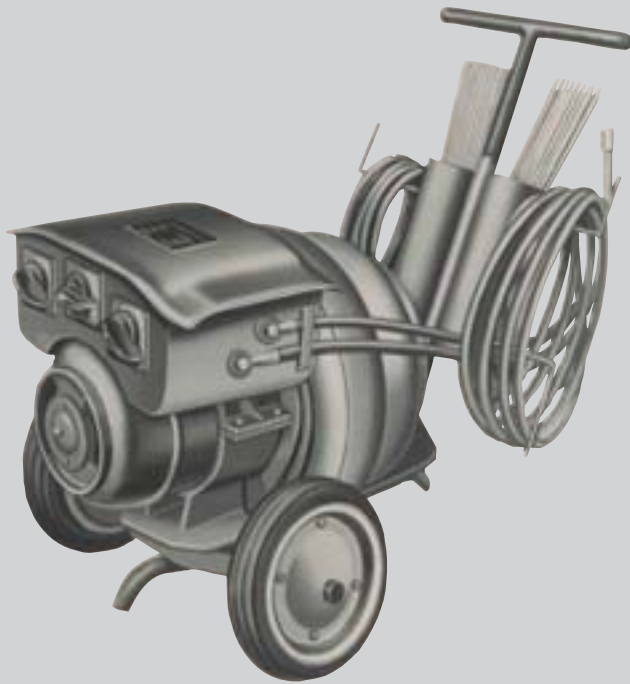
197  
Enbrage eta balazta elektro-magnetikoak. 5 eta  
350 kg artekoak m-ko.  
Embragues y frenos electro-magnéticos. Desde  
5 a 350 kg por m.



198  
Abiadura-aldagailua, enbrage elektro-  
magnetikoa eta erreduktorea dituzten paper-  
makinak abiarazteko multzo sekzionala.  
Grupo seccional para accionamiento de  
máquinas de papel con variador de velocidad,  
embrague electro-magnético y reductor.



199  
Ward Leonard multzoaren ikuspegi orokorra  
eta kalandra bat abiarazteko.  
Vista general del grupo Ward Leonard y motor  
para accionamiento de una calandra



200  
Maiztasun ertaineko soldadura-multzo  
bihurtzailea. 450 Hz-koa  
Grupo convertidor de soldadura de media  
frecuencia. De 450 Hz



201  
Polipasto elektrikoa. 250 eta 3.000 kg artekoa.  
Polipasto eléctrico. Desde 250 a 3.000 kg



202  
*Indarreko panoramika, tailerra eta etxebizitzak*  
 Panorámica de *Indar*, taller y viviendas

Ramón Ormazabal a su jubilación, en 1983, cesó en el cargo de director general, tomándole relevo Santiago Díaz Bernal, asumiendo José Cruz Larrañaga Mendizabal, hijo de José Larrañaga Mujika, socio fundador de *Indar*, la Presidencia del Consejo de Administración.

Según nos informa Juan M<sup>a</sup> Apaolaza, hacia 1987 *Indar*, con una plantilla de cuatrocientos veinte trabajadores, entró en crisis, soportando dos expedientes de regulación de empleo que redujeron la plantilla hasta doscientos veinticinco empleados. Fueron duros años para esta empresa que había conocido años de crecimiento y bonanza. Para Apaolaza las razones de la crisis descansan en la incidencia de la competencia exterior, la falta de inversiones que dejó obsoletas las instalaciones industriales y la falta de organización interna.

La situación de crisis provocó la declaración de quiebra en 1997, que

fuera levantada en 1998, con la entrada de *Ingelectric, S.A.*, cliente de *Indar*. Según aprecia Juan M<sup>a</sup> Apaolaza, durante el prolongado período de crisis, tanto el accionariado como los trabajadores de *Indar* lucharon por conseguir la viabilidad que la empresa había perdido. En esta situación, se optó por el proyecto presentado por *Ingelectric, S.A.*, de Zamudio (Bizkaia), que pasaba por obtener, por cesión gratuita, la titularidad de la totalidad de las acciones, mantenimiento de la plantilla, que tuvo que asumir una reducción salarial del cinco por ciento, y el compromiso de realizar inversiones para la ejecución de las nuevas instalaciones.

*Ingelectric, S.A.* fue fundada en 1974, se integra en el grupo *Ingeteam*, al que también pertenece *TEAM (Técnica Electrónica de Automatismo y Medida)*. Desde sus inicios ambas empresas han evolucionado de forma paralela, con una filosofía basada en el desarrollo para los sectores de industria y energía. *TEAM* desarrolla



Ramon Ormazabalek, 1983an erretiroa hartu zuenean, zuzendari nagusiaren kargua utzi zuen, eta haren lekua Santiago Díaz Bernalek hartu zuen; Jose Cruz Larrañaga Mendizabalek, *Indar* enpresaren bazkide fundatzaile izan zen Jose Larrañaga Mujikaren semeak, hartu zuen Administrazio Kontseiluko Lehendakaritza.

Juan M<sup>a</sup> Apaolazak jakinarazi digun moduan, 1987 inguruan, *Indar*, laurehun eta hogeit langilek osatutako plantila zuela, krisian sartu zen, eta enplegu-erregulaziorako bi espediente egin behar izan zituen, plantila hori berrehun eta hogeita bost langiletara murriztuz. Urte zailak izan ziren enpresa honentzat, zenbait urtetan hazkuntza eta oparoaldia ezagutu ondoren. Apaolazaren iritziz, kanpoaldeko lehiaren eragina, industria-instalazioak zaharkituta utzi zituen inbertsio-eza eta barne-antolamendurik ez edukitzea izango lirateke egoera latz horren arrazoiak.

Krisi-egoera horrek 1997an porrot-adierazpena egitea erabaki zuen,

1998. urtean altxatu bazen ere, *Indar* enpresaren bezero zen *Ingelectric*, S.A. sartu zenean. Juan M<sup>a</sup> Apaolazaren iritziz, krisialdi luze horretan, bai akziodunak eta bai *Indar* enpresako langileak ere, enpresak galdua zuen bideragarritasuna berreskuratzearen alde saiatu ziren. Egoera horretan, Zamudioko (Bizkaia) *Ingelectric*, S.A. enpresak aurkeztutako proiektuaren alde egitea erabaki zuten, eta horren arabera, doako lagapen baten bidez, akzio guztien titulartasuna erdietsiko zuen, plantila bere horretan mantenduko zuen, nahiz beren soldatak ehuneko bostean murrizketa onartu behar izan, eta instalazio berriak gauzatzeko inbertsioak egingo zituen konpromisoa hartuko zuen.

*Ingelectric*, S.A. 1974. urtean eratu zen, *Ingeteam* multzoaren barruan sartua dago, eta horren barruan dago, halaber, *TEAM* (*Técnica Electrónica de Automatismo y Medida*). Hastapenetik, bi enpresok bilakaera paraleloak izan dituzte, industriaren eta energiaren sektoreen garapenean oinarritutako filosofia batez. *TEAM*

203  
*Indarreko panoramika*  
Panorámica de *Indar*



dispositivos para medida de magnitudes eléctricas, así como equipos para la automatización de procesos y el control de máquinas eléctricas. *Ingelectric*, por su parte, actúa como ingeniería de aplicación, incluyendo el suministro llave en mano de los equipos eléctricos y sistemas completos de automatización y control. La década de los ochenta supuso la consolidación de *Ingeteam* en los sectores industrial y energético. En los noventa, afianzaron su apuesta por el desarrollo de sistemas eléctricos renovables e iniciaron su desarrollo internacional. Es en esta década, concretamente en 1998, cuando *Indar* se incorporó al grupo. La nueva *Indar* adoptó la filosofía de trabajo de *Ingeteam*, potenciando de manera importante su departamento técnico y de *I+D+i*, aprovechando al mismo tiempo toda la experiencia y conocimiento acumulado en sus más de sesenta años de historia. La factoría *Indar* esta integrada, por un lado, por *Indar Electric, S.L.*, dedicada al diseño y fabricación de generadores y motores eléctricos, orientados a la satisfacción de las necesidades de los sectores energético, industrial, naval, de infraestructuras y medio ambiente. Por otro lado, está *Indar Máquinas Hidráulicas, S.L.*, dedicada al diseño y fabricación de grupos electrobombas y motores para funcionamiento sumergido.

*Indar* contó, a todos los niveles, con un importante y decisivo apoyo institucional que le permitieron obtener recursos financieros para afrontar las inversiones de su nueva planta en Txara, barrio de Altamira, en el mismo municipio beasaindarra. Las nuevas instalaciones en Txara se inauguraron en 2001, la sección de máquinas eléctricas ocupa una planta industrial de 16.500 m<sup>2</sup>, en tanto que la sección de máquinas hidráulicas 6.810 m<sup>2</sup>. Las oficinas cuentan con una superficie de 1.050 m<sup>2</sup>.

En el año 2003 en la sección de máquinas eléctricas se empleaban 400 trabajadores, en tres turnos, que produjeron 1.279 unidades de máquinas eléctricas rotativas, entre motores y generadores (síncronos/asíncronos). En el mismo período, en máquinas hidráulicas se produjeron 368 grupos de electrobombas sumergibles para aguas limpias; 88 grupos electrobombas sumergibles para residuales y ocho unidades de grupos electrobombas de proceso y bombas recuperadoras de alta presión.

*Indar* nuevamente ha recuperado su posición de empresa puntera en el Goierri, con una plantilla en 2006 de setecientos trabajadores, que se proyecta al alza (2007). ■



enpresak magnitude elektrikoak neurtzeko gailuak garatzen ditu, baita prozesuak automatizatzeko eta makina elektrikoak kontrolatzeko ekipoak ere. *Ingelectric* etxeak, berriz, aplikazioko ingeniari-tza gisa jokatu du, eta automatizazio eta kontrolerako ekipo elektrikoak eta sistema osoak giltza eskuan hornitzea ere jasotzen du. Laurogeiko hamarraldian *Ingeteam* enpresak industriaren eta energiaren sektoreetan sendotzea lortu zuen. Laurogeita hamarreko hamarraldian, sistema elektriko berriztagarrien garapenaren aldeko apustua sendotu eta nazioarteko garapenari ekin zioten. Hamarraldi honetan, 1998an hain zuzen ere, sartu zen multzo horren barruan *Indar*. *Indar* berriak *Ingeteam* etxearen lanerako filosofia bereganatu zuen, eta modu nabarmen batez indartu zuen bere departamentu teknikoa eta *I+G+b*, aldi berean hirurogei urte baino gehiagoko historian pilatutako esperientzia eta ezagupen guztiak aprobetxatuz. *Indar* faktoriaren barruan dugu, alde batetik, *Indar Electric, S.L.*, sorgailu eta motor elektrikoak diseinuan eta ekoizpenean diharduen enpresa, energia, industria, ontzigitza, azpiegitura eta ingurumen sektoreek dituzten premiak asetzeko helburuz. Beste alde batetik, *Indar Máquinas Hidráulicas, S.L.* dugu, urpeko funtzionamendurako elektrobonba eta

motor multzoen diseinuan eta ekoizpenean diharduen enpresa.

*Indar* etxeak, maila guztietan, erakundearen babes garrantzitsua eta erabakigarria jaso zuen, eta horri esker, Txarako pabiloi berrian, Altamirako auzoan, Beasaingo udalerrian bertan, inbertsioak egiteko finantza-baliabideak eskuratu ahal izan zituen. Txarako instalazio berri horiek 2001ean inauguratu zituzten; makina elektrikoaren sekzioak 16.500 m<sup>2</sup>ko industria-pabiloi bat hartzen zuen eta makina hidraulikoak, berriz, 6.810 m<sup>2</sup>koa. Bulegoen azalera 1.050 m<sup>2</sup> neurtzen du.

2003. urtean, makina elektrikoaren sekzioan, 400 langile ari ziren lanean, hiru txandetan, eta guztira, 1.279 unitate egiten zituzten makina elektriko birakarietan, motorrak eta sorgailuak kontuan hartuta (sinkronoak/asinkronoak). Epealdi horretan, makina hidraulikoetan 368 elektrobonba multzo murgilgarri egin zituzten ur garbietarako; 88 elektrobonba multzo murgilgarri hondakin-uretarako eta zortzi elektrobonba multzo, goi-presioko prozesu eta bonba berreskuratzailerarako.

*Indar* enpresak punta-puntako enpresaren posizioa berreskuratu du Goierriin, eta hala, 2006an zazpiehun langilek osatutako plantila zuen, eta gorantz joango dela aurreikusten da (2007). ■



204  
*Indar*ren pabiloien panoramika  
Altamiran, Beasain  
Panorámica de los pabellones de *Indar*  
en Altamira, Beasain

## 2.4.2.3 GUERRA HERMANOS (GH)

Los hermanos Gerra constituyen otro modelo de iniciativa empresarial. En 1952 tras abandonar *Onena* decidieron montar su propia empresa. El testimonio de Bixente Gerra (Ormaiztegi, 1938) resume la trayectoria de estos hermanos nacidos en el caserío Olea de Ormaiztegi y ofrece una interesante información sobre el proceso de modernización social que se produjo en la zona. De la reparación de aparatos de radio, a la fabricación de lavadoras, de las instalaciones eléctricas a las máquinas de recoger trigo, los motores, y por fin, los polipastos. Su historia, como la de José Mari Lasa, Paco y Ramón Ormazabal o los hermanos Irizar, constituye todo un ejemplo de superación frente a unas condiciones económicas que les obligaron a agudizar el ingenio en busca de recursos y nuevas producciones.

*el caserío era de un conde y al final de año había que pagarle la renta. Al principio empezamos reparando la parte eléctrica de las averías de automóviles. Por ejemplo, la dinamo, el arranque... ¡Cuántas veces habremos hecho la instalación de los autobuses de 'Irizar'!*  
*Yo no trabajé con José Mari Lasa. Trabajaron mis tres hermanos: Alejandro [Ormaiztegi, 1918-Beasain, 2005], Marcial [Ormaiztegi, 1923-Beasain, 2009] y Jesús [Ormaiztegi, 1926-Beasain, 1992], que empezaron allí con catorce años. Este año [2005] se cumplen cincuenta y tres años desde que surgió nuestra empresa, en 1952. En Ormaiztegi había dos o tres radios, nada más. Las montábamos y las vendíamos. ¡Imaginate! Empezaron a hacer radios en el cuarenta y cinco y las vendían en Ormaiztegi; al cura, al alcalde o a los de la tejería. Luego en el cuarenta y nueve 'Otsein' empezó a hacer lavadoras y nosotros en los años cincuenta hacíamos lavadoras y las vendíamos, con la marca 'Jama'. Hacíamos incluso propaganda en el 'Cine Usurbe' de Beasain. 'Jama' quiere decir:*

*¿Qué de dónde nos surgió la afición? Pues mi padre era una persona muy inteligente, pero la afición surgió, sobre todo, de la necesidad. Éramos siete [hermanos];*

205

Gerra-Agirrebengoa sendia  
 Zutik: Baltasar, Jesus, Bixente, Jose Tomas,  
 Pakita, Alejandro eta  
 Marcial Gerra Agirrebengoa  
 Eserita: Maria Agirrebengoa eta Liborio Gerra  
 Familia Gerra-Agirrebengoa  
 De pie: Baltasar, Jesús, Bixente, José Tomás,  
 Pakita, Alejandro y Marcial Gerra Agirrebengoa  
 Sentados: María Agirrebengoa y Liborio Gerra



### 2.4.2.3 GUERRA HERMANOS (GH)

Gerra anaiak beste era bateko enpresa-ekimenaren adierazgarri dira. 1952. urtean, eta *Onenan* lanean ibili ondoren, beren enpresa propioa sortzea erabaki zuten. Bixente Gerraren (Ormaiztegi, 1938) testigantzak Olean (Ormaiztegin) jaiotako anaia hauen ibilbidea erakusten digu, eta eskualde honetako gizartea modernizatzeko prozesuari buruzko informazio interesgarria eskaintzen digu. Irrati-aparailuen konponketa, garbigailuen ekoizpena, instalazio elektrikoak edota garia biltzeko makinak, motorrak, eta azkenik, polipastoak. Bere historia, Jose Mari Lasarena, Paco eta Ramon Ormazabalena, edo Irizar anaiena bezala, egoera ekonomikoari aurre egitea lortu duen adibide bezala ageri zaigu, garunak urtu beharra izan baitzuen baliabide eta ekoizpen mota berrien bila.

*Nondik sortu zitzaigun afizio hori? Nire aita oso pertsona azkarra zen, baina afizio hori, batez ere, beharretik sortu zen. Zazpi lanai-arreba ginen; baserria konde batena zen eta urtearen amaieran errenta ordaindu behar zitzaion. Hasieran, automobilen matxuretan, arazo elektrikoak konpontzen hasi ginen. Esate baterako, dinamoa, abioa... Zenbat aldiz egin ote dugu 'Irizar' autobusetako instalazioa!*

*Nik ez nuen Jose Mari Lasarekin lanik egin. Nire hiru anaiek lan egin zuten: Alejandrok [Ormaiztegi, 1918-Beasain, 2005], Marcialek [Ormaiztegi, 1923-Beasain, 2009] eta Jesusek [Ormaiztegi, 1926-Beasain, 1992], hamalau urterekin hasi baitziren bertan. Aurten [2005], berrogeita hamahiru urte bete diragure enpresa sortu zela, 1952. urtean. Ormaiztegin bi edo hiru irrati besterik ez zeuden. Muntatu eta saldu egiten genituen. Imajina ezazu! Berrogeita bostean hasi ziren irratiak egiten, eta gero, Ormaiztegin saltzen zituzten; apaizari, alkateari edo teilerikoei. Gero, berrogeita bederatzian, 'Otsein' garbigailuak egiten hasi zen. Eta gu berrogeita hamarrean. Garbigailuak egin eta saldu egiten genituen, 'Jama'*

*markakoak. Beasaingo 'Usurbe Zinema' aretoan propaganda egiten genuen. 'Jama' hizkiek hau esan nahi dute: Jesus, Alejandro eta Marcial. Gero garia biltzeko makinekin hasi ginen. Ni eskolan nenbilen orduan. Eta berrogeita hamahiruan nire anaiekin hasi nintzen lanean. Ongi marrazten nuen. Posta bidez liburuak jasotzen genituen Bartzelonatik, ikasten jarraitzeko. (...)*

206  
Publicitatea, 1953  
Publicidad, 1953

**GUERRA HNOS.** ofrece a su distinguida clientela: **ECONOMIA, RENDIMIENTO y GARANTIA** en

**MAQUINARIA ELCTRA**

**GH**

**TRABAJOS DE TORNO**

¿Desea viajar con seguridad en coche o disponer de un buen servicio de camiones? ¡No lo dude!

Repare en

**TALLER ELECTROMECHANICO**

**GO**

**AUTOELECTRICIDAD**

Avda. de Navarra n.º 35 **BEASAIN**



207  
Publicitateea, 1958  
Publicidad, 1958

*Jesús, Alejandro y Marcial. Luego empezamos con las máquinas para recoger trigo. Yo todavía andaba en el colegio. Y en el año cincuenta y tres empecé con mis hermanos. Dibujaba bien. Por correspondencia recibíamos libros de Barcelona para seguir estudiando...*

*Montamos el taller en Beasain, en Zelata, en el camino del caserío Andramendi, posteriormente nos trasladamos a Ihurre (Olaberria). Allí estaba también 'Transportes Azkar' y la chatarrería 'Barcenilla'. Era un taller de sesenta y cuatro metros cuadrados. Hacíamos la reparación de la parte eléctrica, rebobinábamos motores... Los domingos a la tarde también se trabajaba muchas veces en aquella época. Luego intentamos hacer motores. Preparábamos muchos motores*

*para 'Indar'. Primero empezamos haciendo motocultores. En 1953 ó 54 copiamos un motocultor inglés de un caserío de aquí cerca. Los hacíamos y los vendíamos como podíamos... Intentamos hacer motores eléctricos, pero los de 'Indar' conocían bien el asunto; iban a Alemania muchas más veces que nosotros... Entonces les preguntamos a ver qué podíamos hacer nosotros. Nos comentaron el tema de los polipastos. Empezamos a hacer polipastos, y más tarde empezamos con las grúas. La primera grúa la hicimos en 1955 y se la vendimos a Arturo Azpeitia.*

*Entrevista realizada a Bixente Gerra.*

La producción de polipastos abrirá un mercado interesante, pero la búsqueda de tecnología les obligará a realizar numerosos viajes al extranjero, sobre todo a París. Bixente Gerra recuerda las condiciones de esos viajes y las vicisitudes que tuvieron que atravesar para abrirse paso en un nuevo mercado.

*Como el polipasto necesita un motor especial, seguimos haciendo motores también. Pero eso no afectaba a 'Indar'; nosotros no les hacíamos competencia, hacíamos solamente nuestros productos. Trabajando y viendo las necesidades nos hicimos idea de lo que necesitábamos. Visitando ferias, yendo a París... En aquella época solíamos ir en tren con el bocadillo, porque no*

208  
Publicitateea, 1964  
Publicidad, 1964



*Tailerra Beasainen jarri genuen, Zelatan, Andramendi baserrira doan bidean. Gero Ihurrera (Olaberria) joan ginen. Han zegoen, baita ere, 'Transportes Azkar' eta 'Barcenilla' txatartegia. Hirurogeita lau metro koadro zituen tailer bat zen. Hantxe egiten genituen arazo elektrikoen konponketak, motorrak birbobinatzen genituen... Ilande arratsaldetan ere askotan lan egiten zen garai hartan. Gero motorrak egiten ahalegindu ginen. Motor asko prestatzen genituen 'Indarrentzat'. Lehendabizi motoaitzurak egiten hasi ginen. 1953an edo 54an Ingalaterratik ekarritako motoaitzur bat kopia genituen hemen inguruko baserri batean. Egin eta ahal genuen moduan saltzen genituen... Motor elektrikoak egiten ahalegindu ginen, baina 'Indarrekoek' oso ongi ezagutzen zuten gai hori; gu baino askoz ere maizago joaten ziren Alemaniara... Orduan galdetu genien ea zer egin genezakeen guk. Polipastoen gai hori aipatu ziguten. Eta polipastoak egiten hasi ginen, eta geroago garabiekin hasi ginen. Lehenengo garabia 1955ean egin genuen eta Arturo Azpeitiari saldu genion.*

*Bixente Gerrari  
egindako elkarrizketa.*

Polipastoen ekoizpenak merkatu interesgarri bat irekiko du, baina teknologiaren bila ibili beharrak eraginda, bidaia asko egin behar izango dituzte

atzerrira, batez ere Parisa. Bixente Gerrak bidaia horien baldintzak eta merkatu berrian bidea urratzeko gainditu behar izan zituzten zailtasunak gogoratzen ditu.

*Polipastoak motor berezi bat behar duenez, motorrak egiten jarraitzen dugu. Baina horrek ez zion 'Indarri' eragiten; guk ez genien kompetentziarik egiten, guk gure produktuak bakarrik egiten genituelako. Lan eginez eta premiak ikusiz, behar genuenari buruzko ideia bat egitea lortu genuen. Azoketara joanez, Parisera joanez... Garai hartan, trenetako joaten ginen ogitartekoarekin, dirurik ez genuelako. Lau egun ematen genituen treneko eserlekuan eserita. Eta hizkuntzarekin ahal genuen moduan moldatzen ginen. Parisera joan, metroa hartu eta alde batetik bestera ibiltzen ginen. Berrogeita hamar alditan baino gehiagotan izan naiz Parisen. Han gu baino askoz ere aurreratuagoak zeuden; ikastera joaten ginen... Gero, Arturo Azpeitiarekin harremanak izaten hasi ginen. Berarentzat bakarrik lan egitea nahi zuen berak, baina guk independenteak izan nahi genuen, ez genuen beraren menpe egon nahi.*

*Bixente Gerrari  
egindako elkarrizketa.*

1958ko irailaren 25ean, Alejandro, Marcial eta Jesus Gerra Agirrebengoa anaiek, partaidetza bera



*teníamos dinero. Nos pasábamos cuatro días sentados en el asiento del tren. Y con el idioma nos arreglábamos como podíamos. Íbamos a París, cogíamos el metro y andábamos de un lado a otro. He estado en París más de cincuenta veces. Allí estaban mucho más avanzados que aquí; íbamos a aprender... Luego surgió el contacto con Arturo Azpeitia, quería que trabajásemos sólo para él, pero nosotros queríamos ser independientes, no queríamos depender de él.*

*Entrevista realizada a  
Bixente Gerra.*

El 25 de setiembre de 1958 los hermanos Alejandro, Marcial y Jesús Gerra Agirrebengoa, con igual participación, constituyeron la sociedad *Guerra Hermanos, S.R.C.*, con el subepígrafe comercial *Industrias Electromecánicas GH*, con el objeto de *fabricación de lavadoras, polipastos y la construcción y reparación de maquinaria eléctrica*, con domicilio en el barrio de Ihurre de Olaberria y un capital social de un millón cincuenta

mil pesetas<sup>93</sup>. Esta sociedad, el 13 de diciembre de 1965, se transformó en sociedad anónima, pasando a denominarse *Industrias Electromecánicas GH, Sociedad Anónima*. Simultáneamente sus socios, acordaron ampliar su capital social, dando entrada de un nuevo socio, Bixente Gerra. El capital social quedó fijado en cuatro millones quinientas mil pesetas<sup>94</sup>.

*GH* desarrolla su actividad empresarial en más de treinta mil metros cuadrados de pabellones cubiertos, repartidos en sus cuatro factorías de Beasain y Olaberria en Gipuzkoa y Altsasu y Bakaikoa en Nafarroa. La producción de *GH* se centra en la fabricación de componentes de manutención, elevación y almacenaje, que se concretan en grúas puente monorraíl y birraíl; grúas pórticos con bogies y especiales; polipastos y sistemas marinos de elevación. Son más de sesenta mil unidades de grúas fabricadas por esta empresa, repartidos en treinta y siete países. El diez por ciento, aproximadamente, de esta producción corresponde al sector marino. ■





izanik, *Guerra Hermanos, S.R.C.* sozietatea eratu zuten *Industrias Electromecánicas GH* azpi-epigrafe industrialarekin, eta horren helburua garbigailuak eta polipastoak ekoiztea eta makineria elektrikoa eraiki eta konpontzea zen, bere helbidea Olaberriako Ihurre auzoan izanik eta milioi bat eta berrogeita hamar mila pezetako kapital sozialarekin<sup>93</sup>. Sozietate hau, 1965eko abenduaren 13an, sozietate anonimo bihurtu zen, eta ordutik aurrera *Industrias Electromecánicas GH, Sociedad Anónima* izan zuen izena. Horrekin batera, bertako bazkideek beren kapital soziala handitzea erabaki zuten, bazkide berri bat onartuz, Bixente Gerra. Kapital soziala lau milioi eta bostehun mila pezetatan finkatuta geratu zen<sup>94</sup>.

*GH* enpresak hogeita hamar mila metro koadro okupatzen duten pabiloi estalietan burutzen du bere enpresa-jarduera, Gipuzkoan Beasain eta Olaberrian eta Nafarroan Altsasu eta Bakaikoan dituen lau faktoretan banatuta. *GH* enpresaren ekoizpenak mantentze, jasokuntza eta biltegiraketa-

rako osagaien fabrikazioa hartzen du bere barne, eta hala, errail bakarreko eta bi erraileko zubi-garabiak, bogieak dituzten arku-garabiak eta bereziak, polipastoak eta jasokuntzarako itsas sistemak egiten ditu. Enpresa honek hirurogei mila garabi baino gehiago egin ditu hogeita hamazazpi herrialdetan banaturik. Ekoizpen honen ehuneko hamar, gutxi gorabehera, itsa sektoreari dagokio. ■

210  
Publicitatea, 1972  
Publicidad, 1972

211  
*GH*ren pabiloiak Salbatoren, Beasain  
Pabellones de *GH* en Salbatore, Beasain





212  
Ignacio Garmendia Insausti



213  
Carmen Lasa Eguren

#### 2.4.2.4 LETAG

Para documentarnos en torno a esta iniciativa industrial también hemos contado con el trabajo realizado en 1998 por Arantxaxu Garmendia Lasa<sup>95</sup>; el retrato de Ignacio Garmendia Insausti realizado por Elixabete Garmendia Lasa<sup>96</sup> y testimonios recogidos de José Ramón Lasa Eguren y José Antonio Imaz Insausti.

*Letag* es otra empresa formada a partir de *Oena*. El desgajamiento más importante y probablemente el más dramático, por las repercusiones familiares y personales que acarreó, se produjo en 1955. Tres hijos de José Mari Lasa, José Ramón, Miguel y Carmen junto con su marido, Ignacio Garmendia abandonaron la empresa y formaron en 1955 otra de las firmas señeras de la zona, *Construcciones Electro Mecánicas Letag, Lasa Hermanos y Garmendia, S.R.C.*, con un capital social de quinientas mil pesetas y una participación del treinta y tres por ciento cada socio (en el accionariado participaron los hermanos José Ramón y Miguel e Ignacio)<sup>97</sup>. En *Oena*, continuaron los hermanos José Ignacio y Juanita, hasta su cierre en 1986.

José Ramón, protagonista en primera persona de la formación de esta empresa, ofrece un testimonio muy interesante sobre los motivos que le impulsaron a la salida del negocio familiar:

*...el padre tenía la virtud de ser un hombre inteligente, había sido un innovador, una persona imaginativa, emprendedora, pero no nos dejaba trabajar como queríamos. No nos dejaba, porque desconfiaba de nosotros. Entonces le propusimos intervenir en la gestión, a través de don José Mujika, que fue alcalde de Donostia, hijo de don Serapio. Le dijimos: bueno, no podemos hacer carrera con nuestro padre y los catalanes se meten con nuestro producto aquí. Nosotros queremos hacer algo más y mejor y le hemos*

*propuesto hacer una sociedad con nosotros. Entonces don José Mujika salió en contra nuestra, porque le tenían endiosado a nuestro padre. Yo, como inventor no le quito nada, pero como gestor y empresario, si. No permitió nuestra participación y fue cuando se fundó Letag [Lasa eta Garmendia], con dos hermanos y el cuñado, creo que en el año 55.*

*Entrevista realizada a José Ramón Lasa.*

Así mismo, Elixabete Garmendia<sup>98</sup> en el retrato que realiza de su padre, nos describe esta circunstancia:

*Los problemas surgieron del hecho de tratarse de una empresa familiar. Luchas internas por el poder, malentendidos y celos hicieron irrespirable la atmósfera en la fábrica. En 1955, Oena estrenó un nuevo pabellón en Ormaiztegi, en la carretera a Zumarraga, que sustituía al que desde entonces pasó a llamarse Tailer Zaharra y, a la vez, sufrió una escisión, la segunda en su historia, en este caso de carácter familiar...*

*Letag* dio inicio a su andadura el 21 de setiembre de 1955<sup>99</sup> y además de los hasta ahora señalados, se incorporaron procedentes de *Oena* Pablo Irizar Iurrita como encargado de montaje, Bixente Mujika Iza en la sección de mecánica y Jacinto Mendizabal Berasategi en bobinado. Junto a éstos se ocuparon algunos jóvenes del pueblo, entre otros, Xanti Oiarzabal Okariz y Antton Mendizabal Zubiarain, cuya vida profesional ha discurrido íntegramente en *Letag*.

Las instalaciones de *Letag*, consistieron inicialmente en una caseta provisional, localizada a escasos quinientos metros del taller de *Oena*, en la carretera Ormaiztegi-Zumarraga, al borde de la regata Santa Lutzia, en tanto se construía en este mismo emplazamiento lo que fuera su primer pabellón, de 18x30 m, según proyecto del ingeniero industrial Pedro Serrano Pérez. La primera ampliación se produjo en 1963, en tanto que el

#### 2.4.2.4 LETAG

Industria-ekimen honen inguruko dokumentazioa biltzearen, lagungarri izan zaizkigu 1998an Arantxaxu Garmendia Lasak<sup>95</sup> egindako lana, Elixabete Garmendia Lasak<sup>96</sup> Ignacio Garmendia Insaustiri egindako erretratua eta, halaber, Jose Ramon Lasa Eguren eta Jose Antonio Imaz Insaustik jasotako testigantzak.

*Letag*, halaber, *Onena* enpresatik sortutako beste enpresa bat da. Zatikatzetik garrantzitsuena eta, ziurrenik, dramatikoena, horrek familiei eta pertsoneri ekarri zizkien ondorioengatik, 1955ean gertatu zena dugu. Jose Mari Lasaren hiru seme-alaba, Jose Ramon, Miguel eta Carmen, haren senar Ignacio Garmendiarekin batera, enpresatik irten eta 1955. urtean inguru honetako enpresa adierazgarrienetako bat eratu zuten, *Construcciones Electro Mecánicas Letag, Lasa Hermanos y Garmendia, S.R.C.*, bostehun mila pezetako kapital sozialarekin eta bazkide bakoitzak ehuneko hogeita hamahiruko partaidetza zuela (akziodunen artean zeuden Jose Ramon eta Miguel anaia eta Ignacio)<sup>97</sup>. *Onena* enpresan Jose Ignacio eta Juanita anai-arrebek segitu zuten, 1986an itxi zuten arte.

Jose Ramonek, enpresa berri honen osakuntzan parte hartze zuzena izan zuenak, oso testigantza interesgarria eskaintzen digu familiaren negozio hura abandonatzera eraman zuten arrazoien inguruan.

*...aitak gizon inteligentea izatearen bertutea zuen, berritzailea izan zen, irudimen handiko pertsona, ekimen handikoa, baina ez zigun uzten guk nahiko genuen moduan lanik egiten. Ez zigun uzten ez zelako gurekin fiatzen. Orduan, kudeaketan parte hartzea proposatu genion Donostiako alkate izandako Jose Mujikaren bidez (Don Serapioren semea). Esan genion: 'bueno, ezin dugu karrerarik atera gure aitarekin eta katalanek hemen gure pro-*

*duktuari heldu nahi diote. Guk zer edo zer handiagoa eta hobea egin nahi dugu eta gurekin sozietate bat osatzea proposatu diogu'. Baina orduan, Jose Mujika gure aurka agertu zen, Jainkotzat zeukatelako gure aita. Nik ez diot merezimendurik kendu nahi asmatzaile bezala, baina kudeatzaile eta enpresaburu bezala, bai. Ez zigun parte hartzen utzi, eta horrexegatik sortu zen Letag [Lasa eta Garmendia], bi anaiekin eta koinatuarekin, 55. urtean, nik uste.*

*Jose Ramon Lasari egindako elkarrizketa.*

Era berean, Elixabete Garmendiak<sup>98</sup> bere aitari egindako erretratuan, xehetasun hori azalduko digu:

*Familiako enpresa bat zelako sortu ziren arazoak. Boterea lortzeko piztutako barne-borrokak, gaizki-ulertzeak eta jelsiak zirela eta, ezinezko bihurtu zuen fabrika barruan bake-giroan bizitzea. 1955. urtean, Onena enpresak pabiloi berri bat zabaldu zuen Ormaiztegin, Zumarragara doan errepi-dean, orduetik aurrera Tailer Zaharra deituko zena ordezkatzeko eta, aldi berean, familia barruan zatiketa bat gertatu zen, historian bigarrena.*

*Letag* enpresak 1955eko irailaren 21ean<sup>99</sup> ekin zion bere bideari eta, orain arte aipatutakoez gain, *Onena* fabrikatik etorrira, beste hauek ere hasi ziren lanean: Pablo Irizar lurrita, muntaketako arduradun gisa, Bixente Mujika Iza, mekanika sailean, eta Jacinto Mendizabal Berasategi, bobi-naketan. Horiekin batera herriko gazte batzuk ere hasi ziren, besteak beste, Xanti Oiarzabal Okariz eta Antton Mendizabal Zubiarrain. Beren bizitza profesionala *Letag* enpresan egin zuten osorik.

*Letag* enpresaren instalazioak, hastapen hartan, behin-behineko etxola bat besterik ez ziren, *Onena* tailerretik bostehun metro eskasera kokatua, Ormaiztegi-Zumarraga bidean, Santa Lutzia errekaaren ertzean, toki horretan bertan be-



214  
Jose Ramon Lasa Eguren

215  
Miguel Lasa Eguren



216  
**Letag, handitze lanetan**  
 Obras de ampliación en Letag

año siguiente se abordó una segunda ampliación, con la construcción de un pabellón de una sola planta de forma trapezoidal de 34,92 m de fachada principal y una profundidad media de 23,20 m. Estas dos ampliaciones se ejecutaron según proyectos del ingeniero industrial Andrés Gorosabel Carrera. En 1972 se construyó el pabellón localizado al otro lado del río, en tanto que en 1973 se construía un pabellón adosado al inicial<sup>100</sup>. Todas estas intervenciones han configurado un complejo industrial de cinco mil ochocientos metros cuadrados de pabellón destinados a talleres y otros tres mil metros cuadrados dedicados a almacén, todo ello rodeado por una parcela de terreno libre de edificación de unos siete mil metros cuadrados.

Según nos informa José Ramón, quizás lo más novedoso en *Letag* fue la forma de trabajar.

*...Me dediqué a preparar nuevos modelos y troqueles y hoy todavía se lleva el sistema que introduje en 'Letag', el corte de chapa. Actualmen-*

*te estamos más modernizados, pero el tipo de corte está ahí.*

*Entrevista realizada a  
 José Ramón Lasa.*

La gerencia fue asumida por Ignacio Garmendia, apoyado por su esposa Carmen Lasa, que simultaneó la crianza de los hijos con el trabajo en la oficina. La administración fue confiada a Ángel Aramendi, antiguo compañero de Ignacio en CAF. En las labores de almacén y servicio de repuestos se contó con la participación de Joseba Ezkurdia Irizar. Desde sus inicios, *Letag* se dedicó a la fabricación de máquinas eléctricas rotativas de corriente alterna. En un principio su catálogo se componía de una completa gama de desbarbadoras, esmeriladoras y pulidoras (sencillas aplicaciones del motor eléctrico). Sin embargo, la nueva empresa, atravesó por un proceso similar al de *One-na*, que llevó a serios desencuentros entre los nuevos socios y a la salida de uno de los hermanos Lasa, José Ramón, que años después formó un nuevo negocio.

ren lehen pabiloia eraiki zuten arte, 18x30 m-koa, Pedro Serrano Pérez industria-ingeniariaren proiektuaren arabera. Lehen zabalkuntza 1963an egin zen, eta hurrengo urtean bigarren hedapen bati heldu zioten, forma trapezoidala zuen solairu bakarreko pabiloi bat eraikiz, 34,92 m-ko fatxada nagusia eta 23,20 m-ko batez besteko sakonera izanik. Bi hedapen-lan horiek Andres Gorosabel Carrera industria-ingeniariaren proiektuen arabera gauzatu ziren. 1972. urtean ibaia-aren bestaldean kokatutako pabiloia eraiki zuten, eta 1973an lehenengo hari erantsita beste pabiloi bat eraiki zuten<sup>100</sup>. Esku-hartze horiek guztiek bost mila eta zortziehun metro koadro pabiloiko industria-gune bat eratu zuten tailerretarako xedatuak, eta beste hiru mila metro koadro biltegietarako xedatuak, hori guztia eraikuntzatik libre zegoen zazpi mila metro koadroko lur-zati batek inguratua.

Jose Ramonek azaltzen digun moduan, *Letagen* gauzarik berritzailena, agian, lan egiteko modua izan zen.

*...Eredu eta trokel berriak prestatzen jardun nuen nik, eta gaur egun oraindik ere Letagen abian jarri nuen sistema darabilte, txapazko mozketa. Modernizatuagoak gaude,*

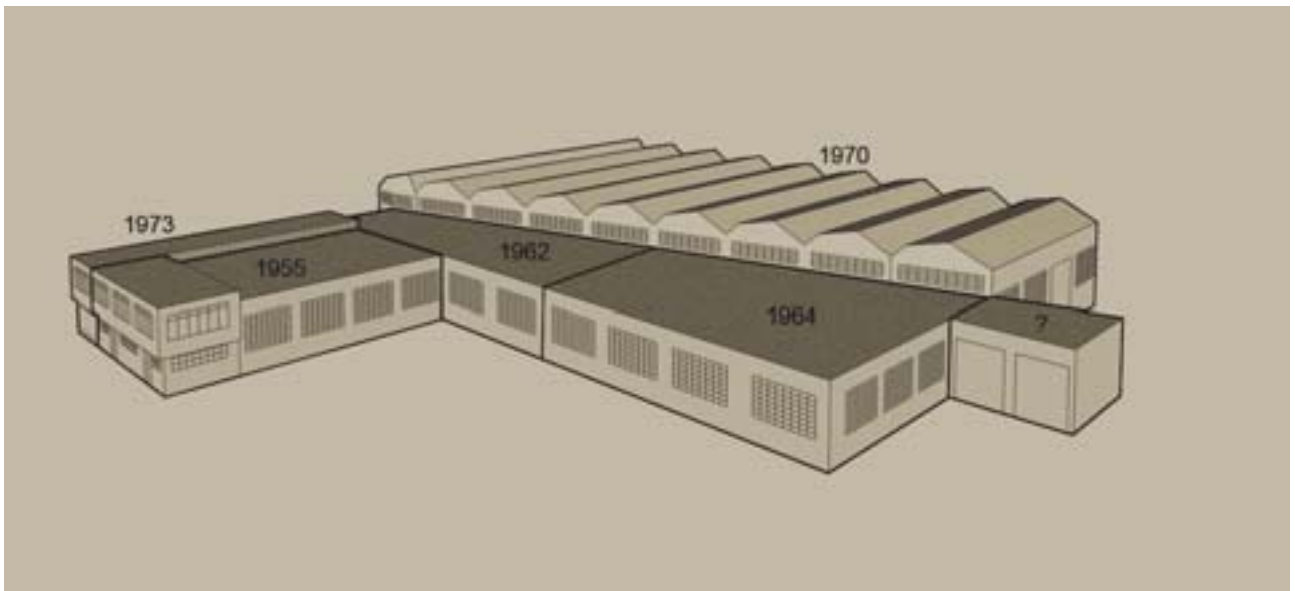
*baina mozketa sistema horrek hortxe segitzen du.*

*Jose Ramon Lasari  
egindako elkarrizketa.*

Ignacio Garmendiak hartu zuen gerentzia, bere emazte Carmen Lasak lagunduta, seme-alaben heziketa eta bulegoko lana tartekatzen zituela. Administrazioa, berriz, CAF enpresan Ignacioren adiskide izandako Angel Aramendiren esku utzi zuten. Biltegiko eta ordezkoen zerbitzuko lanetarako, Joseba Ezkurdia Irizarren partaidetza izan zuten. Hastapenetik bertatik, korrante alternoko makina elektriko birakarien ekoizpenean jardun zuen *Letag* enpresak. Hasieran, bizarrak kentzeko makina, esmerilagailu eta leungailuen aukera zabal bat ageri zen bere katalogoan (motor elektrikoaren aplikazio samur batzuk). Halere, enpresa berriak *Onea* etxearen antzeko prozesua igaro zuen, eta desadostasun larriak sortu ziren bazkide berrien artean eta Lasa anaietako batek, Jose Ramonek, enpresa utzi eta negozio berri bat sortu zuen handik urte batzuetara.

*...baina nik oso gutxi iraun nuen 'Letagen', uste dut bost urte besterik ez zirela izan. Arazo asko sortu ziren nire koinatuarekin. Enpresako kontuak eta familiako kontuak. Berak esan zidan momentuz ongi konpontzen ginela elkarrekin, baina gero agian ez*

217  
*Letagen* egungo itxura  
Configuración actual de *Letag*  
218  
Pabiloi-eraikuntzaren bilakaera  
Evolución de la construcción pabellones





219  
Letag

*...duré muy poco en 'Letag', creo que cinco años. Hubo problemas con mi cuñado. Cosas de empresa y familia. Me dijo que de momento nos arreglábamos bien pero que luego podía no ser así y surgir problemas. No creo que ése fuera el motivo. Y me dije: aquí no hay nada que hacer. [...] Tuve que empezar de nuevo hasta que fue pasando el tiempo y surgió la oportunidad de hacer motores y los empecé a construir. Empecé poco a poco, pero la cosa iba a más. Entonces me metí a trabajar con obreros y con más máquinas. Hoy son veintiocho operarios. Nos hemos especializado en el ramo del ascensor y hemos sacado últimamente un motor que elimina la reductora.*

*Entrevista realizada a  
José Ramón Lasa.*

Tras la salida de José Ramón Lasa en 1962, *Letag* sufrió algunos cambios en su estructura empresarial. Carmen Lasa adquirió un 5 % del negocio. Ignacio Garmendia amplió su participación hasta el 50 % y Miguel Lasa hasta el 45 %<sup>101</sup>. Desde 1981 *Letag* es una sociedad anónima. Tal y como consta en la documentación consultada en el Registro Mercantil de Gipuzkoa, el 2 de febrero de ese año Carmen Lasa Eguren, Miguel Lasa Eguren (con consentimiento de su es-

posa, Toribi Arizaga Arando) e Ignacio Garmendia Insausti transformaron la sociedad regular colectiva en *Construcciones Electromagnéticas Letag, S.A.*, incorporando el mismo capital (84.400.000 pesetas) y la misma proporción de participaciones anteriormente citada<sup>102</sup>.

La dirección y gerencia de la empresa siguió en manos de Ignacio Garmendia, con el apoyo de su esposa Carmen, mientras que la responsabilidad de la oficina técnica fue asumida por Miguel Lasa, continuando la organización interna de la empresa el esquema anteriormente indicado. En esta fase el quehacer de Miguel fue eminentemente técnico: diseño de las piezas componentes de los motores y gestión de la preparación de los moldes de fundición; diseño de utillajes y troqueles, para corte de chapa y fundición de rotores; así como del utillaje necesario para diversas operaciones de fabricación.

Como ya se ha dicho, *Letag* constituyó una importante competencia para *Olena*, aunque también se abrió a productos nuevos. Hicieron ventiladores para túneles, helicoidales de gran tubular y pulidoras de mayor potencia. En 1965 se inició la fabricación de motores

zela horrela izango eta arazoak sorzitezkeela. Ez dut uste hori izan zenik arrazoia. Eta nik nire artean: 'hemen ez dago zer eginik'. [...] Berritik hasi behar izan genuen, eta denbora pasatu ondoren, motorrak egiteko aukera sortu eta, halaxe, motorrak eraikitzen hasi nintzen. Pixkanaka-pixkanaka hasi nintzen, baina gero eta gehiago. Orduan langileak eta makina gehiago ekarri nituen lanerako. Gaur egun hogeita zortzi langile dira. Iggogailuen esparrua da gure espezialitatea, eta orain berriki, erreduktorea ezabatzen duen motor bat atera dugu.

Jose Ramon Lasari  
egindako elkarrizketa.

1962an Jose Ramon Lasa irten ondoren, Letagek zenbait aldaketa izan zituen enpresa-egituran. Carmen Lasak negozioaren % 5 eskuratu zuen, Ignacio Garmendiak % 50 eta Miguel Lasak gainerako % 45<sup>101</sup>. 1981tik, Letag sozietate anonimoa da. Gipuzkoako Merkataritza Erregistroan kontsultatutako dokumentazioan ageri den moduan, urte horretako otsailaren 2an, Carmen Lasa Egurennek, Jose Miguel Lasa Egurennek (bere emazte Toribi Arizaga Arandoren baimenarekin) eta Ignacio Garmendia Insaustik *Construcciones Electromecánicas Letag, Lasa Hermanos y Garmendia S.C.R.* enpresa, *Construcciones Electromagnéticas Letag, S.A.* bihurtu zuten, arestian aipatutako partaidetza-proporzio eta kapital berarekin (84.400.000 pezeta)<sup>102</sup>.

Enpresaren zuzendaritzak eta gerentziak Ignacio Garmendiaren esku jarraitu zuen, bere emazte Carmenen laguntzarekin, eta aldiz, bulego teknikoaren ardura Miguel Lasak hartu zuen bere gain, eta enpresaren barne-antolamenduak arestian aipatutako eskema horrekin jarraitu zuen. Fase honetan Miguelen eginkizuna erabat teknikoa izan zen: motorren osagaien diseinua eta fundiziorako moldeen prestakuntzarako gestiolanak; lanabesen eta trokelen diseinua, txapa ebakitzeko eta errotoreak



220

galdatzeko; eta halaber, ekoizpen-eragiketa batzuetarako beharrezkoak diren lanabesak.

Arestian esan den moduan, Letag lehiakide gogorra izan zen Oñarenentzat, nahiz eta beste produktu berri batzuk ere jorratu zituen. Tunturako haizagailuak, tubular handiko helikoidalak eta indar handiagoko leungailuak egin zituzten. 1965. urtean garabi-zubietarako motorrak egiten hasi ziren, eta hirurogeita hamarreko hamarraldian, berriz, garabi-dorreetakarakoak, eta horrenbestez, ekoizpen-eremu berri bat zabaldu zuten. Garai honetan, eskaera ugari zituzten Villabonako Bengo enpresatik, baina alternadoreak ez ziren oraindik etorriko. Gero, Jaso bihurtuko zen beren bezero nagusi, Itsasondon eta Idiazabalentzako lantegiak zituela.

Bigarren epealdi batean, Letag enpresaren hazkundearen ardatza produktua arlo gehiagotara zabaltzea

para grúas-puente y en los años setenta para grúas-torre, es decir, un campo nuevo de producción. En esta época recibieron numerosos pedidos de *Bengo*, de Villabona. Los alternadores todavía habrían de esperar bastante tiempo. Más tarde *Jaso*, con factorías en Itsasondo e Idiazabal, pasó a ser su principal cliente.

En una segunda etapa el crecimiento de *Letag* se fundamentó en la diversificación del producto. A finales de los sesenta empezó la fabricación de ventiladores destinados principalmente a la entonces importante industria papelera guipuzcoana y de motores eléctricos con freno para aplicación de elevación de cargas. Estos productos configurarían básicamente la oferta de *Letag* hasta finales de la década de los ochenta y comienzos de los noventa.

A la situación de crisis del mundo del motor de la década de los ochenta y comienzos de los noventa deben sumarse las negativas consecuencias de las graves inundaciones acaecidas el 26 de agosto de 1983 y 23 de junio de 1992. Los pabellones de *Letag* situados en parte sobre el cauce de la regata Santa Lutzia o Argisao se vie-

ron gravemente afectados como nos relata José Antonio Imaz, ingeniero responsable de la oficina técnica desde 1973:

*Toda la planta se inundó, alcanzando el agua un nivel de setenta y cinco centímetros, que dejó agua y barro en toda la maquinaria de fabricación, materias primas y componentes elaborados muy sensibles al agua, como son los bobinados eléctricos. Toda la maquinaria de producción hubo de ser desmontada, lavada, limpiada, secada y montada, así como lavados y rebarnizados todos los componentes de las máquinas eléctricas, una vez desmontados, vuelta a montar. La reiniciación de la entrega de máquinas terminadas se demoró en tres semanas y las pérdidas y los gastos en productos de limpieza y en horas no productivas fueron cuantiosos.*

Como se ha dicho, las pérdidas fueron considerables, y todo ello enmarcado en un cuadro de recesión generalizado que dificultó de sobremanera la recuperación. Además el sector papelero, fuente de muchos clientes importantes de la empresa, prácticamente desapareció durante la crisis, por lo que fue necesario de-

TABLA 18: CATALOGO DE PRODUCTOS DE LETAG

**Productos originarios de *Letag***

- Desbarbadoras.
- Pulidoras.
- Esmeriladoras.
- Ventiladoras industriales de distinto tipo y modelos para sector ferroviario, papeleras y construcción naval.

**Productos desarrollados por *Letag***

- Motores eléctricos para grúas de construcción y grúas industriales.
- Alternadores síncronos para grupos electrógenos de diversos sectores (sector grupos electrógenos emergencia; sector naval; servicios pistas aeropuertos a los aviones; sector ferroviario).
- Ventiladores, motores y alternadores para el sector ferroviario.
- Motores de diseño no estándar (sector ferroviario; máquina herramienta; equipos de procesos industriales).
- Grupos convertidores rotativos (sector naval).
- Máquinas eléctricas prototipos para centros tecnológicos, universidades, etc.

Elaboración propia partir de información facilitada por José Antonio Imaz Insausti



izan zen. Hirurogeiko hamarraldia-  
ren amaieran haizagailuak ekoizten  
hasi ziren, garai hartan Gipuzkoan  
garrantzi handikoa zen papergintza-  
industriarako eta karga-jasokuntzan  
aplikatzeko motor elektriko galga-  
dunen ekoizpenerako xedatua. Pro-  
daktu horiek izango ziren, funtsean,  
*Letag* enpresaren oinarria, laurogeiko  
hamarraldiaren amaiera eta laurogei-  
ta hamarreko hamarraldiaren hasiera  
arte.

Laurogeiko hamarraldiaren amaie-  
ran eta laurogeita hamarreko hamarral-  
diaren hasieran motorraren munduak  
izandako krisi-egoerari 1983ko abuz-  
tuaren 26an eta 1992ko ekainaren 23an  
izandako uholde larriak gehitu behar  
dizkiogu. Neurri batean Santa Lutzia  
edo Argisao erreken gainean kokatuta  
dauden *Letag* enpresaren pabiloiek on-  
dorio larriak jasan zituzten, 1973. urteaz  
geroztik bulego teknikoko ingeniari ar-  
duradun izandako Jose Antonio Imazek  
kontaktzen digun moduan:

*Lantegi osoa urpean geratu zen,  
hirurogeita hamabost zenti-  
metroko altuerara iritsi baitzen  
ura, eta fabrikazio-makineria,  
lehengaiak eta urarekiko oso  
sentikorak diren osagai landuak,  
hala nola, bobina elektrikoak,  
ur eta lokatzez estalita geratu*

*ziren. Ekoizpen-makineria guztia  
desmuntatu, garbitu, lehortu eta,  
atzera, muntatu behar izan zuten,  
baita makina elektrikoaren osagai  
guztiak garbitu eta birberniza-  
tu ere, desmuntatu eta berriro  
muntatu ondoren. Amaitutako  
makinak eskaintzen hasteko  
eguna hiru astez atzeratu zen,  
eta galerak eta garbigaietan nahiz  
ordu ez-emankorretan izandako  
gastuak oso handiak izan ziren.*

Arestian esan den moduan, galera  
horiek oso garrantzitsuak izan ziren,  
eta horrek guztiak, atzeraldi orokor-  
tuko egoera baten barruan, neurritz  
gain zaildu zuen berrindartzea. Horrez  
gain, papergintzaren sektorea, enpre-  
sako bezero garrantzitsu askoren itu-  
rri, desagertu egin zen krisialdian, eta  
ondorioz, produktu berriak garatu eta  
bezero berriak bilatu behar izan zituz-  
ten. Enpresaren jabetzak zuen familia  
izaera hori galdu gabe heldu dioten  
erronka horri.

Sektore honetan 1992/93 ur-  
teetan izandako krisialdiaren on-  
doren, indartu egin zen makineria  
elektrikoaren, motorren eta aplikazio  
bereziatarako diseinu ez-estandarreko  
sorgailuen ekoizpen-ildoak. Azken ha-  
marraldian, *Letag* enpresak bi sektore  
berritan kokatzea lortu du, hots, tren

18. TABLA: <i>LETAG</i> PRODUKTUEN KATALOGOA
<b>Letag jatorrizko produktuak</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Bizarrak kentzekoak</li> <li>· Leungailuak.</li> <li>· Esmerilagailuak.</li> <li>· Hainbat era eta modelotako haizagailu industrialak trenbide, papergintza eta ontzizigintzaren sektoreentzat</li> </ul>
<b>Letagek egindako produktuak</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Motor elektrikoak eraikuntza-garabi eta industria-garabietarako.</li> <li>· Alternadore sinkronoak hainbat sektoretako multzo elektrogenoetarako larrialdiko multzo elektrogenoen sektorea; ontzizigintza-sektorea; hegazkinen aireportuetako pista-zerbitzuak; tren-sektorea).</li> <li>· Haizagailuak, motorrak eta alternadoreak tren-sektorearentzat.</li> <li>· Diseinu ez-estandarreko motorrak (tren-sektorea; makina-erreminta; industria-prozesuen ekipoak).</li> <li>· Multzo bihurtzaile birakariak (ontzizigintza-sektorea).</li> <li>· Makina elektriko prototipoak zentro teknologiko, unibertsitate eta abarretarako.</li> </ul>
Propio landutako taula, Jose Antonio Imaz Insaustik emandako informazioa abiapuntu hartuta

sarrollar nuevos productos y buscar nuevos clientes. Se afrontó el desafío sin perder el carácter familiar de la propiedad de la empresa.

Tras la crisis de 1992/93 en dicho sector, se reforzó la línea de maquinaria eléctrica, motores y generadores de diseño no estándar para aplicaciones especiales. En la última década *Letag* ha conseguido posicionarse en dos nuevos sectores, como el ferroviario y el auxiliar del aeronáutico, de elevadas exigencias técnicas y de calidad. Sus productos (ventiladores, motores, alternadores) equipan trenes de todas las instalaciones de metro existentes en el Estado o ciudades como Sao Paulo y Nueva York. Sus generadores de 400 Hz están presentes en todos los

aeropuertos de Europa, dando servicio en tierra a las aeronaves.

*Letag* en 1983 contaba con setenta y dos trabajadores y en los momentos de mayor expansión llegó a ocupar el centenar de puestos de trabajo. Actualmente la responsabilidad de la empresa recae en Jesús M<sup>º</sup> Garmendia Lasa (Ormaiztegi, 1951) y su producción se destina a Euskal Herria, Estado español, Francia, Bélgica, Holanda, Alemania, Dinamarca, Noruega, Bulgaria, Cuba, Venezuela, Ecuador, Colombia, Líbano y Marruecos.

En la presente experiencia empresarial destaca la labor y personalidad de quien fuera su gerente durante tantos años, Ignacio Garmendia, cuya labor empresarial se vio reconocida con el Premio *José M<sup>º</sup> Korta*, que recibió el año 2001, y con el accésit que la Fundación *Antonio Aranzabal* le concedió en el 2003.

Su hija Elixabete en la obra *Maestros en empresa familiar* refleja su semblante, mostrándonos un hombre hecho a sí mismo, que superando la adversidad supo forjar un carácter laborioso y emprendedor, que volcó su vida en su empresa y familia. De carácter participativo, intervino activamente en el plano asociativo profesional que abarcó desde la comarca del Goierri hasta las asociaciones de nivel estatal, sin dejar de lado su compromiso con otras áreas de la sociedad, como la política y el apoyo al euskara.

Para completar la reseña de esta experiencia empresarial debemos añadir que el año 2013 se produjo el cierre y liquidación de la misma, dando paso seguidamente a una nueva singladura, *Leberri, S. Coop.* promovida por un grupo de 16 trabajadores procedentes de *Letag*, en la misma localización y con la misma producción industrial. En esta ocasión no participa ningún miembro de las familias Garmendia y Lasa, propietarias de *Letag*. ■

221  
Letagen katalogoa  
Catálogo de Letag



eta aeronautika-osagarriean, biak ere eskakizun tekniko eta kalitate handikoak. Bere produktuek (haizagailuak, motorrak, alternadoreak) Estatuan dauden metro-instalazio guztietako trenak hornitzen dituzte, baita Sao Paulo eta New York hirietakoak ere. 400 Hz-ko sorgailuak Europako aire-portu guztietan daude, aireontziei lurrean zerbitzua eskainiz.

Letag enpresak 1983an hirurogeita hamabi langile zituen, eta zabalkunde handieneko garaietan, ehun bat lanpostu inguru zeuzkan. Gaur egun, enpresaren ardura Jesus M<sup>a</sup> Garmendia Lasaren esku dago (Ormaiztegi, 1951) eta bertako produkzioa Euskal Herria, Espainiako Estatu, Frantzia, Belgika, Herbehereak, Alemania, Danimarka, Norvegia, Bulgaria, Kuba, Venezuela, Ekuador, Kolonia, Libano eta Marokora bidaltzen da.

Egun enpresak daraman bilakaerari helduz, aipatzekoa da hainbat urtetan bertako gerente izandako Ignacio Garmendiaren lana eta nortasuna, eta hala, haren lana goraiatu nahian, Jose M<sup>a</sup> Korta Saria eman zioten 2001. urtean, baita akzesit bat ere Antonio Aranzabal Fundazioak 2003. urtean.

Haren alaba Elixabetek, *Maestros en empresa familiar* izeneko lanean, haren soslaia ematen digu, eta bere kasa zaildutako gizon bat erakusten digu, zailtasunei aurre eginez lanerako eta ekimenerako nortasun sendoa garatu zuena, bizitza osoa bere enpresari eta bere familiari eskaini ziona. Izaeraz parte-hartzailea zenez, aktiboki esku hartu zuen profesionalen elkarreetan, bai Goierrri mailakoe-tan baina baita estatu mailako elkarreetan ere, gizarteko beste eremu batzuk alde batera utzi gabe, hala nola politika eta euskararen sustapena.

Enpresa ekimen honen aipamena osatuz, esan behar dugu 2013 urtean itxi eta likidatu zela, ibilbide berri batek lekukotza hartuz, hain zuzen ere Letageko 16 langileek osatutako Leberri, S. Coop.ak. Enpresa berri ho-

nek kokapen eta produkzio industrial berdinarekin jarraitzen du. Oraingoan Letageko jabe izandako Garmendia eta Lasa familiek ez dute parte hartzen. ■



222 - 223  
Letagen katalogoa  
Catálogo de Letag





224  
Jose Ramon Lasa Eguren

#### 2.4.2.5 JOSÉ RAMÓN LASA (CEG)

En este apartado hemos contado con el testimonio de José Ramón Lasa y su hijo Javier, sin cuya participación nos hubiera sido muy difícil recomponer la reseña que sigue.

En los apartados correspondientes a *Onea* y *Letag* hemos reflejado el paso por dichas empresas de José Ramón Lasa Eguren, quien en mayo de 1967 puso en marcha una nueva iniciativa empresarial, *Construcciones Eléctricas de Guipúzcoa, S.L. (CEG)*, aunque con anterioridad ya venía operando autónomamente, compaginando sus tareas en *Onea* con la reparación de motores por su cuenta. *CEG* primeramente se localizó en los bajos del edificio correspondiente a *Carrocerías Osinalde*, al borde de la carretera comarcal Beasain-Durango, en las inmediaciones del caserío Telleri Berria. Hacia 1970 se trasladó a los pabellones industriales correspondientes a la fábrica de tintas de la familia García.

José Ramón Lasa comenzó su andadura empresarial en *CEG* con dos trabajadores, Eusebio Igartzabal Alustitza procedente de *Letag* y José Manuel Rodríguez Magallanes, procedente de *Somesa*. Posteriormente, en 1970 se incorporaron sus hijos, Javier (Ormaiztegui, 1949) y Mariasun Lasa Berasategi (Ormaiztegui, 1953), esta última para hacerse cargo de las labores administrativas. En esta nueva etapa, José Ramón empezó, como ya se ha dicho, reparando motores, si bien pronto tuvo la oportunidad de construirlos, concretamente motores

especiales para rectificadoras *Bumen*, de Zumarraga, así como también motores para carros de traslación de grúas para *Azpeitia Hnos.*, de Beasain.

Una vez situado en los pabellones de García, *CEG* además de continuar con su anterior línea de producción, fabricó motores para polipastos de elevación, para *Azpeitia Hnos.*, así como motores para bombas de agua para *Brug*, de Madrid. También dio inicio a la fabricación de la primera generación de motores de rotor exterior, para elevación de ascensores, con destino a *Cenia-Pingon*, de Andoain; motores para cierres de puertas de ascensor para *Agui*, de Ergobia. En esta etapa *CEG* llegó a contar con una plantilla de veinte o veintidós operarios, estando la fábrica organizada en las siguientes secciones: troquelado de chapa, bobinado de motores, mecanizado de piezas y montaje. Asimismo los principales proveedores fueron *Suministros Eléctricos Easo*, *Aristrain* de Olaberria (chapa magnética), *Aguado y Asumendi* de Donostia y *Ferretería Esnaola* de Beasain (herramienta), así como *Pío Galarraga* de Ormaiztegui (transporte).

En 1997 *CEG* erigió, en pertenecidos del caserío Agerre, un nuevo pabellón industrial de más de tres mil quinientos metros cuadrados. Actualmente la actividad principal de la empresa se centra en el diseño, fabricación y venta de motores eléctricos para el sector de la elevación. *CEG* fabrica íntegramente sus motores y frenos eléctricos, para lo que cuenta con maquinaria, medios y personal adecuados. En la actualidad el equipo humano está compuesto por más



225  
Publizitatea, 1969  
Publicidad, 1969

#### 2.4.2.5 JOSE RAMON LASA (CEG)

Atal honetan, Jose Ramon Lasa eta haren seme Javierren testigantzak jaso ditugu; horien partaidetzarik gabe, oso zaila egingo litzazuke ondoren datorren aipamena osatzea.

*Onena* eta *Letag* enpresei eskainitako ataletan, Jose Ramon Lasa Egurenek enpresa horietan egindakoa azaldu dugu; 1967ko maiatzean, enpresa-ekimen berri bat abiarazi zuen, *Construcciones Eléctricas de Guipúzcoa, S.L. (CEG)* izenekoa, baina lehendik ere autonomo gisa ziharduen lanean, *Onena* enpresan egiten zuen lanarekin batera motorrak konpontzen baitzituen bere kontura. *CEG*, hasieran, *Carrocerías Osinalde* kokatuta dagoen eraikinaren behealdean egon zen, Beasain-Durango eskualdeko errepidearen bazterrean, Telleri Berria baserriaren inguruan. 1970 inguruan, halere, García familiaren tinta-fabrikaren industria-pabiloietara lekualdatu zen.

Jose Ramon Lasak bi langile besterik ez zituela ekin zion *CEG* enpresaren enpresa-ibilbideari: Eusebio Igartzabal Alustitza zen bat, *Letagetik* etorria, eta Jose Manuel Rodríguez Magallanes bestea, *Somesatik* etorria. Gero, 1970. urtean, Javier (Ormaiztegi, 1949) eta Mariasun Lasa Berasategi (Ormaiztegi, 1953) seme-alabak hasi ziren lanean; Mariasunek administrazio-lanak hartu zituen bere gain. Garai berri honetan, Jose Ramon, arestian esan bezala, motorrak konpontzen hasi zen, baina berehala, motorrak eraikitzen hasteko aukera izan zuen, hain zuzen ere, Zumarragako *Bumen* artezteko makinenzako motor bereziak, baita Beasaingo *Azpeitia Hnos.* enpresako garabien translazio-gurdietarako motorrak ere.

Garciaren pabiloietan kokatu ondoren, *CEG* enpresak, lehenagoko ekoizpen-ildoari eusteaz gain, jasotze-polipastoetarako motorrak ekoitzi zituen *Azpeitia Hnos.* enpresarentzat, baita ur-ponpak ere Ma-

drilgo *Brug* enpresarentzat. Halaber, kanpo-errotorea zuten motorren lehen belaunaldia ekoizteari ekin zion igogailuak jaso ahal izateko, Andoaingo *Cenia-Pingon* etxearentzat, edota igogailuak ixteko motorrak Ergobiako *Agui* etxearentzat. Garai honetan, *CEG* enpresan hogeit hamar edo hogeitabi langile aritzen ziren, eta sail hauetan antolatua zegoen: txapa trokelatzea, motorren bobinaketa, piezen mekanizazioa eta muntaketa. Era berean, hornitzaile nagusiak *Suministros Eléctricos Easo*, Olaberriako *Aristrain* (txapa magnetikoa), Donostiako *Aguado y Asumendi* eta Beasaingo *Ferretería Esnaola* (erreminta) izan ziren, baita Ormaiztegiako *Pio Galarraga* (garraioa) ere.

1997. urtean *CEG* enpresak, Agerre baserriaren lurretan, industria-pabiloi berri bat egin zuen, hiru mila eta bostehun metro koadro baino handiagoa. Gaur egun, enpresa horren jarduera nagusia jasokuntza sektorerako motor elektrikoak diseinatu, ekoitzi eta saltzea da batez ere. *CEG* etxeak oso-osorik ekoizten ditu motor eta galga elektrikoak, eta horretarako, makineria, bitarteko eta langile prestatuak ditu. Egun, hogeitahamar profesionalak baino gehiagok osatzen dute bertako giza taldea. Honelako industria baten ohiko sailez gain, *I+G+b* departamentu propio bat du bertan, irtenbide tekniko berritzaileak garatzen dituena, eta halaber, hogeitabi bost metroko altuera duen dorre bat

226  
Jose Ramon Lasaren tailerra  
Garciaren pabiloietan  
Taller de José Ramón Lasa en los  
pabellones de García





227  
Jose Ramon eta bere seme Javier  
José Ramón y su hijo Javier

de treinta profesionales. Además de las secciones clásicas de este tipo de industria, cuenta con departamento propio de *I+D+i*, que desarrolla soluciones técnicas innovadoras, también dispone de una torre de veinticinco metros de altura, en la que se realizan los ensayos para la certificación externa de los diferentes modelos de motores y frenos a homologar.

La evolución de la industria ha conllevado a que la chapa magnética deba adquirirse en Alemania (*Otto Wolf*), por cuanto ya no se fabrica en el Estado español, en tanto que el cobre se provee de *Acebsa* de Cataluña,

*Suelco* de Madrid o *Ederfil* de Legorreta. Ocasionalmente se adquiere en Italia.

En esta nueva planta industrial se dio inicio a la fabricación de la segunda generación de motores asíncronos para ascensores, con rotor convencional y carcasa de aluminio. En 2005 *CEG* lanzó al mercado la tercera generación de motores para ascensor *gearless*. Se trata de motores síncronos de imanes permanentes, sin reductora. La eliminación de la reductora supone un notable avance respecto de los motores de primera y segunda generación. Este nuevo producto aporta considerables ventajas, reduciendo ostensiblemente las necesidades de espacio para máquinas, alto rendimiento, ausencia de aceite, ruidos y vibraciones y consumo reducido. Motores ecológicos con mínimo mantenimiento.

La producción de *CEG* en gran parte está destinada al mercado estatal, donde cuenta con importantes clientes productores de ascensores, como *Orona*, de Hernani; *Redunor* de Azkoitia; *Cenia-Thyssen* y *Carbonell*, ambos de Valencia, etcétera. *CEG* también se halla presente en los mercados europeos (Francia, Bélgica y Reino Unido).

Además de los hermanos Javier y Mariasun se ha incorporado a *CEG* una nueva generación de la familia Lasa, Xabier y Jon Lasa Balzategi, hijos de Javier, y Maier Unanua Lasa, hija de Mariasun. ■

228  
CEGen pabilioi berriak, 1997  
Nuevos pabellones de *CEG*, 1997



ere badu, homologatu beharreko motor eta galga eredu desberdinen kanpo-ziurtagenerako entseguak bertan egin ahal izateko prestatua.

Industriak izandako bilakaeraren ondorioz, txapa magnetikoa Alemanian erosi behar izan denez (*Otto Wolf*), jadanik ez da Espainiako Estatuan ekoizten, eta kobrea, berriz, Kataluniako *Acebsa*, Madrilgo *Suelco* edo Legorretako *Ederfil* enpresek hornitzen diote. Noiz edo noiz Italiatik ere eskuratzen da.

Industria-lantegi berri honetan igogailuetarako motor asinkronoen bigarren belaunaldia ekoizten hasi ziren, motor konbentzionala eta aluminiozko karkasa zutela. 2005. urtean, *CEG* enpresak *gearless* igogailuetarako motorren hirugarren belaunaldia merkaturatu zuen. Iman iraunkorak dituzten motor sinkronoak dira, erreduzitzailerik gabe. Erreduzitzailerik kentzea aurrerapen nabarmena da lehen eta bigarren belaunaldiko

motorrekin alderatuta. Produktu berri honek abantaila garrantzitsuak dakartza, eta batez ere, nabarmenki murriztu du makinatarako espazio-premiak, errendimendu handia du, ez du oliorik, zaratarik edo bibrazioirik eta kontsumoa murrizta du. Mantentze-lan urri eskatzen duten motor ekologikoak.

*CEG* enpresaren ekoizpena, neurri handi batean, estatu barruko merkatura xedatua dago, igogailuak ekoizten dituzten bezero garrantzitsuak baititu bertan, hala nola *Orona* Hernanin, *Redunor* Azkoitian, *Cenia-Thyssen* eta *Carbonell* Valentzian eta abar, baina ez dio muzin egiten Europako merkatuari (Frantzia, Belgika, Erresuma Batua).

Javier eta Mariasun anai-arrebez gain, Lasa familiaren belaunaldi berri bat ere hasi da *CEG* enpresan lanean: Xabier eta Jon Lasa Balzategi (Javierren semeak) eta Maier Unanua Lasa, Mariasunen alaba. ■



229  
Entsegu dorrea  
Torre de ensayos



230  
Sabino Azurmendi Larrea

#### 2.4.2.6 AZURMENDI Y ANTIA (LLAMA)

En 1939, tras concluir la guerra, Narciso Antia Oiartzabal (Ormaiztegi, 1908-Ordizia, 1997) junto con Sabino Azurmendi Larrea (Soraluze, 1914-Madrid, 1999) constituyeron la sociedad denominada *Azurmendi y Antia*, posteriormente conocida como *Industrias Llama*, específicamente dedicada a construcciones electromecánicas y fabricación de aparatos para soldadura eléctrica, estos últimos se comercializaron bajo la marca *Eder*. Esta empresa inicialmente se localizó en Ormaiztegi y en torno a 1948 se trasladó a Ordizia, con ocasión de separarse los socios fundadores, al tiempo en que Sabino Azurmendi emprendió otro proyecto empresarial de gran envergadura, *Azma*, del que daremos cuenta más adelante.

En el caso de *Industrias Llama*, uno de sus socios, Narciso Antia, provenía de *Oena*, aunque posterior-

mente trabajó en *Patricio Echeverría* donde tuvo problemas a causa de su orientación política, según nos informa su hija M<sup>a</sup> Lourdes Antia Peñagarikano, por lo que decidió abandonar la empresa de Legazpi y establecerse por su cuenta.

*Industrias Llama* fue refundada por Narciso Antia en Ordizia (en los pabellones de la extinta carrocerías *La Modelo*), en sociedad con su hermano José Antonio Antia Oiartzabal (Ormaiztegi, 1913-Segura, 1991), Patxi Arteaga y Domingo Peñagarikano. A finales de los años cincuenta los hermanos Antia abandonaron *Llama*, que siguió operando otros diez años aproximadamente. Narciso Antia, tras su salida de la sociedad, por discrepancias con sus socios, siguió reparando motores por su cuenta hasta que a inicios de los sesenta promovió, junto con su hermano José Antonio y su cuñado Nicolás Berasategi, el bloque de viviendas de Monseñor Irizar etorbidea en Ormaiztegi. ■





### 2.4.2.6 AZURMENDI Y ANTIA (LLAMA)

1939. urtean, gerra amaitu ondoren, Narciso Antia Oartzabalek (Ormaiztegi, 1908-Ordizia, 1997) eta Sabino Azurmendi Larreak (Soraluze, 1914-Madril, 1999) *Azurmendi y Antia* izeneko sozietatea eratu zuten, gerora, *Industrias Llama* izenez ezagutu zena, eraikuntza elektromekanikoak eta soldadura elektrikorako aparailuak bereziki ekoizteko helburuarekin, nahiz eta azken horiek *Eder* markaren azpian merkaturatu ziren. Enpresa hau hasieran Ormaiztegin kokatu zen eta gero, 1948. urte inguruan, Ordiziara aldatu zen, bazkide fundatzaileak bereizi ondoren, eta horrekin batera, Sabino Azurmendik garrantzi handiko beste enpresa-proiektu bati ekin zion, *Azma*, baina horren berri aurrerago emango dugu.

Industrias Llamari dagokionez, bertako bazkideetako bat, Narciso Antia, *Onena* enpresatik etorria zen, baina gero *Patricio Echeverria* enpre-

san ere lan egin zuen, nahiz eta zenbait arazo izan zituen bere orientabide politikoaren ondorioz, haren alaba M<sup>ª</sup> Lourdes Antia Peñagarikanok azaltzen digun moduan, eta horrexegatik erabaki zuen Legazpiko enpresa uztea eta bere kontura jartzea.

Narciso Antiak birfundatu egin zuen *Industrias Llama* enpresa Ordizian (*La Modelo* karrozeria izan zenaren pabiloietan), bere anaia Jose Antonio Antia Oartzabal (Ormaiztegi, 1913-Segura, 1991), Patxi Arteaga eta Domingo Peñagarikanorekin batera. Berrogeita hamarreko hamarraldiaren amaieran, Antia anaiek bertan behera utzi zuten *Llama*, baina enpresa horrek beste hamar bat urtez jarraitu zuen. Narciso Antia, sozietate horretatik gainerako bazkideekin hainbat arazo izateagatik irten ondoren, bere kontura hasi zen motorrak konpontzen, eta hirurogeiko hamarraldiaren hasieran, Jose Antonio anaiarekin eta Nicolas Berasategi koinatuarekin batera, Monseñor Irizar etorbideko etxebizitza-blokea sustatu zuen Ormaiztegin. ■



232  
Narciso Antia Oartzabal



233  
Publicitatea, 1950  
Publicidad, 1950

### 2.4.2.7 BERNARDO AZPIAZU LASA (BAL)

Hacia el año 1942 Bernardo Azpiazu Lasa (Ormaiztegi, 1916-Azkoitia, 1993) creó una pequeña empresa, *Industrias Eléctricas BAL*, dedicada a la construcción y reparación de motores y aparatos eléctricos, una especialización que gozaba en la zona de una cierta tradición, como ya hemos destacado. Hay que recordar, que el propio Bernardo fue sobrino del ya mencionado José Mari Lasa, precursor en la construcción de motores eléctricos en Gipuzkoa. Algunos protagonistas que trabajaron en *BAL* durante los años cuarenta recuerdan las circunstancias de la época. Es el caso de las hermanas Itziar y Josune Telleria Aldasoro:

*Bernardo con el dinero de su familia, siendo muy joven, puso la empresa. Yo empecé en 1943, con catorce años a trabajar en 'BAL', en Iturbe Enea, donde anteriormente estuvo la fábrica de tintas. Allí empezó Bernardo Azpiazu. Yo estaba de vacaciones*

*escolares y Bernardo necesitaba una chica en la empresa para atender el teléfono durante el verano y como nosotras teníamos teléfono en casa, estábamos acostumbradas. Empecé a trabajar ese verano y me quedé allí. Al principio ganaba cinco pesetas al día y a la semana me subió el sueldo a siete pesetas y pasado el mes a doce pesetas. El fin de semana también ganaba sin trabajar. ¡No sabes qué ilusión!*

*Entrevista realizada a Itziar Telleria.*

El capital necesario para la creación de esta industria fue aportado por Dolores Lasa Irizar viuda del indiano Ignacio Azpiazu Lasa, que había hecho fortuna en Cuba. Si bien la titularidad de la empresa la ostentó el hijo mayor, Bernardo, también trabajaron en *BAL* sus hermanos Juan y Guillermo.

En 1946 aquella pequeña empresa surgida en plena posguerra, se trasladó a los edificios anteriormente ocupados por la *Fábrica de Muebles San Antonio*, en Urbieta Bigarrena.

234  
Bernardo Azpiazu Lasa eta Pilar Mercero Intxausti  
Bernardo Azpiazu Lasa y Pilar Mercero Intxausti



### 2.4.2.7 BERNARDO AZPIAZU LASA (BAL)

1942. urte inguruan Bernardo Azpiazu Lasak (Ormaiztegi, 1916-Azkoitia, 1993) enpresa txiki bat sortu zuen, *Industrias Eléctricas BAL*, motorrak eta aparailu elektrikoak eraikitzen eta konpontzen zituen; espezializazio horrek bazuen nolabaiteko tradizioa inguruan, lehenago ere azpimarratu dugun moduan. Gogoratu beharra dago Bernardo bera Jose Mari Lasaren iloba zela, Gipuzkoan motor elektrikoaren eraikuntzaren aintzidari izan zenarena. *BAL* enpresan berrogeiko hamarraldian lan egin zutene-tako batzuek garai hartako egoera gogoratzen digute. Halaxe azaltzen digute Itziar eta Josune Telleria Aldasoro ahizpek:

*Bernardok, bere familiaren diruarekin, oso gazte zela, sortu zuen enpresa hori. Ni 1943an, hamalau urte nituela, hasi nintzen lanean 'BAL' enpresan,*

*Iturbe Enean, lehenago tinta-fabrika egon zen tokian. Hantxe hasi zen Bernardo Azpiazu. Ni eskolako oporretan nengoen eta Bernardok neska bat behar zuen enpresan, uda partean telefonoari kasu egiteko, eta guk etxean telefonoa bagenuenez, ohituta geunden. Uda horretan hasi nintzen eta hantxe geratu nintzen. Hasieran bost pezeta irabazten nituen egunean, eta astebetara soldata zazpi pezetara igo zidaten, eta hilabetea amaitu ondoren, hamabi pezetara. Asteburuan ere dirua irabazten nuen lanik egin gabe. Zuk ez dakizu ze poza!*

*Itziar Telleriari egindako elkarrizketa.*

Kuban aberastasun handiak egin zituen Ignacio Azpiazu Lasa indianoaren alargun Dolores Lasa Irizarrek jarri zuen enpresa hau sortzeko beharrezko kapitala. Enpresako titulartasuna Bernardo seme zaharrenak eduki bazuen ere, *BAL* enpresan lan egin zuten haren anaia Juanek eta Guillerrok.

235  
Katalogoa  
Catálogo



## INDUSTRIAS ELÉCTRICAS B. A. L.

Construcción y Reparación de Motores

TELÉFONO 153

ORMAIZTEGUI

(GUIPUZCOA)

**T**ODOS los aparatos y maquinaria que se construyen en esta Casa van montados sobre rodamientos a bolas de la mejor calidad, siendo su marcha silenciosa y reducido a su mínima expresión el consumo de energía.

Todos ellos van provistos del sistema de engrase. Las instrucciones para cambio de voltages, se hallan dentro de la tapa de conexiones. Se admiten proyectos, presupuestos y consultas en las Oficinas de estos Talleres.

Bernardo Azpiazu con fecha 19 de febrero de 1946 adquirió la fábrica a Juan Aranburu Aranburu, de Beasain, al precio de cincuenta mil pesetas. Este último lo había adquirido a José Olaizola Iraola el 1 de setiembre de 1945, al precio de cuarenta y dos mil pesetas<sup>103</sup>.

TABLA 19: MAQUINARIA OBRANTE EN BAL EN 1948		
Un torno <i>Mateu</i> , modelo <i>Hispano Suiza</i> de 225 mm por 1500 mm de distancias entre los puntos, con sus accesorios (comprada a Viuda de Azpiazu).	Un torno mecánico <i>Egui</i> 1000 con su contramarcha y accesorios (comprado á Julián Eguiguren Cestona).	Una prensa hidráulica de sesenta toneladas <i>T.S.Z.</i> ; Un torno mecánico <i>C.E.M.</i> de 1500 mm entre puntos, con su motor; esta y la anterior adquiridas a <i>Aslor? S.L.</i> de Bilbo.
Un compresor de aire <i>Betico</i> BA-I con motor de un HP y depósito (de <i>J.San Martín y Cª</i> de Bilbo).	Un torno mecánico modelo <i>OH</i> nº 2 de 205 mm de altura de puntos y 2 m de distancia entre ellos con husillo, barra para cilindrar y caja <i>Morton</i> y accesorios (comprado á idem.).	Una prensa excéntrica <i>T.N.</i> para 20/25 de presión (comprada á idem.).
Una máquina limadora rápida a monopolea, de L.500 de 500 mm curso máximo del carnero, con tornillo paralelo con su motor de 2 HP <i>MAYC</i> para corriente alterna trifásica a 125/220 voltios y 1450 r.p.m. poleas y correas (comprado á <i>Rodríguez y Bernaola</i> de Bilbo).	Una prensa universal excéntrica <i>M.N.L.</i> para 30/35 toneladas (comprada á idem.).	Una máquina cizalla-Gillotina <i>S.B.</i> tipo 850 de 1030 de luz de corte para chapas hasta 2,5 cm de grueso con motor eléctrico de 3 HP <i>Eloa</i> para corriente alterna trifásica de 220/380 voltios y mil r.p.m. poleas y correas trapezoidales (compradas á idem.).
Una prensa excéntrica inclinable <i>CCI-3</i> de 30 toneladas de presión, curso ó carrera graduable de 20 a 100 mm de recorrido, motor eléctrico de dos HP. Corriente alterna trifásica 127/220 voltios y 1450 r.p.m. poleas y correas (comprada á idem.).	Un torno mecánico automático rápido <i>GMA 47</i> a monopolea, cabezal de engranes helicoidales, bancada prismática y escote con puente, husillo, barra para cilindro y caja de engrajes <i>Morton</i> : distancia entre puntos 1500 mm; altura de puntos 210 mm con todos sus accesorios normales, refrigeración interruptor-inversor y motor eléctrico de dos H.P. <i>Siemens</i> , corriente alterna trifásica de 127/220 voltios y 1420 r.p.m., poleas acanaladas y correas trapezoidales; plato universal de 265 mm, dos juegos de tres garras y plato de cuatro garras 400 mm (comprado á idem.).	Una fresadora con su motor y bomba (comprada a <i>Construcciones Azpeitia</i> de Beasain).
Una sierra <i>A.B.C.</i> de 14º con su motor (comprada á idem.).	Un taladro hasta 35 mm de ocho velocidades (comprado á idem.).	Un idem idem idem (comprado a idem) Un taladro hasta 20 mm (comprado á idem.) y las máquinas todas con sus correspondientes transmisiones.
Fuente: Registro de la Propiedad de Azpeitia <sup>104</sup>		



1946. urtean, gerraoste bete-betean sortutako enpresa txiki hura, lehenago *Fábrica de Muebles San Antonio* enpresak okupatutako eraikinetara aldatu zen, Urbieta Bigarrenera. Bernardo Azpiazuk 1946ko otsailaren 19an erosi

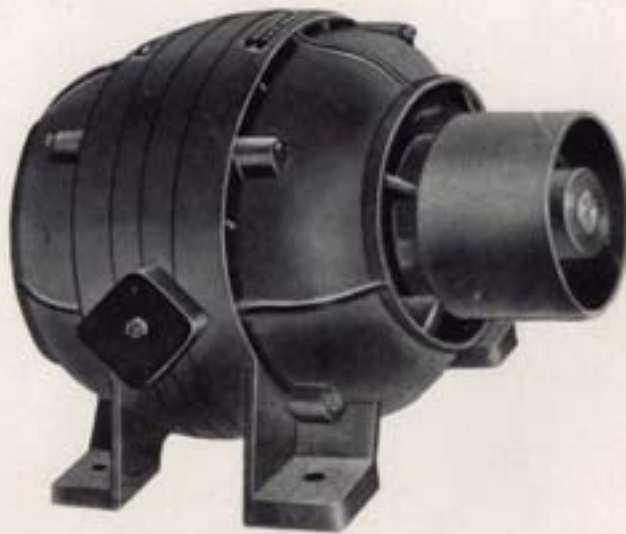
zion fabrika hori Beasaingo Juan Aranburu Aranbururi, berrogeita hamar mila pezetako prezioan. Hark, berriz, Jose Olaizola Iraolari erosi zion 1945eko irailaren 1ean, berrogeita bi mila pezetako prezioan<sup>103</sup>.

19. TAULA: BAL ENPRESAN 1948. URTEAN ZEGOEN MAKINERIA		
Mateu tornu bat, <i>Hispano Suiza</i> modeloa, 225 mm bider 1500 mm distantzia duena puntuen artean, bere osagaiekin (Azpiazuren alargunari erosia).	<i>Egui</i> 1000 tornu mekaniko bat, bere kontramartxa eta osagaiekin (Julian Egiguren Zestonari erosia).	Hirurogei tonako <i>T.S.Z.</i> prentsa hidrauliko bat; puntuen artean 1500 mm-ko <i>C.E.M.</i> tornu mekaniko bat, bere motorrekin. Hau eta aurrekoa Bilboko <i>Aslor?S.L.</i> erasiak.
<i>Betico</i> BA-I aire-kompresore bat, HP bateko motorrekin eta deposituarekin (Bilboko <i>J.San Martín eta C<sup>o</sup></i> ).	<i>OH</i> 2 zk. modeloko tornu mekaniko bat, puntuen altuera 205 mm eta horien arteko distantzia 2 m-koa izanik, torloju, zilindratzeko barra, <i>Morton</i> kaxa eta osagaiekin (berdinari erosiak).	<i>T.N.</i> prentsa eszentriko bat 20/25eko presiorako (berdinari erosia).
Monopoleako makina limatzaile azkar bat, L.500, ahari-buruak gehienezko abiadura 500 mm izanik, torloju paraleloarekin, 2 HP <i>MAYC</i> motorrekin 125/220 volteko korrante alferno trifasikorako eta 1450 b.m. txirrikak eta uhalak (Bilboko <i>Rodriguez y Bernaolari</i> erosia).	<i>M.N.L.</i> prentsa unibertsal eszentriko bat 30/35 tonatarako (berdinari erosia).	<i>S.B.</i> 850 gillotina-zizalla makina bat, 2,5 cm arteko lodiera duten txapetarako 1030 mozketak-argia, <i>Eloa</i> 3 HP-ko motor elektrikoarekin, 220/380 volteko korrante alferno trifasikorako eta mila b.m., txirrika eta uhal trapezoidalak (berdinari erosiak).
CCI-3 Prentsa eszentriko etzangarria, 30 tonako presioa duena, 20 eta 100 mm arteko ibilbide tarte edo zati aldagarria, bi HPko motor elektriko. Korrante alferno trifasikoa 127/220 volt eta 1.450 b. m dituen txirrika eta uhalekin (berdinari erosia).	<i>GMA</i> 47 tornu mekaniko automatiko azkarra, monopolea, engrane helikoidalak, bankada prismatikoa eta eskote zubiduna, torloju, zilindrorako barra eta <i>Morton</i> engrane-kaxa dituen buru batekoa: 1500 mm puntuen arteko tarte; 210 mm puntuen altuera bere ohiko osagai guztiekin: hoztea, etengailu-alderantzikagailua eta bi HP-ko <i>Siemens</i> motor elektriko, 127/220 volteko eta 1420 b.m.-ko korrante alferno trifasikoa, txirrika ezarridunak eta uhal trapezoidalak; 265 mmko plater unibertsala, hiru atzaparreko bi joku eta 400 mm lau atzaparreko platera (berdinari erosia).	Fresatzeko makina bere motor eta ponparekin (Beasaingo <i>Construcciones Azpeitiari</i> erosia).
14 <sup>o</sup> -ko A.B.C. zerra, bere motorrekin (berdinari erosia).	Zortzi abiadurako zulagailua, 35 mm artekoa. (berdinari erosia).	Berdin, berdin, berdin (berdinari erosia). Zulagailu bat 20 mm artekoa (berdinari erosia) eta makinak, denak bakoitzari dagozkion transmisioekin.
Iturria: Azpeitiako Jabetza Erregistroa <sup>104</sup>		

Itziar Telleriak dioenez, berrogeiko hamarraldiaren amaieran, Ignacio Ugarte Hernándezek enpresa horren zati bat erosi zion Bernardo Azpiazuri, eta garai horretan hasi zen lanean Antonino Txurruka Larrañaga, harekin zituen zor ekonomiko batzuk kitatzeko helburuarekin, eta hala, administrazio-lanak bete zituen. Tailer horretan motorrak, elektro-leungailuak eta elektro-esmerilagailuak ekoizten zituzten. Bertako katalogoaren arabera (1950) 0,5 eta 10 ZP-ko korrante alfernok motor trifasikoak ekoizten zituen, baita elektro-haizagailu zentrifugoak ere sutegietarako. 1951n Azpiazuk *BAL* enpresan zuen partaidetza

Ignacio Ugartek eta Gregorio Pradera Praderak erosi zuten, eta hala, *Somesa* eratu zuten.

Luis Ugartek 1948 urtean *BAL* enpresako partaidetzak erostearekin batera, Juan eta Guillermo Azpiazu Lasak, Bernardoren anaiek, eta Jose M<sup>a</sup> Zufiurre Goitiak, uztailaren 29an, *Azpiazu y Zufiurre, Sdad. Responsabilidad Limitada-Zuar* izeneko enpresa eratu zuten, eta Ormaiztegiko San Andres 16 kalean izan zuen egoitza soziala, Iriarte Goena etxean, eta bere helburua *motor elektrikoak ekoitzi eta saltzea* izan zen, berrogeita hamar mila pezetako kapital sozial ba-



### **Motor trifásico de corriente alterna**

Potencia de 10 H. P.

R. P. M. 950 — 1.450 — y 2.850

En todos los voltajes, o sea 120/210 — 150/260 — 220/380 — 360/440.

Este Motor puede trabajar en cualquier posición

237 - 238  
Katalogoa  
Catálogo



### **Motor trifásico de corriente alterna**

Potencia de 7 H. P.

R. P. M. 950 — 1.450 — y 2.850

En todos los voltajes, o sea 120/210 — 150/260 — 220/380 — 360/440.

Este Motor puede trabajar en cualquier posición.



**Motor trifásico de corriente alterna**  
Potencias de 0,5 a 10 H. P.  
R. P. M. 950 — 1.450 — y 2.850  
En todos los voltajes, o sea 120/210 — 150/260 — 220/380 — 360/440.  
Este Motor puede trabajar en cualquier posición

239 - 240  
Katalogoa  
Catálogo



**ELECTRO-VENTILADORES CENTRIFUGOS PARA FRAGUAS**  
*CORRIENTE TRIFASICA*

(Características al dorso)



Según informa Itziar Telleria, a finales de la década de los años cuarenta Ignacio Ugarte Hernández, adquirió a Bernardo Azpiazu parte de esta empresa, en este mismo tiempo se incorporó Antonino Txurruka Larrañaga, con motivo de resarcirse de obligaciones económicas pendientes con el mismo, asumiendo labores administrativas. Este taller se dedicó a la construcción de motores, electro-pulidoras y electro-esmeriladoras. Según su catálogo (1950), producía motores trifásicos de corriente alterna de 0,5 a 10 CV de potencia y electro-ventiladores centrífugos para fraguas. En 1951 la participación restante de Azpiazu en BAL fue adquirida por Ignacio Ugarte y Gregorio Pradera Pradera, pasando a constituir *Somesa*.

Coincidiendo con la adquisición en 1948 de participaciones de BAL por Luis Ugarte, Juan y Guillermo Azpiazu Lasa, hermanos de Bernardo, junto con José M<sup>a</sup> Zufiaurre Goitia, el 29 de julio constituyeron la mercantil *Azpiazu y Zufiaurre, Sdad. Responsabilidad Limitada-Zuar*, con sede social en San Andrés 16, casa Iriarte Goena, de Ormaiztegi, teniendo como objeto *la fabricación y venta de motores eléctricos* y un capital social de ciento cincuenta mil pesetas, de las que se desembolsaron ciento catorce mil pesetas, suscritas a cincuenta mil pesetas por cada uno de los hermanos Azpiazu y catorce mil pesetas por José M<sup>a</sup> Zufiaurre<sup>105</sup>, de la que no hemos adquirido más información.

Sin embargo a través de Juan Luis Azpiazu Aranburu hemos conocido que su tío Juan Azpiazu, conocido como Juanito, posteriormente se dedicó a la fabricación de lavadoras.

*Tras el cierre de la empresa 'Zuar', Guillermo Azpiazu se dedicó al transporte (1952). Sin embargo, su hermano Juanito siguió trabajando en el mismo lugar fabricando*

*lavadoras. Estas lavadoras contaban con estructura de madera y base de zinc. El tambor también era de madera. Antes de cada lavado, mediante una manguera, la lavadora se llenaba de agua y se le añadía jabón. Al terminar el lavado se extraía el agua con la ayuda de la manguera. Al parecer Juanito no conto con ayudante alguno<sup>106</sup>.*

Asimismo Juan Luis Azpiazu nos da cuenta de la afición de su tío a los relojes, que le llevó a arreglar los que sus convecinos le confiaban, así como también a hacerse cargo del mantenimiento del reloj público de la torre de la iglesia.

*Fue aficionado a la reparación de relojes, incluidos los que le traía la gente. También arregló más de una vez el reloj de la iglesia.<sup>107</sup>*

En relación a Guillermo, su hijo Juan Luis nos da cuenta de su andadura profesional tras su paso por BAL y Zuar, como transportista autónomo, que hubo de abandonar tras un accidente, pasando posteriormente a trabajar a *Peydesa*, donde se jubiló.

*Una vez cerrada la empresa 'Zuar' se dedicó al transporte. Inicialmente trabajó en las obras del puerto de Pasaia. Luego se encargó del transporte de la madera procedente de los montes de los pueblos aledaños a Ormaiztegi. Debido a la escasez de camiones en la época, realizó todo tipo de transporte, materiales de construcción (procedentes de 'Zelaikoa'), también mimbre destinado a las cesterías de Zumarraga. Operó por libre en estos quehaceres, con un camión 'GMC'.*

*Más adelante realizó trabajos para 'Orbegozo'. Aquí, mientras cambiaba una rueda sufrió un accidente en la mano, tras lo cual se empleó en 'Peydesa', ocupándose del manejo de una grúa. Se jubiló al cierre de 'Peydesa'.<sup>108</sup> ■*

241  
Guillermo Azpiazu Lasa

242  
Jose Mari Zufiaurre Goitia





243  
Faktura  
Factura  
244  
Juan Azpiazu Lasa

tekin, eta horietatik, ehun eta hamalau mila pezeta jarri zuen Azpiazu anaietako bakoitzak eta hamalau mila pezeta Jose M<sup>a</sup> Zufiaurrek<sup>105</sup>, baina ez dugu informazio gehiago lortzerik izan.

Hala eta guztiz ere, Juan Luis Azpiazu Aranbururen bitartez jakin ahal izan dugu haren osaba Juan Azpiazu, Juanito izenez ezagunagoa zena, garbigailuak ekoizten aritu zela lanean.

*'Zuar' lantegia kendu eta gero Guillermino Azpiazu garraiolari sartu zen (1952). Bere anaia Juanitok berriz, toki berean jarraitu zuen lanean, oraingoan arropa garbigailuak eginez. Egurrezko egitura, zinkezko zoru eta egurrezko danborra izaten zuten garbigailu zahar hauek. Ura alde aurretik bota behar izaten zitzaion (xaboiarekin batera), mangera baten bidez, eta garbitua bukatzen zenean, ur hau berriz ere mangera bidez atera behar izaten zen. Ematen duenez, Juanitok baka-riek lanegiten zuen.<sup>106</sup>*

Halaber, Juan Luis Azpiazuk bere osabak erlojuei zien zaletasuna aipatzen digu, nola konpontzen zituen bizilagunek haren esku uzten zituztenak, baita elizaren dorreko erloju publikoaren mantentze-lanak ere.

*Erlojuak konpontzen zaletua zen, jendeak ekartzen zizkionak eta ematen duenez, elizako erlojua ere behin baino gehiagotan konpondu omen zuen.<sup>107</sup>*

Guillermorekin loturik, haren seme Juan Luisek kontatzen digu nondik nora ibili zen *BAL* eta *Zuar* enpresetatik igaro ondoren, garraiolari autonomo gisa, baita nola utzi behar izan zuen ere istripu baten ondoren, eta nola joan zen gero *Peydesa* enpresara, erretiroa hartu arte.

*'Zuar' lantegia utzita, kamioi garraioan jardun zuen. Pasaiaiko portuko obretan aritu zen hasiera batean. Gero, mendian egurrak ateratzen eta jardun zuen, inguruko herrietan. Garai hartan oso kamioi gutxi zirenez, batean eta bestean jarduten zuen. Ematen duenez, eraikuntza gauzen karreoan ('Zelaiako' ekoizpenak) eta zume garraioan ere aritu zen, azken hau Zumarragako saskigintzarako. Lanbide hauetan bere kasa aritu zen eta horretarako 'GMC' erako kamioia zeukan.*

*Geroztik, 'Orbegozorentzako' ere garraio lanean ibili zen. Bertan izan zuen istripua eskuan, gurpil bat aldatzen ari zela. Harrezkero, 'Peydesa' lantegian aritu zen, garabi bat gidatzen. Handik erretiratu zen, lantegi hura itxi zenean.<sup>108</sup> ■*

### 2.4.2.8 Somesa

Como hemos apuntado anteriormente, *Somesa (Sociedad General de Hornos y Maquinaria Eléctrica, S.A.)* inició su andadura en 1951, en Urbieta Bigarrena. Fueron sus propietarios Gregorio Pradera Pradera e Ignacio Ugarte Hernández,

procedentes de Bizkaia, al adquirir a Bernardo Azpiazu el edificio, a excepción de los pisos altos<sup>109</sup>, al precio de doscientas setenta y cinco mil pesetas y la maquinaria por trescientas setenta y cinco mil pesetas. Esta sociedad se constituyó el 20 de abril de 1951, con un capital social de un millón quinientas mil pesetas<sup>110</sup>.

TABLA 20: SOMESA EN SUS INICIOS CONTÓ CON LA SIGUIENTE MAQUINARIA

1 Grupo Electrónico, compuesto de motor de gasolina y alternador, 12 Kw 1000 r.p.m.	22 Troqueles de motores alternadores, ventiladores, pulidoras, esmeriladoras.	1 Fresadora <i>Unanue</i> , con motor de 1 CV, 1500 r.p.m.
1 Esmeriladora <i>TZ</i> , con motor de 1 CV, 3000 r.p.m.	1 Sierra automática <i>ABC</i> con motor de 1 CV.	2 Tornos <i>OMA</i> , con motor acoplado de 1,5 CV.
2 Taladros <i>EE</i> de columna, con motor 1 CV.	1 Prensa excéntrica de 30 t, con motor 3 CV.	1 Prensa de husillo de 40 t.
1 Equipo de soldadura autógena.	1 Transformador en seco de 40 CV y su caseta.	

Fuente: Registro Mercantil de Gipuzkoa<sup>111</sup>

Recién constituida la mercantil se modificó la estructura accionarial de la misma, con motivo de resarcir obligaciones pendientes de *BAL*. De esta forma se incorporó al accionariado de la empresa Antonino Txurruka Larrañaga (Zumarraga, 1899-Ormaiztegi, 1951), quien, como se ha dicho, se ocupaba de las labores administrativas. A su fallecimiento su viuda, Camila Fernández Aierra (Ordizia, 1916) heredó sus acciones y le reemplazó al frente de la oficina. Asimismo, en este tiempo se incorporó otro nuevo socio, Vicente Olague Palacio.

*Somesa* dio empleo a los mismos trabajadores de la desaparecida *BAL*. La nueva empresa se dedicó a la construcción de motores, principalmente destinados a lavadoras. La gerencia fue asumida por Ignacio Ugarte Hernández y la responsabilidad del taller por el padre del anterior, Luis Benito Ugarte Larrauri, quien desde 1954 contó con la colaboración de Antonio Rapha Arraiza (Leioa, 1918-Calviá, Baleares, 1985). Ignacio Ugarte actuó desde las oficinas de Bilbo, desarrollando, fundamental-



### 2.4.2.8 Somesa

Arestian azaldu dugun moduan, *Somesa (Sociedad General de Hornos y Maquinaria Eléctrica, S.A.)* 1951. urtean hasi zen ekinean, Urbieta Bigarrenean. Lehenengo jabeak Gregorio Pradera Pradera eta Ignacio Ugarte Hernández izan ziren, biak ere

Bizkaitik etorriak, eta Bernardo Azpiauri eraikin hori erosi zioten, goiko solairuak kenduta<sup>109</sup>, berrehun eta hirurogeita hamabost mila pezetako prezioan, eta makineria, berriz, hirurehun eta hirurogeita hamabost mila pezetatan. Sozietate hori 1951ko apirilaren 20an osatu zen, milioi bat eta bostehun mila pezetako kapital sozialarekin<sup>110</sup>.

20. TAULA: SOMESA, HASIERAN, MAKINERIA HONEN JABE ZEN		
Multzo Elektrogeno bat, gasolinako motor batek eta 12 Kw 1000 b.m-ko alternadore batek osatua.	Motorren 22 trokel, alternadoreak, haizagailuak, leungailuak, esmerilgailuak.	Unanue fresatzeko makina bat, 1 ZP 1500 b.m-ko motor batekin.
TZ esmerilgailu bat, 1 ZP 3000 b.m-ko motor batekin.	ABC zerra automatiko bat, 1 ZP-ko motor batekin.	2 OMA tornu, 1,5 ZP-ko motor akoplatu batekin.
Zutabeko bi EE zulagailu, 1 ZP-ko motor batekin.	30 t-ko prentsa eszentriko bat, 3 ZP-ko motor batekin.	40 t-ko torloju-prentsa bat.
Soldadura autogenoko multzo bat..	40 ZP-ko lehorreko transformagailu bat eta bere etxola.	
Iturria: Gipuzkoako Merkataritza Erregistroa <sup>111</sup>		



245  
Juan Cruz Irizarrek eraikitako pabilioiak non geroztik *BAL* eta *Somesa* kokatuko ziren  
Pabellones construídos por Juan Cruz Irizar que posteriormente albergaron a *BAL* y *Somesa*

mente, las labores de responsable comercial y económico.

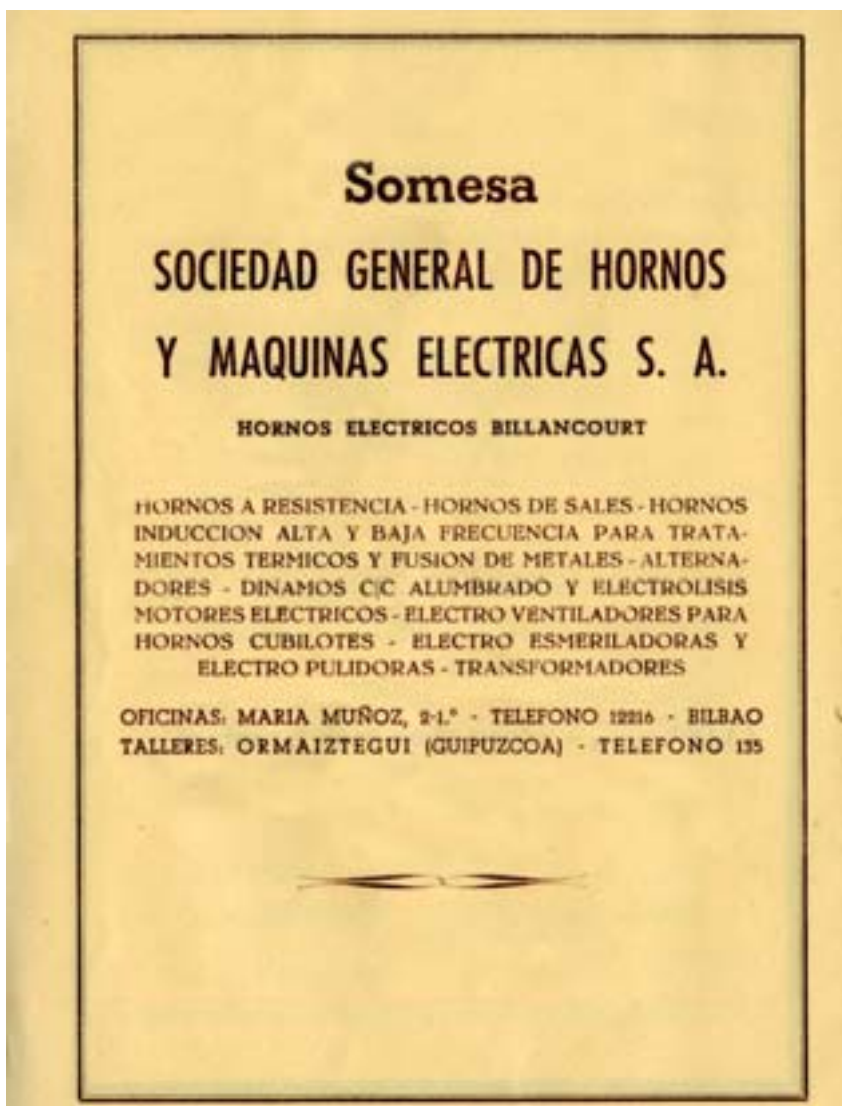
Camila Fernández con motivo de su matrimonio en 1956 con Antonio Rapha abandonó sus labores administrativas en *Somesa*, aunque no su actividad como miembro del consejo de administración de la sociedad. Con Antonio Rapha al frente del taller, esta empresa experimentó un notable desarrollo, llegando a implantar una filial en Mungia (Bizkaia), con una producción similar a la de Ormaiztegi, donde se reinvirtieron parte de los beneficios obtenidos en la planta matriz. Al frente de la fábrica de Mungia se situó a Juan María Ugarte Hernández, que contó con la colaboración de Eduardo Iturbe Ugalde como encargado de taller. A

esta planta de Mungia se desplazaron algunos operarios de Ormaiztegi.

La sociedad vasca y española estaba cambiando y los electrodomésticos estaban comenzando a ocupar un importante lugar dentro de las viviendas. Las lavadoras y los frigoríficos aún tardarían un tiempo en extenderse, pero algunos empresarios comenzaron a atisbar el importante negocio que se abría en este terreno. *Somesa* comenzó a fabricar estos motores para otra empresa señera, la popular *Agni*, asentada en Lizarra. Esta fue una de las más conocidas de su época y puso a disposición de decenas de miles de consumidores el sueño del desarrollismo. Hay que recordar que junto con la industria del automóvil, la creciente demanda de electrodomésticos dio lugar desde finales de los años cincuenta y sesenta a la aparición de numerosas empresas, tanto en el ámbito vizcaíno (*Edesa* en Basauri, *Westinghouse* en Erandio, *Sagarduy* en Orduña, *Imigas* en Ermua), como en el guipuzcoano (*Fagor* en Arrasate, *Otsein* en Bergara), e incluso en Nafarroa (*Orbaiceta* en Iruñea o la citada *Agni* en Lizarra). Como complemento a todo ello el pequeño electrodoméstico y el menaje también alcanzarían un notable desarrollo en Eibar, Gernika, Derio y Usurbil, con la fabricación de planchas, radiadores, cuberterías, cafeteras, muebles de cocina, etcétera. Incluso la *Unión Cerrajera* terminó por producir botellas de butano, la energía de moda en la época.

El hecho es que la construcción de motores para la empresa *Agni* dio lugar a uno de los fenómenos más llamativos de la época en Ormaiztegi: una importante migración de trabajadores procedentes de Lizarra que recalaron en *Somesa*, donde se familiarizaron con esta fabricación. Heliodoro Etxeberria Sánchez llegó a Ormaiztegi en 1957 para trabajar en *Somesa*. En su recuerdo rememora las circunstancias de aquel movimiento migratorio, que aunque en muchos casos fue temporal, provo-

246  
Publizitatea, 1952  
Publicidad, 1952



Enpresa hori eratu orduko, aldatu egin zen bertako akziodunen egitura, *BAL* enpresak lehendik zeuzkan zor batzuk kitatzeko helburuz. Hala, Antonino Txurruka Larrañaga (Zumarraga, 1899-Ormaiztegi, 1951) sartu zen akziodunen artean, eta arestian esan den moduan, administrazio-lanean arduratu zen. Hura hil zenean, Camila Fernández Aierra (Ordizia, 1916) haren alargunak heredatu zituen akzioak, eta haren lekua bete zuen bulegoan. Garai hartan beste bazkide berri bat ere hasi zen lanean: Vicente Olague Palacio.

*Somesa* enpresak lehengo *BAL* enpresako langile berei eskaini zien enplegua. Enpresa berria motorren eraikuntzan aritu zen, batez ere garbigailuentzat. Gerentzia Ignacio Ugarte Hernándezek hartu zuen bere gain, eta tailerreko erantzukizuna aurreko horren aitak, Luis Benito Ugarte Larraurik, eta 1954az geroztik, Antonio Rapha Arraizak (Leioa, 1918-Calviá, Balear uharteak, 1985) lagundu zion. Ignacio Ugarte Bilboko bulegoetatik aritu zen, batez ere arduradun komertzial eta ekonomikoaren lanak egiten.

Camila Fernándezek, 1956. urtean Antonio Rapharekin ezkondu zenean, bertan behera utzi zituen *Somesan* egiten zituen administrazio-lanak, baina ez sozietate horretako administrazio-kontseiluan betetzen zuen jarduera. Antonio Rapha tailerren arduradun nagusi zela, enpresa honek hazkunde nabarmena izan zuen, eta hala, Mungian (Bizkaian) filial bat ezartzea lortu zuen, Ormaiztegi lantegiaren antzeko ekoizpenarekin, eta lortutako irabazietako batzuk lantegi nagusian berrinbertitu zituzten. Mungia lantegiaren buruan Juan Maria Ugarte Hernández kokatu zen, eta Eduardo Iturbe Ugaldere laguntza izan zuen tailerreko arduradun gisa. Mungia lantegi honetara Ormaiztegi langile batzuk ere etorri ziren.

Euskal Herriko eta Espainiako gizartea aldatzen ari zen, eta etxetresna elektrikoak etxebizitzan barruan toki garrantzitsu bat betetzen hasiak

ziren. Garbigailuak eta hozkailuak oraindik ere denbora bat beharko zuten zabaltzen hasteko, baina zenbait enpresaburu arlo horretan zabaltzen ari ziren negozio-aukera garrantzitsuak begiztatzen hasi ziren. *Somesa* horrelako motorrak ekoizten hasi zen beste enpresa handi batentzat, hots, Lizarran kokatutako *Agni* etxearentzat. Bere garaiko etxerik ezagunenetako bat izan zen eta milaka eta milaka kontsumitzailearen esku jarri zuen aurrerapenaren ametsa. Gogoratu beharra dago, automobilaren industriarekin batera, etxetresna elektrikoaren gero eta eskaera handiago horrek hainbat enpresaren sorrera eragin zuela berrogeita hamarreko hamarraldiaren amaieran eta hirurogeiko hamarraldian, bai Bizkaian (*Edesa* Basaurin, *Westinghouse* Erandion, *Sagarduy* Orduñan, *Imigas* Ermuan) eta bai Gipuzkoan ere (*Fagor* Arrasaten, *Otsein* Bergaran), eta Nafarroan ere (*Orbaiceta* Iruñean edo arestian aipatutako *Agni* hori Lizarran). Horren osagarri, etxetresna elektriko txikiek eta sukaldeko tresneriak ere garapen esanguratsua ezagutuko dute Eibarren, Gernikan, Derion eta Usurbilen, eta esaterako, lisaburdinak, berogailuak, mahai-tresnak, kafe-makinak, sukaldeko altzariak eta abar egingo dituzte. *Unión Cerrajera* enpresak, adibidez, butano-botilak ere egingo zituen, garai hartan modan zegoen energia baitzen butanoa.

Kontua da *Agni* enpresarentzat motorrak eraikitzeak garai hartako gertakizunik entzutetsuenetako bat bideratu zuela Ormaiztegin: Lizarratik hainbat eta hainbat langile etorri ziren *Somesan* lan egitera, eta fabrikazio horretan trebatu ziren. Heliodoro Etxeberria Sánchez 1957. urtean iritsi zen Ormaiztegi *Somesan* lan egitera. Bere oroimenean langileen migrazio-mugimendu hura ongi iltzatua dago, eta batzuetan epe labur baterako izan zen arren, garai hartan sekulako ikusmina sorrarazi zuen.

*Ikastera etorri ginen, gero 'Agni' fabrikari, hots, Lizarrako garbigailu-fabrikari lan egin ahal izateko. Alejandro Asurmendi, Rey, Acedo,*

có una importante expectación en su momento.

*Vinimos a aprender para luego trabajar en la fábrica de 'Agni', fábrica de lavadoras de Estella. Vinieron Alejandro Asurmendi, Rey, Ace-do, los hermanos Ignacio y Jesús Alonso Vicente, Eugenio Garrues Sadaba, los Arinzano [los del pueblo Arinzano], Enri, los hermanos Zua-zola, Ruiz de Lizarra, los de Aiegi... la mayoría se marcharon, pero nos quedamos los que cambiamos de puesto. Cuando vimos que la cosa se tambaleaba fuimos a sitios se-guros. Y como salíamos con chicas del pueblo, nos quedamos aquí. Aquí estuve seis años, luego fui a 'Letag' y trabajé allí otros seis años y luego pasé a 'Imeguisa'. En 'Some-sa' eramos casi unos treinta de ori-gen navarro, más Baltasar, Pascual, Imaz, Oscar, Juanito Munarriz, Car-men Aguado, mi mujer, mi cuñada Juanita, Eulogia la de Mendizabal, el difunto Satur, Felipe Galabide... en total trabajaríamos unos cincuenta... hacíamos motores de dos caballos, de dos y medio, de tres, de cuatro, pulidoras y luego motores trifásicos y monofásicos para lavadoras. La lástima es que no tenemos ningún catálogo.*

*Entrevista realizada a Heliodoro Etxeberria.*

La captación de estos trabajado-res de Tierra Estella se llevó a efecto a

través de un sacerdote familiar de Ca-mila, cuya madre era oriunda de esta zona. Antonio Rapha los seleccionó, la mayoría sin conocimientos de fa-bricación, se les procuró vivienda en Ormaiztegi y aprendieron el oficio.

Heliodoro recuerda que la empre-sa facilitó a los trabajadores foráneos alojamiento en casas de la localidad, normalmente en régimen de pupila-je, a los que descontaban del sueldo semanal el importe correspondiente a la patrona. En el caserío Etxeberria Azpikoa se alojó un nutrido grupo de trabajadores de esta empresa, procedentes de Nafarroa.

Si bien la mayor parte de la pro-ducción en serie se centró en mo-tores eléctricos, principalmente para lavadoras y centrifugadoras, contaron con alguna importancia los motores para esmeriladoras, que en su mayor parte se vendían montadas. También en alguna época se produjeron mo-tores para bombas hidráulicas, sin aban-donar la producción especial de gran-des motores y algún gran alternador.

Camila Fernández nos informa que los proveedores de rodamientos, acero y fundición eran del ámbito de Euskal Herria, la fundición, concre-tamente de *Fundiciones Abadiano*; la chapa magnética se importaba inicialmente de Europa, de Bélgica y Alemania, dado que *era más barato comprar la chapa magnética en el in-*



*Ignacio eta Jesus Alonso Vicente anaiak, Eugenio Garrues Sadaba, Arinzanotarrak [Arinzano herrikoak], Enri, Zuazola anaiak, Lizarrako Ruiz, Aiegikoak..., gehienak joan egin ziren, baina hemen geratu ginen lanpostuz aldatu ginenak. Gauzak okertzen hasi zirela ikusi genuenean, toki seguru-ruetara mugitu ginen. Eta herriko neskekin ateratzen ginenez, hemen geratu ginen. Sei urte egin nituen hemen, gero 'Letag' enpresara joan nintzen eta han, beste sei urte eman nituen lanean, eta gero 'Imeguisara' joan nintzen. 'Somesan' ia hogeita hamar bat ginen jatorriz nafarrak, eta horiez gain, Baltasar, Pascual, Imaz, Oscar, Juanito Munarriz, Carmen Aguado, nire emaztea, nire koinata Juanita, Eulogia Mendizabalena, Satur defuntua, Felipe Galabide... guztira berrogeita hamar bat arituko ginen lanean... bi zaldiko motorrak egiten genituen, bi eta erdikoak, hirukoak, laukoak, leungailuak eta gero, motor trifasikoak eta monofasikoak garbigailuentzat. Pena da orduko katalogorik ez edukitzea.*

*Heliodoro Etxeberriari egindako elkarrizketa.*

Lizarrerrian langile hauek lortzeko, Camilaren familiako apaiz batengana jo zuten, haren ama sortzez eskualde horretakoa baitzen. Antonio Raphak hautatu zituen, gehienek ez zuten ekoizpen-ezagutzarik, etxebizitza bat eskaini zieten Ormaiztegin eta lanbidea ongi ikasi zuten.

Heliodorok gogoratzen du enpresak langile kanpotarrei ostatua eskaini ziela herriko etxeetan, gehienetan apopilotzan, eta asteko soldatetik ugazabandreaki zegokion zenbatekoa kentzen zieten. Etxeberria Azpikoa baserrian enpresa honetako langile talde ugari batek hartu zuen ostatu, denak ere Nafarroatik etorriak.

Serieko ekoizpenaren gehiena motor elektrikoetara bideratua egon bazen ere, batez ere garbigailu eta zentrifugagailuetarako, halere esmerilagailuetarako motorrek nolabaiteko garrantzia ere izan zuten, eta ho-

rrelako gehienak muntatuak saltzen zituzten. Inoiz edo behin, halaber, ponpa hidraulikoetarako motorrak ere ekoitzi zituzten, motor handien eta alternadore handiren baten ekoizpen berezi hori alde batera utzi gabe.

Camila Fernándezek azaltzen digu errodamenduen, altzairuaren eta fundizioaren hornitzaileak Euskal Herriaren barnekoak zirela: fundizioa, hain zuzen ere, *Fundiciones Abadianokoa*; txapa magnetikoa hasiera batean Europatik inportatzen zuten, Belgikatik nahiz Alemaniatik, *merkeagoa zelako txapa magnetikoa Alemania barrualdean erostea, eta gero, ibai-ontzien bidez iparraldeko portuetara eraman, itsasontzian Paisaiaraino ekarri eta kamioiz Ormaiztegitara eramatea, 'Aristrain' en erostea baino, muga-zergak iritsi ziren arte, eta ordutik aurrera, Olaberriako Aristrainen erosten hasi ziren. Somesak Estatu mailan merkaturatu zuen bere ekoizpena, baina eragin handiagoa izan zuen Euskal Herrian (batez ere Lizarrako Agni eta Zarautzeko *Bombas Itur* enpresen bidez).*

Garai hartako zailtasun eta ga-beziak, beste kasu askotan ikusi ahal izan dugun moduan, irudimen, dedikazio eta adore handiz gainditu ahal izan zituzten.

*Luis [Ugarte] Bordeleko azokara joaten zen, garai hartan punta-puntako batera, eta bere gaitasun eta ezagutza zabalari esker, gai zen, gaez hotelean, egunez ikusi zituen motor berriak marrazteko, hariaren loditasuna eta guzti. Gero, Ormaiztegin, Antonio Raphak zuzentzen zuen prototipoaren eraikuntza, entseguak egiten zituzten, akatsak zuzendu, modeloa findu eta, azkenik, beren bezeroentzat ekoizten zuten. Horrez gain, enpresan inolako ikerketa-lanik egiten ez bazuten ere, garapenekoak egiten zituzten, bezero nagusiekin elkarlanean, sortzen zitzaizkien premia berrien ildoei jarraiki.*

*Camila Fernándezi egindako elkarrizketa.*

*terior de Alemania, sacarla en barcas fluviales a los puertos del norte, traerla en barco hasta Pasajes y en camión a Ormaiztegi, que comprarla en 'Aristrain', hasta que llegaron los aranceles y se pasó a adquirir a Aristrain de Olaberria. Somesa comercializó su producción a nivel estatal, aunque con mayor incidencia en Euskal Herria (principalmente Agni de Lizarra y Bombas Itur de Zarautz).*

Las dificultades y carencias propias de la época, como hemos visto en otras muchas ocasiones, fueron solventadas con grandes dosis de ingenio, tesón y dedicación.

*D. Luis [Ugarte] acudía a la feria de Burdeos, puntera en la época, y con su gran capacidad y conocimientos era capaz de dibujar, por la noche en el hotel, los nuevos motores que había visto durante el día, con los grosores de hilo y todo. Luego en Ormaiztegi Antonio Rapha dirigía la construcción del prototipo, lo ensayaban, corregían errores, afinaban el modelo y, finalmente, lo producían para sus clientes. Además, si bien en la empresa no había ningún tipo de investigación, si de desarrollo, conjuntamente con los principales clientes, siguiendo las pautas de sus nuevas necesidades.*

*Entrevista realizada a  
Camila Fernández.*

En lo que al apartado de personal se refiere, Camila Fernández subraya que Somesa contó con una magnífica plantilla de personal, integrada por auténticos profesionales, destacando especialmente a oficiales como Oscar Poignon Etura *que con un croquis acotado y señalando las tolerancias era capaz de sacar adelante la producción con un índice de calidad elevadísimo, teniendo en cuenta que operaban con tornos manuales, ya que en este tiempo no existían las máquinas-herramienta automatizadas.* También destaca el alto nivel profesional de Pascual Larrañaga Eizabal como troquelista y de Baltasar Mantzisor Goia.

Camila Fernández resalta que en 'Somesa' *las relaciones laborales fueron envidiables, por ejemplo en el período más conflictivo entre los sesenta y mediados de los setenta, nunca hubo una sola hora perdida, si había convocatoria de huelga, bien por reivindicaciones laborales o políticas era la primera empresa que cerraba para solidarizarse con la causa en cuestión, pero los trabajadores, reconociendo las bondades de la empresa, siempre recuperaban las jornadas perdidas. Otro ejemplo es que la empresa fue posiblemente la primera en el Goierri, en no trabajar el sábado por la mañana.* Para Camila, se debió al buen talante de los trabajadores y de Antonio Rapha, que se definía siempre como *un trabajador venido a empresario.*

A partir de 1968 se complicó la situación de esta empresa. Antonio Rapha por motivos de salud se vio obligado a delegar sus funciones, para lo que contó con la colaboración de Antonio Mantzisor Mendizabal, hijo de Baltasar, y de su esposa Camila, que se reincorporó al día a día del taller, apoyada por Itziar Telleria Aldasoro en las labores administrativas.

Antonio Rapha y Camila Fernández cansados de liderar la empresa, unido a que se seguía manteniendo una forma de producción casi artesanal, a lo que hay que sumar la jubilación de algunos oficiales, la competencia e inicio de apertura de mercados y, sobre todo, la primera gran crisis del petróleo, provocó que hacia 1975, en una junta del consejo de administración en Bilbo plantearan su deseo de abandonar la empresa, lo que conllevó que, por unanimidad, acordaran su liquidación. Por expreso deseo de los esposos Rapha-Fernández, obviando otras alternativas legales, se alcanzaron acuerdos indemnizatorios con todos y cada uno de los trabajadores y liquidaron todas las obligaciones contraídas por la empresa, repartiéndose entre los accionistas el diferencial restante.



Langileen atalari dagokionez, Camila Fernándezek azpimarratzen du *Somesak* langileen plantila bikaina izan zuela, benetako profesionalak osatua, eta besteen gainetik Oscar Poignon Etura bezalako ofizialak nabarmendu ziren, izan ere, *krokis mugatu bat eta tolerantziak adieraziz gero, gai zen ekoizpena aurrera ateratzeko, oso kalitate maila handiarekin, kontuan izanik eskuzko tornuekin lan egiten zutelara, garai hartan ez baitzegoen makina-erreminta automatizatzen*. Azpimarratzekoa da, halaber, Pascual Larrañaga Eizabalek trokelista gisa zeukan maila profesional bikaina, eta halaber, Baltasar Mantzisor Goiarena.

Camila Fernándezek azpimarratzen duenez, *'Somesan' lan-harremanak egon litezkeen onenak izan ziren, esate baterako hirurogeiko eta hirurogeita hamar erdialdeko hamarraldiko garairik gatazkatsuenan, ez zen sekula ordu galdurik izan, eta grebarako deialdirik egiten bazen, zela lan-aldarrikapenengatik edo zela aldarrikapen politikoengatik, aldarrikapen horri elkartasuna adieraztearren ixten zuten lehen enpresa zen, baina langileek, enpresaren jokabide egokia eskertuz, beti berreskuratzen zituzten galdutako lanaldiak. Beste adibide bat ematearren, enpresa hau izan genuen ziurrenik larunbat goizez lan egiteari utzi zion Goierriko lehena*. Camilarentzat, langileen eta Antonio Rapharen jarrera onaren ondorio zen hori, *enpresaburu bihurtutako langiletzat baitzuen hark bere burua*.

1968 urteaz geroztik enpresaren egoerak okerrera egin zuen. Antonio Raphak, osasun-arazoengatik, besteen esku utzi behar izan zituen bere eginkizunak, eta horretarako, Baltasarren seme Antonio Mantzisor Mendizabalen laguntza izan zuen, baita bere emazte Camilarena ere, tailerreko eguneroko zereginetan jardun baitzuen, administrazio-lanetan Itziar Telleria Aldasorok laguntzen ziola.

Antonio Rapha eta Camila Fernández, enpresaren gidari izateaz ne-

katuta zeuden, baina, horrekin batera, ia artisauen erako ekoizpen-modu bati eusten zioten, zenbait ofizial ere erretiroa hartzen hasi ziren, lehia handia zegoen eta merkatuak zabaltzen ari ziren eta, batez ere, petrolioaren lehen krisi handia gertatu zen; horren guztiaren ondorioz, 1975 aldera, Bilbon administrazio-kontseiluak egindako batzar batean, enpresa uzteko gogoaz azaldu zuten, eta hori ikusirik, aho batez, enpresaren likidazioa egitea erabaki zuten. Rapha-Fernández senar-emazteek berriaz hala nahi izan zutelako, beste lege-aukera batzuk alde batera utzirik, langile guztiarekin kalte-ordainak jasotzeko hitzarmen batzuk lortu zituzten eta enpresak zeuzkan obligazio guztiak kitatu zituzten, eta soberan geratutako aldea akziodunen artean banatu zuten.

248  
Milagros Aizpiolea, Angelita Albisu, Manoli Mujika eta Nieves Kanpos  
Milagros Aizpiolea, Angelita Albisu, Manoli Mujika y Nieves Kanpos



Tanto en *BAL* como posteriormente en *Somesa* destacó la notable presencia de la mujer en sus plantillas. Reconociendo muy difícil recomponer el listado de la totalidad de los trabajadores que se emplearon en estas industrias, seguidamen-

te ofrecemos la relación de trabajadores que hemos podido formar a partir del recuerdo de Heliodoro Etxeberria, Ana M<sup>a</sup> Oñatibia e Itziar Telleria, excusando las omisiones involuntarias en que hemos podido incurrir. ■



249  
*Zutik:* M<sup>a</sup> Carmen Maiz, M<sup>a</sup> Jesús Kanpos,  
 Pepita Berasategi eta Begoña Izagirre  
*Makurtuta:* M<sup>a</sup> Nieves Kanpos, Manoli Mujika,  
 M<sup>a</sup> Jesús Elortza eta Juanita Berasategi  
*Atzealdean:* Jose Luis Acedo  
*De pie:* M<sup>a</sup> Carmen Maiz, M<sup>a</sup> Jesús Kanpos,  
 Pepita Berasategi y Begoña Izagirre  
*Agachadas:* M<sup>a</sup> Nieves Kanpos, Manoli Mujika,  
 M<sup>a</sup> Jesús Elortza y Juanita Berasategi  
*Detrás:* José Luis Acedo

Bai *BAL* enpresan eta bai gero ere *Somesan*, aipatzekoa da emakumeek bere plantiletan izandako presentzia nabarmena. Industria horietan lanean aritu ziren langile guztien zerrenda berrosatzea oso zaila dela aitortu arren, jarraian He-

liodoro Etxeberria, Ana M<sup>a</sup> Oñatibia eta Itziar Telleriaren oroitzapenetan oinarrituta osatu ahal izango dugun langile-zerrenda eskaintzen dizuegu, baina barkamena eskatzen dizuegu nahigabe aipatu gabe utzi ditugunengatik. ■

21. TAULA: <i>BAL</i> EDO/ETA <i>SOMESA</i> ENPRESETAKO LANGILEAK TABLA 21: TRABAJADORES DE <i>BAL</i> Y/O <i>SOMESA</i>	
Acedo Lubiano, Jose Luis	Iturbe Ugalde, Eduardo
Aguado Arnanz, Carmen	Iurrita Antia, Damian
Aguado Arnanz, Genoveva	Izagirre Agirrebengoa, Begoña
Aguado Arnanz, Pepita	Kanpos Iurrita, Kontxita
Aizpiolea Alustitza, Milagros	Kanpos Iurrita, M <sup>a</sup> Nieves
Albisu Muñoa, Angelita	Kanpos Otegi, M <sup>a</sup> Jesus
Alonso Vicente, Ignacio	Larrañaga Eizabal, Pascual
Alonso Vicente, Jesus	Lasa Araolaza, Satur
Aranburu Aizpuru, Eulogia	Maeztu del Rey, Ramon
Asurmendi Barrena, Alejandro	Maiz Aranburu, M <sup>a</sup> Carmen
Azpiazu Lasa, Bernardo	Mantzisidor Goia, Baltasar
Azpiazu Lasa, Juanito	Mantzisidor Mendizabal, Antonio
Azpiazu Lasa, Guillermo	Mujika Etxeberria, Maximino
Beitia Ugarte, Emilia	Mujika Gerriko, Jose,
Beitia Ugarte, Feliciano	Mujika Gerriko, Manoli
Berasategi Aranburu, Juanita	Mujika Gerriko, Periko
Berasategi Aranburu, Pepita	Mujika Tolosa, Joaquin
Berasategi Lasa, Alejandra	Munarriz Irurtzun, Juanito
Clavería, Enrique	Murua Argietxe, Jose Lorenzo
Criado Velasco, Mila	Oñatibia Garin, Ana M <sup>a</sup>
Díaz de Cerio, Heliodoro	Oñatibia Garin, Jose
Elortza Aranburu, M <sup>a</sup> Jesus	Poignon Etura, Oscar
Eskisabel Begiristain, Pakita	Rapha Arraiza, Antonio
Etayo, Jesus	Ruiz Garcia, Felipe
Etxeberria Izu, Fernando	Sanz Roldan, Jesus M <sup>a</sup>
Etxeberria Martínez, M <sup>a</sup> Carmen	Telleria Aldasoro, Itziar
Etxeberria Sánchez, Heliodoro	Telleria Aldasoro, Josune
Fernández Aierra, Camila	Tomás Muru, Sabino
Gabilondo Guridi, Milagros	Txurruka Larrañaga, Antonino
Galabide Leizabe, Felipe	Valentín, Jesus
García Ibáñez, Francisco	Zuazola Barrena, Jesus
García Ibáñez, Antonio	Zuazola Barrena, Juan Cruz
Garrues Sádaba, Felipe	Zufiaurre Urkiola, Santiago
Hernández Pinillos, Luis	Zufiaurre Goitia, Jose M <sup>a</sup>
Imaz Intxausti, Angel	Zumarraga Borde, Modestina
Iruin Garin, Jose	





anexo 3<sup>er</sup> eranskina  
MOTOR ELEKTRIKOEN ERAIKUNTZA-  
TAILERRA ARGAZKIETAN  
TALLER DE CONSTRUCCIÓN DE  
MOTORES ELÉCTRICOS EN FOTOS

Es indudable la influencia de José Mari Lasa en la orientación de muchas iniciativas empresariales desarrolladas a lo largo del siglo XX en Ormaiztegui y que sobrepasando sus límites, se han expandido a nivel comarcal. Como se puede apreciar, las iniciativas empresariales surgidas en torno a la construcción y reparación del motor y maquinaria eléctrica han alcanzado muy distinta relevancia. Algunas apenas han pasado del mero ensayo, en tanto que otras aún hoy perduran y con gran vigor y proyección de futuro. En función del grado de evolución alcanzado por estas empresas, desarrollaron autónomamente más o menos las distintas especialidades que confluyen en la construcción de motores y maquinaria eléctrica que, al igual que otros productos industriales, abarca numerosos procesos. Un exponente que desarrolló la mayoría de dichas especialidades resulta ser *Indar* que, además, las recogió gráficamente.

Este testimonio gráfico de *Indar* nos permite conocer muchos años después, los medios, recursos y modos con que se desarrollaron los protagonistas de estas aventuras empresariales.

Ez dago zalantzan jartzetik Ormaiztegin XX. mende osoan garatutako enpresa-ekimen asko eta askoren orientabidean Jose Mari Lasak izandako eragina, baita bertako mugak gaindituz eskualde oso-ra zabaldu diren ere. Ikus daitekeen moduan, motorren eta makineria elektrikoaren eraikuntza eta konponketaren inguruan sortutako enpresa-ekimenek era askotako garrantzia izan dute. Batzuk entsegu hutsak baino ez dira izan, eta beste batzuek, berriz, gaur egun oraindik ere irauten dute, indar eta etorkizunerako itxaropen handiarekin. Enpresa horiek erdietsitako bilakaeraren arabera, beren kasa gehiago edo gutxiago garatu zituzten motorren eta makineria elektrikoaren eraikuntzarako beharrezkoak diren espezialitate desberdinak, beste industria-produktu batzuek bezala hauek ere prozesu ugari eskatzen baitituzte. Espezialitate horietatik gehienak garatu izanaren adibide bat dugu *Indar* enpresa, eta gainera, grafikoki jasoa dago.

*Indar* enpresaren testigantza grafiko horri esker, hainbat urte igaro ondoren ere, enpresa-abentura hauen protagonista izan zirenek erabilitako bitarteko, baliabide eta moduak eza-gutu ditzakegu.



251  
Bulego orokorrak  
Oficinas generales

252  
Sekzio teknikoa  
Sección técnica





253  
Modelo - aroztegi sekzioa  
Sección de modelos - carpintería

254  
Galdaketa - moldaketa sekzioa  
Sección de fundición - moldeo







255  
Burdinurtuaren galdategia  
Fundición de hierro - colado

256  
Forja  
Forja





257  
Trokelaketa  
Troquelado

258  
Mekanika sekzioa  
Sección de mecánica

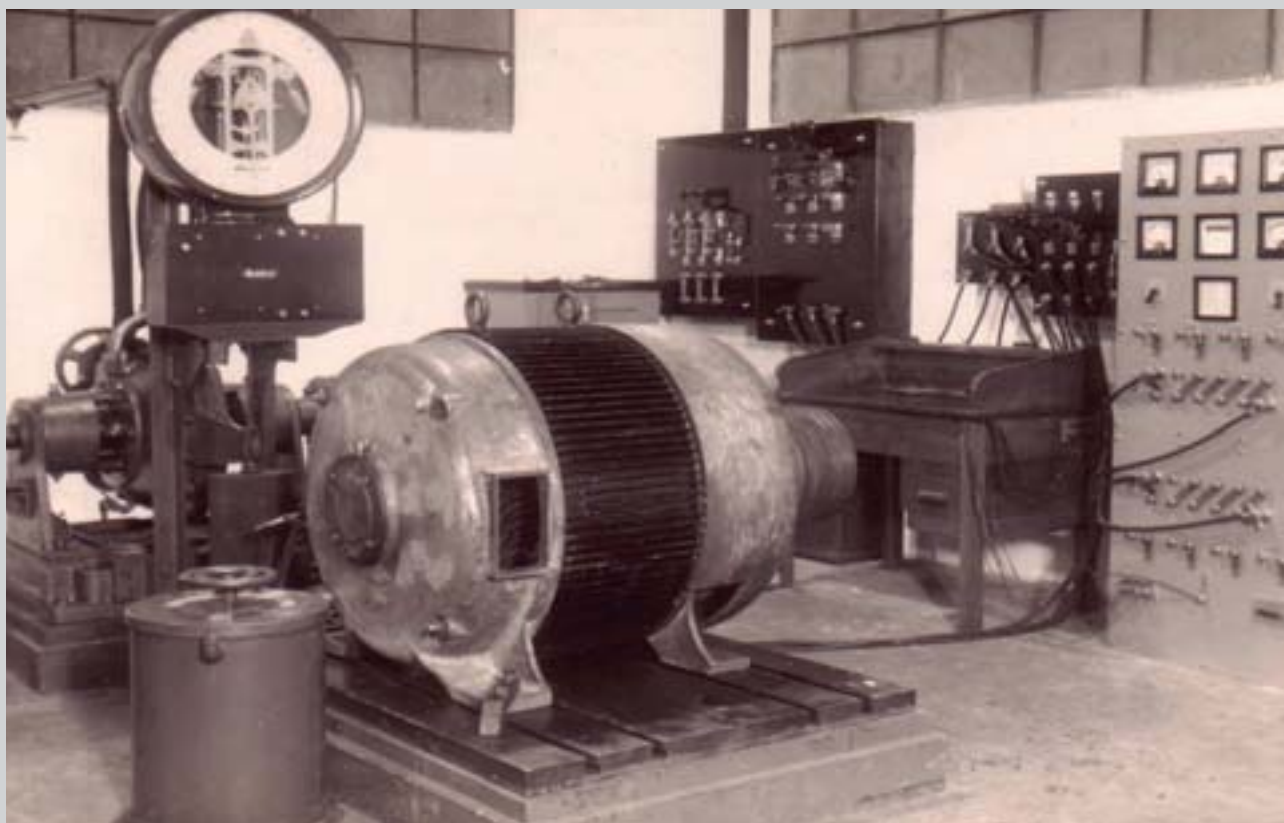




259  
Bobinaketa Tailerra  
Taller de Bobinado

260  
Muntaketa tailerra  
Taller de montaje





261  
Proba eta entsegu bankua  
Banco de pruebas y de ensayos

262  
Pintura tailerra  
Taller de pintura





263  
Bidalketak  
Expedición de materiales

264  
Jangela  
Comedor





265  
Juan Azurmendi Zabaleta

### 2.4.3 LA FAMILIA AZURMENDI

El apellido Azurmendi también está estrechamente ligado a la industria local, especialmente al trabajo con el hierro. Juan Azurmendi Zabaleta (Zegama, 1881-Donostia, 1973) aprendió a trabajar el hierro con uno de los más reputados profesionales de la zona, Gaspar *Txistu*, de Zegama, junto con Patricio Etxeberria, de Legazpi, Pablo Irizar, de Alegi, etcétera.

Azurmendi pronto debió destacar como herrero, de hecho con sólo dieciocho años fue llamado para forjar la veleta que aún luce en la torre de la catedral donostiarra del Buen Pastor, erigida en 1899 bajo la dirección de Ramón Cortázar. En este tiempo no sabía hablar en castellano, lo aprendió con posterioridad, en una pequeña localidad alavesa, cerca de Araia.

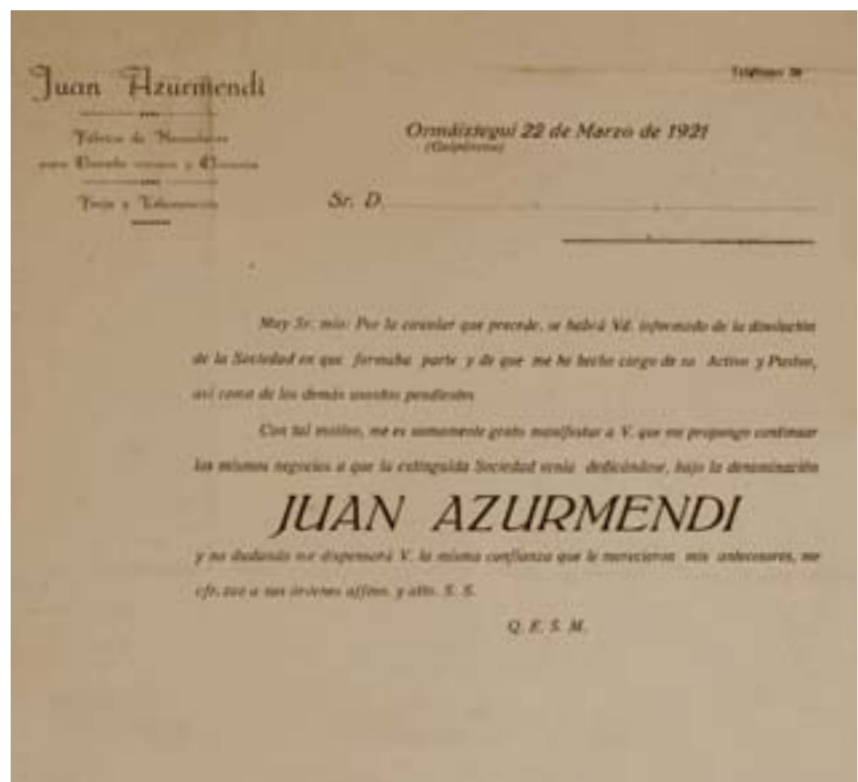
Nuestro protagonista tuvo su primer taller en su localidad natal, Zegama, donde se inició en la fabricación de aperos de labranza. En 1906 fue galardonado por la Diputación de Guipuzkoa, con una medalla de plata en

la sección de maquinaria agrícola, por una escardadora o *jorrai*.

Tras su matrimonio en 1910 con Leocadia Larrea Arizkorreta, ejerció su actividad en Soraluze, donde permaneció hasta 1918. Aquí nacieron los cuatro primeros hijos del matrimonio.

En 1918 Juan Azurmendi, nuevamente decidió trasladar su taller, esta vez a Ormaiztegi, concretamente a Lapatza Txikia, donde Federico Arbildi Lekuona en sociedad con Lorenzo Zabalo y Guillerna, cura de Arriaran, regentaba desde, al menos, 1915 la carpintería *Arbildi y Cía*.

El establecimiento de Azurmendi en Ormaiztegi vino determinado por la intervención de Patricio Etxeberria, que quería reservarse para sí la fabricación de aperos de labranza. Así, a la vista de que en la zona coexistían varios productores de aperos, entre ellos el *taller de azadas y herraduras* de Albisu de Lazkao, Patricio invitó a éstos a que abandonaran dicha actividad, animándoles a especializarse en la producción de herraduras. Al no replegarse Albisu a las pretensio-



### 2.4.3 AZURMENDI FAMILIA

Azurmendi abizena ere herriko industriarekin hertsiki lotua dago, bereziki burdinaren lanketarekin. Juan Azurmendi Zabaletak (Zegama, 1881-Donostia, 1973) burdina lantzen ikasi zuen inguruko profesional ospetsuenetako batzuekin batera, esate baterako, Zegamako Gaspar Txisturekin, Legazpiko Patricio Etxeberriarekin, Alegiako Pablo Irizarrekin eta beste hainbatekin.

Azurmendi berehala nabarmendu zen errementari gisa, eta hala, hemezortzi urte besterik ez zituela, Donostiako Artzain Onaren katedraleko dorrean oraindik zutik dagoen haizeorratza egiteko enkargua jaso zuen, 1899. urtean eraikia, Ramon Cortázarren gidaritzapean. Garai hartan ez zekien gaztelaniaz, gerora ikasi baitzuen Araia ondoko Arabako herri txiki batean.

Gure protagonistak bere jaioterrian izan zuen lehen tailerra, Zega-

man, eta bertan hasi zen laborantzako lanabesak egiten. 1906. urtean sari bat jaso zuen Gipuzkoako Aldundiaren eskutik, zilarrezko domina bat nekazaritza-makineriaren sailean, *jorrai* bat egiteagatik.

1910. urtean Leocadia Larrea Arizkorretarekin ezkondu ondoren, Sorraluzen aritu zen lanean, eta bertan jarraitu zuen 1918 arte. Hemen jaio ziren senar-emazteen lehen lau seme-alabak.

1918. urtean, Juan Azurmendik berriro aldatu zuen tokiz bere tailerra, oraingo honetan Ormaiztegira, Lapatza Txikira hain zuzen ere; bertan, Federico Arbildi Lekuonak, Arriarango apaiz Lorenzo Zabalo y Guillernarekin batera, gutxienez 1915. urtetik gidatzen zuen *Arbildi y Cía.* aroztegia.

Azurmendik Ormaiztegin bizitzen jartzeko erabakia Patricio Etxeberriari zor zaio, beretzat hartu nahi baitzuen nekazaritzako lanabesen ekoizpena. Horrela, eskualde horretan lanabe-

267  
*Goiko ilaran:* Pulen, Maria, Sabino eta Pilar Azurmendi  
*Beheko ilaran:* Leocadia Larrea Arizkorreta (ama), Joxe Azurmendi, Juan Azurmendi Zabaleta (aita), M<sup>a</sup> Luisa Azurmendi eta Josefa Antonia Zabaleta (amona)  
*Fila superior:* Pulen, Maria, Sabino y Pilar Azurmendi  
*Fila inferior:* Leocadia Larrea Arizkorreta (madre), Joxe Azurmendi, Juan Azurmendi Zabaleta (padre), M<sup>a</sup> Luisa Azurmendi y Josefa Antonia Zabaleta (abuela)





Para la reconstrucción de la fábrica, Juan Azurmendi hubo de concertar un crédito por importe de 20.000 pesetas, en garantía del cual hipotecó las fincas de su propiedad. De la inscripción registral de esta hipoteca hemos podido obtener información de la maquinaria con que contaba esta industria en 1925<sup>115</sup>:

- 3 martillos (pilones) l. para la estampación
- 2 máquinas punzonadoras
- 1 fresadora
- 1 taladro
- 1 máquina de aserrar metales
- 1 cilindro
- 1 máquina de clavos
- 1 limadora
- 1 motor de 7,5 HP
- 1 turbina de 7,5 HP
- Instalación de transmisión

nes de Patricio, este último propició el traslado del taller de forja de Azurmendi a Ormaiztegi, a quien apoyó incluso económicamente, para dar inicio a la fabricación de herraduras. Hay que hacer notar que Patricio fue amigo personal tanto de Arbildi como de Azurmendi.

Así, con la incorporación de Juan Azurmendi, la carpintería se transformó en forja, estampación y fábrica de herraduras para ganado vacuno, pasando a denominarse *Azurmendi, Arbildi y Cía.* Los socios de esta firma en 1919 adquirieron a Juan Otaño Arantzegi el crédito hipotecario constituido en 1880 sobre la casa Berjaldegi Berri. Posteriormente, Juan Azurmendi adquirió la totalidad de la hipoteca, para en 1920 hacerse con la titularidad del inmueble. El 22 de marzo de 1921 Juan Azurmendi adquirió, al precio de treinta y dos mil pesetas Lapatza Txikia<sup>112</sup>, momento en que se liquidó la anterior firma social, para continuar en solitario con esta actividad.

La finca Lapatza Txikia se describe como *un pequeño coto, constituido por edificios, terreno y obras hidráulicas de forma quebrada irregular, le*

*atraviesa haciendo un cuatro un camino carretil que parte de la carretera general, le bordea el río principal, mide toda su superficie 37 a y 68 ca*<sup>113</sup>.

Esta fábrica de herraduras en 1923 empleaba siete obreros (el patrón trabajaba como obrero) y produjo sesenta mil kilogramos de herraduras, de las que se destinaron dos mil a Gipuzkoa y cincuenta y ocho mil al resto del Estado<sup>114</sup>.

En este tiempo, esta herrería fundamentalmente producía herraduras para ganado vacuno –callos-, en caliente. En 1928 Juan Azurmendi patentó el procedimiento para fabricarlas en frío. Así mismo, comenzó a fabricar herradura caballar en frío, por estampación, con una prensa vertical dando forma directa a la herradura, sobre una llanta de 100x6 mm ó 80x8 mm. Pero este sistema no resultó rentable, ya que se desaprovechaba el 50% del material. En 1930 patentó el procedimiento de repujado mecánico en frío sobre herraduras para ganado vacuno.

El mismo año en que naciera Joxe Azurmendi Larrea (Ormaizte-

268





sen zenbait ekoizle zeudela ikusirik, eta horien artean Lazkaoko Albisuren *aitzur eta ferren tailerra* ere bai, Patriciok horiei eskatu zien bertan behera utz zezatela jarduera hori eta ferren ekoizpenean espezializatu zitezela. Albisuk ez zituenez Patricioren asmoak onartu nahi izan, Azurmendiren forjaitailerra Ormaiztegira ekartzea proposatu zion, eta diruz ere lagundu zion ferrak egiten has zedin. Ohartarazi beharra dago Arbildiren eta Azurmendiren lagun mina izan zela Patricio.

Horrela, Juan Azurmendi lanean hasi zenean, aroztegi hura forja, estanpazio eta behientzako ferra-lantegi bilakatu zen, eta aurrerantzean *Azurmendi, Arbildi y Cía.* izan zen bere izena. Etxe honetako bazkideek, 1919. urtean, Berjaldegi Berri etxearen gainean 1880. urtean eraturako hipoteka-kreditua erosi zioten Juan Otaño Arantzegiri. Gero, Juan Azurmendik hipoteka osoa erosi zuen, eta 1920. urtean higiezin horren jabe egin zen. 1921eko martxoaren 22an Juan Azurmendik hogeita hamabi mila pezetako prezioan erosi zuen Lapatza Txikia<sup>112</sup>, eta une horretan aurreko sinadura soziala likidatu zen, jarduera horrekin bakarka jarraitzeko asmoz.

Lapatza Txikia finka *barruti txiki bat da, eraikin batzuek, lursailek eta obra hidrauliko batzuek modu hautsi eta irregularrean osatua, gurdi-bide batek zeharkatzen du, lau bat eginez, errepi-de nagusitik abiatu ondoren, ibai nagusiak inguratzen du eta bere azalera osoa 37 a eta 68 ca dira*<sup>113</sup>.

Ferra-fabrika honetan zazpi langile ari ziren lanean 1923. urtean (patroiak ere langile bezala egiten zuen lan) eta hirurogei mila kilogramo ferra egin zituen, eta horietatik bi mila Gipuzkoarako izan ziren eta berrogeita hemezortzi mila Estatura banatu zuten<sup>114</sup>.

Garai horretan, errementeria honek batez ere behi-identzako ferrak egiten zituen berotan. 1928. urtean, Juan Azurmendik hotzean ekoizteko prozedura patentatu zuen. Era berean,

zaldientzako ferrak hotzean ekoizten hasi zen, estanpazio bidez, prentsa bertikal bat erabiliz ferrari zuzenean forma emateko, 100x6 mm edo 80x8 mm-ko hagin baten gainean. Baina sistema hori ez zen errentagarria, materialaren %50 alferrik galtzen zelako. 1930. urtean behi-identzako ferren gainean hotzeko bozelketa mekanikorako prozedura patentatu zuen.

Joxe Azurmendi Larrea (Ormaiztegi, 1925) –Juanen semea eta haren oinordekoa– jaio zen urte berean, erre egin zen errementeria, eta jabeak Berjaldegi Berri eta haren lursailak saldu egin behar izan zituen berreraikuntzari ekin ahal izateko.

*Gure jabetza Karterone [Telleri Zaharra] zubiraino iristen zen, baina galerei aurre egiteko, lursail batzuk Irizar anaiei (Jose Lorenzo eta Ceciliari) saldu behar izan genizkien....*

Joxek gogoratzen du zortzi bat urte zituela (1933), bere aitak, behientzako ferrak egiteaz gain, *duo* ijezteko makina txiki bat ere bazuela, 20x10 mm-ko eta luzean 3 m-ko pletinak egiten zituena, eta pletina horiek beste errementeria batzuei saltzen zizkietela zaldientzako ferrak eta beste egiteko.

Azurmendiren errementeria honek, hasiera-hasieratik, Argisao erre-kako urak eta Lapatza Txikia errotako instalazio hidraulikoak erabiltzen zituen, eta 1923az geroztik, Eztanda ibaian segundoko berrehun litroko aprobetxamendu berri bat egiten hasi zen, Ezkurdia presan bildu ondoren lurpeko ubide batetik, Maiora Berria, Biona, Iriarte Erdikoa eta Elizalde baserrien lursailetatik barrena, Lapatza Txikiko presa baino gorago eraikitako kanalera eramaten ziren. Azurmendik, konexio-kanal horrek zeharkatzen zituen lurren jabeek eskatutako baime-nengatik nolabait ere kalte-ordain bat ematearren, garbitegiak eraiki zizkien horietako bakoitzari. Bildutako urek turbina bat mugiarazten zuten, eta turbina horrek, txirrika eta uhalek osatutako sistema baten bitartez, tailerren barrualdeko prentsak mugiarazten



Fabrika hori berreraikitzeko, Juan Azurmendik 20.000 pezetako kreditu bat eskatu behar izan zuen, eta horren berme gisa bere jabetzako finak hipotekatu zituen. Hipoteka horren erregistro-inkripzioa ikusirik, industria horrek 1925. urtean zuen makineriaren inguruko informazioa erdietsi ahal izan dugu<sup>115</sup>:

- 3 gabi (mailuak) estanpaziorako
- 2 makina trokelatzaile
- fresatzeko makina bat
- zulagailu bat
- metalak zerratzeko makina bat
- zilindro bat
- iltzeen makina bat
- karrakagailu bat
- 7,5 ZPko motor bat
- 7,5 ZPko turbina bat
- Transmisioaren instalazioa

gi, 1925), hijo de Juan y sucesor de éste, se quemó la herrería, viéndose su propietario obligado a vender Berjaldegi Berri y sus pertenecidos, para sufragar los gastos de su reconstrucción.

*Nuestra propiedad llegaba hasta el puente de Karterone [Telleri Zaharra] pero, para poder hacer frente a las pérdidas, tuvimos que vender parte de los terrenos a los hermanos Irizar, José Lorenzo y Cecilio...*

Joxe recuerda que cuando tenía unos ocho años (1933), su padre además de producir herraduras para ganado vacuno, tenía una pequeña laminadora *duo*, que producía pletinas de 20x10 mm y 3 m de largo, que se vendían a otras herrerías para la producción de herradura caballar y otras.

Esta herrería de Azurmendi dispuso desde sus comienzos del aprovechamiento de las aguas de la regata Argisao e instalaciones hidráulicas correspondientes al molino de Lapatza Txikia, al que se sumó en 1923 un nuevo aprovechamiento de aguas de doscientos litros por segundo del Eztanda, que recogidas en la presa de Ezkurdiá se conducían mediante un canal subterráneo a través de los terrenos de Maiora Berria, Biona, Iriarte Erdikoa y Elizalde, hasta el canal construido aguas arriba de la presa de Lapatza Txikia. Azurmendi compensó las autorizaciones de los propietarios de terrenos por donde discurría el canal de conexión con la construcción de sendos lavaderos a cada uno. Las aguas captadas movían una turbina que por un sistema de poleas y correas hacía funcionar las prensas en el interior del taller e incluso un martillo pilón para la forja. Posteriormente, la fuerza motriz generada por la turbina se aplicó a un alternador *BAL* para producción de energía eléctrica.

*Teníamos la concesión, asimismo del río en la zona de Lapatza-Zozal [se refiere a Sosoaga y a la concesión de un litro por segundo de la regata Lapatza Erreka]. En la vaguada*

*de Zozal estaba la presa que acumulaba las aguas para el lavadero de casa. Recuerdo a mi madre y a nuestras vecinas, Cayetana, Brígida y Jesusa limpiando su ropa en el lavadero...*

*Entrevista realizada a  
Joxe Azurmendi.*

En Azurmendi, en esta primera etapa, se ocuparon tres hermanos de Gabiria apellidados Markina, que emigraron a Argentina; los Mantzisor, padre y dos hijos, (Juan Ramón, Baltasar y Juanito); Juan M<sup>º</sup> Irizar Murua (hijo del herrero Pablo Irizar Arzelus); Saldaña, de Beasain; Juan Legorburu, de Ordizia; etcétera y de la administración sucesivamente se encargaron Julián Lasa, quien tras su matrimonio con una hija de Patricio Etxeberria, abandonó esta empresa, para incorporarse a la de su suegro; José Olai-zola, Carlos García Barrenetxea y su hija María Primitiva García Larrea.

Juanito Mantzisor empezó a trabajar como pinche en esta forja desde sus inicios (1920), siendo aún un niño, con catorce años; para los veinte años ya era oficial de primera clase, permaneciendo en la empresa hasta su jubilación. Joxe al respecto de éste nos refiere un curioso pasaje:

*Juanito, al igual que su hermano Baltasar, fue militarizado y enviado a 'CAF' de Beasain. Y menos mal que así fue! Porque los milicianos vinieron para que se presentara en el ayuntamiento, pues era uno de los elegidos para cortar el puente del ferrocarril. Al comunicarles que estaba militarizado, desistieron y trajeron otros tres, creo que de la zona de Bergara, con el resultado que todos conocemos [fueron fusilados].*

Al igual que sucediera en otras empresas de la localidad, durante la Guerra Civil se produjo una masiva incorporación de la mujer a esta fábrica, para suplir la carencia de hombres movilizados por la contienda: catorce mujeres junto a cuatro hombres (oficiales).

zituen, baita forjan erabiltzen zuten gabi-mailu bat ere. Gero, turbina horrek sortutako indar eragilea *BAL* alternadore bati aplikatu zitzaion energia elektrikoa ekoizteko.

*Halaber, ibaiaren emakida hartua genuen Lapatza-Zozal inguruan [So-soaga inguruaz ari da, eta Lapatza Errekatik segundoko litro bateko emakidaz]. Zozal ibarrean etxeko garbitegirako urak pilatzen zituen presa zegoen. Gogoan dut nola joaten ziren gure ama eta gure bizilagunak, Cayetana, Brigida eta Jesusa, garbitegira arropa garbitzera...*

*Joxe Azurmendiri  
egindako elkarrizketa*

Azurmendin, lehenaldi honetan, hainbat langile aritu ziren lanean: Markina abizeneko Gabiriako hiru anaia, gero Argentinara emigratu zutenak; Mantzisdortarrak, aita eta bi

seme (Juan Ramon, Baltasar eta Juanito); Juan M<sup>ª</sup> Irizar Murua (Pablo Irizar Arzelus errementariaren semea); Beasaingo Saldaña; Ordiziako Juan Legorburu eta abar, eta administrazio-lanez arduratu ziren, hurrenez hurren, Julian Lasa, Patricio Etxeberriaren alaba batekin ezkondu zenean enpresatik alde egin zuena aitaginarrerebarenean hasteko; Jose Olaizola, Carlos García Barrenetxea eta haren alaba Maria Primitiva García Larrea.

Juanito Mantzisor hasiera-hasieratik (1920) laguntzaile gisa arituz lanean forja honetan, artean haur bat zela, hamalau urterekin; hogei urte zituenerako, lehen mailako ofizial zen, eta enpresan jarraitu zuen erretiratu arte. Horrekin loturik, Joxek pasarte bitxi bat aipatu digu:

*Juanito, anaia Baltasar bezala, militarizatua eta Beasaingo 'CAF' enpre-*

269  
Lapatza Txikia, tailerra eta Biona  
(langileen etxea)  
Lapatza Txikia, taller y Biona  
(casa de obreros)





270  
Joxe Azurmendi Larrea

Juan Azurmendi, alcalde de la localidad, al estallar la guerra fue fulminantemente destituido y padeció prisión (aproximadamente un año) en el fuerte de San Cristobal de Iruña.

Los Azurmendi atravesarán, como todos los empresarios de la zona, por importantes restricciones energéticas durante los años de la Guerra Civil y la posguerra. Una precaria situación que tendrán que superar con grandes dosis de trabajo e imaginación. Azurmendi, al igual que los talleres y fábricas que habían realizado paulatinamente el esfuerzo de la electrificación durante estos años, se vio supeditado a la irregularidad del suministro eléctrico en los periodos de estiaje<sup>116</sup>. Los empresarios de la zona tuvieron presente esta eventualidad que se agravó aún más en el contexto excepcional de la Guerra Civil y posguerra. El testimonio al respecto de Joxe Azurmendi resume en pocas palabras esta realidad:

*...Nosotros nos arreglábamos por las presas de agua que teníamos allí, por la turbina. Parece que entonces llovía más, porque había suficiente agua para mover las máquinas cuatro o cinco horas al día, aunque más tarde resultó insuficiente la fuerza producida de esta forma. Por lo que hacia 1952 se decidió montar un motor diesel alemán de 50 CV junto con un alternador para producción de energía... El cincuenta por ciento de la fabricación funcionó con este sistema... el suministro eléctrico era muy irregular [Electra Araxes].*

271  
Publicitatea, 1970  
Publicidad, 1970



*Había semanas en las que sólo nos suministraban electricidad durante dos días. Las demás empresas de Ormaiztegi se vieron afectadas por el mismo problema.*

Esta empresa en el período comprendido entre 1946-50 cambió de titularidad. En realidad se pretendía eximir del servicio militar a quien posteriormente asumiría las riendas de la misma, Joxe. Para ello en este período la empresa estuvo a nombre de Pilar Azurmendi Larrea. Sin embargo dicha estrategia resultó vana, ya que tras haber obtenido la exención a filas, Joxe hubo de cumplirlo a causa de una denuncia de un afecto al régimen y vecino de la localidad.

Joxe, el menor de la saga Azurmendi Larrea, al igual que todos sus hermanos, había colaborado en la empresa familiar desde edad muy temprana, en torno a 1950 se hizo cargo de la dirección de la fábrica de herraduras, si bien hasta el año 1965 la titularidad la siguió ostentando su fundador. Joxe contaba con una adecuada preparación, había estudiado en los salesianos de Deustu, en Bilbo, donde hizo oficialía y maestría.

Cuando Joxe se hizo cargo de la dirección de la fábrica la producción principalmente se centraba en herraduras de vacuno. Sin embargo, como veremos por sus propias manifestaciones, desde sus inicios apostó por la modernización del taller, procurando la diversificación de la producción. Debe considerarse que hasta la aparición de los primeros hornos eléctricos (hacia 1950) Altos Hornos de Vizcaya fue el único proveedor en Gipuzkoa de la materia prima precisada para la fabricación de herraduras. A partir de 1950 se fundía la chatarra en los hornos eléctricos y junto a estos hornos se empezaron a montar laminaciones que producían toda clase de perfiles, de modo que la situación dio un vuelco, pasando Gipuzkoa a ser proveedora de Bizkaia, hasta que también allí se instalaron las laminaciones.

*a  
vd.  
le  
interesa*



**diana**

## POR FIN...

en España el sistema de herraje más utilizado en el resto del mundo.

Cuatro piezas, una para cada pata, de acuerdo con su tamaño y características.

Esta modalidad permite al profesional trabajar con más limpieza y ahorro de tiempo, pues se limita a fijarlas, eliminando el golpeo para dar forma a la herradura.



Mano izquierda



Mano derecha

Ande o no ande... con Diana conviene herrarle

## HERRADURA

# MULAR

Sin forja... por procedimientos mecánicos son fabricadas las piezas, lo cual permite lanzar al mercado estos modelos en unos precios que no admiten competencia.

Fabricamos cinco tamaños, con sus juegos completos de izquierda y derecha, delanteros y traseros.

Nuestro riguroso control de fabricación garantiza:

Tamaños perfectamente diferenciados.

Continuidad de modelos en medida y forma.

Claveros de perfecto ajuste para su fijación.

Material de gran duración.

Maleabilidad comprobada.



Pie izquierdo



Pie derecho

Sea usted profesional, almacenista o detallista, le interesa ponerse en contacto con nosotros. ¡¡Hágalo hoy mismo!!

FABRICA DE HERRADURAS  
**JUAN AZURMENDI**

Teléfono

7.340.5

ORMAIZTEGUI

(Guipúzcoa)

*sara bidalia izan zen. Eta eskerrak horri! Zeren eta milizianoak etorri eta udaletxean aurkeztu zedila eskatu baitzuten, trenaren zubia mozteko aukeratua izan zelako. Militarizatua zegoela esan zienean, atzera egin zuten eta beste hiru ekarri zituzten, nire ustez Bergarako eskualdekoak, denok ezagutzen dugun emaitzarekin [fusilatu egin zituzten].*

Herriko beste enpresa batzuetan gertatu zen moduan, Gerra Zibilaren garaian emakumezko ugari hasi ziren fabrika honetan lanean, gerrara joanak ziren gizonezkoen hutsuneak betetzearren: hamalau emakume lau gizonezkoren (ofizialak) ondoan.

Juan Azurmendi, herriko alkatea, gerra lehertu zenean, berehala bere kargutik kendu eta preso sartu zuten (urtebete gutxi gorabehera) Iruñeako Ezkaba mendiko gotorlekuan.

Azurmenditarrek, eskualdeko enpresaburu guztiek bezalaxe, energia-murrizketa garrantzitsuak jasan zituzten Gerra Zibil eta gerra-osteko urteetan. Lan handia eginez eta irudimena erabiliz gairitu beharko dute egoera larri hori. Azurmendi, urte horietan elektrizitatea pixkanaka sartzeko ahalegina egin zuten tailer eta lantegiak bezalaxe, hornidura elektrikoaren irregulartasunaren baldintzapean geratu zen lehorre-garrietan<sup>116</sup>. Eskualdeko enpresaburuek beti gogoan izan zuten gorabehera hori, eta are larriagoa bilakatu zen Gerra Zibilaren eta gerra-ostearen testuinguru berezi horretan. Joxe Azurmendik horri buruz emandako testigantzak honelaxe jasotzen du errealitate hori:

*...Han genituen ur-presekin nolabait ere moldatzen ginen, turbinari esker. Badirudi orduan euri gehiago egiten zuela, egunean lau edo bost orduz makinak mugitzeko nahiko ur izaten genuelako, baina gero ez zen nahikoa izan era horretan sortutako indarra. Hala, 1952. urte inguruan 50 ZPko motor diesel aleman bat muntatzea erabaki zuten, alternadore batekin batera, energia ekoizteko... Ekoizpenaren ehuneko berro-*

*geita hamarrak sistema honen bidez jardun zuen... hornidura elektrikoa oso irregularra zen [Electra Araxes]. Aste batzuetan bi egunetan bakarrik eskaintzen zitzaigun elektrizitatea. Ormaiztegiko gainerako enpresek ere arazo bera jasan zuten.*

Enpresa honen titulartasuna aldatu egin zen 1946-50 arteko epealdian. Berez, bertako lema hartuko zuena, Joxe, soldaduska egin beharretik salbu uztea zen asmoa. Horretarako, aldi honetan, Pilar Azurmendi Larrearen izenean egon zen enpresa. Hala eta guztiz ere, estrategia hori alferrik izan zen, soldaduskara joan behar izatetik salbu geratzea lortu ondoren, *erregimenaren jarraitzaile* zen herritar batek salaketa jarri zuenean bete egin behar izan zuelako.

Joxe Azurmendi Larrea familiako txikiena, bere anai-arreba guztiak bezalaxe, oso gazterik hasi zen lanean familiaren enpresan, eta 1950. urte inguruan ferra-fabrikako zuzendaritza hartu zuen bere gain, nahiz eta 1965. urte arte horren titulartasuna fundatzailearen izenean egon. Joxek prestakuntza egokia zuen, Deustuko salestarrekin ikasi baitzuen Bilbon, eta bertan, ofizialtza eta maisutza ikasketak amaitu zituen.

Joxek fabrikaren zuzendaritza bere gain hartu zuenean, behientzako ferrak egitea zen ekoizpenaren arlo nagusia. Hala ere, bere adierazpenen arabera ikusiko dugun bezala, hasieratik tailerra modernizatzearen aldeko apustua egin zuen, ekoizpena arlo gehiagotara zabaltzen ahaleginduz. Kontuan hartu beharra dago lehenengo labe elektrikoak agertu ziren arte (1950 aldera), *Bizkaiko Labe Garaiak* izan zela ferrak ekoizteko beharrezkoa zen lehengaiaren hornitzaile bakarra Gipuzkoan. 1950. urtetik aurrera labe elektrikoetan hasiko ziren txatarra urtzen, eta labe horien aldamenean, era guztietako profilak ekoizten zituzten laminazioak muntatzen hasi ziren, eta hala, egoerak sekulako iraulia eman zuen, eta Gipuzkoa Bizkaia

**A UD. LE INTERESA**  
**DIANA**




**¡POR FIN...**

DIANA, las progresivas al forjar que Vd. necesitaba, surgen DIANA, una forma sencilla. Cuesta poco, una para cada par, de acuerdo con los tamaños y las condiciones. Esta modalidad permite al profesional trabajar con más rapidez y ahorro de tiempo, pues se evita el tiempo excesivo de trabajo para dar forma a la herradura. Sin duda... así precisamente trabajan los fabricantes los años, lo cual permite tener al mercado estas herraduras en años sucesivos sin necesidad de esperar. Fabricamos éstas delanteras, con sus propias curvas de forjadas y derechos, delanteras y traseras, también en diferentes tamaños y condiciones. También puede ser en diferentes tamaños. Disponibilidad de medidas en medida y forma. Cuentas de perfectos como para su fijación. Material de gran dureza. Maleabilidad comprobada.



**JOSE AZURMENDI**  
Teléfono 20 996 - ORMAIZTEGUI (Gipuzkoa)



**HERRADURA MULAR**

DELANTERAS		TRASERAS	
1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13	14	15	16
17	18	19	20
21	22	23	24
25	26	27	28
29	30	31	32
33	34	35	36
37	38	39	40
41	42	43	44
45	46	47	48
49	50	51	52
53	54	55	56
57	58	59	60
61	62	63	64
65	66	67	68
69	70	71	72
73	74	75	76
77	78	79	80
81	82	83	84
85	86	87	88
89	90	91	92
93	94	95	96
97	98	99	100

**HERRADURA CABALLAR**

DELANTERAS		TRASERAS	
1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13	14	15	16
17	18	19	20
21	22	23	24
25	26	27	28
29	30	31	32
33	34	35	36
37	38	39	40
41	42	43	44
45	46	47	48
49	50	51	52
53	54	55	56
57	58	59	60
61	62	63	64
65	66	67	68
69	70	71	72
73	74	75	76
77	78	79	80
81	82	83	84
85	86	87	88
89	90	91	92
93	94	95	96
97	98	99	100

**HERRADURA GANADO VACUNO**

DELANTERAS		TRASERAS	
1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13	14	15	16
17	18	19	20
21	22	23	24
25	26	27	28
29	30	31	32
33	34	35	36
37	38	39	40
41	42	43	44
45	46	47	48
49	50	51	52
53	54	55	56
57	58	59	60
61	62	63	64
65	66	67	68
69	70	71	72
73	74	75	76
77	78	79	80
81	82	83	84
85	86	87	88
89	90	91	92
93	94	95	96
97	98	99	100

273

Cuando me hice cargo de la empresa, fabricábamos prácticamente herraduras para ganado vacuno. Me pareció interesante fabricar igualmente para ganado caballar y asnal, ya que en mis visitas a las herrerías veía que las hacían manualmente. Ideé una máquina horizontal y tras muchos ensayos dimos por fin con el diseño adecuado. Se trataba de

una prensa horizontal de un recorrido de 400 mm, dotado de dos brazos con rodillos canalizados, que al avanzar el carro envolvían la llanta en torno a un molde. De esta manera la llanta obtenía la forma de herradura. Se utilizaban llantas de 20x6 y 20x8 mm, producidas en mi laminación. Este sistema no tenía 'merma' alguna [chatarra]. El verda-



hornitzaile izatera iritsi zen, han ere laminazioak jarri zituzten arte.

Enpresa neure gain hartu nuenean, behientzako ferrak egiten genituen nagusiki. Interesgarria iruditu zitzaidan zaldientzat eta astoentzat ere egitea, errementerietara egiten nituen bisitetan ikusten nuelako eskuz egiten zituztela. Makina horizontal bat asmatu nuen eta, entsegu ugari egin ondoren, azkenean diseinu egokia lortu genuen. 400 mm-ko ibilbidea egiten zuen prentsa horizontal bat zen, bi beso zituena, arrabola artekadunez hornitua, eta gurdiak aurrera egin ahala, molde baten jiran inguratzen genuen haguna. Era horretan, hagunak ferraren itxura hartzen zuen. 20x6 eta 20x8 mm-ko hagunak erabiltzen ziren, nire laminazioan ekoitziak. Sistema honek ez zuen inolako galerarik [txatarrarik]. Gakoa, hain zuzen ere, arrabola horietan zegoen nagusiki, eta gero, ibilbide luzeko prentsa horizontalean.

Espainiako merkatuari ferrak eskaintzeaz gain, Kubara ere inportatu nituen ferrak hiru urtez. Marka propioa nuen, 'Diana'. Ferrak egiteko, ehun tonako prentsa bat erabiltzen genuen, 'Blanch' markakoa, eta horrekin batera, zilindro bat, berregosketarako labe bat, etxean eraikitako potentzia desberdineko zenbait prentsa [bat berrogeita hamar tonakoa, beste bi hogeita eta hogeita bost tonakoa eta bost prentsa txikiagoak], fabrika itxi zuten arte funtzionatzen aritu zirenak, emaitza ikaragarri on batekin. Ekoizpen mota hau egiten hasi aurretik, laminazio-tren bat ere ekoitzi zuten gero saltzeko, eta horrexegatik pentsa liteke makina-erremintara igaro zitekeela bertako ekoizpena, nahiz eta gero ez zen horrela gertatu.

Baina nire ideia nagusia laminazioa muntatzea zen eta, hala, 1955 alde-  
ra, 'trío' kutxa bat muntatzen hasi nintzen 300 mm-ko diametroa eta 850 mm-ko luzera zuena, pinoi-kutxa bat, zazpi tonako bolantea eta 200 ZPko motorra zituela.

Hasiera batean, luzean zazpi metro eta zabalean bi metro zen labe bat

erabiltzen genuen. Hiru atetatik kargatzen genuen, eta ate batetik deskargatzen genuen bitartean, besteetatik sartutako materiala berotzen genuen.

Baina arazoak genituen espazioarekin, lehenik egunean ekoitzitakoa biltegitratzeko orduan eta, gero, kamioien kargarekin ere bai. 1965. urtean pabiloia handitzea erabaki nuen (80x12 m), ibaiarekiko paralelo. Pabiloi guztia aldetik aldera zeharkatzen zuen 5.000 Kg-ko 'GH' garabi-zubi baten bitartez. Pabiloi berrirantz aldatu nuen laminazioaren norabidea. Jarraian, bi kutxa berri muntatu nituen, hasierakoaren berdina, 300 mm-ko diametroa eta 850 mm-ko luzerarekin, baita ertzak egiteko bi makina ere ijezteko makinaren eta amaitzeko makinaren artean, 300 mm-ko diametroa zuen 'Hellman' etxeko 'duo' makina baten bidez. Ijezteko eta amaitzeko makinaren pabiloian nahikoa espazio zegoenez gero, arrabolen bide baten bitartez gillotina batera igarotzen zen, eta han, puntak moztu eta nahi bezain luze ebakitzen ziren hagunak (16 m). Gero, zuzengailu hidrauliko batera igarotzen zen (haguna 800° C ingurutan zegoela aprobetxatuz). Jarraian, beso hidrauliko batzuen bidez, erripadora baten gainera erortzen zen (seaska) eta 3.000 kg-ko fardel bat egiten zuen, garabi-zubiaren bitartez biltegitara garraiatzen zena. Hagunen neurriak 80x20 mm, 100x16 mm, 50x20 mm eta abar izan zitezkeen eta gero trefilatze erabiltzen ziren. Bezero nagusietako bat Ugao-Miraballeseko 'Pradera Hermanos' izan zen. 'Galopante' esaten zitzaaien labe horietako bat muntatu nuen, luzean hamabi metro eta zabalean bi metro zela [barne-neurriak], eta berotu beharreko totxoa 95x95 mm zen. Atzealdetik kargatzen zen eta automatikoki egiten zuen aurrera, beste muturretik 1.100° Cko tenperaturan irteten zen arte. Arrabolen bide batera erortzen zen eta ijezketa-trean aurkezten zen eraldatzeko.

Joxe Azurmendiri  
eginiko elkarrizketa

dero secreto estaba en estos rodillos principalmente y luego en la prensa horizontal de largo recorrido.

Además de surtir herraduras al mercado español, exporté herraduras a Cuba durante tres años. Tenía marca propia, 'Diana'.

Para la fabricación de herraduras contábamos con una prensa de cien toneladas, marca 'Blanch'; un cilindro; un horno de recocido; varias prensas de diferente potencia construidas en casa [una de cincuenta toneladas, otras dos de veinte y veinticinco toneladas y cinco prensas menores], que estuvieron funcionando hasta el cierre de la fábrica, con un resultado fantástico. Anteriormente en esta fábrica incluso se llegó a producir un tren de laminación para su posterior venta, por lo que bien pudo derivar su producción hacia la máquina herramienta, aunque no fue así.

Pero mi idea principal era la de montar la laminación y así hacia 1955 comencé por montar una caja 'trío', de 300 mm de diámetro por 850 mm de largo, con una caja de piñones y un volante de siete toneladas y motor de 200 CV.

En un principio con un horno de siete metros de largo por dos metros de ancho. Cargábamos por tres puertas, mientras se descargaba por una puerta, se calentaba el material introducido por las otras.

Pero teníamos problemas con el espacio, primero con el almacenamiento producido al día y luego con la carga de los camiones. El año 1965 decidí ampliar el pabellón (80x12 m), paralelo al río. Con una grúa puente 'GH' de 5.000 kg, que recorría todo el pabellón. Cambié el sentido de la laminación hacia el nuevo pabellón. Seguidamente monté dos nuevas cajas, iguales a la primitiva de 300 mm de diámetro por 850 mm de largo, así como dos canteadoras entre la laminadora y la terminadora, con una 'dúo' de 300 mm de diámetro, de la casa 'Hellman'.

Al tener suficiente espacio en el pabellón de la laminadora-terminadora, por medio de un camino de rodillos pasaba a una guillotina donde

se despuntaba y se partían en llantas fabricadas en el largo deseado (16 m). A continuación se pasaba a una enderezadora hidráulica (aprovechando que la llanta estaba a 800° C aproximadamente). Acto seguido, por medio de unos brazos hidráulicos caía a una ripadora (cuna) y hacía un paquete de 3.000 kg, que por medio de la grúa puente se trasladaba al almacén. Las medidas de las llantas podían ser 80x20 mm, 100x16 mm, 50x20 mm, etcétera y se empleaban para posteriormente trefilar. Uno de los clientes principales fue 'Pradera Hermanos', de Ugao-Miraballes.

Monté un horno, de los denominados 'galopantes', de doce metros de largo por dos de ancho [medidas interiores] y la palanquilla a calentar era de 95x95 mm. Se cargaba por la parte trasera y avanzaba automáticamente para salir por el otro extremo a una temperatura de 1.100° C. Caía a un camino de rodillos y se presentaba en el tren de laminación para su transformación.

Entrevista realizada a  
Joxe Azurmendi

Al igual que otras empresas de la localidad, Azurmendi también debió afrontar la problemática del alojamiento de sus productores. La ampliación de la industria conllevó la correlativa ampliación de la plantilla, recurriendo para ello incluso al reclutamiento de trabajadores de fuera del entorno de la localidad. Joxe nos ha referido que llegó a contratar mano de obra en la zona de Arbizu (Nafarroa). Para el alojamiento de este personal foráneo, hacia 1955, construyó en las inmediaciones de la fábrica (a la altura de la presa de Lapatza), un edificio de dos plantas, al que denominaron Biona, con capacidad para albergar a diez o doce trabajadores. De la atención de éstos se ocupó Felisa Beitia Ugarte. Posteriormente este edificio pasaría a constituir la primera sede de la sociedad recreativa *Baso Txulo*, fundada en 1958, que se alojó en la planta primera, manteniéndose el uso de la

22. TAULA: BEZEROEN ZERRENDA 1956AN TABLA 22: RELACIÓN DE CLIENTES EN 1956			
GIPUZKOAKO BEZERO FERRATZAILEAK HERRADORES CLIENTES DE GIPUZKOA			
Heria Localidad	Bezeroa Cliente	Heria Localidad	Bezeroa Cliente
Aizarnazabal	Odriozola, Ramon	Elgoibar	Ibarluzea, Valentin
Albztur	Elola, Juan	Eskoriatza	Galdos, Daniel
Alegi	Zubillaga, Manuel	Hernani	Eizmendi, Luis
Alkiza	Arregi, Francisco	Hondarribia	Zalakain, Jose M <sup>a</sup>
Alkiza	Saizar, Miguel	Idiazabal	Balerdi, Antonio
Aretxabaleta	Galparsoro, Ignacio	Irun, Bentas	Etxeberria, Antonio
Asteasu	Beobide, Natalio	Irun, Eguzkiza kalea	Etxeberria, Vicente
Asteasu	Irazu, Tomas	Lezo	Ezeiza, Quintin
Astigarraga	Garañu, Adrian	Oiartzun	Rekalde, Jose
Ataun	Segurola, Andres	Oñati	Biain, Basilio
Azkoitia	Uzin, Esteban	Errezil	Atxukarro, Francisco
Azpeitia	Karrera, Pedro	Tolosa	Doihartzabal, Ignacio
Azpeitia	Labaka, Ignacio	Tolosa, San Blas auzoa	Larrarte, Lorenzo
Azpeitia, Urrestilla	Olazabal, Santos	Urnieta	Lizeaga, Manuel
Bedaio	Zabala, Juan	Villabona	Iribar, Pedro
Berastegi	Ieregi, Jose	Zarautz	Urdanpilleta, Manuel
Bergara, Angiozar	Errieta, Jose Martin	Zizurkil	Otaegi, Jacinto
Bergara	Larrañaga, Eusebio	Zizurkil	Zabala, Miguel
Bidania	Sarasua, Jose	Zumaia, Oikina	Osa, Jose M <sup>a</sup>
Bergara, Los Martires	Gallastegi, Lucio	Zumarraga	Gurrutxaga, Miguel
ARABA, BIZKAIA ETA NAFARROAKO BEZERO FERRATZAILEAK HERRADORES CLIENTES DE ARABA, BIZKAIA Y NAFARROA			
Heria Localidad	Bezeroa Cliente	Heria Localidad	Bezeroa Cliente
ARABA			
Dulantzi	Arregi, Jose	Pobes	Alonso, Carlos
Aramaio	Car, Benito	Añanako Gesaltza	Aranguiz, Ramiro
Gasteiz	Reapraz y Dambagua	Treviñu	González, Florencio
Izarra	Urtaran, Marcelino	Agurain	Zalduendo, Jose M <sup>a</sup>
Langraiz Oka	Jauregi, Julian	Santakurutze Kanpezu	Ganuzza, Jose Luis
BIZKAIA		NAFARROA	
Mungia	Etxeberria, Ricardo	Etxalar	Ernieta, Mariano
Durango	Fernández, Vitoriano	Lekunberri	Ibarra, Santiago
Karrantza	García Cortaran, Ramon		
LEONGO BEZERO FERRATZAILEAK HERRADORES CLIENTES DE LEON			
Heria Localidad	Bezeroa Cliente	Heria Localidad	Bezeroa Cliente
LEÓN		Bembibre	Alonso, Hijos de Francisco
Bembibre	Fernández Cobos, Delfin	León	Ardura, Gerardo
Benavides de Orbigo	Ferretería Fuertes Nicanor	León	González, Jose Ramon
Carballo	Ferretería el Candado	Ponferrada	Almacenes Ferretería Sevilla
Carrizo de la Ribera	Ferretería Castellanos	Ponferrada	Almacenes Villarejo

planta baja por los trabajadores de Azurmendi.

La especialización de la producción y la reinversión en innovaciones técnicas fueron dotando a esta empresa de una importante cuota de mercado, como nos recuerda Joxe Azurmendi.

*Yo no he sido de los que se han lanzado con grandes créditos. He ido poco a poco automatizando, como la hormiga. Sin embargo, sectores más lanzados automatizaban todo. En la laminación las inversiones han sido enormes, de mucho dinero; al principio casi todo era manual, y hoy en día todo es automático. Mejoré poco a poco y mi idea era la siguiente: ganas veinte, pues dieciocho inviertes para mejorar las cosas... La [empresa] pequeña siempre ha sido dura con las grandes empresas. Parece que la grande se tiene que comer a la pequeña, pero ésta le ha hecho mucha competencia a la grande. Si 'Altos Hornos' vendía a veinte, no-*

*sotros lo hacíamos a dieciocho. A la grande siempre se le ha hecho daño, se le ha competido. La calidad era igual o mejor...*

*Entrevista realizada a  
Joxe Azurmendi*

La historia de la empresa de Azurmendi sintetiza el tránsito de la tradición hacia la modernidad. La producción de herraduras frente a la laminación. La primera, a la que animó, al parecer, el propio Patricio Etxeberria a cambio de reservarse la producción de aperos de labranza, entroncaba con un mundo que estaba a punto de fene- cer, mientras la laminación abría las expectativas hacia una nueva época que, sin embargo, tendría también su final.

*Lo nuestro ha sido la laminación, pero seguíamos haciendo también herraduras. En aquellos tiempos había cinco fábricas de herraduras en el Estado y en los últimos veinte años la única que ha existido ha sido la de Ormaiztegi. Nuestros mejores clientes estaban en Galicia,*

274  
Pabiloien handitzea, 1965  
Ampliación de pabellones, 1965



BESTE HERRI BATZUK OTRAS LOCALIDADES			
Localidad Herria	Cliente Bezeroa	Localidad Herria	Cliente Bezeroa
Avila	Vega, Hijo de Jerónimo	Palencia, Aguilar de Campoo	Roldan, Leandro
Barruelo de Santullán	Miguel, Julio	Palencia, Villabermudes	Suares, Martiniano
Lerida, Viella	Morello, Ramon	Segovia	Horcajo, Jesus
Murcia	García Martínez, Jose	Zamora, Benavente	Hidalgo Ezequiel
Murcia, Lorca	Periágo Meca, Jose		
Iturria: Joxe Azurmendiren Fondoa Fuente: Fondo de Joxe Azurmendi			

Herriko beste enpresa batzuek bezalaxe, Azurmendik ere aurre egin behar izan zien bere ekoizleen kokapenak sortutako arazoei. Industriaren hedapenak langile taldea ere handitzea ekarri zuen berekin, eta horretarako, herriaren ingurutik kanpoko langileak ere ekarri behar izan zituzten lanera. Joxek aipatu digunez, Arbizu inguruko (Nafarroa) esku-lana kontratatzeraz ere iritsi zen. Kanpotik etorritako langile horiei ostatu emateko, 1955 aldera, fabrikaren inguruetan (Lapatzakako presaren parean) bi solairuko eraikin bat egin zuen, eta horri Biona deitu zioten, hamar edo hamabi langileri ostatu emateko gaitasuna zuena. Horiei arreta egiteko arduraz Felisa Beitia Ugartek hartu zuen. Gero, eraikin hori, 1958. urtean eratutako *Baso Txulo* aisialdi-elkartearen lehen egoitza bihurtuko zen, bertako lehen solairuan kokatu baitzen, eta beheko solairua Azurmendiren langileentzat erabiltzen jarraitu zuten.

Ekoizpenaren espezializazioari eta berrikuntza teknikoetan egindako berrinbertsioei esker, enpresa hau pixkana merkatu-kuota garrantzitsua eskuratzen joan zen, Joxe Azurmendik gogoratzen duen moduan.

*Ni ez naiz izan kreditu handiekin arriskatu diren horietakoa. Ni pixkanaka-pixkanaka joan naiz automatizatzen, inurriaren modura. Halere, arrisku handiagoak hartzen zituzten beste sektore batzuek dena automatizatu dute. Ijezte-fabrikari inbertsioak oso handiak izan dira, diru askokoak;*

*hasi berriari, dena eskuz egiten zen, eta gaur egun dena automatikoa da. Pixkanaka hobetzen joan nintzen; nire ideia hauxe zen: hogeitaz irabazten baduzu, hamazortzi inbertitzen duzu gauzak hobetzen joateko. (...)*  
[Enpresa] txikiak beti gogor jokatu du enpresa handiekin. Badirudi handiak txikia jan beharra duela, baina txikiak handiari egin dion lehia oso handia izan da. 'Labe Garaiek' hogeian saltzen bazuten, guk hemezortzi saltzen genuen. Handiari beti egin zaio mina, beti egin zaio lehia. Kalitatea handiarena bezalakoa edo hobea izaten zen....

Joxe Azurmendiri  
eginiko elkarrizketa

Azurmendiren enpresaren historiari tradizioz modernitateko urrats hori laburbiltzen du. Ferrak egitetik ijezketa egitera igarotzea. Lehenari animoak eman zizkion Patricio Etxeberriak berak, aitzurren ekoizpena berretzat gordetzearen truke, eta azken hantsa emateko zegoen mundu baten barruan mugitzen zen, eta ijezketak, aldiz, garai berri baterako itxaropenak zabaltzen zituen, baina horrek ere izango zuen bere amaiera.

*Gu ijezketan aritu gara, baina ferrak egiten jarraitu dugu beti. Garai hartan bost ferra-fabrika zeuden Estatuan, eta azken hogeitaz urteetan izan den bakarra Ormaiztegiakoa dugu. Gure bezerorik onenak Galizian eta Asturiasen eta inguru horretan guztian zeuden, han ere behiak nekazaritza-lanetarako erabiltzen*

*Asturias y toda esa zona, donde se utilizaba el ganado vacuno para trabajos del campo, al igual que en nuestro entorno, ya que únicamente se hierran las vacas destinadas al trabajo, con el fin de proteger sus pezuñas (...) En Navarra o Gipuzkoa se vendía directamente a los herradores, y éstos, claro, te pedían quinientos u ochocientos kilogramos. En Galicia y Asturias había grandes almacenes que te pedían veinte-treinta toneladas. Fijate que íbamos a Beasain y cargábamos un vagón completo de veinte-treinta toneladas (...) En la laminación, sin embargo, más que a almacenes, me he dedicado a industrias que producían material agrícola. Un tractor arrastra unas rejas que sirven para arañar la tierra... Requieren de un material especial, ya que van rozando el suelo, nosotros producíamos este material. Nosotros, también, surtíamos el material a fabricantes de rejas y ballestas para remolques. Estos fabricantes se localizaban en Zumarraga, Mondragón, Vitoria, Valladolid, Salamanca, etcétera. Nosotros trabajábamos con acero de composición especial, lo nuestro era la relaminación, no fundíamos. Calentábamos y volvíamos a laminar.*

*Entrevista realizada a  
Joxe Azurmendi.*

En los últimos diez años las mejoras de las instalaciones propiciaron un incremento del cien por cien de la producción, pasando de quince a treinta toneladas diarias. Sin embargo, en función de los pedidos, la producción de llantas se organizaba por medidas, que venían a ser de cuatro a cinco toneladas, por lo que la fábrica se veía obligada a interrumpir la producción cada poco tiempo, para ajustar las medidas del tren de laminación, lo que conllevaba una excesiva acumulación de horas muertas, que comprometían seriamente la rentabilidad de la producción. En esta situación se hubo de afrontar los efectos de la reconversión del sector del acero en Europa.

En cualquier caso, la historia de la empresa de Azurmendi en Ormaiztegi resume también la de otras muchas que no pudieron soportar los enormes costes de la crisis energética de los años setenta y la posterior crisis de la siderurgia. De la precariedad de hierro que acosó a las empresas en la posguerra, se pasó en poco más de treinta años a un excedente de acero, motivado por la nueva coyuntura que provocaron las restricciones de los años ochenta. El testimonio de Joxe Azurmendi constituye un ejemplo muy gráfico de ello y resume de algún modo la tragedia que supuso para la zona el cierre de una larga lista de empresas durante esta crisis.

*Resulta que de aquella época en que no había hierro, pasamos a otra donde había un sobrante, un exceso de hierro en todo el Estado. Desde Luxemburgo se controlaba la producción de todas las acerías, para lo que nos obligaban a remitir mensualmente una declaración de toda la producción. Europa nos obligó a reducir cinco millones de toneladas de hierro al año a todos los laminadores del Estado. Nos llamaron a Madrid; cada uno teníamos que ceder parte de la producción. ¡Fijate qué contraste! Todas las industrias con menos tiempo y menos obreros queriendo producir más para que la cosa funcionara. Bueno, resulta que nos proponen que tenemos que reducir, tú ya tienes la empresa puesta en marcha con X obreros y producción; y si reduces ya no es rentable... Unos empresarios cedieron el 20 %, otros el 30 %... Para entonces yo tenía ya sesenta y tres años [1988]; en dos años me jubilaría. Al final cedí la totalidad. En España se cerraron veinticinco industrias laminadoras como la mía y otras doce mayores, como 'Orbegozo' de Lezo; 'Aristrain' de Valencia; 'Orbegozo' de Hernani, etcétera. A las empresas que cedimos toda la producción nos obligaron a sopletear toda la maquinaria y a achatarrarla, a cambio de una compensación monetaria que tan sólo sirvió para hacer frente al gasto de los despidos del personal.*

*baitzizutzen, gure inguruan bezalaxe, lanerako diren behiak bakarrik ferratzen direlako, beren azkazalak babestearren (...) Nafarroan edo Gipuzkoan ferratzaileei saltzen zitzairen zuzenean, eta horiek, jakina, bostehun edo zortziehun kilo eskatzen zizkizuten. Galizian eta Asturiasen biltegi handiak zeuden, hogeita hamar tona eskatzen zizkizutenak. Ohar zaitez Beasainera joaten ginenean, hogei-hogeita hamar tonako bagoi oso bat betetzen genuela. (...) Ijezketan, halere, biltegiatarako baino gehiago, nekazaritarako materiala ekoizten zuten industrietarako egin dut lana. Traktore batek nabar batzuk daramatza atzean lurra harrotzeko... Material bereziz eginak behar zuten, lurra jotzen doazelako. Guk material hori egiten genuen. Nabarrak eta erremolkeetarako baleztak egiten zituztenei ere hornitzen genien materiala. Ekoizle horiek Zumarragan, Arrasaten, Gasteizen, Valladoliden, Salamancan eta abar zeuden. Konposizio berezia zuen altzairu batekin lan egiten genuen; guk egiten genuena 'berrijezketa' zen, ez genuen burdina urtzen. Berotu eta berriro ijezten genuen.*

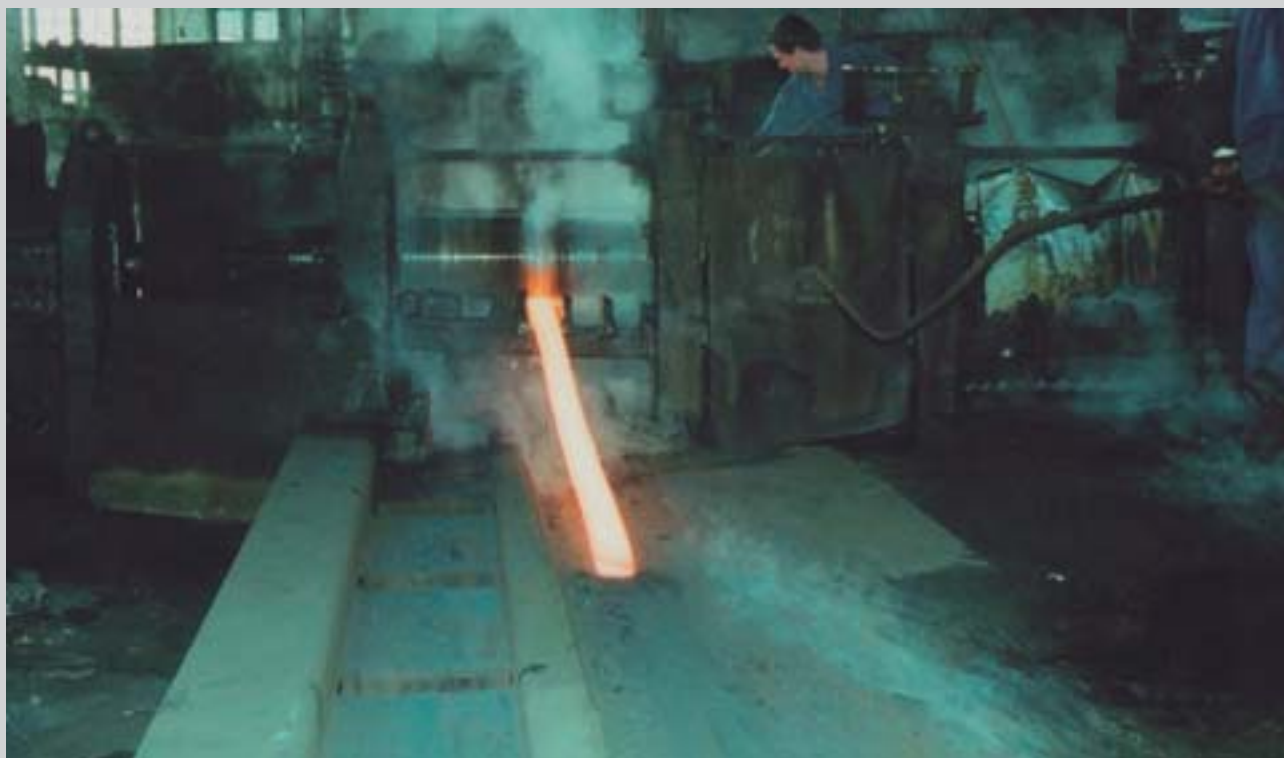
*Joxe Azurmendiri  
egindako elkarrizketa.*

Azkeneko hamar urteotan, instalazioetan egindako hobekuntzek ekoizpenak ehuneko ehun gora egitea eragin zuten, egunean hamabost tonatik hogeita hamarrera igaroz. Hala eta guztiz ere, eskaeren arabera, hagunen ekoizpena neurriak antolatzen zen, eta lau eta bost tona bitartekoak izaten zirenez, fabrika behartuta zegoen denboraldi baten ondoren ekoizpena etetera, ijezketaren neurriak egokitzearen, eta horrek ordu hil gehiegi pilatzea zekarren, ekoizpenaren errentagarritasuna koloka larrian jarritz. Egoera horretan, altzairuaren sektorea birmoldatzearen ondorioei aurre egin behar izan zieten European.

Nolanahi ere, Ormaiztegiko Azurmendiren enpresaren historiak hi-

rurogeita hamarreko hamarkadako energia-krisiaren kostu handiei eta ondorengo siderurgia-krisiari aurre egiteko izan ez zuten beste askorena laburbiltzen du. Gerra-osteko burdinaren egoera kezkarriarengatik hainbat enpresa kinka larrian egon ondoren, hogeita hamar urte geroago altzairu-soberakin batekin topo egiten dugu, laurogeiko hamarraldiko murrizpenek eragindako testuinguru berriaren ondorioz. Horren guztiaren adibide ezin argiagoa dugu Joxe Azurmendiren testigantza, eta nolabait ere, krisialdi horretan enpresen zerrenda luze bat itxi izana eskualdearentzat izan zen kolpe latza laburbiltzen du.

*Horrela bada, burdinarik ez zen garai batetik, Estatu osoan burdina soberan eta behar baino gehiago zegoen garai batera igaroko gara. Luxenburgotik altzairu-fabrika guztien ekoizpena kontrolatzen zuten, eta hilero ekoizpen osoaren inguruko aitorpen bat bidaltzera behartzen gintuzten. Urtean bost milioi tona burdina murriztera behartzen gintuen Europak Estatuko ijezle guztiok. Madrilera joateko deitu ziguten; bakoitzak gure ekoizpena gutxitu beharko genuen. Baina nolako kontrastea! Denbora gutxiago eta langile gutxiago genituen industria guztiok gehiago ekoizti nahian genbiltzan, aurrera ateratzeko asmoz. Ba, proposatu ziguten murriztu egin behar genuela, baina kontua da zuk jadanik baduzula zure enpresa martxan X langilerekin eta murrizten baldin baduzu ez dela emankorra. (...) Enpresaburu batzuek % 20 murriztu zuten, beste batzuek % 30... Ordurako hirurogeita hiru urte nituen nik [1988]; bi urte barru erretiroa hartzekoa nintzen. Azkenean den-dena utzi nuen. Espainian nirea bezalako hogei-ta bost ijezketa-industria itxi zituzten, eta hamabi handiago ere bai, esaterako Lezoko 'Orbegozo', Valentziako 'Aristrain', Hernaniko 'Orbegozo' eta abar. Ekoizpen osoa laga genuen enpresok behartu egin gintuzten makineria guztia sopleteatzera eta txatarra bihurtzera, langileen irazpen-gastuei aurre egiteko bakarrik balio izan zuen diruzko kalte-ordain baten*



276  
Ertzak egiteko makina  
Canteadora



277  
Arrabol-bidea  
Camino de rodillos



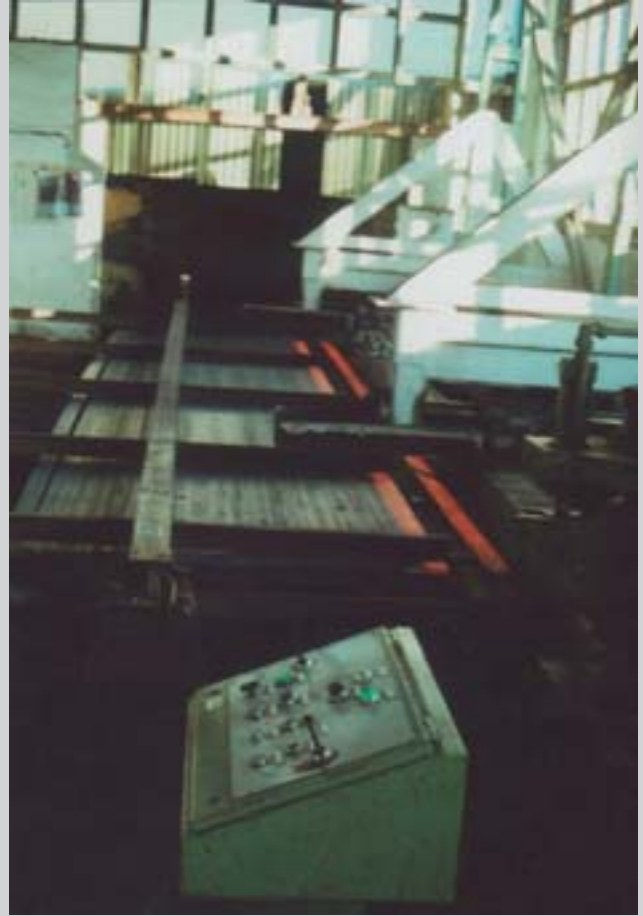
275  
Laminazio tren  
Tren de laminación



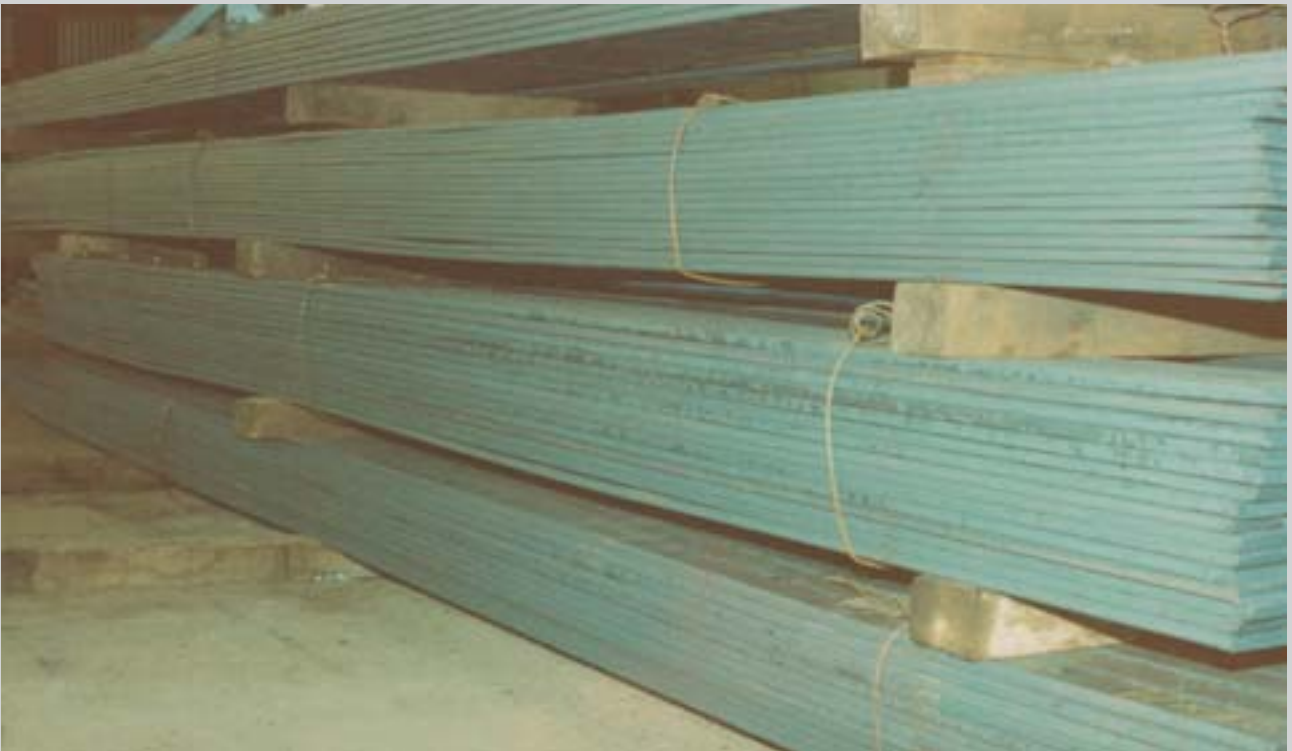


280  
Amaitutako produktuen biltegia  
Almacén producto terminado

278  
Gillotina  
Guillotina



279  
Zuzentzailea - Paketatzailea  
Enderezadora - Empaquetadora



*(Tienes un valor en contabilidad y te quedas con que todo es chatarra. ¡Buen negocio!). Fíjate, en mi época ha ocurrido todo eso: de no haber materiales, para mis sesenta y tres años ya había un exceso de acero.*

*Entrevista realizada a  
Joxe Azurmendi.*

En definitiva, la escasa rentabilidad de la laminación a causa de las horas *muertas* y la reducción de producción impuesta por Europa abocaron al desmantelamiento de la laminación el año 1988.

Tras la desaparición de la laminación, Azurmendi continuó otros cinco años con la producción de herraduras a pequeña escala, con tan sólo dos operarios, principalmente alentado por clientes que se dedicaban al arrastre de bueyes *-idi probak-*. En este tiempo Joxe recibió una oferta de representación de una fábrica holandesa para comercializar herraduras de ganado caballar, que declinó. Tras ochenta y cinco años de producción ininterrumpida de herraduras, en 1993 se cerró esta fábrica. Al poco tiempo dos hijos de Joxe, Imanol e Iñigo Azurmendi Sistiaga, reabrieron la vieja fábrica de herraduras, aunque por problemas de dedicación pronto desistieron en su empeño. Tras lo anterior, con la maquinaria y útiles de Ormaiztegi, se montó un taller de herraduras para ganado vacuno en Berriortua, que sigue aten-

diendo a los clientes que fueran de Azurmendi, principalmente localizados en Galicia y Asturias.

La localización de la planta industrial, implantada sobre las instalaciones reconvertidas de un antiguo molino, al borde de la regata Argisao, si bien deparó a este establecimiento el beneficio que reportaba el uso de energía hidráulica, también impuso los males de sus crecidas, al punto que Joxe en su memoria guarda haber padecido inundaciones en seis u ocho ocasiones, que causaron siempre daños y perjuicios, que en ocasiones se tornaron graves, como es el caso de las inundaciones de 1983, que paró toda la producción por más de un mes.

Sin embargo, la vocación emprendedora de los Azurmendi no se limitó a Ormaiztegi. Como ya se ha dicho anteriormente, otro de los hermanos, Sabino Azurmendi Larrea, en 1942 montó una laminación *Azma*, S.A. en Madrid, que llegó a emplear a quinientos trabajadores. Con fecha 1 de octubre de 1942 dio inicio su singladura esta empresa, con sede social en Ormaiztegi, constituida por el aludido Sabino Azurmendi junto con Pablo Maciá Riera, con el objeto de fabricar y vender piezas laminadas de hierro, acero y un capital social de dos millones de pesetas. Con fecha 24 de junio de 1947 la sociedad trasladó su domicilio social a Madrid (Getafe)<sup>117</sup>. ■

*truke. (Balio bat duzu kontabilitatean eta ohartzen zara txatarra besterik ez duzula. Hori bai negozioa!) Ikus ezazu, nire garaian hori guztia gertatu da: materialik ez egotetik, hirurogeita hiru urte nituenean, altzairu-gaindikin bat izatera iritsi ginen.*

*Joxe Azurmendiri  
egindako elkarrizketa.*

Azken batean, *hildako* orduen ondorioz eta Europak ezarritako ekoizpen-murrizpenaren ondorioz ijezketak zuen errentagarritasun urriak ijezketa bertan behera uztera bultzatu zuten 1988an.

Ijezketa bertan behera geratu ondoren, Azurmendik beste bost urtez jarraitu zuen neurri txikian ferrak egiten, bi langilerekin bakarrik, batez ere idi-probatan ibiltzen ziren bezeroek animaturik. Garai hartan Joxek ordezkari izateko eskaintza bat jaso zuen Herbeheretako fabrika baten partetik zaldientzako ferrak merkatu-ratzeko, baina ezezkoa eman zion. Laurogeita bost urtez etengabe ferrak ekoizten aritu eta gero, 1993. urtean itxi egin zuten fabrika. Handik pixka batera, Joxeren bi semeek, Imanol eta Iñigo Azurmendi Sistiagak, berriro ireki zuten ferra-fabrika zaharra, nahiz dedikazio-arazo batzuk zirela medio, atzera egin zuten beren ahalegin horretan. Horren ondotik, Ormaiztegi-giko makineria eta lanabesak hartuta, behientzako ferra-tailer bat prestatu

zuten Berriortuan, eta Azurmendirenak izan ziren bezeroei arreta eginez jarraitu zuten, batez ere Galiziako eta Asturiasko bezeroei.

Industria-pabiloiaren kokapena zela eta, Argisao errekaaren ertzean errota zahar baten instalazio berre-gokietan zegoenez, energia hidraulikoa erabiltzeko aukera zuen, nahiz eta ibaiak izaten zituen ur-goraldiek kalteak ere ekarri zizkieten, eta hala, Joxek gogoan du nola sei edo zortzi aldiz sufritu behar izan zituzten uholdeak, beti hainbat kalte eta galera ekarri zizkietenak, eta batzuetan larririk ere bai, esate baterako 1983. urteko uholdeak, izan ere, hilabete bat baino denbora luzeagoan ekoizpen osoa geldiarazi baitzuen.

Halere, Azurmenditarren ekimenerako sen hori ez zen soilik Ormaiztegi-ra mugatu. Arestian esan den moduan, beste anaia batek, Sabino Azurmendi Larreak, ijezketa-fabrika bat sortu zuen Madrilen 1942. urtean *Azma S.A.*, eta bertan bostehun langileri eman zion lana. 1942ko urriaren 1ean ekin zion enpresa honek bere jardunari, egoitza soziala Ormaiztegin zuela, arestian aipatutako Sabino Azurmendik eta Pablo Maciá Rierak osatua, burdinezko eta altzairuzko pieza ijeziak ekoitzi eta saltzeko helburuarekin eta bi milioi pezetako kapital sozialarekin. 1947ko ekainaren 24an, sozietate honek Madrilera aldatu zuen egoitza soziala (Getafe)<sup>117</sup>. ■



281  
Andres Telleria Etxaleku

#### 2.4.4 ANDRÉS TELLERIA Y LA TEJERÍA ZELAIKOA

Andrés Telleria Etxaleku (Gabiria, 1862-Ormaiztegi, 1926) fue otro de los personajes vinculados al desarrollo industrial de Ormaiztegi, al protagonizar la transformación de una tejería artesanal en una de corte industrial. Según le describe su nieto, Andrés Telleria Zumarraga, fue un hombre de carácter inquieto y dotado de una especial visión para los negocios, empezó comerciando en el mercado de Ordizia con productos propios y de sus convecinos, para posteriormente dedicarse a la compra-venta de bienes inmuebles, caseríos y terrenos. Sin duda, esta actividad le procuró un pequeño capital con el que pudo hacer frente a la adquisición y obras de construcción de la nueva tejería. Así, el 18 de noviembre de 1911 compró a Concepción Brunet y Etxague, viuda de Pedro Gaytan de Ayala y Areizaga, de Bergara, al precio de veintiún mil pesetas, el caserío Eguzkitza o Zelaikoa y sus pertenecidos, donde se incluía un horno para cocer teja y ladrillo<sup>118</sup>. Se trataba de una fábrica rudimentaria y manual, provista de alguna maquinaria y de un horno circular de tipo intermitente, de una superficie de setenta y un metros cuadrados. En los pertenecidos de este caserío construyó varios pabellones, donde instaló una maquinaria y horno nuevo (tipo hormiguero). Todo ello propulsado mediante una máquina de vapor de origen inglés, que desarrollaba una potencia de 30 CV y una chimenea de tiro natural.

*...quiero recordar que desde el principio de la tejería había una gran chimenea de unos veinte metros de altura, que servía para forzar el tiro del horno donde se cocían los ladrillos. Esta chimenea se derribó el año 1934 y su función fue sustituida por un aspirador electromecánico, que es lo que actualmente se utiliza en las fábricas modernas.*

*Entrevista realizada a  
Andrés Telleria Zumarraga.*

Respecto de esta fábrica de tejas y ladrillos en los libros de actas de sesiones municipales del Ayuntamiento de Ormaiztegi, se nos da cuenta de los actos de su bendición, verificados el 27 de mayo de 1913, siendo alcalde Narciso Zangitu<sup>119</sup>.

*De unánime conformidad se acordó hacer constar en acta, la satisfacción con que ha visto funcionar la maquinaria establecida en la nueva fábrica de tejas y ladrillos montada en el punto llamado Celaikoa por D. Andrés Telleria de Gabiria, quien con la amabilidad que le caracteriza invitó a esta Corporación al acto de la bendición que tuvo lugar el Martes último con las solemnidades del ritual, por el Señor Párroco de esta villa, y terminada que fue la ceremonia de la inauguración se dirigió la comitiva á la fonda de D. José Antonio Elozegui donde fue obsequiada con un suculento banquete; y a su final se le felicitó al Sr. Telleria por la feliz idea de haber tenido al establecer en esta villa con todos los adelantos modernos una fábrica de importancia y sin duda ninguna beneficiosa para su propietario por las obras de numerosos edificios que se vienen construyendo en los pueblos inmediatos y al ser beneficiosa para él, lo es también para las familias de los obreros que se ocupan en ella, por lo cual esta Corporación en representación de los vecinos de la misma le desea prosperidad y muchos años de vida.*

Firman, además del aludido alcalde, los concejales Hermenegildo Urkiola, José Antonio Zufiaurre, Ramón Murua y Juan Peñagarikano, además del secretario, Juan Otaño.

Si bien en el acta municipal se hace referencia a una nueva fábrica de tejas y ladrillos, en 1837 en este lugar ya existía un horno para cocer teja y ladrillo, según certificación expedida por el Ayuntamiento de Ormaiztegi, a instancias de don Pedro Gaytan de Ayala y Areizaga, para inscribir a su favor estos pertenecidos que había recibido en herencia de su padre, el Conde de Villafranca de Gaytan<sup>120</sup>.

#### 2.4.4 ANDRES TELLERIA ETA ZELAIKOA TEILA-FABRIKA

Andres Telleria Etxaleku (Gabiria, 1862-Ormaiztegi, 1926) Ormaiztegi-giko garapen industrialarekin loturiko beste pertsonaietako bat izan genuen, artisau erako teila-fabrika bat industria mailako bihurtzerainoko eraldaketa bultzatu zuelako. Haren ilobak azaltzen duen moduan, Andres Telleria Zumarraga gizon geldiezina eta negozioetarako dohain aparta zuena zen, eta Ordiziako azokan hasi zen bere produktuak eta bere herrikideenak merkaturatzen, eta gero hasiko zen ondasun higiezin, baserrien eta lurren salerosketan. Zalantzarik gabe, jarduera honek kapital txiki bat ekarri zion eta horren bidez aurre egin zien teileria berriaren erosketari eta eraikuntza-lanei. Horrela, 1911ko azaroaren 18an Concepcion Brunet y Etxagueri, hots, Bergarako

Pedro Gaytan de Ayala y Areizagaren alargunari, Eguzkitza edo Zelaikoa baserria eta haren lurak erosi zizkion, hogeita bat mila pezetatan eta horren barruan zegoen *"teilag eta adreiluak egosteko labe bat"*<sup>118</sup>. Garatu gabeko eta eskuz egin beharrekolana zen, eta tarteka, makineriaren bat edo labe zirkularren bat ere erabiltzen zuten, hirurogeita hamaikametro koadroko eremu batean. Baserri honen lurretan zenbait pabiloi eraiki zituzten, eta bertan, makineria eta labe berri bat jarri zituzten (inurritegi erakoa). Hori guztia Ingalaterratik ekarritako lurren-makina batek eraginda, 30 ZPko potentzia eta tiro naturaleko tximinia zuela.

*...gogoratu nahi dut teileria horretan hogei metro inguruko altuera zuen tximinia handi bat zegoela, adreiluak egosten ziren labearen tiroa behartzeko. Tximinia hori 1934. urtean eraitsi zuten eta haren eginkizuna aspiragailu elektrome-*

282  
**Goiko ilaran:** Jose M<sup>a</sup>, Isabel, Inocencio eta Maria Telleria Gurrutxaga  
**Behoko ilaran:** Andres Telleria Etxaleku, Jose Miguel Telleria Gurrutxaga, Josefa Gurrutxaga eta Tomas Telleria Gurrutxaga, 1903 g.g.b.  
*Fila superior:* José M<sup>a</sup>, Isabel, Inocencio y Maria Telleria Gurrutxaga  
*Fila inferior:* Andrés Telleria Etxaleku, José Miguel Telleria Gurrutxaga, Josefa Gurrutxaga y Tomás Telleria Gurrutxaga, 1903 aprox.





El linaje de Arriaran gozó del mayorazgo fundado el 7 de julio de 1558 y comprendió los patronatos de Arriaran, Astigarreta y Ormaiztegi, pero sin señorío jurisdiccional<sup>123</sup>. El padre Antonio Garmendia de Otaola<sup>124</sup>, nos informa que *...Enrique II, de las Mercedes, cedió todos los edificios de San Salvador (Salbatore) y el valle de Arriaran, a Lope de Oria, que le había servido lealmente en la lucha contra su hermano don Pedro IV... -por muchos servicios que nos habeis hecho y haceis cada día, os damos por juro y heredad el Monasterio de Arriaran y os hacemos merced de dicho Monasterio para que lo podais vender, enajenar y troncar; y hagáis de él como de cosa vuestra propia-...De Arriaran fueron entre otros, Lope García, primero del apellido 'Arriaran', señor de Arriaran, que en 1379 sirvió a Juan I de Castilla...*

La pertenencia de esta antigua tejería a los Gaytan de Ayala, como también lo fueron las caserías de Igara, Malpara (Beasain), etcétera, hace suponer que las mismas anteriormente fueran propiedad de los señores del palacio de Arriaran, ya que esta familia unió su linaje a la de los Arriaran. Luis Diego Gaytan de Ayala y Carranza, nacido en Madrid en 1653, casó en la misma villa en 1674 con Teresa María de Arriaran y Valdellido, nacida también en Madrid en 1652, Marquesa de Tola y Señora del Palacio de Arriaran. Los de Arriaran fueron Parientes Mayores del bando Oñacino en Gipuzkoa<sup>121</sup>.

Según la *Lista nominal de todos los individuos que ejercen en el pueblo industria, arte o profesión de 1860*, Bartolomé Iduin y Marín explotó en Zelaikoa un horno de tejería. En este documento figura también en Zelaikoa José Ignacio Badiola Iparragirre, contribuyendo por una carreta de bueyes. Por otra parte, al menos desde 1873 y hasta 1910 José Antonio Badiola Aranburu contribuyó por la tejería como establecimiento industrial en calidad de colono, siendo propietaria Concepción Brunet y Etxague.

Andrés Telleria Etxaleku, baseritarra del caserío Alkain de Gabiria, que también fue sacristán y posadero, inició esta experiencia empresarial con cuarenta y nueve años, lo que confirma su carácter inquieto y emprendedor. Según nos señala su nieto, Andrés Telleria no conocía la técnica de fabricación de tejas y ladrillos, por lo que recurrió a trabajadores experimentados.

*...mi abuelo Andrés cuando compró la fábrica primitiva y ante el desconocimiento que tenía de los ladrillos, contrató como experto a mi abuelo materno Francisco Zumarraga Irizar, que hasta entonces había trabajado en la fábrica 'La Albericia', de Santander, como encargado de fabricación. También contrató a un especialista de horno, Cornelio Villar Aizpeurrutia,*

*de Oñati, que vivió en Aranguren. Francisco Zumarraga con anterioridad a trabajar en la fábrica de ladrillos de Santander había sido capataz en la construcción del pantano de Ordunte, que abasteció de agua a Bilbao, donde conoció y se casó con Modesta Borde Ormaetxea del caserío Ustara de Zollo, próximo a las obras del pantano. También se incorporó a la tejería un hermano de esta última, Sinforoso, que residió primero en Lapurretze y posteriormente en Agerre".*

*Entrevista realizada a  
Andrés Telleria Zumarraga.*

En 1916 Andrés Telleria compró el manantial Iturbeltz en Astigarreta y construyó un salto de agua y la central eléctrica de Makinetxe en Beasain.

*...La central hidráulica conocida como Makinetxe se localizó al borde del río Eztanda, al lado del arranque desde la carretera del camino viejo de acceso a los caseríos Itola y Saltsamendi (un poquito antes de la planta de hormigón actual). La peculiaridad más significativa de esta pequeña central reside en que no se alimentaba con agua procedente del Eztanda (que desde antiguo eran utilizadas por el señor de Arriaran), sino de los regatos y manantiales desperdigados en la vertiente oeste de Murumendi, al igual que se alimenta actualmente el pantano...<sup>122</sup>*

Las aguas de Iturbeltz, a la que se sumaron, entre otros, los regatos Erdierreka y Motxoerreaka de Astigarreta, así como Tellerierreka y Zabalondo de Arriaran, se condujeron a través de un canal de 4.896 metros de longitud, hasta el depósito regulador de 2.000 m<sup>3</sup> que alimentaba una turbina tipo Pelton, con su alternador marca Asea, de 120 CV, instalado todo ello en el edificio construido al efecto para la central, que además contaba con vivienda para el encargado de la misma. Como quiera que el manantial se localizaba en término de Astigarreta, en pertenecidos del caserío

*kaniko batek bete zuen, egungo fabrika modernoetan erabiltzen den bezala.*

*Andres Telleria Zumarragari egindako elkarrizketa.*

Teilak eta adreiluak egiteko fabrika honekin loturik, Ormaiztegiko udaleko batzarren akta-liburuetan hura bedeinkatu zeneko ekitaldien berri ematen zaigu, 1913ko maiatzaren 27an egiaztatua, Narciso Zangitu alkate zela<sup>119</sup>.

*Aho batez erabaki zuten aktan jasotzea nolako pozez ikusi ahal izan zuten Gabiriako Andres Telleria jaunak Zelaikoa izeneko tokian muntatutako teila eta adreilu fabrika berrian jarritako makineria funtzionatzen, eta nola gonbidatu zuen Andresek Udalbatza hau, bere atsegintasun bereziaz, bedeinkapen-ekintzara aurreko astear-tean erritual horrek eskatzen zituen ospakizun guztiekin, herriko erretore jauna bertan zela, eta inaugurazio-ekitaldia amaitu zenean segizioa Jose Antonio Elosegiren ostatura joan*

*zen, eta han oturuntza bikaina egin zuten; hura amaitu zenean, Telleria jaunari eskerrak eman zizkioten udal honetan garrantzi handiko fabrika bat aurrerapen moderno guztiekin ezartzeko ideia bikaina eduki zuelako, zalantzarik gabe jabearentzat ere onuragarria zena, eraikin ugari altxatzen ari baitziren inguruko herrietan, eta harentzat ere onuragarri zenez, baita bertan lanean ari ziren langileen familientzat ere, eta horrexegatik, Udalbatza honek, bertako herritarren ordezkari gisa, arrakasta eta bizialdi luzea opa die.*

Arestian aipatutako alkateak ez ezik, Hermenegildo Urkiola, Jose Antonio Zufiaurre, Ramon Murua eta Juan Peñagarikano zinegotziek ere sinatu zuten, baita Juan Otaño idazkariak ere.

Udal aktan teila eta adreiluen fabrika berri bat aipatzen baldin bada ere, 1837. urtean toki honetan baze- goen teilak eta adreiluak egosteko labe bat, Ormaiztegiko Udalak egin-

283  
Andres Telleria Etxaleku  
teila-fabrikako lehen langileekin  
Andrés Telleria Etxaleku con los  
primeros trabajadores de la tejería



TEJERIA MECANICA

## TELLERIA Y COMPAÑIA

ORMAIZTEGUI (Guipúzcoa)

ORMAIZTEGUI 13 de Agosto de 1921  
*la Compañía Tellería y Compañía*

*May en nombre de la Compañía el punto de recepción de la factura de los gobiernos servida por la Compañía en cuenta, para imparte de*

Días 1921

*Exponiendo en cuenta de los gastos hechos con los recursos propios, quedamos sujetos a la D. O. S. S. R.*

PARTIDA N.º

De	Ha	CONCEPTOS	Pagos	Pagos	Sal.
Agosto	1	6000 Luchasillo a Leasain	32	166	0
"	5	1000 Luchasillo a Leasain	5	10	0
"	22	1000 Luchasillo por consumo	125	126	0
"	"	1000 Luchasillo a Leasain	5	5	0
"	11	1000 Luchasillo a Leasain	22	168	0
"	25	1000 Luchasillo a Leasain	22	35	0
"	28	1000 Luchasillo a Leasain	12	160	0
"	11	1000 Luchasillo a Leasain	5	10	0
"	22	1000 Luchasillo por consumo	115	28	0
"	12	250 Luchasillo a Leasain	02	0,025	0
"	28	1000 Luchasillo a Leasain	22	167,00	0
"	29	700 Tipo Canal	115	100	15
"	11	1000 Luchasillo por consumo	125	22	0
"	30	1000 Tipo Canal	125	125	0
"	31	1000 Luchasillo a Leasain	22	22	0
"	11	1000 " " " "	22	22	0
Septiembre	10	por consumo de 1000 Luchasillo	22	200	0
"	12	1000 Tipo Canal	125	10	0
"	14	una línea de primera mano			11
					1151,25

*Tellería y Compañía*

284

Leasain, y se pretendía conducir sus aguas a la cuenca de la regata Potos-tegi, hasta el depósito localizado en Ondarre, se hizo necesario perforar la loma sobre la que se asienta el casco de Garin, conocido como Mote-kopunta, mediante un túnel-galería de 361 m de longitud, instalando a su salida un sifón mediante una tubería metálica para mantener la altura de las aguas. Teniendo en cuenta los escasos y rudimentarios medios con que contaban en este tiempo, estas obras de construcción de canal y trabajos de perforación de túnel debieron suponer un notable esfuerzo, de hecho su ejecución se prolongó hasta el año 1921<sup>125</sup>. Toda vez que este plan de aprovechamientos de aguas afectó a instalaciones preexistentes, Andrés

Tellería tuvo que comprar los molinos de Leasain Errota, en Astigarreta y Angio, en Salbatore (Beasain), popularmente conocido como Aingeru Errota. Los aprovechamientos correspondientes a Angio fueron registrados en 1929<sup>126</sup>.

*En tiempo de abundancia de agua (seis meses al año), la central trabajaba día y de noche, sin interrupción. Los otros cinco o seis meses funcionaba en función del caudal de agua procedente de numerosos regatos en la presa y canalizaciones. En el estío se producía menos electricidad, aproximadamente un cuarto del obtenido en tiempo de abundancia de agua.*

*Desde este centro de producción de energía hasta la fábrica Zelaikoa (teje-*



dako ziurtagiri baten arabera, hain zuzen ere, Pedro Gaytan de Ayala y Areizagaren eskariz, haren aita Villafra de Gaytaneko Kondearen he-  
rentzian jaso zituen lurrak bere alde inskribatzeko helburuz<sup>120</sup>.

Aspaldiko teileria hau, baita Igara, Malpara (Beasain) eta beste base-  
rri batzuk ere, Gaytan de Ayalatarren jabetza izan zirela kontuan izanik, pentsa daiteke horiek lehenago Arri-  
rango jauregiko jaunen jabetza izan zirela, familia honek bere leinua Arri-  
randarrenarekin batu zuelako. Luis Diego Gaytan de Ayala y Carranza, 1653an Madrilen jaioa, hiri horretan  
ezkondu zen Teresa Maria de Arriaran y Valdellidorekin (Tolako Markesa eta Arriarango Jauregiko Ugazaban-  
drea), hura ere Madrilen jaioa 1652. urtean. Arriarandarrak oinaztarren bandoko Ahaide Nagusiak izan ziren  
Gipuzkoan<sup>121</sup>.

Herrian 1860. urtean industrian, artean edo lanbidean aritzen diren herritar guztien izen-zerrendaren arabera, Bartolome Iduin y Marínek teileria-labe bat ustiari zuten Zelaikoa baserrian. Agiri honetan Jose Ignacio Badiola Iparragirre ere ageri da Zelaikoa, idi-gurdi baten zerga emanez. Bestetik, 1873. urtetik gutxienez 1910 arte Jose Antonio Badiola Aranburuk teileriarri industria-establezimendu gisa zegokion zerga ordaindu zuten kolono bezala, Concepcion Brunet y Etxague zelarik haren jabe.

Andres Telleria Etxaleku, Gabiriako Alkain baserriko semea, sakris-  
tau eta ostalari ere izan zena, berrogeita bederatzi urte zituela hasi zen enpresa-esperientzia berri honetan, eta horrek garbi erakusten digu no-  
lako izaera geldiezin eta ekintzailea zuten. Haren ilobak esan digunez, Andres Telleriak ez zuten ezagutzen teilak eta adreiluak egiteko teknika, eta horregatik jo zuten langile adi-  
tuengana.

...nire aitona Andresek, fabrika za-  
harra erosi zuenean, eta adreiluez ezer ez zekiela kontuan izanda,

*Francisco Zumarraga Irizar amaren aldetik dudan aitona kontratatu zuen aditu gisa, ordurako Santanderko 'La Albericia' fabrikari lan egiten bazuen ere fabrikazio-arduradun gisa. Labeko aditu bat ere kontratatu zuen, Cornelio Villar Aizpeurrutia, Oñatin jaioa, gero Arangurenen bizi izan zena. Francisco Zumarraga, Santanderko adreilu-fabrikari lan egin aurretik, langileburu izan zen Ordunteko urtegiaren eraikuntzan (Bilboko ur-hornidura ahalbidetuko zuen), eta han ezagutu eta ezkondu zen urtegiako obretatik hurbil kokatutako Zolloko Ustara baserriko Modesta Borde Ormaetxearekin. Gero, azken horren anaia bat ere hasi zen lanean teilerian, Sinforoso izena zuena, lehenik Lapurretxen eta gero Agerren bizi izan zena.*

Andres Telleria Zumarragari egindako elkarrizketa.

1916. urtean, Astigarretako Iturbeltz izeneko iturburua erosi zuten Andres Telleriak, eta ur-jauzi bat eraiki zuten bertan, baita Makinetxeko zentral elektrikoa ere Beasainen.

... Makinetxe izanez ezagutzen zuten zentral hidrauliko hori Eztanda erreka-  
ren ertzean kokatzen zen, errepidean zehar Itola eta Saltsamendi baserrietarako bide zaharra abiatzen den galtzadaren alboan (egungo zementu-fabrika baino apur bat lehenago). Zentral txiki horren gauzarik bitxi-  
ena zera da, ez zuela Eztanda ibaiko ura erabiltzen (aspaldidanik Arrairango jaunak erabiltzen zuena), aitzitik, Murumendiko mendebaldeko mendigunean zehar sakabanatutako errekatxo eta iturrietako urarekin funtzionatzen zuten, gaur egun urtegiak egiten duen moduan...<sup>122</sup>

Iturbeltzeko urak eta, besteak beste, Astigarretako Erdierreka eta Motxoerrekako eta Arriarango Tellerierreka eta Zabalondo errekatxoetako urak, hain zuzen, 4.896 metroko luzera zuten ubide batetik barrena, Pelton motako turbina bat



Arriarango leinuak 1558ko uztailaren 7an eraturako maiorazkoa eduki zuten, eta Arriaran, Astigarreta eta Ormaiztegiako patronatuak sartzen ziren horren barruan, baina jurisdikzio-jaurerririk gabe<sup>123</sup>. Antonio Garmendia de Otaola aitak<sup>124</sup> azaltzen digunez, ...Enrike II. Mesedetakoak Salbatoreko eta Arriarango eraikin guztiak laga zizkion Lope de Oriari, Pedro IV haren anaia-aren aurkako borrokan zerbitzari leial izan zenari... –egin dizkiguzun eta egunero egiten dizkiguzun zerbitzu ugariengatik, etxalde gisa ematen dizugu Arriarango Monasterioa, baita oparizat eman ere, zuek nahi bezala saldu, inorenganatu eta trukatu ahal izan dezazuen... Arriarangoak izan ziren, besteak beste, Lope García, 'Arriaran' abizena eduki zuten lehena, Arriarango jauna, 1379. urtean Joan I. Gaztelakoa zerbitzatu zuena...



ria de Ormaiztegi) había una distancia de casi dos kilómetros. En toda esa distancia se extendía la línea eléctrica apoyada en postes de madera, al borde de la carretera.

También se beneficiaban en otros puntos de la electricidad producida en esta pequeña central, entre otros, en Gudugarreta, Salbatore, Itola, Saltsamendi, Irigoien o Angio...<sup>127</sup>

Tras la puesta en marcha de la central eléctrica y con el apoyo de la electricidad disponible se llevó a efecto la modernización de la fábrica, para lo que se construyeron nuevos pabellones. En este tiempo se construyó también la casa que desde inicios de los años veinte alojó a la familia Telleria, que trasladó su domicilio de Gabiria a Ormaiztegi. Esta primera modernización se produjo a lo largo de la década de los años veinte:

*Con el respaldo de la energía eléctrica disponible, mi familia acometió una reforma importante de la fábrica con la construcción de nuevos pabellones para alojar el nuevo horno 'Hoffman' de producción continua, fuego móvil, compuesto por diez cámaras en dos túneles paralelos y comunicados en sus extremos con pasafuegos. Se construyó un secadero artificial con maquinaria 'Keller' [alemana], de siete cámaras de veinte metros cada una, con sus carros transbordadores de carga y descarga desde la misma galletera. Se montó nueva maquinaria alemana compuesta de galletera, molino, laminador, cintas transportadoras metálicas, mezclador de agua con dos alimentadores-reguladores de arcillas. Para estas obras tuvieron que hacer un importante desmonte en la parte posterior de la fábrica.*

*Entrevista realizada a  
Andrés Telleria Zumarraga.*

Sin embargo, el proceso de modernización de las instalaciones exigía una actuación continua, como queda de manifiesto con reformas posteriores.

*...por los años treinta se modernizó el sistema de alimentación de carbón que se hacía manualmente, por unos alimentadores automáticos alemanes marca 'Schag', que fueron una revolución en su tiempo, pero que no se instalaron en otras fábricas por creer que era mejor el método tradicional de alimentación manual, cuando este método automático era más exacto y menos trabajos para el operario.*

*Entrevista realizada a  
Andrés Telleria Zumarraga.*

La situación de la tejería en los inicios de los años veinte se completa con la información obtenida de la Estadística de la Producción Industrial del año 1923, donde conocemos que esta empresa contaba con un capital de 250.000 pesetas y empleaba treinta y un obreros, cuyos jornales ascendieron a 72.000 pesetas anuales. Los edificios industriales ocupaban 1.525 m<sup>2</sup> y utilizaban 30.000 m<sup>2</sup> de terreno. Produjo 1.000.095 ladrillos y 730.000 tejas para lo que consumió 8.400 t de arcilla. Para la calcinación de la arcilla se emplearon 500 t de carbón mineral y 60 t de leña. El consumo de fuerza eléctrica fue de 10.500 CV/año y en el estiaje se emplearon 70 t de carbón vegetal para obtención de energía eléctrica a través de una *máquina de gas pobre* (7.500 CV/año).

Andrés Telleria Etxaleku falleció el 20 de diciembre de 1926. Dos de sus hijos varones, José Mari (Gabiria, 1888-Ormaiztegi, 1962) e Inocencio (Gabiria, 1896-Donostia-1991) se hicieron cargo de la empresa, que siguió operando bajo la denominación *Cerámica Zelaikoa*. José Mari antes de su incorporación a la empresa ejerció como practicante en Gabiria, también prestó servicios en Ormaiztegi, en tanto que Inocencio trabajó en la tejería desde sus inicios. José Mari se dedicó fundamentalmente a la parte administrativa y comercial, en tanto que Inocencio se encargó de la producción. La dirección de la empresa recayó indistintamente en los dos hermanos.



285  
Jose M<sup>a</sup> Telleria Gurrutxaga eta  
Josefa Elozegi Amiano, 1919  
José M<sup>a</sup> Telleria Gurrutxaga y  
Josefa Elozegi Amiano, 1919

286  
Inocencio Telleria Gurrutxaga eta  
Evarista Zumarraga Borde  
Inocencio Telleria Gurrutxaga y  
Evarista Zumarraga Borde

elikatzen zuen 2.000 m<sup>3</sup>ko depositu erreguladoreraino eramán zituzten, Asea markako 120 ZPko bere alternadorearekin, hori guztia zentrolean horretarako egindako eraikinean kokatua, eta horrez gain, etxebizitza bat ere bazuen bertako arduradunarentzat. Iturburu hura Astigarretako udalerrian Leasaingo lurretan kokatua zegoenez, eta bertako urak Potostegiko errekaen ibarreraino eramán nahi zirenez Ondarren zegoen deposituraino, beharrezkoa izan zen Garin mendatea kokatuta dagoen muinoa, Motekopunta izenez ezagutzen dena, 361 m luzerako tunel-galeria bat egiteko zulatzea, eta irteeran sifoi bat kokatzea, uren altuerari bere horretan eutsiko zion hodi metaliko baten bitartez. Garai hartan zeuzkaten bitartekoak urriak eta oso oinarrizkoak zirela kontuan izanik, ubidea eraikitzeko eta tunela zulatzeke lan hauek ahalegin handia eskatuko zuten ziurrenik, eta hala, ez zuten 1921. urte arte guztiz amaituko<sup>125</sup>. Uren aprobetxamendu-plan honek lehendik zeuden instalazioei eragin zenez gero, Andres Telleriak Astigarretako Leasain Errota eta Salbatoreko Angio Errota (Beasain), Aingeru Errota izenez ezagunagoa zena, erosi behar izan zituen. Angio Errotaren aprobetxamenduak 1929. urtean erregistratuta geratu ziren<sup>126</sup>.

*Ur nahikoa izaten zen garaian (urtean ia sei hile), zentrala gau eta egunez izaten zen lanean, etenik gabe. Gainerako bospasei hiletan presan nahiz kanalizazioak hartzen zituen errekatxo ugaritan izan zen emariaren arabera egin ohi zen lan. Garai horretan elektrizitate gutxiago sortzen zen, ur nahikoa izaten zen garaian sortzen zenaren laurdena. Energia ekoizteko zentro horretatik Zelaikoa fabrikara (Ormaiztegiko telleria) ia bi kilometro zeuden. Distantzia horretan egurrezko zutabez sostengatutako línea elektrikoa luzatzen zen, errepidearen ertzetik. Baina beste hainbat tokitan ere jasotzen zen zentral txiki hartan sortutako energia, besteak beste, Gudugarretan, Salbatoren, Itolan,*



*Saltsamendin, Irigoirenen edo Angion...*<sup>127</sup>

Zentral elektrikoa martxan jarri ondoren, eta eskuratutako elektrizitatearen laguntzarekin, fabrika modernizatzeko lanak burutu ziren, eta horri begira, pabiloi berriak eraiki zituzten. Garai hartan, halaber, hogeiko hamarkadaz geroztik Telleria familia bizi izan zen etxea ere eraiki zuten, Gabiriatik Ormaiztegira etorri baitziren bizitzera. Lehen modernizazio hau hogeiko hamarraldian gauzatu zen:

*Eskuratzen genuen energia elektrikoaren laguntzarekin, nire familiak fabrika berritzeko lan garrantzitsu bat burutu zuen ekoizpen jarraituko eta su mugikorreko 'Hoffman' labe berria kokatu ahal izateko pabiloi berri batzuk eraikiz; labe horrek hamar kamera zituen, bi tunel paralelotan*

287  
Telleria - Gurrutxaga anai arrebak  
Goiko ilaran: Jose M<sup>a</sup>, Tomas eta Inocencio  
Beheko ilaran: Pilar, María, Isabel eta Margarita  
Hermanos Telleria - Gurrutxaga  
Fila superior: José M<sup>a</sup>, Tomás e Inocencio  
Fila inferior: Pilar, María, Isabel y Margarita

Según diversa documentación consultada, José Mari Telleria Gurrutxaga sustituyó a su padre en la titularidad de la empresa, si bien a partir de al menos 1941 operó como *Hijos de A. Telleria*. El año 1943 se constituyó en Sociedad Regular Colectiva con el nombre de *Hijos de A. Telleria, S.R.C.*, manteniendo la denominación de *Cerámica Zelaikoa*, con un capital social de un millón ciento cincuenta mil pesetas. En la sociedad participaron seis hermanos Telleria-Gurrutxaga, los dos que la dirigían y sus hermanas María, Isabel, Margarita y Pilar<sup>128</sup>. Otro miembro de esta familia fue Tomás Telleria Gurrutxaga, superior del convento paisionista de Badalona, desaparecido en la Guerra Civil en Barcelona.

A finales de la década de los años cuarenta, con ocasión de la puesta en marcha por la familia Tellería de una nueva tejería en Andoain, *Tejas y Ladrillos del Oria, S.A.*, a la tejería de Ormaiztegi se incorporó una nueva generación de esta familia: Andrés Tellería Zumarraga (Ormaiztegi, 1928) hijo de Inocencio y poco más tarde Vicente Brunet Larroche (Huesca, 1917-Donostia, 2000), yerno de José Mari. Andrés Tellería aunque fija en 1949 su incorporación oficial a la tejería, recuerda que desde niño venía colaborando activamente en la misma, de forma que asegura haber pasado por todos los puestos de trabajo.

*...me incorporé a la empresa el año 1949, tras terminar los estudios de bachillerato superior y realizar unos cursos intensivos de contabilidad de empresa, pasando a ocuparme de la parte administrativa, así como de la parte técnica de la empresa, colaborando con José Mari e Inocencio y sustituyendo en la parte administrativa a José Olaizola, que había pasado a ocupar la gerencia de 'Tejas y Ladrillos del Oria, S.A.', de Andoain. Además de Olaizola se incorporaron a la fábrica de Andoain, Julián Zabala Ormazabal, como encargado de fabricación y su hermano Ramón, como cocedor. También pasó a formar parte*

*de la plantilla de Andoain, José Tomás Gerra Agirrebengoa, como experto encañador... A partir de este momento se llevó a efecto la principal modernización de la fábrica. Desde 1954 compartí las anteriores tareas con Vicente Brunet, yerno de José Mari, hasta que el año 1959 pasé a ocupar la gerencia de 'Tejas y Ladrillos del Oria, S.A.', sucediendo en el cargo a José Olaizola, tal y como se hizo unos años antes en Ormaiztegi. A mi marcha, quedó al frente de la fábrica Vicente Brunet, ocupándose de la parte administrativa Cruz Auzmendi Odriozola.*

*Entrevista realizada a  
Andrés Tellería Zumarraga.*

La empresa, además, se extendió por otras localidades, abrió nuevas factorías, además de la fábrica de Andoain ya citada, en Santa María de Lezama (hoy Lezama). Como recuerda Javier Olaizola:

*Mi padre estuvo con ellos muchos años de contable. Luego se asoció con los Tellería. Montaron una fábrica de ladrillos como socios en Andoain, 'Tejas y Ladrillos del Oria'. Levantaron otra fábrica en Santa María de Lezama. En Andoain se quedó Andrés y mi hermano en Bizkaia. Bueno, entraron los Olaizola y más gente, vamos. Era la empresa con mayor número de trabajadores. Han sido un tipo de personas, de empresarios, 'gogorra' [duros]. Mi padre fue luego uno de los fundadores de 'Ingemar'. Era un hombre muy activo y de mucho arranque. Eran hombres emprendedores.*

*Entrevista realizada a  
Javier Olaizola.*

Siguiendo con el proceso de modernización, en 1950 se instaló la nueva galletera de vacío. Se aumentó la capacidad del secadero, montando en el primer piso, justo encima del secadero antiguo, tres cámaras de secado italianas *Fagiolli Marelli* que aprovechaban el calor del enfriamiento del horno, recuperándolo a base de aspiradores impulsores. Se montó

jarriak, muturretan su-igarobideen bidez komunikatuak. 'Keller' makineria [alemana] zuen lehorgailu artifizial bat eraiki zuten, hogeina metro zituzten zazpi kamerarekin, karga nahiz deskargarako bere orga transbordadoreak zeuzkala gaileta-egilean bertan. Alemaniako makineria berria muntatu zen gaileta-egilea, errota, ijezgailua, garraio-uhala metalikoak eta ur-nahasgailua zeuzkala buztinezko bi elikagailu-erreguladorekin. Obra hauetara begira, fabrikaren atzealdean lur-erazketa handia egin behar izan zuten.

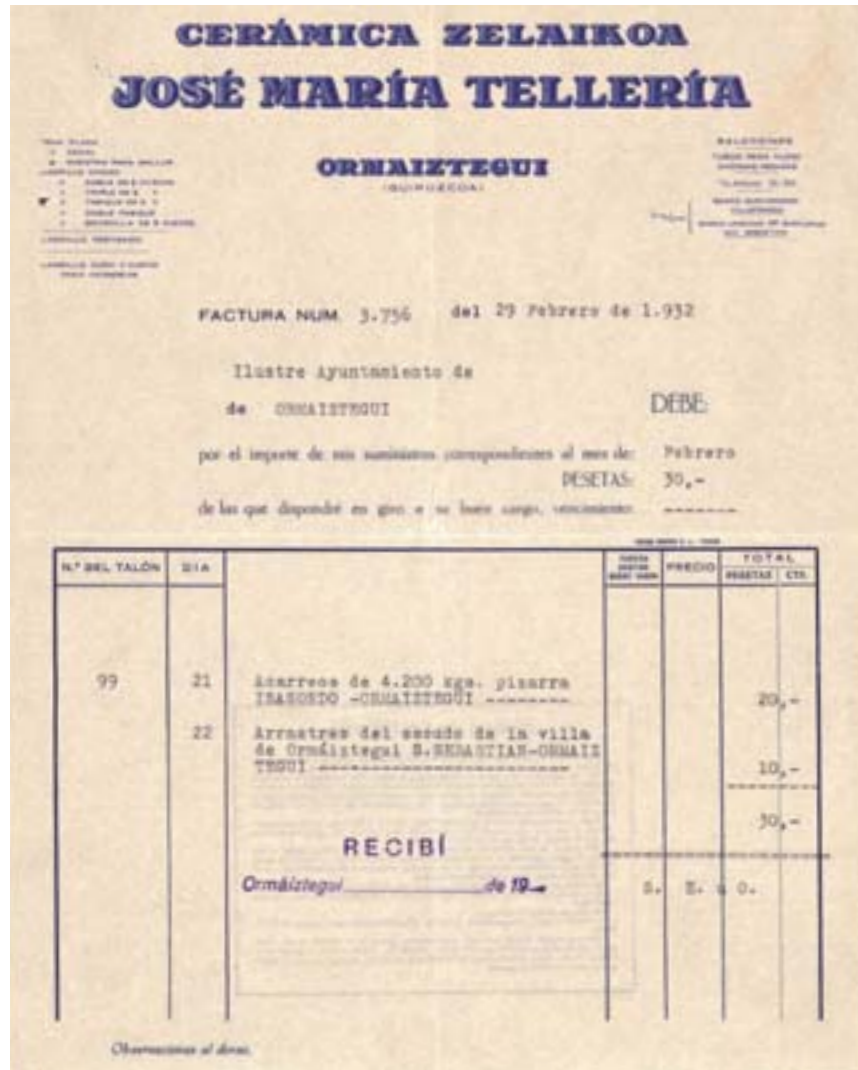
Andres Telleria Zumarragari egindako elkarrizketa.

Hala eta guztiz ere, instalazioak modernizatzeko prozesu horrek eten-gabeko jardura eskatzen zuen, gerroagoko berritze-lanetan argi geratu zen moduan.

...hogeita hamarreko hamarraldian modernizatu egin zen ikatzezko elikadura-sistema, eskuz egiten baitzen, eta horren ordez 'Schag' markako elikagailu automatiko aleman batzuk jarri ziren, bere garaian sekulako iraultza izan zirenak, baina ez ziren instalatu beste fabrika batzuetan, eskuzko elikadura-sistema tradizionala hobea zela uste zutelako, baina sistema automatiko hau zehatzagoa eta langilearentzat errazagoa zen.

Andres Telleria Zumarragari egindako elkarrizketa.

Hogeiko hamarraldiaren hasieran teileria horren egoerari buruzko informazioa osatzeko 1923. urteko Industria Ekoizpenaren Estatistika dugu, eta horren arabera, badakigu enpresa horrek 250.000 pezetako kapitala eta hogeita hamaika langile zituela, horien urteko soldatak 72.000 pezeta izanik. Industria-erakinek 1.525 m<sup>2</sup> okupatzen zuten eta 30.000 m<sup>2</sup> lur erabiltzen zituzten. 1.000.095 adreilu eta 730.000 teila egin zituen eta horretarako 8.400 t buztin kontsumitu zuen. Buztina kiskaltzeko 500 t egur-ikatz eta 60 t egur erabili zuten. Energia elektrikoaren kontsumoa, berriz,



288

10.500 ZP/urtean izan zen, eta agorraldian, 70 t egur-ikatz erabili zen gas pobreko makina baten bidez energia elektrikoa erdiesteko (7.500 ZP/urtean).

Andres Telleria Etxaleku 1926ko abenduaren 20an hil zen. Bere bi seme, Jose Mari (Gabiria, 1888-Ormaiztegi, 1962) eta Inocencio (Gabiria, 1896-Donostia, 1991) egin ziren enpresaren jabe, eta Cerámica Zelaikoa izenez jarraitu zuten lanean. Jose Mari, enpresa honetan lanean hasi baino lehen, praktikante gisa jardun zuen Gabirian, baina Ormaiztegin ere aritu zen lanean, eta Inocencio, aldiz, hasieratik lan egin zuen teilerian. Jose Mari administrazio eta merkataritza gaietan aritu zen batez ere, eta Inocencio ekoizpenaz ardu-



289  
Andrés Telleria Zumarraga

una cortadora automática para teja curva, marca *Putin* (italiana), así como otra cortadora automática para ladrillo hueco y macizo de la marca *Keller* (alemana). Con estas dos máquinas se mejoró la calidad de corte y la producción.

En estas fechas se amplió también la capacidad de la central eléctrica de Makinetxe, acoplando un nuevo grupo de turbina y alternador de 50 CV, construido y montado todo ello por José Mari Lasa. Con estas nuevas instalaciones se aumentó la producción un 50 % llegando a fabricarse entre setenta y ochenta toneladas diarias. En 1954, se compró la primera excavadora para la extracción de arcillas, hasta entonces se había trabajado a base de azada y pala. En este tiempo la empresa empleaba a cincuenta y siete obreros en la fábrica; diecisiete de los cuales tenían una antigüedad de treinta a cuarenta años.

Andrés Telleria asegura que los beneficios de la fábrica se fueron reinvertiendo constantemente para hacer frente a nuevas inversiones, que posibilitaron mejoras en las condiciones de trabajo e incrementaron la productividad. De hecho, en lo hasta ahora visto, observamos tres momentos significativos en la evolución de esta fábrica. La primera, llevada a cabo por su fundador, con la construcción de la tejería en 1913, transformando una pequeña tejería artesanal preexistente en una tejería de corte industrial. La verdadera industrialización del sistema de producción de la tejería se produjo a lo largo de los años veinte, con la puesta en marcha de la central eléctrica de Makinetxe, el nuevo horno *Hoffman*, secadoras artificiales, etcétera. La tercera intervención de entidad se da en 1950, con la adquisición de maquinaria para mejora de corte y secado, y para la extracción mecánica de la arcilla. En torno a 1967-1968 Ignacio Olaizola y Andrés Telleria adquirieron en la feria de Milán quemadores automáticos de

fuel-oil para cocer, que se implantaron en las tres factorías (Andoain, Lezama y Ormaiztegi).

*...la tejería exigía constantes inversiones, de manera que los beneficios obtenidos se iban reinvertiendo en la misma. Nuestra familia ha vivido bien, pero sin alardes, de hecho en casa no hubo coche hasta 1954...*

*Entrevista realizada a  
Andrés Telleria Zumarraga.*

Para la obtención de la arcilla, principal materia prima utilizada en la tejería, la familia Telleria adquirió terrenos y varios caseríos de su entorno: Igaralde (mitad), Agerre Azpikoa, Priore (Lapurretxe), Aranguren Erdikoa y Aranguren Txiki. La actividad de extracción de arcilla trajo una notable transformación de la orografía de las zonas explotadas.

*El terreno entre la tejería y Lapurretxe, que era una montaña que arrancaba desde la carretera y terminaba en la vía del ferrocarril, quedó, como se puede ver, en una explanada más baja que la carretera, que más tarde se rellenó con escombros de la excavación del monte de detrás de la fábrica en la última ampliación. Los terrenos de Igaralde son los que ocupan las dos casas Aranberri, así como la casa de 'Iberdrola' que está junto al río. Los terrenos de Zelaikoa son los que ocuparon los pabellones industriales, así como al otro lado de la carretera hasta el río, que posteriormente se rellenaron. Los terrenos de Agerre Azpikoa, después de explanados, son los que ocupa la industria de José Ramón Lasa.*

*Entrevista realizada a  
Andrés Telleria Zumarraga.*

Inicialmente, como ya se ha dicho, la extracción de la arcilla se realizaba manualmente por un equipo de seis operarios, a base de azada y pala, ayudándose con dinamita, hasta que en 1954 se adquiriera una excavadora, manejada por José Iraola Irastortza, que sustituyó al equipo humano anterior.

ratu zen. Enpresaren zuzendaritza edo ardura bi anaien gainean geratu zen.

Kontsultatutako dokumentu batzuen arabera, Jose Mari Telleria Gurrutxagak ordezkatu zuen aita enpresaren titulartasunean, nahiz eta 1941. urtetik aurrera gutxienez *Hijos de A. Telleria* izenez jardun zuen. 1943. urtean Sozietate Erregular Kolektibo bilakatu zen *Hijos de A. Telleria, S.R.C.* izenez, baina *Cerámica Zelaikoa* izenari bere horretan eutsi zion, milioi bat eta ehun eta berrogeita hamar mila pezetako kapital sozial batez. Sozietate horretan Telleria-Gurrutxaga sei anai-arrebek parte hartu zuten: hura zuzentzen zuten biek eta haien arreba Maria, Isabel, Margarita eta Pilarrek<sup>128</sup>. Familia honetako beste kide bat Tomas Telleria Gurrutxaga izan zen, Badalonako pasiotarren komentuko nagusia, gerra zibilean Bartzelonan desagertua.

Berrogeiko hamarraldiaren amaieran, Telleria familiak Andoainen teileria berri bat (*Tejas y Ladrillos del Oria, S.A.*) abian jartzearekin batera, familia honetako belaunaldi berri bat hasi zen lanean Ormaiztegioko teila-fabrikari: Andres Telleria Zumarraga (Ormaiztegi, 1928), Inocencioren semea, eta handik gutxira, Vicente Brunet Larroche (Huesca, 1917-Donostia, 2000), Jose Mariren suhia. Andres Telleriak gogoratzen duenez, teilerian ofizialki sartu zen urtea 1949a izan bazen ere, txiki-txikitatik aritu zen aktiboki bertan lanean, eta horregatik ziurta dezake lanpostu guztietatik igaro zela bera.

...1949. urtean hasi nintzen enpresan lanean, goi-batxilergoko ikasketak amaitu eta enpresa-kontabilitateko ikastaro trinko batzuk egin ondoren, eta berehala arduratu nintzen administrazioaz, baita enpresaren alderdi teknikoaz ere, Jose Mariri eta Inocenciori lagunduz, eta administrazio mailan Jose Olaizola ordezkatzuz, Andoaingo 'Tejas y Ladrillos del Oria, S.A.' enpresako

gerentzia hartu baitzuen hark. Olaizolaz gain, Andoaingo fabrikari lanean hasi ziren Julian Zabala Ormazabal, fabrikazioko arduradun gisa, eta haren anaia Ramon, egosle gisa. Andoaingo plantilaren barruan sartu zen, halaber, Jose Tomas Gerra Agirrebengoa, aditu hodiratzaile gisa... Orduetik aurrera, fabrikaren modernizazio nagusia egingo dute. 1954. urteaz geroztik Jose Mariren suhi Vicente Brunetekin batera bete nituen eginkizun horiek, baina 1959. urtean 'Tejas y Ladrillos del Oria, S.A.ko' gerentzia hartu nuen, kargu horretan Jose Olaizola ordezkatzuz, urte batzuk lehenago Ormaiztegin egin zen bezala. Nik alde egin nuenean, Vicente Brunet geratu zen fabrikako arduradun nagusi, eta Cruz Auzmendi Odriozolak bete zituen administrazio-lanak.

Andres Telleria Zumarragari egindako elkarrizketa.

Enpresa, gainera, beste herri batzuetatik ere zabaldu zen eta lantegi berriak ireki zituen, arestian aipatutako Andoaingo horrez gain Lezamako Santa Marian (gaur egun Lezama). Javier Olaizolak gogoan duen bezala:

Nire aitak urte asko egin zituen haiekin kontulari gisa. Gero Telleriatarrekin bazkideatu zen. Bazkideatza horretan adreilu-fabrika bat jarri zuten Andoainen: 'Tejas y ladrillos del Oria'. Beste fabrika bat ere egin zuten Lezamako Santa Marian. Andoainen Andres geratu zen. Eta nire anaia Bizkaian geratu zen. Horrela, Olaizolatarrak eta jende gehiago ere sartu zen. Langile kopuru handienera enpresa zen. Enpresaburu mota hau oso gogorra izan da. Nire aita 'Ingemar'eko sortzaileetako bat izan zen. Oso gizon bizia eta oldartsua zen. Ekimen handiko gizonak ziren.

Elkarrizketa  
Javier Olaizolari.

1950. urtean, hutsezko gaileta-makina berri jarri zuten. Lehorgailuaren gaitasuna handitu zen, eta lehen solairuan, lehorgailu zaharraren



290  
Vicente Brunet Larroche



291

El transporte de la arcilla se realizaba en vagonetas que discurrían sobre un carril instalado desde Lapurretze a la misma tejería, primeramente traccionadas por un burro y posteriormente mediante un tractor eléctrico, construido por José Mari Lasá. Más tarde se adquirió un camión para el transporte de las arcillas hasta el alimentador del molino, que contaba con dos muelas rotatorias de dos mil kilogramos cada una, donde se trituraban las arcillas, dándoseles el primer mezclado con agua. A continuación y mediante una cinta transportadora de escamas metálicas se elevaba esta arcilla hasta otro alimentador-dosificador que aportaba las arcillas a la mezcladora, para darle el último tratamiento, consistente en humedecer convenientemente la arcilla para su moldeado. El moldeado se llevaba a cabo en la máquina galletera, según el tipo de ladrillo o teja que se deseaba producir.

El siguiente proceso era el cortado a medida, tanto para teja como para ladrillo, que se hacía manualmente hasta que se adquirieron las cortadoras automáticas. El material cortado lo recogían dos operarios que con suma destreza -el material

era blando y no debía deformarse- lo depositaban en los diferentes tipos de carro, según se tratara de ladrillos o tejas, que los acarreadores los conducían hasta los diferentes secaderos.

La siguiente fase del proceso consistía en el transporte del material seco al horno, de lo que se ocupaba un equipo de seis operarios, de los cuales tres acarrearaban el material hasta el interior del horno, para que los encañadores lo colocaran para la cocción. El trabajo de los encañadores requería especial pericia, pues de ello dependía la buena cocción y, naturalmente, la calidad del material.

Para el trabajo de carga y descarga del horno se contaba con dos equipos de seis operarios cada uno, alternándose los trabajos todas las semanas, de forma que una semana actuaban como encañadores y la siguiente descargando el horno y apilando el material en la campa, para su expedición a destino.

La labor más complicada correspondía al cocedor, de quien dependía en grado sumo la calidad de la producción. El cocedor debía ocu-



292



gainean, Italiako *Fagioli Marelli* hiru lehorketa-ganbera jarri zituzten, la-bearen hozketa-berotasuna aprobe-tzatzen zutenak, xurgagailu eragileen bidez berreskuratu ondoren. Teila ara-biarrarentzako ebakigailu automatikoa jarri zen, *Putin* markakoa (italiarra), baita adreilu huts eta trinkorako bes-te ebakigailu automatiko bat, *Keller* markakoa (alemana). Bi makina horie-kin ebaketaren kalitatea eta ekoizpena hobetu zen.

Garaitsu hartan Makinetxe zentral elektrikoaren gaitasuna ere handitu zen, turbinaz eta alternadorez osatu-tako 50 ZPko multzo berri bat gehituz, hori guztia Jose Mari Lasak muntatua. Instalazio berri hauekin % 50 handitu zen ekoizpena, eta egunean hirurogei-ta hamar eta laurogei tona inguruan egitera iritsi ziren. 1954. urtean buztina erauzteko lehen hondeamakina ero-si zuten, ordu arte aitzurrak eta palak bakarrik erabiltzen baitzituzten. Garai horretan berrogeita hamazazpi langile ari ziren lanean fabrikari; horietatik ha-mazazpi hogeita hamar eta berrogei urte bitarteko aintzinasuna zuten.

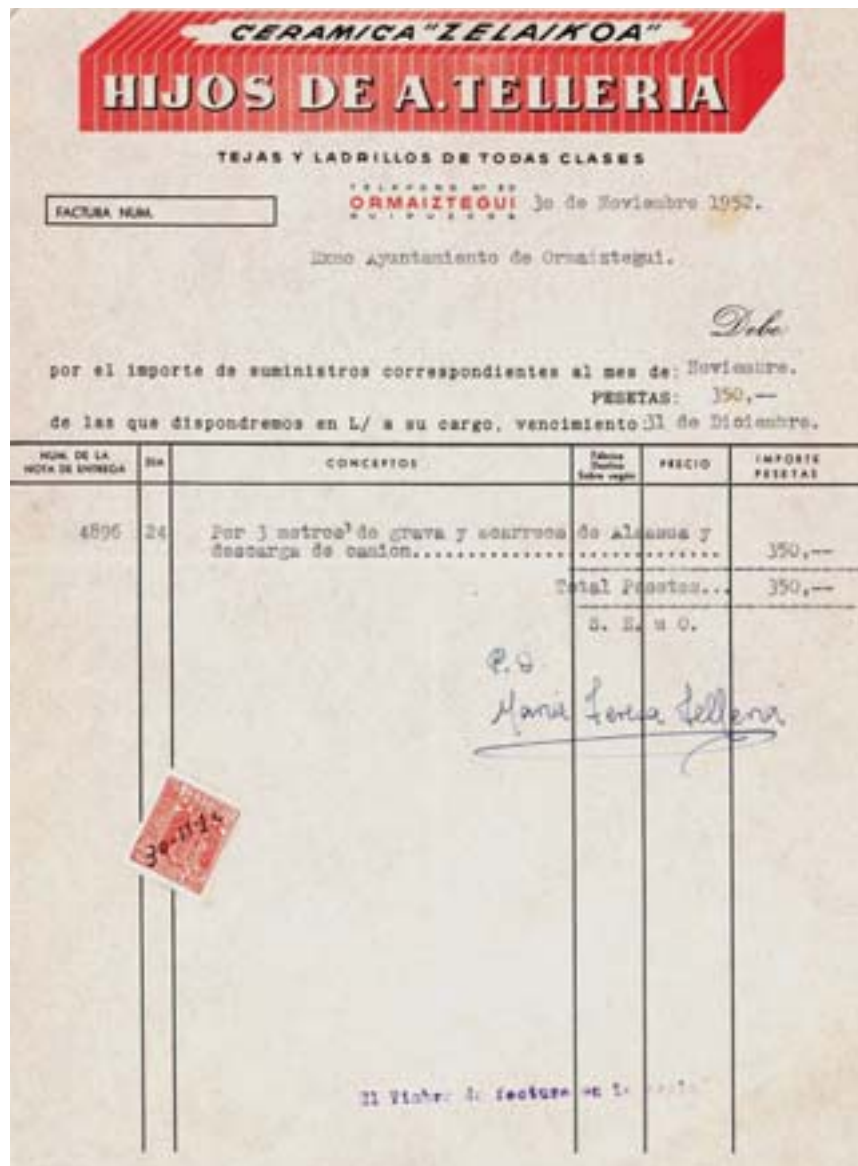
Andres Telleriak dioenez, fabrika-ren mozkinak inbertsio berriei aurre egiteko erabili zituzten etengabe, eta horri esker, lan-baldintza hobekak erdietsi eta emankortasuna areagotu zuten. Hala, orain arte ikusitakoan, hiru une garrantzitsu bereiz ditzake-gu fabrika honen eboluzioan. Lehe-na, bere fundatzaileak egina, 1913. urtean teileria eraikitzea izan zen, lehendik zegoen artisau erako teile-ria txiki bat industria mailako teileria bihurtuz. Teila-fabrikako ekoizpen-sistemaren benetako industrializa-zioa hogeiko hamarraldian barrena gauzatu zen, Makinetxeko zentral elektrikoak, *Hoffman* labe ber-ria, lehorgailu artifizialak eta abar abian jarri zituztenean. Hirugarren esku-hartze garrantzitsua 1950. ur-tean izan zen, ebaketa eta lehorke-ta hobetzeko makineria eta buztina mekanikoki erauzteko makineria erosi zutenean. 1967-1968 urte in-guruan, Ignacio Olaizolak eta Andres Telleriak fuel-oilezko egosketarako

erregailu automatikoak erosi zituz-ten Milango azokan, eta hiru lante-gietan ezarri zituzten (Andoainen, Lezaman eta Ormaiztegin).

*...teileriak etengabe inbertsioak egitea eskatzen zuen, eta beraz, lortutako mozkinak bertan berrinbertitzen zi-tuzten. Gure familia ongi bizi izan da, baina kriskitinak jo gabe, eta esate-rako, etxean ez genuen autorik izan 1954 arte.*

*Andres Telleria Zumarragari egindako elkarrizketa.*

Buztina, hots, teila-fabrikari erabi-litako lehengai nagusia erauzteko, Te-lleria familiak bere inguruko lurra eta zenbait baserri erosi zituen: Igaralde





294  
Publicitatea, 1948  
Publicidad, 1948

parse de la dosificación del carbón, para procurar la temperatura adecuada, que se realizaba de manera intuitiva hasta la llegada del fuel, cuando se instalaron los pirómetros de caña.

La tejería contó, también, con un equipo muy completo de mantenimiento, capaz de resolver autónomamente las necesidades de reparación y mantenimiento de las instalaciones de esta fábrica. Así, Andrés Tellería recuerda:

*...los alimentadores automáticos 'Schag' [alemanes] con el tiempo y la corrosión del carbón se fueron deteriorando y ante la imposibilidad de traer de Alemania, y posiblemente el costo, se optó por construirlos en casa. Se sacaron moldes con los viejos y se hicieron todos de hierro fundido, diferentes de los alemanes, que eran de chapa esmaltada y se deterioraban con facilidad.*

*Entrevista realizada a  
Andrés Tellería Zumarraga.*

El equipo de mantenimiento contaba con un taller de carpintería compuesto de sierra de cinta de 1,20 m de diámetro, con carro mecanizado para serrar troncos de hasta cuarenta centímetros de diámetro; cepilladora regruesadora, tupí y torno para hacer mangos de azadas y toda clase de reparaciones. Francisco Elortza y José Domingo Iurrita atendieron esta carpintería, destacando el carácter polivalente del último, pues lo mismo hacía de carpintero, como de chofer, albañil, mecánico o cualquier otro trabajo que se le pudiera encomendar. Tanto es así que entre José Iraola Irastortza y José Domingo Iurrita ejecutaron los trabajos de cantería, albañilería, carpintería y hormigón en la construcción de las dos casas Aranberri.

También se contó con un taller mecánico para toda clase de reparación y mantenimiento de las instalaciones y camiones, a cargo de

un mecánico y su correspondiente ayudante. José Urreta fue el último mecánico. Para la reparación de piezas grandes o de peso se reforzaba a éstos con operarios procedentes de otras secciones, siendo de destacar que dichas reparaciones se programaban para ejecutarlas de noche, una vez concluida la jornada laboral habitual o los domingos o festivos (aún no se hacía fiesta los sábados). Este taller mecánico estaba dotado de un torno, un taladro de pie grande, un cepillo mecánico, una sierra mecánica, un motor esmeril de dos piedras, una fresadora grande, una cizalla, una soldadora eléctrica y otra autógena, una fragua con ventilador eléctrico y herramientas corrientes y especiales suficientes para atender las necesidades de la fábrica sin recurrir a talleres externos.

Los trabajos de electricidad se encomendaban al encargado de la central eléctrica de Makintxe, Vicente Ruiz, quien además de atender la central rebobinaba los motores averiados, incluso el alternador que requería un rebobinado especial. Andrés Tellería Zumarraga recuerda haber participado en estas labores.

La tejería principalmente se centró en la producción de teja canal, ladrillos huecos y macizos de distintas medidas y tubos para chimeneas, además de múltiples piezas especiales por encargo.

*...por ejemplo, a Roque Narvaiza de Ordizia, especialista en la construcción de chimeneas industriales, le fabricábamos por encargo piezas especiales, ladrillos macizos para diferentes obras, como la de Burriana [Castellón] o la chimenea de la fábrica de celulosa de Miranda de Ebro [Burgos]..., para lo que nos facilitaba plantillas en chapa, a partir de las cuales se hacían los moldes para los ladrillos...*

*Entrevista realizada a  
Andrés Tellería Zumarraga.*

(erdia), Agerre Azpikoa, Prione (Lapurretxe), Aranguren Erdikoa eta Aranguren Txiki. Buztina erazteko jarduera horrek nabarmenki eraldatu zuen usiatutako tokien orografia.

*Teileria eta Lapurretxe arteko lurra mendi bat zen, errepidean hasi eta trenbidean amaitzen zena, eta ikus daitekeen moduan, errepidea baino beherago zegoen zabaldu bihurtu zuten, geroago fabrikaren atzealdeko mendia hondeatu zutenean bertako hondakinekin bete zuten azken handipena egin zutenean. Aranberri bi etxeak eta ibai-bazterreko 'Iberdrolaren' etxea Igaraldeko lurretan kokatuak daude. Zelaikoaren lurrak, berriz, industria-pabiloiek okupatu zituzten, baita errepidearen beste alde ere ibairaino, eta gero bete egin ziren. Agerre Azpikoaren lurrak, gero berdindu zirenak, hartzen ditu Jose Ramon Lasaren industriak.*

*Andres Telleria Zumarragari  
egindako elkarrizketa*

Hasieran, arestian esan dugun moduan, buztina eskuz erazten zuen sei langilez osatutako talde batek, aitzurrak eta palak erabiliz, tarteka dinamita ere erabiliz, baina 1954. urtean hondeamakina bat erosi zuten, Jose Iraola Irastortzak erabiltzen zuena, eta horrek aurreko giza taldea ordezkatu zuen.

Buztina bagonetatik garraiatzen zuten, Lapurretsetik teila-fabrikaraino zihoan trenbide baten gainean, lehenik asto batek tiraturik eta, gero, Jose Mari Lasak eraikitako traktore elektriko batek eraginda. Geroago, kamioi bat erosi zuten buztina errotaren elikagailuraino garraiatzeko; errotak bi harri birakari zituen, bi mila kilogramokoa bakoitza, eta bertan txikitzen zen buztina, eta urarekin lehen nahasketa egiten zen. Jarraian, eta ezkata metalikoko uhal garraiatzaile baten bidez, buztin hori beste elikagailu-dosifikagailu bateraino eramaten zen, buztinak nahasgailura garraiatzeko eta han azken tratamendua emateko, buztina neurri egokian hezatu behar

baitzen gero moldatzeko. Makina gailera-egilean egiten zen moldaketa hori, ekoitzi nahi zen adreilu edo teila motaren arabera.

Hurrengo prozesua neurriaren arabera ebakitzea izaten zen, bai teiletarako eta bai adreiluetarako ere, eta hori eskuz egiten zuten ebakigailu automatikoak erosi zituzten arte. Ebakitako materiala bi langilek jasotzen zuten trebetasun handiz – materiala biguna zen eta ez zuen forma galdu behar–, gurdi mota desberdinetan uzten zuten, adreiluak izan edo teilak izan, eta garraiatzaileek lehorgailu desberdinetara eramaten zituzten.

Prozesuaren hurrengo urratsa, berriz, material lehortua labera eramatea izaten zen, eta horretaz sei langilek osatutako talde bat arduratzen zen: hiruk materiala labearen barruraino eramaten zuten, eta han, hodoratzaileek egosteko atontzen zuten. Hodoratzaileen lana egiteko trebetasun berezi bat behar zen, horren arabera baitzegoen egosketa on bat izatea eta, jakina, baita materialaren kalitatea ere.

Labea kargatzeko eta deskargatzeko lanerako, berriz, seina langilek osatutako bi talde zeuden, eta astero aldatu egiten zituzten lanak, eta hala, aste batean batzuk hodoratzaile aritzen baziren, hurrengoan labea deskargatzen eta materiala zelaian pilatzen arituko ziren, behar zen lekura bidal dezaten.

Lanik zailena egosleak egin behar izaten zuena zen, horren arabera egoten baitzen ekoizpenaren kalitatea neurri handi batean. Egoslea ikatzaren dosifikazioaz arduratzen zen, temperatura egokia izan zezan, eta hori senez egiten zen fuela iritsi eta kanabera-pirometroak instalatu zituzten arte.

Teila-fabrikak, halaber, mantentze-lanetarako talde benetan osatua eduki zuen, fabrika honetako instalazioen konponketa eta mantentze beharrak autonomia

El ámbito de actuación de esta tejería abarcó además de Gipuzkoa, los territorios limítrofes de Araba y Nafarroa, principalmente la zona de la Sakana. La tejería para atender este mercado contaba con medios de transporte propios, cuatro camiones (*Berliet*, M-4629 y SS-9668; *Chevrolet*, M-8783 e *Internacional* SS-9873) y hacia 1944 se adquirieron tres vagones de ferrocarril, fabricados en *CAF*, que se mantuvieron operativos hasta 1953. La producción se transportaba en camiones desde la tejería a la estación de Beasain, para expedirlo a su destino.

Sin embargo, al menos desde 1924 la tejería ya contaba con un camión, adquirido por Inocencio en el *Garaje Garnier* de Donostia. Se trataba de un camión *Berliet*, procedente de la I Guerra Mundial (1914-1918). Este camión contaba con transmisión de cadenas y ruedas de goma macizas y una capacidad de carga de tres toneladas.

*...ante el problema que se le planteaba a Inocencio para trasladar el camión a Ormaiztegi, pues no sabía conducir, contrató en el mismo garaje a Fidel Cía Galar, que continuó de chofer en la tejería hasta su jubilación...*

*Entrevista realizada a  
Andrés Telleria Zumarraga.*

Los Telleria posteriormente adquirieron otros dos camiones de las mismas características, uno de los cuales se utilizó para obtener piezas de repuesto para los otros dos. Según el Censo municipal de vehículos a motor de 1929, figura como mecánico del camión *Berliet* matrícula SS-1386, Fidel Cía Galar y del matrícula M-4629, Andrés Castillo Cauvilla<sup>129</sup>. En 1935 adquirieron en la Feria Internacional de Muestras de Barcelona un camión *Berliet*, en chasis, equipado con motor diesel de 110 CV y que fue carrozado en el taller de los Irizar. Este camión en 1936 fue requisado por el ejército y como quiera que la incautación coincidiera con la movilización

de su conductor, Andrés Castillo, éste prestó su servicio militar conduciendo el vehículo requisado. En esta situación se adquirió otro camión similar al requisado.

En la historia de esta tejería se han utilizado distintos tipos de energía, así en la primitiva fábrica (horno hormiguero), se utilizaba leña para alimentar la máquina de vapor. Al instalar el horno *Hoffman* se pasó a utilizar carbón de hulla. El uso de la electricidad fue posible con la puesta en marcha de la central de Makintxe, que más tarde se complementó con suministro directo desde la próxima central de *Iberduero*. Andrés Telleria Etxaleku impulsó activamente la instalación en 1924 de la central de *Hidroeléctrica Ibérica* en terrenos colindantes a la tejería, adquiriendo en 1922 los terrenos que seguidamente transmitiera a la compañía titular de la central para implantación de la misma<sup>130</sup>.

En la posguerra, para resolver la insuficiencia de combustible, se instalaron gasógenos a base de carbón vegetal en los camiones. Ante la baja calidad del carbón vegetal disponible en el mercado -contaba con mucha tierra, al proceder de carboneras artesanales o *txondorrak*- se optó por producir el carbón vegetal en la misma fábrica, para lo que se construyó un horno similar a una carbonera, de tres metros de diámetro, cerrado hasta una altura de metro y medio con ladrillo macizo, cubierto con una bóveda metálica de dos piezas, dotada de su correspondiente chimenea con tiro regulable, lo que les procuró carbón vegetal de calidad.

Asimismo, la insuficiencia energética se hizo sentir en la fábrica, por lo que a inicios de la década de los años cuarenta adquirieron en Pasaia un motor de un avión alemán de doce cilindros en V, para producción de electricidad, al que acoplaron un gasógeno alimentado con leña, construido en *Talleres Lecuona* de Tolosa, como alternativa del sistema de ali-

osoz egin zitzakeena. Eta esaterako, Andres Telleriak hala gogoratzen du:

*... 'Shag' elikagailu automatikoak [alemanak], denborarekin eta ikatzaren korrosioarekin, hondatuz joan ziren, eta, Alemaniatik ekartzea ezinezkoa zenez, eta garestiak zirelako seguruenik, etxean eraikitzea erabaki zuten. Zaharrek moldeak prestatu eta burdinurtuzkoak egin ziren denak, alemanak ez bezala, haiek txapa esmaltatuzkoak eta hondaerrazak baitziren.*

*Andres Telleria Zumarragari egindako elkarrizketa*

Mantentze-lanetarako taldeak aroztegi-tailer bat zuen, 1,20 m-ko diametroa zuen zinta-zerra bat eta berrogei zentimetroko diamentrorainoko enbor guztiak zerratzeko orga mekanizatua, baina halaber, lodieran arrabotatzeko makina, fresatzeko makina (tupi) eta tornua, aitzur-kirtenak eta era guztietako konponketak egiteko. Francisco Elortza eta Jose Domingo lurritak zuzendu zuten aroztegi hau, eta azken horren edo-zertarako gaitasuna nabarmentzen zen, arotz, auto-gidari, igeltsero, mekanikari edo agintzen zioten beste edozein lan egiteko gai zelako. Hala, Jose Iraola Irastortzak eta Jose Domingo lurritak hargin, igeltsero, arotz eta hormigoilariaren lanak egin zituzten Aranberriko bi etxeen eraikuntzan.

Tailer mekaniko bat ere izan zen instalazioen eta kamioien era guztietako konponketa eta mantentze-lanetarako, mekanikari baten eta haren laguntzailearen esku. Jose Urreta izan zen azken mekanikaria. Pieza handiak edo karga handikoak konpontzeko, beste sail batzuetatik etorritako langileak aritzen ziren haiei laguntzen, eta aipatzekoa da konponketa horiek gauzez egiteko moduan programatzen zituztela, ohiko lanaldia amaitu ondoren, edo igande edo jaiegunetan bestela (larunbatetan oraindik ez zuten jai egiten). Tailer mekaniko honetan bazituzten: tornu bat, zutikako zulagailu

handi bat, arrabotatzeko makina mekaniko bat, zerra mekaniko bat, bi harriko esmerilagailu bat, fresatzeko makina handi bat, zizaila bat, soldagailu elektriko bat eta beste autogeen bat, haizagailu elektriko duen sutegi bat eta erreminta arruntak eta bereziak, kanpoko tailerretara jo gabe lantegiko premiei erantzuteko aski.

Elektrizitate-lanak Makinetxeko zentral elektrikoko arduradun Vicente Ruizen esku uzten zituzten, zentralaz arduratzeaz gain motor matxuratuak birbobinatzen baitzituen, baita alternadorea ere, nahiz birbobinaketa berezia behar izan. Lan horietan Andres Telleria Zumarragak parte hartu zuela oroitzen du.

Teila-fabrikaren ekoizpena, batik bat, hodi-teila, neurri desberdineko adreilu huts nahiz trinkoak eta tximinietarako hodiak egitea izan zen, baina baita enkarguz eskatutako zenbait pieza berezi ere.

*...esate baterako, tximinia industria-len eraikuntzan aditua zen Roque Narbaiza ordiziarrari pieza bereziak egiten genizkion enkarguz, adreilu trinkoak obra desberdinetarako, esate baterako, Burrianarako [Castelló] edo Miranda de Ebroko [Burgos] zelulosa-fabrikarako tximinia..., eta hark txapazko txantiloiak ekartzen zizkigun, gero adreiluetarako moldeak egiteko...*

*Andres Telleria Zumarragari egindako elkarrizketa*

Teileria honen jarduera-eremua, Gipuzkoara ez ezik, Araba eta Nafarroako lurralde mugakideetara ere zabaldu zen, Sakana ingurura bereziki. Merkatu honi aurre egiteko, teila-fabrika honek garraio-bitarteko propioak zituen, lau kamioi (*Berliet*, M-4629 eta SS-9668; *Chevrolet*, M-8783 eta *Internacional* SS-9873) eta 1944 aldeira hiru tren-bagoi eskuratu zituzten, CAFen eginak, 1953 urtera arte lanean aritu zirenak. Ekoizitakoa kamioiz garraiatzen zuten teileriatik Beasaingo geltokiraino, eta gero handik trenez bidaltzen zuten.

mentación original de gasolina, por la escasez y carestía debidos al racionamiento.

Los caseríos adquiridos, además de procurar vivienda a los trabajadores de la tejería, fueron explotados también en su vertiente agrícola y forestal, fundamentalmente en los duros años de la posguerra. Los recursos forestales de estos caseríos posibilitaron la obtención de carbón vegetal para consumo propio. Estos caseríos, además, en la época del racionamiento fueron aprovechados para el abastecimiento de la propia familia, llegándose incluso a cultivar trigo. Andrés Telleria recordando este tiempo recuerda que los excedentes de manzana reñeta se vendían en los mercados de Iruñea y Gasteiz, donde escaseaba este tipo de manzana y por tanto se cotizaba mejor, para lo que la *neskame* María Oiartzabal Berasategi, del caserío Sagastiberri, acudía a dichas plazas en los camiones de la tejería, aprovechando el viaje de éstos.

El mantenimiento de la plantilla de trabajadores implicaba la necesidad de resolver el problema de la vivienda de éstos, sobre todo en los penosos años de la posguerra. Así, a finales de la década de los años cuarenta (1948-49) la empresa construyó dos bloques, con un total de doce viviendas, para los trabajadores de *Zelaikoa*, según proyecto del arquitecto Ramón Martiarena. El proyecto inicial era más ambicioso; según reza la memoria del mismo, inicialmente se proyectó una explanada de tres mil doscientos metros cuadrados ligeramente elevada sobre la rasante de la carretera *las construcciones en forma de U, en que el lado de enlace tiene cuarenta y nueve metros, que será paralela a la carretera y los dos lados normales a la misma de veintidós metros cada uno; quedando el resto de los terrenos destinados a jardines para la barriada*. No refiere la totalidad de viviendas proyectadas<sup>131</sup>.

*Las viviendas que se construyeron [Eguzkialde-Aranberri] fueron anteriores a la venida de trabajadores foráneos y habitadas por personal que llevaba muchos años trabajando en la fábrica, tales como Sagarna, Berasategi [dos hermanos], Balerdi, Izagirre, Mujika, Castillo, Cardona, etcétera. Todos ellos tuvieron derecho a vivienda gratuita de por vida, incluso después de cerrarse la empresa.*

*Entrevista realizada a  
Andrés Telleria Zumarraga.*

Los caseríos propiedad de la familia Telleria, como se ha dicho, también contribuyeron a resolver la problemática de la vivienda, alojando al personal foráneo, tal y como nos informa Andrés Telleria:

*El problema de vivienda, para aquellos trabajadores que vinieron de Andalucía se resolvió habilitando los caseríos, porque todos eran de la misma familia. Así los de una familia vivían en Agerre Azpikoa y los de la otra en Lapurretxe.*

*Entrevista realizada a  
Andrés Telleria Zumarraga.*

A pesar de todo lo anterior, la problemática de la vivienda de los trabajadores de esta empresa se puso nuevamente de manifiesto al inicio de la década de los años sesenta, así en una comunicación al Ayuntamiento de 28 de diciembre de 1963 se informó que *las circunstancias tan difíciles por las que atraviesa la Empresa para su normal funcionamiento por la falta de personal; en el término de unos quince días siete productores de esta Empresa causaron baja en la misma y marcharon para sus provincias de origen, al no poder proporcionarles una vivienda donde alojarse con sus familias*<sup>132</sup>. Este alegato se formula en apoyo de la pretensión de la empresa de habilitar cuatro viviendas para trabajadores en uno de los pabellones de su recinto fabril, que nunca se materializó.

Halere, 1924. urtetik gutxienez, teileriak bazuen kamioi bat, Inocenciok Donostiako *Garnier Garaje*an erositako *Berliet* markako kamioi bat zen, I. Mundu Gerratik (1914-1918) zetorrena. Kamioi honek kate eta goma trinkozko gurpil bidezko transmisioa zuen, eta hiru tonatako karga-gaitasuna.

*...Inocenciok kamioia Ormaiztegi eramateko arazoak zituenez, ez baitzekien gidatzen, garajea bertan Fidel Cia Galar kontratatu zuen, eta kamioi-gidari aritu zen lanean teilerian erretiratu arte...*

*Andres Telleria Zumarragari  
egindako elkarrizketa.*

Telleriatarrek antzeko ezaugarriak zituzten beste bi kamioi erosi zituzten gero, eta horietako bat beste bientzat ordeztuak izateko erabili zuten. 1929ko ibilgailu motordunen udal Erroldaren arabera, SS-1386 matrikulako *Berliet* kamioiaren mekanikari gisa ageri da Fidel Cia Galar eta M-4629 matrikularena, berriz, Andres Castillo Cauvilla<sup>129</sup>. 1935. urtean, Bartzelonako Nazioarteko Erakustazokan, *Berliet* etxeko kamioi bat erosi zuten txasisean, 110 ZP-ko diesel motor batez hornitua, eta Irizarren tailerlean jarri zioten karrozeria. 1936. urtean ejerzitoak konfiskatu egin zuen kamioi hau, eta konfiskatze hori Andres Castillo gidaria mugiaraztearekin batera gertatu zenez gero, konfiskatutako ibilgailua gidatzen bete zuen soldadutza. Hala, konfiskatuaren antzeko beste kamioi bat erosi zuten.

Teileria honen historian era askotako energia motak erabili izan dira, eta esate baterako, lehen fabriketan (inurritegi erako labea) egurra erabiltzen zuten lurrun-makina elikatzeke. *Hoffman* labea jarri zutenean, harrikatz-labea erabiltzen hasi ziren. Makinetxe zentrala abian jarri zutenean, berriz, argindarra erabiltzen hasi ziren, eta geroago, zuzeneko horniduraren bidez elikatu zuten *Iberdueroren* hurbileko zentraletik. Andres Telleria Etxalekuk aktiboki

bultzatu zuen *Hidroeléctrica Ibérica*ren zentrala 1924an teileria-ondoko lursailetan kokatzea, eta 1922an lur batzuk erosi zituen, berehala zentralaren jabe zen konpainiari eskualdatu zizkionak, bertan jarri zuten<sup>130</sup>.

Gerraostean, erregaiaren eskasari aurre egiteko, egur-ikatz bidezko zenbait gasogeno jarri zituzten kamioietan. Merkatuan eskura zitekeen egur-ikatzaren kalitate eskasa ikusirik –artisauek erako ikaztegietatik, hots, txondorretatik zetorrenez lur asko zuten–, fabriketan bertan egur-ikatz egitea erabaki zuten, eta horretarako, txondor baten antzeko labe bat eraiki zuten, hiru metroko diametroa zuena, metro eta erdiko alturaino adreilu trinkoz itxia eta bi piezatakoko ganga metaliko batez estalia, tiro erregularreko bere tximiniarekin, eta horri esker, kalitatezko egur-ikatz erabili ahal izan zuten.

Halaber, energia-eskasia hori ederki sentitu zuten fabriketan, eta hala, berrogeiko hamarraldiaren hasieran hegazkin aleman baten motor bat erosi zuten Pasaian, hamabi zilindrokoa Vn, elektrizitatea ekoizteko, eta horri, egurrez elikatutako gasogeno bat gehitu zioten, Tolosako *Talleres Lecuona* lantegian eraikia, gasolinazko jatorrizko elikadura-sistemaren alternatiba gisa, errazionamenduak eragindako urritasun eta garestitasunaren ondorioz.

Eskuratutako baserriek, teila-fabrikako langileei bizilekua eskaintzeaz gain, nekazaritza eta basozaintzarako ere erabili zituzten, batez ere, gerraosteko urte gogorretan. Baserri hauek baso-ustiapenerako baliabideek kontsumo propiorako egur-ikatz lortzea ahalbidetu zuten. Baserri hauek, gainera, errazionamenduaren garaian familiaren beraren hornidurarako ere aprobetxatu zituzten, eta garia ere erein zuten bertan. Andres Telleriak, garai hori gogoan duela, oroitzen du soberan geratzen zitzaizkien errege-sagarrak Iruñeako eta Gasteizko azoketan saltzen zituztela, haietan sagar

La crisis de la construcción de la década de los setenta y la fuerte competencia de las tejerías de Nafarroa y La Rioja, que contaban con abundante materia prima (arcilla) y de mayor calidad, provocaron el cierre de esta histórica fábrica de tejas y ladrillos en 1978. Andrés Telleria nos informa que en Gipuzkoa conoció operando hasta catorce tejerías y veinticinco en Bizkaia y que en la actualidad todas han desaparecido. Precisa que en el caso de Ormaiztegi el coste del transporte fue una de las causas determinantes, ya que el en-

carecimiento del combustible llegó a repercutir de forma incidental en el precio del producto, acrecentándose éste por la circunstancia de que los productos de Ormaiztegi resultaban de mayor peso, al producirse con arcillas de menor calidad, lo que propició que se invirtiera la tendencia de abastecer desde las tejerías de Gipuzkoa a las provincias limítrofes, pasando a ser abastecidos con productos procedentes de Nafarroa y La Rioja. La tejería de Andoain cesó su actividad en 1981, siendo la última tejería que desapareció en Gipuzkoa. ■

23. TAULA: TEILERIAKO HAUTESKUNDE SINDIKALEN ERROLDA, 1960  
TABLA 23: CENSO ELECTORAL SINDICAL DE LA TEJERÍA, 1960

Izen-abizenak Nombre-apellidos	Adina Edad	Langheia Profesión	Enpresako antzin. Ant. en la empresa	Helbidea Dirección
Castillo Cauvilla, Andres	51	Teknikaria / Técnico	34	Eguzkialde, Ormaiztegi
Goia Telleria, Francisco	40	Id.	24	Itzaitegi, Gabiria
Aranburu Arrieta, Juan J.	59	Zenbait lan / Diversos trabajos	31	Antolar berri, Itsaso
Arana Aranburu, Inazio	38	Hodiratzailea / Encañador	22	Egurkialde, Ormaiztegi
Arana Aranburu, Teodoro	32	Id.	12	Ojarbide, Ormaiztegi
Arana Aranburu, Joxe Martin	40	Id.	8	Eguzkialde, Ormaiztegi
Arruebarrena Egiguren, Evaristo	57	Id.	40	Anditegi, Gabiria
Balerdi Albisu, Martin Jose	51	Id.	33	Eguzkialde, Ormaiztegi
Berasategi Aiartza, Juan	50	Labekaria / Hornero	33	Udaletxea, Ormaiztegi
Berasategi Aiartza, Miguel	46	Id.	30	Aranguren, Ormaiztegi
Couto Rodríguez, Agustin	31	Hodiratzailea / Encañador	4	Agerre, Ormaiztegi
Elortza Aierbe, Angel	62	Labekaria / Hornero	44	Ermitea, Ormaiztegi
Elortza Zubillaga, Ramon	36	Zenbait lan / Diversos trabajos	22	Ermitea, Ormaiztegi
Elortza Zurutuza, Angel	34	Hodiratzailea / Encañador	18	Aranguren txiki, Ormaiztegi
Galparsoro Barandiaran, Pedro	44	Id.	28	Gudugarreta, Beasain
Garmendia Mendia, Santiago	52	Id.	35	Iruin, Beasain
Mujika Eguren, Jose Gregorio	58	Zenbait lan / Diversos trabajos	35	Ondarre, Beasain
Mujika Eguren, Fermin	49	Hodiratzailea / Encañador	25	Eguzkialde, Ormaiztegi
Mujika Zufiaurre, Martzelino	48	Id.	32	Berjaldegi, Ormaiztegi
Ormazabal Leunda, Prudentzio	54	Id.	42	Agerre, Gabiria
Palacios Urreta, Jose M <sup>a</sup>	26	Id.	4	Idiazabal
Urkiola Lekuona, Txomin	42	Id.	26	Anditegi, Gabiria
Zabala Aierbe, Leon	44	Id.	12	Aranguren, Ormaiztegi
Izagirre Mendizabal, Hermenegildo	44	Zenbait lan / Diversos trabajos	20	Arandi, Ormaiztegi
Izagirre Mendizabal, Martin	41	Ebakitzailea / Cortador	23	Eguzkialde, Ormaiztegi
Iurrita Telleriarte, Jose Julian	36	Id.	18	Agerre, Ormaiztegi
Apaolaza Lasa, Juan	54	Garraiatzailea / Acarreador	17	Salbatore, Beasain
Aranburu Lizarralde, Martin	57	Id.	8	Salbatore, Beasain
Azurmendi Zabaleta, Damian	31	Ebakitzailea / Cortador	12	Olaberría
Bengoetxea Goikoetxea, Domingo	35	Id.	18	Prione, Ormaiztegi
Bengoetxea Goikoetxea, Luis	33	Zenbait lan / Diversos trabajos	6	Eguzkialde, Ormaiztegi



mota hori urria zelako eta, ondorioz, kotizazio handiagoa zuelako, eta horretarako, Sagastiberri baserriko Maria Oartzabal Berasategi neskamea joaten zen azoka horietara teileria kamioietan, haiek egin behar zituzten bidaiak aprobetxatuz.

Langileen plantilari eusteko, haien etxebizitza-arazoa konpondu beharra zegoen, batez ere gerraosteko zoritarreko urte zailtan. Horrela, berrogeiko hamarraldiaren amaieran (1948-49) enpresak bi etxe multzo eraiki zituen, guztira hamabi etxebizitza zituztela, *Zelaikoa* lantegiko langileentzat, Ramon Martiarena arkitektoaren proiektuaren arabera. Hasierako proiektua askoz ere asmo handiagokoa zen; horren memoriak dioen moduan, hiru mila eta berrehun metro koadroko zabaldi bat proiektatu zuten hasieran, errepide-sestraren gainean zertxobait goratua, *eraikinak U forman, loturako aldeak berrogeita bederatzi metro izanik, errepidiarekiko paralelo, eta haren bi aldeek hogeita bi metro bakoitzak; gainerako lursailak auzotarrentzako lorategi gisa geratuko lirakeelarik*. Ez ditu aipatzen proiektatutako etxebizitza guztiak<sup>131</sup>.

*Eraikitako etxebizitzak [Eguzkialde-Aranberri] kanpoko langileak etorri aurrekoak ziren eta fabrian lanean urte asko zeramatzaten langileak joan ziren horietara bizitzera, hala nola Sagarna, Berasategi [bi anaia], Balerdi, Izagirre, Mujika, Castillo, Cardona eta abar. Horiek guztiak doako etxebizitzarako eskubidea izan zuten bizi osorako, baita enpresa itxi ondoren ere.*

*Andres Telleria Zumarragari egindako elkarrizketa.*

Telleria familiaren jabetzako baserriek ere, arestian esan den moduan, lagundu zuten etxebizitzaren arazo hori konpontzen, kanpoko langileei ostatu eman baitzieten, Andres Telleriak dioskun bezala:

*Etxebizitzaren arazoa, Andaluziatik etorri ziren langileentzat, baserri horiek egokituz konpondu zen, denak familia batekoak zirelako. Horrela,*

*familia batekoak Agerre Azpikoan bizi ziren eta besteak Lapurretzen.*

*Andres Telleria Zumarragari egindako elkarrizketa.*

Aurreko hori guztia hala izan arren, enpresa honetako langileen etxebizitza-arazoa berriro agertu zen hirurogeiko hamarraldiaren hasieran, eta hala, 1963ko abenduaren 28ko Udalaren jakinarazpen batean adierazi zen *Enpresak une zailak bizi zituela bere funtzionamendu arrunterako, langileak urriak zirelako; hamabost eguneko epe batean Enpresa honetako zazpi ekoizlek baja eman zuten bertan eta beren jatorrizko probintzietara itzuli ziren, beren familiekin batera bizi ahal izateko etxebizitzarik ez zutenez gero*<sup>132</sup>. Enpresak bere fabrika-eremuko pabilioetako batean langileentzat lau etxebizitza egiteko asmo horretan laguntzearen egin zuten arestian aipatutako adierazpen hori, baina ez zen inoiz gauzatzera iritsi.

Hirurogeita hamarrek hamarraldian eraikuntzak izandako krisia eta Nafarroako eta Errioxako teila-fabriken lehia gogorra zela eta (kontuan izan behar da lehengai ugari zutela –buztina– eta kalitate hobekoa), teila eta adreiluen fabrika historiko honek itxi egin zuen 1978. urtean. Andres Telleriak azaldu digu Gipuzkoan garai batean hamalau teileria eta Bizkaian beste hogeitabost aritu zirela, eta egun denak desagertuta daudela. Zehazten duenez, Ormaiztegiren kasuan garraioaren kostua arrazoi erabakigarrietako bat izan zen, erregaia garestitzeak zeharka bada ere ondorio larriak izan zituelako produktuen prezioan, garestitu egin baitzen Ormaiztegiko produktuek pisu handiagoa hartzen zutelako kalitate txikiagoko buztinez ekoizteagatik, eta horren ondorioz, Gipuzkoako teileriek ondoko probintzietatik hornitzeko joera hori alderantzikatu egin zen, eta aurrerantzean, Nafarroatik eta Errioxatik etorritako produktuez hornitu ziren. Andoaingo teileriak 1981. urtean utzi zion bere jarduerari, eta Gipuzkoan desagertu zen azkena izan zen. ■

Izen-abizenak Nombre-apellidos	Adina Edad	Lanbidea Oficio	Enpresako antzin. Ant. en la empresa	Helbidea Dirección
Cantero Gracia, Jose	33	Id.	4	Prione, Ormaiztegi
Del Valle Alcantara, Antonio	27	Garraiatzailea / Acarreador	4	Agerre, Ormaiztegi
Del Valle Gil, Gabriel	32	Id.	4	Agerre, Ormaiztegi
Del Valle Calle, Miguel	27	Id.	4	Agerre, Ormaiztegi
Del Valle Calle, Francisco	20	Id.	4	Agerre, Ormaiztegi
Del Valle Palma, Manuel	29	Id.	3	Agerre, Ormaiztegi
Del Valle Palma, Francisco	49	Labe-laguntzailea / Ayudante hornero	3	Agerre, Ormaiztegi
Irastortza Insausti, Jose	55	Makina-zaindaria / Vigilante máquina	36	Astigarreta, Beasain
Murua Urkiola, Angel	49	Garraiatzailea / Acarreador	22	Casa Murua, Ormaiztegi
Iurrita Telleriarte, Juan Jose	38	Makina-zaindaria / Vigilante máquina	12	Agerre, Ormaiztegi
Zufiaurre Goitia, Jose Miguel	41	Labe-laguntzailea / Ayudante hornero	23	Aranguren, Ormaiztegi
Auzmendi Odriozola, Cruz	24	Administrazio-burua / Jefe administrativo	1	Eguzkialde, Ormaiztegi
Brunet Larroche, Vicente	43	Bulego-burua / Jefe oficina	6	Zelaikoa, Ormaiztegi
Borde de la Cruz, Jose Luis	39	Txoferra / Chofer	24	Casa Murua, Ormaiztegi
Mendizabal Berasategi, Sebastian	41	Id.	4	Telleri, Ormaiztegi
Ruiz Lahidalga, Vicente	52	Elektrikaria / Electricista	35	Makinete, Beasain
Urreta Izuzkitza, Joxe	35	Mekanikaria / Mecánico	6	Eguzkialde, Ormaiztegi
Iurrita Jauregi, Jose Domingo	56	Zenbait lan / Diversos trabajos	29	Mendizabal, Ormaiztegi
Berasategi Aiartza, Tomas	41	Txoferra / Chofer	24	Eguzkialde, Ormaiztegi
Elortza Aierbe, Patxi	52	Arotza / Carpintero	27	Aranguren, Ormaiztegi
Iraola Irastortza, Jose	44	Mekanikaria / Mecánico	12	Eguzkialde, Ormaiztegi
Jiménez Jiménez, Francisco	27	Igeltseroa / Albañil	4	Prione, Ormaiztegi
Mujika Eguren, Antonio	51	Zentraleko zaindaria / Vigilante central	37	Salbatore, Beasain
Sagarna Azkona, Isidro	42	Txoferra / Chofer	29	Eguzkialde, Beasain
García Gaceta, Pilar	46	Zentraleko zaindaria / Vigilante central	15	Makinete, Beasain
Mujika Eguren, Gregorio	49	Hodiratzzailea / Encañador	26	Ihurre, Olaberria



24. TAULA: TEILERIAKO LANGILEAK TABLA 24: TRABAJADORES DE LA TEJERÍA			
Albizu Urreta, Joxe	Cardona Mur, Francisco	Goikoetxea Agirrebengoa, Jose Martin	Mujika Eguren, Marcelino
Apaolaza Lasa, Juan	Castillo Cauvilla, Andres	González, Maximo	Mujika Urrestaratzu, Santiago
Arana Aranburu, Inazio	Castillo Cauvilla, Jose	Gerra Agirrebengoa, Jose Tomas	Mujika Zufiaurre, Martzelino
Arana Aranburu, Joxe Martin	Cia Galar, Fidel	Imaz Irizar, Inazio	Murua Urkiola, Angel
Arana Aranburu, Prudentzio	Couto Rodriguez, Agustin	Iraola Irastortza, Jose	Olaizola Iraola, Jose
Arana Aranburu, Teodoro	Del Valle Alcantara, Antonio	Irastortza Insausti, Jose	Olaizola Lasa, Ignacio
Aranburu Arrieta, Juan Joaquin	Del Valle Calle, Francisco	Irizar Urkiola, Gregorio	Ormazabal Leunda, Prudentzio
Aranburu Lizarralde, Martin	Del Valle Calle, Miguel	Irurtzun Ureta, Joaquin	Osinalde Oiarbide, Bernardo
Arruebarrena Egiguren, Evaristo	Del Valle Gil, Gabriel	Iurrita Jauregi, Jose Domingo	Palacios Urreta, Jose M <sup>a</sup>
Auzmendi Odriozola, Cruz	Del Valle Palma, Francisco	Iurrita Telleriarte, Jose Julian	Ruiz Lahidalga, Vicente
Azurmendi Zabaleta, Damian	Del Valle Palma, Manuel	Iurrita Telleriarte, Juan Jose	Sagarna Azkona, Isidro
Balardi Albisu, Martin Jose	Dorronsoro Intxausti, Joxe	Izagirre Mendizabal, Hermenegildo	Sagarna Garmendia, Miguel
Bengoetxea Goikoetxea, Domingo	Elortza Aierbe, Angel	Izagirre Mendizabal, Martin	Telleria Gurrutxaga, Inocencio
Bengoetxea Goikoetxea, Juan	Elortza Aierbe, Patxi	Jiménez Jiménez, Francisco	Telleria Gurrutxaga, Jose M <sup>a</sup>
Bengoetxea Goikoetxea, Luis	Elortza Zubillaga, Ramon	Lizarralde Zubizarreta, Gregorio	Telleria Zumarraga, Andres
Berasategi Aiartza, Juan	Elortza Zurutuza, Angel	Mendizabal Berasategi, Sebastian	Urkiola Lekuona, Txomin
Berasategi Aiartza, Miguel	Elortza Zurutuza, Salvador	Mintegi Aierbe, Bruno	Urreta Izuzkitza, Joxe
Berasategi Aiartza, Tomas	Etxeberria Areso, Manolo	Mintegi Aierbe, Luis	Villar Aizpeurrutia, Cornelio
Borde de la Cruz, Jose Luis	Galparsoro Barandiaran, Pedro	Mujika Eguren, Antonio	Zabala Aierbe, Leon
Borde Ormaetxea, Sinforoso	García Gaceta, Pilar	Mujika Eguren, Fermin	Zabala Ormazabal, Ramon
Borde Ormaetxea, Modestina	Garmendia Mendia, Santiago	Mujika Eguren, Gregorio	Zabala Ormazabal, Julian
Brunet Larroche, Vicente	Goia Telleria, Francisco	Mujika Eguren, Jose Gregorio	Zufiaurre Goitia, Jose Miguel
Cantero Gracia, Jose			
Iturria: Langileen 1952ko argazkia; Teileriako Hauteskunde Sindikalen 1960ko Errolda eta Ander Iurritak eskainitako informazioa. Fuente: Fotografía de trabajadores de 1952; Censo Electoral Sindical de la Tejería de 1960 e información facilitada por Ander Iurrita			







PLAZA  
PUBLICA

## 2.4.5 LAS FÁBRICAS DE TINTAS Y PINTURAS Y EL TALLER DE ARTES GRÁFICAS

### 2.4.5.1 Fernando Larrea y la familia García

Para la recuperación de la memoria correspondiente a este apartado, dada la escasa información documental obtenida, ha sido fundamental la aportación realizada por los hermanos Juan Ignacio y M<sup>a</sup> Carmen García Suárez.

Fernando Larrea Iturbe (Gabiria, 1880-1956), por línea materna provenía de la familia Balentzategi de Gabiria (nieta de Francisca Balentzategi Ezpeleta), de hecho su madre, Tecla Iturbe, habiendo quedado huérfana, fue prohijada por los abuelos maternos en Gabiria, donde casó con Melitón Larrea Pérez-Lazarraga, maestro y secretario en dicha localidad. La familia Balentzategi, contaba con propiedades en Ormaiztegi (Ermita etxea) y posesiones en ultramar (Cuba), de cuya gestión se ocupó el mismo Fernando Larrea antes de emprender la actividad industrial que ahora nos ocupa.

Mikel Xabier Aizpuru Murua en su artículo *Gabiria, un municipio rural en la Gipuzkoa republicana*<sup>133</sup>, le define como un indiano que vivió de rentas

y tuvo un taller de pinturas en Ormaiztegi. Nos informa que durante la época republicana fue alcalde de Gabiria y afiliado del PNV. Entre otros, participó en la asamblea celebrada por los ayuntamientos vasco-navarros en 1932 para la discusión y aprobación del Estatuto en Iruñea. Sufrió represión en la guerra civil, le impusieron una multa de siete mil pesetas y amenaza de confiscación de todos sus bienes.

Fernando Larrea Iturbe el 20 de junio de 1931 formalizó declaración de obra nueva de un edificio destinado a fábrica de elaboración de tintas, denominado Iturbe Enea (entonces, San Andrés 24)<sup>134</sup>. Esta edificación se erigió en heredad segregada de los pertenecidos de la casería Zibur Zaharra, adquirida por Fernando Larrea por donación de su madre, Tecla Francisca Iturbe Balentzategi, quien a su vez la había heredado de su padre José M<sup>a</sup> Iturbe Urkiola.

La descripción registral de Iturbe Enea responde al siguiente particular: *Fábrica destinada a elaboración de tinta, que consta de dos pabellones unidos, el uno consta de planta baja destinada a fábrica y un piso alto*

297  
Beasaingo Udal Korporazioa, 1915  
*Goiko ilaran, ezkerretik bigarrena*, Carlos García Barrenetxea (zinegotzia)  
Corporación Municipal de Beasain, 1915  
*En la fila superior, segundo por la izquierda*, Carlos García Barrenetxea (concejal)



## 2.4.5 TINTA ETA PINTUREN FABRIKAK ETA ARTE GRAFIKOEN TAILERRA

### 2.4.5.1 Fernando Larrea eta García familia

Atal honi dagokion memoria berreskuratzeko, kontuan izanik lortutako informazioa zeinen urria izan zen, funtsezkoa izan zaigu Juan Ignacio eta M<sup>a</sup> Carmen García Suárez anai-arrebek egindako ahalegina.

Fernando Larrea Iturbe (Gabiria, 1880-1956), amaren aldetik Gabiriako Balentzategi familiakoa zen (Francisca Balentzategi Ezpeletaren biloba), eta izan ere, haren ama, Tecla Iturbe, umezurtz geratu ondoren, alabatzat hartu zuten amaren aldeko aitona-amonek Gabirian, eta hantxe ezkondu zen Meliton Larrea Pérez-Lazarraga maisu eta herri horretako idazkariarekin.

Balentzategi familiak zenbait jabetza zituen Ormaiztegin (Ermita etxea) eta beste zenbait ondasun itsasoaz haraindi (Kuban), eta horien kudeaketaz Fernando Larrea bera arduratu zen, orain jorratzen ari garen industria-jarduerari heldu aurretik.

Mikel Xabier Aizpuru Muruak, *Gabiria, un municipio rural en la Gipuzkoa republicana*<sup>133</sup> artikuluan errentetatik bizi eta Ormaiztegin pintura-tailer bat jarri zuen indianoztat jotzen du hura. Esaten digu errepublika-garaian Gabiriako alkate izan zela eta EAJko kide. Besteak beste, Araba, Bizkaia, Gipuzkoa eta Nafarroako udalek 1932an Estatutua eztabaidatu eta onesteko Iruñean egindako batzarrean parte hartu zuen. Errepresioa jasan zuen gerra zibilean,

298  
Liernian, 1934  
**Goiko ilaran:** Joseba Ezkurdia, Jose Antonio Antia (Berroeta), Eduardo Etxezarreta (Gorri) eta Jose Angel Zufiaurre (Igara)  
**Beheko ilaran:** Marcelino Mujika, CARLOS GARCÍA LARREA, Alejandro Irizar Urkiola, Jose Barrenetxea Albisu, Miguel Garmendia (Hernanikoa) eta Tomas Mujika (Iraegi)  
*Fila superior:* Joseba Ezkurdia, José Antonio Antia (Berroeta), Eduardo Etxezarreta (Gorri) y José Angel Zufiaurre (Igara)  
*Fila inferior:* Marcelino Mujika, CARLOS GARCÍA LARREA, Alejandro Irizar Urkiola, José Barrenetxea Albisu, Miguel Garmendia (de Hernani) y Tomás Mujika (Iraegi)





299  
 Oenako pabilioiaren eta Torrea artean Iturbe  
 Enea eta Zibur aurkitzen dira  
 Entre el pabellón de Oena y Torrea se  
 localizan Iturbe Enea y Zibur

*destinado a habitación, ocupando un solar de 140 m<sup>2</sup> de superficie; el otro pabellón consta sólo de piso llano, destinado a almacén, ocupando su solar 82 m<sup>2</sup>; y lo edificado una superficie total de 222 m<sup>2</sup>.*

Hemos localizado una curiosa referencia de esta industria de Fernando Larrea, de 1933. Se trata de un anuncio publicitario que oferta barniz negro brillante para carrocerías y garajes. Se trataba de un producto protector de la oxidación, a la vez que aislante de la humedad, para aplicar fundamentalmente en los bajos de automóviles. El principal componente de este barniz era el *chapapote* (brea natural que se encuentra más o menos líquida en las islas de Cuba, Santo Domingo y otros puntos del globo, según el diccionario de la RAE).

Según información adquirida de Mikel Uribe-Etxebarria, Fernando Larrea fue socio capitalista de

esta iniciativa empresarial, en tanto que su cuñado Carlos García Barrenetxea (Beasain, 1875-Ormaiztegui, 1948) -casado con Francisca Larrea Iturbe-, procedente de la fábrica de tintas de *Hunolt*, de Beasain, fue quien aportó los conocimientos precisos para la producción de tinta tipográfica negra para artes gráficas y prensa.

Esta fábrica de tintas desarrolló una novedosa tecnología para la producción de esta tinta tipográfica negra a partir de diversos derivados del *chapapote*, como el *cu-bat*, *negro de humo* y diferentes fracciones de la destilación del petróleo. La sencillez del proceso de fabricación y el bajo coste de las materias primas utilizadas permitió reducir los costes de producción en más del cincuenta por cien, obteniéndose así un producto de buena calidad a precio muy competitivo. No conocemos hasta cuando perduró esta fábrica de tintas de Fernando Larrea, pero se tienen



zazpi mila pezetako isuna jarri zioten, eta bere ondasun guztiak konfiskatuko zizkiotela mehatxatu zuten.

Fernando Larrea Iturbek, 1931ko ekainaren 20an, Iturbe Enea izeneko tinta-fabrika izateko eraikin batean obra berriaren adierazpena egin zuen (garai hartan, San Andres 24)<sup>134</sup>. Eraikin hori Zibur Zaharra baserriaren lurretatik banandutako orube batean altxatu zuten; orube hori Fernando Larreak eskuratu zuen haren ama Tecla Francisca Iturbe Balentzategiren dohaintza bati esker, hark bere aita Jose M<sup>a</sup> Iturbe Urkiolagandik heredatu ondoren.

Iturbe Enearen erregistroko deskribapenak honela dio horri buruz: *Tinta-fabrika izateko eraikina, bi pabiloi elkartu dituena; batek behe-solairua du fabrika izateko xedatua, eta goi-solairu bat bizileku izateko xedatua, guztira 140 m<sup>2</sup>-ko azalera okupatzen duela; beste pabiloiak behe-solairua du bakarrik, biltegi izateko xedatua, eta 82 m<sup>2</sup>-ko orubea okupatzen du; eta eraikitakoak, guztira, 222 m<sup>2</sup>.*

Fernando Larrearen industria honi buruzko aipamen bitxi bat topatu dugu, 1933. urtekoa. Karrozeria eta garajeentzat berniz beltz distiratsua eskaintzen duen publizitate-iragarki bat da. Oxidaziotik babesteko produktu bat da, hezetasunaren aurkako isolatzaile izateaz gain, batez ere automobilen azpian aplikatzekoa. Berniz horren osagai nagusia *galipota* zen (mundrun naturala, Kuba eta Santo Domingo uharteetan eta munduko beste toki batzuetan likido antzean topatzen dena, RAE hiztegiak dioenaren arabera).

Mikel Uribe-Etxebarriak emandako informazioaren arabera, Fernando Larrea enpresa-ekimen honetako bazkide kapitalista izan zen, eta haren koinata Carlos García Barrenecheak (Beasain, 1875-Ormaiztegi, 1948) –Francisca Larrea Iturberekin ezkondua–, Beasaingo *Hunolt* izeneko tinta-fabrikatik etorria, arte gra-

fiko eta prentsarako tinta tipografiko beltza ekoizteko beharrezkoak ziren ezagutzak eskaini zituen.

Tinta-fabrika honek teknologia aurreratu bat garatu zuen tinta tipografiko beltza ekoizteko, *galipotatik* eratorritako zenbait gai abiapuntutzat hartuta, hala nola *cu-bat* izenekoak, *kezko beltza* eta petrolioaren destilaziotik ateratako zenbait zatiki lehengaisa erabiliz. Fabrikazio-prozesuaren samurtasuna eta erabilitako lehengaien kostu txikia zela eta, ehuneko berrogeita hamar baino gehiago murriztu ahal izan zituzten ekoizpen-kostuak, eta era horretan, kalitate oneko produktu bat lortu zuten oso prezio lehiakorrean. Ez dakigu noiz arte iraun zuen Fernando Larrearen tinta-fabrika honek, baina gutxienez 1937 arte lanean aritu zen.

300  
Publizitatea, 1935  
Publicidad, 1935

**CARROCERIAS-GARAGES**

**BARNIZ NEGRO BRILLANTE**

Producto de alta calidad, de color intenso y de gran rendimiento y brillantez, insustituible para el barnizado de chasis de automóviles y herrajes en general, aplicando a brocha o bien a pistola (aerógrafo) haciéndose su secado rápidamente.

No debe faltar, pues, el BARNIZ NEGRO BRILLANTE en las CARROCERIAS y GARAGES, teniendo en cuenta la bondad de dicho barniz y su precio económico, debido a que su venta se hace directamente de fábrica al consumidor.

No vacilen en pedir, hoy mismo, precio y muestra, pues probarlo es adoptarlo definitivamente.

**FERNANDO LARREA**  
**ORMAIZTEGUI (Guipúzcoa)**

301  
 Publizitatea, 1949  
 Publicidad, 1949



noticias de su existencia, al menos, hasta 1937.

En 1940<sup>135</sup> localizamos la primera referencia de la fábrica de pinturas y tintas de imprenta de Carlos García que se ubicó en el pabellón industrial de nueva planta construido por éste en pertenecidos del caserío Beorreta, al borde de Monseñor Irizar etorbidea o camino a la estación, donde la familia García-Larrea también construyó lo que fuera el primer chalet de la localidad. Anteriormente, desde su traslado de Beasain a Ormaiztegi, ocuparon, primero la vivienda de Iturbe Enea y más tarde una habitación de la nueva casa consistorial.

Esta fábrica de tintas de *Carlos García* al término de la guerra civil, en una situación de carencia de materias primas y penuria económica del país, alcanzó una posición hegemónica en el mercado español, con un producto logrado con una tecnología de formulación y proceso de fabricación que permitía obtener tinta tipográfica negra de calidad a muy bajo coste. En este tiempo en el mercado español únicamente se contaba con dos fabricantes de tinta tipográfica, la fábrica de Ormaiztegi y *Ch. Lorilleux & Cía.* de Badalona.

A la muerte de Carlos García Barenetxea (1948) heredaron el negocio los cuatro hijos de éste; María Primitiva (Beasain, 1905-Ormaiztegi, 1990);

Genoveva (Beasain, 1909-1995); Juan (Beasain, 1907-1987) y Carlos García Larrea (Beasain, 1911-Ormaiztegi, 1982) y constituyeron la sociedad mercantil *Carlos García y Cía., S.R.C.* con un capital social de un millón de pesetas<sup>136</sup>. En la gestión de esta empresa, Genoveva se ocupó principalmente de la producción; Carlos de la gestión comercial y Juan de la gerencia y administración. La hermana mayor, María, siguió a cargo de los trabajos domésticos de la casa familiar.

En 1950, según publicidad de la época, esta fábrica producía pinturas, esmaltes, barnices y tintas de imprenta, aunque su principal producto seguía siendo la tinta tipográfica negra para la impresión de diarios, siendo uno de los principales proveedores de tinta de la cadena de periódicos de la prensa del movimiento (*La Voz de España, El Diario Vasco, El Correo Español, La Nueva España, Diario Cadiz...*), así como también del *Boletín Oficial del Estado* y de la prensa privada: *ABC, Diario Ya, Diario Madrid, La Voz de Galicia, La Vanguardia*, etcétera.

En 1954 Juan García cedió su participación en el negocio familiar (378.000 pesetas) a sus tres hermanos, por iguales partes<sup>137</sup>, para emprender por su cuenta diversos negocios, entre otros, en 1956, creó una nueva fábrica en el barrio de Salvatore de Beasain, denominada *Inquibe (Industrias Químicas de Beasain)* para la fabricación de pinturas, barnices y

1940. urtean<sup>135</sup>, Carlos Garcíaren pinturen eta inprentako tinten fabrikari buruzko lehen aipamena topatzen dugu, Beorreta baserriaren lurretan hark eraikitako solairu berriko industria-pabiloian kokatua, Monseñor Irizar etorbidearen edo geltokirako bidearen ertzean, eta bertan, halaber, García-Larrea familiak herriko lehen txaleta izan zena ere eraiki zuen. Lehenago, Beasaindik Ormaiztegiara aldatu zenez geroztik, aurrena Iturbe Enea etxebizitza eta gero udaletxe berriko etxebizitza bat okupatu zuten.

Carlos Garcíaren tinta-fabrika hau, gerra zibilaren amaieran, lehen-gaietan eskasia handia zegoela eta herrialdean ekonomia gainbehera zihoala kontuan izanik, punta-puntako egoera batean kokatu zen Espainiako merkaturan, oso kostu txikian kalitate handiko tinta tipografiko beltza erdies-teko aukera ematen zuen formulazio eta ekoizpen-prozesuko teknologia bati esker lortzen baitzuten produktua. Garai horretan, Espainiako merkaturan tinta tipografikoaren bi ekoizle bakarrik

zeuden: Ormaiztegiako fabrika eta Badalonako *Ch. Lorilleux & Cía.*

Carlos García Barrenetxea hil zenean (1948) haren lau seme-alabek heredatu zuten negozioa; Maria Primitiva (Beasain, 1905-Ormaiztegi, 1990), Genoveva (Beasain, 1909-1995), Juan (Beasain, 1907-1987) eta Carlos García Larreak (Beasain, 1911-Ormaiztegi, 1982). Lauren artean *Carlos García y Cía., S.R.C.* izeneko merkataritza-sozietatea eratu zuten, milioi bat pezetako kapital sozialarekin<sup>136</sup>. Enpresa honen kudeaketan, Genoveva ekoizpenaz bakarrik arduratu zen, Carlos kudeaketa komertzialaz eta Juan garentziaz eta administrazioaz. Maria arreba zaharrena, berriz, etxeko lanez arduratu zen familiaren etxean.

1950. urtean, garai hartako publizitatearen arabera, fabrika horrek pinturak, esmalteak, bernizak eta inprentako tintak ekoizten zituen, baina produktu nagusia, hain zuzen ere, egunkariak inprimatzeko tinta tipografiko beltza izaten jarraitzen zuen, mugimenduko

302  
Publicitatea, 1973  
Publicidad, 1973

 <p><b>INDUSTRIAS QUIMICAS BEASAIN</b></p> <p>TINTAS DE IMPRESION PINTURAS - ESMALTES - BARNICES DISOLVENTES - COLAS</p>	 <p><b>INDUSTRIAS METALURGICAS BEASAIN</b></p> <p>LLAVES DE PIPA - LLAVES DE VASO PRENSADO DE PIEZAS - MECANIZACION HERRAMIENTAS ESPECIALES</p>
<p><b>JUAN GARCIA LARREA</b></p>	
<p>Barrio Salvatore <b>BEASAIN</b></p>	<p>Apartado 15 Telefonos 891379 891669</p>
<p><b>INQUIBE</b></p>	<p><b>IMB</b></p>





303  
Publicitateea, 1966  
Publicidad, 1966

tintas para las artes gráficas, si bien esta siguió con la tradición familiar de la producción de tinta tipográfica negra para diarios, aumentó la oferta de productos, fabricando una gama más amplia de pinturas, barnices y otras calidades de tintas: tintas tipográficas de color para prensa; tintas para la impresión en *offset*, *hueco*, *flexo* y otros soportes.

En 1961 la sociedad mercantil *Carlos García y Cía., S.R.C.* se transformó en una sociedad limitada, adquiriendo la denominación de *Carlos García y*

*Cía, S.L.*<sup>138</sup>, que en este tiempo empleaba dos operarios. Según nos refiere M<sup>a</sup> Ángeles Imaz Otamendi, su padre, Esteban Imaz, durante algún tiempo trabajó en esta empresa.

Esta mercantil cesó su actividad en 1968, a partir de cuando este espacio industrial pasó a albergar otras iniciativas empresariales, que veremos más adelante.

En 1962 Carlos García Larrea abandonó la sociedad anterior y constituyó una nueva empresa, denominada *Fateiba*, localizada en la parte trasera de Iturbe Enea, compartiendo espacio con la imprenta de Eugenio Uribe-Etxebarria. Esta empresa dedicada igualmente a la fabricación de tintas tipográficas para imprenta y prensa no contó con más trabajadores que el propio propietario, empleándose *fuera de horas* algunos operarios locales como Eusebio Bastida Azkune y Benjamín Bueno Ortega. *Fateiba* estuvo operativa hasta finales de la década de los setenta.

En el espacio ocupado por *Fateiba*, el año 1979, Alfredo Mostajo Luyando abrió el *Garaje San Andrés*, dedicado a la reparación de automóviles. ■



prentsaren egunkari-katearen (*La Voz de España, El Diario Vasco, El Correo Español, La Nueva España, Diario Cadiz...*) tinta-hornitzaile nagusietako bat izanik, baita *Estatuko Buletin Ofiziala*rena eta prentsa pribatuarena ere: *ABC, Diario Ya, Diario Madrid, La Voz de Galicia, La Vanguardia* eta abar.

1954. urtean Juan García bere hiru anai-arreben esku utzi zuen familiaren negozioan zuen partaidetza (378.000 pezeta), zati berdinetan<sup>137</sup>, eta bere aldetik zenbait negozioiri ekin zion, eta hala, besteak beste, 1956. urtean fabrika berri bat sortu zuen Beasaingo Salbatore auzoan, *Inquibe* izenekoa (*Industrias Químicas de Beasain*), pinturak, bernizak eta arte grafikoetarako tintak ekoizteko, eta egunkarietarako tinta tipografikoa ekoizteko familiaren tradizioari jarraitu zion arren, zabaldu egin zuen produktuen eskaintza, beste pintura, berniz eta tinta-kalitate batzuk ere ekoiziz: prentsarentzako koloreko tinta tipografikoak, inprimaketarako tintak (*offset, hutsa, flexoa* eta beste euskarri batzuk).

1961. urtean, *Carlos García y Cía., S.R.C.* merkataritza-sozietatea sozietate mugatu bihurtu zen, eta aurrerantzean *Carlos García y Cía., S.L.* izango zen haren izena<sup>138</sup>, garai hartan bi langile

okupatzen zituela. M<sup>a</sup> Angeles Imaz Otamendik azaldu digunez, haren aita Esteban Imazek ere lan egin zuen enpresa honetan, denbora-tarte jakin batez.

Merkataritza-sozietate honek 1968. urtean utzi zion jarduteari, eta ordutik aurrera beste enpresa-ekimen batzuk hartu zituen, aurrerago ikusiko dugun moduan.

1962an, Carlos García Larreak bertan behera utzi zuen aurreko sozietatea eta enpresa berri bat sortu zuen, *Fateiba* izenekoa, Iturbe Enearen atzeko aldean kokatua, espazio hori Eugenio Uribe-Etxebarriaren inprentarekin partekatzen zuela. Inprenta eta prentsarako tinta tipografikoen ekoizpenean ere aritzen zen beste enpresa horretan jabea zen langile bakarra, eta *orduz kanpo* herriko zenbait langile enplegatzen zituen, hala nola Eusebio Bastida Azkune eta Benjamin Bueno Ortega. Hirurogeita hamarrek hamarraldia arte aritu zen *Fateiba* izeneko enpresa.

*Fateiba* enpresak okupatutako espazio horretan, 1979. urtean, Alfredo Mostajo Luyandok *Garaje San Andrés* izenekoa ireki zuen, automobilen konponketara xedatua. ■



304  
Garcíaren pabilioiak eta txaletak  
Pabellones de García y chalés



305  
Luis Sistiaga Agirre

#### 2.4.5.2 Pinturas Sistiaga

Como se ha dicho, las hermanas García mantuvieron la actividad industrial de la fábrica de tintas hasta 1968, a partir de esta fecha en estos pabellones se localizaron otras iniciativas industriales. La primera empresa, *Pinturas Sistiaga, S.L.*, se instaló ese año<sup>139</sup>. Hemos contado con un testigo de excepción para recoger la andadura de esta empresa, Gabriel Erice Arrizabalaga, cuya trayectoria profesional ha corrido pareja a la de la empresa. Luis Sistiaga Agirre (Donostia, 1937-1991) en 1968, junto con los hermanos Paul Erice Satrustegi (Port de Laune, Francia, 1918-Hernani, 1999) y Martín Erice Satrustegi (Irun, 1914-Hernani, 2002) constituyeron *Pinturas Sistiaga, S.L.* con iguales participaciones. El objeto de esta sociedad fue la fabricación y distribución de pinturas, barnices y esmaltes para tubos colapsibles de aluminio para cosméticos y demás productos químicos. Los anteriores procedían de *Georget Export, S.A.*, de Hernani, que al traslado a Basauri (Bizkaia) planteado por la empresa, respondieron constituyendo su propio negocio en Ormaiztegi.

Luis Sistiaga, licenciado en ciencias químicas, y los hermanos Erice, con experiencia adquirida en *Georget Export, S.A.*, se distribuyeron los cometidos y funciones en *Pinturas Sistiaga, S.L.* según los conocimientos de cada socio. Tampoco esta empresa empleó más trabajadores

que sus propios socios, lo que no quita que en algún momento puntual recurriera a la contratación temporal de algún operario. En 1979 al jubilarse Martín Erice su participación en la empresa fue adquirida por los otros dos socios por iguales partes. Ese mismo año se incorporó a la empresa Gabriel Erice Arrizabalaga (Hernani, 1953). El año 1981 la empresa *Pinturas Sistiaga, S.L.* se trasladó a las nuevas instalaciones en Hernani, donde prosiguió con la misma actividad y conoció gran expansión, manteniendo la misma estructura accionarial (Luis Sistiaga y Paul Erice, ambos al cincuenta por ciento) hasta que en 1986 sustituyeron a este último sus hijos Gabriel y Ramón (Hernani, 1960). En 1990 los hermanos Erice Arrizabalaga adquirieron las acciones de Luis Sistiaga, pasando a ostentar entre ambos, a partes iguales, la totalidad de las acciones. En 2007 la multinacional norteamericana *Grace* adquirió la empresa, pasando los hermanos Erice a trabajar en la misma en calidad de empleados.

Otra iniciativa empresarial que se estableció (1970) en estos pabellones industriales fue el taller de construcción de motores de José Ramón Lasa (*CEG*), como ya se ha referido anteriormente.

El año 2000 se procedió al derribo del pabellón industrial y chalet de referencia para dar paso a un bloque de veinticuatro viviendas y garajes, configurando una nueva calle, Eztanda Ertz. ■



### 2.4.5.2 Pinturas Sistiaga

Arestian esan den moduan, García ahizpe-  
pek tinta-fabrikaren jarduera industrialari  
1968. urte arte eutsi zioten, baina data  
horretatik aurrera, pabiloi horietan beste  
industria-ekimen batzuk kokatuko dira.  
Lehen enpresa, *Pinturas Sistiaga, S.L.*,  
urte horretan bertan instalatu zen<sup>139</sup>.  
Enpresa horrek egindako ibilbidea  
ezagutzeko lekuko bikain baten la-  
guntza izan dugu, Gabriel Erice Arriza-  
balagarena, izan ere, enpresa horrekin  
parez pare egin baitu hark ere bere  
ibilbidea. Luis Sistiaga Agirrek (Donos-  
tia, 1937-1991), 1968. urtean, Paul Erice  
Satrustegirekin (Port de Laune, Frantzia,  
1918-Hernani, 1999) eta Martin Erice Sa-  
trustegirekin (Irun, 1914-Hernani, 2002)  
batera sortu zuen *Pinturas Sistiaga, S.L.*,  
partaidetza berdinekin. Sozietate honen  
helburua aluminiozko hodi kolapsiblee-  
tarako pinturak, bernizak eta esmalteak  
ekoitzi eta banatzea izan zen, kosme-  
tikako gai eta beste gai kimiko batzue-  
tarako. Aurrekoak Hernaniko *Georget  
Export, S.A.* lantegitik etorri ziren, baina  
enpresak proposatuta Basaurira (Bizkaia)  
lekualdatu zirenean, beren negozio pro-  
pioa sortu zuten Ormaiztegin.

Luis Sistiagak –zientzia kimikoe-  
tan lizentziatua– eta Erice anaiek  
–*Georget Export, S.A.* lantegian izan-  
dako esperientziarekin– banatu egin  
zituzten *Pinturas Sistiaga, S.L.* lante-  
gian izango zituzten zereginak, bazki-  
de bakoitzak zeukan ezagutzaren ara-  
bera. Enpresa honek ere ez zuen bere  
bazkideez gain beste langilerik ekarri,  
baina horrek ez du esan nahi une ja-  
kin batean langileren bat aldi baterako



kontratatu ez zutenik. 1979. urtean,  
Martin Ericen erretiroa hartu zuenean,  
gainerako bi bazkideek erdibana hartu  
zuten hark enpresan zuen partaidetza.  
Urte horretan bertan Gabriel Erice Arri-  
zabalaga (Hernani, 1953) sartu zen en-  
presan. 1981ean *Pinturas Sistiaga, S.L.*  
enpresa Hernaniko instalazio berrietara  
joan zen, eta bertan, jarduera berare-  
kin jarraitu eta zabalkunde handia eza-  
gutu zuen, akziodunen egitura berari  
eutsiz (Luis Sistiaga eta Paul Erice, biek  
ere ehuneko berrogeita hamarrean),  
1986an azken hori Gabriel eta Ramon  
bere bi semeek ordezkatu zuten arte  
(Hernani, 1960). 1990an, Erice Arriza-  
balaga anaiek Luis Sistiagaren akzioak  
eskuratu zituzten, eta bien artean akzio  
guztien jabe egin ziren handik aurrera,  
zati berdinetan. 2007an, *Grace* mul-  
tinazional iparramerikarrak erosi zuen  
enpresa, eta Erice anaiak langile gisa  
bertan lan egiten jarraitu zuten.

Industria-pabiloi hauetan beste  
enpresa-ekimen bat finkatu zen (1970),  
hain zuzen ere, Jose Ramon Lasaren  
motorrak eraikitzeke tailerra (*CEG*),  
arestian adierazi den bezala.

2000. urtean industria-pabiloia  
eta aipatutako txalet hori eraitsi egin  
zituzten, eta horien ordezt, hogeita  
lau etxebizitza eta hainbat garajetako  
etxe multzo bat egin zuten, kale berri  
bat osatuz (Eztanda Ertz). ■

306  
Publicitatea, 1976  
Publicidad, 1976

307  
Ezkerretara García pabiloioak, Pinturas  
Sistiaga lantegia kokatu zen tokia  
A la izquierda los pabellones de García,  
donde se ubicó *Pinturas Sistiaga*





308  
Eugenio Uribe-Etxebarria Igartzabal

### 2.4.5.3 GRÁFICAS EURIECHE

Volviendo a la fábrica de tintas construida por Fernando Larrea (Iturbe Enea) cabe señalar que hacia el año 1942 se estableció en estos pabellones la industria de construcción de motores de Bernardo Azpiazu Lasa (BAL). Posteriormente este espacio también albergó a *Gráficas Eurieche*.

Hemos contado con un testigo de excepción para recibir la información de esta iniciativa industrial, Mikel Uribe-Etxebarria Goikoetxea (Beasain, 1941), hijo del fundador y colaborador de éste desde edad muy temprana en las labores de la imprenta. *Eurieche* es acrónimo del nombre de su propietario: Eugenio Uribe-Echevarria Igartzabal (Lazkao, 1907-Ormaiztegi, 1972). Eugenio conoció el mundo de la imprenta desde casi siendo niño, puesto que trabajó junto con su hermano Antonio en la imprenta *Zunzunegi* de Beasain, que posteriormente fue

adquirida por Ezkiaga. Precisamente cuando Ezkiaga se hizo con la imprenta (1933) los dos hermanos Uribe-Etxebarria referidos, a quienes se sumaría su otro hermano, José, pusieron en marcha la *Imprenta Uribe-Echevarria Hermanos* de Beasain, ubicada inicialmente en un local situado en la trasera de kale Nagusia. Tras la Guerra Civil los hermanos Uribe-Etxebarria trasladaron su establecimiento industrial a los bajos del edificio número 17 de Nafarroa etorbidea, también en Beasain.

Fue en diciembre de 1946 cuando Eugenio Uribe-Etxebarria decidió abandonar la imprenta beasainarra para iniciar su andadura en solitario y para ello eligió Ormaiztegi, por cuanto contaba con un espacio adecuado para su industria, los locales de Iturbe Enea. De esta forma *Eurieche* dio inicio a su andadura en 1947, con un único empleado, su fundador, quien pronto contó con la ayuda de su hijo Mikel, que se incorporó a los dieciocho años. Esta imprenta fue beneficiaria del auge industrial de Ormaiztegi y su entorno, siendo sus principales clientes *Patricio Echeverria*, *Irimo* y *Coel* de Legazpi; *Bernedo*, *CAF* e *Ifarra* de Beasain; *Azkar* de Lazkao y en Ormaiztegi fundamentalmente *Imeguisa* y *Peydesa*.

*Eurieche* inicialmente contó con dos máquinas manuales de imprimir en tipografía (minervas), hasta que en 1962 se adquirió una minerva automática (*Heidelberg*) que supuso un incremento en la producción que permitió dar respuesta a la gran demanda proveniente de *Imeguisa* y *Peydesa*. En 1972 con la desaparición de Eugenio Uribe-Etxebarria, la titularidad de la imprenta pasó a su hijo Mikel y este mismo año se adquirió otra minerva automática de doble formato, lo que nuevamente permitió un nuevo incremento de la capacidad productiva de la imprenta. Al no contar con más trabajadores, Mikel recuerda la inestimable ayuda prestada por su familia. *Eurieche* cesó su andadura en 1989. ■

309  
Iturbe Enea





### 2.4.5.3 GRÁFICAS EURIECHE

Fernando Larreak eraikitako tinta-fabrikara itzuliz (Iturbe Enea), adierazi beharra dago 1942. urte inguruan pabiloi hauetan Bernardo Azpiazu Lasaren motorrak eraikitzeko industria (BAL) kokatu zela. Gero, espazio horretan *Gráficas Eurieche* izeneko lantegia kokatuko zen.

Industria-ekimen honi buruzko informazioa jasotzeko lekuko ezin hobea topatu dugu, Mikel Uribe-Etxebarria Goikoetxea (Beasain, 1941) hain zuzen ere, fundatzailearen semea eta haren laguntzailea oso gaztetatik inprentako lanetan. *Eurieche* jabearen izenaren laburdura da: Eugenio Uribe-Echevarria Igartzabal (Lazkao, 1907-Ormaiztegi, 1972). Eugeniok ume-umetatik ezagutu zuen inprentaren mundua, bere anaia Antonio-rekin lan egin baitzuen Beasaingo *Zunzunegi* inprentan, gerora Ezkiagak erosi zuen horretan. Hain zuzen ere, Ezkiaga inprentaren jabe egin zenean (1933), arestian aipatutako Uribe-Etxebarria bi anaiak, eta horiekin batera beren beste anaia Josek, Beasaingo *Imprenta Uribe-Echevarria Hermanos* izeneko jarri zuten martxan, hasiera batean kale Nagusiaren atzealdeko lokal batean kokatua. Gerra Zibilaren ondoren, Uribe-Etxebarria anaiek Nafarroa etorbideko 17 zenbakian dagoen eraikinaren etxabeetara aldatu zuten beren industria-establezimendua, hori ere Beasainen.

1946. urteko abenduan, Eugenio Uribe-Etxebarriak Beasaingo inprenta hori uztea eta bakarkako ibilbideari ekitea erabaki zuen, eta horretarako, Ormaiztegi aukeratu zuen, bere industriarako toki egokia aurkitu zuelako bertan, Iturbe Enearen lokaletan. Era horretan, *Euriechek* 1947. urtean ekin zion bere ibilbideari, langile bakarrarekin, haren fundatzailea bera, baina berehala izango zuen bere seme Mikelen laguntza, hemezortzi urte zituela hasi baitzen lanean. Ormaiztegin eta bere ingurunean bizi izandako industria-

loraldiaren onurak jaso zituen inprenta honek, eta bere bezero nagusiak hauek izan ziren: Legazpiko *Patricio Echeverria*, *Irimo* eta *Coel*; Beasaingo *Bernedo*, *CAF* eta *Ifarra*; Lazkaoko *Azkar*; eta Ormaiztegin, batez ere *Imeguisa* eta *Peydesa*.

*Euriechek* hasieran eskuko bi makina izan zituen tipografian inprematzeko (minervak), baina 1962an minerva automatiko bat erosi zuten (*Heidelberg*), eta horrek ekarritako ekoizpen-gehikuntzari esker, *Imeguisa* eta *Peydesa* lantegietatik zetorren eskaera handiari erantzun ahal izan zioten. 1972an, Eugenio Uribe-Etxebarria zendu ondoren, inprentaren titulartasuna haren seme Mikelen esku geratu zen, eta, urte horretan bertan, formatu bikoitzeko beste *minerva* automatiko bat eskuratu zuten, eta horrek, berriro ere, inprentaren ekoizpen-gaitasuna handitzea ahalbidetu zuen. Langile gehiago ez zutenez, Mikelek gogoan du bere familiak eskainitako laguntza ukaezina. *Euriechek* 1989. urtean amaitu zuen bere ibilbidea. ■



310  
Mikel Uribe-Etxebarria Goikoetxea



### 2.4.6 IMEGUISA

Para la recuperación de la historia correspondiente a *Imeguisa* hemos contado con la inestimable colaboración de uno de sus principales artífices, Félix Illarramendi.

Félix Illarramendi Muruamendiaratz (Eibar, 1931) y José Antonio Garin Letona (Urretxu, 1929), socios de *Suministros Illaga* de Urretxu, almacén de hierro dedicado a la venta de chapa, conocedores de las distintas aplicaciones y posibilidades de este producto y con la pretensión de obtener un mayor valor añadido del mismo, constituyeron una empresa dedicada a la manipulación de chapa. Así, con fecha 18 de febrero de 1958 se constituyó la mercantil *Industrias Metálicas de Guipúzcoa, S.A. (Imeguisa)* con el objeto social de fabricación, compra y venta de diversos materiales, tales como tira-fondos, tornillos, clavos, tuercas, arandelas, remaches, etcétera, así como muebles, resortes y todo cuanto tenga relación con la industria siderometalúrgica. Para la puesta en marcha de esta industria visitaron la Exposición de

Manutención y Almacenaje de París, donde tuvieron ocasión de conocer un novedoso producto, las cajas metálicas apilables, que sin duda, consideraron de alto interés para su recién constituido negocio y que seguidamente lo implantaron, obteniendo la correspondiente licencia para la fabricación de estos elementos de la firma francesa *Valentini*, de Lyon.

Ese mismo año se construyó en pertenecidos del caserío Lizarralde, en Ormaiztegi, al borde de la carretera comarcal Beasain-Durango, un pabellón industrial de mil ochocientos metros cuadrados<sup>140</sup>, donde se dio inicio a la actividad, fabricando cajas metálicas apilables, construidas en acero laminado en frío. Estas cajas metálicas obtuvieron una acogida muy favorable en la industria. Su fabricación requería una técnica desconocida en el entorno, lo que obligó a reclutar operarios de la zona de Arrasate, donde ya existían otras industrias con productos similares. Bixente Guri-di Arregi y Enrique Erostarbe Kortazar, fueron quienes conociendo la técnica de manipulación de la chapa, formaron parte del primer equipo humano

312  
*Imeguisako hasierako pabilioiak, 1958*  
Pabellones iniciales de *Imeguisa*, 1958



## 2.4.6 IMEGUISA

*Imeguisa* enpresari buruzko historia berreskuratzeko, haren fundatzaile nagusi baten laguntza paregabea jaso dugu, Felix Illarramendirena hain zuzen ere.

Felix Illarramendi Muruamendiaratz (Eibar, 1931) eta Jose Antonio Garin Letona (Urretxu, 1929), biak ere Urretxuko *Suministros Illaga* enpresako bazkideak (txaparen salmentan ziharduen burdina-biltegia), produktu horrek zituen aplikazio eta aukera desberdinak ezagutzen zituztela, eta balio erantsi handiagoa erdiesteko asmoz, txaparen manipulaziora dedikatutako enpresa bat eratu zuten. Horrela, 1958ko otsailaren 18an, *Industrias Metálicas de Guipúzcoa, S.A. (Imeguisa)* izeneko merkataritza-enpresa sortu zuten material desberdinak ekoitzi, erosi eta saltzeko helburu sozialarekin, hala nola tirafondoak, torlojuak, iltzeak, azkoinak, zirrindolak, erremateak eta abar, baita altzariak, malgukiak eta industria siderometalurgikoarekin zerikusia izan zezakeen oro ere. Industria hori abian jartzeko, Paris-ko Mantentze-lan eta Biltegiaketaren Erakusketa ikustera joan ziren, eta han, produktu berri bat ezagutzeko aukera izan zuten, kaxa metaliko metagarriak, beren negozio sortu berriarentzat oso interesgarria izan zitekeela jo zutena eta berehala ezarri zutena, Lyongo *Valentini* etxe frantziarrak eman zielarik elementu hauek ekoizteko beharrezkoa zuten lizentzia.

Urte horretan bertan, Lizarralde baserriaren lurretan, Ormaiztegin, Beasain-Durango eskualde mailako errepidearen bazterrean, mila eta zortziehun metro koadroko industria-pabiloi bat eraiki zuten<sup>140</sup>, eta han ekin zioten jarduerari, kaxa metaliko metagarriak ekoiztiz, hotzeko altzairu ijektuz eginak. Kaxa metaliko horiek oso harrera ona izan zuten industrian. Gure inguruan ezagutzen ez zen teknika bat behar zen horrelakoak ekoizteko, eta horren ondorioz, Arrasate inguruko langileak kontratatatu behar izan

zituzten, lehendik antzeko produktuak egiten zituzten beste industria batzuk zeudelako han. Bixente Guridi Arregik eta Enrique Erostarbe Kortazarrek, txapa manipulatzeko teknika ezagutzen zuten zuzen gero, osatu zuten *Imeguisa* enpresako lehen taldea, Felix Illarramendiren ardurapean.

Gainera, *Imeguisa*ko lehen plantilaren barruan aritu ziren: Jose M<sup>a</sup> Bezeziartu, M<sup>a</sup> Leonor Leturia Lasa, Juan M<sup>a</sup> Leturia Lasa, Bernardino Peláez Fernández, Jose Peláez Fernández, Pedro Jesus Sola Ganuza, Bautista Iurrita Galdos, Lorenzo Iurrita Galdos eta Patxi Iurrita Telleriarte.

1966. urtean, Forli-ko (Italia) Nino Mateucci ingeniari teknikoa kontratatu zuten, bulegoko altzari metalikoen ekoizpenean ziharduen kooperatiba komunista bateko langilea. Berak jarri zituen altzariaren arlora bideratutako produktu metalikoen garapenaren zimenduak, Italiako teknikak eta prozesuak *Imeguisa* enpresako ekoizpen-sisteman txertatuz.

*Imeguisa* beti saiatu izan da herriko lan-eskua erabiltzen eta, ezin baldin bazen, ingurune geografiko hurbilenekoa. Herriko beste enpresa batzuetako langile dezente ere hartu zituen, hala nola Luis Hernández Piniillos (1963), Alejandro Asurmendi Barrera (1964), Eugenio Garrues Sádaba (1964), Heliodoro Etxeberria Sánchez (1970) eta abar, horiek guztiak *Somesa* enpresatik etorriak.

Felix Illarramendik, beste hainbat industria-gizonek bezala, nabarmendu nahi izan du nolako zailtasunak izan zituzten prestakuntzarik gabeko langileak kontratatzean, lantokian bertan ikasi behar izan baitzuten beren ofizioa, eta alde horretatik, nolako aurrerapena ekarri zuen *Goierriko Lanbide Eskolak*, langile kualifikatuak eskaini zizkielako, industriariak ordu arte beren bizkar hartu behar izaten zuten zama astun horretatik arinduz.

Denbora honetan, *Imeguisa* enpresako ekipamenduaren barruan



313  
Publicitate, 1961  
Publicidad, 1961

de *Imeguisa*, gerenciado por Félix Illarramendi.

Además, formaron parte de la plantilla inicial de *Imeguisa*: José M<sup>º</sup> Bereziartu, M<sup>º</sup> Leonor Leturia Lasa, Juan M<sup>º</sup> Leturia Lasa, Bernardino Peláez Fernández, José Peláez Fernández, Pedro Jesús Sola Ganuza, Bautista Iurrita Galdos, Lorenzo Iurrita Galdos y Patxi Iurrita Telleriarte.

En 1966 contrataron al ingeniero técnico Nino Mateucci, técnico de Forli (Italia), trabajador de una cooperativa comunista dedicada a la fabricación de muebles metálicos de oficina. Éste fue quien sentó los cimientos del desarrollo del producto metálico orientado al mueble, con la incorporación de técnicas y procesos italianos al sistema de producción de *Imeguisa*.

*Imeguisa* siempre ha tratado de emplear mano de obra local y, en su caso, del entorno geográfico más inmediato. También acogió a un buen número de trabajadores de otras empresas locales, como es el caso de Luis Hernández Pinillos (1963), Alejandro Asurmendi Barrena (1964), Eugenio Garrues Sádaba (1964), Heliodoro Etxeberria Sánchez (1970), etcétera, todos estos provenientes de *Somesa*.

Félix Illarramendi, al igual que otros industriales, pone de manifiesto las dificultades que entrañó la contratación de trabajadores sin ninguna preparación y que debían formarse en el mismo centro de trabajo y el avance que supuso la *Escuela Profesional del Goierni*, que procuró trabajadores cualificados, relegando a los industriales de la pesada carga hasta entonces soportada.

En este tiempo, el equipamiento de *Imeguisa* se componía de dos cizallas, dos dobladoras, dos prensas y una soldadora por puntos. El pabellón construido en 1958 sufrió una primera ampliación de setecientos ochenta metros cuadrados el año 1970<sup>141</sup> y otros mil novecientos metros cuadrados en 1973. A estas alturas, *Imeguisa* tenía establecida su red comercial en

todo el territorio español, Francia y Portugal.

En tanto, la empresa fue consolidándose en el sector del mueble metálico para oficinas y elementos para manutención y almacenamiento, fundamentalmente con sistemas apilables y encajables. Fue pionera en introducir un novedoso sistema de estantería sin tornillos. Al tratarse de un producto muy voluminoso, la notable incidencia de los gastos de transporte hacía muy difícil la competencia de empresas extranjeras. En el entorno operaban con un producto similar a *Imeguisa*, *Roneo* de Arrasate y *Ferretera Vizcaina* de Durango.

En 1968 *Imeguisa* se incorporó al accionariado de *Sokoa*, firma comercial asentada en Hendaia, a través de cuya red comercial accedió al mercado francés con su producción centrada principalmente en estanterías, armarios roperos, etcétera. Hacia el año 1981 se adjudicó un importante contrato de suministro de estanterías con cajones sobre rodamientos a la factoría *Opel* en Figueruelas (Zaragoza), para la instalación de sus almacenes.

En 1985 Carlos Illarramendi Leturia (Ormaiztegi, 1959) tomó relevo a su padre en la gerencia de la empresa.

Aprovechando los contactos iniciados con *Opel*, en 1988 se incorporaron a la gama de fabricación los contenedores específicos para la industria de automoción –*racks*–. Así, en 1995 se constituyó la sociedad *Conrack, S.L.* dedicada específicamente a la actividad de fabricación de contenedores –*racks*–, para lo que se adquirieron los activos de una antigua sociedad radicada en San Esteban de Gormaz (Soria), donde se centralizó su fabricación, aprovechando el ventajoso emplazamiento de este centro productivo, situado a caballo de los fabricantes de vehículos: *Opel* en Zaragoza y *Renault* en Valladolid y Palencia. Esta planta ocupa a cincuenta y cinco operarios.

A partir de ese momento *Imeguisa* incorporó a su actividad el diseño

bi zizaila, bi tolesgailu, bi prentsa eta puntukako soldagailu bat zituzten. 1958. urtean eraikitako pabiloian zazpiehun eta laurogei metro koadroko lehen zabalkuntza bat egin zuten 1970. urtean<sup>141</sup> eta beste mila eta berderatzehun metro koadrokoa 1973an. Ordurako, *Imeguisak* merkataritzasare bat finkatua zuen Espainian, Frantzia eta Portugalen.

Bien bitartean, bulegoetarako altzari metalikoen eta mantentze-lan eta biltegiraketarako elementuen sektorean sendotzen joan zen enpresa, batez ere sistema metagarri eta ahokagarriek esker. Aitzindaria izan zen torlojurik gabeko apalategi-sistema berri bat sartu baitzuen. Bolumen handiko produktua zenez, garraio-gastuek zuten eragin nabarmenaren ondorioz oso zaila zuten atzerriko enpresak lehiari aritzea. Beren ingurunean, *Imeguisaren* antzeko produktua eskaintzen zutela, *Roneo* izeneko enpresa genuen Arrasaten, eta *Ferretera Vizcaína* Durangon.

1968an, *Imeguisa* enpresa *Sokoa* enpresako (Hendaian finkatutako merkataritza-enpresa) akziodunen artean sartu zen, eta haren merkataritza-sarearen bitartez, Frantziako merkaturan sartzeko aukera izan zuen, apalategi, arropa-armairu eta antzekoen ekoizpenaz baliatuz. 1981. urtean, errodamenduen gaineko

kaxoiak zituzten apalategien hornidura-kontratu garrantzitsu bat esleitu zioten Figueruelas herriko *Opel* faktoriarako (Zaragoza), haren biltegi-gietan ezartzeko.

1985. urtean, Carlos Illarramendi Leturiak (Ormaiztegi, 1959) aitaren lekukoa hartu zuen enpresako gerente gisa.

*Opel* etxearekin hasitako harreman horiek aprobetxatuz, 1988 urtean automozio-industriarako edukiontzi berezien ekoizpen-gamari *racks* heldu zioten. Horrela, 1995ean *Conrack, S.L.* sozietatea eratu zuten, rack-edukiontzien ekoizpen-jardueran bereziki arituko zena, eta horretarako, San Esteban de Gormaz (Soria) herrian finkatutako sozietate zahar baten aktiboak erosi zituzten, eta han zentralizatu zuten beren ekoizpena, ekoizpen-zentro honen kokapen egokia aprobetxatuz, Zaragozako *Opel* eta Valladolid eta Palenciako *Renault* ibilgailu-ekoizleen erdibidean kokatua. Lantegi horretan berrogeita hamabost langile arituko dira lanean.

Une horretatik aurrera, *Imeguisa* enpresak edukiontzien diseinu propioa barneratu zuen bere jardueran, eta gaur egun, taldearen aktibo garrantzitsuenetako bat bilakatu da. Alemaniako ingeniarietza batekin erdietsitako merkataritza-hitzarmenen



propio de los contenedores, lo que actualmente constituye uno de los principales activos del grupo. A través de los acuerdos comerciales alcanzados con una ingeniería alemana, *Imeguisa* contó con la oportunidad de ofrecer al sector de automoción los contenedores racks, logrando con lo que ha dado en llamarse *ingeniería simultánea*, que el contenedor específico concebido para la logística de los componentes esté disponible al mismo tiempo que la primera pieza física fabricada en su propia planta de producción. *Renault*, *Volkswagen*, *Ford* y *Opel* se hallan entre los principales clientes de este producto de *Imeguisa*.

La expansión de esta empresa llevó a la constitución en 1992 de *Imeguisa Portugal* como una *joint venture*, gerenciada desde entonces por Orlando Brito.

En la década de los noventa del pasado siglo surgió el *Grupo Imeguisa*, con varias sedes de producción y comercialización en torno a su sede central (Ormaiztegi), incorporando a las

empresas preexistentes. La comercial *Liuz* aportó al grupo integridad en su oferta, elaborando proyectos llave en mano, con el diseño de espacios de trabajo como oficinas, talleres y colecti-vidades. Como se ha dicho, en esta década inició su andadura la planta de San Esteban de Gormaz, que opera bajo la denominación *Conrack*, que poco más tarde con *Imeguisa Turkiye* (1999) en Bursa (Turquía) potenciarán la producción de contenedores industriales diseñados para responder a las distintas necesidades logísticas. En este aspecto, los proyectos dirigidos al sector de la automoción fueron ganando cada vez más peso. *Imeguisa Portugal*, de Setúbal, ayudó a consolidar la presencia de esta firma en el país luso.

En el presente siglo XXI *Imeguisa* afronta su expansión en el este de Europa, en *joint venture* con su socio francés *Clerc-Industrie*, creando en 2004 *Clerc-Imeguisa d.o.o.* en Ljubljana (Eslovenia), en 2005 *Clerc-Imeguisa Packaging* en Bratislava (Eslovaquia) y en 2006 *Clerc-Imeguisa Roumanie* en Pitesti (Rumania). ■



bitartez, *Imeguisa* enpresak automozioaren sektoreari racks edukiontziak eskaintzeko aukera izan zuen, eta era horretan, *aldi bereko ingeniaritza* deitu izan dena erdietsi du, hau da, osagaien logistikarako pentsatutako edukiontzi berezia ekoizpen-lantegian bertan ekoiztutako lehen pieza fisikoaren une berean erabilgarri egotea. *Renault*, *Volkswagen*, *Ford* eta *Opel* ditugu *Imeguisaren* produktu honen bezero nagusien artean.

Enpresa honek izandako zabalkuntzaren ondorioz, 1992. urtean *Imeguisa Portugal* eratu zuen *joint venture* baten modura, eta orduz geroztik Orlando Brito dugu bertako gerente.

Joan den mendeko laurogeita hamarreko hamarraldian *Grupo Imeguisa* izeneko enpresa sortu zen, eta ekoizpen nahiz merkaturaketarako zenbait egoitza izan zituen egoitza zentralaren inguruan (Ormaiztegi), lehendik zeuden enpresak bere barnean bilduz. *Liuz* komertzialak bere eskaintzaren bidez osotasun bat eman

zion taldeari, giltza eskuan erako proiektuak prestatu baitzituen, lanerako tokiak diseinatzearekin batera, hala nola bulegoak, tailerrak eta kolektibitateak. Arestian esan bezala, hamarraldi honetan San Esteban de Gormaz herriko lantegiak bere ibilbideari ekin zion, *Conrack* izenaren azpian, eta handik pixka batera, Bursako (Turkia) *Imeguisa Turkiye* (1999) enpresarekin batera, premia logistikoei erantzuteko diseinatutako edukiontzi industrialak ekoiztiko dituzte. Beraz, automoziora bideratutako proiektuek gero eta garrantzi handiagoa izan zuten, eta Setubalگو *Imeguisa Portugal* enpresak lagundu egingo zuen etxe honek Portugalen zuen presentzia sendotzen.

XXI. mende honetan, *Imeguisa* enpresak Europa ekialdean hedatzeari ekin nahi dio, *joint venture* gisa *Clerc-Industrie* bazkide frantziarrarekin batera, eta horretarako, 2004an *Clerc-Imeguisa d.o.o.* sortu zuten Ljubljanan (Eslovenia), 2005ean *Clerc-Imeguisa Packaging* Bratislavan (Eslovakia) eta 2006an *Clerc-Imeguisa Roumanie* Pi-testin (Errumania). ■

315  
*Imeguisaren* egungo pabilioiak Ormaiztegin  
Pabellones actuales de *Imeguisa* en Ormaiztegi



### 2.4.7 PEYDESA

Hemos recibido noticias de esta empresa a través de Iñaki Gisasola Berriotxo (Urretxu, 1936), quien durante aproximadamente veinte años fuera jefe de ventas y apoderado de la empresa.

La constitución de la sociedad denominada *Perfiles y Derivados, Sociedad Anónima (Peydesa)*, se remonta al final de la década de los años cincuenta (1959), en este tiempo en el paraje denominado Galbarrotea, pertenecido del caserío Lezeta Azpikoa, Esteban Orbeagozo, de Zumarraga, junto con Eliseo Gonzalo Arribas, de Bilbo, erigieron un pabellón industrial de una única planta de ochocientos metros cuadrados y otro anexo al mismo de dos plantas, una al nivel del anterior para accesos y garajes de ciento sesenta metros cuadrados y otra sobre ésta de las mismas dimensiones, destinada a oficina administrativa de la sociedad y una vivienda<sup>142</sup>.

La primera ampliación (1.690 m<sup>2</sup>) se acometió el año 1962. Antes de concluir las obras de ampliación anteriores, en enero de 1963, se planteó y acometió la denominada segunda fase (830 m<sup>2</sup>). Tampoco transcurrió nuevamente mucho tiempo para que se acometiera una segunda ampliación (2.850 m<sup>2</sup>), concretamente en 1965, en terrenos propios de la empresa y otros adquiridos a la viuda de Francisco Mendizabal<sup>143</sup>. De esta forma se configuró una edificación industrial de algo más de seis mil metros cuadrados.

*Peydesa* inició su andadura con la producción de perfiles de construcción (balcones, estanterías, cierres de garajes, etcétera). Estos perfiles se elaboraban a partir de fleje en frío fabricado en *Orbeagozo* de Zumarraga. *Peydesa*, además, desde sus inicios contó con una patente para fabricación de persianas enrollables y para su producción dispuso de una máquina para perfilera pequeña. Hacia 1962 se dio inicio a la manufactura de tubos redondos, cuadrados y rectangulares, partiendo también de fleje en frío suministrado en exclusiva por *Orbeagozo* de Zumarraga, para lo que se adquirió una máquina para fabricación de tubos de 16 a 42 mm. A inicios de la década de los años setenta adquirieron otra máquina para tubo cuadrado de hasta 60 mm. Los tubos cuadrados se fabricaban desde 12x12 a 60x60 mm, con sus correspondientes rectangulares desde 20x10 a 80x40 mm, en varios espesores.

Si bien *Orbeagozo* de Zumarraga se dedicó, entre otros, a la fabricación de tubos para conducción de aguas, la producción de *Peydesa* se orientó a la construcción de escaleras, balcones, muebles metálicos, etcétera. Iñaki Gisasola calcula que, según demanda, la producción pudo alcanzar valores de mil a mil doscientas toneladas al mes.

Inicialmente fue Eliseo Gonzalo quien estuvo al frente de la empresa, en su calidad de consejero-gerente, aunque hacia 1963 *Orbeagozo* adquirió la totalidad de las acciones, convirtiéndose en propietario único de la sociedad, a partir de lo cual la empresa fue gerenciada desde *Orbeagozo* de Zumarraga.

Iñaki Gisasola ingresó en *Peydesa* el 2 de febrero de 1964, con el cargo de jefe de ventas y apoderado, donde permaneció hasta el año 1984, en que pasó a ocupar otro cargo en *Orbeagozo* de Zumarraga. Le habían precedido en *Peydesa*, Sebastián Pérez Melero y Rafael Zarco Caballero.

316  
Publicitate, 1963  
Publicidad, 1963





### 2.4.7 PEYDESA

Iñaki Gisasola Berriotxoaren bitartez (Urretxu, 1936) jaso ditugu enpresa honi buruzko albisteak, hogeii urtez gutxi gorabehera enpresa horretako salmenta-buru eta ahaldun izan baitzen.

*Perfiles y Derivados, Sociedad Anónima (Peydesa)* izeneko sozietatea berrogeita hamarreko hamarraldiaren amaieran sortu zen (1959), garai hartan Galbarrotea izeneko parajea, Lezeta Azpikoa baserriaren lurretan. Esteban Orbegozo zumarragarrak eta Eliseo Gonzalo Arribas bilbotarrak zortziehun metro koadroko solairu bakarreko industria-pabiloi bat eraki zuten, eta horri erantsita, bi solairuko beste bat, solairu bat aurreko horren maila berean, sarbide eta garajeetarako, ehun eta hirurogei metro koadrokoa, eta horren gainean beste solairua, neurri berekoa, sozietatearen administrazio-bulegoa eta etxebizitza bat bertan kokatzeko<sup>142</sup>.

Lehen hedapena (1.690 m<sup>2</sup>) 1962. urtean egin zuten. Aurreko hedapen obrak amaitu aurretik, ordea, 1963ko urtarrilean bigarren fasea deiturikoa (830 m<sup>2</sup>) planteatu eta gauzatu zuten. Baina denbora luze gabe, bigarren hedapen bati ekin zioten berriro (2.850 m<sup>2</sup>), 1965. urtean hain justu, enpresaren lurretan eta Francisco Mendizabalen alargunari erositako beste batzuetan<sup>143</sup>. Era horretan sei mila metro koadrotik gorako industria-eraikin bat antolatu ahal izan zuten.

Eraikuntzarako profilak ekoitziz ekin zion *Peydesa* enpresak bere ibilbideari (balkoiak, apalategiak, garaje-itxiturak eta abar). Profil horiek hotzeko zumitza abiapuntuz hartuta egiten zituzten Zumarragako *Orbegozo* lantegian. Horrez gain, *Peydesa* enpresak, hasiera-hasieratik, patente bat izan zuen pertsiana bilgarriak egiteko eta, horiek ekoizteko, profil txikiak egiteko makina batez baliatu zen. 1962. urte inguruan hodi biribilak, karratuak eta errektangeluarrak egiteari ekin zioten, Zumarragako *Orbegozo*

lantegiak modu eskusiboan eskaintako hotzeko zumitzetatik abiatuta, eta horretarako, 16 eta 42 mm arteko hodiak ekoizteko makina bat eskuratu zuten. Hirurogeita hamarreko hamarraldian hasieran 60 mm arteko hodi karraturako beste makina bat eskuratu zuten. Hodi karratuak 12x12 eta 60x60 mm artean egiten zituzten, eta halaber, neurri horiei zegozkien errektangeluarrak, 20x10 eta 80x40 mm artekoak, zenbait lodieratakoak.

Zumarragako *Orbegozo* besteak beste, ura garraiatzeko hodiak ekoizpenean jardun zuen, baina, aldiz, *Peydesa* enpresako ekoizpena eskailekarak, balkoiak, altzari metalikoak eta abarren eraikuntzara bideratu zen. Iñaki Gi-

317  
Publizitatea, 1960  
Publicidad, 1960



Según nos refiere Gisasola, el producto de *Peydesa* soportó una feroz competencia en el mercado, que pudo salvarse al contar con una materia prima obtenida en condiciones ventajosas, al tratarse de los excedentes de fleje de *Orbegozo*. La producción de *Peydesa* tuvo por destino, además de las provincias limítrofes, Madrid, Cataluña, Zaragoza, Valencia y Andalucía. Esta empresa en 1980 ocupó hasta cuarenta y ocho operarios, principalmente de Ormaiztegi y su entorno más inmediato, que trabajaron a tres relevos de lunes a sába-

do, inclusive. Sin embargo los inicios de su andadura fueron mucho más modestos, ocupando una reducida plantilla.

Gracias a la información facilitada por José Andrés Iurrita Apaolaza hemos podido formar la siguiente relación de operarios de *Peydesa*, que consideramos incluye a una gran parte de los trabajadores que sirvieron en la misma. Una vez más, hay que pedir disculpas por las involuntarias e inevitables exclusiones en que habremos incurrido.

25. TAULA: PEYDESAKO LANGILEAK TABLA 25: TRABAJADORES DE PEYDESA		
Albisu Murua, Jesus	Goikoetxea Agirrebengoa, Jose Martin	Mujika Etxeberria, Fidel
Aldanondo Gorrotxategi, Isaac	Gorrotxategi Mendizabal, Jesus	Mujika Gerriko, Periko
Apaolaza Oiarbide, Domingo	Gurrutxaga Lekuona, Benito	Odriozola Aiesta, Julian
Arnaiz González, Avelino	Gurrutxaga Murgiondo, Pablo	Odriozola Aiesta, Pedro M <sup>a</sup>
Arruebarrena Lekuona, Luis	Heriz, Fernando	Oiarzabal Okariz, Jose Ignacio
Azpiazu Lasa, Guillermo	Ibeas Aurelio	Osinalde Oiarbide, Fco. Ignacio
Azurmendi Albisu, Eugenio	Iborra Solar, Angel	Osinalde Zufiria, Jose
Barrenetxea Garin, Jose Agustin	Iurrita Apaolaza, Jose Andres	Pérez Melero, Sebastian
Barrenetxea Osinalde, Luis	Iurrita Urbiztondo, Jose Domingo	Simón Fernández, Cruz
Beltrán Tertanga, Andres	Iza Aldasoro, Pedro	Telleria Amundarain, Martin
Bereziartu Goenaga, Pako	Kanpos Otegi, Jose Manuel	Usabiaga Iza, Dionisio
Caballero, Diego	Lasa Eguren, Jose Ignacio	Vila Oliden, Francisco
Etxezarreta Garmendia, Juan Jose	Lasa Etxeberria, Juan Jesus	Zaballos Irizar, German
Fernández Jiménez, Jacinto	Liberal Muñoz, Moises	Zarco Caballero, Rafael
Garmendia, Jose Ignacio	Lobato Macayo, Balbino	Zufiria Goenaga, Antonio
Gereñu Aldasoro, Jose	Maiora Arratibel, Jose Martin	Zufiaurre Mandiola, Jose Miguel
Gerriko Erauskin, Jose M <sup>a</sup>	Martín Vallejo, Mariano	Zumarraga Azpiazu, Miguel
Gisasola Berriotxoa, Iñaki		

Las oficinas de *Peydesa* fueron atendidas por José Gereñu Aldasoro y Germán Zaballos Irizar de Beasain, quienes al cierre de esta empresa pasaron a *Esteban Orbegozo, S.A.* de Zumarraga. *Peydesa* en 1986 se vió abocado al cierre, al igual que la sección de tubería de *Orbegozo* de Zumarraga, al no poder obtener de la factoría de Lezo fleje a precio competitivo. *Peydesa* no pudo superar la competencia de *Perfrisa* (La Felguera, Langreo, Asturias) de la órbita del grupo de capital público *Ensidesa*, que arrasó el mercado, pese

a acumular una abultada y negativa cuenta de resultados, que era corregida con cargo a fondos públicos. Los trabajadores fundamentalmente fueron trasladados a Lezo, si bien alguno fuera reubicado en Zumarraga.

El año 1986 *Treosa* adquirió los activos de *Peydesa* donde se estableció. Esta empresa fundada en 1981 por Enrique Treviño Zabala y los hermanos Orbegozo Gaztañaga, se dedicó a la fabricación de camisas y ejes de acero para aplicaciones hidráulicas y neumáticas. ■

sasolak kalkulatzen duenez, eskaeraren arabera, ekoizpena mila eta mila eta berrehun tona artekoa izango zen hilean.

Hasieran Eliseo Gonzalo izan genuen enpresaren zuzendaritzan kontseilari-gerente gisa, baina 1963. urte inguruan *Orbegozo* lantegiak akzio guztiak erosi zituen eta sozietatearen jabe bakar bihurtu zen, eta hortik aurrera, Zumarragako *Orbegozo* enpresak zuzendu zuen enpresa hori.

Iñaki Gisasola 1964ko otsailaren 2an hasi zen lanean *Peydesan*, salmenta-buruaren eta ahaldunaren kargua betetz, eta bertan jarraitu zuen 1984 arte, ordutik aurrera Zumarragako *Orbegozo* lantegian beste kargu bat bete zuen. Bere aurretik, Sebastian Pérez Melero eta Rafael Zarco Caballero aritu ziren *Peydesan*.

Gisasolak aipatzen digun moduan, *Peydesaren* produktu horrek lehia gogorra jasan behar izan zuen merkatuan, baina onik ateratzea lortu zuen baldintza onuragarrietan lortutako lehengaia zuelako, *Orbegozo* lantegiko soberako zumitzak erabiltzen baitzituzten. *Peydesaren* produkzioa, mugako probintzietara ez ezik, Madrilera, Kataluniara, Zaragozara, Valentziara eta Andaluziara bideratzen zuten. Enpresa honek 1980. urtean berrogeita zortzi langile izan zituen, batez ere ormaiztegiarrak eta inguru hurbilekoak, eta hiru txandatan lan egiten zuten astelehenetik larunbatera, biak barne. Halere, ibilbide horren hasierako urteak askoz ere apalagoak izan ziren, langileak dezentze gutxiago izan baitziren.

Jose Andres Iurrita Apaolazak eskainitako informazioari esker, *Peydesa* enpresako langileen zerrenda hau osatu ahal izan dugu, eta uste dugu bertan lan egin zuten langile gehienak horren barruan aipatzen direla. Berriro ere barkamena eskatu behar dugu nahi gabe eta ezinbestean egin ahal izan ditugun hutsune eta ez-aipamenengatik.

*Peydesako* bulegoetan Jose Gereñu Aldasoro eta German Zaballos Irizar beasaindarrak aritu ziren lanean, eta enpresa hori itxi zutenean, Zumarragako *Esteban Orbegozo, S.A.* enpresara jo zuten. 1986. urtean itxi beharrean aurkitu zen *Peydesa*, Zumarragako *Orbegozo* lantegiko hodi gintza saila bezalaxe, Lezoko lantegitik zumitza prezio lehiakor batean ateratzea ezinezkoa gertatu zelako. *Peydesak* ezin izan zion lehiarik egin *Perfrisa* enpresari (La Felguera, Langreo, Asturias), hots, *Ensidesa* multzoko enpresa kapital publikodunari, txikituta utzi baitzuen merkatua, emaitzen kontu negatibo oso handia pilatzen joan arren, fondo publikoen kargura zuzentzen baitzuten. Langileak Lezora eraman zituzten batez ere, baina baten bati kokapen berria eman zioten Zumarragan.

1986. urtean, *Treosa* enpresak eskuratu zituen *Peydesaren* aktiboak, eta bertan finkatu zen. 1981ean Enrique Treviño Zabalak eta Orbegozo Gaztañaga anaiek eraturako enpresa hau aplikazio hidrauliko eta pneumatikoe-tarako altzairuzko ardatz eta atorren ekoizpenean aritu zen. ■

318  
*Peydesa*



### 2.4.8 JOXE OSINALDE

Es singular y significativa la trayectoria profesional y empresarial de Joxe Osinalde OiARBIDE (Ormaiztegi, 1939) que con apenas trece años ya se incorporó al mundo laboral, primeramente a *Talleres Mecánicos* de Pablo Irizar en Alegia, donde en aquella época se dedicaban fundamentalmente a la fabricación de carretillas metálicas. Cuenta el propio Joxe que con diecisiete años además de trabajar en *Irizar* de Alegia, continuaba su jornada laboral en *Okena*, donde se inició en el oficio de tornero, cuyos conocimientos le sirvieron para ingresar con dieciocho años en *Aristrain* de Olaberria. El cumplimiento del servicio militar no fue obstáculo para que Joxe adquiriera nuevos conocimientos profesionales; así estando destinado en el acuartelamiento de Loiola, Donostia, se las ingenió para que sus quehaceres militares le permitieran aprender otro nuevo oficio, el de reparación de bicicletas y ciclomotores, en *Ciclos Garmendia* de Loiola.

Con este bagaje, según se licenció del servicio militar, en 1962 abrió

su primer taller de reparación de bicicletas y motocicletas en los bajos del caserío Telleri Berria, para en 1965 construir en terrenos de este mismo caserío un pabellón industrial<sup>144</sup>, donde llegaron a ocuparse hasta tres operarios. Este pabellón industrial fue ampliado en 1978, hasta adquirir la actual factura. La evolución de los medios de transporte obligó a Joxe a adaptarse a las nuevas necesidades, así hacia 1968 se encauzó la actividad del taller a los trabajos de carrocería, lavado y engrase de automóviles.

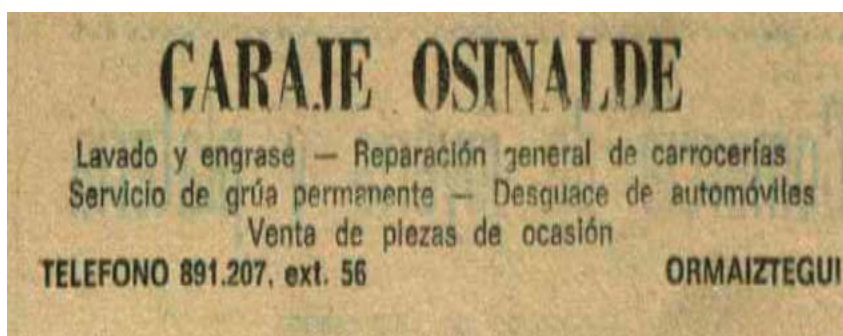
La carrocería pondría de manifiesto nuevas necesidades, de forma que para hacer frente a las mismas en 1969 se puso en marcha el servicio de grúa y en 1970 el de desguace de vehículos, *Desguaces Osinalde, S.L.*, éste último en pertenecidos del caserío Eguzkitza, también en Ormaiztegi. José Zufiaurre Astigarra participa en el desguace desde su creación, compaginándolo, en los primeros años, con el servicio de grúa. Los servicios anteriores fueron completados con el taller mecánico de reparación de automóviles, *Taller Mecánico Urtxundei*, que fue abierto en marzo de 1993 en los bajos de la carrocería por José Manuel Garmendia Gerra, yerno de Joxe. Este taller bajo la acepción de *Beti Goiz* desde 2008 se localiza en la industrialdea Ittola en el barrio Salbatore de Beasain.

Joxe Osinalde desde casi los inicios de su andadura empresarial ha contado con la colaboración de su esposa, Begoña Gurrutxaga Baztarrika (Ormaiztegi, 1947), quien se incorporó al taller para hacerse cargo de las labores administrativas hacia 1965.

En 1998 se incorporó a la carrocería Joseba Osinalde Gurrutxaga. Tras tomar el relevo a su padre, hoy continúa al frente de la misma. Por otro lado, en 1999 José Manuel Garmendia se hizo cargo del servicio de grúa, bajo la denominación de *Gruas Beti Goiz*. ■

319  
Publicitatea, 1964  
Publicidad, 1964

320  
Publicitatea, 1973  
Publicidad, 1973



### 2.4.8 JOXE OSINALDE

Berezia eta esanguratsua da Joxe Osinalde Oiarbideren (Ormaiztegi, 1939) ibilbide profesional eta enpresariala, hamahiru urte besterik ez zituela hasi baitzen lan munduan, lehenik Pablo Irizarren *Talleres Mecánicos* izenekoan Alegian, garai hartan esku-orga metalikoen ekoizpenean zihardutela nagusiki. Joxek berak dioenez, hamazazpi urterekin, Alegiako *Irizar* enpresan lan egiteaz gain, *Onena* enpresan bere lanaldiari segida ematen zion, eta han, tornulariaren ofizioa ikasi zuen, eta ezagutza horiei esker, hemezortzi urte zituela Olaberriako *Aristrain* lantegian hasi zen. Soldaduska bete behar izatea ez zen eragozpen izan Joxek ezagupen profesional berriak erdies-teko; horrela, Loiolako kuartelean zegoela, Donostian, nolabait ere asmatu zuen bere soldadutzako zereginetik beste ofizio berri bat ikasteko aukera eman ziezaioten, bizikleta eta ziklomotorren konponketarena hain zuzen ere, Loiolako *Ciclos Garmendia* izenekoan.

Jakinduria horrekin guztiarekin, zerbitzu militarra amaitu orduko, 1962. urtean bizikletak eta motozikletak konpontzeko bere lehen tailerra ireki zuen Telleri Berria baserriaren azpialdean, eta 1965. urtean, baserri honen lurretan, industria-pabiloi bat eraiki zuen<sup>144</sup>. Hiru langile ere aritu ziren une batzuetan lanean. Industria-pabiloi hori handitu egin zuten 1978. urtean, egun duen itxura lortu arte. Garraio-bitartekoen bilakaera zela eta, premia berrietara egokitu behar izan zuen Joxek, eta hala, 1968. urte inguruan, tailerreko jarduera automobilen karrozeria, garbiketa eta koipeztaketara bideratu zen.

Karrozeriak premia berriak jarriko ditu agerian, eta horrenbestez, horiei aurre egiteko, 1969. urtean garabi-zerbitzua jarri zen abian, eta 1970. urtean, ibilgailuak zatikatzekoa, *Desguaces Osinalde, S.L.* enpresaren bidez, azken hau Eguzkitza baserriaren lurretan, Or-

maiztegin. Jose Zufiaurre Astigarragak zatikatze-enpresa horretan parte hartu zuen sorreratik bertatik, eta lehenengo urteetan garabi-zerbitzuarekin batera banatu zuen. Aurreko zerbitzu horiek automobilak konpontzeko tailer mekanikoarekin (*Taller Mecánico Urtxundei*) osatu zituzten; tailer hori 1993ko martxoan ireki zuen karrozeria-lantegiaren etxabeetan Jose Manuel Garmendia Gerrak, Joxeren suhiak. Tailer hori, 2008. urteaz geroztik *Beti Goiz* izenez ageri dela, Ittola industrialdean kokatua dago Salvatore auzoan, Beasainen.

Joxe Osinaldek, bere ibilbide enpresarialari ekin zion unetik bertatik ia, bere emazte Begoña Gurrutxaga Baztarrikaren (Ormaiztegi, 1947) laguntza izan du beti, 1965. urte inguruan administrazio-lanez arduratzeko tailerrean hasi zenez geroztik.

1998an Joseba Osinalde Gurrutxaga hasi zen lanean karrozerian. Aitaren lekua hartu ondoren, gaur egun horren zuzendaritzan jarraitzen du. Bestetik, 1999an Jose Manuel Garmendiak hartu zuen garabi-zerbitzuaren ardura, *Gruas Beti Goiz* izenarekin. ■

321  
Publizitatea  
Publicidad



**Carrocerias OSINALDE**

LAVADO Y ENGRASE

REPARACION GENERAL EN CARROCERIAS

DESGUACE AUTOMOVILES - VENTA PIEZAS OCASION

«SERVICIO GRUA PERMANENTE»

ORMAIZTEGUI

Teléfono, 89-12-07 ext. 56 (Guipúzcoa)



322  
Jose Mari Lasa Irizar

## 2.5 UN MODELO DE EMPRESARIOS

Todas estas familias formaron el núcleo empresarial de la comarca; dicho colectivo, como hemos podido comprobar, resultó ser heterogéneo, en algunos casos tuvieron una evolución desigual, pero todas compartieron unas características que son las que han plasmado el modelo de desarrollo industrial.

Para comprender cómo se fue desarrollando este proceso de industrialización, no sólo tenemos que aproximarnos y valorar algunos factores determinantes como la disponibilidad de materias primas, de capitales o de una cierta tradición laboral, sino adentrarnos también en cómo se desarrollaron las estrechas y cotidianas relaciones sociales en una pequeña localidad como Ormaiztegi.

*A principios del siglo XX es cuando aparece en escena nuestro abuelo José Mari Lasa, pero no aparece sólo. Surge un grupo. Destaca José Francisco Irizar y luego sus hijos, José Lorenzo, Cecilio y Juan Cruz, éstos son carpinteros o ebanistas. Asimismo están en esta cuadrilla Juan Azurmendi (que vino de Zegama), Pablo Irizar Arzelus (hijo de José Francisco), relacionados con Albisu de Lazkao, que tenía una forja, y el legazpiarra Patricio Etxeberria. Todos son amigos de éste último.*

*En estas familias, en la de Irizar y en la de Lasa, se dió un paso más y es ahí donde se inició el proceso de industrialización. Hasta entonces eran artesanos y ahí, en ese momento, se da el salto... Los hijos de Irizar se hacen ya carroceros y nuestro abuelo empieza a construir motores eléctricos.*

*Entrevista realizada a  
Arantxaxu Garmendia*

Estas estrechas relaciones personales y profesionales incidieron

notablemente en la configuración de un cierto tipo de empresarios, marcados por una fuerte raigambre con el entorno y la historia más próximos.

Como se ha destacado anteriormente, la modestia de sus empresas, tanto en dimensiones como en capital, no evitó que este tipo de pequeños y medianos empresarios gozase de un gran prestigio social hasta el punto de constituirse en referente tanto dentro de la localidad como en toda la zona del Goierri. José Ramón Lasa, revela como se fue forjando la personalidad de su padre.

*Él era un hombre distinto y nosotros... nos dábamos cuenta de que lo era, de que teníamos un padre diferente, aunque éramos jóvenes y no teníamos madurez, pero ciertamente era un hombre especial y era considerado como tal. Para el resto de la gente también era diferente... Porque para todo el mundo era... Todo el mundo pensaba: ¡ah, José Mari Lasa!. Él también era consciente de ello..., yo creo que se endiosó un poco.*

*Entrevista realizada a  
José Ramón Lasa.*

Arantxaxu Garmendia también fue consciente de esta percepción y de las consecuencias sociales que implicaba.

*Para mí, cuando iba a la escuela..., en la década de los años cincuenta y sesenta, yo percibía que había unos líderes en el pueblo. Uno era Miguel Mari Irizar y otro era nuestro padre. Fue gente de mucho arranque, gente que se atrevía a ir a donde hiciera falta. Gente que había tenido un ambiente familiar que es muy peculiar en Gipuzkoa, no de gran nivel, pero sí de gran riqueza emprendedora. En esos ambientes se vivía una gran creatividad... En*

## 2.5 ENPRESABURUEN EREDU BAT

Familia horiek guztiek inguru hone-tako enpresen muina osatu zuten; kolektibo hori, egiaztatu ahal izan den moduan, heterogeneoa zen, kasu batzuetan bilakaera desberdina izan zuten, baina denek ezaugarri berdin batzuk zituzten, industria-garapenaren eredu jakin bat marraztu zutenak.

Prozesu hori nola garatu zen ulertzeko, bertara hurbildu eta zenbait faktore erabakigarri balioesteaz gain, hala nola lehengaien edota kapitalen erabilgarritasuna edo lanerako tradizio jakin bat, Ormaiztegi bezalako herri txiki batean eguneroko gizarte-harreman estuak nola garatu ziren ere aztertu beharko dugu.

*XX. mendearen hasiera aldera agertu zen lehen aldiz gure aitona Jose Mari Lasa, baina ez zen bera bakarrik agertu. Talde bat sortuko da. Jose Francisco Irizar nabarmenduko da, eta gero bere semeak, Jose Lorenzo, Cecilio eta Juan Cruz, baina hauek arotzak edo zurginak izango dira. Koadrila horretan ditugu, halaber, Juan Azurmendi (Zegamatik etorria), Pablo Irizar Arzelus (Jose Franciscoren semea), forja baten jabe zen Albisu lazkaotarrarekin lotura zutenak biak ere, eta Patricio Etxeberria legazpiarra. Denak dira azken horren lagunak. Familia hauetan, Irizarrean eta Lasarenean, urrats bat gehiago emango dute, eta hortxe hasiko da industrializazio-prozesua. Ordu arte artisauak ziren, eta une horretantxe, jauzia egingo dute... Irizarren semeak karrozari bihurtuko dira eta gure aitona motor elektrikoak eraikitzen hasiko da.*

*Arantxaxu Garmendiari egindako elkarrizketa.*

Harreman pertsonal eta profesional estu hauek eragin nabarmena izan zuten enpresaburu mota jakin bat eratzeko orduan, eta horrela, ingurune eta historia hurbilenean sustrai sakonak

dituen enpresaburu mota bat topatuko dugu.

Arestian nabarmendu den moduan, enpresa horiek xumeak izanagatik ere, bai neurritz eta bai kapitalari dagokionez ere, tamaina txiki eta er-taineko enpresaburu hauek gizarte-ospe handia lortu zuten, hainbeste-rainokoa ezen erreferentzia nagusi bilakatu baitziren herrian bertan, bai-na baita Goierriko eskualde osoan ere. Jose Ramon Lasak kontatuko digu nola garatu zen bere aitaren nortasuna.

*Gizon desberdina zen eta gu... konturatzen ginen nolakoa zen, aita berezia genuela, gazteak izan arren eta heldutasunik ez izan arren, baina benetan gizon berezia zen eta horrela hartzen zuten denek. Gainerako jendearentzat ere berezia zen... Mundu guztiarentzat zelako... Mundu guztiak pentsatzen zuen: Begira!, Jose Mari Lasa! Bera ere jabetzen zen horretaz..., baina nik uste dut harropuztu egin zela pixka bat.*

*Jose Ramon Lasari egindako elkarrizketa.*

Arantxaxu Garmendia ere konturatu zen haren itzalaz eta horrek bere-ekin zekartzan ondorioez.

*Niretzat, eskolara joaten nintze-nean..., berrogeita hamar edo hiru-rogeiko hamarraldian, herrian gizon garrantzitsu batzuk zeudela igartzen nuen. Horietako bat Miguel Mari Irizar zen eta bestea gure aita zen. Ekimen handiko jendea zen, behar zen tokira joateko prest zegoena. Gipuzkoan beste familia askotan bezala, oso fa-milia giro berezia izan zuen, ez maila oso handikoa baina bai ekimenerako sen handia. Giro horietan sormen handia izaten zen... Eskolan ohartzen nintzen, gure maistraren jokatzeko moduagatik, bi familien artean baldintzatu samarra zegoela. Hori,*

la escuela me daba cuenta por la forma de actuar de nuestra maestra que estaba un poco condicionada entre dos familias. Eso, como niña, lo vas observando y percibes alguna diferencia con respecto a las otras familias.

Entrevista realizada a Arantxazu Garmendia.

Mikel Irizar es hijo de otra institución local, Miguel Mari Irizar, quien, como veremos más adelante, fue la cabeza visible, el hombre de empresa de Irizar durante casi treinta años. Su hijo ofrece algunas claves para interpretar la personalidad de uno de los empresarios más emblemáticos de la zona. La asunción de una serie de valores, de pertenencia a un determinado grupo e incluso la responsabilidad de formar parte de una herencia cultural, hizo de él un personaje enfrascado en el objetivo de adaptar la tradición fabril de la familia a los nuevos tiempos.

...tenía una concepción bastante telúrica de la vida, era consciente de 'de dónde vengo, adónde voy'. Además, tenía un comportamiento muy tribal, los Irizar eran su tribu, y él mantenía los lazos con los miembros más alejados. Con estos elementos, él desarrolló la idea de adaptar la tradición fabril que habían heredado a las circunstancias de su tiempo, para que se convirtiera en una empresa moderna. Para ello, estaba en contacto con otros empresarios de su generación que se encontraban en circunstancias parecidas. Creo que fue consciente de que venía una ola y él era la persona idónea para encauzar hacia ella las energías de su tribu, y aprovecharla (...)  
Era consciente de su misión, pero también de su carencia de formación, fue absolutamente autodidacta, y como tal tenía algunas malas digestiones, porque te puedes dar un atracón de lo que crees que es cultura y no digerirlo bien, no inte-

323

Pascual Larrañagari omenaldia, 1967  
Goiko ilaran: Ignacio Garmendia, Juan M<sup>a</sup> Leturia eta Antonio Aseginolaza  
Erdiko ilaran: Santiago Agorreta (Gabiriako alkatea), ezezaguna, Gaspar Insausti (erretorea), Miguel Mari Irizar (alkatea), Jose Ignacio Oiartzabal, Alejandro Asumendi (aguazila) eta ezezaguna  
Aurrekaldean: Pascual Larrañaga (txistularia)  
Homenaje a Pascual Larrañaga, 1967  
Fila superior: Ignacio Garmendia, Juan M<sup>a</sup> Leturia y Antonio Aseginolaza  
Fila central: Santiago Agorreta (alcalde de Gabiria), desconocido, Gaspar Insausti (párroco), Miguel Mari Irizar (alcalde), José Ignacio Oiartzabal, Alejandro Asumendi (alguacil) y desconocido  
Delante: Pascual Larrañaga (txistulari)





*neskato bat zarenean, ikusten joaten zara, eta beste familiekin konparatuta alderen bat badagoela igartzen duzu.*

*Arantxaxu Garmendiari egindako elkarrizketa.*

Mikel Irizar herriko beste *pertsona nabarmen* baten semea dugu, hain zuzen ere Miguel Mari Irizarrena. Aita, aurrerago ikusiko dugunez, *Irizar* enpresaren ordezkaria izan zen hogeita hamar urtetan, haren irudirik ezagunena. Semeak zenbait gako emango dizkigu eskualde honetako enpresaburu garrantzitsuenetako bat izan zena nortasuna ulertzeko. Balio jakin batzuk bereganatzeak, talde jakin bateko sentitzeak eta *kultur herentzia* baten parte izateko erantzukizunak ere pertsonaia berezi bihurtu zuten, familiaren industria-tradizio hori garai berrietara egokitzeko helburu horretan buru-belarri murgildua.

*...bizitzaren ikuspegi teluriko samarra zuen, beti gogoan zuen 'non-dik zetorren eta norantz zihoan'. Gainera, oso jokabide tribala zuen, Irizartarrak ziren bere tribua, eta familiako kiderik urrunduenekin ere lotura estua gordetzen zuen berak. Osagai guzti horiekin, aurrekoengandik jasotako industria-tradizio hura bere garaiko testuingurura egokitzeko ideia garatu zuen, enpresa modernoa bilakatu zedin. Horretarako, antzeko egoera bizi zuten bere belaunaldiko beste enpresaburu batzuekin harremanetan jartzen zen. Uste dut berak bazekiela olatu bat zetorrela eta bere tribuaren energiak olatu horretara bideratzeko eta hartatik probetxurik handiena ateratzeko pertsonarik egokiena zela (...)* Bere eginkizunaz jabetzen zen, baina baita bere heziketa-ezaz ere, guztiz autodidakta izan baitzen, eta horrexegatik, gauza batzuk ongi digeritu gabeak zeuzkan, zeren zure ustez kultura den horrekin sekulako betekada har baitezakezu, baina gerta liteke ongi ez digeritzea, zure pentsamoldearen barruan ongi ez txertatzea. Garai batean Sokratesekin txundituta ibili zen, eta edozein

*aitzakia nahikoa zuen harako hura esateko: 'dakidan bakarra da ez dakidala ezer', esaten ari zenarekin lotura handirik ez izan arren. Bizitza eredugarrietara, ereductara oso zalea zen, baina oso pertsona desberdinak zituen gogoko, enpresaburu garrantzitsu bat izan edo anakoreta bat izan. Gauzen muinera jotzea atsegin zuen, eta heziketarik edo adimen-tresnarik ez zuelako harrapaezinak zitzaizkion mundu interesgarri asko zeudela susmatzen zuen, baina asko saiatzen zen, asko irakurtzen zuen. Adimenez egonezina zen oso, ez zen enpresaburu bihurtutako langile bat, baizik eta hori baino askoz gehiago.*

*Mikel Irizarri egindako elkarrizketa.*

Ikuskera horrek, eta halaber, beste zenbait faktorek, hala nola gizartean, ekonomiaren alorrean eta baita herriko politikagintzan ere eragin bat izateko gaitasunak (ez da ahaztu behar enpresa garrantzitsuenetako baten buru nabarmenena izateaz gain, bertako alkate ere izan zela 1959 eta 1968 urte bitartean), nortasun eta karisma bat eman zioten, bere herrikideengandik argi eta garbi bereizi zuena.

*Enpresa-alderdiaz gain, bazuen alderdi politiko bat ere, nahiz ez zen politika handi horretan aritu. Baina Ormaiztegiko indar biziek alkate izatea proposatu ziotenean, frankismoaren erdi-erdian alkate izatea onartu zuen, eta horren ondorio guztiei aurre egin zien. Gure etxera maiz etortzen ziren enpresaren bezero onenak; Luis Martínez zen horietako bat. Eta, alkatea zen garaian ere askotan etortzen zen gurera Guardia Zibileko sarjentua. Aitak zaindu egiten zuen harreman hori, komenentziaz. Eta une jakin batean, mila biztanle zituen herri bateko alkate eta berrehun langile ingururi lana ematen zien enpresa bateko gerente zen; horrek garbi adierazten digu zein zen bere izaera eta eragiteko ahalmena.*

*Mikel Irizarri egindako elkarrizketa.*

324  
Miguel Mari Irizar Bengoetxea



*grarlo bien en tu pensamiento. Hubo una época en que se deslumbró con Sócrates, y con cualquier excusa te colocaba aquello de 'sólo sé que no sé nada', aunque no viniera muy a cuento. Era muy aficionado a las vidas ejemplares, a los modelos, que podían ser personas tan diferentes como un gran empresario o un anacoreta. Buscaba profundidades, porque sospechaba que había mundos interesantes a los que no podía acceder por falta de formación o de herramientas intelectuales, pero lo intentaba, leía mucho. Era una persona intelectualmente inquieta, no era sólo un fabril que evoluciona a empresario, era bastante más que eso.*

*Entrevista realizada a  
Mikel Irizar.*

Esta percepción, unida a otra serie de factores, como la capacidad de influencia en el mundo social, económico y hasta político de la localidad (no hay que olvidar que además de ser la cabeza visible de una de las empresas más importantes, fue también su alcalde entre 1959 y 1968), le dotaron de una personalidad y un carisma que le diferenció claramente de sus vecinos.

*Además de la vertiente empresarial, tenía su lado político, aunque no se dedicó a la gran política. Pero, cuando las fuerzas vivas de Ormaiztegi le propusieron ser alcalde, él aceptó serlo en pleno franquismo, y apechugó con las consecuencias. En nuestra casa eran habituales los buenos clientes de la empresa, como Luis Martínez. Y, en la época de alcalde, también era habitual la presencia del sargento de la Guardia Civil. Aita cultivaba esa relación por conveniencia. En un momento dado, era alcalde de un pueblo de mil habitantes, y gerente de la empresa que empleaba a unos doscientos trabajadores; eso habla de su carácter y su capacidad de influencia.*

*Entrevista realizada a  
Mikel Irizar.*

La propia configuración y percepción de un negocio familiar lleva a una buena parte de estos empresarios a tratar de inculcar en sus hijos una determinada cultura empresarial, pero también de pertenencia a una saga, a un apellido y a una profesión que perpetúe o al menos continúe el negocio. En el caso de los Irizar esta preocupación fue una constante desde sus inicios, como veremos más adelante, pero fue mucho más fuerte en el caso de Miguel Mari, perteneciente a la tercera generación.

*...él estaba convencido de que yo iba a ser su continuador, y me trató como a su delfín, desde pequeño. Hay datos muy elocuentes. Con siete años, me mandó a Donostia a estudiar a los marianistas, aprovechando que eran clientes de la carrocería. Allí estuve un año 'de patrona', con una familia desconocida; pasaba la semana en Donostia y los sábados volvía a Ormaiztegi en tren, sólo. El curso siguiente, me mandó a estudiar a Donibane Lohitzune, para que aprendiera francés. Y ese mismo verano del 62, me mandó a Italia, a pasar el verano con los Serafini. Según llegué de Donibane Lohitzune, me metió en una 'Fiat Cinquecento', y me mandó con los italianos. Ni se paró a pensar que yo querría estar con mi madre y la familia, recuerdo lo que lloré en el viaje a Italia. Pero había que hacer aquello, en Italia había mucho que aprender y yo tenía que hablar italiano, porque podía servir. Y sirvió. A un niño de ocho años se le sumerge en un idioma, lo aprende rápido, y a la vuelta de un mes yo hablaba italiano con soltura. Y cuando empezaron a incorporar a los autobuses elementos italianos y tenían problemas de idioma con los proveedores, me utilizaban a mí de intérprete. Recuerdo una ocasión en que alguien del taller vino a buscarme a la presa de Lapatza, donde estaba bañándome con los amigos, porque había que llamar a Milán para pedir no sé qué tubo cromado...*

Familiako negozioaren konfigurazio eta osaera horrek berak bultzaturik, enpresaburu horietako asko beren seme-alabei enpresa mailako kultura jakin bat ematen saiatuko dira, baina era berean, leinu bateko kide, abizen baten jabe eta lanbide baten oinordeko sentiarazi nahi izango diete, negozio horrekin aurrera jarrai dezaten. Irizartarrenean kezka hori etengabekoa izan zen hasiera-hasieratik, aurrerago ikusiko dugun moduan, baina askoz indartsuagoa izango zen Irizartarren hirugarren belaunaldiko Miguel Mari-  
ren kasuan.

*...konbentzitu zagoen ni beraren jarraitzaile izango nintzela, eta bere oinordeko gisa tratatu ninduen txiki-txikitatik. Badira datu batzuk aski adierazgarriak. Zazpi urte nituela, Donostiara bidali ninduen marianistekin ikastera, karrozeriako bezeroak zirela aprobetxatuz. Han 'patrona' gisa egon nintzen, familia ezezagun batekin; astea Donostian ematen nuen eta larunbatetan Ormaiztegiara itzultzen nintzen trenez, bakarrik. Hurrengo ikasturtean, Donibane Lohitzunera bidali ninduen ikastera, frantsesa ikas nezan. Eta 62. urteko uda horretan, Italiara bidali ninduen, uda Serafinitarrekin igarotzera. Donibane Lohitzunetik iritsi bezain agudo, 'Fiat Cinquecento' batean sartu eta italiarregana bidali ninduen. Ez zuen une batez ere pentsatu nire amarekin eta nire familiarekin egon nahi izan nezakeenik; gogoan dut zenbat negar egin nuen Italiara bidean. Baina hura egin beharra zegoen, Italian gauza asko zeuden ikasteko eta nik italieraz hitz egiten ikasi behar nuen, baliagarri izan zitekeelako. Eta balio izan zuen. Zortzi urteko haur bat hizkuntza batean murgilduz gero azkar ikasiko du, eta hilabete baten bueltan, italieraz poliki moldatzen nintzen. Eta autobusetan Italiako elementuak gehitzen hasi zirenean, hizkuntza-arazoak zituzten hornitzaileekin, eta interprete gisa erabiltzen ninduten. Gogoan dut behin tailerreko langile bat etorri zela nire bila Lapatzako presara, lagun batzuekin bainatzen ari nintzela, Milanera deitu behar zelako nik ez dakit*

*nolako tutu kromatua eskatzeko... Kooperatiba-mugimendua hasi zenean ere, eta hura enpresa garatzeko bide bat izan zitekeela igarri zuenean, Arrasatera eraman ninduen hitzaldi batzuk entzutera. Bederatzi edo hamar urte nituela, ez nuen tutik ere ulertzen, baina gogoratzen naiz nola -hainbeste aldiz entzunda- buruan iltzatuta geratu zitzaidala 'garapen ekonomikoa eta soziala' esaera, letania bat balitz bezala, bere esanahia zein zen jakin ez arren. Nik uste dut Miguel Mari epe luzerako proiektu bat zuela buruan, kontua ez zela bere bizitza eta bere familiarena konpontzea, baizik eta lekuko hori aurrera ere eramatea, gero beste norbaitek har zezan, bera hil ondoren iraungo zuen proiektu bat zen. Kontua da, denborarekin, arrasto hartatik urruntzen joan nintzela. Baditut nire aitaren ezau-garri batzuk, baina ez haren eginkizunarekin aurrera jarraitzeko behar ziren guztiak.*

*Mikel Irizarri  
egindako elkarrizketa.*

Arantxaxu Garmendiak antzeko ikuspegia du Lasatarren inguruan, bere amaren familiaren inguruan, eta hala, aitonaz ari dela, denoi, baita familiako emakumeei ere, bere eginkizunarekin aurrera jarraitzeko beharra sentiarazi nahi izan zien gizon bati buruz arituko zaigu.

*Lanerako talde nagusia gizonen bakarrik osatzen zuten. Carmen Lasa gure ama bakarrik sartzen zen talde horren barruan, eskolara joan ondoren bulegora joaten baitzen lanera. Zumarragako Gurutzearen Alabetan, kontabilitate-ikasketak egin zituen, besteak beste. Hau da, nolabait ere, aita alaba ere bideratu zuen negozio horretara... Nire amari, zazpi urte egin orduko, idazteko makina bat jarri zioten aurrean. Nik uste, enpresaren gai guztiarekin trebatzen joan zedin pixkanaka. Zazpi urterekin. Hau da, familiako emakumeak ere enpresako erantzukizunetara bideratzen ahalegindu zen...*

325  
Mikel Irizar (semea), Dario Serafini  
eta Miguel Mari Irizar  
Mikel Irizar (hijo), Dario Serafini  
y Miguel Mari Irizar



*También, cuando empezó el movimiento cooperativo y él intuyó que aquello podía ser una línea de evolución de la empresa, me llevó a charlas a Mondragón. Con nueve o diez años, yo no entendía nada, pero recuerdo que –de tanto oírse– me quedó grabada la expresión ‘desarrollo económico y social’ como si fuera una letanía, sin saber su significado.*

*Yo creo que Miguel Mari tenía la idea de un proyecto a largo plazo, que no se trataba solamente de solucionar su vida y la de su familia, sino de llevar el testigo hacia adelante para que alguien lo cogiera, era un proyecto que le sobreviviría. Lo que ocurre es que, con el tiempo, yo me fui saliendo por la tangente. Tengo algunos rasgos de mi padre, pero no todos los que hacían falta para seguir con su tarea.*

*Entrevista realizada a Mikel Irizar.*

Arantxaxu Garmendia tiene una percepción similar sobre los Lasa, la familia de su madre, refiere a su abuelo José Mari Lasa como un hombre que trató de inculcarles –incluidas las mujeres de la familia–, la necesidad de continuar con su labor.

*El primer grupo de trabajo estaba constituido sólo por hombres. Tan sólo nuestra madre, Carmen Lasa, que después de la escuela trabajaba en la oficina, formaba parte de ese grupo. En las Hijas de la Cruz de Zumarraga, entre otras cosas, había realizado estudios de contabilidad. Es decir, de alguna manera también el padre había orientado a la hija en ese sentido... A mi madre con siete años le pusieron ya una máquina de escribir delante. Supongo que para que se fuera familiarizando con todo el tema de la empresa. Con siete años. Es decir, encaminando también a las mujeres de la familia en la responsabilidad de la empresa... Luego, mi padre me llevó a una reunión de empresarios en donde las únicas mujeres presentes éramos mi tía Juanita y yo. Mi padre*

*me animaba porque quería hacer ingeniería. Yo iba por ciencias y, sin embargo, a mi hermano, que es más artista que ingeniero, le ha tocado dirigir la empresa. Pero es que a mí la estructura de mando no me atraía, a mí no me gustaba... por esa carga que lleva en las familias.*

*Entrevista realizada a Arantxaxu Garmendia.*

Este carácter familiar de las empresas terminó influyendo decisivamente en la evolución, tanto del negocio como de las propias familias, hasta el punto de no existir una diferencia clara entre el espacio de trabajo y el espacio (y el tiempo) dedicado a la convivencia. La mayor parte de los miembros de la familia terminaban vinculados directa o indirectamente a la marcha de la empresa. Mikel Irizar destaca de una forma muy gráfica la estrecha relación.

*Mi madre lavaba en casa las toallas de ‘Irizar’. El teléfono de la empresa, que no era más que una extensión del único teléfono que había en el pueblo, se desviaba a nuestra casa cuando el taller estaba cerrado, aita hacía gestiones y atendía desde casa a los clientes más importantes. Con mis hermanos/as, nos reíamos porque siempre terminaba sus conversaciones con un ‘a mandar, a mandar’.*

*Entrevista realizada a Mikel Irizar.*

El hecho de que muchos de estos pequeños empresarios fueran también trabajadores de *cuello azul*, y compartieran un mismo espacio físico en el taller, codo con codo con los operarios, contribuyó decisivamente a consolidar la imagen de unos patronos mucho más próximos a las necesidades de los trabajadores y más cercanos a sus problemas personales. Txomin Garmendia trabajó en *Indar* y conoció muy estrechamente a dos de los socios de aquella empresa, los hermanos Ormazabal. La descripción que hace de toda una larga serie de capítulos sobre su vida laboral está estrechamente vincula-

*Eta gero, nire aitak Bilbora eraman ninduen enpresaburuen bilera batera, eta bertan zeuden emakume bakarrak nire izeba Juanita eta ni ginen. Nire aitak bultzadatxo bat eman nahi zidan, ingeniaritza egin nahi nuelako. Neu nintzen zientziaren adarretik abiatu zena, eta nire anaia, enpresan lanean ari dena, ingeniaria baino gehiago artista da. Baina agintearen egitura horrek ez ninduen erakartzen, ez nuen gustukoa... familiiei dakarkien zama horregatik.*

*Arantxaxu Garmendiari egindako elkarrizketa.*

Enpresen familia-izaera horrek eragin oso nabarmenak izan zituen negozioaren eta familien bilakaeran, hainbestearinokoa, ezin baitzen bereizketa garbirik egin lan-eremuaren eta familiako bizikidetzari eskainitako espazioaren (eta denboraren) artean. Familiako kide gehienak enpresaren jardunarekin zuzenean edo zeharka loturik gelditzen ziren. Mikel Irizarrek oso modu grafikoan azaltzen du harreman estu hori.

*Nire amak etxean garbitzen zituen 'Irizarreko' toailak. Enpresako telefonoa, herrian zegoen telefono bakarraren luzapen bat baino ez zen, eta gure etxera desbideratzen zen tailerra itxita zegoen egunetan; aitak etxetik egiten zituen kudeaketa-lanak eta etxetik erantzuten zien bezero garrantzitsuenen. Nire anai-arrebekin barrez egoten nintzen, elkarrizketak amaitzeko beti 'a mandar, a mandar' esaten baitzuen.*

*Mikel Irizarri egindako elkarrizketa.*

Enpresaburu txiki hauetako asko ere lepo urdineko langile izatea, eta tailerrean espazio fisiko berean lan egitea, langileekin besoz beso, oso lagungarria izan zen langileen beharretatik eta beren arazo pertsonaletatik askoz ere hurbilago zeuden nagusi batzuen irudia finkatzeko orduan. Txomin Garmendiak Indarren lan egin zuen, eta oso gertutik ezagutu zituen enpresa hartako bazkideetako bi, Ormazabal anaiak. Lanean emandako bitzita kapitulu sorta luze batean des-

kribatzen digu, eta bertan, oso hertsiki loturik ageri zaigu harreman horrekin, inolako zalantzarik gabe bere bitzita pertsonalean garrantzi handia izan duela jotzen baitu.

*Ramon eta Paco Ormazabal, Jesus Larrañaga, Jose Larrañaga eta Luis Larrañaga ziren enpresa horretako kideak. Jesusek alde egin zuen eta beste laurak geratu ziren. Enpresaren gidaritzan Ramonek eta Pacok zeramaten. Ramonek kanpoan, bezeroekin, lana bilatzen, eta Pacok barruan, tailerrean arreta handiz jokatzeko zuten langileekin; adibide bat jartzearen, Ramonek jakinez gero emaztea gaixorik zenuela, berehala etortzen zen galdetzeraz ea zer moduz zegoen. Medikuei galdetzen zien, txoferra jartzen zuen eta langilearen emaztea medikuarengana bidaltzen zuen. Neurri horretaraino inplikatu zen eta [bi anaiek] horrela jarraitu zuten bukaera arte. Gainera, Pacok tailerrean lan egiten zuen, laneko jantziarekin... denbora guztian langileaz eta enpresaz kezkatuta zeudelako. Esate baterako, jendea igande batez lan egiten geratzen bazen... bada, gustura egon zitezten ahalegintzen ziren. Ogitartekoak eraman eta jendea pozik eduki behar zen. Beti hantxe zeuden zer gertatuko, beti gainean. Ez zuten inor abandonaturik utziko inoiz, asko zaintzen zuten hori [giza harremanak]. Beren familiaren barruan txertatzen zintuzten, bere-tako bat bazina bezala. Ni, esaterako, laneko bidaia batetik banetorren, esaten zidan... 'Txomin, hator gaur gauean afaltzera eta hitz egingo diagu', eta haren etxera joaten nintzen hitz egitera eta dena kontatzen nion. Edo bidaia bat egin behar bagenuen, esaten zidan: 'aizak, bihar bidaia egin behar diagu zazpietan, hator sei t'erdietan nire etxera'. Haren etxera joaten nintzen eta gosaria prest izaten nuen bertan: arrautza pare bat urdaiazpikoarekin, garagardoa, kafea eta zigarro purua. Dena bere emazte M<sup>a</sup> Pilarrek prestatua. Bitxia dirudi, baina uste dut oso ongi laburbiltzen duela berak zuen jokatzeko eta jendea tratatzeko*

da a esta relación, que no duda en calificar de decisiva en su propia vida personal.

*La empresa estaba constituida por Ramón y Paco Ormazabal, Jesús, José y Luis Larrañaga. Jesús se marchó y se quedaron los cuatro. Los que llevaban la empresa eran Ramón y Paco. Ramón fuera, con clientes, buscando trabajo y Paco dentro, en el taller tenían un cuidado increíble con los trabajadores [hasta el punto de que] Ramón si se enteraba que tu mujer estaba enferma, enseguida iba y te preguntaba por ella. Consultaba con amigos médicos, ponía el chófer y mandaba a la mujer del trabajador al médico. Hasta ese punto podían llegar a implicarse y ellos [los dos hermanos] siguieron así hasta el final. Paco trabajaba en el taller, con buzo... estaban todo el tiempo pendientes del trabajador y de la empresa. Por ejemplo, si la gente se quedaba a trabajar un domingo... ellos cuidaban de que estuvieran a gusto. Había que llevar bocadillos y tener a la gente contenta. Estaban siempre allí, pendientes, siempre encima. Ellos nunca dejaban abandonada a la gente cuidaban mucho eso [las relaciones humanas]. Te integraban en su familia como si fueras uno de ellos. Yo, por ejemplo, venía de algún viaje de trabajo y me decía: Txomin ven a la noche a cenar y vamos a charlar e iba a su casa a charlar y le contaba como había ido todo. O si íbamos a salir de viaje me decía: oye, mañana salimos de viaje a las siete, ven a las seis y media. Iba a su casa y ya tenía el desayuno: un par de huevos con jamón, cerveza, café y puro. Todo preparado por su señora, M<sup>a</sup> Pilar. Puede parecer anecdótico, pero creo que resume muy bien la forma de actuar y de tratar a la gente. Ya digo, como si fueran de su propia familia, no eran personas interesadas en el dinero. No era el dinero, no miraban el dinero y podría poner muchos ejemplos de ello. Te encontrabas en el extran-*

*jero a personas que no conocías, que también estaban de negocios, y que por un apuro o por lo que fuera se habían quedado sin medios económicos y Ramón me decía literalmente: dale tanta cantidad y que no pase problemas. Y luego, cuando este hombre, pasado el tiempo, contactaba conmigo con la intención de devolvérmelo, Ramón decía que no había nada que devolver. Él era así.*

*Entrevista realizada a Txomin Garmendia.*

Ciertamente, este tipo de empresas familiares, aunque ha proporcionado un modo de vida desahogado a sus dueños y ha generado unos indudables beneficios –que también han repercutido en la localidad–, no ha dado lugar a ostentosas fortunas. Las continuas necesidades de las propias empresas en forma de reinversiones, la modestia de sus capitales y el carácter de sus promotores, han forjado un tipo de empresario muy característico de la zona.

Algunos datos recogidos a través de sus propios testimonios o de sus descendientes resultan más gráficos que cualquier informe, memoria o estadística sobre facturaciones o beneficios. Mikel Irizar, un agudo observador de la realidad social, cultural y empresarial es bien claro a este respecto:

*Creo que el año en que entró más dinero en casa fue cuando ya mi padre no estaba en 'Irizar', sino al año de salir de la empresa, cuando estuvo trabajando en Bogotá. Ese año se pusieron persianas en casa. Esto te puede dar una idea. Sin duda estoy proyectando mis impresiones sobre mi padre, pero creo que el dinero no era tan importante para él, en el tema empresarial su objetivo no era hacer dinero para gastarlo. Necesitaba un buen sueldo porque tenía siete hijos y nos mandaba a colegios, porque daba prioridad a nuestra educación. Pero su pasión eran los automó-*

*modua. Alegia, bere familiakoak balira bezala. Eta jendea tratatzeko modu horren barruan, haiek ez ziren diruaz amorrarazita bizi ziren pertsonak. Ez zioten diruari begiratzeko eta horren adibide asko eman ditzaket. Batzuetan jendearekin topatzen zinen atzerrian, eta ezagutzen ez bazenituen ere, haiek negozioak egiten ari ziren, eta estutasun bategatik edo dena delakoagatik baliabide ekonomikorik gabe gelditu baziren, Ramonek esaten zidan, hitzez hitz: emaiok hainbeste eta ez dezala arazorik gehiago izan. Eta gero, gizon hori nirekin harremanetan jartzen zenean, handik denbora puska batera, diru hura itzultzeko asmoarekin, Ramonek esaten zuen ez zegoela zer itzulirik. Horrelakoa zen bera.*

*Txomin Garmendiari egindako elkarrizketa.*

Zalantzarik gabe, era honetako familia-enpresek, beren jabeei bizimodu lasaia eta eroso eskaini dieten arren eta irabazi handiak ekarri dituzten arren –herriarentzat ere mesede izan direnak–, ez dute ikaragarritzko fortunarik egin. Berrinbertsio modura enpresek berek hainbat premia izateak, kapitalak handiegiak ere ez izateak eta sustatzaileen izaerak berak eraginda, eskualde honetako enpresaburuaren nortasuna oso berezia izan da.

Beren testigantzen bidez edo beren ondorengo bidez jasotako datuak edozein txosten, memoria edo fakturazio edo mozkinen buruzko estatistika baino argigarriagoak dira. Mikel Irizar, gizartearen, kulturaren eta enpresa-munduaren errealitatearen behatzaile zorrotza, argi eta garbi mintzatzen da horren inguruan:

*Uste dut etxean dirurik gehiena sartu zen urtea nire aitak 'Irizar' enpresa utzi eta gero izan zela, enpresa utzi eta hurrengo urtean, Bogotan lanean aritu zenean. Urte horretan pertsianak jarri genituen etxean. Horrek ideia bat eman diezazuke.*

*Jakina, nire aitari buruz dudan iritzia ematen ari naiz, baina uste dut dirua ez zela horren garrantzitsua berarentzat,*

*enpresaren alorrean bere helburua ez zen dirua egitea, gero gastatzeko. Soldata on bat behar zuen zazpi seme-alaba zeuzkalako eta ikastetxeetara bidaltzen gintuelako, gure hezkuntzari garrantzi handia ematen baitzion. Baina automobil zale amorratua zen eta dirua gastatzen zuen horretan. Horrela, zenbait marka bitxi erosi zituen, 'Panhard', 'Humber'... baina bere ametsa 'Citroën Tiburón' zen, teknologikoki aurrertuena iruditzen zitzaion, baina ez zuen inoiz halakorik edukitzea lortu, ez zuelako horrenbeste diru. Eduki zuen azkeneko autoa, erretiroa hartu ondoren, 'Citroën GS' bat izan zen, beste harekin antzik handiena zuena.*

*Mikel Irizarri egindako elkarrizketa.*

Jose Ramon Lasak ere antzeko iritzia du bere aitari buruz, garai batean enpresa uztera bultzatu zuten arazo batzuk izan arren:

*Nire aita eskuzabala zen, ez zen ahalik eta gutxien gastatzen duten horietakoa; eta horrexegatik, hil zenean, tailerra utzi zigun, baina dirutan ez dugu sosik ere jaso. Agian ez dago ongi nik esatea, baina ez zegoen fortunarik edo antzekorik...*

*Jose Ramon Lasari egindako elkarrizketa.*

Ekonomiak eta enpresa-sektore desberdinek izan zuten bilakaera ere ezin daiteke bazterrean utzi. Berrogeiko hamarralditik aurrera, energia eta lehengaien hornidurak pixkanaka normalizatzen eta bizi-baldintza orokorrak hobetzen joan ziren, eta horren ondorioz, familiako negozio horiek, askoz tamaina handiagoko beste batzuk bezalaxe, errentagarri bihurtzen hasi ziren. Arantxaxu Garmendiak go-goan du nola garai horretatik aurrera nolabaiteko hobekuntza bat igartzen hasi ziren familiaren ekonomian, eta nola zenbait kapital-ekarpen berri ere bereganatzen hasi zen enpresa:

*Garai onak dira, gertatzen ari diren berrikuntza horiengatik guztiengatik, baina berrogeiko hamarraldian betiko amaituko zen. Ordurako 'Onena' en-*



326  
Ramon Ormazabal Erasquin

*viles y gastaba dinero en ellos. De hecho, compró algunos de marcas raras, 'Panhard', 'Humber'... pero su sueño era el 'Citroën Tiburón', le parecía tecnológicamente lo más avanzado y nunca consiguió tener uno, porque no le llegaba el dinero. El último coche que tuvo, ya jubilado, fue un 'Citroën GS', que era lo más parecido.*

*Entrevista realizada a Mikel Irizar.*

José Ramón Lasa tiene una impresión parecida sobre su padre, a pesar de los problemas surgidos en su momento y que dieron lugar a su salida de la empresa:

*Mi padre era generoso, no era de los que escatimaba para ganar dinero; prueba de ello es que cuando murió, dejó el taller, sí, pero dinero no hemos recibido nada. Quizás no esté bien que yo diga eso, pero no había fortuna, ni nada de eso...*

*Entrevista realizada a José Ramón Lasa.*

Tampoco puede perderse de vista la propia evolución de la economía y de los diferentes sectores a los que pertenecían las empresas. A partir de los años cuarenta la progresiva normalización de los suministros de energía y materias primas y la mejora general de las condiciones de vida hicieron que estos negocios familiares, como otros de mucha mayor envergadura, comenzasen a ser rentables. Arantxaxu Garmendia recuerda como fue a partir de esa época cuando comenzó a notarse una mejoría en la economía familiar e incluso la empresa recibió nuevas aportaciones de capital:

*Es una época buena por esa renovación que se va produciendo, pero todo eso fue ya acabando los años cuarenta. Para entonces, 'Onena' tiene fama en el campo de los motores eléctricos y a comienzos de los cincuenta empieza a ser rentable. Hasta entonces [el negocio] daba para vivir, al estilo de los Irizar. Aunque es cierto que la casa de los*

*'aitonas' es ya una casa donde se vive bien, donde existen unos pequeños extras: tenían piano, los hijos estudiaban solfeo, Miguel estudia piano, nuestra madre también lo empieza a tocar..., es decir, son familias ricas en ese sentido, pero el dinero no es lo principal, es otra cultura.*

*Por ejemplo, en esa época Zunzunegi, del 'Banco San Sebastián', le ofrece veinte mil duros a Lasa porque observa que la empresa va bien y luego le ofrece trescientas mil pesetas. También hay familiares que les dejan dinero, como los hermanos Vicente, Eustasio y Francisco Lasa Mendía de los restaurantes 'Lasa' de Donostia, Valladolid y Bergara, respectivamente. Son primos de José Mari y cada uno de ellos le presta seis mil duros.*

*Entrevista realizada a Arantxaxu Garmendia*

La propia irrupción de nuevas empresas constituye un síntoma muy claro del desarrollo y de las nuevas expectativas que se están creando, sobre todo en Gipuzkoa. La evolución de Irizar en esta época, o la irrupción de Indar, de Letag, y de otras nuevas empresas a partir de estas últimas hubiera sido impensable en un periodo de recesión. Existe una demanda de bienes de equipo, de máquina herramienta, de motores, etcétera que actúa como acicate en este sentido y que explica los constantes cambios que se están produciendo. La propia movilidad de mano de obra especializada es otro síntoma inequívoco de ello; así se dieron numerosos casos, como los ya citados, donde trabajadores formados en las empresas, viendo las buenas perspectivas existentes en el mercado, decidieron constituirse como sociedad y formar sus propias empresas.

En algunos casos fueron los propios empresarios los que animaron incluso a sus trabajadores a formar nuevas empresas a cambio de proporcionarles trabajo. Fue, por ejemplo, el caso de Ramón Ormazabal, que había sido en un principio trabajador de José Mari Lasa, y que posteriormente





327

Carmen Lasa eta Ignacio Garmendia  
Carmen Lasa e Ignacio Garmendia

*presak badu nolabaiteko ospea motor elektrikoaren esparruan, eta berrogeita hamarrek hamaraldiaren hasieran errentagarri bihurtzen hasiko da. Ordu arte, bizitzeko adina ematen zuen [negozioak], Irizarrenean bezala. Baina egia da, baita ere, gure etxean ongi bizi zirela ordurako, eta izaten zirela tarteka gastu estra batzuk: pianoa zuten, seme-alabek solfeoa ikasten zuten, Miguelek pianoa jotzen du, gure ama ere hasi zen jotzen..., hau da, familia aberatsak dira alde horretatik, baina dirua ez da garrantzitsuena, beste kultura bat da.*

*Esate baterako, garaitu hartan, 'Banco San Sebastiáneko' Zunzunegik hoge mila duro eskaintzen dizkio Lasari, enpresa ongi doala ikusten duelako, baina gero hirurehun mila pezeta eskainiko dizkio. Familiako batzuek, halaber, dirua utziko diete, esate baterako Vicente, Eustasio eta Francisco Lasa Mendia anaiek (Donostia, Valladolid eta Bergarako 'Lasa' jatetxeetakoek, hurrenez hurren) Jose Mariren lehengusuak dira eta bakoitzak sei mila duro utziko dizkie.*

*Arantxaxu Garmendiari egindako elkarrizketa.*

Enpresa berriak sortzea bera, batez ere Gipuzkoan pizten ari diren

itxaropen berrien eta garapenaren erakusgarri ezin hobea dugu. Irizarrek garai honetan izan zuen bilakaera, edo *Indar*, *Letag* eta beste hainbat enpresa berri sortu izana pentsaezina izango litzateke egoera ekonomikoa atzeraka joango litzatekeen une batean. Ekipo-ondasunen eskaera bat dago, makina-erremintarena, motorrena, eta beste gauza batzuen, akuilu gisa jokatzeko duena eta gertatzen ari diren aldaketa etengabeak azaltzen dituen. Esku-lan espezializatuaren mugikortasuna ere horren beste erakusgarri bat dugu, batez ere horrelako kasuetan, eta sarritan, aipatutako horietan bezalaxe, enpresetan prestakuntza jaso duten langileak izango dira, merkatuan zeuden itxaropen on horiek ikusita, sozietate gisa eratu eta beren enpresa propioak sortzeko erabakia hartu zutenak.

Kasu batzuetan, enpresa buruek animatu zituzten beren langileak enpresa berriak sortzera, lana eskaintzearen truke. Horren adibide bat dugu, esate baterako, Ramon Ormazabal, hasiera batean Jose Mari Lasaren langile izan zena eta gero *Indar* enpresa sortu zuena, bere anaia Paco Ormazabalekin eta Larrañaga anaiekin batera.

fundó *Indar* junto con su hermano, Paco y los hermanos Larrañaga.

*Hoy hay mucha gente con carreras y con estudios; antes aunque eran 'baserritarras' y no tenían carrera ni conocimientos sobre economía... sacaban la empresa a flote. Él [Ramón Ormazabal] me animó a formar mi propia empresa. Y he de decir que si tengo hoy la empresa es por Ramón. Porque él y yo teníamos un contrato y solo podía trabajar para 'Indar'. (...) Agustín Garmendia y 'Talleres Urruti'... lo mismo. 'Guerra' empezó con 'Indar'. ¿Quién le trajo a Bixente Gerra los planos para hacer las grúas-puente?... Ramón. 'Urruti' empezó así, con la fundición, la calderería. El cuñado de Ramón, Agapito, que bobinaba máquinas pequeñas... también empezó así, y otros hermanos de María Pilar también ['Talleres Aramburu' de Andoain]. Muchos empezamos del*

*mismo modo, a partir del impulso de Ramón.*

*Entrevista realizada a Txomin Garmendia.*

La percepción de la mayor parte de estos pequeños empresarios es bastante común, sobre todo entre aquellos que se incorporaron al mundo laboral durante los duros años de la posguerra y suplieron sus carencias con un derroche de entrega y capacidad de superación. A pesar de su edad siguen vinculados de un modo u otro a un mundo que ellos mismos contribuyeron a formar y a una cultura industrial regida por sus propios códigos internos. Sus recuerdos forman parte ya de la memoria colectiva de Ormaiztegi, de una tupida red de relaciones sociales que se fue urdiendo en torno al espacio y al tiempo del trabajo y que constituye un patrimonio de un valor incalculable. ■

*Gaur egun jende asko da karrerak eta ikasketak egin dituena, baina lehenago, baserritarrak izan arren, eta ekonomiari buruzko ezagutzarik eta bestelako karrerarik izan ez arren, hala eta guztiz ere, enpresa aurrera ateratzea lortzen zuten. Berak [Ramon Ormazabalek] nire enpresa propioa sortzera animatu ninduen. Eta esan behar dut gaur egun enpresa bat baldin badut, hori Ramonen-gatik dela. Berak eta nik kontratu bat genuelako eta 'Indarrentzat' bakarrik lan egin nezakeelako. (...) Agustin Garmendia eta Talleres Urrutik... berdin. 'Guerra' 'Indarren' hasi zen. Nork ekarri zizkion Bixente Gerrari garabizubiak egiteko planoak?... Ramonek. 'Urruti' horrela hasi zen, fundizioan, galdaragintzan. Ramonen koinatua, Agapito, makina txikiak bobinatzen aritzen zena... ere horrelaxe hasi ziren, baita Maria Pilarren beste anai batzuk ere [Andoaingo 'Talleres Aramburu']. Askok horrelaxe hasi gi-*

*nen, Ramonek emandako bultzadari esker.*

*Txomin Garmendiari egindako elkarrizketa.*

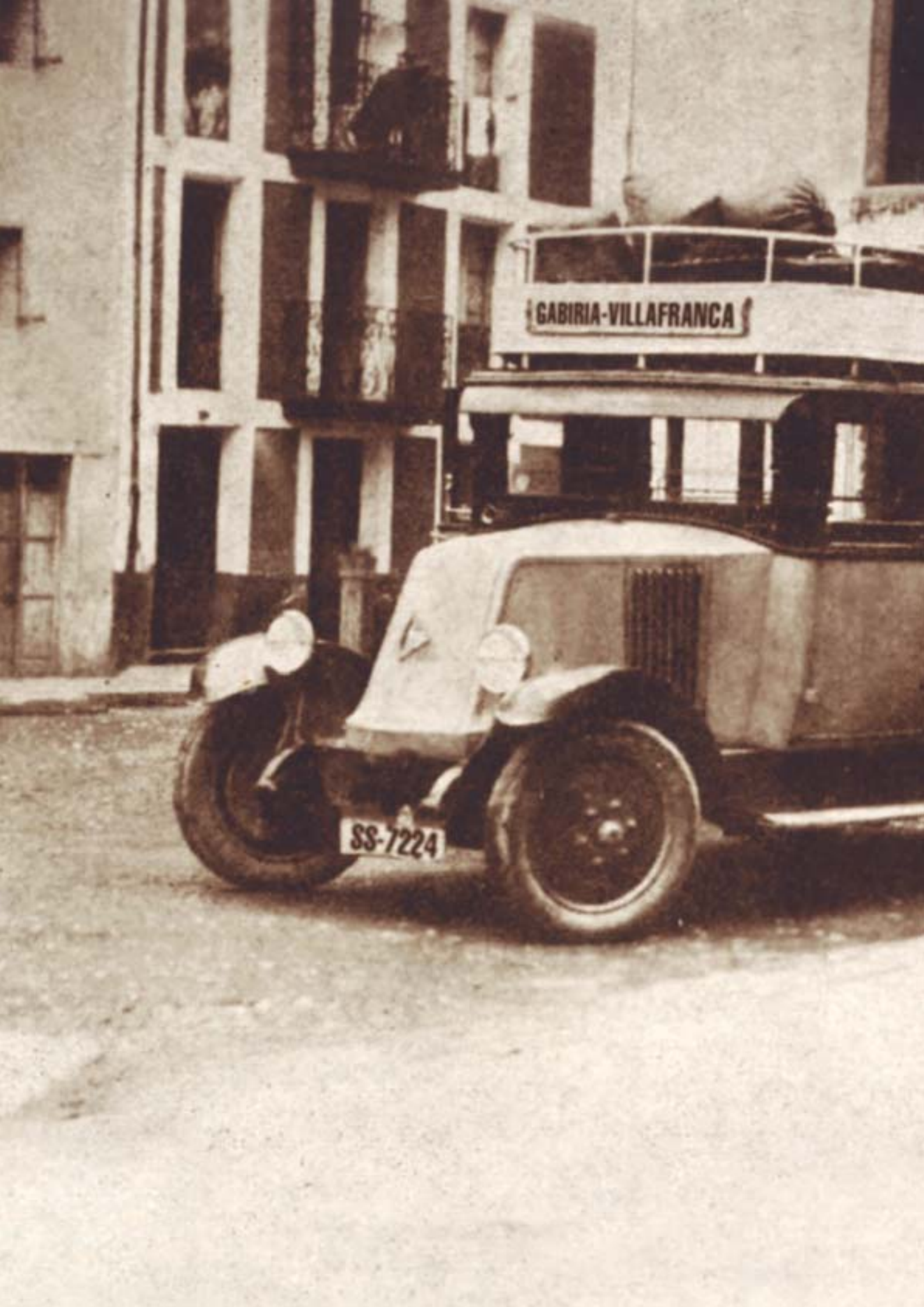
Enpresaburu txiki hauetako gehienek ikuspegia nahikoa berdintsua da, batez ere gerra-osteko urte zailetan lan-munduan hasi zirenen eta beren gabeziak ahalegin handi batekin eta aurrera egiteko ahalmen ikaragarriarekin estali zituzten artean. Adin handikoak izan arren, berek sortu zuten mundu horrekin eta bere barne-araudi propioek arautzen duten industria-kultura horrekin loturik jarraitzen dute, modu batera edo bestera. Beren oroitzapenak Ormaiztegiko memoria kolektibo horren parte dira dagoeneko, eta lanaren espazio eta denboraren inguruan eratzen joan ziren giza harremanen sare trinko horretan geratuko dira betiko, ikaragarritzko baltioa duen ondarea osatuz. ■



# capítulo 3 kapitulua

IRIZAR FAMILIA ETA KARROZATZEKO  
TRADIZIOAREN SORRERA  
LA FAMILIA IRIZAR Y EL NACIMIENTO DE  
UNA TRADICIÓN CARROCERA





GABIRIA-VILAFRANCA

SS-7224

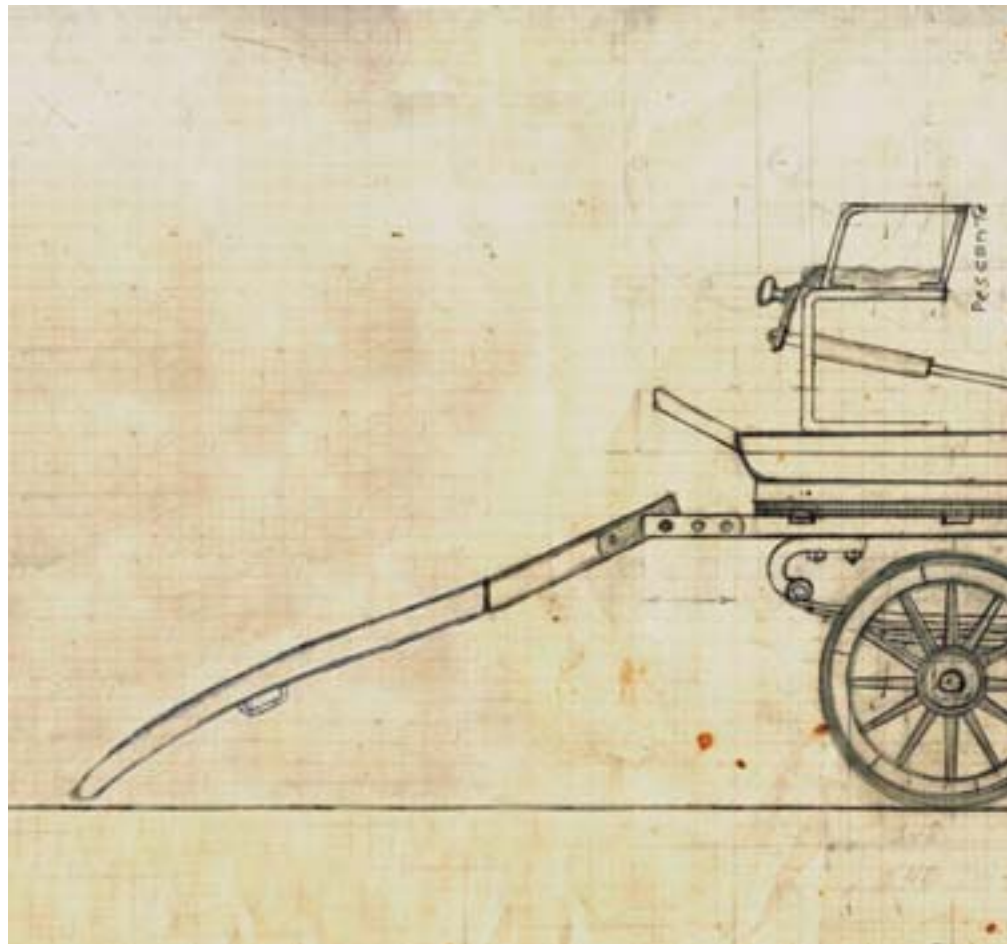


### 3 LA FAMILIA IRIZAR Y EL NACIMIENTO DE UNA TRADICIÓN CARROCERA

En el capítulo precedente hemos dado cuenta del nacimiento y discurrir de múltiples iniciativas empresariales, algunas de las cuales han llegado hasta nuestros días y otras desaparecieron. Algunas alcanzaron notable relevancia, en tanto otras no pasaron de un mero ensayo. Todas ellas han contribuido a forjar el carácter industrial de Ormaiztegui, pero si alguna experiencia merece especial consideración, no puede ser otra que la referida a *Irizar*, que habiendo nacido en el limitado espacio de Uherkalde ha evolucionado hasta alcanzar relevantes cotas de presencia y reconocimiento internacional.

Millán Irizar aportó todo su bagaje de recuerdos y conocimiento para ensamblar la historia, primero, de una familia y, después, de un proyecto empresarial que para Ormaiztegui ha sido determinante.

En este capítulo trataremos de reflejar la historia de esta empresa centenaria, que se inició con la fabricación artesanal de carros, hasta lograr situarse en la vanguardia en el carrozado de autobuses. ■



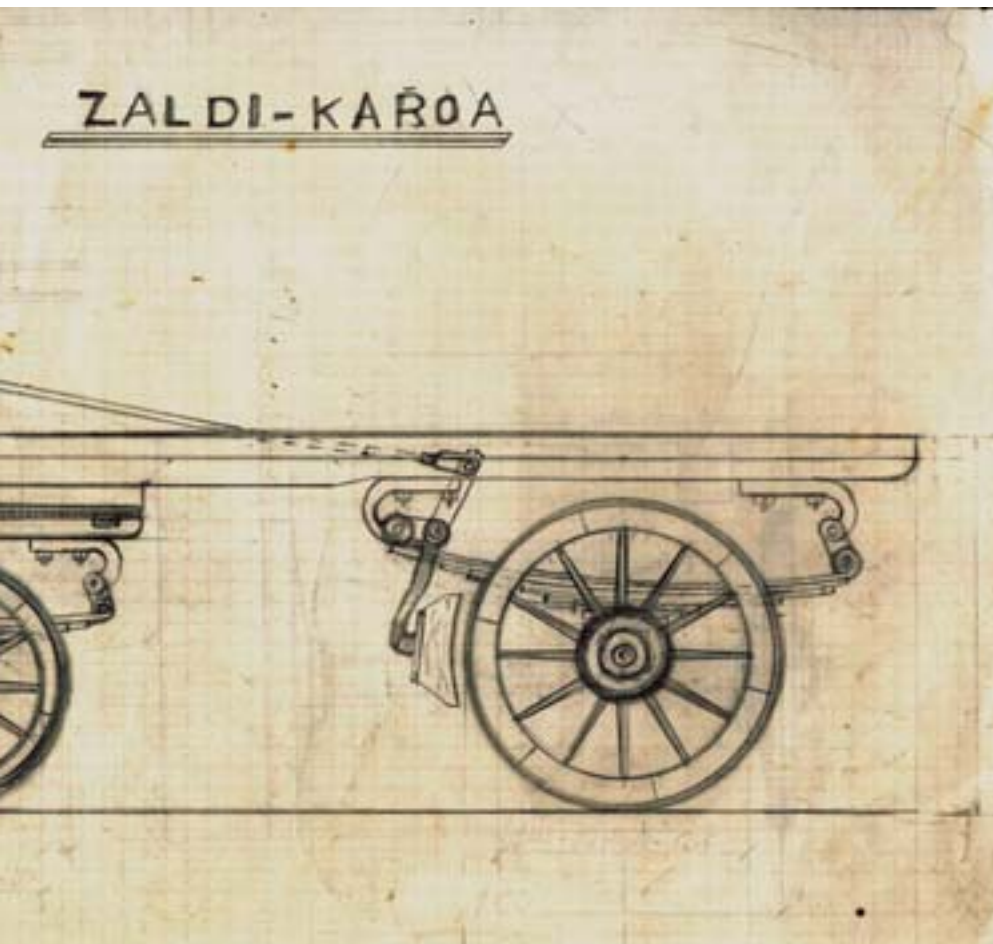


### 3 IRIZAR FAMILIA ETA KARROZATZEKO TRADIZIOAREN SORRERA

Aurreko kapituluan azaldu dugu nola sortu eta garatu ziren hainbat enpresa-ekimen; horietako batzuk gaur egunera iritsi zaizkigu eta beste batzuk desagertu egin ziren. Batzuek garrantzi handia erdietsi zuten, eta beste batzuk, aldiz, entsegu hutsak baino ez ziren izan. Horiek guztiek Ormaiztegiaren industria-nortasuna sendotzen lagundu dute, baina esperientziaren batek aipamen berezi bat merezi badu, hori *Irizar* enpresarena da, Uherkaldeko inguru murritzean sortu ondoren nazioarte mailan presentzia eta ospe handia erdietsi baitu, inolako zalantzarik gabe.

Millan Irizarrek, bere oroitzapen eta jakituria osoa eskaini zuen, lehenik familia baten historia eta, gero, Ormaiztegiarentzat guztiz erabakigarria izan den enpresa-proiektu hau behar bezala taxutzeko.

Kapitulu honetan, hain zuzen, ehun urtetik gorako enpresa honen historia islatzen ahaleginduko gara, gurdiak artisauen modura egiten hasi eta autobusen karrozaketan aitzindari izateraino iritsi den ibilbidea jorratuz. ■



330

Bi ardatzeko zama-gurdi bat ageri da: aurreko ardatza direkzionala da eta atzekoa berriz ibilgailuaren karga jasotzeko eginkizuna du. Bi ardatz horiek suspentsio-sistema xume bat zuten, azpialdean jarritako balaztez osatua. Atzeko ardatzak bere balazta zuen; gidarilekutik hari sakatu eta atzealdeko gurpiletako bat geldiarazten zuen, honen gainean jarritako egur-zapataren bidez. Erradioak dituzten gurpilen atalak ere ageri dira: erdiko abatza, erradioak, makolak eta uztaia  
Marrazkia: Millan Irizar

Carro de carga de dos ejes: el delantero es direccional y el trasero fijo es el encargado de soportar el peso del vehículo. Ambos llevan una rudimentaria amortiguación por ballestas acopladas a los bajos de la cama. El eje posterior cuenta con un freno que se manipula desde el pescante hasta una de las ruedas traseras y que actúa sobre ésta mediante una zapata de madera. También aparecen reproducidas las partes que constituyen las ruedas de radios: el buje central, los radios, las pinas y la llanta  
Dibujo: Millán Irizar

## 3.1 DEL TRABAJO DE CARPINTERÍA AL TALLER DE CARRETERÍA

### 3.1.1 LAS PRIMERAS MÁQUINAS MANUALES Y A VAPOR

La labor realizada por José Francisco Irizar y sus hijos Cecilio y José Lorenzo se centró en la construcción de ruedas y en el montaje de sus primeros carros completos. Esta práctica se generalizó durante la década de los años ochenta del siglo XIX. La incorporación de las primeras máquinas en el taller de Uherkalde les permitió facilitar algunas de las tareas con el uso de los taladros mecánicos y un tipo de noria horizontal movida mediante tracción animal, el *malakate*, a la que se adaptó un juego de sierras de pequeñas proporciones. Con estos medios fabricaban unas ruedas cerradas para carros de pequeño tonelaje e incluso ruedas para otros vehículos de mayor tamaño. En poco tiempo serían capaces de adaptar sus propios utensilios, caso de las brocas de diferentes medidas, y de avanzar en el empleo de un material básico como el hierro. En todo caso, se trataba todavía de un trabajo artesanal, fundamentalmente manual, caracterizado por su destreza en el dominio de la carpintería. El mismo uso correcto del fuelle era un ejemplo de esta necesaria habilidad adquirida mediante la experiencia. Todo ello fue el resultado del afán de superación que desde muy pronto iba a caracterizar a los Irizar, dispuestos a aumentar el volumen de su negocio dentro de los estrechos límites del caserío.

La condición indispensable para el desarrollo de su trabajo pasaba por la introducción de nuevos sistemas de tracción motriz, en sustitución del tradicional y lento *malakate*. Este artefacto de ubicación fija, aparte de su conocida aplicación móvil en diversas funciones agrícolas, era un me-

dio sencillo para la puesta en funcionamiento de diversas máquinas en un taller. Su característica principal era que transmitía la fuerza animal por medio de un brazo de palanca, en cuyo balancín se enganchaba el tiro recorriendo una pista circular. La palanca hacía mover el árbol vertical, que directamente giraba una gran rueda dentada horizontal. A su vez, esta última engranaba con un piñón o con dos series de engranajes, que por medio de bielas hacían funcionar los demás mecanismos. La introducción del vapor permitió mejorar la potencia y rapidez de la sierra cinta para serrar troncos de grandes dimensiones. Para ello recurrieron a una máquina de vapor que compraron hacia 1900 en el Hospital de Irun, cuando éste instaló la novedosa energía eléctrica.

*...La máquina costó mil trescientos reales, según mi hermano Dionisio. La trajeron en una galera, que en la época era un vehículo de gran tonelaje, tirado por bueyes. Desplazándose a Irun de madrugada y volviendo a la noche. Aquel momento se vivió con mucha emoción en la familia. Construyeron la base y el machón de cemento, se colocó la mecánica que consiste en un volante inferior motriz y superior. Se niveló y centró para que la cinta de dientes de sierra diera el corte vertical a lo largo de todo el tronco, la vía y el carro. Eso era necesario para ajustarnos a las distintas medidas que le interesaba al cliente. Ya acoplada la máquina de vapor y puesta en marcha, las primeras pruebas fueron del todo satisfactorias. La máquina requería cuidados especiales, como engrasar las partes de fricción o cuidar la presión del vapor con leña, que obtenían de los mismos troncos, para mantener la presión máxima y constante. Los responsables de este menester eran*

## 3.1 ZURGINTZATIK GURDIGINTZARA

### 3.1.1 LEHENENGO ESKUZKO ETA LURRUNEZKO MAKINAK

Jose Francisco Irizarrek eta Cecilio eta Jose Lorenzo bere semeek egindako lana, nagusiki, gurpilen eta gurdi osoak egitearekin loturikoa izan zen. Jarduera horiek are gehiago zabaldu ziren XIX. mendeko laurogeiko hamarraldian. Uherkaldeko tailerrera lehen makinak ekarri zituztenean, bertan egiten zituzten zenbait lan erraztu egin ziren zultzeko makina mekanikoak eta *malakate* izeneko animalia-indarrez mugituriko noria horizontal bat erabiltzen hasi zirenez geroztik, horri neurri txikiko zerra batzuk erantsi zitzaizkiolarik. Baliabide horiekin tona gutxiko gurdietarako gurpil itxiak egiten zituzten, baina baita tamaina handiagoko beste ibilgailu batzuetarako gurpilak ere. Denbora gutxian, beren lanabesak egokitzeko aukera izan zuten, esate baterako, neurri desberdinetako barautsak, eta halaber, burdina bezalako oinarritzko material baten erabileran aurrerapen handiak egin zituzten. Nolanahi ere, eskuz egiten zuten artisautza-lan bat zen oraindik ere funtsean, eta arotz-lanetan zuten abildadeagatik nabarmentzen ziren. Hauspoaren erabilera egokia ere esperientziarekin eskuratzen zen ezinbesteko trebetasun baten adibide genuen. Gauzak hobeto egiteko borondatearen emaitza izango dugu hori guztia, Irizarrek hasieratik erakutsi zuten moduan, izan ere, baserriaren muga estuen barruan beren negozio-bolumena handitzeko gogoz agertuko baitira beti.

Horrela, beren lana garatzeko ezinbesteko baldintza izango da trakzio-sistema berriak barneratzea, tradiziozko *malakate* motel hori ordezkatzuz. Koka-pen finkoko tresna hau, nekazaritzako hainbat lanetarako ere erabilgarria izateaz gain, tailer batean zenbait makina funtzionamenduan jartzeko baliabide

erraza ere bazen. Bere ezaugarri ai-pagarriena, hain zuzen ere, palankabeso baten bitartez animalien indarra transmititzea zen, haren balantzinean lor-aberea jartzen zelarik zirkulua osatuz hari tiraka ibil zedin. Palanka horrek zuhaitz bertikala mugiarazten zuen, eta hark, zuzenean, horzdun gurpil horizontal handi bat jirarazten zuen. Azken hori, aldi berean, piñoi batekin edo bi engranaje sailekin engranatuta zegoen, gainerako mekanismoak mugiarazten zituzten biela batzuen bitartez. Lurruna sartu zenean, neurri handitako enborrak ebakitzeko zinta-zerraren indarra eta azkartasuna handitu egin ziren. Horretarako, 1900. urte inguruan Irungo Ospitalean erosi zuten lurrun-makina bat eskuratu zuten, bertan energia elektriko berria jarri zutenean.

*...Makina hark mila eta hirurehun erreal balio izan zuen, nire anaia Dionisiok esandakoagatik. Galeran, hots, garai hartan idiek tiratutako tona handiko ibilgailu batean ekarri zuten.*

*Goizaldera abiatu ziren Irunerantz eta gauetz itzuli ziren. Une hura emozio handiarekin bizi izan zuten familian.*

*Porlanezko oinarria eta ostikoa eraiki zuten, eta behealdean eta goialdean bolante eragile batek osatutako mekanika jarri zuten. Berdindu eta zentratu egin zen zerra-hortzak zituen uhalak ebaketa bertikala egin zezan enborren luzera osoan, bidean eta gurdian.*

*Hori behar-beharrezkoa zen bezeroari interesatzen zitzaizkion neurri desberdinetara egokitu ahal izateko.*

*Lurrun-makina akoplatu eta martxan jarri ondoren, lehenengo probak ezin hobeto atera ziren. Makina horrek ongi zaintzea eskatzen zuen, esate baterako marruskadura-guneetan koipea ematea edo enbor horietatik bertatik mozten zuten egurrekin lurrunaren presioa zaintzea, presioa ahalik eta handiena eta aldagabe iraun zezan. Lan horren arduradunak bi gazte ziren: Pablo Irizar Izagirre eta*

dos jóvenes: Pablo Irizar Izagirre y José Domingo Iurriga. El primero, hijo de José Lorenzo, que más tarde se consagró como mecánico de automóviles, estableciendo en Beasain el 'Garaje Moderno'.

*Todo el proceso ha sido analizado a partir de las entrevistas realizadas a Millán Irizar y de su "Escritos, apuntes y memorias" (obra no publicada).*

Pero los tiempos avanzaban y la máquina de vapor se quedaría pronto desfasada ante el empuje de la electricidad, que introdujeron en la

empresa con su primer traslado hacia 1912<sup>145</sup>. El malakate siguió por un tiempo todavía en uso, especialmente para las tareas menores que requerían una potencia más baja. Igualmente, la máquina de vapor convivió con la electricidad, hasta que ésta obtuvo un grado de evolución suficiente para suministrar con la regularidad y la potencia demandada por estos espacios fabriles. De hecho en Urbietta Bigarrena se mantuvo operativa la sierra con maquinaria a vapor hasta 1918, que fue sustituida por otra mecánica<sup>146</sup>. ■



*Jose Domingo Iurrita. Lehena, Jose Lorenzoren semea, bertan eskuratutako esperientziarekin, automobilen mekanikari gisa nabarmendu zen, eta Beasainen 'Garaje Moderno' izenekoa zabaldu zuen.*

*Millan Irizarri egindako elkarrizketak eta bere "Escritos, apuntes y memorias" lan argitaratu gabea izan dira prozesu osoa aztertzeko oinarria.*

Baina denbora aurrera zihoan eta lurrun-makina atzeratuta geldituko zen berehala elektrizitatearen aurrean, eta aldaketa horiek guztiek era-

ginda, 1912. urtean lekuz aldatu zen enpresa<sup>145</sup>. Malakate horrek bere lana egiten jarraitu zuen, batez ere potentzia txikiagoa eskatzen zuten lan samurragoetan. Halaber, lurrun-makina elektrizitatearekin batera bizi izan zen, harik eta elektrizitatea industrietan eskatzen zuten erregultasunez eta potentziaz hornitzeko behar hainbat garatu zen arte. Hala, esate baterako, Urbietan Bigarren lurrun-makinaz dabilen zerrak 1918. urte arte iraun zuten, beste zerra mekaniko batek ordezkatu zuen arte<sup>146</sup>. ■

331  
Irizarren kokapen desberdinak,  
Distintas localizaciones de Irizar,  
Uherkalde (A)  
Urbietan Bigarren (B)  
Berjaldegi Berri (C)  
Beheko Sorra (D)



### 3.1.2 EL PROCESO ARTESANAL DEL MONTAJE DE RUEDAS

En Uherkalde se trabajaban tanto ruedas ciegas como otras montadas sobre radios para carros de diferentes tamaños. Ambos tipos correspondían respectivamente a los dos modelos más empleados a finales del siglo XIX en los territorios vascos. Por lo general, el tipo *gurdi*, de amplio uso en *Iparralde*, llevaba ruedas macizas que giraban con su eje y tenían una llanta estrecha de sección semicircular, mientras que los de tipo *orga*, más conocidos, eran radiadas con giro alrededor del eje y la llanta era ancha y de sección cuadrangular<sup>147</sup>. En la medida en que iban destinadas también para carros de carga pesada contaban con una cierta inclinación, con la finalidad de poder compensarlas mejor. Las primeras ruedas realizadas por José Francisco Irizar fueron las del modelo sin radios. Éstas se componían de tres partes, con un espesor determinado, que tras cortarse como piezas rectangulares se unían mediante guías. Luego, ya unidas, eran adaptadas al diámetro de la rueda previamente establecido, para lo cual se marcaba el centro y el radio antes de proceder al delicado corte en circunferencia:

*...Esto era como un cuadro, juntaban los tablones a base de guías, y después marcaban el centro en la medida que necesitaban. Yo creo que el aitona cortaba los tablones a mano, porque no tenía otro sistema. Una vez unidos los tablones con estas guías, después de cortar, se metía la llanta. Era un proceso muy delicado. Si se pasaba se fastidiaba la calda. Había que coger el punto exacto. Para buscar el diámetro tenía que tener una tolerancia mínima de diez milímetros. Al calentar se dilataba la llanta y una vez metida se enfriaba. Esto era el trabajo más difícil. Una vez puesta la llanta, con el 'orpoatxurre', que era una azada especial, se daba la*

*forma, pudiendo llegar a cuarenta milímetros de espesor, pero teniendo en cuenta que donde va el eje ya tiene cien. En esa proporción lo tenían que ir destalonando. Después colocaban las chapas, aunque el aitona las pondría de una forma más sencilla, porque no dominaba bien el hierro.*

*Entrevista realizada a Millán Irizar.*

El tipo más habitual de ruedas de radios en madera tenía unas características de elaboración comunes, que permiten una descripción concisa. Los radios, en número de diez a catorce, se ensamblaban sobre el cubo o buje y por el extremo libre se encajaban en las pinas o piezas de madera que forman el cerco de la rueda y que constituían la base de la llanta. Finalmente para montar esta última se rodeaba con un aro de hierro en caliente, que quedaba ajustado al enfriar. En el caso de los Irizar la madera utilizada generalmente era el olmo, debido a que aguantaba bien la humedad, mientras que la acacia se empleaba para la elaboración de los radios. José Lorenzo Irizar, *Joselontxo*, como *-karrogile-*, destacaba por su especialización en todos los trabajos relacionados con la madera. La fabricación de las ruedas de radios era una tarea ciertamente delicada. Los radios iban montados con una inclinación determinada y debían seguir estrictamente la medida trazada con un compás hasta quedar perfectamente alineados con una vara y ajustados a presión. Esta tarea requirió para su hermano Cecilio aún un mayor esfuerzo en su aprendizaje:

*...Hacía falta mucha habilidad para tornejar los bujes, los radios y toda la madera que componían las ruedas de radio, grandes y pequeñas. El ajuste era perfecto. A Cecilio, al ser herrero y zurdo, le resultó el oficio más duro. Tuvo que aprender a dar al martillo, tanto con la derecha como con la izquierda,*

### 3.1.2 GURPIL-MUNTAKETAREN ARTISAU-LANA

Uherkalden gurpil itsuak nahiz erradioen gainean muntatutako bes-telakoak egiten zituzten, tamaina desberdinetako gurdientzat. Euskal lurraldeetan XIX. mendearen amaiera aldera gehien erabiltzen ziren bi modeloak ziren bi horiek. Oro har, *gurdi* motakoa, Iparraldean gehien erabiltzen zena, gurpil trinkoa zen, ardatzarekin batera jiraka ibiltzen zena eta gurpil-uztai estua zuen, sekzio erdi-zirkularrekoa, eta aldiz, *orga* motakoa, ezagunagoa ere bai bestetik, erradioak zituen, ardatzaren inguruan birak ematen zituela, eta gurpil-uztaia zabalagoa eta sekzio lauangeluarra zuen<sup>147</sup>. Zama astuneko gurdientzat ere bazirenez, inklinazio txiki bat zuten, hobeto konpentsatuak joan zitezten. Jose Francisco Irizarrek egin zituen lehen gurpilak erradorik gabekoak ziren. Lodiera jakin bateko hiru zatiz osatuta zeuden, eta pieza errektangeluar gisa moztu ondoren, gida batzuen bidez elkartzen ziren. Elkartu ondoren, aurrez ezarritako gurpilaren diametroa egokitzen ziren, eta horretarako erdigunea eta erradioa markatzen zitzairen, ebaketa biribilari kontu handiz ekin aurretik:

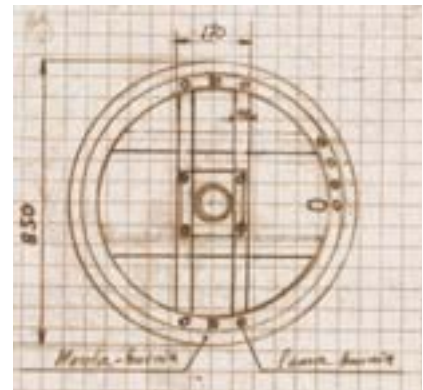
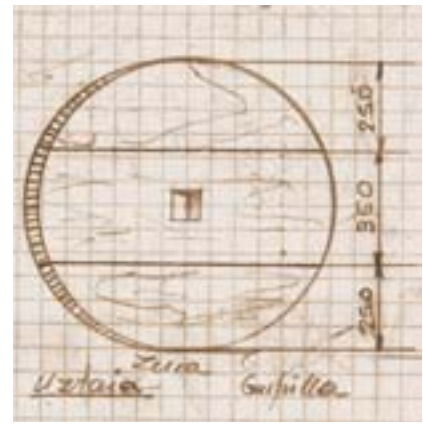
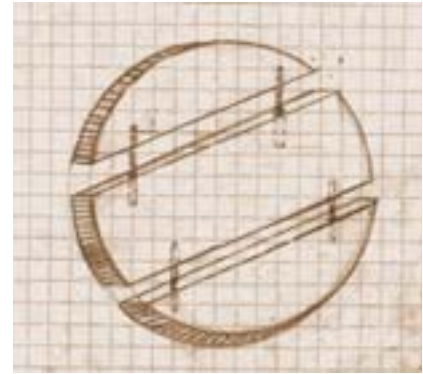
*...Koadro bat bezala zen, gida batzuekin elkartzen zituzten eta gero erdigunea markatzen zuten, beraiek nahi zuten neurrian... Nik uste dut aitona eskuz ebakitzen zuela, ez zeukalako beste sistemarik. Gida horiekin elkartu ondoren, ebaki ondoren, gurpil-uztaia jartzen zioten. Arreta handia eskatzen zuen prozesua zen. Pasatuz gero berokuntza hondatzen zen. Puntu zehatza hartu behar zitzaion. Diametroa bilatzeko, gutxienez hamar milimetroko tolerantzia eduki behar zuen. Berotzean gurpil-uztaia zabaldu behar zen, eta sartu ondoren, hoztu egiten zen. Hori zen lanik zailena. Gurpil-uztaia jarri ondoren, 'orpoatxurre' hartu behar zen, aitzur berezi bat, eta harekin forma ema-*

*ten zitzaion, eta berrogei milimetroko lodiera izan zezakeen, baina kontuan izanik ardatza joango zen tokian ehun izango dituela. Proporzio horretan azpijana atera behar zioten. Gero txapak jarriko zizkioten, baina aitona modu sinpleagoan jarriko zituen, burdina ez zuelako ongi menperatzen.*

Millan Irizarri  
egindako elkarrizketa.

Erradioz osatutako egurrezko gurpilik ohikoenek elaborazio-ezau-garri berberak zituzten, eta horrexegatik, horiei buruzko deskribapen zehatza egin daiteke. Erradioak, hamar eta hamalau bitartean, kubo edo abatzaren gainean ahokatzen ziren, eta libre geratzen zen muturrean, berriz, gurpil-uztaiaren oinarri gisa erabiltzen ziren egurrezko piezetan ahokatzen ziren. Azken hori muntatzeko, burdinazko uztai bero batekin inguratzen zen, eta hoztean doitu geratzen zen. Irizararren kasuan, gehienetan erabiltzen zen egurra zumarra zen, hezetasuna ongi jasaten zuelako, eta akazia, aldiz, erradioak egiteko erabiltzen zen. Jose Lorenzo Irizar *Joselontxo*, karrogile gisa, egurrearekin lotura zuten lan guztietan agertzen zen trebeena eta espezializatuena bezala. Erradioak ziztuzten gurpilak egitea benetan lan nekeza zen. Erradioak inklinazio jakin batekin muntatzen ziren, eta konpas batekin egindako neurria zehatz-mehatz bete behar zuten, makila batekin ongi-ongi lerrokaturik eta presioan egokiturik geratu arte. Eginkizun hori ikastea ahalegin handiagoa izan zen Cecilio anaiarentzat:

*...Trebetasun handia behar izaten zen abatzak, erradioak eta erradiogurpilak (handiak nahiz txikiak) egiteko behar zen egur guztia torneatzeko. Ezin hobeto doitu beharra zuten. Ceciliori, errementaria eta ezkerria izaki, askoz gogorragoa egin zitzaion lanbide hau. Mailuari eskuinez eta ezkerrez ematen ikasi behar izan zuen, berokuntzan gurpil-uztaiak indarrez elkartzeko eta laguntzaileekin batera aritzeko.*



332  
Gurpil itsuen fabrikazio prozesua  
Marrazkiak: Millan Irizar  
Proceso de fabricación de ruedas ciegas  
Dibujos: Millán Irizar

para unir las llantas en la calda a la fuerza y poder compenetrarse con los ayudantes. Se trataba de un trabajo muy delicado, que requería concentración...

Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., y entrevista realizada a Millán Irizar.

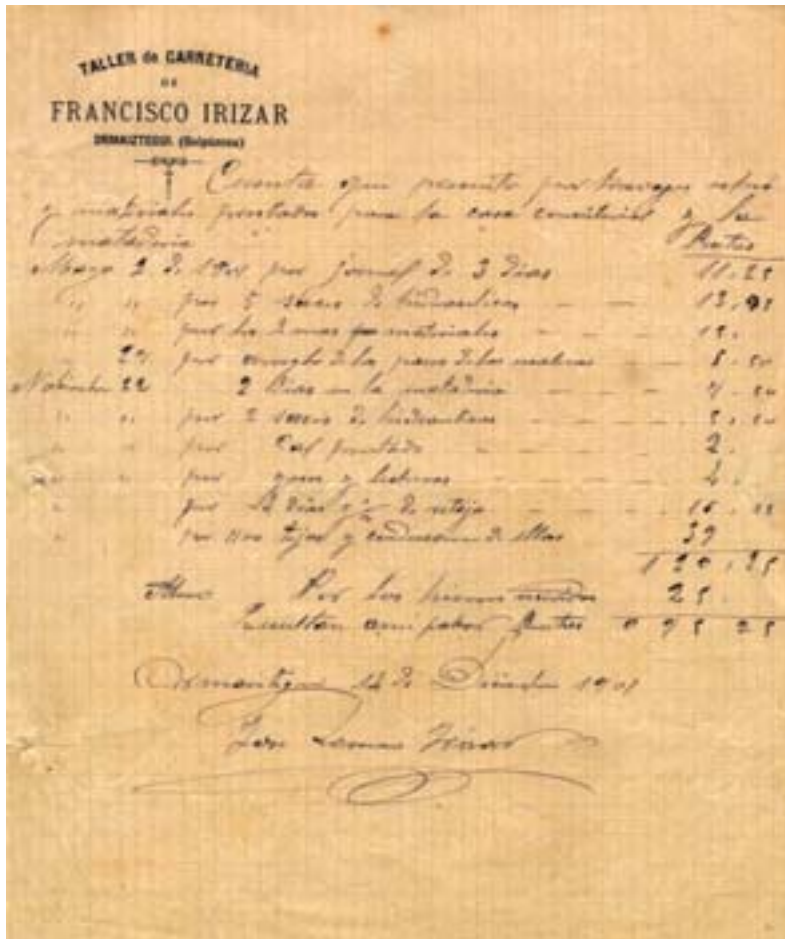
La verdad es que, según las habilidades de cada uno de ellos, se trató de una experiencia compartida en el círculo familiar. De esta forma, José, el hijo de José Lorenzo, también trabajó con ellos, tras haber aprendido el oficio en *Irun-Carruajes*. Otra fase complicada de la elaboración era el remachado de las arandelas; éstas reforzaban la madera o los remaches introducidos en la llanta y en el caso de las más grandes llevaban una tuerca, todo lo cual exigía del trabajo simultáneo de al menos dos personas. Pero si el montaje de los radios requería habilidad, la operación de hacer una calda resultaba también

sumamente delicada. Ésta consistía en añadir la cantidad de combustible necesaria en la fragua (por lo común carbón vegetal), que al principio era de fuelle y después con ventilador, hasta lograr el aumento idóneo de la temperatura prevista en el recalentado del trabajo del hierro. El fuelle debía insuflar un aire suave y se solía echar una especie de arena para que se formara una pasta con la finalidad de evitar que el fuego produjera chispas y se pudiera trabajar el hierro directamente. La descripción de Millán del laborioso proceso para la realización de una rueda de radios evidencia este esfuerzo común, que exigía sumo cuidado en el cálculo de las medidas empleadas:

...Después de verificar los diámetros con su tolerancia, Cecilio entraba en acción. Tenía que tomar medidas a las ruedas, cortar las llantas en largo, doblar en circunferencia con su tolerancia de dilatación y caldear. El punto de fusión era un momento muy delicado. La siguiente fase consistía en hacer agujeros de diez milímetros a todas las llantas con brocas fabricadas en casa, algunas de medidas especiales, que se amontonaban en orden de pequeñas a grandes. Luego se debía cubrir con un montón de leña a medida, dar fuego y cuando tomaban un color rojizo muy pálido era el momento en que las cogíamos por asalto con las varillas como pinzas. Una vez puesta la madera correspondiente, todo el mundo tenía su cometido. Se colocaba la llanta sobre la rueda, bien centrada, y seguidamente se echaba agua en abundancia con baldes. Luego al foso, cogido con una palanca como eje y dar vueltas para enfriar del todo. Para este trabajo, aparte del personal del taller, también participaban las mujeres de casa. Esta operación se realizaba en el menor tiempo posible (requería destreza y rapidez)...

Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., y entrevista realizada a Millán Irizar. ■

333







334

*Arreta handia, kontzentrazioa eskatzen zuen lan bat zen...*

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., eta Millan Irizarri egindako elkarrizketa.*

Bakoitzak zuen trebetasunaren arabera lan egiten zuen, eta horrela, familiaren barruan partekatutako esperientzia bat izan zen. Era horretan, Josek ere, Jose Lorenzoren semeak, beraiekin lan egin zuen, ofizioa *Irun-Carruajesen* ikasi ondoren. Elabrazioaren beste fase konplikatu bat egurra indartzeko zirrindolen errematxaketa zen, edo gurpil-uztaian errematxeak egitearena, gurpil handienetan azkoin bat zeramatela, horrelakoetan bi lagunek batera jardun behar izaten baitzuten, gutxienez. Baina erradioen muntaketarako trebetasun handia behar izaten bazen ere, burdina galdatzeko lana ere kontu handiz egin beharrekoa izaten zen. Sutegian beharrezko erregaia sartu behar izaten zen (gehienetan egur-ikatza), hasieran hauspoarekin eta gero haizagailuarekin egiten zena, burdinaren goritze-lanetan aurreikusitako tenperatura egokiraino igotzea lortu arte. Hauspoak aire leun bat bota behar zuen eta hondar mota bat bota ohi zen, ore moduko bat egin zedin, suak txinpartik egin ez zezan eta burdina zuzenean landu ahal izan zedin. Millanek erradiodun gurpil bat egiteko prozesu neketsu horri buruz egindako deskribapenak argi eta garbi adierazten du nolako ahalegina egiten zuten elkarrekin,

eta erabilitako neurriak kalkulatzeko orduan nolako arreta jarri beharra zegoen:

*...Diametroak beren tolerantziarekin egiaztatu ondoren, Cecilio lanean hasten zen. Gurpilei neurriak hartu behar zien, gurpil-uztaiak luzean ebaki, zirkunferentzian tolestu, beren dilatazio-tolerantziarekin, eta gero, goritu. Urtze-puntua oso une delikatua izaten zen. Hurrengo fasea, etxean egindako barautsekin gurpil-uztai guztietan hamar milimetroko zuloak egitea izaten zen; barauts batzuk neurri berezikoak ziren, eta txikienetik handienara sailkatuta antolatzen genituen. Gero, neurrian ebakitako egur pila batekin estali behar izaten zen, su eman, eta kolore gorrixka apal bat hartzen zutenean, hagaxka batzuekin heltzen genien bat-batean, pintzen modura. Egoki zen egurra jarri ondoren, denek beren lanari ekin behar zioten. Gurpil-uztaia gurpilaren gainean jartzen zen, ongi zentratua, eta jarraian, ura baldeka botatzen zen. Gero hobian sartzen zen, ardatz gisa palanka bat erabilia, eta bueltak ematen zitzaizkion erabat hozteko. Lan horretarako, tailerreko langileez gain, etxeko andreak ere parte hartzen zuten. Eragiketa hori ahalik eta denborarik laburrenean egiten zen (abildadea eta azkartasuna eskatzen zuen)...*

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., eta Millan Irizarri egindako elkarrizketa. ■*

### 3.1.3 ESPACIOS FABRILES Y SISTEMAS DE TRACCIÓN MOTRIZ

Los hermanos Cecilio y José Lorenzo, continuadores de la labor de su padre José Francisco, hacia 1912 trasladaron su actividad a Urbieta Bigarrena, sin abandonar del todo el taller de Uherkalde. El motivo fue la necesidad de espacio para acondicionar el trabajo realizado hasta entonces y la imposibilidad de instalar en él tendido eléctrico. En 1909 Cecilio y José Lorenzo, junto con su hermano Juan Cruz, adquirieron el edificio Urbieta Bigarrena<sup>148</sup>, en cuya planta baja instalaron su taller de carretería, mientras que Juan Cruz, en la primera planta, estableció los talleres de *Muebles San Antonio*, dedicado a la producción de mobiliario de calidad. Este edificio se ubicaba en la zona de Urbieta dentro del municipio y en las proximidades de la confluencia de los cauces del Eztanda y el Argisao. En dicha edificación los Irizar ya disponían de mucho más espacio y, por primera vez, de motorización eléctrica que les posibi-

litó utilizar nuevas máquinas y transmisiones con correas planas. Se trató de una innovación que les permitía ahorrar tiempo y esfuerzo en el trabajo manual, además de poder adelantar tarea en horario nocturno, gracias al suministro eléctrico.

Años después, en 1925, la empresa profundizaba su decisiva modernización al adquirir un nuevo espacio industrial, con motivo del incendio acaecido en el taller de herraduras de Azurmendi. Este empresario decidió reconstruir su empresa, pero se endeudó y resolvió vender a los Irizar el pabellón de nueva construcción y la casa adjunta de dos viviendas, denominada Berjaldegi Berri, anteriormente conocida como Eliz Etxea. El valor de la transmisión ascendió a cuarenta y siete mil pesetas. En ella pasarían a residir respectivamente las familias de los hermanos José Lorenzo y Cecilio. Según refiere Millán la gestión de la compra la efectuó Cecilio e incluía ambas edificaciones y el terreno circundante. Tal como afirma Joxe Azurmendi: *A principios de los años*

335  
Urbieta Bigarrena eta gurpilen xehetasuna  
Urbieta Bigarrena y detalle de ruedas



### 3.1.3 LANTEGIETAKO EREMUAK ETA TRAKZIO ERAGITEKO-SISTEMAK

Cecilio eta Jose Lorenzo anaiek, beren aita Jose Franciscoren lanari jarraipen emanez, 1912. urte inguruan Urbieta Bigarrenera aldatu zuten beren jarduera, Uherkaldeko tailerra guztiz abandonatu gabe. Ordu arte egiten zuten lana egokitzeke eremu baten beharra eta hariteria elektrikoa instalatzeko ezintasuna izan ziren horren arrazoiak. 1909. urtean Cecilio eta Jose Lorenzok, Juan Cruz anaiarekin batera, Urbieta Bigarrena<sup>148</sup>, izeneko eraikina erosi zuten, eta horren behe-solairuan gurdigintza-tailerra jarri zuten, eta Juan Cruzek, bestetik, *Muebles San Antonio* tailerrak jarri zituen lehen solairuan, kalitateko altzariak egiteko xedearekin. Eraikuntza hau Urbieta eremuan kokatua zegoen, udalerriaren barruan, Eztanda eta Argisao ibaien ubideek bat egiten duten tokiaren inguruan. Eraikuntza horretan Irizartarrek askoz ere espazio gehiago zuten, eta lehenengo aldiz, motorizazio elektrikoa izan zuten, makina berriak eta uhal lauko transmisioak erabiltzeko aukera eman ziena. Eskulanean denbora eta inda-

rra aurrezteko aukera ematen zien berrikuntza bat izan zen, eta horrez gain, gaueko ordutegian lanak aurreratzea ahalbidetzen zien, hornidura elektrikoari esker.

Handik urte batzuetara, 1925ean, modernizazio hori are gehiago sendotuko zuen, industria-eremu berria eskuratu zuenean, Azurmendiren errementeria-tailerrean izandako suteak behartuta. Enpresaburu honek enpresa berreraikitzea erabaki zuen, baina sekulako zorrak egin eta Irizartarrei saltzea erabaki zuen bai pabiloi eraiki berria eta bai Berjaldegi Berri izeneko bi etxebizitzako etxea ere, hari erantsia, ordu arte Eliz Etxea izenez ezaguna. Salerosketaren prezioa berrogeita zazpi mila pezeta izan zen. Jose Lorenzo eta Cecilio anaien familiak bertara etorriko ziren bizitzera. Millanek aipatutakoaren arabera, erosketa horren izapideak Ceciliok egin zituen eta horien barruan bi eraikin horiek eta jabegoaren inguruko lurrak ere sartzen ziren. Joxe Azurmendik dioen moduan: *Hogeiko hamarraldiaren hasieran fabrika eta etxea erre zitzaizkigun (...). Zubiraino, Beasain aldera abiatuta, dena gurea zen. Aitak dirua behar zuen eta aurrealde hori guztia saldu behar izan*

336  
Berjaldegi Berri etxea eta pabilioia  
Casa Berjaldegi Berri y pabellón



*veinte se nos quemaron la fábrica y la casa (...). Hasta el puente, saliendo hacia Beasain todo era nuestro. El padre necesitaba dinero y tuvo que vender toda esa delantera que compraron los Irizar y sus ampliaciones fueron ahí, poco a poco...* En 1926, a los ochenta y siete años, falleció José Francisco Irizar, la familia perdió a su miembro de más edad y pionero de la empresa.

El pabellón disponía de un espacio de 288,50 m<sup>2</sup> <sup>149</sup>, donde, como observa Millán Irizar, se pudieron organizar debidamente, *colocando las máquinas en puntos adecuados con menor tiempo muerto para aumentar la producción*<sup>150</sup>. Además construyeron fuera del edificio dos anexos con tejavana, uno para almacén de materiales varios y el otro destinado a la sierra cinta de carro sobre ralles, para serrar grandes troncos. Lo cierto es que la razón de su empleo se justificaba al ser un servicio todavía demandado por los caseríos de la zona, a quienes atendían diariamente, según la cantidad requerida. Esto supuso que tuvieran que rehacer el machón de la sierra cinta. No fue una tarea fácil, puesto que requirió el consiguiente derribo de una parte de la estructura de sustentación de cemento.

No obstante, durante la década de los años veinte, la electrificación fue gradual en algunas tareas mecánicas, en las que todavía primaba el sentido práctico y la experiencia de Cecilio y José Lorenzo. En el taladra-

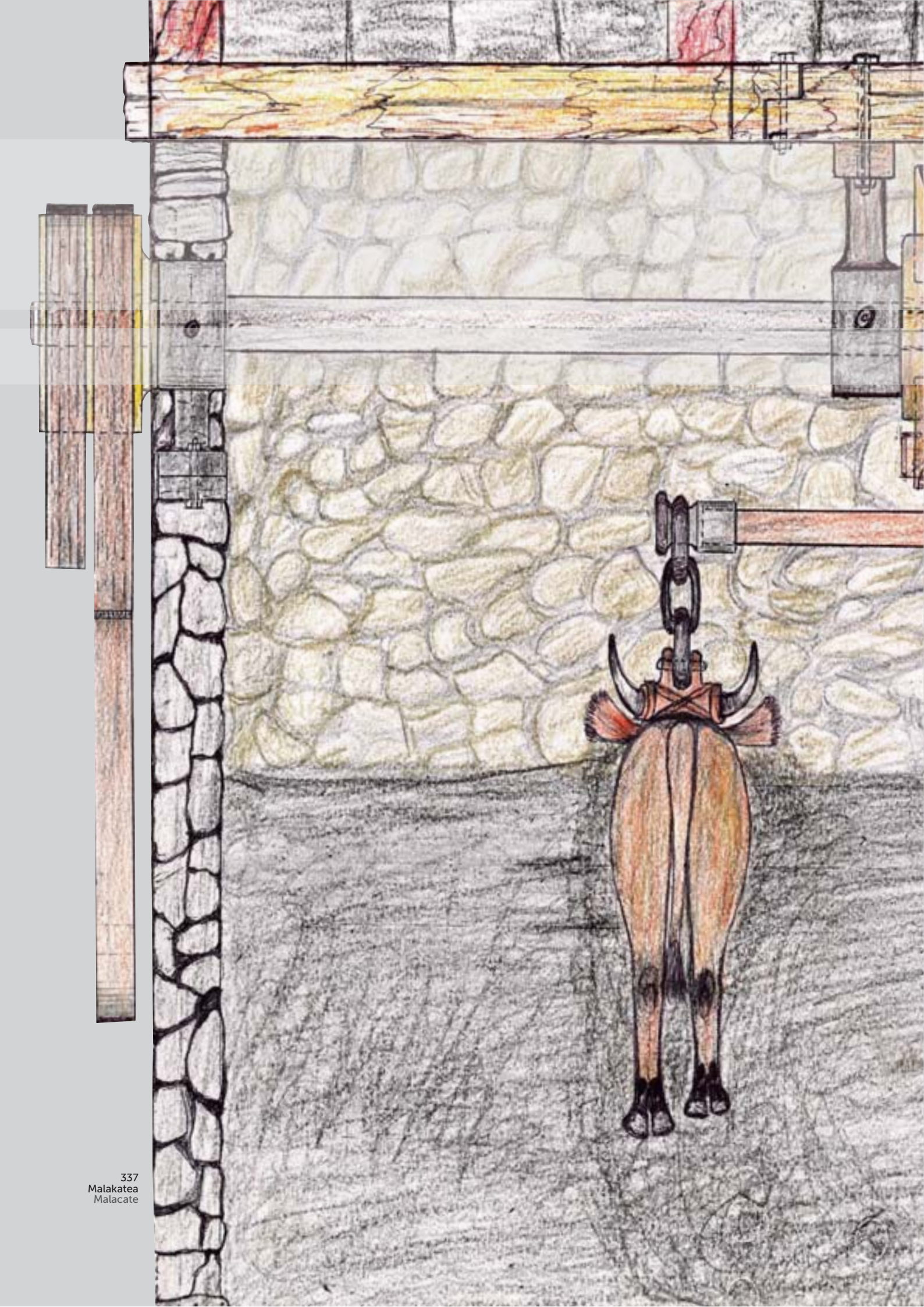
do se aplicaba una máquina manual, que tenía un volante de inercia, al que se le podía dar una determinada velocidad y con otro volante se acercaba la broca a la pieza. Según Millán, solo con quitar una pieza cambiabas de engrane a una velocidad menor. *Era bastante completo, pero era manual. Dentro llevaba un engrane para que el volante pudiera transmitir las vueltas a otros dos engranes, que eran los que hacían mover la broca. Cuando pusieron motores eléctricos se le quitó esa manilla y se le acopló una polea.* En aquellas fechas los taladros ya eran unas máquinas plenamente evolucionadas. El desarrollo de los primeros modelos de columna fue notable desde mediados del siglo XIX y la posterior introducción de los más grandes radiales, con velocidades de giro y avance manual o mecánico<sup>151</sup>. En el taller las dobladoras, grande y pequeña, se mantuvieron como un instrumento básico al permitir curvar las llantas de las ruedas de mayor y menor tamaño respectivamente. Este tipo de máquina, a diferencia de otras, nunca llegó a ser electrificada y es que, como observa Millán, *había cosas que no tenían tanta importancia... saber bien el oficio y experiencia.* Por su parte, la fresadora era eléctrica y su función era destalonar y labrar la madera o alisar el extremo curvo de las llantas. En estos años, con el uso de un único motor mediante polea, se podía simultanear el movimiento de la fresadora y el esmeril en el trabajo de corte a medida y alineado. ■

zuen. *Irizarrek erosi zuten, eta hor-  
tik aurrera pixkanaka-pixkanaka gero  
eta handiagoak egin ziren...* 1926.  
urtean, laurogeita zazpi urte zituela,  
Jose Francisco Irizar hil zen, familiak  
bere kiderik zaharrena eta enpresaren  
aitzindaria galdu zuen.

Pabiloi horrek 288,50 m<sup>2</sup>-ko  
eremu bat zuen<sup>149</sup>, eta bertan, Millan  
Irizarrek adierazi digun moduan, be-  
har bezala antolatua ahal izan ziren,  
*makinak toki egokian jarri, ahalik  
eta denbora gutxienez galtzeko eta  
ekoizpena ahalik eta handiena izate-  
ko*<sup>150</sup>. Gainera, eraikinaren kanpoal-  
dean bi eranskin eraiki zituzten tei-  
lapearekin, bat materialen biltegiarako  
eta bestea errailen gaineko gurdi bat  
zuen zinta-zerrarentzat, enbor han-  
diak zerratu ahal izateko. Inguruko  
baserriek oraindik ere eskatutako  
zerbitzua izateagatik justifikatzen  
zen zinta-zerra erabiltzea, eta eska-  
tutako kopuruaren arabera egunero  
erantzuten ahalegintzen ziren. Ho-  
rren ondorioz, zinta-zerraren ostikoa  
berregin behar izan zuten. Ez zen  
eginkizun erraza izan, porlanezko  
sostengu-egituraren zati bat lurrera  
bota behar izan zutelako.

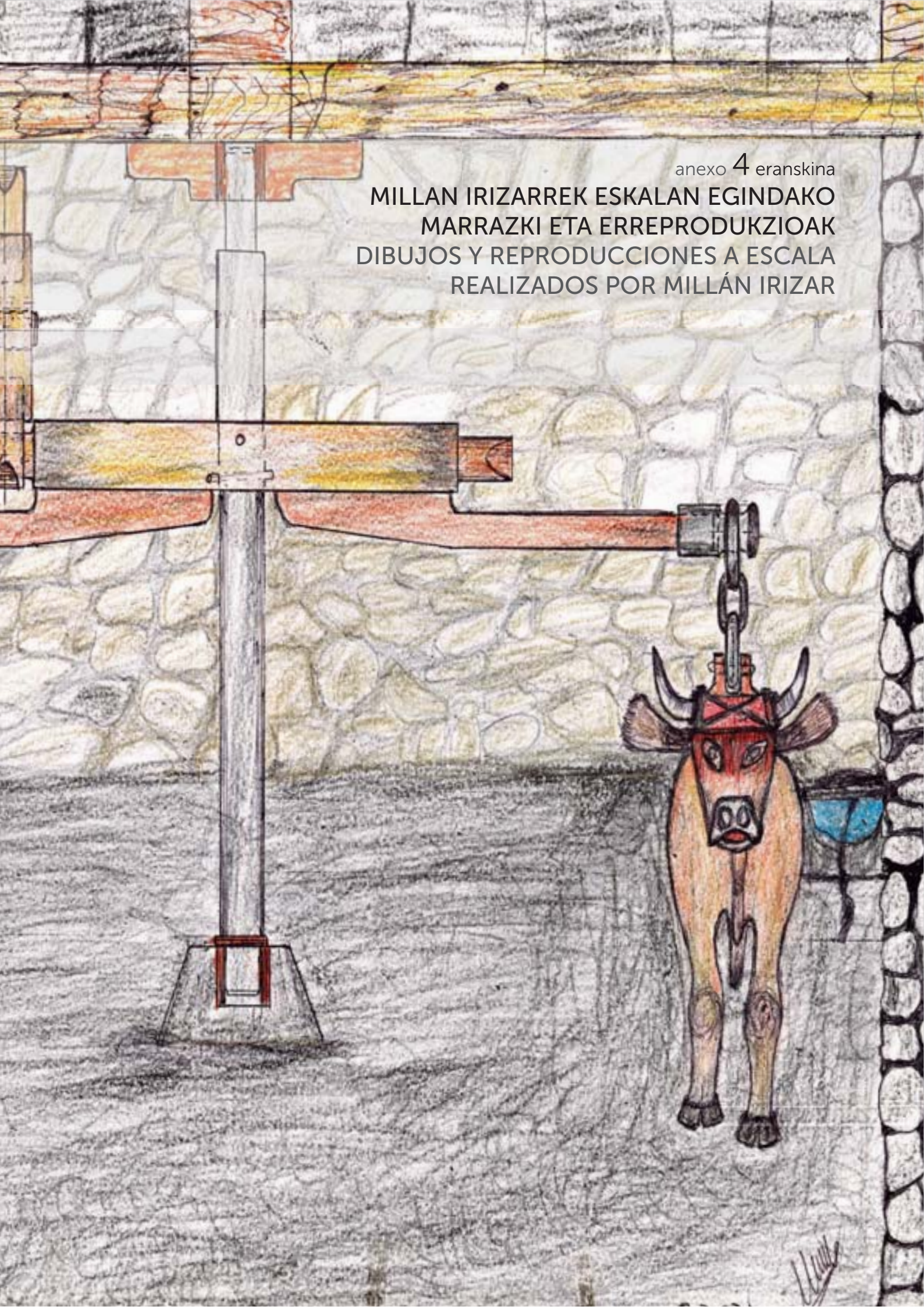
Nolanahi ere, hogeiko hama-  
rraldian, elektrizitatea sartzeko lanak  
pixkanaka egin ziren, eta eginkizun  
mekaniko batzuetan, oraindik ere,  
Cecilio eta Jose Lorezoren espe-  
rientzia eta sena nagusi ziren. Zu-  
laketan eskuzko makina bat era-  
biltzen zen: inertziazko bolante bat  
zuen, eta horri abiadura jakin bat

ematen zitzaion, eta beste batekin  
barautsa piezara hurbiltzen zen. Mi-  
llanen arabera, pieza bat kentze  
hutsarekin *abiadura txikiagoko en-  
granea aldatzen zenuen. Nahiko  
osatua zen, baina eskuzkoa zen.  
Barruan engrane bat zuen, bolan-  
teak bueltak transmititu zitzaion bi  
engrane horietara, horiek mugia-  
razten baitzuten barautsa. Motor  
elektrikoak jarri zituztenean, esku-  
ki hori kendu egin zitzaion eta polea  
bat erantsi zitzaion. Data haietan zu-  
latzeko makinak oso garatuak zeu-  
den. Zutabeko lehenengo modeloak  
XIX. mendearen erdialdetik aurrera  
hasi ziren garatzen nabarmenki, eta  
gerora etorriko ziren zulatze-  
ko makina erradial handiak, jiratzeko hainbat  
abiadura eta eskuzko nahiz mekanika  
bidezko mugitze-sistemak zituzte-  
nak<sup>151</sup>. Tailerrean tolesgailu handia  
eta txikia oinarritzko tresna gisa man-  
tendu ziren, tamaina handiagoko eta  
txikiagoko gurpilen uztaiak tolesteko  
aukera ematen zutelako. Makina mota  
hau, bertan erabiltzen ziren beste bat-  
zuk ez bezala, ez zen sekula elektri-  
fikatu, izan ere, Millanek adierazi digun  
moduan, *bazeuden horrenbesteko  
garrantzirik ez zuten gauza batzuk...  
ofizioa ongi jakitea eta esperientzia.*  
Bestetik, fresatzeko makina elektrikoa  
zen eta horren xedea egurra jatea  
eta hagunen ertz biribila lantzea edo  
leuntzea izaten zen.. Urte horietan,  
polea bidezko motor bakarra erabiliz,  
fresatzeko makinaren eta esmerilaren  
lanak tartekatu egin zitezkeen, neu-  
rrira egindako mozte eta lerrokatze  
lanetan. ■*

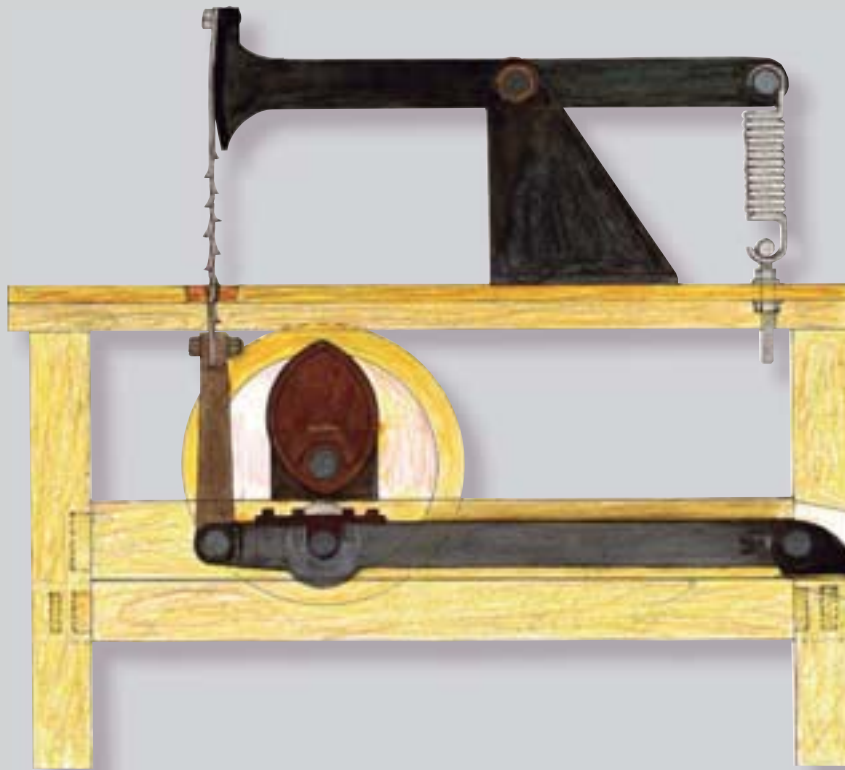


anexo 4 eranskina

MILLAN IRIZARREK ESKALAN EGINDAKO  
MARRAZKI ETA ERREPRODUKZIOAK  
DIBUJOS Y REPRODUCCIONES A ESCALA  
REALIZADOS POR MILLÁN IRIZAR



*M. Irizar*

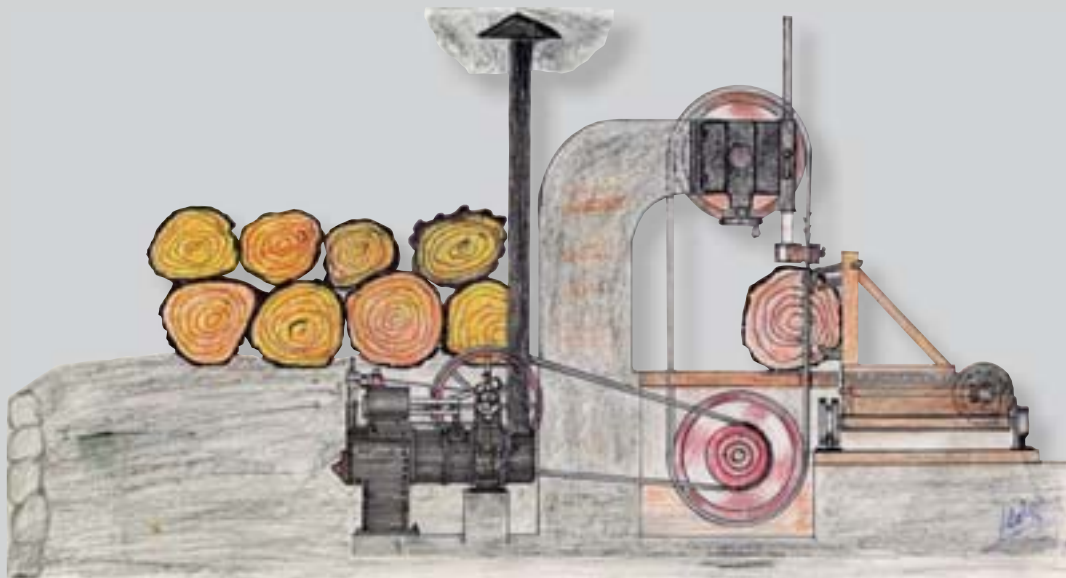


338

En este dibujo aparece reproducida una sierra movida por el malakate. La transmisión motriz con fuerza animal se distribuía mediante el juego de engranajes hasta las bielas que hacían mover la máquina.

338

Malakateak mugiarazitako zerra bat ageri da irudikatutik marrazki honetan. Animalien indarrak mugitutako transmisio eragilea engranaje-jokoaren bitartez banatzen zen makina mugiarazten zuen bieletaraino.



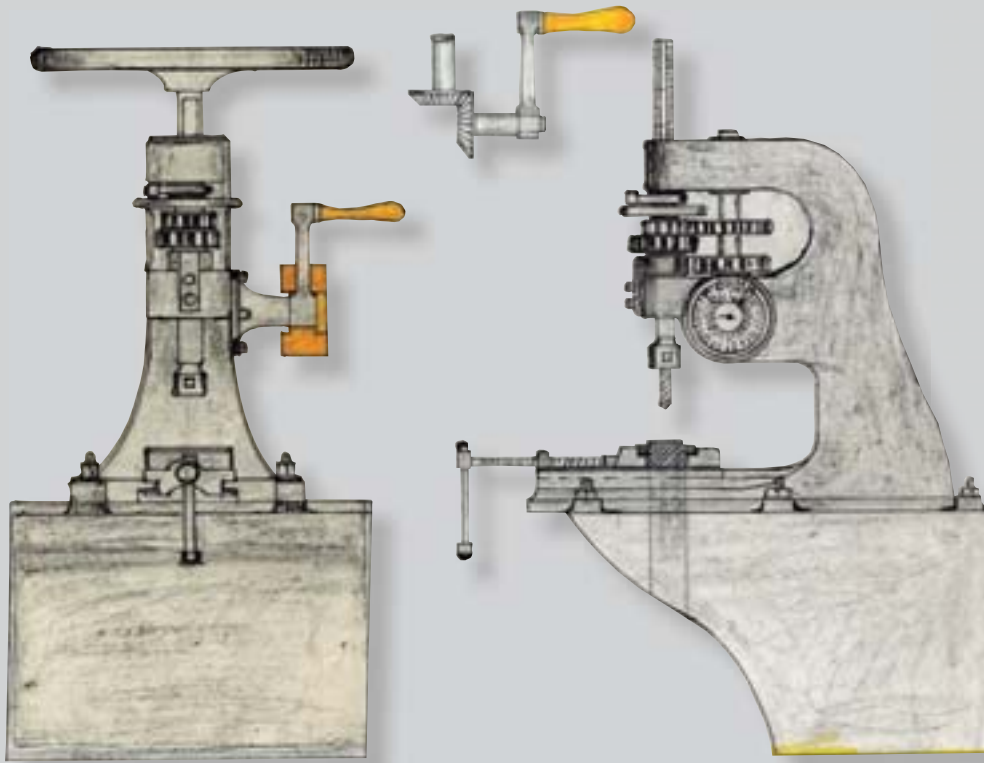
339

Sierra con maquinaria a vapor, apta para serrar troncos de grandes dimensiones. Tal como se puede ver la transmisión de la fuerza motriz se hacía mediante cintas sin fin, que movían dos volantes en posición inferior y superior. El tronco era alineado y convenientemente cortado a medida mediante la sierra en posición vertical

339

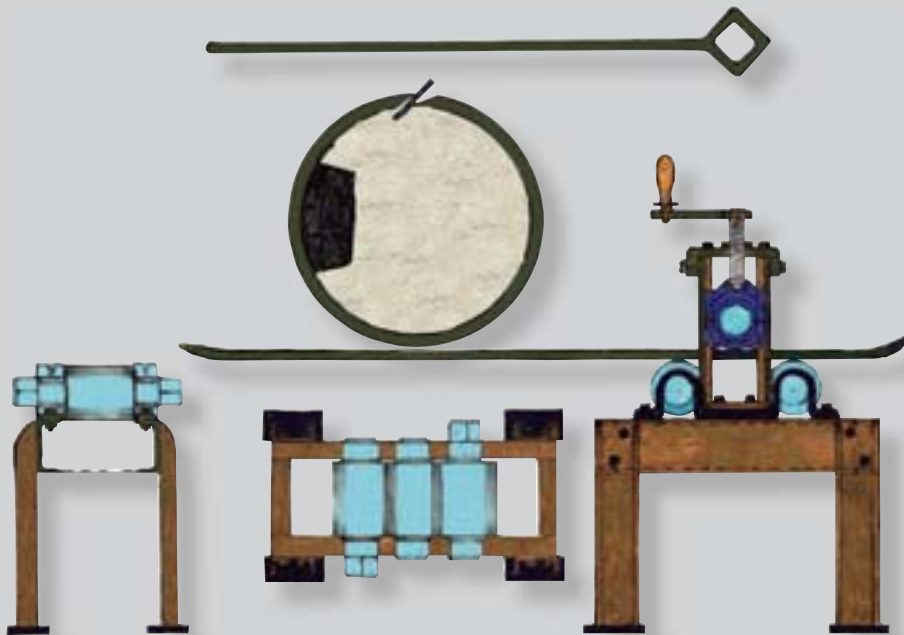
Lurrun-makinaz dabilen zerra bat dugu, neurri handiko enborrak zerratzeko balio duena. Ikus daitekeen moduan indar eragilearen transmisioa amaierarik gabeko uhalen bidez egiten zen, beheko eta goiko posizioan zeuden bi bolante mugitzen zituztela. Enborra lerrokatu eta neurri egokian ebakitzen zen posizio bertikaleko zerraren bitartez





340  
Se puede observar el dibujo de un taladro en columna de avance manual. Mediante un juego de engranes se transmitía la fuerza con velocidad de giro fijo a partir de una manivela hasta la broca

340  
Eskuz erabiltzeko zutabedun zulagailua ikus daiteke marrazkian. Engranaje batzuei esker, biradera bati tira egin eta biraketa abiadura finkoz egiten zen indarra barautsean



341  
Aparece reproducida en planta y alzado una sencilla máquina dobladora manual para curvar las llantas de las ruedas para carros. Su funcionamiento residía en la simple presión de la pieza lisa hasta obtener la forma. Para ello se accionaba la manivela superior

341  
Esku-tolesgailu erabilerraz baten oinplanoa eta aurretiko bista. Gurdietako gurpil-uztaiak biribiltzeko erabiltzen zen. Funzionamendu erraza zuen; pieza lau zanpatu besterik ez zen egin behar, nahi bezalako itxura eman arte. Horretarako, goiko biraderari eragin behar zitzaion

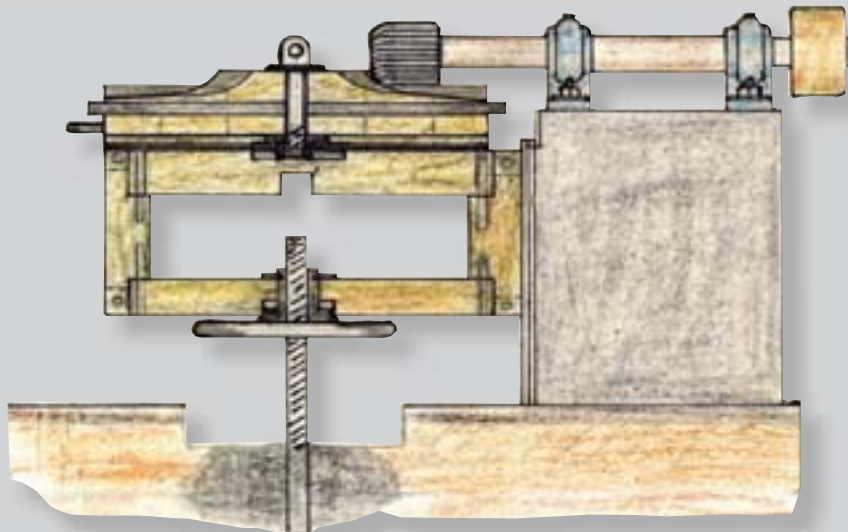


342

Máquina con esmeril por acción de polea situada en dos ejes centrales. En uno actúa la polea y el otro queda sin accionamiento o *loco*. El esmeril se sitúa en los extremos y su función era pulir o esmerilar

342

Esmeril-harria duen makina, bi ardatz nagusiren artean dagoen polea baten eraginez ibiltzen dena. Ardatz horietako batean polea ari da lanean, eta bestea, berriz, eraginik gabe edo *loka* gelditzen da. Bi aldetan esmerila zeraman eta piezak leundu edo esmerilatzeko erabiltzen zen

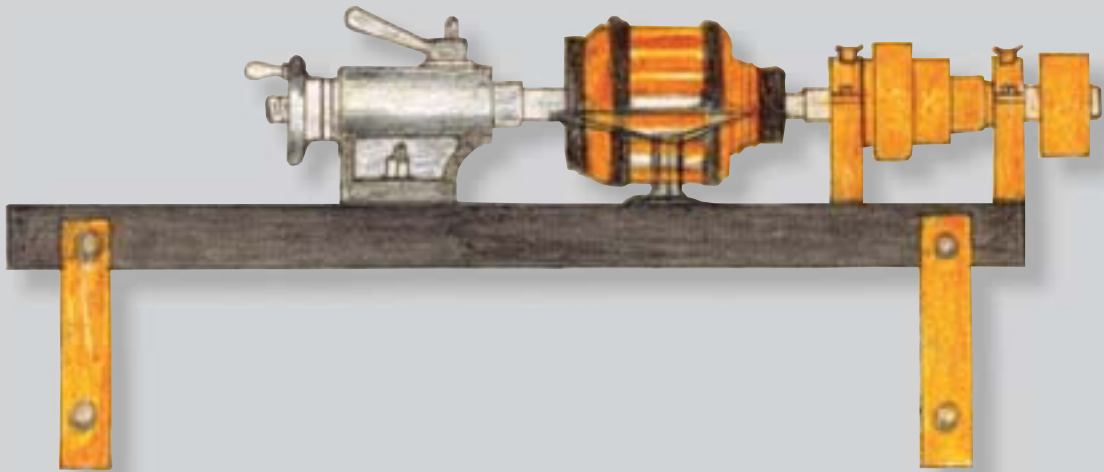


343

Se trata de una antigua fresadora por accionado de poleas en su extremo derecho. En este caso, tal como se ve de lado en la imagen, su función era destalonar la madera y labrar o alisar el extremo curvo de las llantas. Para ello contaba con una fresa que mediante rotación realizaba el corte sirviéndose de aristas o láminas. Por debajo hay una manivela que permitía situar en altura el objeto a trabajar

343

Aspaldiko fresatzeko makina zaharra, eskuinaldean zituen polea batzuen eraginez ibiltzen zena. Kasu honetan, irudian albo batetik ikus daitekeenez, makina horren eginkizuna zuen gurpila erditik ertzeraino jatea eta gurpil-uztaien mutur biribildua lantzea edo leuntzea zen. Horretarako, jirabiraka zebilen fresa baten bidez egiten zen ebaketa, sorbatz edo laminez baliaturik. Behean bazuen biradera bat, landu beharreko gauzak altuera egokian jartzeko

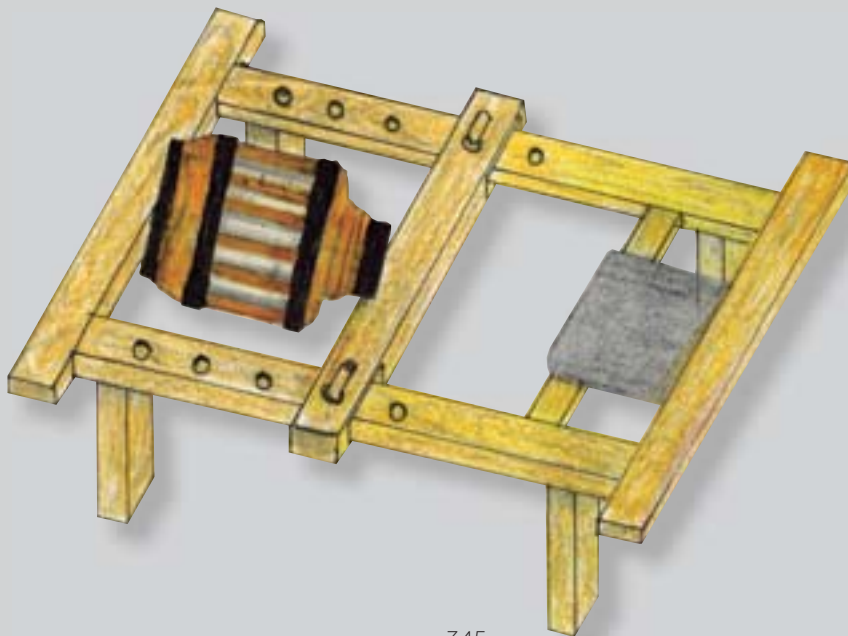


344

En la presente imagen se puede observar la acción de un torno en el trabajo de devanado de un buje situado en el centro. Su funcionamiento es simple, ya que se trata de un modelo sencillo y antiguo. De izquierda a derecha se observa una pieza para ajustaje, que consta de una manivela para presionar y otra superior para disponer el nivel, mientras que en su extremo aparece un eje de sujeción, en medio aparece el buje y a su derecha está la parte motriz del motor. Dotado de un eje de fuerza que gira por la acción de la polea situada en el extremo derecho y cuyo impulso queda regulado por tres velocidades de mayor a menor

344

Irudi honetan ikusten dugu tornu bat lanean, erdialdean jarrita daukan abatza harilkatzen. Erabilera erraza du, aspaldiko modelo simple horietakoa baita. Ezkerretik eskuinetara begiratuta doikuntza egiteko pieza bat ikusten dugu, eta horretan bada biradera bat presioa egiteko eta beste bat goian nibela jartzeko; alde batean euste-ardatza du, erdian abatza du eta honen eskuinaldean motorraren alde eragilea dago. Indarra eragiteko ardatz bat dauka bertan, eskuinaldeko polearen eraginez jira-biraka dabilena; polea horren indarra gehienetik gutxienera neurtzeko hiru abiadura ditu



345

En esta imagen se puede observar el proceso de montaje de un buje. Para ello el trabajo debía realizarse en un burro que era un armazón de madera compuesto de unos brazos, generalmente de dos y, en este caso, de varios travesaños. Los radios, en número de diez a catorce, se ensamblaban sobre el buje debidamente torneado, que constaba de una pieza cilíndrica de hierro para disminuir el rozamiento de los ejes

345

Irudi honetan abatza muntatzeko prozesua ikus daiteke. Lan hori astoan egin behar izaten zen; astoa zen egurrezko armazoi bat, normalean bi beso izaten zituena, eta kasu honetan, gainera, zeharraga batzuk ere bazituen. Erradioak, hamarretik hamalaura bitartean, behar bezala torneaturiko abatzean mihizatzen ziren, eta abatz horrek burdinazko pieza zilindriko bat zuen ardatzen marruskadura gutxitzeko



346  
Narria, carro sin ruedas, con un aspecto semejante a un trineo y que era apta para los trabajos de campo y carga

346  
Lera, gurpilik gabeko gurdia, trineo baten antzekoa; mendian eta zama-lanetarako erabiltzen zen



347  
Arado

347  
Goldea



348 - 349

Los carros largos pueden ser en dos versiones: abiertos o cerrados/con cartolas. Los abiertos se utilizaban para transporte de hierba destinada a comida del ganado, fardos de paja, leña, etcétera; los cerrados/con cartolas para transporte de grano de maíz, trigo, o similares

348 - 349

Gurdi luzeak bi eratakoak izan daitezke: irekiak edo itxiak/kartoladunak. Irekiak, ganadu-jatenentzako belarra, lasto fardoak, sutarako egurra, eta abar garraiatzeko erabiltzen ziren; itxiak edo kartoladunak, aldiz, artoa, garia alean edo antzekoak garraiatzeko



350

El carro corto se utilizaba para el transporte de elementos pesados (ciemo al campo de labranza, de piedras, arena, etcétera)

350

Gurdi motza pisu handiko garraioetarako erabiltzen zen (sorora simaurra edo harriak, harea eta abar)



351

Este otro carro corto se utilizaba para transportar árboles. Una manera de transporte de troncos en el trabajo rural era mediante el arrastre con bueyes, ya que era inviable adaptar un chasis de carro lo suficientemente largo en longitud como base de apoyo. La plataforma, en donde iban los ganchos de sujeción, permitía el giro adecuado

351

Beste gurdi motz hau, zuhaitzak garraiatzeko erabiltzen zen. Baserriko lanean enborrak garraiatzeko modu bat idien bidez arrastan eramatea izaten zen, ezinezkoa baitzen gurdi baten txasia enborrak eraman ahal izateko behar hainbat luzatzea. Enborrei eusteko gakoak zihoazen plataforma horri esker biraketa egokiak egin zitezkeen



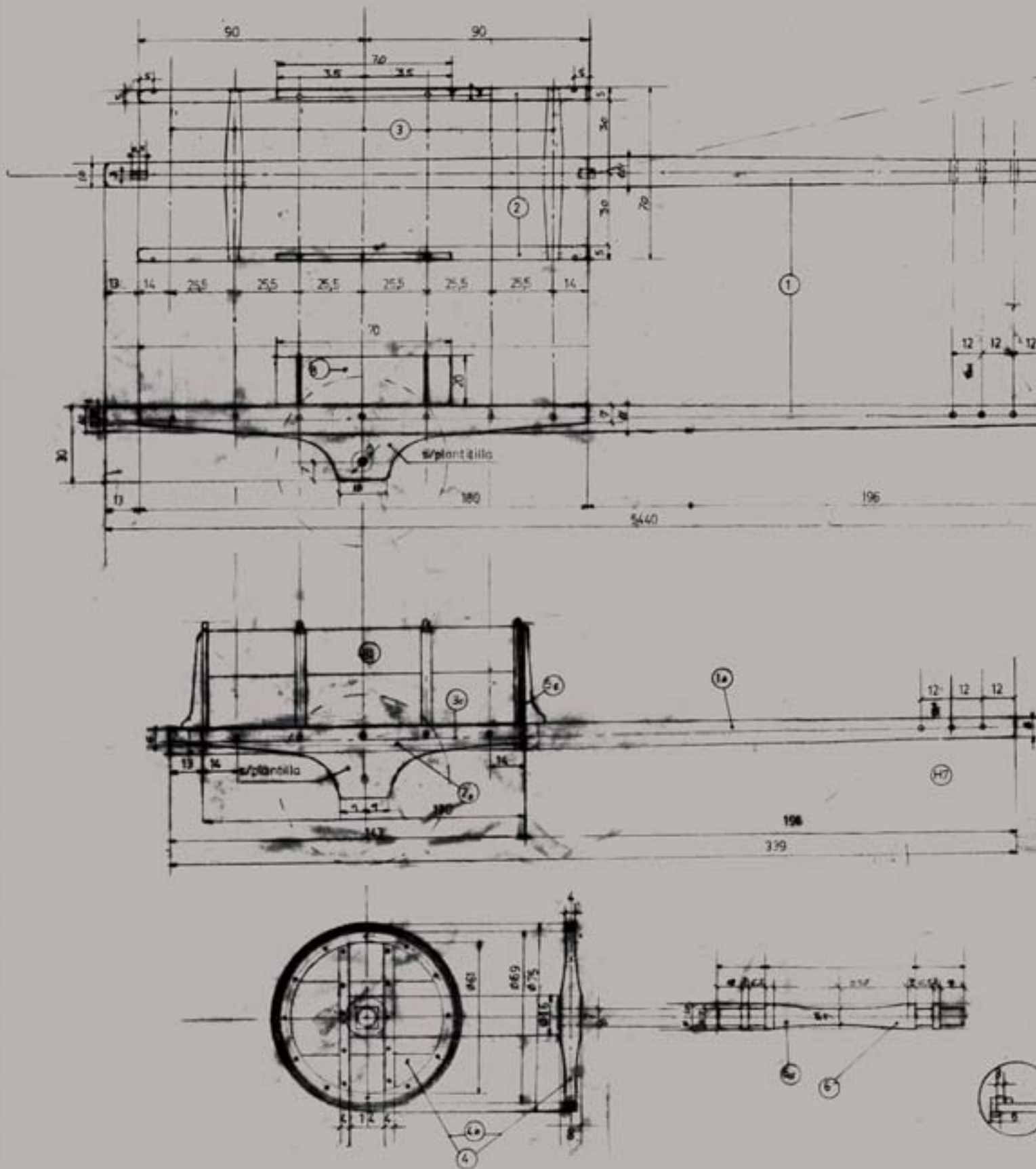
352  
Carro transformado en apisonadora, mediante el empleo de un rodillo con sobrecarga añadida

352  
Alperra, zapalgailu gisa eraldatutako gurdia, gainkarga gehitu zaion arrabola erabiliz

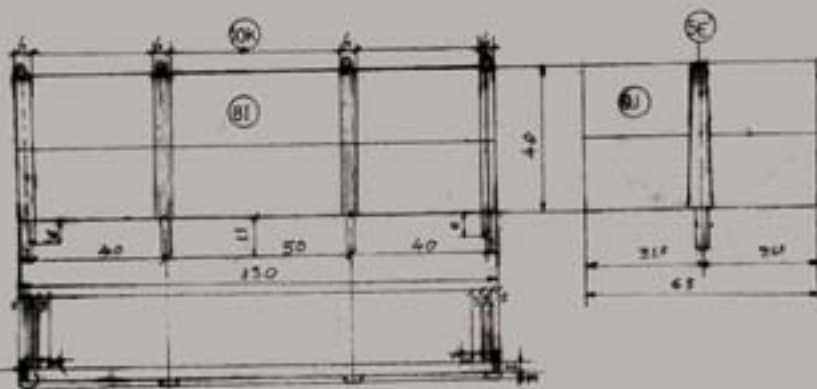
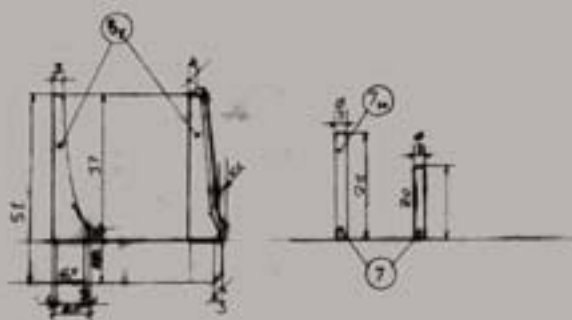
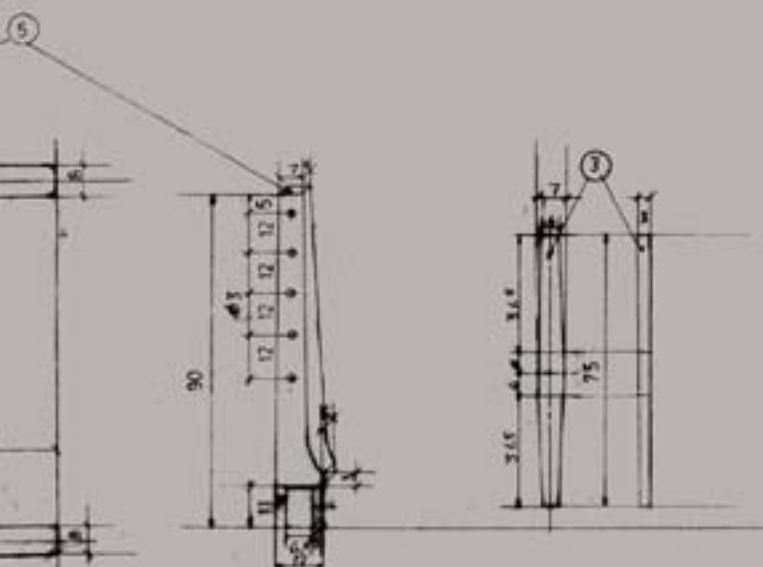


353  
Aguzadera, piedra rotativa de afilar

353  
Geztera







### GURDI EGILEAK

IRIZAR ANAIAK  
JOELONTSO/ZIZILO  
ORMAIZTEGI (1889)  
Zuen lehen *M. Irujo*

NO	R	GURDI LUZEA	GURDI MOTZA
1	1	PERTIKA LUZEA	P/PERTIKA MOTZA
2	2	ALDAMENAK	W/ALDAMENAK
3	7	ZEARRETA	W/SR ZEARRETA
4	2	KURPIL-BERE ZURE-TA UZTAT	D/DENA BERDIN
5	2	EZPATA	E/EZPATA MOTZ
6	1	ARDATZA	G/ARDATZA
7	2	ZIRI LUZE/4AKOBE	H/LUZE
8	2	KURPIL BABES	I/GARRAIO DENETIK
9	2		J/ " AURRE-TA ATZE
10	8		K/EZPATA

## 3.2 CARROCERÍAS IRIZAR HERMANOS Y LA MODERNIZACIÓN DE LA EMPRESA EN LOS AÑOS DE ENTREGUERRAS (1920-1936)

### 3.2.1 LA FULGURANTE EXPANSIÓN DE LOS VEHÍCULOS PESADOS A MOTOR Y EL DESARROLLO DEL AUTOBÚS

Los hermanos José Lorenzo y Cecilio Irizar habían desarrollado su labor profesional de carácter artesanal en el ámbito de la construcción de los tradicionales carros. Pero durante la década de los años veinte se gestaba la paulatina sustitución de la tracción animal por el decisivo desarrollo de los vehículos a motor. Su presencia, aunque todavía escasa, era cada vez más patente desde principios del siglo XX, tanto en coches para desplazamientos particulares como en el ámbito de los transportes colectivos de viajeros y mercancías. La implantación definitiva de estos últimos dependía lógicamente de los costes derivados del volumen de negocio de la empresa transportista. La tracción animal obtenía ventaja en cuanto a gastos por kilogramo de carga, pero un carruaje de caballos prolongaba su coste fuera del servicio. Por tanto, el mundo de las pequeñas empresas de carrocerías iba a adaptarse progresivamente a esta realidad y debía dar cabida a la transformación de automóviles a satisfacción de sus clientes. En unos casos supuso el nacimiento de negocios surgidos con el avance de la mecánica. En otros, se trató de una forzada convivencia con las realizaciones tradicionales, derivadas del mantenimiento de la tracción animal en los ámbitos rurales. Los hermanos Irizar, condicionados por los nuevos tiempos, tal como se verá más adelante, no iban a tardar en volcar su esfuerzo y experiencia en los primeros encargos de carrozado de chasis motorizados.

Para comprender mejor el impacto social y económico que tuvo el automóvil conviene detenerse pre-

viamente en el reto de su rápido desarrollo tecnológico, gracias al notable avance de la ingeniería y de la ciencia durante la II Revolución Industrial. A finales del siglo XIX surgieron los primeros vehículos a propulsión eléctrica, limpia, cómoda y simple, pero también cara, lenta y de escasa autonomía, por lo que se impusieron los de motor de explosión a gasolina. Su ventaja también era manifiesta con respecto a los de vapor, al ser aquéllos más ligeros, potentes, fáciles de arrancar y gozar de mayor autonomía<sup>152</sup>. Asimismo, surgió una amplia serie de fabricantes, muchos de los cuales pasarían a ser un referente obligado del mundo del automóvil en las décadas siguientes.

El desarrollo carrocerero no tardó en dar una amplia relevancia al montaje de los primeros autobuses y a la adaptación de camiones sobre los chasis motorizados proporcionados por las respectivas marcas. Lo cierto es que hasta 1914 no sólo se observa un avance importante en los pequeños modelos utilitarios o coches, sino también en los vehículos pesados, aumentando su tonelaje. Los carrozados incluían una amplia diversidad de tipos de vehículos, entre los que destacarían los primitivos autobuses. Igualmente la evolución de la parte mecánica fue muy notable. La potencia del motor se transmitía a una caja de cambios sin sincronizar, que iba dirigida mediante un árbol de transmisión a las ruedas traseras. El puente trasero podía ir dotado de una corona, piñón de ataque y engranajes cónicos, acoplándose un sistema de cadenas para la tracción de las ruedas, si bien *Renault* recurría a un simple palier rígido para ambas. No obstante, los motores fueron experimentando una sustancial mejora al pasar de los sencillos dos cilindros a los cuatro cilindros, con caja de tres o cuatro marchas. Las ruedas todavía

## 3.2 CARROCERÍAS IRIZAR HERMANOS ETA GERRA ARTEKO URTEETAN (1920-1936) ENPRESAK BIZI IZANDAKO MODERNIZAZIOA

### 3.2.1 MOTORDUN IBILGAILU ASTUNEN ZABALKUNDE AZKARRA ETA AUTOBUSAREN GARAPENA

Jose Lorenzo eta Cecilio Irizar anaiak artisautza arloko beren lan profesionala tradiziozko gurdien eraikuntzaren alorrean egin zuten. Baina hogeiko hamarraldian, animalien indarraren ordez pixkanaka motordun ibilgailuen garapena zetorrela ikus zitekeen. Horrelakoen presentzia, nahiz oraindik ere oso urria izan, gero eta nabarmenagoa egingo da XX. mendearen hasieratik, bai joan-etorri partikularretarako autoetan eta bai bidaiari eta salgaien garraio kolektiboetan ere. Jakina, garraio-enpresaren negozio-bolumenak berekin zekartzan kostuen mende zegoen azken horiek behin betiko ezartzea. Animalien indarra onuragarriagoa gertatzen zen zamaren kilogramo bakoitzak zituen gas-

tuei dagokienez, baina zalgurdi batek bazeuzkan gastu batzuk zerbitzutik kanpo ere. Horrenbestez, karrozeria-enpresa txikien mundu hori errealitate honetara egokitzen joango zen pixkanaka, eta bezeroen gustuen arabera automobilak eraldatzeko aukera ere eskaini beharko zuen. Kasu batzuetan, mekanikaren aurrerapenarekin sortutako negozioak ugaritzea ekarri zuen. Beste batzuetan, tradiziozko lanekin batera bizi beharra ekarri zuen, baserri inguruetan animalien indarrari eutsi egiten zitzaielako oraindik. Irizar anaiak, garai berriek baldintzaturik, aurrerago ikusiko den moduan, ez zuten asko itxoin beren ahaleginak eta beren esperientzia motordun txasien lehenengo karrozeria-lanetara bideratzeko.

Automobilak gizartean eta ekonomian izan zuten eragina hobeto ulertzeko, komeni da, aldezturik, II. Industria Iraultzan ingeniariak

355  
La Hispano-Suizako katalogoa, 1910  
Catálogo de La Hispano-Suiza, 1910

**CAMIONES**

**N**uestro objeto ya anteriormente de que el transporte de mercancías por medio del automóvil lleva ya el primer ventajas sobre la tracción animal; el aumento del número de viajes por efecto de la mayor velocidad; la expresiva de personas y de las mudanzas con sus condiciones antihigiénicas, que hacen a veces necesario en instalaciones en lugares apartados del centro de trabajo; la reducción del terreno ya usado; la facilidad de hacer expediciones mayores de una sola vez, salidas a la venta desde luego, por cuya razón y por diferentes razones nos permitimos a ofrecer presupuestos calculados para los explotadores que se proyectan.

**CARACTERÍSTICAS Y PRECIOS**

FLORJA EN CARMIÓN	10-12	12-14
Cilindros	4	4
Economía	400	400
Cilindros	3 1/2	4 1/2
Peso (sin batería de acumuladores)	1000 y 1100	1100 y 1200
Longitud (sin batería de acumuladores)	3 1/2 m. 1100	3 1/2 m. 1200
Longitud (con batería de acumuladores)	3 1/2 m. 1100	3 1/2 m. 1200
Peso (con batería de acumuladores)	1200 y 1300	1300 y 1400
Carga útil	2000	2500
Peso (con batería de acumuladores)	1400 y 1500	1500 y 1600
Cilindros (con batería de acumuladores)	4 1/2	5 1/2
Velocidad por hora	10-12 km.	12-14 km.
Radio de acción	1000	1200
Tiempo de construcción	por pedidos	por pedidos

rodaban sobre sus robustas llantas al carecer de neumáticos, aunque en el conjunto de su diseño los vehículos comerciales y de transporte de viajeros habían abandonado la primitiva estética del carruaje por la evolución de la tracción mecánica<sup>153</sup>.

La I Guerra Mundial supuso un avance cualitativo en el desarrollo de este tipo de vehículos, debido a su aplicación militar. Habían ganado en peso y volumen, además de la consiguiente mejora técnica, aunque todavía era dominante el uso de las transmisiones por cadenas al eje trasero. Igualmente supuso la confirmación de las marcas más emblemáticas que identificaban a camiones y autobuses, si bien algunas de ellas destacaban en mayor medida en la fabricación de coches<sup>154</sup>. Desde inicios de la década de los años veinte se asienta la definitiva normalización de los modelos de chasis y la producción en serie bajo el liderazgo norteamericano<sup>155</sup>. La mejora de los materiales empleados y el desarrollo de la ingeniería técnica fueron aspectos relevantes en el periodo de entreguerras. El árbol de transmisión ya llevaba el novedoso sistema *cardán* y se introdujo definitivamente en el eje trasero el engranaje diferencial que enlazaba un piñón de ataque con una corona y dos piñones satélites. El diferencial permitía que cada una de las velocidades simultáneas de los tres engranes móviles fuera proporcional a la suma o la resta de las otras dos, lo que permitía la

marcha independiente y proporcional de las ruedas traseras en las curvas<sup>156</sup>. Hay que tener en cuenta que tan sólo podía prescindirse del árbol de transmisión en el caso de los motores de montaje trasero, que era más bien marginal antes de la II Guerra Mundial, debido a su excesivo peso por detrás. La otra forma era mediante un motor y tracción delanteros, pero que no fue desarrollado hasta 1934 por *Citroën*<sup>157</sup>.

Por su parte, también cabe destacar la introducción y variedad de los neumáticos, sustituyendo a las anticuadas ruedas macizas, o el añadido de un segundo eje trasero en los vehículos pesados. Dentro de este proceso fue muy importante el desarrollo de la electricidad del automóvil, la mejora en las transmisiones de cambios en las velocidades más altas y en los frenos, mediante la extensión de los sistemas hidráulicos. Surgen las suspensiones de muelles helicoidales e incluso las primeras ruedas independientes. Finalmente, en las carrocerías fue notoria la gran reducción del uso de la madera y el empleo de chasis con estructura de acero prensado<sup>158</sup>.

El diseño también comenzó a tenerse en cuenta, caso de la mejora de las cabinas de los camiones, que pasaban a estar cerradas y acristaladas, o la tímida evolución hacia la posición adelantada del conductor desde comienzos de los años treinta. Pero este último aspecto todavía era una innovación acotada a algunas marcas, fundamentalmente a las británicas. En los autobuses el salto llegó a ser espectacular a partir de los años veinte, por la diversificación de los modelos y las dimensiones alcanzadas en algunos de ellos. A partir de la siguiente década, este vehículo de pasajeros llegó a añadir, incluso, la espectacularidad de algunos desarrollos de carrocerías de carácter aerodinámico. No tardó en destacar el estilo *streamline* de origen norteamericano, extendido también a algunos revolucionarios carrozados de coches y al carenado de locomotoras de vapor y automotrices<sup>159</sup>. En este mismo sentido, las realizaciones más

356  
40/50 ZPko Hispano-Suiza kamioia, 1915  
Camión Hispano-Suiza de 40/50 CV, 1915



eta zientziak egin zuten aurrerapen nabarmenari esker horren garapen teknologiko azkarra aztertzea. XIX. mendearen amaieran propulzio elektrikozko lehenengo ibilgailuak sortu ziren; energia garbia, eroso eta sinplea zuten, baina aldi berean, garestia, motela eta autonomia gutxiokoa, eta horrexegatik, gasolinazko eztanda-motorrak nagusitu ziren. Lurrunezkoen aldean ere bazituzten zenbait abantaila, haiek arinagoak, indartsuagoak, arrankatzeko erraza-  
goak eta autonomia handiagokoak zirelako<sup>152</sup>. Bidenabar, ekoizle kopuru handi samar bat sortu zen, eta horietako asko automobilaren munduko ezinbesteko erreferentzia bilakatuko dira hurrengo hamarraldietan.

Karrozeriak izandako garapen horretan, berehala garrantzi handia eman zitzaion lehen autobus muntaketari eta marka desberdinek eskainitako motordun txasien gainean kamioiak egokitzeari. 1914. urte arte, utilitario edo kotxe txikietan ez ezik, ibilgailu astunetan ere igartzen da aurrerapen garrantzitsua, horien tona kopurua handitzen baita. Karrozeria-lan horien barruan era askotako ibilgailuak sartzen ziren, baina guztien artetik antzinako autobusak nabarmenduko lirarteke. Alderdi mekanikoaren bilakaera ere oso esanguratsua izan zen. Motorren potentzia sinkronizatu gabeko abiadura-kaxa batera transmititzen zen, eta transmisio-ardatz baten bitartez atzealdeko gurpiletara zuzentzen zen. Atzealdeko zubian koroa bat, piñoi eragile bat eta engranaje konikoak izan zitzaizkeen, eta gurpilen trakzioarako kate-sistema bat akoplatu zitzaion, nahiz eta *Renault* etxeak bietarako palier zurrin sinple bat erabiltzen zuen. Nolanahi ere, motorrek hobekuntza nabarmena izan zuten bi zilindro arruntetatik hiru edo lau abiadurako kaxa zuten lau zilindroetara igaro zirenean. Gurpilek oraindik ere beren uztai sendoen gainean zebiltzan jiraka, pneumatikorik ez zutelako, baina diseinu orokorrari dagokionez, merkataritzarako eta bidaiarien garraiolarako ibilgailuek zalgurdiaren antzinako estetika baztertu

eta trakzio mekanikoaren bilakaeraren alde egin zuten<sup>153</sup>.

I. Mundu Gerrak aurrerapen kualitatibo bat eragin zuen era hone-tako ibilgailuen garapenean, horien aplikazio militarra zela eta. Pisu eta bolumen handiagoa zuten, eta gainera, hobekuntza tekniko asko egin ziren, nahiz eta oraindik ere atzealdeko ardatzean kate bidezko transmisioaren erabilera nagusitzen zen. Era berean, kamioiak eta autobusak identifikatzen zituzten marka adierazgarrienak indartzea ekarri zuen, nahiz eta horietako batzuk kotxeen ekoizpenean nabarmentzen ziren batez ere<sup>154</sup>. Hogeiko hamarraldien hasieratik, txasia zuten modeloak behin betiko normalizatzen hasiko dira, eta halaber, iparramerikarren lidergoaren mende seriean ekoizten hasiko dira<sup>155</sup>. Erabilitako materialetan izandako hobekuntzak eta ingeniariak teknikoaren garapena aurrerapauso garrantzitsuak izan ziren gerra arteko epealdi horretan. Transmisio-ardatzak *cardan* sistema berritzailea zekarren, eta atzealdeko ardatzean, engranaje diferentziala barneratu zen behin betiko, piñoi eragile bat koroa batekin eta bi piñoi sateliterekin lotzen zituena. Diferentzialari esker, hiru engrane mugikorren aldi bereko abiadurako bakoitza gainerako bien batura edo kenketarekiko proportzionala izatea ahalbidetzen zuen, eta beraz, atzealdeko gurpilek bihurtuneetan independenteki eta proportzionalki ibiltzeko aukera ematen zuen<sup>156</sup>. Kontuan hartu behar da atzealdeko muntaketa duten motorretan bakarrik baztertu daitekeela transmisio-ardatza; hain zuzen ere, II. Mundu Gerra baino lehen oso gutxi erabiltzen zen sistema zen hori, atzealdean gehiegizko zama pilatzen zuelako. Beste modua aurrealdeko motor eta trakzio bidezkoa zen, baina hori *Citroënek* 1934. urtetik aurrera garatu zuen<sup>157</sup>.

Beste alde batetik, aipatzekoa da, baita ere, era askotako pneumatikoak sartzen joango direla, zaharkituta

avanzadas en el diseño de autobuses, durante las décadas de entreguerras, incorporaron estos avances en el desarrollo tecnológico del vehículo a motor. En las compañías norteamericanas, hacia 1924, ya era frecuente el empleo de chasis de seis ruedas con dos pisos, entre sesenta cinco y setenta asientos, o de uno con mayor capacidad y ostensibles mejoras mecánicas<sup>160</sup>.

Tampoco los constructores europeos se habían quedado atrás, siendo algunos de los diseños más destacables los realizados por firmas alemanas. Este fue el caso en 1927 de la serie *Dresden* de *Büssing*, con sus largos chasis y doble eje traseros, o los desarrollos más ligeros de la empresa *Vomag*, en un país donde las líneas de autobuses debían competir con la afamada capacidad ferroviaria de la compañía *DRG*<sup>161</sup>. A este respecto la II Exposición Internacional de Automóviles en Berlín de 1931 fue un claro ejemplo de los logros obtenidos en este segmento de vehículos. En sus pabellones destacaron algunos mo-

delos con las ruedas directrices situadas detrás del volante, en *MAN*, o el chasis con eje trasero flotante característico de la marca checa *Tatra*, que permitía los movimientos independientes de las ruedas en trepidación<sup>162</sup>. Por su parte, el Salón del Automóvil de París de 1935 confirmaba lo que ya eran aspectos mecánicos comunes entre los constructores franceses de vehículos pesados, incluso, revelaba la significativa presencia de chasis específicos para el montaje de autobuses dentro de una amplia tipología en catálogo<sup>163</sup>.

En este breve recorrido, cabe resaltar que la posición dominante en el mercado del cada vez más potente motor de gasolina, ya con versiones de seis cilindros, no impidió la introducción de otras técnicas durante el periodo de entreguerras. Por ejemplo, en los años veinte diversas firmas se interesaron por el procedimiento del gasógeno (del que se hará referencia más adelante), pero sólo se aplicaron, con ciertas limitaciones, al ámbito militar y

357  
25/30 ZPko Hispano-Suiza omnibusa, 1910  
Omnibús Hispano-Suiza de 25/30 CV, 1910



geratu diren gurpil trinkoen ordez, edo atzealdeko bigarren ardatz bat gehituko zaiela ibilgailu astunenei. Prozesu honen barruan oso garrantzitsua izan zen automobilaren elektrizitatea garatzea, abiadura handietan martxa-transmisioak hobetzea eta sistema hidraulikoak frenoetara hedatzea. Malguki helikoidalen lehen esekidurak sortuko dira, baita lehenengo gurpil independenteak ere. Azkenik, egurraren erabilera eta altzairu prentsatuak egitura duten txasisen erabilera nabarmen gutxitu zen karrozeria-lanetan<sup>158</sup>.

Diseinua ere kontuan hartzen hasi ziren, eta esate baterako, kamioien kabinak hobetzen hasi ziren, ordutik aurrera itxiak eta kristaldunak izango baitziren, edo gidaria aurrerago esertzen hasi zen pixkanaka-pixkanaka, hogeita hamarreko hamarraldiaren hasieratik aurrera. Baina azken alderdi hori oraindik ere marka batzuetara mugatutako berrikuntza bat zen, batez ere britainiarretara. Autobusei dagokienez, hogeiko hamarralditik aurrera jauzi ikaragarria gertatu zen, era askotako modeloak egin zirelako eta horietako batzuen neurriak ere oso handiak izan zirelako. Hurrengo hamarralditik aurrera, izaera aerodinamikoak zuten karrozeria-lan batzuen ikusgarritasuna gehitu zitzaion bidaiarientzako ibilgailu honi. Handik pixka batera, Iparramerikatik ekarritako *streamline* estiloa nagusitzen hasi zen, kotxeen karrozeria-lan berritzaileenetako batzuetara ere ordurako hedatua, edota baita ere, beren indarrez zebiltzan lurrunezko tren-makina batzuen karenajera<sup>159</sup>. Alde horretatik, gerren arteko hamarraldi horietan autobusen diseinuan gauzatutako lanik aurreratuenen esker, ibilgailu motordunen bilakaera teknologikoan ere hasi ziren halako aurrerapenak sartzen. Iparramerikako konpainietan, 1924. urte inguruan, sarritan erabiltzen ziren sei ardatzetako txasiak, hirurogeita bost eta hirurogeita hamar eserleku bitartean zituztenak bi solairutan banatuak, edo edukiera handiagoko bakarrean, eta halaber, begi-bistako hobekuntza mekanikoak zituztenak<sup>160</sup>.

Europako eraikitzaileak ere ez ziren atzean geratu, eta diseinurik aipagarrienetako batzuk Alemaniako etxeek egindakoak izan ziren. Horren adibideetako bat *Büssing* etxe-ko *Dresden* seriea dugu, 1927koa, bere txasi luze eta atzealdeko ardatz bikoitzarekin, edo *Vomag* enpresaren garapen arinagoak, kontuan izanik gainera herrialde horretan autobus lineek *DRG* konpainiaren tren-fabrika ospetsuarekin lehia egin behar zutelak<sup>161</sup>. Horrekin loturik, Berlinen 1931. urtean egindako II. Nazioarteko Automobil Erakusketa ibilgailuen sail honetan egindako aurrerapenen adibide izan genuen. Bertako pabiloietan zenbait modelo nabarmendu ziren, esate baterako gurpil gidariak bolantearen atzealdean kokatuak zeuzkaten *MAN* haiek, edo atzealdeko ardatz flotatzaile bereizgarria zuten *Tatra* txekiar markakoak, dardarkako gurpilen mugimendu independenteak egiteko aukera ematen zutenak<sup>162</sup>. Bestalde, 1935eko Parisko Automobil Azokan egiaztatuta geratu zen moduan, Frantziako ibilgailu astunen eraikitzaileen artean baziren ezaugarri komun batzuk, eta era berean, frogatuta geratu zen txasi bereziak egiten zituztela autobusak muntatzeko, katalogo aukera zabal baten barruan<sup>163</sup>.

Ibilbide labur honetan aipatzen da gero eta indartsuagoa den gasolio-motorra nagusituko dela merkatuan, ordurako sei zilindroduna, baina horrek ez zuela eragotzi beste teknika batzuk ere sartzea gerren arteko epealdi horretan. Esate baterako, hogeiko hamarraldian hainbat etxek gasogeno-prozeduraren aldeko kezka agertu zuten (aurrerago egingo da horri buruzko aipamena), baina nekazaritzan eta helburu militarrekin bakarrik erabili zen, muga batzuekin. 1933. urte inguruan, teknika hori behar hainbat garatua zegoen, eta ez zuen automobilean eraldaketa handirik egitea eskatzen. Nolanahi ere aurrerapenik azpimarragarriena Rudolf Diesel-ek asmatutako motorra izan zen,

agrícola. Hacia el año 1933 la técnica estaba suficientemente desarrollada no exigiendo grandes transformaciones del automóvil. Sin embargo, el avance más destacable fue el del motor inventado por Rudolf Diesel, aplicado con éxito por Karl Friedrich Benz en un camión en 1923. Su sistema de inyección, al ser superior al adoptado y probado por Gottlieb Wilhelm Daimler en el mismo año, mediante el soplado de aire para la admisión de combustible, llevó a ambos constructores alemanes a una estrecha colaboración. Un año después *MAN* introducía por primera vez el motor diesel de inyección directa en un camión<sup>164</sup>. A principios de los años treinta también Robert Bosch hizo su contribución con la bomba de inyección, apta para el desarrollo de este tipo de motores con un tamaño adecuado. Gracias al sistema *Diesel* de combustión interna los vehículos pesados podían disponer de un motor económico para grandes distancias, al poder consumir aceites pesados de menor precio. Sin embargo, su construcción industrial fue todo un reto mecánico. A su vez y más lentamente, por su excesivo peso, comenzaba en estos años a probarse en

los primeros coches. En los años treinta fueron incorporados y mejorados paulatinamente nuevos motores diesel de inyección por diversos fabricantes, fundamentalmente europeos, caso de la suiza *Saurer*, que lo introdujo en 1934.

En todo caso, el motor eléctrico no había quedado desbancado del todo por el avance de los motores de explosión y diesel. El desarrollo de sociedades ampliamente urbanizadas a partir del siglo XX supuso, también, la creciente proliferación en las ciudades europeas y norteamericanas del uso de los electrobuses o autobuses con trolley, conocidos popularmente como trolebuses. El impulso a su empleo desde la década de los años veinte fue debido a su óptimo resultado en líneas urbanas o entre poblaciones cercanas, cuando se disponía de suficiente energía eléctrica. Asimismo, era evidente la ventaja de su movilidad con respecto al tranvía, aparte de suponer un coste mucho menor de infraestructura para zonas de menor tráfico. Pero su desarrollo técnico no estuvo exento de dificultades, que debieron ser superadas en sus primeros tiempos<sup>165</sup>. ■

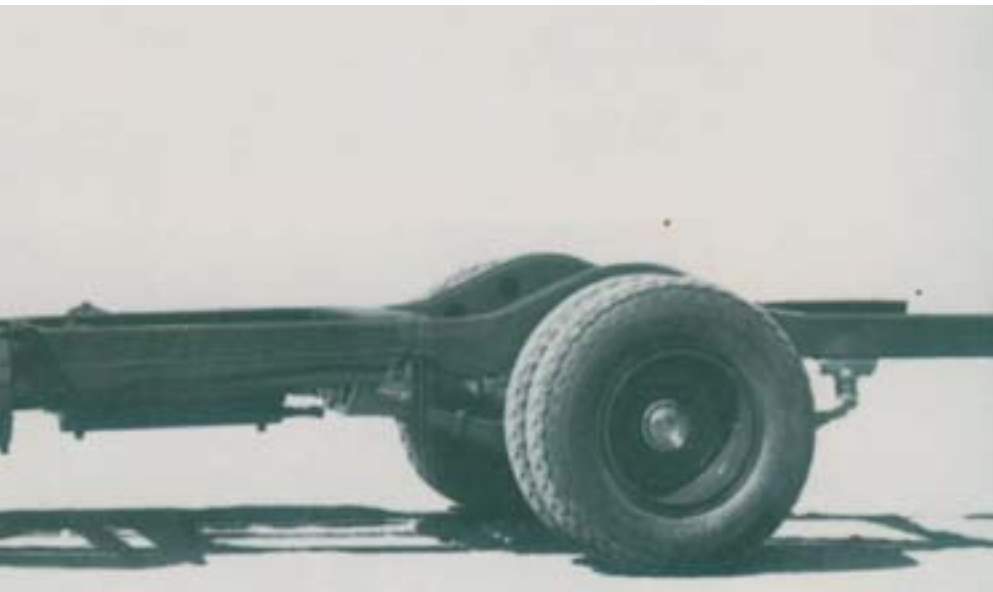




1923. urtean Karl Friedrich Benz-ek arrakasta handiz kamioi batean aplikatua. Injekzio-sistema hori ikusita, Gottlieb Wilhelm Daimler-ek urte berean erregaia jasotzeko aire-puzte bidez egin eta probatutakoa baino maila bat gorago zegoenez, bi eraikitzaile horiek elkarrekin lan egiten hasi ziren. Urtebete geroago MAN etxeak lehenengo aldiz injekzio zuzeneko diesel motorra jarri zuen kamioi batean<sup>164</sup>. Hogeita hamarreko hamarraldiaren hasieran, Robert Bosch-ek ere bere ekarpentxoak egin zuen, era honetako motorrak garatzeko –tamaina egokia izanez gero– egokia zen injekzio-ponpa bat egin baitzuen. Ibilgailu astunek, barne-errekuntzako *Diesel* sistemari esker, motor ekonomikoa izan zezaketen distantzia handiak egin ahal izateko, prezio gutxiagoko olio astunak kontsumitzen zituelako. Nolanahi ere, horrelakoen eraikuntza industrialia benetan apustu latza izan zen mekanikaren ikuspegitik. Aldi berean, baina motelago, bere zama handiagatik, lehenengo automobiletan ere probatzen hasi ziren. Hogeita hamarreko hamarraldian injekzioko diesel motor berriak sartzen eta hobetzen

hasi ziren pixkanaka-pixkanaka zenbait fabrikatzaile, europarrak batez ere, esate baterako Suitzako *Saurer* etxeak 1934. urtean sartu zuen.

Edonola ere, elektrizitate-motorra ez zen guztiz baztertuta geratu, eztanda-motorrek eta diesel-motorrek aurrerapen handiak egin arren. XX. mendetik aurrera gizarte hiritartuak garatu ziren, eta horrekin batera, Europako eta Ipar Ameriketako hirietan elektrobusak edo trolley zuten autobusak gero eta gehiago erabiltzen hasi ziren, arrunki trolebus deitu izan diren horiek, hain zuzen ere. Hogeiko hamarraldian era honetako ibilgailuen erabilerak bultzada handia ezagutu zuen, hiriko kaleetan edo herriarteko ibilbide motzetan oso emaitza onak ematen zituelako, batez ere energia elektrikoa nahikoa zegoenean. Era berean, begi-bistakoa zen tranbiaren aldean askoz ere mugikorragoa zela, eta gainera, azpiegitura aldetik askoz ere kostu txikiagoa zuen trafiko gutxiagoko inguruetan. Baina horren garapen teknikoak ere hainbat zailtasun izan zituen, eta horiei ere aurre egin behar izan zieten lehen garai haietan<sup>165</sup>. ■



358  
Diesel motorra duen 6 zilindroko *Hispano-Suiza* txasisa, *Ganz* lizentziarekin  
Chasis *Hispano-Suiza* con motor diesel, licencia *Ganz* de 6 cilindros

### 3.2.2 NACIMIENTO Y DESARROLLO DE LA INDUSTRIA ESPAÑOLA DE AUTOMOCIÓN

En el contexto estatal no surgió una industria del automóvil equivalente a la de otros estados europeos y, en gran medida, la importación dominó su mercado interior. No obstante, se gestaron tímidamente las bases para el establecimiento de diversas empresas fabricantes de componentes y de carrozados, dependientes de algunas de las marcas nacionales y extranjeras asentadas en el Estado, durante el primer tercio del siglo XX. A partir de la década de los años veinte, a este respecto, fue determinante el desarrollo del moderno sector metal-mecánico en sus núcleos productivos tradicionales vasco y catalán, en el contexto favorable de fuerte protección arancelaria y desarrollo tecnológico, fomentado por la política industrial del Estado. En el área de Barcelona se establecieron las renombradas *Hispano-Suiza*, de construcción de vehículos, y *Elizalde*, de motores, y unos años después, en la zona franca, los talleres de montaje de las multinacionales *Ford* y *General Motors*. Desde comienzos

de la década de los años treinta, hubo también en Bizkaia serios intentos de ensamblar vehículos pesados y autobuses.

En todo caso, la implantación y desarrollo de la fabricación del automóvil, a lo largo de la década de los años veinte, dependió también de la consolidación de una industria auxiliar cada vez más especializada. La fabricación de aceros especiales, metales, material eléctrico y de motores sólo fue acometida después de la I Guerra Mundial, gracias a una favorable legislación proteccionista. Por tanto, en el País Vasco y Cataluña, debido a su grado de desarrollo de la industria metalúrgica, así como de una mano de obra cualificada, proliferaron diversos talleres dedicados exclusivamente al equipamiento de vehículos (además de la fábrica de *Hispano-Suiza*, en Guadalajara). El resultado de este desarrollo del sector de la automoción y derivados en el Estado, durante el periodo de entreguerras, va ser la expansión de las patentes concedidas dentro del ramo general del transporte. No obstante, la mayor parte de las solicitudes de relevancia tecnológica correspondieron a fabricantes extranjeros<sup>166</sup>.



### 3.2.2 ESTATUKO AUTOMOBIL-INDUSTRIAREN SORRERA ETA GARAPENA

Espainiar Estatuko testuinguruan ez zen sortu Europako beste estatuakoen pareko automobil-industriarik, eta, neurri handi batean, inportazioa nagusitu zen barnermerkatuan. Nolanahi ere, osagaiak eta karrozeriak ekoizteko zenbait enpresa finkatzeko oinarriak –apalki bada ere– ezarri ziren, XX. mendearen lehen herenean Estatuan finkatuta zeuden atzerriko eta Estatuko marka batzuen eskutik. Izan ere, horri dagokionez, erabakigarria gertatu zen Euskal Herriko eta Kataluniako tradiziozko ekoizpen-guneetan metalgintzaren eta mekanikaren sektore modernoek izan zuten garapena, hogeiko hamarralditik aurrera, zerga-babes handia zegoen eta garapen teknologikoa gertatzen ari zen testuinguru onuragarri horretan, Estatuaren industria-politikak bultzaturik. Bartzelonako inguru horretan, ibilgailuak eraikitzeako *Hispano-Suiza* eta motorrak eraikitzeako *Elizalde* enpresa ospetsuak finkatu ziren, eta urte batzuk geroago, eremu frankoan, *Ford* eta *General Motors* multinazionalen muntaketa-tailerrak.

Hogeita hamarreko hamarraldian hasieratik, ibilgailu astunak eta autobusak mihiztatzeko ahaleginak egin zituzten Bizkaian atzerriko zenbait etxek, bere enpresarik garrantzitsuenetako batzuetan.

Nolanahi ere, hogeiko hamarraldi osoan automobilaren ekoizpenak izango zuen ezarpen eta garapena, zalantzarik gabe, gero eta espezializatuagoa zegoen industria osagarria finkatzearekin loturik egon zen. I. Mundu Gerraren ondoren bakarrik ekoitzi ziren altzairu bereziak, metalak, material elektrikoa eta motorrak, horren aldeko babes-legeria bati esker. Beraz, Euskal Herrian eta Katalunian, industria metalurgikoan lortutako garapen mailari esker, eta halaber, eskulan kualifikatuari esker, ibilgailuen ekipamendurako bakarrik dedikatzen ziren tailerrak ugaritzen hasiko dira (eta horiekin batera, Guadalajarako *Hispano-Suiza* lantegia). Gerren arteko epealdi horretan automobilaren eta bere osagaien sektore honen Estatuan izango duen garapenaren ondorioz, ugaritu egingo dira garraioaren adar nagusiaren barruan emandako patenteak. Nolanahi ere, garrantzi teknologiko handieneko eskaera gehienak atzerriko fabrikatzaileek egindakoak izan ziren<sup>166</sup>.



360  
*Hispano-Suiza*  
tornuen sekzioa,  
20. hamarkada  
Sección de tornos  
de *Hispano-Suiza*,  
años 20

Paralelamente, en la década de los años veinte, dentro de su amplio programa de obras públicas, el Directorio de Primo de Rivera estableció el *Patronato del Circuito Nacional de Firms Especiales*, creado por Decreto Ley de 1926. Dicha iniciativa supuso la mejora y reconstrucción de la red radial de carreteras estatales y provinciales, así como el desarrollo de los caminos vecinales. En este mismo sentido intervencionista del Estado, la Dictadura fomentó el

empleo de los vehículos a motor, mediante la clasificación y extensión de los servicios públicos de transporte por carretera y su especificación regular o discrecional<sup>167</sup>. El salto en la cifras de las líneas autorizadas en Araba, Bizkaia, Gipuzkoa y Nafarroa, coincidiendo con el cambio de década, resulta elocuente y también correlativo con el resto del Estado. Las estaciones de autobús no tardarían en ser un referente del paisaje urbano<sup>168</sup>.

TABLA 26: SERVICIOS PÚBLICOS AUTORIZADOS DE AUTOMÓVILES ENTRE 1929 Y 1932

Provincias	1929		1931		1932	
	líneas	km	líneas	km	líneas	km
Araba	13	514	19	793	19	793
Bizkaia	21	545	61	1.496	62	1.589
Gipuzkoa	20	244	54	864	57	899
Nafarroa	30	1.085	89	3.106	114	3.554
Guztira	84	2.388	223	6.259	252	6.835
Estatua	1.190	47.988	2.223	85.922	2.346	89.344

Fuente: *Anuario Estadístico de España*.

En directa relación con esta realidad, el parque automovilístico creció de un modo espectacular entre 1925 y 1930, sobre todo en el porcentaje del vehículo industrial, tanto en autobuses como, sobre todo, en camiones, con el consiguiente ascenso del consumo de gasolina y lubricantes. Por tanto, si hasta comienzos de los años veinte la tracción animal seguía dominando el sector del transporte de mercancías, en la década siguiente los

carros pasaron a ser una imagen cada vez más testimonial en los puntos de carga y descarga<sup>169</sup>. Ni siquiera hubo un cambio de tendencia con el inicio de la crisis económica a comienzos de los años treinta, en clara competencia con el ferrocarril<sup>170</sup>. Lo cierto es que, a pesar del condicionante del limitado mercado interior, el empleo del automóvil pasaba a ser una necesidad cada vez más patente, tal como demuestran las cifras.

TABLA 27: MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS CON TRACCIÓN MECÁNICA EN ARABA, BIZKAIA, GIPUZKOA Y NAFARROA ENTRE 1928 Y 1932

Provincias	1928	1929	1930	1931	1932
Araba	938	1.108	1.213	1.288	1.351
Bizkaia	7.237	8.309	9.149	9.544	10.045
Gipuzkoa	6.576	7.358	7.892	8.170	8.476
Nafarroa	2.632	3.138	3.446	3.630	3.763
Total	17.383	19.913	21.700	22.632	23.635
Estado	201.249	238.549	263.793	277.587	288.649

Fuente: *Anuario Estadístico de España*.

Horrekin batera, hogeiko hamarraldian, herri-lanen programa zabalaren barruan, Primo de Riveraren Direktorioak *Patronato del Circuito Nacional de Firms Especiales* izenekoa ezarri zuen, 1926ko Lege-De-kretu baten bidez. Ekimen horrek Estatuko eta probintzietako errepideen sare erradiala hobetzea eta berreraikitzea ekarri zuen, baita herri-bideak garatzea ere. Estatuaren jarduera interbentzionista honen ildo beretik, Diktadurak motordun ibilgailuen era-

bilera sustatu zuen, errepide bidezko garraio-zerbitzu publikoak sailkatuz eta zabalduz, eta horien zehaztasun erregular edo diskrezionala eginez<sup>167</sup>. Hamarraldi-aldaketarekin batera Araban, Bizkaian, Gipuzkoan eta Nafarroan baimendutako linea kopuruan izandako jauzia nahiko adierazgarria da, eta Estatuko gainerako lurraldeetan gertatutakoaren parekoa. Autobus-geltokiak hiriko paisaiaren elementurik nagusienetako bat bilakatu ziren<sup>168</sup>.

26. TAULA: AUTOMOBILEN ZERBITZU PUBLIKO BAIMENDUAK 1929 ETA 1932 URTE BITARTEAN						
Provincias	1929		1931		1932	
	lineak	km	lineak	km	lineak	km
Araba	13	514	19	793	19	793
Bizkaia	21	545	61	1.496	62	1.589
Gipuzkoa	20	244	54	864	57	899
Nafarroa	30	1.085	89	3.106	114	3.554
Guztira	84	2.388	223	6.259	252	6.835
Estatua	1.190	47.988	2.223	85.922	2.346	89.344

Iturria: *Anuario Estadístico de España*.

Errealitate honekin harreman estuan, automobilaren parkea modu ikusgarrian hazi zen 1925 eta 1930 urte bitartean, batez ere ibilgailu industrialen portzentajeari dagokionez, bai autobusetan eta bai, batez ere, kamioietan ere, eta horrek, jakina, gasolioa eta lubrifikatzaileen kontsumoa handitzea ekarri zuen. Beraz, hogeiko hamarraldi arte merkantzien garraioaren sektorean nagusiki animaliak erabiltzen baziren ere, hurrengo hama-

rraldian gurdiak gero eta irudi bakana goak bilakatu ziren zamak kargatzeko eta deskargatzeko puntuetan<sup>169</sup>. Hogeita hamarreko hamarraldiaren hasiera arte izandako krisi ekonomikoak ere –trenarekin lehian hasi zenean– ez zuen inolako joera-aldaketarik ekarri<sup>170</sup>. Egia esateko, barne-merkatu mugatuak asko baldintzatzen zuen arren, automobilaren erabilera gero eta premia nabarmenagoa bihurtzen ari zen, kopuruek erakusten duten moduan.

27. TAULA: TRAKZIO MEKANIKOA ZUTEN IBILGAILUEN MATRIKULAZIOA ARABAN, BIZKAIAN, GIPUZKOAN ETA NAFARROAN 1928 ETA 1932 ARTEAN					
Probintziak	1928	1929	1930	1931	1932
Araba	938	1.108	1.213	1.288	1.351
Bizkaia	7.237	8.309	9.149	9.544	10.045
Gipuzkoa	6.576	7.358	7.892	8.170	8.476
Nafarroa	2.632	3.138	3.446	3.630	3.763
Total	17.383	19.913	21.700	22.632	23.635
Estado	201.249	238.549	263.793	277.587	288.649

Iturria: *Anuario Estadístico de España*.

En la década de 1920-1930 actuaban nada menos que siete líneas de autobuses utilizando Beasain como centro<sup>171</sup>:

- 1ª Ataun-Beasain, dos viajes diarios.
- 2ª Idiazabal-Beasain, dos viajes diarios.
- 3ª Azpeitia-Beasain, semanal.
- 4ª y 5ª Ormaiztegi-Beasain, dos líneas, una los martes y la otra diaria para los obreros.
- 6ª Zegama-Segura-Beasain, dos viajes diarios.
- 7ª Zaldibia-Beasain, dos viajes diarios.

Además, existían otros servicios con distintos orígenes, por ejemplo Abaltzisketa, que iba los miércoles y los sábados a los mercados de Ordizia y Tolosa.

Por otra parte, la industria de automoción y carrozado española del periodo de entreguerras no se puede entender sin repasar brevemente la aportación de la emblemática firma *Hispano-Suiza* de Barcelona<sup>172</sup>. Aunque la marca pronto fue conocida por sus coches de lujo, ya entre 1908 y 1909, también pasó a construir furgonetas, camiones con desmultiplicación mediante la citada cadena de

transmisión y el primer autobús de la firma. La sucesión de mejoras técnicas continuó en los siguientes años. En sus talleres nacieron afamados coches con prestigiosos carrozados y, también, vehículos pesados con bastidores equipados de potentes motores, caso del primero de su clase 40/50 de 1915 y el posterior 50/60 de 1926. Este último se adaptó para diferentes tipos de camiones, pero sobre todo para autobuses urbanos y de lujo de hasta cuarenta y tres asientos. También es de destacar la política de ventas de autocares que inició *Hispano-Suiza*. Para fomentar la rentabilidad de sus propios vehículos esta empresa participó en la fundación de numerosas líneas que integraban el nombre *Hispano* y que en 1910 ya sumaban 1.273 km<sup>173</sup>. Cuando se confirmaba un pedido, y tras un estudio económico de viabilidad, se creaba una sociedad conjunta en la que *Hispano-Suiza* aportaba como capital el vehículo y el socio el trabajo de carrozado. El resultado de esta estrategia era la proliferación de empresas denominadas igualmente como *Hispano*<sup>174</sup>. A su vez, la dirección promovió el impulso de nuevas realizaciones y de plantas industriales<sup>175</sup>.

La incorporación de nuevos ingenieros a *Hispano-Suiza* en 1929



1920-1930.eko hamarkadan Beasain gunetzat erabiltzen zuten zazpi linea zeuden<sup>171</sup>:

- 1goa Ataun-Beasain, egunero bi bidai.
2. Idiazabal-Beasain, egunero bi bidai.
3. Azpeitia-Beasain, astero.
4. eta 5. Ormaiztegi-Beasain, bi linea, bat asteartetan eta bestea egunero langileentzat.
6. Zegama-Segura-Beasain, egunero bi bidai.
7. Zaldibia-Beasain, egunero bi bidai.

Bestalde, bazeuden jatorri desberdina zuten beste zerbitzu batzuk, adibidez, Abaltzisketa, asteazkenetan eta larunbatetan Ordizia eta Tolosako merkatuetara joaten zena.

Beste alde batetik, Estatuko automobil eta karrozerien industria, gerra arteko epealdi horretan, ezin daiteke ulertu Bartzelonako *Hispano-Suiza* etxe ospetsuak egindako ekarpena erreparatu gabe, laburki bada ere<sup>172</sup>. Marka hori 1908 eta 1909 urte bi-

tartean luxuzko ibilgailuengatik ezaguna bihurtuko bazen ere, furgonetak, aipatutako transmisio-katearen bidez desbiderketa zuten kamioiak eta marka honen lehen autobusa ere eraiki zituen. Hurrengo urteetan ere beste hobekuntza tekniko batzuk egin zituen. Bertako tailerretatik karrozeria-lan ikusgarriko auto entzutetsuak irten ziren, baina baita ibilgailu astunak ere, beren barruan motor indartsuak zeuzkaten bastido-reekin, esate baterako 1915. urteko 40/50 klaseko lehenengoa, edota 1926. urteko 50/60 hura. Azken hori kamioi mota desberdinetarako egokitu zen, baina batez ere, berrogeita hiru eserleku arteko hiri barruko autobusetarako eta luxuzkoetarako. Aipatzekoa da halaber *Hispano-Suiza* enpresak autokarrak saltzeko politika abiarazi zuen. Bere ibilgailuen errentagarritasuna sustatzeko, enpresa honek *Hispano* hitza beren barruan biltzen zuten linea ugariren fundazioan parte hartu zuen, eta 1910. urterako jada 1.273 km ziren<sup>173</sup>. Eskaera bat egiaztatzen zenean, eta bideragarritasunari buruzko azterketa ekonomikoa egin ondoren, so-



supuso una renovación de sus productos con la mejora de motores y chasis, coincidiendo con el auge del vehículo industrial. Entre éstos, destacó por su calidad el T-69, dotado del potente motor de seis cilindros, que fue el primero de la marca destinado para vehículos pesados, permitiéndole alcanzar una velocidad de más de 100 km/hora en autobuses. Sobre el bastidor del modelo T-69, diseñado a lo largo de 1930, se montaron desde camiones en diferentes versiones hasta sus esbeltos autobuses. Su innovadora mecánica iba acompañada de un chasis de dos largueros de sección variable, que podía ser carrozado a gusto del cliente. Fundamentalmente fue previsto como autobús, para cuyo carrozado contó con el trabajo de reconocidos profesionales del sector, caso de Miró Sancho de Alcoy, que creó un aerodinámico autocar de piso y medio<sup>176</sup>.

sector de vehículos de lujo y la sería competencia de la importación. Todo ello se sumaba a que *Hispano-Suiza* no conseguía desarrollar su propio motor diesel que, como ya se ha comentado, iba a ser prioritario para otras marcas. El fabricante consideró como mejor opción iniciar la colaboración con la firma húngara *Ganz*, dando salida en 1935 a su primer motor diesel. En definitiva, en el marco de un ámbito cada vez más competitivo, la emblemática marca de la cigüeña fue un éxito empresarial, aunque carente de un relevante alcance industrial<sup>177</sup>.

También Barcelona estuvo ligada al ensamblaje de vehículos despiezados de origen norteamericano, favoreciendo el desarrollo de una industria propia auxiliar. El programa del Consorcio del Depósito Franco de la ciudad condal, dirigido al Directorio en 1927, especificaba que debía tratarse de un centro de montaje, distribución y almacenamiento de los automóviles exportados desde los Estados Unidos a los países del Mediterráneo. Por tanto, *Ford Motor Company*, en el mismo año, con la creación de *Ford Motor Ibérica*, inició

Sin embargo, ya separada de la filial francesa, la empresa se vio seriamente acotada por el limitado mercado interno, a pesar del creciente aumento del parque de vehículos, su excesiva dependencia del restringido

363



**Lista de líneas en servicio con ómnibus automóviles**

PROPIETARIOS	TRAYECTOS	Kms.	19-24 HP	12-18 HP
1 Gumerindo Besada . . . . .	Vigo á Bayona . . . . .	28	2	
2 La Hispano-Montañesa . . . . .	Tárrega á Pobla Segur . . . . .	106	3	
3 La Hispano-Montañesa . . . . .	Tremp á Gerri de la Sal . . . . .	40	1	
4 La Pallaresa . . . . .	Tárrega á Balaguer . . . . .	33	1	
5 Compañía Gral. de Transp. en Automóvil . . . . .	Calaí á Seo de Urgel . . . . .	110	3	
6 La Hispano Catalana . . . . .	Lérida á Pons . . . . .	67	2	
7 La Hispano Alto-Aragonesa . . . . .	Graus-Barbastro-Huesca . . . . .	87	5	
8 La Hispano Manresa . . . . .	Manresa-Cardona-Solsona . . . . .	52	3	1
9 La Hispano Rubí-Papiol . . . . .	Rubí á Papiol . . . . .	9	1	1
10 N. N. . . . .	Tortosa á la Cenia . . . . .	37	1	
11 La Cantábrica . . . . .	Comillas á Torrejavega . . . . .	25	2	1
12 Compañía Reusense de A. La Hispania . . . . .	Reus á Cornudella . . . . .	28	2	
13 . . . . .	Cornudella á las Vilellas . . . . .	19	—	1
14 La Hispano-Suiza del Maestrango . . . . .	Vinaros á Morella . . . . .	65	3	
15 Compañía de Transp. Hispania . . . . .	Eacorral á su estación . . . . .	3	1	5
16 Fermín Brós . . . . .	Martorell á Esparraguera . . . . .	9	1	
17 La Hispano-Montañesa . . . . .	Eparraguera á Montserrat . . . . .	14	1	
18 La Hispano "La Unión" . . . . .	Sabidnigo á Panticosa . . . . .	42	1	
19 La Hispano Plana-Castellón . . . . .	Castellón á S. Mateo . . . . .	76	2	
20 La Hispano Hilarieña . . . . .	Hostalrich á S. Hilario . . . . .	26	2	1
21 La Litera Ribagorzana . . . . .	Binefar á Graus . . . . .	81	2	
22 La Hispano Fragense . . . . .	Lérida á Fraga . . . . .	22	3	
23 Juan Basols Calvo . . . . .	Sarriena á Fraga . . . . .	40	1	
24 La Increíble . . . . .	La Guardia á Vigo . . . . .	52	2	
25 La Esparraguense . . . . .	Martorell á Montserrat . . . . .	23	1	
26 Compañía Tarracense de Automóviles . . . . .	Tarragona á Igualada . . . . .	88	3	
27 La Hispano-Suiza del Serpis . . . . .	Alcoy á Alicante . . . . .	64	1	1
28 La Hispano Carredana . . . . .	Santander-Celaya . . . . .	34	1	1
29 Palace Hotel (Valencia) . . . . .	Hotel á las estaciones . . . . .	—	1	—
30 Hotel de Paris (Madrid) . . . . .		—	—	1
<b>TOTALES . . . . .</b>		<b>1273</b>	<b>52</b>	<b>12</b>

Barcelona, Abril de 1910





zietate bateratu bat sortzen zen, eta *Hispano-Suiza* enpresak ibilgailua eskaintzen zuen kapital gisa eta beste bazkide batek bere karrozeria-lana. Estrategia honen ondorioz, *Hispano* izena hartu zuten enpresa piloa ugaritzen hasi zen<sup>174</sup>. Aldi berean, zuzendaritzak errealizazio eta industria-lantegi berriak sustatu zituen<sup>175</sup>.

1929. urtean *Hispano-Suiza* enpresan ingeniari berriak sartu zirenean bere produktuetan hainbat berrikuntza egin ziren, eta horrela, ibilgailu industrialak gora egitearekin batera, motorrak eta txasiak hobetu egin ziren. Horien artean, bere kalitateagatik, *T-69* izeneko nabarmendu zen, sei zilindroko motor indartsu bat zuela, eta bera izan zen ibilgailu astunetarako marka honek xedatutako lehenengoa, autobusetan 100 km/orduko baino abiadura handiagoak hartzea ahalbidetuz. 1930. urtean diseinatutako *T-69* modeloaren bastidorearen gainean,

hainbat bertsiotako kamioiak muntatu ziren, baina baita autobus lirainak ere. Mekanika-lan berritzaile horrekin batera sekzio aldakorreko bi langaluzetuen txasi bat zihoan, eta horren gainean, bezeroaren gustuen araberrako karrozeria jar zitekeen. Funtsean, autobus baten erara horniturik zihoan, eta horren karrozeria-lanean, sektore honetako profesional ospetsuak aritu ziren, hala nola Alcoyko Miró Sancho, solairu eta erdiko autokar aerodinamikoa sortu zuena<sup>176</sup>.

Edozein modutan, filial frantsesetik banandu ondoren, barne-merkatu mugatuak asko baldintzatu zuen enpresa, nahiz eta ibilgailuen kopuruak goraka egin zuen, eta luxuzko ibilgailuen sektore mugatuarekiko gehiegizko menpekotasuna eta inportazioen kompetentzia latza ere zama handiak izan ziren. Horri guztiari gehitu beharko litzaioke *Hispano-Suiza* enpresak ez zuela lortzen bere diesel

364  
*Hispano-Suizaren lehen omnibusa, 1908*  
Primer Omnibus *Hispano-Suiza*, 1908





365  
*Hispano-Suizako T-69 txasis gainean F.Miró Sancho*  
 karrozatutako autobusa  
 Autobús carrozado por F. Miró Sancho sobre  
 chasis T-69 de Hispano-Suiza

el ensamblaje de los primeros vehículos con la aportación de mano de obra propia y una significativa proporción de los componentes de origen local (cristales, niquelados, tapicería, etcétera). Se trató de una iniciativa que contó indudablemente con una importante intervención normativa, relativa al empleo de materiales nacionales, y al propio carácter de las zonas francas. Cabe destacar la Real Orden de julio de 1930 que, al elevar notablemente los derechos arancelarios, influyó decisivamente en la industria del montaje de vehículos. A su amparo fueron creándose talleres, sobre todo en Cataluña y en el País Vasco, que proveían de toda clase de piezas a dicha industria en régimen de franquicia.

El régimen republicano mantuvo esta misma línea de intervención y desarrollo industrial del sector del automóvil, sobre la base del acuerdo con compañías extranjeras. En este mismo sentido, por un lado, hay que destacar el establecimiento, también en Barcelona, de *General Motors Peninsular, S.A.* en mayo de 1932; por otro, la creación de un régimen arancelario favorable a la importación de

vehículos desarmados, para ser completados con un mínimo de componentes propios. Para ello se disponía de una escala de bonificaciones a favor de las industrias ubicadas en los depósitos y zonas francas<sup>178</sup>. El impacto de la crisis económica a partir de 1931 no supuso un freno al desarrollo del innovador sector productor y auxiliar del automóvil, a diferencia de otras áreas tradicionales. En todo caso, se trató de una industria cuya tecnología aparecería cada vez más dependiente del exterior y que, como ya se ha visto con la *Hispano-Suiza*, estuvo condicionada por la propia debilidad del mercado interior y sometido al creciente peso de la importación<sup>179</sup>. Lo cierto es que el incremento de la producción, en los talleres de montaje de *Ford Motor Ibérica* y *General Motors Peninsular, S.A.*, a partir de 1933 conllevó el correspondiente aumento del suministro de piezas y accesorios en serie, desde la amplia red de talleres auxiliares en el Estado. El levantamiento militar de julio de 1936 interrumpió temporalmente este modelo de crecimiento complementario en el sector, bajo el amparo normativo institucional. ■

motor propioa garatzea, eta arestian aipatu den moduan, halako motorek lehentasuna izan zuten beste marka batzuetan. Fabrikatzailearen iritziz, aukerarik onena, *Ganz* Hungariako etxearekin elkarlanean hasia bihurtuko zen, eta horrela, 1935. urtean, bere lehenengo diesel motora merkaturatu zuen. Azken batean, gero eta esparru lehiakorrago honetan, zikoinaren marka ospetsu hark berebiziko arrakasta erdietsi zuen enpresaren munduan, baina ez zuen lortu emaitza sonaturik industria mailan<sup>177</sup>.

Ipar Ameriketatik ekarritako ibilgailu zatikatuak mihiztatzearekin loturiko lanak ere egin ziren Bartzelonan, osagaien industria propio bat garatu zedin lagunduz. Bartzelonako Depositu Frankoaren Partzuergoak 1927an Direktorioari bidalitako programaren arabera, Estatu Batuetatik Mediterraneoko herrialdeetara esportatutako automobilak muntatzeko, banatzeko eta biltegitatzeko zentro bat izan behar zuen hark. Horrenbestez, *Ford Motor Company* izenekoak, urte berean, *Ford Motor Ibérica* enpresa sortu zuenean, lehenengo ibilgailuak mihiztatzeari ekin zion, bertako eskulana erabiliz eta bertan sortutako osagaien (kristalak, nikeleztatuak, tapizeria, eta abar) proportzio garrantzitsua baliatuz. Ekimen horretan, zalantzarik gabe, asko lagundu zuten material nazionalaren erabilpena eta eremu frankoen izaera arautzeko abiarazitako esku-hartzeak. Aipatzekoa da 1930eko uztaileko Errege Agindua, zeren eta, muga-zergen eskubideak nabarmenki handitzean, izugarritzko eragina izan baitzuen ibilgailuak muntatzeko industrian. Horren babesean, hainbat tailer sortu ziren, batez ere Katalunian eta Euskal Herrian, industria horri era guztietako pieza hornitzen zizkietenak frankizia-erregimenean.

Erregimen errepublikarrak ere automobilaren sektorearen inguruan jarduteko eta industria garatzeko ildo beretik jarraitu zuen, atzerriko konpai-



366  
1919 geroztik *Hispano-Suizaren* ezaugarria  
Emblema de *Hispano-Suiza* a partir de 1919

niekin egindako akordioetan oinarrituz. Alde horretatik, azpimarratu beharra dago 1932. urteko maiatzean *General Motors Peninsular, S.A.* finkatu zela Bartzelonan. Bestetik, desarmatutako ibilgailuak inportatzeko eta gero bertako osagaien gutxieneko kopuru batekin muntatzeko mugazergen erregimen onuragarri bat sortu zela. Horretarako, deposituetan eta eremu frankoetan kokatutako industrien aldeko hobarien eskala bat ezarri zen<sup>178</sup>. 1931. urtetik aurrera krisi ekonomikoak izandako eraginak ez zuen moteldu automobilaren ekoizpenaren eta osagaien sektore berritzailearen garapena, tradiziozko beste esparru batzuetan gertatu zenaren kontra. Nolanahi ere, industria honek erabilitako teknologia kanpo-sektorearen eraginean aurkituko da gero eta gehiago, eta *Hispano-Suiza* izeneko enpresarekin ikusi den moduan, barne-merkatuaren ahultasunak eta inportazioaren gero eta garrantzi handiagoak asko baldintzatuko dute<sup>179</sup>. Horrela, *Ford Motor Ibérica* eta *General Motors Peninsular, S.A.* enpresetako muntaketa-tailerretan 1933. urtetik aurrera ekoizpena areagotu zenean, Estatuko tailer osagarrien sare zabaletik ere pieza eta osagai gehiago hornitzen hasi ziren. 1936. urteko uztaileko altxamendu militarrek denbora baterako eten zuen sektorearen hazkunde osagarriaren eredu hau, erakundeek bultzatutako araudiaren babesean. ■

### 3.2.3 LA PRODUCCIÓN Y CARROZADO DEL VEHÍCULO PESADO EN EL PAÍS VASCO

Las provincias vascas se incorporaron muy pronto al sector auxiliar del automóvil con el establecimiento en sus núcleos urbanos, tanto de talleres dedicados a la fabricación de componentes y accesorios, como de, incluso, garajes. En su mayor parte, estos locales habían comenzado su andadura dedicados a la reparación y a la fabricación de piezas averiadas. También se gestaron algunas iniciativas de mayor dimensión en sus áreas industriales, pero apenas tuvieron trascendencia o no superaron la mera fase de proyecto. Por ejemplo, tan sólo se planteó la fabricación de motores para vehículos pesados en Galindo (Sestao) con la colaboración de *Hispano-Suiza* en 1920, aunque sin ninguna plasmación real<sup>180</sup>.

El avance tecnológico en Bizkaia y Gipuzkoa fue patente desde el final de la I Guerra Mundial. En esos momentos comenzó a registrarse un notable desarrollo de la industria metal-mecánica y un creciente uso de los aceros especiales en los procesos de fabricación. No obstante, esta realidad no se correspondió con el desarrollo de

una industria propia de automoción. El problema residía en la extraordinaria dificultad para fabricar integrada y seriadamente las numerosas partes constituyentes del automóvil. Por el contrario, proliferaron las pequeñas empresas dedicadas a la fabricación de piezas, sin adaptaciones costosas de sus instalaciones. Lo cierto es que el montaje de los vehículos de *Ford Motor Ibérica* en la zona franca barcelonesa contribuyó, en alguna medida, a la creación de nuevos talleres y a la ampliación de otros existentes en Bizkaia y Gipuzkoa. Además, las empresas más afectadas por la crisis de la industria armera, a comienzos de los años veinte, se vieron obligadas a diversificar su producción, incluyendo el suministro de determinadas piezas en serie.

En el contexto descrito, la industria vasca comenzaba a dar también cabida al montaje completo, creando tímidamente un pequeño sector dedicado a la automoción. La primera tentativa real destacable fue de la *Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques* al culminar la fabricación completa de un pequeño vehículo, en sus talleres de Madrid, entre 1925 y 1927. A inicios de la siguiente década, tras un intento frustrado con *Morris*, esta empresa pudo montar ya

367  
Compañía Euskaldunak karrozatutako autobusa  
Autobús carrozado por Compañía Euskalduna



### 3.2.3 IBILGAILU ASTUNEN EKOIZPENA ETA KARROZERIA- LANAK EUSKAL HERRIAN

Euskal probintziak oso goiz hasi ziren automobilgintzako osagaien sektorean lan egiten, eta hala, hiriguneetan, batetik, osagaiak eta aldagaiak egiteko hainbat lantegi finkatu ziren, eta bestetik, baita garajeak ere. Hasiera batean lokal horietako gehienak matxuratutako piezak konpontzen eta fabrikatzen aritzen ziren. Industrialdeetan maila handiagoko ekimen batzuk aurrera ateratzen ahalegindu ziren, baina ez zuten arrakasta handirik lortu, edo ez ziren proiektu-fasetik haratago iritsi. Adibidez, 1920. urtean Galindon (Sestao) ibilgailu astunentzako motorrak egitea pentsatu zuten *Hispano-Suizarekin* elkarlanean, baina proiektua ez zen aurrera atera<sup>180</sup>.

I. Mundu Gerraren amaieraz geroztik Bizkaian eta Gipuzkoan aurrerapen teknologikoak nabarmenak izan ziren. Garai haietan industria metal-mekanikoaren garapen bikaina eta fabrikazio prozesuetan altzairu berezien erabilera geroz eta handiagoa ematen hasi zen. Dena den, garapen hau ez zen automozio industriari zegokion garapenarekin bat etorri. Arazoa ibilgailuaren osagarri ugariak modu integratu eta seriatu batean fabrikatzeko aparteko zailtasunean zetzan. Bestalde, berriz, piezak egiten ziharduten enpresa txikiak ugaritu egin ziren, horretarako ez baitzuten instalazioetan egokitze-lan garestirik egin behar. Nolanahi ere, *Ford Motor Ibérica*-ko ibilgailuen muntaketa-lanak Bartzelonako eremu frankoan egitea mesedegarria izan zen, neurri batean behintzat, beste lantegi batzuk sortzeko eta Bizkaian eta Gipuzkoan lehendik zudenak handitzeko. Gainera, hogeiko hamarkadaren hasieran armagintza-ren krisialdia gehien jasan zuten enpresek beren ekoizpena esparru gehiagotara zabaltzea behar izan zuten eta serieko pieza jakin batzuen hornidura ere egiten hasi ziren.

Egoera horretan, euskal industrian muntaketa-lan guztiak egiten hasi ziren, eta astiro-astiro bada ere, automobilgintzan ziharduen sektore txiki bat ere sortu zen. Azpimarratu beharreko lehenengo ahalegina *Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques* delakoak egin zuen, 1925. eta 1927. urte bitartean Madrilgo bere lantegietan ibilgailu koskor bat erabat fabrikatzea lortu baitzuen. Hurrengo hamarkadaren hasieran, *Morris*-ekin batera egindako ahaleginean huts egin ondoren, enpresa honek Bilboko instalazioetan autobusak eta modelo berezi batzuk muntatu ahal izan zituen, Iparramerikako txasiak erabiliz<sup>181</sup>. Bestalde, garaitu horretan, Sestaoko *Sociedad Española de Construcción Naval* delakoa kamioiak eta autobusak egiten hasi zen, gehienbat *Talleres del Nervión* izeneko lantegietan. Sektorean zegoen krisialdi gogorrek behartuta birmoldatu behar izan zituen bere jarduerak, eta lehenago ere krisialdi horrexegatik hasi zen tren-industriarako materialak ekoizten. Frantziako *Somua* etxearekin egindako hitzarmenari esker, motorrak, txasiak eta karrozeria-lan bereziak egin zituen. Lan horiek egin ahal izateko makina modernoak eskuratu behar izan zituen, eta erabilitako materialaren kalitateari buruzko kontrol zorrotza egin ere bai, pertsonal teknikoaren ikuskaritzapean. Serieko ekoizpen-lanak egiteko hasierako zailtasunei aurre eginez, 1931n motorra zuten hirurogeita hamabost txasi egitea lortu zuten. Hurrengo urtean ekoizpena areagotu eta bere jarduerak beste arlo batzuetara zabaltu zituen, Madrilgo metropolitanorako autobus berriak eginez<sup>182</sup>.

Bestalde, hogeita hamarreko hamarkadaren hasierarako nahiko etorkizun iluna iragartzen zuen ekonomia-krisialdiaz jabeturik, Galindoko *Babcock & Wilcox* enpresak ere industria-birmoldaketa horretan parte hartu nahi izan zuen. Bere helburua zen tren-industriaren krisialdia konpentsatzea eta, horretarako, kamioiak egiteko erabilitako makineria eta instalazioak egokitzea. Suitzako *Saurer* etxearekin 1932.

en sus instalaciones bilbaínas, sobre chasis norteamericanos, autobuses y diversos modelos especiales<sup>181</sup>. Por su parte, en parecidas fechas, la *Sociedad Española de Construcción Naval* de Sestao iniciaba, principalmente en los *Talleres del Nervión*, la fabricación de camiones y autobuses. El motivo partió de una obligada reconversión de sus actividades por la dura crisis del sector, que ya había acometido con la producción de material ferroviario. Mediante un acuerdo con la firma francesa *Somua*, se llevó a cabo una producción que abarcaba la motorización, chasis y carrozados especiales. Por tanto, su desarrollo requirió la instalación de moderna maquinaria y la aplicación de un inédito control de calidad del material empleado, bajo la supervisión de personal técnico. La dificultad de la introducción de la producción en serie se puso a prueba en 1931 al poder construirse setenta y cinco chasis ya motorizados. Para el año siguiente la fábrica era capaz de ampliar la producción y diversificar su mercado, caso de los nuevos autobuses para el metropolitano de Madrid<sup>182</sup>.

Por su parte, *Babcock & Wilcox* en Galindo también intentó sumarse a esta reconversión industrial, ante el panorama sombrío de la crisis económica que parecía confirmarse a comienzos de los años treinta. Su objetivo era compensar la crisis de la fabricación ferroviaria con la adaptación de su maquinaria e instalaciones para la fabricación de camiones. Aunque sin resultados concretos, trató de lograr en 1932 un acuerdo con la firma suiza *Saurer*, al tomar como ejemplo a la británica *Armstrong Withworth* de Newcastle, dedicada anteriormente a la producción ferroviaria y que constituyó la sociedad *Armstrong Saurer*. El sistema de fabricación propuesto por la empresa vizcaína revelaba la existencia de un significativo tejido de pequeños talleres de estampación en la provincia. Éstos podían ser capaces de asumir la subcontratación en la elaboración de parte de las piezas. Entre las opciones barajadas, *Babcock & Wilcox*

planteó a *Saurer* montar el chasis, realizar el mecanizado sobre los motores importados y el montaje final del camión. Así mismo, pretendía su construcción mediante un convenio de licencia y una participación conjunta en los beneficios. No obstante, estas propuestas no satisfacían las exigencias de *Saurer* al requerir un alto nivel estándar de fabricación, la constitución de una sociedad independiente y una especificación de costes y desarrollos<sup>183</sup>. Por tanto, tras estos difíciles comienzos, *Babcock & Wilcox* no culminaría la definitiva fabricación de vehículos pesados hasta comienzos de los años cincuenta.

Mientras tanto, en el ámbito guipuzcoano, cabe citar en este segmento, pero a una escala más reducida, a la *Sociedad Española de Industrias Ferroviarias* de Irun que fabricó chasis de camiones y autobuses con licencia *Magirus Deutz*<sup>184</sup>. A la iniciativa de estas empresas relevantes se sumó la capacidad de numerosos talleres mecánicos y de carrozado, ubicados en diversas poblaciones de la geografía vasca desde inicios de la década de los años treinta. Este fue el caso de algunos talleres bilbaínos y donostiarras, que además de carrozar vehículos o realizar reconstrucciones completas de automóviles, con rectificación de cigüeñales y de bloques, pudieron fabricar chasis específicos para camiones en locales debidamente equipados<sup>185</sup>.

La última iniciativa de cierta relevancia en el País Vasco, antes de la Guerra Civil, fue en 1936 cuando se ultimó la instalación de la empresa *Seida* en el bilbaíno barrio de Zorroza. Esta empresa, constituida en Donostia en 1925 para la distribución de automóviles *Chrysler*, dio el paso con dicha planta en Bilbo al montaje de camiones *Dodge* y, en la posguerra, a la recuperación militar de material móvil. Al igual que en otras iniciativas, en el contexto de fuerte desempleo, la Diputación Foral ofreció su apoyo mediante la posible exención temporal de impuestos<sup>186</sup>. ■

urtean hitzarmen bat egiten saiatu zen baina ez zuen emaitzarik lortu; egitasmo horretan Newcastle-ko *Armstrong Withworth* enpresa britainiarraren esperientzia hartu zuen erreferentzia gisa, enpresa hura lehenago tren-industrian aritua baitzen eta *Armstrong Saurer* sozietatea sortuko zuen. Bizkaiko enpresa horrek proposaturiko fabrikazio-sistemak argi erakusten digu probintzian estanzazio-lantegi txikien sarea nahiko garrantzitsua zela. Ordurako pieza batzuen fabrikazioaren azpi-kontratazioa beren gain hartzeko gai baitziren lantegi haiek. Aztertutako aukeren artetik *Babcock & Wilcox* enpresak *Saurer* etxeari proposatu zion txasia muntatzea, inportaturiko motorren mekanikazioa egitea eta kamioiaren amaierako muntaketa egitea. Halaber, hori eraikitzeko asmoa zuen, baimen-hitzarmen baten bitartez eta irabaziak erdibanatuz. Nolanahi ere, proposamen horiek ez zituzten *Saureren* premiak asetzen, fabrikazio-maila estandar handia, sozietate independente bat eratzea eta kostu eta garapenak zehaztea eskatzen baitzuten<sup>183</sup>. Beraz, hasiera zail hauen ondoren, *Babcock & Wilcox* enpresak ez zion ibilgailu astunak behin betiko eraikitzeari helduko berrogeita hamarreko hamarkadaren hasiera arte.

Bien bitartean, Gipuzkoan, arlo horien barruan, eta maila apalago batean

bada ere, azpimarratzekoa da Irungo *Sociedad Española de Industrias Ferroviarias* enpresa, *Magirus Deutz*<sup>184</sup> lizentzia zuten kamioi eta autobusen txasiak egiten zituena. Enpresa garrantzitsu horien ekimenez gainera, Euskal Herriko hainbat herritan hogeita hamarreko hamarkadaren hasieraz geroztik mekanika eta karrozeria-lanak egin zituzten tailer ugariaren ahalmena ere hartu behar da kontuan. Horien artean aipatzekoak dira Bilboko eta Donostiako tailer batzuk; tailer horietan ibilgailuetako karrozeria-lanak egin eta automobilak erabat berrosatzen zituzten, birabarkiak eta multzoak arteztuz, baina horrez gainera kamioientzako txasi bereziak ere egiten zituzten horretarako behar bezala prestatutako lokaletan<sup>185</sup>.

Euskal Herrian, Gerra Zibilaren aurretik arlo horretan abiarazitako azken egitasmo garrantzitsua 1936. urtean gauzatu zuten, Bilboko Zorroza auzoan *Seida* enpresa jarri zutenean. Enpresa hori 1925ean sortu zuten Donostian, *Chrysler* markako automobilak banatzeko eta instalazio haiekin pauso erabakigarria eman zuen *Dodge* kamioiak muntatzeko, eta gerra ostean armadako material mugikorra berreskuratzeko. Aurreko beste ekimen batzuekin gertatu zen bezala, langabezia handia zegoenez, Foru Aldundiak laguntza eman zion, aldi baterako zergen salbuespena eskainiz<sup>186</sup>. ■



### 3.2.4 JOSÉ LORENZO Y CECILIO ANTE EL RETO DEL CARROZADO DE LOS PRIMEROS CHASIS EN GIPUZKOA

El desarrollo de los transportes por carretera a partir de la década de los veinte estuvo favorecido por la citada mejora de las inversiones en las vías de comunicación terrestres. No obstante, en la siguiente década, la provincia tan sólo incluía vías de rango provincial y vecinal, por la ausencia de la red del Estado en el territorio guipuzcoano<sup>187</sup>. Asimismo, este tránsito de vehículos a motor, escaso pero cada vez más frecuente, obligó a fijar las primeras normas tanto de respeto y atención a la carretera como de circulación.

En este contexto, la modesta presencia del automóvil empezaba lentamente a crecer en Gipuzkoa, tal como atestiguaban las cifras de 698 matriculaciones en 1926, sumando los diferentes tipos y marcas, lo que totalizaba un parque de 4.930 unidades. En el cómputo oficial de vehículos de dicho año destacaban por su

número *Citroën* (78), *Fiat* (75), *Buick* (55), *Renault* (53), *Ford* (32) y *Peugeot* (32), primando los coches y furgonetas o camionetas de procedencia europea y norteamericana sobre el número total de camiones y, en concreto, autobuses. En este último grupo destacaban *Berliet* (13), *Panhard* (12), *USA* (9), *Dion Bouton* (8), *GMC* (3), *Dodge* (3) y *Latil* (2), es decir firmas francesas y estadounidenses. Todavía *Hispano-Suiza* tenía escasa presencia en el segmento de vehículos pesados, algo que iría cambiando a inicios de los treinta, al igual que otras marcas relevantes anteriormente citadas<sup>188</sup>.

Por estas mismas fechas en Ormaiztegui se contaba con un parque de trece vehículos, primordialmente correspondientes a empresas y comerciantes, destinados al servicio de sus propias actividades, como se puede observar en la tabla de Vehículos de Ormaiztegui en 1929/30. Así, vemos que de un parque de trece vehículos, se cuentan con siete vehículos destinados a servicios de transporte vinculados a otros tantos negocios (*Cerámica Zelaikoa*, *Almacén de vinos y*

369

Jose Lorenzo Irizarren sendia, 1940  
*Goiko ilaran*: Pilar Lizarazu Otaño, Pablo eta Jose Irizar Izagirre eta Miguel Irizar Kanpos  
*Behoko ilaran*: Jose Francisco Irizar Kanpos, Juan Cruz Irizar Izagirre (Aita Luis), Esperanza Irizar Kanpos, Jose Lorenzo Irizar Arzelus, Pilar eta M<sup>a</sup> Teresa Irizar Kanpos eta Brigida Kanpos Urkiola  
 Familia de José Lorenzo Irizar, 1940  
*Fila superior*: Pilar Lizarazu Otaño, Pablo y José Irizar Izagirre y Miguel Irizar Kanpos  
*Fila inferior*: José Francisco Irizar Kanpos, Juan Cruz Irizar Izagirre (Aita Luis), Esperanza Irizar Kanpos, José Lorenzo Irizar Arzelus, Pilar y M<sup>a</sup> Teresa Irizar Kanpos y Brigida Kanpos Urkiola





### 3.2.4 JOSE LORENZO ETA CECILIO, GIPUZKOAN LEHENENGO TXASIAKARROZERIA-LANETAN AITZINDARI

Hogeiko hamarkadatik aurrera errepideetako garraiobideak nabarmen garatu ziren, lurreko komunikabideetan egindako inbertsio ugariagoei esker. Hala eta guztiz ere, hurrengo hamarkadan, Gipuzkoak probintzia eta herri mailako bideak baino ez zituen, Estatuko sarea Gipuzkoako lurraldera hedatu gabe baitzegoen artean<sup>187</sup>. Gainera, bideetan ibilgailu motordun gutxi ibili arren, trafikoa etengabe handitzen ari zen, eta horren ondorioz, errepidean beharrezko begirunea eta arreta izateko eta zirkulatzeko lehenengo arauak ezarri behar izan zituzten.

Gauzak horrela, automobil kopuru txikia pixkanaka gora egiten hasi zen Gipuzkoan. Datuek garbi erakusten digutenez, 1926. urtean, ibilgailu-mota eta marka guztiak kontuan hartuta, 698 matrikulazio egin ziren, eta guztira 4.930 ibilgailu

zeuden. Urte horretako ibilgailuen zenbaketa ofizialeko kopuruei begiratuta honakoak nabarmentzen dira: *Citroën* (78), *Fiat* (75), *Buick* (55), *Renault* (53), *Ford* (32) eta *Peugeot* (32); gehienak Europatik eta Ipar Ameriketatik ekarritako automobilak eta furgonetak edo kamionetak ziren, kamioien eta bereziki autobusen kopuru osoarekin alderatuta behintzat. Azken multzo horren barruan *Berliet* (13), *Panhard* (12), *USA* (9), *Dion Bouton* (8), *GMC* (3), *Dodge* (3) eta *Latil* (2) nabarmentzen ziren; hau da, Frantzia eta Estatu Batuetako markak. *Hispano-Suizak* ez zuen artean parte-hartze handirik ibilgailu astunen arloan, baina hogeita hamarreko hamarkadaren hasieran joera hori aldatu egin zen, lehenago adierazitako marka garrantzitsu horiekin gertatu zen bezala<sup>188</sup>.

Data horietan, Ormaiztegin, hamahiru ibilgailuk osatutako automobil-parkea zegoen, gehienak enpresenak eta merkatarienak, berrin jarduerak berezkoak zituzten zerbitzuetarako erabiltzen zituztenak. Horrela, ikus dezakegu, dago-

370  
Cecilio Irizarren sendia  
*Zutik:* Fermin eta Miguel Mari Irizar Bengoetxea, Cayetana Bengoetxea Altuna, Cecilio Irizar Arzelus, Eleuteria Bengoetxea Altuna (izeba), Jose Mari Irizar Bengoetxea eta Jose Turrillas Bordagarai  
*Eserita:* Dionisio, Alejandro eta Millan Irizar Bengoetxea  
Familia de Cecilio Irizar  
*De pie:* Fermin y Miguel Mari Irizar Bengoetxea, Cayetana Bengoetxea Altuna, Cecilio Irizar Arzelus, Eleuteria Bengoetxea Altuna (tia), José Mari Irizar Bengoetxea y José Turrillas Bordagarai  
*Sentados:* Dionisio, Alejandro y Millán Irizar Bengoetxea



fonda de Elozegi, Panadería Irizar, Fábrica de Muebles San Antonio y Fonda Ezkurdia). También la empresa Onena de José Mari Lasa dispuso por los mismos años de un vehículo<sup>189</sup>. Según su hijo José Ramón tenía uno para el servicio público, marca 'Fiat', no era taxi, pero casi. Era un coche que se lo compró a Eusebio San Sebastián

de Idiazabal. Luego lo desmontaron todo... Incluso algunos de sus trabajadores aprendieron a conducir en la misma empresa en un terreno aledaño, lo que les permitió, posteriormente, trabajar autónomamente de chóferes o transportistas (caso de Agustín Irastortza y Bereziartua de Errezil, que fundaron la empresa IB)<sup>190</sup>.

28. TAULA: ORMAIZTEGIKO IBILGAILUAK 1929-30EAN  
TABLA 28: VEHÍCULOS DE ORMAIZTEGI EN 1929-30

Jabea / mekanikaria Propietario / mecánico	Klasea Clase	Marka Marca	Matrikula Matrícula	Matrikula data Fecha matrícula	ZP CV
Cia Galar, Fidel (Tejeria)	Auto-kamioia Auto-camión	Berliet	SS-1386	1918	22
Castillo Cauvilla, Andres (Tejeria)	Auto-kamioia Auto-camión	Berliet	M-4629	1918	21
Elozegi Amiano, Resurreccion	Auto-kamioia Auto-camión	Interause?	SS-4407	1926	14
Irizar Guridi, Jose Miguel	Auto-kamioneta Auto-camioneta	Unic	SS-1932	1921	13
Irizar Salazar, Floro	Kamioneta Camioneta	Chevrolet	SS-7225	1929	20
Elozegi Amiano, Agustin	Auto omnibusa Auto ómnibus	Torino	SS-5945	1928	11
Ezkurdia Irizar, Jacinto	Automobila Automóvil	Fiat	SS-2007	1921	14
Lasa Irizar, Jose M <sup>a</sup>	¿?	Fiat	SS-1708	1919	14
Lasa Mujika, Jose Francisco	Automobila Automóvil	Renault	SS-2955	1924	15
Mantzisidor Mendizabal, Juan	Automobila Automóvil	Citroën	SS-2990	1924	5
Irizar Salazar, Floro	Kotxea Coche	Citroën	SS-4016	1925	7,9
Apaolaza Irazusta, Pablo	Motozikleta Motocicleta	BSA	SS-4487	1926	2,5
Telleria Alustitza, Gregorio	Motozikleta Motocicleta	BSA	SS-6062	1928	2

Propio landua. Automobil eta motozikletei 1929 eta 1930ean egindako errekitasate militarreko adierazpen edo oharretatik abiatuta<sup>191</sup>  
Elaboración propia a partir de la declaración o notas para la requisa militar de automóviles y motocicletas de 1929 y 1930<sup>191</sup>

Casi quince años más tarde la situación no había cambiado mucho, según se deduce de la tabla de Vehículos de Ormaiztegi en 1944, con un parque de dieciocho vehículos, catorce son de carácter profesional, vinculados a las mismas actividades antes citadas, a las que debe sumarse los tratantes Lizarazu y Arzelus; la fábrica de tintas de García; Ángel Berasategi recadista e Izuzkitza, propietario del balneario.

Tal como se ha visto anteriormente, durante el primer tercio del siglo veinte, el desarrollo económico experimentado en las comarcas guipuzcoanas supuso la proliferación de un diversificado tejido empresarial. Por ende, se trató de un periodo en el que comenzaron a abundar en la provincia tanto compañías especializadas en el transporte de viajeros y de mercancías (por ejemplo, las conocidas Azkar e

kion taulan, 1929/30ean hamahiru ibilgailuk osatutako parke batean, zazpi ibilgailu ditugula garraio-zerbitzuetarako, beste hainbeste negozio batzuekin ere lotuak (*Cerámica Zelaikoa, Almacén de vinos y fonda de Elozegi, Panadería Irizar, Fábrica de Muebles San Antonio eta Fonda Ezkurdia*). Jose Mari Lasaren *Onena* enpresak ere ibilgailu bat izan zuen urte inguru horretan<sup>189</sup>. Haren seme Jose Ramon Lasaren esanetan *Bazuen 'Fiat' markako bat zerbitzu publikorako; ez zen taxia, baina ia-ia. Idiazabalgo Eusebio San Sebastiani erositako automobila zen. Gero erabat desmuntatu zuten...* Bertako langile batzuek enpresan bertan ikasi zuten gidatzen aldame-

neko lursail batean, eta horren ondoren beren kontura gidari edo garraiolari moduan lan egiteko aukera izan zuten (halaxe egin zuten Errezilgo Agustin Irastortzak eta Bereziartuak, *IB* enpresaren fundatzaileek)<sup>190</sup>.

la hamabost urte geroago, egoera ez zen asko aldatu, ondoren datorren taulatik ondorioztatzen den moduan, eta hemezortzi ibilgailuk osatutako parke horretan, hamalauk xede profesional bat dute, arestian aipatutako jarduera horiei lotuak, eta horiei gehitu behar zaizkie Lizarazu eta Arzelus tratularienak, Garcíaen tinta-fabrikarena, Angel Berasategi mandatariarena eta Izuzkitza bainu-etxearen jabearena.

29. TAULA: ORMAIZTEGIKO IBILGAILUAK 1944AN TABLA 29: VEHÍCULOS DE ORMAIZTEGI EN 1944					
Jabea / mekanikaria Propietario / mecánico	Klasea Clase	Marka Marca	Matrikula Matrícula	Matrikula data Fecha matrícula	ZP CV
Lizarazu Otaño, Sotero	Kamioia / Camión	¿?	BI-12096	1935	22
Hijos de Andrés Telleria	Kamioia / Camión	Berliet	M-4629	1924	21
Elozegi Amiano, Agustin	Kamioia / Camión	GMC	NA-4480	1935	22
Hijos Andrés Telleria	Kamioia / Camión	Chevrolet	M-8783	1922	20
Elozegi Amiano, Agustin	Kamioia / Camión	Renault	SS-9010	1934	13
Hijos Andrés Telleria	Kamioia / Camión	Berliet	SS-9668	1935	43
Hijos Andrés Telleria	Kamioia / Camión	Internacional	SS-9873	1935	22
Irizar Ezkurdia, Casiana (Vda. Ezkurdia)	Kamioia / Camión	Ford	VI-1250	1931	17
Arzelus Irizar, Vicente	Kamioneta Camioneta	EXA	SS-2324	1923	16
Irizar Ezkurdia, Jose	Kamioneta Camioneta	Citroën	SS-5319	1927	11
García Larrea, Juan	Kamioneta Camioneta	Citroën	SS-5884	1928	11
Berasategi Telleria, Angel	Kamioneta Camioneta	Renault	SS-5017	1929	8
Izuzkitza Albisu, Antonio	Kamioneta Camioneta	¿?	SS-9145	1934	10
Arzelus Irizar, Vicente	Kamioneta (*) Camioneta (*)	Chevrolet	SS-6313	1928	¿?
García Larrea, Carlos	Autoa / Turismo	Fiat	SS-9354	1934	8
Lasa Mujika, Jose Francisco	Autoa / Turismo	Ford	SS-7376	1930	17
Mantzisidor Goia, Baltasar	Motoa / Moto	¿?	BI-7382		3
Telleria Alustitza, Gregorio	Motoa (*) / Moto (*)	BSA	BI-7482		3

(\*) Behin-behineko baja.  
 (\*) Baja provisional.  
 Propio landua. Automobilen zirkulazio-patente nazionalaren 1944ko erroldatik abiatuta<sup>192</sup>.  
 Elaboración propia a partir del padrón de patente nacional de circulación de automóviles de 1944<sup>192</sup>.



371  
Carrocerías Imaz y Sanromák eraikitako  
ibilgailua, 1924  
Vehículo carrozado por Carrocerías Imaz y  
Sanromá, 1924

(Iarra), como a surgir un amplio sector dedicado a la reparación, distribución de productos y marcas e, incluso, carrozado de vehículos a motor. Sólo en Donostia, que capitalizaba el sector en Gipuzkoa, a finales de los años veinte, aparecían relacionados ocho talleres de carrocerías, veintisiete de accesorios, siete de acumuladores, cinco de alumbrado, siete de amortiguadores, once de alquiler, doce de talleres de reparación, ocho de bandas de goma, dos de baterías, siete de cojinetes de bolas, dos de ballestas, diez de dínamos, diez de neumáticos, ocho de lubricantes y dieciocho garajes<sup>193</sup>.

Entre este conjunto de profesionales dedicados a los vehículos era básico el sector de los carroceros. Por lo común, la fábrica suministraba el chasis motorizado sobre el que había que carrozar el vehículo. Hay que tener en cuenta que en los años treinta, al igual que en la posguerra, el vehículo pesado o industrial adquirió preponderancia frente al utilitario de serie, que en este caso sí solía ir com-

pleto de origen. Esta necesidad llevó a notables realizaciones mediante un trabajo artesanal en productos específicos a satisfacción del cliente. En buena medida, su capacitación procedía de una larga tradición en labores de carretería, es decir, producción de coches de caballo y carros, derivada hacia el carrozado del automóvil, extensible a su reparación e, incluso, al establecimiento del moderno taller mecánico. Así, por ejemplo, en esta época el taller *Stinus* adquiría relevancia en la capital donostiarra. A inicios de la siguiente década también comenzaban a despuntar carroceros localizados en algunas poblaciones de la provincia<sup>194</sup>.

En dicho contexto de transformación en el mundo carroceros los hermanos Cecilio y José Lorenzo Irizar acometieron en 1928 el carrozado del primer autocar. Ambos iniciaban modestamente su experiencia en este novedoso terreno hasta llegar a ser con el tiempo un referente en el ámbito guipuzcoano. Son pocos los datos re-

Lehenago ikusi dugun bezalaxe, hogeigarren mendearren lehenengo herenean Gipuzkoako eskualdeetan izandako ekonomia-hazkundeak enpresa-jardueren aniztasuna ekarri zuen. Beraz, garai horretan bidaierien eta salgaien garraioan espezializatuak ziren konpainiak ugaltzen hasi ziren probintzian (besteak beste, *Azkar* eta *Ifarra* ezagunak) eta aldi berean ibilgailu motordunak konpondu, produktuak eta markak banatu eta karrozeria-lanak ere egiten zituen sektore zabal bat osatzen eta indartzen hasi zen. Donostian bakarrik, Gipuzkoako sektore horretako jarduerak gehienak bertan egiten baitziren, hogeiko hamarkadaren amaieran honako tailerrak zeuden: karrozeria-lanetan aritzen zirenak zortzi, osagarriak zituztenak hogeita zazpi, metagailuak zituztenak zazpi, argietakoak bost, motelgailuak jartzen zituztenak zazpi, alokairukoak hamaika, konponketa-tailerrak hamabi, gomazko bandak zituztenak zortzi, bateriak jartzen zituztenak bi, boladun kojinetekak zituztenak zazpi, baleztak zituztenak bi, dinamota-rako hamar, pneumatikoak jartzen zituztenak hamar, lubrifikatzaileetarako zortzi eta garajeak hamazortzi<sup>193</sup>.

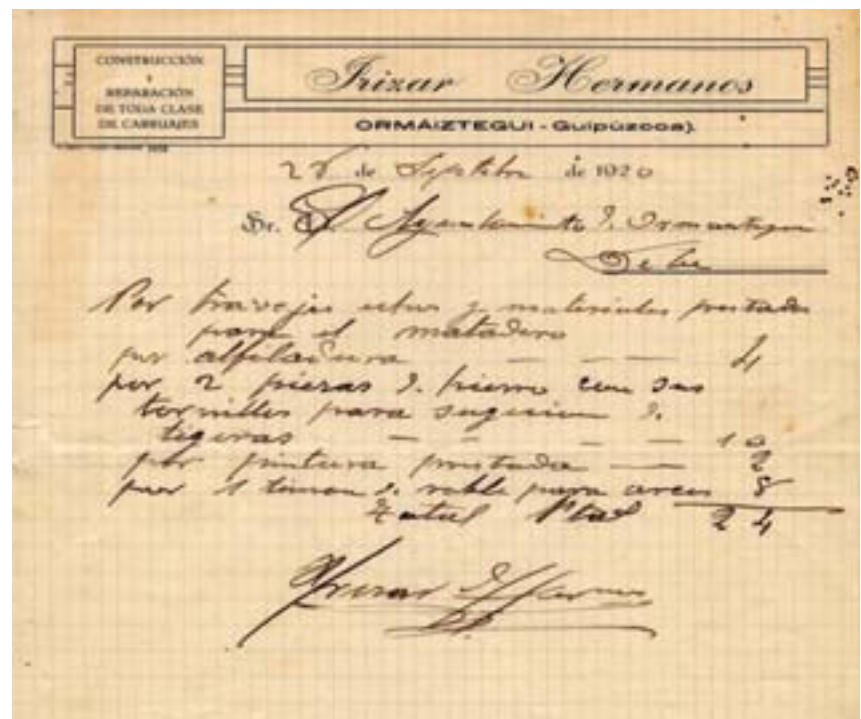
Ibilgailuen arloan lan egiten zuten profesionalen multzo horren barruan karrozeria-jartzaileen sektorea funtsezkoa zen. Normalean txasia motor eta guzti ematen zieten eta beraiek karrozeria jarri behar zioten ibilgailuari. Gogorarazi behar dugu hogeita hamarrek hamarkadan, gerra ostean bezalaxe, ibilgailu astun edo industriakoek garrantzi handia hartu zutela serieko ibilgailu utilitarioen aldean; baina azken hauek jatorriz erabat osatuta ateratzen ziren. Hori zela-eta, sarritan artisaulari handia egin behar izaten zen bezeroek nahi zituzten produktu bereziak egiteko. Lan horiek egiteko gaitasuna, neurri handi batean behintzat, zalgurdiak eta gurdiak egiteko aspaldiko tradizioetik zetorkien; haren ondotik automobiletako karrozeria-lan eta konponketei heldu

zieten, eta denborarekin tailer mekaniko modernoak sortu zituzten. Adibidez, garai horretan, *Stinus* tailerrak izen handia hartu zuen Donostian. Hurrengo hamarkadaren hasieran probintziako hainbat herritan kokatuta zeuden karrozari batzuk nabarmentzen hasi ziren<sup>194</sup>.

Karrozeriaren mundua eraldatuko zuen testuinguru horretan, Cecilio eta Jose Lorenzo Irizar anaiek lehen autobusa karrozatzeari ekin zioten 1928an. Biak behe-behetik hasi ziren lanean eremu berri horretan, eta denborarekin erreferente bihurtu ziren Gipuzkoako lurraldean. Ekimen horri buruzko datu gutxi ditugu, baina itxura guztien arabera, garraio arloan sortu ziren premiei erantzun beharrez hasi ziren eremu hori lantzen. Gurdigile artisauei egokitu zitzaaien premia haiek betetzeko ardura.

Lehen enkargua Juan Apaolaza Osinaldek egin zuen, Barretxe izenez ere ezagutzen zen Gabiriako garraiolariak, eta abere-indarraren ordean motorra erabiltzea erabaki zuen. Frantziar *Renault*en txasi bat erosi eta bi Irizar anaiei eskatu zien karrozeria jartzeko. *Billancourt* modeloko ibil-

372





373  
*Irizar Hermanosek karrozatutako lehen autobusa, Juan Apaolaza Osinalderentzat, 1929*  
 Primer autobús carrozado por *Irizar Hermanos* para Juan Apaolaza Osinalde, 1929

lativos a esta iniciativa, pero todo indica que fue el resultado de las mencionadas nuevas necesidades del transporte. Éstas debieron ser atendidas oportunamente por los artesanos constructores de carros.

El primer encargo lo realizó Juan Apaolaza Osinalde, también conocido como Barretxe, transportista de Gabiria, que decidió sustituir la tracción animal por la motriz. En Francia adquirió un chasis *Renault* y encargó a los dos hermanos Irizar que se lo carrozaran. Se trataba de un modelo *Billancourt*, con un motor de 17 CV, semejante a la polifacética clase *MZ* creado por la marca parisina en 1925. Fue uno de los vehículos más populares de la época por su curioso capó denominado cocodrilo<sup>195</sup>. La novedad de este trabajo les obligó a dirigirse a Logroño, donde ya existía una notable tradición carrocera, para solicitar la colaboración de un *cajista* (Francisco Porres Gordo, natural de Tirgo, Logroño, que se domicilió en Berjaldegi<sup>196</sup>). Así pudieron construir la estructura de madera de acacia y olmo. En aquella época ya se había generalizado que sobre la caja se clavara un recubrimiento exterior de chapas metálicas, siendo un procedimiento artesanal

que tuvo su continuidad muchos años después<sup>197</sup>. El trabajo se realizó en el nuevo taller nacido a mediados de los años veinte, en Berjaldegi Berri. Tal como recuerda Millán, todas las uniones se reforzaban dando las debidas formas al hierro, que debía ajustar Cecilio con pericia. Fue en este trabajo cuando el hijo de José Lorenzo, José Irizar, adquirió mucha experiencia. El importe ascendió a cuatro mil quinientas pesetas que fueron abonadas en el momento, sumadas a las doce mil quinientas del precio del chasis y motor original, suponiendo un total de diecisiete mil pesetas de la época<sup>198</sup>. Como anécdota cabe añadir que este vehículo, al que Millán denomina de *morro de cerdo*, al sacarlo del taller un pequeño golpe de chapa frustró el estreno. Quizás fue la falta de experiencia. Vuelta al taller y en pocos días como nuevo<sup>199</sup>.

Juan Apaolaza hubo de prepararse para iniciar el servicio de transporte con su nuevo vehículo, obteniendo el permiso para conducir vehículos de tercera categoría el 9 de marzo de 1929. El nuevo autobús obtuvo su permiso de circulación el 27 de septiembre de 1929, con matrícula SS-7224. Si bien el autobús contaba con capacidad para

gailua zen, 17 ZPko motorra zuena, Parisko marka horrek 1925ean sortutako MZ klase polifazetikoaren antzekoa. Garai hartako ibilgailurik ezagunenetakoa izan zen, krokodiloa esaten zioten oso kapot bitxia zuelako<sup>195</sup>. Egin beharreko lana guztiz berria zenez, Logroñora joan behar izan zuten, han aspalditik ohitura handia baitzuten karrozeria-lanak egiteko, eta halaxe, kaxa-egile bati laguntza eskatu zioten (Francisco Porres Gordo, jaiotzez Tirgo herrikoa, Logroño, baina gero Berjaldegira etorri zen bizitzera<sup>196</sup>). Horrela, akazia eta zumarraren egurrez egindako egitura eraiki ahal izan zuten. Garai hartan nahiko ohikoa zen kaxaren gainetik metalezko xaflez osaturiko estaldura bat jostea kanpoaldean, eta artisau-lan hori gerora ere urte askoan horrela egin izan zen<sup>197</sup>. Hogeiko hamarkadaren erdialdean Berjaldegi Berrin sortutako tailer berrian egin zuten lan hori. Millanek gogorarazi duenez, juntura guztiak sendo geratzeko, burdinari behar zen itxura eman behar zioten, eta Ceciliok trebetasun handia zuen piezak elkarri egokitzen. Lan horri esker Jose Irizarrek, Jose Lorenzoren semeak, esperientzia handia lortu zuen. Lau mila eta bostehun pezetako kostua izan zuen eta diru hori unean bertan ordaindu zuten: kopuru horri txasiaren eta jatorrizko motorraren prezioa, hamabi mila eta bostehun pezeta, gehiturik, guztira hamazazpi mila pezeta ordaindu ziren<sup>198</sup>. Bitxikeria moduan pasadizo hau gogora dezagun: Millanek *txerri-mutur* deitu ohi zion ibilgailu honek, *tailerretik ateratzean, kolpe txiki bat hartu zuen txapan, eta horrek estreinaldia zapuztu zuen. Esperientzia falta izango zen agian. Berrito tailerrera, eta egun gutxitan berria bezala atera zuten*<sup>199</sup>.

Juan Apaolazak, bere ibilgailu berriarekin garraio-zerbitzuari ekiteko, bere burua prestatu behar izan zuen, eta hala, 1929ko martxoaren 9an hirugarren kategoriako ibilgailuak gidatzeko baimena erdietsi zuen. 1929ko irailaren 27an lortu zuen autobus berrirako zirkulazio-baimena, SS-7224 matriku-

larekin. Autobus horrek hogeita bi bidaiarientzako tokia bazuen ere, hamazazpi bakarrik eramateko baimena jaso zuen.

Autobus honek, jatorrian, ez zeukan argi keinukaririk, ezta bateriarik ere. Magneto bidez sortzen zuen energia, eta karbuero-argiak eta *Michelin* etxeko pneumatikoez hornituriko gurpilak zeuzkan.

Juan Apaolazaren autobusa funtsezko garraioa izan zen inguru osoarentzat, haren seme Julianek gogoratu duen moduan. Ezkioko Anduaga zelaietara, Ama Birjina us-tez agertu zen lekura joaten ziren erromes eta begiluzeei bidaia eskaini ez ezik, Beasain, Ordizia, Tolosa eta



374  
SS-7224 Omnibusaren dokumentazioa  
Documentación del Omnibus SS-7224



375  
 Juan Apaolaza Osinalde eta Natividad Elozegi  
 Odriozolaren ezkontza, 1933  
 Enlace de Juan Apaolaza Osinalde y Natividad  
 Elozegi Odriozola, 1933

veintidós viajeros, su autorización sólo alcanzaba a diecisiete.

Este autobús en origen no contaba con luces intermitentes, ni batería. Producía energía con magneto y tenía faros de carburo y ruedas equipadas con neumáticos de la marca *Michelin*.

El autocar de Juan Apaolaza fue un transporte esencial para la zona, como ha recordado su hijo, Julián. No sólo facilitó el viaje de peregrinos y curiosos que acudían a las campas de Anduaga en Ezkio, donde supuestamente apareció la Virgen, sino también el enlace con los mercados de Beasain, Ordizia, Tolosa y Zumarraga, entre otros.

Según recuerda su hijo Julián con motivo de la Guerra Civil (1936-1939) este autobús fue requisado y Juan Apaolaza tuvo que entregar el mismo a los nacionales en el surtidor de Suarez, en Beasain. En los primeros tiempos de la guerra, el autobús prestó servicios en la zona de Beasain y Juan Apaolaza aprovechando la noche, inadvertidamente, casi a diario, comprobaba los niveles de agua y aceite de su autobús. Para ello, se desplazaba desde Gabiria a Beasain en bicicleta. Apercibidos los militares de las operaciones de Juan Apaolaza, procedieron a su detención, bajo la sospecha de tratarse de un espía del bando enemigo. Pero una vez pudo aclarar y acreditar que únicamente pretendía el cuidado y mantenimiento de su vehículo, le contrataron como chofer. Cuando las fuerzas ocupantes de Beasain se desplazaron a Bizkaia, Apaolaza debió partir con ellos hasta el frente de Durango. Con motivo del bombardeo de Gernika, Apaolaza abandonó a los nacionales pasando a Santander, donde permaneció durante seis u ocho meses trabajando por su cuenta. De vuelta a casa, el autobús de Apaolaza debió repararse de los daños sufridos en la guerra, labor que realizaron los hermanos Irizar.

Posteriormente, tras la contienda, debido a la escasez de gasolina y a su elevado precio en el estraperlo, se le instaló un equipo de gasógeno en su parte posterior. Hay que tener en cuenta que las restricciones del consumo llegaron a incluir, en 1940, la prohibición del empleo de gasolina en los vehículos de más de 25 CV. El gasógeno era un sistema ampliamente aplicado en esta época, que transformaba, por combustión incompleta, un combustible sólido (leña, carbón vegetal e, incluso, cáscaras de frutas) en monóxido de carbono en estado gaseoso. De esta forma, podía proporcionar energía a los motores de explosión (también llamados de gasolina), pasando a bióxido de carbono al contacto con el oxígeno del aire. Asimismo constaba de una cámara de combustión, de una entrada de aire de abertura va-



Zumarragako azoketara ere joan-  
 etorriak egiten zituen, besteak beste.

Haren seme Julianek gogoraz-  
 ten duen moduan, Gerra Zibila zela  
 eta (1936-1939), autobus hau konfis-  
 katu egin zuten, eta Juan Apaolazak  
 nazionalai eman behar izan zien Beasaingo  
 Suarez hornitegian. Gerraren  
 lehen garaietan, autobusak Beasain-  
 go inguruan eskaini zuen zerbitzua,  
 eta Juan Apaolazak, gauaz baliatuz,  
 besteak ohartu gabe, bere autobu-  
 saren ur eta olio mailak egiaztatzen  
 zituen, ia egunero. Horretarako, Ga-  
 biritatik Beasainera bizikleta gainean  
 joaten zen. Militarrak ohartu zire-  
 nean Juan Apaolazak egiten zuenaz,  
 atxilotu egin zuten, etsaien taldeko  
 espia bat ote zen susmopean. Bai-  
 na bere ibilgailua zaindu eta man-  
 tendu besterik ez zuela nahi argitu  
 eta egiaztatu ahal izan zuenean,  
 txofertzat kontratatu zuten. Beasain-  
 go indar okupatzaileak Bizkaira joan  
 zirenean, Apaolazak haiekin abiatu  
 behar izan zuen Durangoko fronte-

ra. Gernikako bonbardaketaren on-  
 dorioz, berriz, Apaolaza, nazionalak  
 abandonatu eta, Santanderrera joan  
 zen, eta han sei edo zortzi hilabe-  
 tez aritu zen bere kontura lanean.  
 Etxera itzuli zenean, Apaolazaren  
 autobusak gerran jasandako kalteak  
 konpondu behar izan zituen, eta lan  
 hori Irizar anaiek egin zuten.

Gero, gerra amaitutakoan, gaso-  
 lina asko urritu zenez eta estraper-  
 lokoa oso garestia zenez, atzeko al-  
 dean gasogeno-ekipo bat jarri zioten.  
 Kontuan hartu behar da garai horre-  
 tan kontsumo izugarri mugatua ze-  
 goela, eta 1940. urtean, 25 ZP baino  
 gehiagoko ibilgailuetan gasolina era-  
 biltzea debekatu zutela. Garai hartan  
 gasogenoa sarritan erabiltzen zen;  
 sistema horren bidez erregai solido  
 bat (egurra, egur-ikatz eta sarritan  
 fruta-azalak ere bai) karbono mo-  
 noxido (egoera gaseosoan) bihurtzen  
 zuten errektuntza osatugabea eginez.  
 Horrela, eztanda-motorrei (gasoli-  
 nazkoak ere deituak) energia eman

376  
 1929an lortutako gida baimena  
 Permiso de conducir obtenido en 1929





377  
Anduagako zelaia  
Campa de Anduaga

riable, para evitar que se formara bióxido de carbono incombustible, además de un depósito para evacuar las cenizas. También añadía depuradores donde el gas pierde, sobre todo, las partículas sólidas en suspensión, que en caso contrario estropearían el motor o impedirían su funcionamiento normal. La potencia resultante del nuevo carburante era la mitad del rendimiento proporcionado por la gasolina, aunque solían incrementar los pistones para aumentar la compresión o se introducían sistemas de culata plana que permitían la mezcla con algo de gasolina. En el País Vasco comenzaron a extenderse las marcas más conocidas de gasógenos. Aparte de la castellanense *Autoforo*, la barcelonesa *Permanyer* y las madrileñas *Imbert* y *Safe Michelin*, en Bilbo se ubicaban *Lantero* y *Azcoyen* y *Carborex* de la empresa *Seida*, mientras que en Gipuzkoa aparecían la donostiarra *Cogegas* de la *Compañía General de Gasógenos* y el Au-

*tohall de la Fábrica Guipuzcoana de Gasógenos* en Hernani<sup>200</sup>.

Por tanto, el vehículo de Apao-laza presentaba visualmente unos cambios que transformaban su aspecto externo, al mostrar un gran depósito, en el espacio reservado a los portaequipajes traseros, mientras que los depuradores (el hogar y los filtros) iban por debajo de la carrocería. La combustión exigía que la madera (preferentemente haya, roble o abedul, obtenida de los bosques del caserío Barrenetxea o Barretxe) se quemara durante una hora y media antes de iniciar diariamente su servicio. Pero gracias a esta adaptación pudo continuar su labor y permanecer en funcionamiento hasta 1957<sup>201</sup>. En 1942, en el *Garaje Franco-Español* de Gros, en Donostia, se le instaló un equipo gasógeno de la marca alemana *Lubis*, un motor *Packard* de ocho cilindros y de 35 CV de potencia procedente de una subasta del

ziezaiekeen, eta aireko oxigenoarekin bat egitean karbono-dioxido bihurtu. Horrez gainera, gasogenoak bazuen errekontza-ganbera bat, aire-sarbide aldakorrarekin, karbono-dioxido erre-gaitza sor ez zedin, eta errautsak hus-teko depositu bat. Bestalde, arazgailu batzuk zituen eta horien bidez gasak batez ere partikula solido finkoak galtzen zituen; bestela horiek motorra hondatu edo behar bezalako funtzionamendua galaraziko lukete. Erregai berriarekin lortutako potentzia gasolinarekin lortzen zen errendimenduaren erdira baino ez zen iristen; nolana ere, batzuetan pistoi gehiago jartzen zituzten konpresioa handitzeko, edo kulata laua zuten sistemak erabiltzen zituzten, gasolina pixka batekin nahasketa egiteko aukera ematen baitzuten. Euskal Herrian gasogeno-markarik ezagunenak zabaltzen hasi ziren. Besteak beste honako hauek aipa ditzakegu: Castellóko *Autoforo*, Bartzelonako *Permanyer* eta Madrilgo *Imbert* eta *Safe Michelin* markak, Bilboko *Lantero* eta *Azcoyen* eta *Carborex Seida* enpresarenak, eta Gipuzkoan berriz Donostiako *Compañía General de Gasógenosen Cogegas* eta Hernaniko *Fábrica Guipuzcoana de Gasógenosen Autohall* izenekoa<sup>200</sup>.

Beraz, Apaolazaren ibilgailuak itxura aldetik bazituen aldaketa batzuk kanpotik beste tanke- ra bat ematen ziotenak; atzean maletak-eta eramateko lekuan depositu handi bat, eta bestalde berriz arazgailu batzuk (sulekua eta iragazkiak) karrozariaren azpian kokatuak. Errekuntza egin ahal izateko (ahal zela, pagoa, haritza edo zumarra, Barrenetxea edo Barretxe base- rriaren basoetatik aterea), egunero zerbitzua hasi baino ordu eta erdi lehenago erre behar zen egurra. Hala ere, egindako egokitzapen horiei esker segitu ahal izan zuen zerbitzua eskaintzen ondoko urteetan, eta hala 1957. urte arte funtzionatzen jarraitu zuen<sup>201</sup>. 1942. urtean, Groseko *Garaje Franco-Español* izenekoan, Donostian, Alemaniako *Lubis* markako gasogeno-ekipo bat eta zortzi zilindro

eta 35 ZPko *Packard* motor bat jarri zioten, Eiertzitoaren Ministerioaren enkante batean eskuratua eta, ziurrenik, Jose Antonio Agirre Lekube Eusko Jaurlaritzako lehen Lehendakariaren ibilgailu ofizialarena izango zena. Aldaketa hori egin ondoren haren kapot bereziaren altuera ere egokitu behar izan zuten.

Aurrerago, eta gasogeno-ekipoa kendu ondoren, 1952. urtean, motorra aldatu zioten, eta sei zilindro eta 21 ZP-ko *Studebaker* motor bat jarri zioten, SS-9539 ibilgailutik eskuratua, eta horrela, 1957. urte arte iraun zuen zerbitzuan.

Badirudi aurreneko karrozatze- lan horrek jarraipena izan zuela, Jose Irizar Izagirrek Gerra Zibila hasi au-

378  
SS-7224 ibilgailuan egindako  
aldaketen dokumentazioa  
Documentación de las modificaciones  
efectuadas en el vehículo SS-7224





379

Ministerio del Ejército y que, probablemente, procedía del vehículo oficial del primer Lehendakari del Gobierno Vasco, José Antonio Agirre Lekube. Este cambio exigió la consiguiente adaptación en altura de su característico capó.

Posteriormente y una vez retirado el equipo de gasógeno, en 1952, le fue sustituido el motor instalándosele un motor *Studebaker* de seis cilindros y 21 CV procedente del vehículo SS-9539, manteniéndose en servicio hasta el año 1957.

Parece ser que este primer trabajo de carrozado tuvo su continuidad con la adaptación de otro vehículo por José Irizar Izagirre, poco antes de la Guerra Civil. Se trató del carrozado de un camión de la marca francesa *Berliet*, propiedad de la fábrica *Cerámica Zelaikoa* de la familia Telleria. El chasis había sido adquirido en 1935 por los Telleria en la Feria Internacional de Muestras de Barcelona. Éste ya era un modelo mucho más moderno que los adquiridos anteriormente por la misma empresa a finales de los años veinte.

En la siguiente década de los treinta *Berliet* era uno de los referentes más avanzados entre los productores de vehículos industriales europeos. Prueba de ello es que este vehículo ya iba dotado con uno de los primeros motores diesel de 110 CV. A modo más bien anecdótico, durante la Guerra Civil, cabe añadir que los republicanos prepararon un vehículo blindado en el taller de los Irizar, simplemente colocando unas chapas sobre un camión con ruedas macizas, destinado a la defensa de Bergara<sup>202</sup>.

En conclusión, como se ha visto, se trató para los Irizar de un periodo de adaptación a los rápidos cambios técnicos del momento. Sin embargo, durante esta etapa, José Lorenzo y Cecilio continuaron fundamentalmente con la construcción de ruedas y de carros de caballos de diversos modelos, ya que todavía era éste el tipo de medio de transporte dominante empleado en los caseríos para desplazamientos cortos. También, cubrían la reparación de maquinaria agrícola, diversos aperos y herramientas de labranza como las desgranadoras de maíz. En esta época, sin contar el trabajo de ambos, ya disponían de otros dos o tres empleados. José, el hijo de José Lorenzo, se dedicaba más a las labores de reparación de vehículos a motor por su cuenta. Por su parte, los hijos de Cecilio, o sea, Millán y sus hermanos, se introdujeron desde muy jóvenes en este trabajo cuando ayudaban a su padre y al tío en tareas necesarias de menor riesgo. Por ejemplo, echando agua al afilador del tío o ayudando al padre con las ruedas. Además parecía confirmarse la inicial labor de carrozado de vehículos cuando los Irizar construyeron para Gabriel Odriozola, de Garin (Beasain), un autobús sobre chasis *Ford* de cuatro cilindros en 1938. Aun transcurrirían unos cuantos años hasta que la familia pudiera dedicarse por completo al carrozado de autobuses y furgonetas en el ámbito de la dura posguerra. ■

retxoan beste ibilgailu bat egokitu baitzuen. Hain zuzen ere, Frantziako *Berliet* markako kamioi batentzako karrozeria-lanak egin zituen; kamioi hori Telleria familiaren *Cerámica Ze-laikoa* fabrikakoa zen. Telleriatarrek 1935ean erosi zuten txasia Bartzelonako Nazioarteko Erakustazokan. Enpresa horrek hogeiko hamarkadaren amaieran erositako modeloak baino askoz modernoagoa zen hura. Hogeita hamarreko hamarkadan, berriz, *Berliet* modelo erreferente aurreratuenetakoa izan zen. Europan industriarako ibilgailuak ekoizten zituzten artean. Gogorarazi beharra dago 110 ZPko potentzia zuten lehenengo diesel motorretako bat zeramala ibilgailu horrek. Bitxikeria bada ere, gogorarazi behar dugu Gerra Zibilaren denboran, errepublikarrek Irizartarren tailerrean ibilgailu blindatu bat prestatu zutela, gurpil trinkoak zituen kamioi baten gainean txapa batzuk jarrita bakarrik, Bergarako defentsan erabilia izateko<sup>202</sup>.

Beraz, ikusi dugun bezala, Irizartarrek garai hartan gertatu ziren aldaketa tekniko azkarretara egokitu behar izan zuten. Hala ere, aldi horretan, Jose Lorenzok eta Ceciliok gehienbat hainbat modelotako gurpilak

eta zalgurdiak egiten jarraitu zuten, horietan joan-etorri laburrak egiteko gehien erabiltzen ziren garraiobideak. Era berean, nekazaritzako makinak eta lurgintzarako hainbat tresna eta lanabes konpontzen zituzten, besteak beste, artoa aletzeko makinak. Garai horretan, bien lanaz gainera, beste bi edo hiru langile ere baziren lantokian. Jose, Jose Lorenzoren semea, batez ere ibilgailu motordunak konpontzeko lanetan aritu ohi zen bere kontura. Bestalde, Cecilioren semeak, hots, Millan eta bere anaiak, oso gazterik hasi ziren langintza horretan, beren aitari eta osabari arrisku txikiko eginbeharretan laguntzen. Adibidez, osabaren zorroztarriari ura botatzen edo aitari gurpilak egiten laguntzen. Gainera, esan liteke ibilgailuetako karrozeria-lanak gero eta finkatuagoak zeudela, 1938. urtean Irizartarrek *Ford* txasiaren gainean lau zilindroko autobus bat egin baitzuten, azoketan inguruko baserrietako produktuak saltzen ibiltzen zen Garingo (Beasain) Gabriel Odriozolarentzat. Hala ere, urte batzuk igaroko ziren oraindik Irizar anaiak autobus eta furgonetako karrozeria-lanetan buru-belarri sartu baino lehen, gerra ondoko urte gogor haietan. ■

**JOSE L. IRIZAR**  
CARROCERIAS  
ORMAIZTEGUI - (GUIPUZCOA)

Sr. Ayuntamiento de Ormaiztegui DEBE:

Mes	Día	de	de 1938	Precio	TOTAL Pesetas / Cts.
Octubre	28	Por una Cruz Colada			14
		3a Cruz tornillos			72
Noviembre	20	por un letrero			10
Enero	18	por 3 aristas para			
		Nanderos			4
Marzo	2	por arriete de una			
		arista de Nanderos			10
		Atal			
Dada					
P. O. Irizar					



anexo 5 eranskina  
LEHEN AUTOBUSAREN ERREPLIKA-  
PROIEKTUA (PZ XXVII)  
PROYECTO DE RÉPLICA DEL PRIMER  
AUTOBÚS (PZ XXVII)

Marrazkiak: Millan Irizar  
Dibujos: Millán Irizar



*Millán Irizar*

En la década de los años noventa Millán proyectó la reconstrucción de un ómnibus, réplica del primer autobús carrozado por los hermanos José Lorenzo y Cecilio para Juan Apaolaza. Con dicho objetivo y partiendo del capó original celosamente conservado en el taller de *Autobuses Apaolaza*, Millán logró reflejar a escala y con todo detalle la carrocería que en 1928 se ensamblara al *Renault*.

Para ello la primera labor consistió en la localización de un chasis de la época, lo que se logró a través del anticuario ataundarra Jesús M<sup>a</sup> Etxeberria Bengoetxea. Se trataba de un *Chevrolet* de 1927, muy similar al *Renault Billancourt* que en 1928 adquiriera Juan Apaolaza.

El proyecto fue presentado en *Irizar, S. Coop.*, donde obtuvo una excelente acogida, denominándolo, en clara concordancia con el PB XXI (Proiektu Berria-Proyecto Nuevo), PZ XXVII (Proiektu Zaharra-Proyecto Antiguo).

Bajo patrocinio de *Irizar, S. Coop.* se pretendía construir una réplica del primer autobús carrozado por los hermanos Irizar en 1928, con la participación de trabajadores jubilados de la cooperativa, sobre el chasis *Chevrolet* de 1927, según planos y dirección del propio Millán.

El proyecto llegó a definir con gran detalle el proceso de reconstrucción, aunque nunca llegó a materializarse. ■

Laurogeita hamarrek hamarkadan, omnibus bat berreraikitzea proposatu zuen Millanek, Jose Lorenzo eta Cecilio Irizar Arzeluz anaiek Juan Apaolazarentzat karrozeria jarri zioten lehen autobusaren erreplika modura. Helburu horrekin, eta *Autobuses Apaolazaren* tailerrean arreta handiz gordetako kapot originala oinarritzat hartuta, eskalan eta xehetasun handiarekin islatuko zuen Millanek 1928. urtean *Renault* hari jarriko zitzaion karrozeria.

Horretarako, lehen lana garai hartako txasis bat aurkitzea izan zen, eta hori Jesus M<sup>a</sup> Etxeberria Bengoetxea ataudar antikuariolari esker erdietsi zuten. 1927. urteko *Chevrolet* bat zen, 1928. urtean Juan Apaolazak eskuratu zuen *Billancourt Renaulta*ren oso antzekoa.

Proiektu hori *Irizar, S. Coop.* en aurkeztu zen, eta harrera bikaina jaso zuen; PZ XXVII deitu zioten (Proiektu Zaharra), hain zuzen ere PB XXI (Proiektu Berria) izenekoarekin parekotasuna eginez.

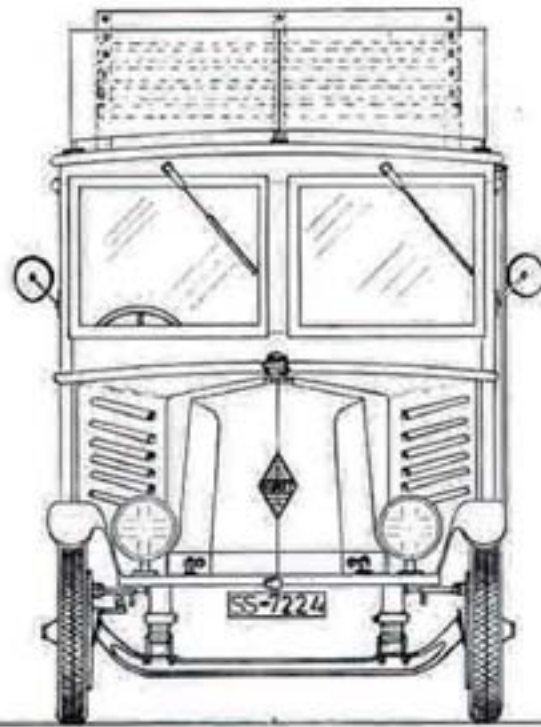
*Irizar, S. Coop.* ek babestuta, Irizar anaiek 1928. urtean karrozeria jarriko zioten lehen autobus haren erreplika bat eraiki nahi izan zuten, lan horretan kooperatibako langile erretiratuek parte hartuz, 1927ko *Chevrolet* txasis baten gainean, Millanen plano eta zuzendaritzari jarraiki.

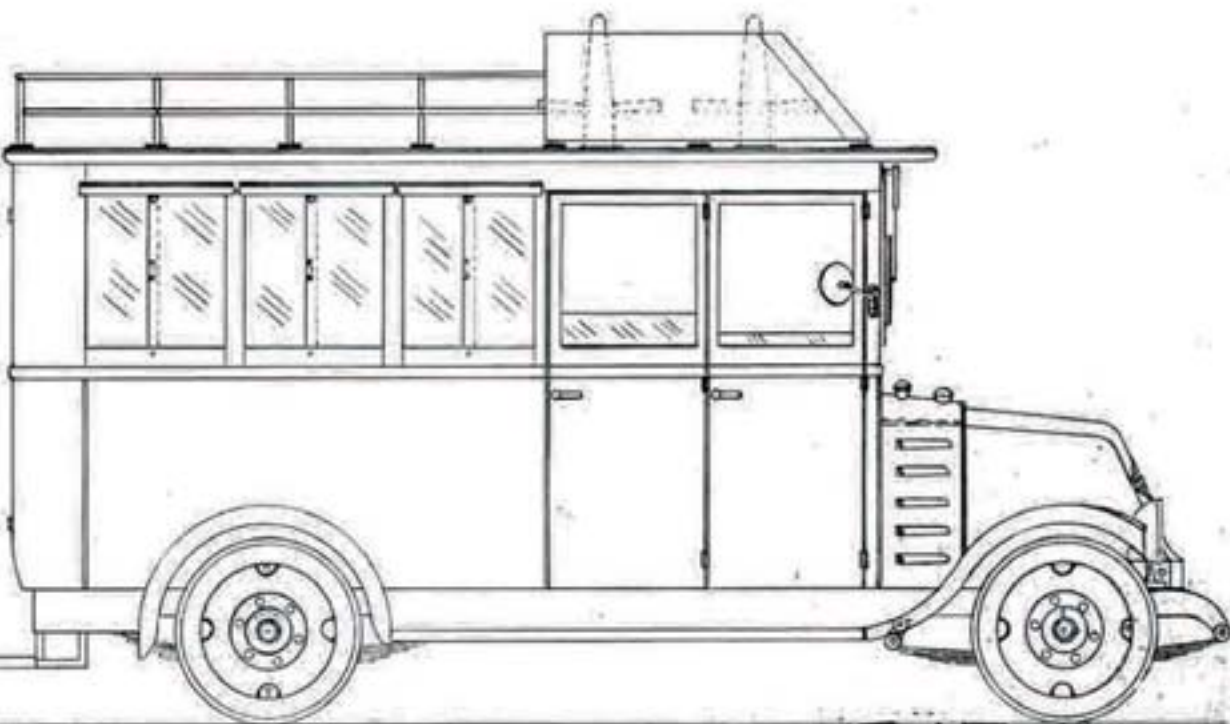
Proiektu horrek xehetasun handiz azaldu zuen berreraikuntza-prozedura, baina sekula ez zen gauzatzera iritsi. ■





*Muñt*





Observaciones: Fecha fabric. 1925 Mod. Villacourt HP 17	<b>CARROCERIAS - IRIZAR H<sup>105</sup></b>	
	J. LORENZO Y CECILIO	
	Fecha fabric. Novie. 1928	ORMAIZTEGUI Guipuzcoa
	Mod. Villacourt HP 17	Cliente: Juan Apaolaza BARRETXE GABIRIA-Guipuzcoa

### 3.3 EL LARGO RECORRIDO DE IRIZAR DURANTE LOS DIFÍCILES AÑOS DE LA AUTARQUÍA (1940-1960)

#### 3.3.1 TIEMPOS DE INCERTIDUMBRE: LA SITUACIÓN ECONÓMICA EN GIPUZKOA DURANTE LA POSGUERRA

Tras la Guerra Civil la economía guipuzcoana, y por extensión el conjunto de la población, se vio seriamente condicionada por el largo periodo de autarquía que se alargó en el Estado a partir de 1940. Se trataba de una estrategia que, por un lado, respondía al interés real de aminorar en lo posible el gasto de las escasas divisas disponibles. El rechazo al endeudamiento externo era un componente esencial de la ideología económica del franquismo. De otro lado, con una marcada intencionalidad política, pretendía evitar toda dependencia económica del exterior y, de esta forma, erradicar una posible presión externa sobre el nuevo régimen. Lo cierto es que el panorama era desalentador debido a la pobre situación de partida. Los motivos eran el limitado equipamiento industrial, la contracción de la producción por motivo de la Guerra Civil, la escasa capacidad de ahorro interno, la insuficiencia de recursos básicos de la economía estatal, la falta de captación de otros recursos externos y la caída de las exportaciones tradicionales con motivo de la conflagración mundial. Todo ello completaba de por sí un panorama en el que la reconstrucción, por medio de una política autárquica regulada por el Estado, se tornaba en un objetivo imposible<sup>203</sup>. Las bases normativas para el desarrollo de la producción española quedaban contenidas en dos leyes, promulgadas en 1939, de Protección y Fomento de la Industria Nacional. Esta política implicaba una supeditación de la gestión empresarial a los intereses del Estado, al que

debía garantizar su propia demanda, pero sin que éste compitiera deslealmente con la iniciativa privada en las correspondientes adquisiciones y concursos públicos<sup>204</sup>.

Por tanto, la política de autoabastecimiento diseñada por el régimen franquista exigía la restricción de las importaciones en materias primas, energía y maquinaria. La consecuencia inmediata fue el descenso en la capacidad productiva del conjunto de la industria del Estado, incluida la guipuzcoana. No será hasta finales de la década cuando, por el mismo proteccionismo, se materialice una expansión de su entramado empresarial. Durante la posguerra las empresas se vieron fuertemente atenuadas por el bajo rendimiento de sus equipos, en su mayoría ya anticuados, la escasez de materiales y carburantes y la insuficiencia de sus medios de transporte. A todo ello había que sumar, como indicaba en otro capítulo José Ramón Lasa, el impacto de la guerra y la represión posterior sobre numerosas plantillas de trabajadores cualificados. Un sector especialmente afectado fue la importante industria papelera, radicada en localidades como Tolosa y Erreñeria, debido a la suspensión de las importaciones de pasta de papel, las restricciones de energía eléctrica y por la escasez de reactivos para la obtención de celulosa a base de fibras nacionales. En los años de la autarquía, su nivel de producción estuvo situado en un cincuenta por cien por debajo de su capacidad normal y sin que la alternativa de la electroquímica para el autoabastecimiento se revelara como una opción efectiva y económica<sup>205</sup>.

No será hasta ya muy avanzada la década de los cuarenta, y sobre

### 3.3 IRIZARREN IBILBIDE LUZEA, AUTARKIA-ALDIKO URTE ZAIL HAIETAN (1940-1960)

#### 3.3.1 ZALANTZA-GARAIA: GIPUZKOAKO EGOERA EKONOMIKOA GERRA OSTEAN

Gerra Zibila amaitu ondoren, eta 1940. urteaz geroztik Estatuan nagusitu zen autarkia-aldi luzearen ondorioz, Gipuzkoako ekonomia eta, hedaturaz, biztanleria osoaren ekonomia, nahiko mugaturik geratu ziren. Bazegoen estrategia bat garai hartako dibisa erabilgarri urrien gas-tua ahalik eta gehiena murrizteko. Kanpo-zorra baztertzea zen frankismoaren ideologia ekonomikoaren funtsezko helburuetako bat. Bestalde, asmo politiko nabari horren bidez, ekonomia arloan beste herrialde batzuen mende ez egotea lortu nahi zuten, eta era horretan, erregimen berriari egin liezaioketen presioa erabat baztertu. Kontua da behintzat egoera benetan etsigarria zela, eta baziren horretarako oinarri-oinarrizko arazoak. Arrazoi horien artean aipa ditzakegu industria-ekipamendu mugatua, Gerra Zibilaren ondorioz ekoizpena gutxitu izana, barne-aurrezpenerako gaitasun eskasa, Estatuako ekonomiako oinarriko baliabide urriak, kanpoko beste baliabide batzuk eskuratu ez izana, eta tradiziozko esportazioen beherakada, Mundu Gerra piztu ondoren. Horrek guztiak zaildu egiten zuen egoera eta, gauzak horrela, Estatuak arauturiko autarkia-politika harekin berreraikuntza egin nahi izatea bete ezinezko helburua zen<sup>203</sup>. Estatuako ekoizpena garatzeko arauzko oinarriak 1939. urtean ateratako bi legeetan jaso ziren: Industria Nazionala Babesteko eta Sustatzeko legeetan hain zuzen. Politika hori gauzatu ahal izateko enpresa-kudeaketak Estatuaren interesen mende egon behar zuen; haren eskaera

ondo beteko zela bermatu behar zen, baina aldi berean Estatuak ez zion ekimen pribatuari bidegabeko lehiarik egin behar, zegozkion erosketa eta lehiaketa publikoetan<sup>204</sup>.

Beraz, Francoren erregimenak antolaturiko auto-hornidurarako politikak lehengaien, energiaren eta makinaren inportazioa mugatzea eskatzen zuen. Horren ondorioz Estatuako industria osoaren ekoizpen-ahalmena, Gipuzkoakoa ere bai noski, nabarmen ahuldu zen. Hamarkada horren amaiera aldean, ordea, protekzionismo horri berari esker hasi zen zabaltzen bertako enpresa-sarea. Gerra ostean enpresak nahiko estu eta mugatuta zebiltzan hainbat arrazoi zirela-eta: ekipoen errendimendu txikia, ordurako gehienak zaharkituta baitzeuden, material eta erregaien eskasia eta garraibide nahikorik ez izatea. Horrez guztiaz gainera oso kontuan hartzekoak dira, Jose Ramon Lasak beste kapitulu batean adierazten zuen bezala, gerraren ondorioak eta ondo prestaturiko langile-plantilla askotan jasan behar izan zuten errepresioa. Egoera txar horrek oso eragin nabaria izan zuen papergintzako industria garrantzitsuan, esaterako Tolosa eta Errenterian; izan ere, paper-orearen inportazioak etenda zeuden, energia elektrikoaren murrizpenak zeuden eta gainera zelulosa bertako zuntz nazionalekin egin ahal izateko errektibo gutxi zituzten. Autarkiako urte haietan, ekoizpen maila ohikoa baino ehuneko berrogeita hamar beheragotik ibili zen eta auto-hornidurarako alternatiba gisa erabili nahi izan zuten elektrokimika ez zen inola ere aukera eraginkorra eta merkea izan<sup>205</sup>.

Berrogeiko hamarkadaren azken aldera eta, batez ere berrogeita hamarreko hamarkadatik aurrera, hasi

todo a partir de los cincuenta, cuando comienzan a consolidarse los sectores industriales más característicos de la provincia. Esta realidad no debe ocultar que la primera industrialización del territorio hasta 1936 no quedó del todo paralizada durante la Guerra Civil. Por lo general, las empresas guipuzcoanas resultaron prácticamente indemnes a los efectos devastadores del conflicto bélico. Incluso muchas de ellas, tras la rápida ocupación de la provincia en el verano de 1936, se vieron favorecidas por los pedidos del bando nacional. Fue una coyuntura excepcional que exigió una expansión de la producción militarizada de su sector metal-mecánico e incluso el registro de nuevas empresas. Pero tras la contienda, bajo el marco autárquico ya expuesto, la economía guipuzcoana había acusado también una alta inestabilidad que afectó a su población y especialmente a las clases más débiles en los años cuarenta.

Este condicionante no fue óbice para la expansión de la industria pesada vasca, sobre todo en los núcleos fabriles vizcaínos y guipuzcoanos, en el contexto de la obligada reconstrucción posterior bajo la tutela del Estado. Los transformados metal-mecánicos y, en general, los bienes de equipo fueron directamente los beneficiarios de esta prioridad estratégica. Este fue el caso en Gipuzkoa de CAF, ante la necesidad de reposición del numeroso material de transporte destruido<sup>206</sup>. De hecho, la Ley de enero de 1942 establecía la ordenación de los medios de transporte según las necesidades de la economía nacional. Entre éstos jugaba un papel indispensable el restablecimiento del ferrocarril y la complementariedad de los servicios por carretera<sup>207</sup>. También la *Unión Cerrajera* fue otra de las empresas con una alta demanda de pedidos. De hecho, al igual que otras importantes compañías vizcaínas, ambas

384  
*Unión Cerrajera de Mondragón*eko langileak  
 jaurtigaia fabrikatzen, 1938  
 Trabajadores de *Unión Cerrajera de Mondragón*  
 fabricando proyectiles, 1938





385

Soldaduen ikuskatzea CAF enpresako tailerretan, Gerra Zibilean militarizatuta egon baitzen Revista de tropas en los talleres de CAF, que fue militarizada durante la Guerra Civil

ziren sendotzen eta finkatzen probintziako industria-sektorerik garrantzitsuenak. Hori horrela izanda ere, ez dugu ahaztu behar lurraldearen lehenengo industrializazioa (1936 artekoa) ez zela erabat gelditu Gerra Zibilearen garaian. Oro har, esan daiteke Gipuzkoako enpresa gehienak onik atera zirela gudak bazter guztietara zabaldu zuen hondamenetik. Gainera, nazionalak 1936ko udan probintzia oso azkar mendean hartu ondoren, enpresa haietako askok nazionalen eskaerak jaso eta etekina atera zuten. Egoera guztiz berezi horretan armadako sektore metal-mekanikoan ekoizpena areagotu beharra zegoen, eta enpresa berrien erregistroa ere egin zuten. Hala ere, gerra amaitu ondoren, eta azaldu dugun autarkia hori zela-eta Gipuzkoako ekonomiak oso egoera ezegonkorra zuen, eta horrek eragin nabaria izan zuen herritarrengan eta batez ere klaserik ahulenetan berrogeiko hamarkadan.

Nolanahi ere, egoera hura ez zen eragozpena izan euskal industria astuna indartzeko eta zabaltzeko, batez

ere Bizkaia eta Gipuzkoako fabrika-guneetan, gerora Estatuaren ardurapean abiarazi zen berreraikuntzari esker. Produktu eraldatu metal-mekanikoak eta, oro har, ondasun-ekipoak izan ziren lehentasun estrategiko horretatik zuzenean etekina atera zutenak. Gipuzkoan, adibidez, CAF enpresak horrelako asko egin zituen, hondatutako garraio-material ugari berriz jartzeko premia handia baitzegoen<sup>206</sup>. Horri dagokionez 1942ko urtarrileko Legeak agintzen zuen garraio-bideak ekonomia nazionalaren premien arabera antolatu behar zirela. Eta premia horien artean trenbidea egoera onean edukitzea eta errepideko zerbitzuen osagarritasuna lortzea oso garrantzitsua zen<sup>207</sup>. *Unión Cerrajería* enpresak ere eskaera ugari jaso zituen. Bizkaiko beste konpainia garrantzitsu batzuek bezala, bi enpresa horiek 1943. urterako gainditua zuten 1935. urteko irabazien kopurua. Era berean, laguntza ofizialari esker siderurgiako material mugatuak eta beste zenbait finantza-laguntza erdiesteko aukera gehiago izan zuten. II. Mundu Gerrak



386  
CAFen muntatutako tanketa, 1937  
Tanqueta ensamblada en CAF, 1937

empresas superaron antes de 1943 los niveles de beneficios de 1935. Asimismo, el apoyo oficial facilitaba el acceso a los materiales siderúrgicos restringidos y la obtención de ayudas financieras. La coyuntura de la II Guerra Mundial reforzó la falta de competencia del exterior y contribuyó a mejorar indudablemente la posición de las empresas en el mercado estatal<sup>208</sup>.

Por tanto, este ciclo expansivo llevaría a Gipuzkoa, al igual que al conjunto del País Vasco, a los puestos más avanzados de la economía española con un Producto Interior Bruto por encima de la media estatal a partir de los años cincuenta. La expansión industrial de sus comarcas era la prueba más evidente. El Goierri era un ejemplo a destacar,

con poblaciones industriales como Beasain, Zumarraga o Legazpi. En Debabarrena progresaban las empresas dedicadas a transformados diversos, destacándose la producción de bicicletas, máquinas de coser, armas, productos de ferretería y la cada vez más relevante máquina herramienta en localidades como Eibar y Elgoibar. En este caso, el proteccionismo del primer franquismo no explicaba por sí sólo el impulso dado a la fabricación herramienta, hasta colocar al territorio a la cabeza del sector a nivel peninsular. Lo cierto es que tras la Guerra Civil la maquinaria y la herramienta adolecían de un uso intensivo o un deterioro irreversible, mientras que su importación se veía imposibilitada por la carencia de divisas, la posterior conflagración mundial en-



sortutako egoera zela-eta, atzerriko lehia-eza indartu egin zen, eta horrek Estatuko merkatuko enpresen jarrera nabarmen hobetzen lagundu zuen<sup>208</sup>.

Beraz, hedapen-ziklo horri esker Gipuzkoa, Araba eta Bizkaia bezelaxe, aurreratuenetakoak ziren Estatuko ekonomiaren barruan, eta berrogeita hamarrek hamarkadatik aurrera bere Barne Produktu Gordina Estatuko batez bestekoaren gainetik zegoen. Bertako eskualdeetako industria-hedapena dugu horren probarik argiena. Bereziki azpimarratzekoa da Goierri eskualdea, industria ugariko herriak baitzituen, besteak beste, Beasain, Zumarraga edo Legazpi. Debararrenan gero eta garrantzi handiagoa hartu zuten hainbat eratako produktu eraldatuak egiten zituzten enpresek; batez ere bizikletak, josteko makinak, armak eta burdindegiko produktuak egiten zituzten eta Eibar eta Elgoibar bezalako herrietan makina-erreminta nabarmendu zen. Nolanahi ere, frankismoaren lehenengo urteetako

protektionismoak ez du berak bakarrik argitzen zergatik eman zitzaion halako bultzada handia erremintagintzari, lurraldea penintsula osoko sektoreko buru jarri arte. Kontua da behintzat Gerra Zibilaren ondoren makina-erreminta oso erabilia edo konpondu ezineko eran hondatua geratzen zela, eta hura inportatzea ezinezkoa zela dibisak falta zirelako, herrialde ekoizleen artean munduan gerra piztu zelako eta Estatuko merkataritza arloan blokeoa ezarrita zeukalako.

Ondorioz, ekipamenduak berritu eta ugaritzeko premiak hartaraturik, fabrikazio nazionala bultzatu beharrean aurkitu ziren. Euskal industriak bazuen abantaila bat arlo horretan, XX mendearen lehen herenean egindako lan ugarien esperientzia baitzuen, eta gainera atzerriko modelorik aurreratuekin ikasi beharra suertatu zitzaien. Horren guztiaren ondorioz, espainiar Estatuan 1940 eta 1951 urte bitartean sortu ziren berrogeita hamar enpresen erdiak

387  
CAFeko pabilioiak  
Pabellones de CAF



tre los países productores y el largo bloqueo comercial español.

En consecuencia, la necesidad de renovación e incremento de equipamientos supuso un obligado impulso a la fabricación nacional. La industria vasca contaba a su favor con una notable experiencia previa en este segmento, adquirida durante el primer tercio del siglo XX, y por el obligado aprendizaje sobre modelos extranjeros más avanzados. El resultado fue que pudo concentrar más de la mitad del medio centenar de empresas creadas en el Estado español entre 1940 y 1951<sup>209</sup>. Se trató de una progresión que se incrementó en los siguientes años, ya que de los diez fabricantes existentes en la primera fecha pasaron a ser casi doscientos los dedicados a dicha producción dos décadas más tarde<sup>210</sup>. En definitiva, las ampliaciones y aperturas de nuevas empresas van a permitir profundizar el liderazgo guipuzcoano de los transformados metálicos y bienes de equipo, que ya habían caracterizado a su economía en épocas precedentes.

En todo caso, la política dirigista y restrictiva del Estado condicionaba toda iniciativa emprendedora, sobre todo del pequeño empresariado, tal como sucedía en los casos de aperturas o ampliaciones. Las intermediaciones en Madrid se revelaban con frecuencia como pasos obligados en la gestión de las empresas. Así, en 1940, con motivo de la visita de representantes de la Diputación a la Secretaría General del Movimiento, se estableció en la capital madrileña una oficina especial dependiente de su Jefatura Provincial, que estaba dedicada exclusivamente al ámbito de la empresa guipuzcoana<sup>211</sup>. Por ejemplo, por parte de la empresa *Onena*, la hija de José Mari Lasa, Carmen, tuvo que encargarse de estos difíciles y agotadores trámites hasta que fue sustituida en 1947 por su marido Ignacio Garmendia.

*El precio de cada motor lo tenía que aceptar o autorizar el gobierno*

*después de fijarles el 'escandallo' que era el precio fijado. Se tomaban los siguientes conceptos, chapa magnética, hilo de cobre, material aislante, la fundición, el acero del eje, rodamientos y el valor directo e indirecto de la mano de obra o el concepto de gastos generales, seguro social y accidentes. Nuestra madre tenía un ayudante, Agustín Fisur, secretario de Ángel Ortiz de la empresa de transformadores 'OASA', que le ayudaba a fijar esa tasa. Este último era uno de los jefes del Sindicato y gracias a él lograba Carmen ese apoyo inestimable y en Madrid les asistía Antonio Nava Lasa, del Ministerio de Industria y Comercio, con quien tenía vínculos familiares y que miraba bien a 'Onena'. El Sindicato Vertical en Madrid estaba en Ferraz 15 y tenían que ir allí, donde tenían buenas relaciones con el teniente general Fernando Bescós, jefe del apartado de maquinaria eléctrica.*

*Entrevista realizada a Arantxaxu Garmendia.*

Este control se reproducía a escala provincial, por ejemplo, con respecto a la percepción de los corrientes cupos de consumo de combustibles. La consiguiente tramitación debía ser realizada en la sede del Sindicato Vertical en Donostia, encargada de centralizar la información aportada obligatoriamente por los empresarios sobre sus plantillas y facturación. No era extraño que los empresarios se arriesgaran a manipular estos datos y poder beneficiarse de la diferencia a su favor. Así, para este colectivo comenzaba, a principios de los años cuarenta, una etapa que obligaba a agudizar el ingenio para proveerse de capacidad energética o acceder a los cupos para compra de materiales, lo que suponía todo un reto. Por un lado, se trató de un periodo afectado por una sensible disminución en el suministro de la energía eléctrica de origen hidráulico debido a las sequías. Por otro, el uso de motores de combustión in-

baino gehiago bertan kokatu ziren<sup>209</sup>. Hurrengo urteetan bilakaera hori gero eta azkarragoa izan zen; hasieran hamar fabrikatzaile baino ez ziren baina bi hamarkada geroago ia-ia berrehun ziren ekoizpen-mota horretan aritzen zirenak<sup>210</sup>. Azken batean, enpresak handituz eta enpresa berriak jarritz, Gipuzkoako indartu egin zuen produktu eraldatu metalikoen eta ekipamendu-ondasunen arloan zuen lidergoa, aurreko garaietan ere bere ekonomiaren ezaugarri nabaria izan baitzen hori.

Nolanahi ere, Estatuaren politika dirigista eta murriztaileak ekimen aurrerazale guztiak mugatzen zituen, batez ere enpresaburu txikien egitasmoak, haiek enpresak handitu edo berriak sortu nahi baitzituzten. Madrilen bitartekaritza-lanak egitea nahitaezkoa izaten zen sarritan enpresak behar bezala kudeatu ahal izateko. Horrela, adibidez, 1940an, Aldundiko ordezkariak Mugimenduko Idazkaritza Nagusira egindako bisita batean, haren Buruzagitza Probintzialaren mende zegoen bulego berezi bat jarri zuten Madrilen, erabat Gipuzkoako enpresen jardueraz arduratzeko<sup>211</sup>. *Okena* enpresan, adibidez, Jose Mari Lasaren alabak, Carmenek, egin behar izaten zituen izapide zail eta neketsu haiek, harik eta 1947. urtean bere senar Ignacio Garmendiak ordezkatu zuen arte.

*Motor bakoitzaren prezioa gobernuak onartu edo baimendu behar zuen, ezarritako prezioa edo 'escandallo' delakoa ezarri ondoren. Honako kontzeptuak hartzen ziren kontuan: xafla magnetikoa, kobrezko haria, material isolatzailea, galdaketa, ardatzaren altzairua, errodamenduak eta eskulanaren zuzeneko eta zeharkako balioa edo gastu orokorren, gizarte aseguruaren eta istripuen kontzeptua. Gure amak bazuen laguntzaile bat, Agustín Fisur; 'OASA' transformadore-enpresako Angel Ortiz-en idazkaria zen eta hark laguntzen zion prezioa jartzen. Azken hori Sindikatuko buruetako bat zen eta berari esker*

*lortzen zuen Carmenek laguntza handi hori eta Madrilen, berriz, Antonio Nava Lasak laguntzen zien, Industria eta Merkataritza Ministerioak, hark ere ahaidetasuna zuen familiarekin eta ondo begiratzen zion 'Onenari'. Madrilen Ferraz kaleko 15 zenbakian zegoen Sindikatu Bertikalera joan behar izaten zuten eta han ezagupide handia zuten Fernando Bescós teniente jeneralarekin, makineria elektrikoaren saileko buru zenarekin.*

*Arantxaxu Garmendiari egindako elkarrizketa.*

Probintzian ere era horretako kontrola egin ohi zuten, adibidez, erregaien kontsumoaren ohiko kupoak hartzeko garaian. Gai horri buruzko izapideak Donostiako Sindikatu Bertikalera egoitzan egin behar ziren, enpresaburuak beren plantillei eta fakturazioari buruz derrigor eman beharreko informazioa bertan zentralizatua baitzegoen. Ez zen harriztekoa inoiz edo behin enpresaburuak datuak ere manipulatzea, hortik irabaziak atera nahirik. Beraz, berrogeiko hamarkadaren hasieran kolektibo horrentzat hasi zen aldi irudimenez jokatu beharra zeukaten energia-baliabideak eskuratzeko, eta gogotik ahalegindu behar zuten materialen erosketarako kupoak lortu ahal izateko. Alde batetik, garai horretan jatorri hidraulikoko energia elektrikoaren hornidura nabarmen gutxitu zen, lehorte luzeak izan baitziren.

388  
*Okenan egindako alternadorea*  
Alternador fabricado en Okena



terna adolecía de la escasez de los derivados del petróleo.

Tal como se ha indicado antes, la consiguiente falta de combustible obligó a impulsar el uso del gasógeno de *gas pobre* en la inmediata posguerra. Aparte de generalizarse dicho artefacto como fuente energética entre los vehículos a motor, este sistema fue también ampliamente empleado en numerosos talleres, a modo de generador de energía o grupo electrógeno con una gran caldera<sup>212</sup>. La madera, normalmente de haya, servía de base para la obtención del carbón vegetal que proporcionaba el citado *gas pobre*. Debido a las restricciones del suministro, el gasógeno frecuentemente asumía un carácter complementario de la electricidad de origen hidráulico. Este fue el caso de *Cerámica Zelaikoa* de Tellería, que contaba con un salto de agua y disponía también de una central de alternador con combustión a gasógeno, según José Ramón Lasa. Sin embargo, su adopción tenía también sus inconvenientes, ya que a la poca capacidad energética proporcionada se sumaban otras incomodidades de su uso:

*Los talleres pequeños tenían las máquinas, pero no las podían mover y con el 'gas pobre', igual producías la mitad de la energía que necesitabas, pero algo era algo. Era muy problemático, porque el gasógeno obligaba a limpiar todos los días los residuos que se formaban en la tobera.*

*Entrevista realizada a Millán Irizar.*

Debido a esta restricción energética los primeros alternadores contruidos por *Onena* se basaban como fuente motriz en el gasógeno. Este trabajo propició la colaboración entre José Mari Lasa y los Irizar:

*Estábamos tres días sin corriente industrial. Esto era otro gran inconveniente para aumentar la producción.*

*El problema se extendía a todos los industriales vascos: 'Electromecánicas Onena', de José Mari Lasa, que entonces, entre otros muchos productos fabricaba alternadores [...] fue uno de los afectados. Ambos, Irizar y Lasa, teníamos el mismo problema. Con frecuencia abordábamos cómo solucionarlo y en una de las conversaciones dimos con la solución [...]. José Mari Lasa pondría todo el material necesario y yo la mano de obra. En este tipo de trabajo yo tenía mucha experiencia y también el propio José Mari Lasa, bien dotado, conocedor del sistema, por lo que nos pusimos en marcha. Me facilitaban todo el material necesario a pie de obra y ayuda personal, terminando de esta forma la instalación. En esta época, a falta de gasolina, los motores eran de gran potencia y cilindrada [...]. Acoplado el alternador de 100 Kw aproximadamente, éste tenía capacidad de producir energía eléctrica suficiente para mantener los dos talleres sin ningún problema. Sin ninguna pérdida pudimos aumentar la producción, trabajando sin interrupción. El artefacto, con la caldera de grandes dimensiones llena de carbón vegetal, producía 'gas pobre'; fue la solución al problema mientras duró la restricción. Una vez resuelta la escasez de los materiales de Europa y de la corriente eléctrica fue cuando pudimos organizarnos para producir autobuses de calidad. Era muy importante el mantenimiento de la caldera de gasógeno, de cuyo cuidado se encargaba José Ramón Lasa...*

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., y entrevista realizada a Millán Irizar.*

Por aquel entonces, Pablo Irizar Izagirre, del *Garaje Moderno*, también buscó una solución original con la compra de doce motores de aviación usados, a los que acopló el correspondiente alternador y gasógeno. Este artefacto lo instaló en varias empresas de la zona e incluso en la harinera de los Izuzkitza en Villada (Palencia).

Bestetik, berriz, barne-errekuntzako motorrak erabiltzen zituztenek petroliotik eratorritako produktuen eskasari egin behar zioten aurre.

Lehenago adierazi dugun bezala, erregaiak falta zirenez, gerra osteko denboran *gas pobre*arekin ibiltzen zen gasogenoa erabili beharrean gertatu ziren. Sarritan jartzen zuten makina hori ibilgailu motordunetan energia-iturri gisa, eta beste tailer askotan ere erabiltzen zuten sistema hori, energiaren sorgailu gisa edo ekipo elektrogeno moduan, galdara handi bat jarrita<sup>212</sup>. Garai hartan pago-egurra oso erabilia zen aipatu dugun *gas pobre* hura sortzeko beharrezkoa zen egur-ikatzaz egin ahal izateko. Hornidura-murrizketak zirela-eta, sarritan erabiltzen zuten gasogenoa jatorri hidraulikoko elektrizitatearen osagarri moduan. Halaxe gertatu zen, esaterako, Telleriaren *Cerámica Zelaikoa* enpresarekin; Jose Ramon Lasak esandakoaren arabera, bazituen ur-jauzi bat eta baita alternadore-zentral bat gasogeno-errekuntza bidez zebilena. Hala ere, gasogenoa erabiltzeak bazituen bere zailtasunak, energia sortzeko ahalmen gutxi izateaz gainera, erabiltzeko garaian ere hainbat arazo sortzen baitzituen:

*Tailer txikiek bertan zituzten makinak, baina ezin zituzten mugitu, eta orduan, 'gas pobre horrekin, behar zenuen energiaren erdia sortzen zenuen, gutxi zen baina horrekin konformatu behar. Ez zen batere eroso, gasogenoa erabili ondoren egunero toberan geratzen ziren hondakinak garbitu behar baitziren.*

*Millan Irizarri egindako elkarrizketa.*

Murrizketa energetiko hori zela-eta, *Onenak* egindako lehendabiziko alternadoreek gasogenoa erabili zuten indar eragile gisa. Lan horiek direla-eta, Jose Mari Lasa eta Irizartarrak elkarlanean aritu ziren:

*Hiru egunean igual industria-argindarrik gabe egoten ginen. Eta hori ara-*

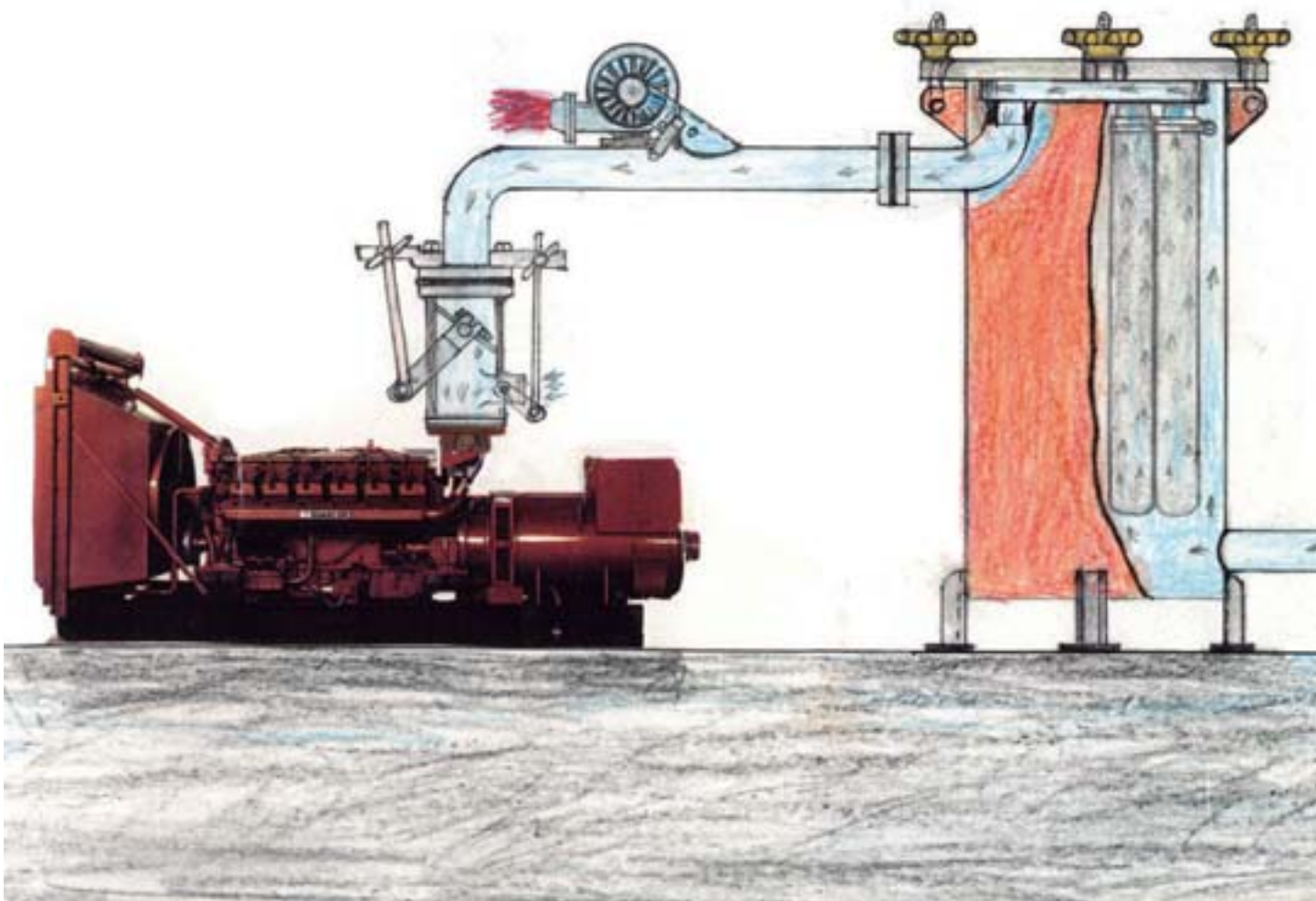
*zoa handia zen ekoizpena handitze-ko. Euskal industrialari guztiek zuten arazo hori: garai hartan 'Electromecánicas Onenako' Jose Mari Lasak beste produktu askoren artean alternadoreak egiten zituen [...] eta bera izan zen kaltetuetako bat. Biok, Irizarrek eta Lasak, arazo bera genuen. Sarritan saiatzen ginen arazoa nola konpondu aztertzen, eta azkenean irtenbidea aurkitu genuen [...]. Jose Mari Lasak beharrezko material guztia jarriko zuen eta nik [Millanek] eskulana. Nik esperientzia handia nuen era horretako lanetan eta Jose Maria Lasak ere bai; ondo prestatua zegoen, ondo ezagutzen zuen sistema, eta beraz lanari heldu genion. Beharrezko material guztia ekartzen zidaten, eta beharrezko laguntza eman ere bai, eta era horretan ondo amaitzen nuen instalazioa. Garai hartan, gasolina falta zen eta motorrak potentzia eta zilindrada handikoak ziren [...]. 100 Kw inguruko alternadorea itsatsi ondoren, motorrak bi tailerrei behar hainbateko energia elektrikoa emateko gai izan behar zuen arazo handirik gabe. Ekoizpena handitzea lortu genuen, inolako gailerarik gabe, eta etengabe lan eginez. Makina hark egur-ikatzaz beteriko galdara ikaragarri handia zuen eta 'gas pobre' sortzen zuen; murrizketak izan ziren bitartean, horren bidez konpondu genuen arazoa. Europatik zetozen materialen eskasia eta korrante elektrikoaren urritasuna konpondu ondoren, kalitatezko autobusak egiteko moduan izan ginen. Gasogeno-galdararen mantentze-lanak oso garrantzitsuak ziren eta Jose Ramon Lasa arduratzen zen hartaz...*

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., eta Millan Irizarri egindako elkarrizketa.*

Garai hartan, *Garaje Modernoko* Pablo Irizar Izagirreri beste irtenbide bereziago bat bururatu zitzaion: erabilitako hamabi hegazkin-motor erosi eta alternadorea eta gasogenoa erantsi zizkien. Inguruko hainbat enpresetan jarri zuen tramankulu hura, baita Izuzkitzarren Villadako (Palentzia) irin-fabrika batean ere.

Como se verá en otro apartado, va a ser a partir de los años cincuenta cuando se superen estos problemas de acceso al material y al suministro energético. Será entonces cuando primen más otras preocupaciones entre el empresariado. Por ejemplo, el ámbito de la comercialización, la gestión y la propia compe-

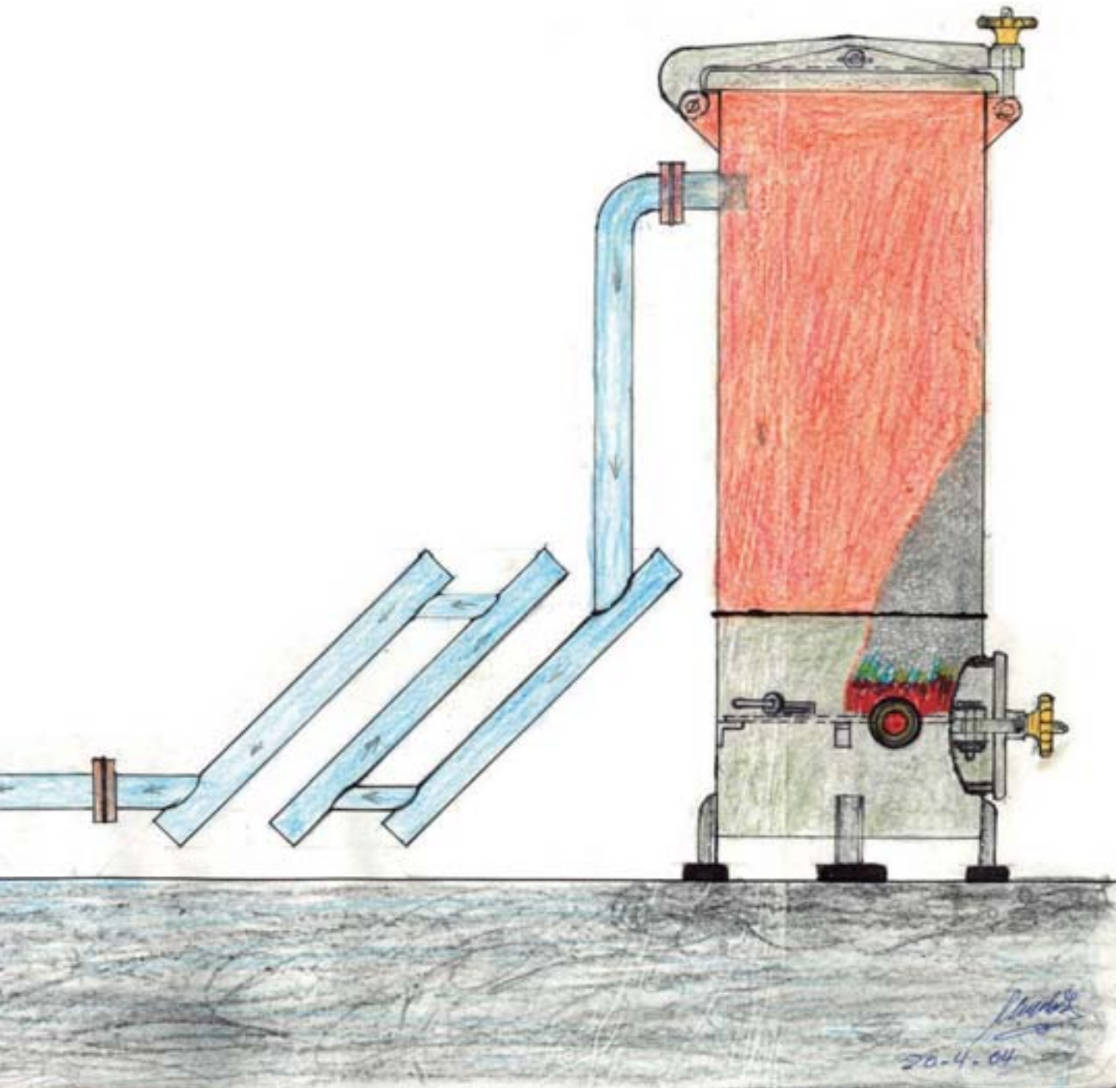
titividad de los productos dentro de un desenvolvimiento más normal de la economía de mercado. Además, durante el cambio de década, coincidirán los primeros contactos con el exterior y los primeros atisbos de actividad exportadora de diversos productos agrupados bajo el amparo del Estado<sup>213</sup>. ■



Beste atal batean ikusiko dugun bezala, berrogeita hamarren hamarkadatik aurrera materiala eskuratzeko eta hornidura energetikoa lortzeko arazoak konpontzen hasi ziren. Hortik aurrera beste kezka batzuk hasi ziren nabarmentzen enpresaburuen artean. Adibidez, merkaturatze-esparrua, produktuen

kudeaketa eta lehiakortasuna, merkaturko ekonomiaren askoz egoera normalago baten barruan. Gainera, hamarkada-aldaketa horrekin batera hasi ziren kanpoko herrialdeekin lehenengo harremanak izaten eta Estatuaren babesean elkartuak ziren hainbat produktu esportatzeko lehenengo ekimenak bultzatzen<sup>213</sup>. ■

389  
*José María Lasaren tailerrari eta Carrocerías Irizarri zerbitzu ematen zien alternadoreari atxikitako gasogeno-galdararen marrazkia, Millán Irizarrek egina*  
Recreación realizada por Millán Irizar de caldera de gasógeno acoplada a alternador para servicio de los talleres de José María Lasa y Carrocerías Irizar



### 3.3.2 EL RECAMBIO GENERACIONAL EN LA FAMILIA IRIZAR Y EL LENTO ASENTAMIENTO DE LA EMPRESA (1946-1953)

#### 3.3.2.1 LAS EMPRESAS DE CARROZADO ANTE EL RETRASO DE LA INDUSTRIA DE AUTOMOCIÓN ESPAÑOLA

Finalizada la contienda civil el tejido industrial principal y auxiliar dedicado a este sector sufrió las duras consecuencias de la guerra, la carencia de materiales y de personal, así como el literal control sobre toda la actividad empresarial. En todo caso, tal como exponía la Orden del 19 de julio de 1939, entre las prioridades del nuevo régimen en el ámbito de la reconstrucción económica destacaba el impulso de la industria del motor<sup>214</sup>. Dentro de la política intervencionista del Estado, el Decreto de febrero de 1940 pretendía equilibrar la oferta y demanda de autobuses y camiones ante el grave déficit que presentaba este tipo de vehículos. En concreto, el segmento de los camiones se revelaba fundamental ante las necesidades de equipamiento militar. Para ello, el régimen franquista apostaba a favor del desarrollo de una industria nacional de fabricación integral del automóvil en régimen de monopolio y con un amplio apoyo de la producción auxiliar. La creación del Instituto Nacional de Industria (INI) en septiembre de 1941 favorecía estos propósitos con la posible presencia mixta de algunas firmas extranjeras. Al no poder culminar las negociaciones con las opciones suiza, alemana e italiana, tan sólo era factible la opción de fabricación nacional ante el apremio de la producción de vehículos pesados.

El referente tecnológico propio, a pesar de los daños sufridos por la Guerra Civil, seguía siendo todavía la mítica *Hispano-Suiza*. No obstante, más allá de los estudios técnicos y

la citada colaboración con *Ganz*, la empresa no pudo ultimar la definitiva construcción de su propio motor diesel. La supervivencia en el mercado de los vehículos industriales dependía de la incorporación de este tipo de mecánica más rentable en los consumos, pero de difícil fabricación por la complejidad de su bomba de inyección<sup>215</sup>. Tan sólo a mediados de los años cuarenta pudo proyectar en su sede barcelonesa el nuevo camión 66G de posición adelantada, que incluía una versión de autobús con carrocería metálica. La producción de este modelo fue casi testimonial, pero poco después sería la primera referencia de la nueva marca *Pegaso*, perteneciente a la recién constituida *Enasa*. Este ente de carácter público se creó en 1946 tras absorber a *Hispano-Suiza*<sup>216</sup>. La literal desaparición de la firma barcelonesa respondía a las exigencias técnicas y financieras que implicaba la producción autárquica. A su vez, se avanzaba en el desarrollo de un motor diesel bajo las directrices del Centro de Estudios de Automoción (CETA) y los diseños previos de *Hispano-Suiza*. El resultado de esta iniciativa, si bien no correspondió cuantitativamente a las expectativas iniciales, permitió un desarrollo indudable de la industria auxiliar de este sector en el Estado<sup>217</sup>.

Al margen de la limitada capacidad de fabricación de vehículos a motor, es verdad que el tejido industrial siderometalúrgico vizcaíno y guipuzcoano había contado a su favor con una interesante producción auxiliar y diversificada en ambos territorios para este ramo. Por un lado, existía una amplia referencia de fabricantes autóctonos, nacidos antes de la Guerra Civil, que producían componentes específicos relativos a la electricidad y mecánica del automóvil. Éste era el caso de los radiadores, pistones, carburadores, platos de embrague y material eléctrico o los especializados en el rectificado y camisaje de cilindros. Hasta finales de la década de los años cua-



### 3.3.2 BELAUNALDIEN TXANDAKATZEA IRIZAR FAMILIAN ETA ENPRESAREN PIXKANAKAKO SENDOTZEA (1946-1953)

#### 3.3.2.1 KARROZERIA ENPRESAK ESTATUKO AUTOMOZIO INDUSTRIAREN ATZERAPENAREN AURREAN

Gerra Zibilaren ondoren, Estatuko automozio industriak eta bere industria laguntzaileak krisialdi larria jasan zuten, gatazkaren ondorioengatik eta material nahiz langile faltagatik, baina baita enpresa-jarduera guztiak Estatuaren kontrolpean geratu zirelako ere. Hala ere, 1939ko uztailaren 19ko Aginduak zioenez, motorraren industria zen berreraikuntza ekonomikorako erregimen berriak ezarritako lehentasunetako bat<sup>214</sup>. Estatuaren politika interbentzionistaren barruan, 1940ko otsaileko Dekretuak autobus eta kamioien eskaintza eta eskaria orekatzea zuen helburu, horrelako ibilgailuetan zegoen de-

fizit larriari aurre egiteko. Kamioien sektorea bereziki garrantzitsua zen ekipamendu militarren premien aurrean. Erregimen frankistak automobilgintza integral monopolizatuaren aldeko apustua egin zuen, ekoizpen laguntzailea sustatuz. 1941eko irailean Industria Institutu Nazionala (INI) sortzeak erraztu egin zuen asmo horiek bete ahal izatea, atzerriko zenbait enpresak presentzia mistoa izan zezaketelako. Suitza, Alemania eta Italiarekin hasitako negoziazioek porrot egin zuten ordea, eta ibilgailu astunen premia larriaren aurrean, horiek espainiar Estatuan egitea beste aukerarik ez zen geratu.

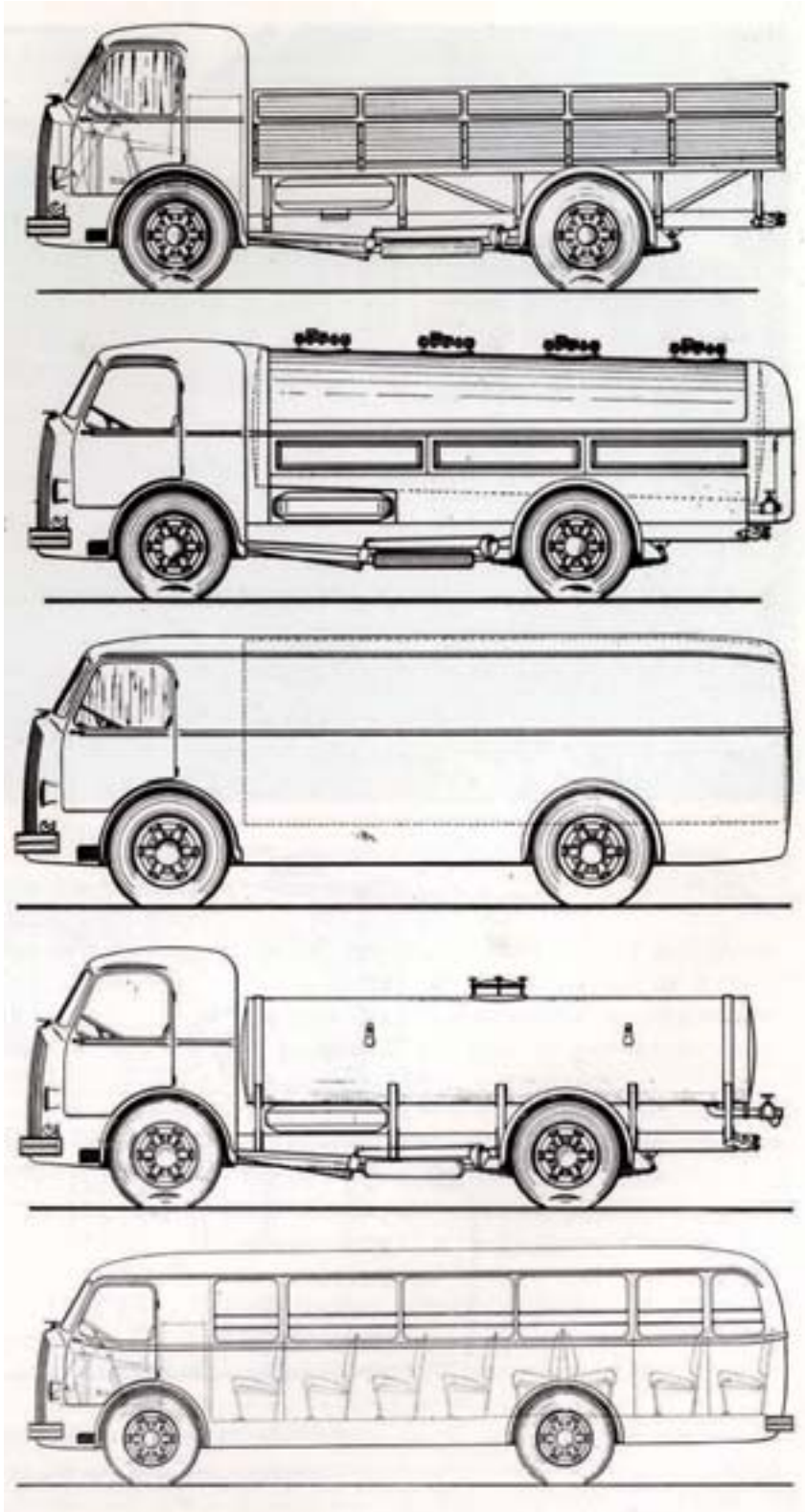
Estatuko erreferentzia teknologikoa *Hispano-Suiza* enpresa mitikoa zen oraindik, Gerra Zibilak kalte handiak eragin bazizkion ere. Enpresa hori, ordea, ez zen gai izan diesel motorra sortzeko, hainbat azterketa tekniko egin eta, lehen aipatu bezala, *Ganzekin* elkarlanean aritu zen arren. Ibilgailu industrialek ezinbestekoa zuten mekanika hori merkatuan arrakasta izateko; izan

390  
*Hispano-Suiza 66G, Pegasoren aurrekoa*  
*Hispano-Suiza 66G, predecesor de Pegaso*



391

Hispano-Suiza 66Gren hainbat karrozeri, 1944  
 Diversas carrocerías del Hispano-Suiza 66G, 1944



renta no iba a incorporarse a nivel propiamente industrial la vizcaína *Babcock & Wilcox* con una línea de nuevos productos para la automoción. Gracias a su experiencia previa en la fabricación de ejes forjados y

de reductores para engranajes para grúas, pudo comenzar con la producción de engranajes para cajas de velocidad y grupos cónicos de diferencias. De esta forma, en parte de sus instalaciones, emprendió la construcción de una serie de camiones con varios carrozados, aparte de tractores hasta 1960<sup>218</sup>. Por otro lado, había que sumar la existencia de numerosos talleres dedicados al trabajo del metal y que eran capaces de cubrir las facetas de forja, embutido y laminación.

No obstante, en la década de los años cuarenta, se imponía la realidad de la carestía y deficiencia en los materiales utilizados, así como la falta de renovación de la maquinaria empleada. Al racionamiento de la chapa y combustibles se añadía la dificultad de obtener la licencia de importación de los materiales necesarios para la construcción de un vehículo. Las adjudicaciones eran realizadas por el Régimen dentro de un círculo estrecho de relaciones personales, tráfico de influencias y consiguiente corrupción. Era tal la necesidad de chapa que se empleaba la procedente de los bidones (parece ser que los de aceite americano se encontraban entre los más valorados) e incluso se prensaban tapas de latas en una única pieza de baja fiabilidad. Cualquier parte sobrante era motivo de comercialización e incluso estraperlo para su inmediato uso. La frecuente baja calidad del material obligaba a que su trabajo final dependiera de la propia habilidad de los chapistas<sup>219</sup>.

En el contexto tan adverso de la posguerra, muchos pequeños talleres carroceros de reciente creación intentarán abrirse paso y sumarse a los supervivientes de la contienda civil. Lo cierto es que, a pesar de las citadas restricciones, se abrió un mercado que priorizaba los medios de transporte, pero la mayor parte del parque español de vehículos a motor era anterior a 1936. Entre éstos los más demandados eran los

ere, diesel motorra kontsumoaren aldetik errentagarriagoa zen, baina fabrikatzeko zaila ere bai, bere injekzio ponparen konplexutasuna zela eta<sup>215</sup>. Berrogeiko hamarkadaren erdialdera, enpresak posizio aurreratuko 66G kamioia proiektatu zuen bere Bartzelonako egoitzan; kamioiak bazeukan karrozeria metalikoduna zuen autobus bertsio bat ere. Horrelako kamioi oso gutxi egin zituen enpresak; handik gutxira, ordea, *Enasa* enpresa berriaren *Pegaso* markaren erreferentzia bihurtuko zen. *Enasa* enpresa publikoa 1946an sortu zen, *Hispano-Suiza* bereganatu ondoren<sup>216</sup>. Azken hori, halere, ekoizpen autarkikoak berekin zekartzan eskakizun tekniko eta finantzarioengatik desagertu zen. *Enasak*, bere aldetik, hainbat aurrerapauso eman zituen diesel motorraren inguruan, *Hispano-Suizaren* diseinu zaharrak erabiliz eta Automozio Ikastegiaren (*CETA*) zuzendaritzapean. Ekimen horren emaitzak ez zituen hasierako itxaropenak bete, baina dudarik gabe karrozeriaren industria laguntzailearen garapenari lagundu zion<sup>217</sup>.

Ibilgailu motordunak fabrikatzeko ahalmena mugatuta zegoen arren, esan behar da Bizkaiko eta Gipuzkoako industria siderometalurgikoak ekoizpen laguntzaile interesgarria eta dibertsifikatua zeukala bere alde. Alde batetik, Gerra Zibila baino lehenagoko enpresa asko zeuden; automobilen elektrizitatea eta mekanikarekin loturiko osagai espezifikoak egiten zituzten, esaterako erradiadoreak, pistoiak, karburagailuak, enbrage platerak eta material elektrikoa. Zilindroen atorrak eta artezketak egiten zituzten enpresak ere bazeuden. Berrogeiko hamarkadaren amaieran, *Babcock & Wilcox* enpresa bizkaitarra bete-betean sartu zen sektorean, automoziorako produktu berrien linea batekin. Ardatz forjatuen eta garabien engranjeentzako erreduktoreen fabrikazioan zeukan eskarmentuaz baliatuz, abiadura-kaxentzako engranjeak eta diferentzialen talde konikoak egiten hasi zen. Era horretan, bertako instalazio batzue-

tan, hainbat karrozeriatako kamioiak eraikitzeari ekin zion, traktoreez gain, 1960. urtera arte<sup>218</sup>. Bestalde, metalaren arloko lantegi ugari zeuden, forja, enbutzio eta ijeketa-lanak egiten zizutenak.

Edonola ere, berrogeiko hamarkadan, eskura zeuden materialak garestiak eta eskasak ziren, eta makinak ez ziren berritzen. Xaflak eta erregaiak mugatuta zeuden, eta gainera, oso zaila zen ibilgailu bat egiteko behar ziren materialen inportazio-lizentziak lortzea. Erregimenak egiten zituen esleipenak, harreman pertsonaletan eta eraginen trafikoan oinarrituta zeuden, eta beraz, ustelkeria zen nagusi. Xaflen premia hain zen handia, non bidoiak erabiltzen baitzituzten (Estatu Batuetako olio-bidoiak omen ziren estimatuenetarikoak). Laten tapak ere prentsatzan zituzten, fidagarritasun gutxiko piezak egiteko. Soberan zegoen edozer gauza salerosten zen, sarritan merkatu beltzean, berehala erabiltzeko. Materialaren kalitate baxua zela eta, emaitza txapistaren trebeziaren menpe egoten zen askotan<sup>219</sup>.

Gerraosteko egoera latz horretan karrozeria-lantegi txiki asko sortu ziren, eta lehendik zeuden enpresa bakanekin batera bizirik irauten saiatu ziren. Egia esateko, arazo ugari zeuden arren, Estatuan sortzen ari zen merkatuak garraio-bideei ematen zien lehentasuna; Estatuko ibilgailu motordun gehienak, ordea, 1936. urtea baino lehenagokoak ziren. Zama-ibilgailuak ziren eskari gehien zutenak. Premia horren ondorioz, auto asko kamioneta bihurtu zituzten, beren karrozeria drastikoki ebakiz eta ohea jatorrizko txasi langaren gainean jarriz. Berrogeita hamarreko hamarkadara arte, garraio motordunaren oinarria txasien gainean (gehienak zaharrak edo berreraikiak) eskuz landutako karrozeriak izan ziren, hainbat mekanika uztartzen zituztenak. Matrikula berriak II. Mundu Gerraren amaieran jarri zituzten, aliatuek baja emandako material militarra inportatzerakoan. Esate baterako, Euskal Herriko egur-industrian

de carga. Esta necesidad supuso que muchos turismos fueran literalmente reconvertidos en pequeñas camionetas, mediante el drástico recorte de sus carrocerías, y disponiendo la cama sobre el larguero original del chasis. El transporte motorizado, hasta bien entrada la década de los cincuenta, se basaría fundamentalmente en realizaciones artesanales sobre variopintos chasis, en su mayoría ya antiguos o reconstruidos, y combinando mecánicas de diferente origen. La incorporación de nuevas matrículas tendría que esperar al final de la II Guerra Mundial con la importación de material militar aliado dado de baja. Por ejemplo, los camiones norteamericanos *GMC* adaptados para su uso en la industria maderera vasca.

A principios de los años cuarenta, *Seida* era el único referente de importancia en el País Vasco. En su planta recién ampliada continuaron con la línea de montaje de los camiones *Dodge* iniciada en 1935, hasta que en 1942 comenzaba la fabricación de carrocerías con estructura metálica de patente *Metalbloc* para autobuses sobre chasis alemán *Klockner*. Posteriormente, en 1944 pasó a carrozar autocares sobre chasis *Hispano-Suiza* y *Ford* respectivamente para el Ministerio del Aire y el Ejército, así como otros carrozados específicos<sup>220</sup>. No será hasta la dé-

cada de los años cincuenta cuando la vizcaína *Babcock & Wilcox* intente producir en serie camiones medios, pero no tuvo continuidad ante la competencia de la pública *Pegaso* de *Enasa*<sup>221</sup>.

Por tanto, se trataba todavía de series limitadas que no cubrían el déficit del mercado en este sector automovilístico. La razón era que las empresas estaban seriamente condicionadas por las citadas dificultades de financiación y acceso a los medios materiales más básicos. La consiguiente ausencia de una producción nacional desarrollada y las dificultades de importación para todo el periodo explican la falta de renovación del parque de vehículos de transporte en el Estado. De 14.900 unidades, entre todas las categorías y marcas existentes hasta 1940 (6,7 %), se pasó entre 1941 y 1945 a 3.168 (1,4 %), para repuntar entre 1946 y 1950 a 9.833 (4,5%). La tendencia al alza se confirmaba entre 1951 y 1955 al llegar a los 11.058 (5 %) y, sobre todo, con la reactivación de la producción nacional en el ciclo de 1956 a 1960 con 31.525 vehículos (14,1%). El salto definitivo fue a partir del Plan de Estabilización de 1959, que supuso la incorporación masiva de vehículos nacionales (con nuevas marcas, aparte de *Pegaso*, como *Barreiros*, *Austin-Sava*, *Avia* y *Ebro*) e importados, llegando a las 152.422 unidades (68,3 %) entre 1961 y 1965<sup>222</sup>. ■



392  
Carrocerías Stinusek karrozatutako autobusa  
Autobús carrozado por Carrocerías Stinus

erabiltzeko egokitutako GMC kamioi iparramerikarrak.

Berrogeiko hamarkadaren hasieran, *Seida* zen Hego Euskal Herri mailan zegoen erreferente garrantzitsu bakarra. Berriki handitutako lantegian, 1935. urtean hasitako *Dodge* kamioien muntaketa-linearekin jarraitu zuten. 1942an, berriz, *Metalbloc* patentedun metalezko egiturako karrozeriak egiten hasi zen, *Klockner* txasi alemaniarra zeukaten autobusentzat. 1944. urtean *Hispano-Suiza* eta *Ford* txasidun autobusak karrozatzen hasi zen, Aireko Ministerioarentzat eta Armada-arentzat hurrenez hurren, eta beste lan batzuk ere egin zituen<sup>220</sup>. Berrogeita hamarreko hamarkadan, *Babcock & Wilcox* bizkaitarra tamaina ertaineko kamioiak seriean fabrikatzen saiatu zen, baina porrot egin zuen *Enasaren Pegaso* publikoaren aurrean<sup>221</sup>.

Beraz, automozio-industriak serie mugatuak egiten zituen, eta ezin zion aurre egin sektore horren merkatuan zegoen defizitari. Izan ere, enpresek

finantzaketa arazoak zituzten, eta zaila egiten zitzaien bitarteko material oinarritzkoenak ere eskuratzea. Ekoizpen nazional garatu baten faltagatik eta inportatzeko arazoengatik, denbora guzti horretan ibilgailuen parkea ez zen berritu. 1940an 14.900 ibilgailu zeuden (kategoria eta marka guztiak barne, % 6,7); 1941 eta 1945 artean, berriz, ibilgailu kopurua 3.168ra jaitsi zen (% 1,4), eta 1946 eta 1950 artean 9.833ra iritsi zen (% 4,5). Goranzko joera hori 1951 eta 1955 urte bitartean berretsi zen, ibilgailu kopurua 11.058ra iritsi zenean (% 5), eta batez ere 1956 eta 1960 urte bitartean, ekoizpen nazionala suspertu eta ibilgailuen parkea 31.525era heldu zenean (%14,1). Behin betiko jauzia 1959ko Egonkortze Planarekin etorri zen. Plan horren ondorioz izugarri handitu zen ibilgailu kopurua, bai Estatuan egindakoena (*Pegaso*z gain marka berriak azaldu ziren, esaterako *Barreros*, *Austin-Sava*, *Avia* eta *Ebro*) eta bai inportatuena. 1961 eta 1965 artean, parkea 152.422 ibilgailura iritsi zen (% 68,3)<sup>222</sup>. ■

393  
CAFen eraikitako autobus baten ikuspegia, 1941  
Vista de un autobús carrozado en CAF, 1941



### 3.3.2.2 EL ESFUERZO COMPARTIDO DE LOS HERMANOS IRIZAR: INVENTIVA, INICIATIVA Y TRABAJO ARTESANAL

En la inmediata posguerra los hijos de Cecilio debieron incorporarse al largo servicio militar. José Mari, el mayor, pertenecía a la quinta de 1939. Al ser buen chapista optó por presentarse a CAF de Beasain, donde estuvo militarizado hasta que fue posteriormente destinado a Madrid. Miguel Mari, que ya había sido movilizado con solo dieciséis años durante la Guerra Civil, al pertenecer a la quinta de 1941 tuvo que realizar seguidamente la *mili*. Al igual que José Mari, fue destinado a la capital, donde sirvió como chófer de un coronel del Estado Mayor. En cuanto a Millán, perteneciente a la quinta de 1944, le correspondió Burgos y después Donostia. A su vez, la licencia

de Millán coincidió con el reclutamiento de Dionisio y Alejandro. La muerte del padre, Cecilio Irizar, el 9 de noviembre de 1946 a los sesenta y cinco años, fue un duro golpe y supuso que sus hijos debieran responsabilizarse del taller en un periodo sumamente difícil para el desenvolvimiento empresarial. Además, su hermano José Lorenzo sufrió especialmente esta pérdida y falleció poco tiempo después, el 14 de diciembre de 1946, a los ochenta y cuatro años.

Mientras tanto, en aquellos momentos había que atender la carga de trabajo proporcionada por los clientes tradicionales de Cecilio y José Lorenzo, todavía centrada en el trabajo de los carros y útiles para los caseríos. La viuda de Cecilio, Cayetana Bengoetxea, pudo contar con el esfuerzo común de sus hijos según fueron licenciándose del servicio militar. Miguel Mari, cuando

394

Irizar-Bengoetxea sendia  
*Goiko ilaran*: Dionisio, Miguel Mari, Fermin, Millan eta Alejandro Irizar Bengoetxea  
*Behoko ilaran*: Jose Turrillas Bordegarai, Cayetana Bengoetxea Altuna (ama), Cecilio Irizar Arzelus (aita) eta Jose Mari Irizar Bengoetxea  
 Familia Irizar-Bengoetxea  
*Fila superior*: Dionisio, Miguel Mari, Fermin, Millán y Alejandro Irizar Bengoetxea  
*Fila inferior*: José Turrillas Bordegarai, Cayetana Bengoetxea Altuna (madre), Cecilio Irizar Arcelus (padre) y José Mari Irizar Bengoetxea



### 3.3.2.2 IRIZAR ANAIEK EGINDAKO AHALEGIN BATERATUA: ASMAMENA, EKIMENA ETA ARTISAU-LANA

Gerra amaitu eta berehala, Cecilio-ren semeek soldadutza luzea egin behar izan zuten. Jose Mari, anai zaharrena, 1939ko kintakoa zen. Txapista trebea zenez Beasaingo CAFera joatea erabaki zuen, eta bertan egon zen Madrilera bidali zuten arte. Hamasei urte besterik ez zituela, bere anaia Miguel Marik gerrara joan behar izan zuen; gatazka amaitu ondoren, 1941eko kintakoa izanik, soldadutza egitera joan zen. Bera ere, Jose Mari bezalaxe, hiriburua egokitu zitzaion, eta Estatu Nagusiko koronel batentzat txofer gisa aritu zen han. 1944ko kintakoa zen Millan, berriz, Burgosera bidali zuten eta geroago Donostiara. Millani lizentzia eman ziotenean, Dionisio eta Alejandro errekrutatu zituzten. 1946ko azaroaren 9an aita, Cecilio Irizar, hil egin zen hirurogeita bost urte zituela. Kolpe latza izan zen semeentzat. Lantegiaren ardura hartu behar izan zuten, enpresek zailtasun handiak zituzten garai batean. Aitaren anaiari, Jose Lorenzo Irizarri, min izugarria egin zion Cecilioaren heriotzak eta handik gutxira hil zen, 1946ko abenduaren 14ean, laurogeita lau urte zituela.

Nolanahi ere, Cecilio eta Jose Lorenzoren ohiko bezeroen lan-kargari aurre egin beharra zegoen. Garai hartan, lantegiak baserrietarako gurdiak eta lanabesak egiten zituen. Cecilioaren alargunari, Cayetana Bengoetxeari, semeak laguntzera etorri zitzaizkion, soldadutza amaitu ahal. Soldadutza luzea amaitu bezain laster, hogeita lau edo hogeita bost urte zituela, Miguel Mari Irizar familiaren lantegian hasi zen lanean. Soldadutzara joan aurretik Donostiako tailer mekaniko batean aritua zen, *Gran Garaje* izenekoan, hain zuzen ere. Jose Marik gaixotasun larri bat harrapatu zuen soldadutzan zegoela, eta garai hartan suspertzen

zegoen oraindik. Millan 1946ko azaroan lizentziatu zen, aita hil baino egun batzuk lehenago. Millan eta Dionisiorekin batera, bi anai zaharrenak ere dedikazio osoz hasi ziren tailerrean lanean. Bakoitzak zeregin bat hartuko zuen bere gain, eta hori funtsezkoa izan zen enpresaren geroko bilakaeran. Lau anaiak aitak eta osabak bukatu gabe utzitako lanak amaitu ondoren, karrozeria-lan berriak egiten hasi ziren. Jose Mari anaia zaharrena zenez, lantegiaren zuzendaritza berari zegokion; hala ere, Miguel Mariri utzi zion enpresaren gerentzia<sup>223</sup>. Mikel Irizarrek, Miguel Mariren semeak, horri buruzko azalpen koherentea ematen du:

*Arazo bat zegoen: anaia zaharrena ez zen bera, Jose Mari baizik. Usadioaren arabera, anaia zaharra zen hierarkiaren gailurrean zegoena, baina Irizar anaien artean hori ez zen horrela; izan ere, argi zegoen zuzendaritza Miguel Marik eraman-go zuela. Enpresaren kudeatzailea nor izango zen argitu zuten noizbait. Ez dakit nola, baina aitak uneren batean 'nik izan behar dut' esan zien anaiei, eta besteek onartu egin zuten. Une horretatik aurrera, anaia bakoitzak eginkizun desberdinak hartu zituen bere gain. Dionisio bu-*

395

**CECILIO IRIZAR**  
**CARROCERIAS**  
**ORMAIZTEGUI (Guipúzcoa)**

**DEBE:**

Mes	Dia	Precio	TOTAL	
			Pesetas	Cts.
	10 de Septiembre de 1945			
	1/2 horas ocupación de máquinas		10/00	



396  
Jose Mari Irizar Bengoetxea



397  
Miguel Mari Irizar Bengoetxea

contaba alrededor de veinticuatro o veinticinco años, tras su largo servicio militar, se incorporó al taller familiar. Antes del servicio militar se había empleado en un taller mecánico donostiarra, el *Gran Garaje*. José Mari comenzaba a recuperarse de una seria enfermedad que contrajo durante la mili. Millán se licenció en noviembre de 1946, justo poco antes de la muerte del padre. La incorporación de los dos hermanos mayores a plena dedicación en el taller, junto a Millán y Dionisio, cada uno asumiendo su propia tarea, va a ser clave para la posterior evolución. Los cuatro hermanos, tras finalizar las labores pendientes del difunto padre y de su tío, dieron paso a los nuevos trabajos de carrozado. Aunque José Mari era el hermano mayor y, en principio, a él le correspondía la dirección, aceptó que Miguel Mari asumiera la gerencia de la empresa<sup>223</sup>. El testimonio de Mikel Irizar, hijo de este último, ofrece una explicación coherente al respecto:

*Había un problema, el hermano mayor no era él, sino José Mari. Por tradición, al mayor le correspondía la cúspide en la jerarquía, pero entre los hermanos Irizar esto no era así, porque parecía claro que el tractor iba a ser Miguel Mari. Debí de haber un momento en que se explicitó entre ellos que él iba a ser el gerente de la empresa. No sé cómo, pero el aita dio una especie de golpe de timón, dijo a sus hermanos 'tengo que ser yo' y los otros lo aceptaron. A partir de ahí, los cuatro hermanos se fueron especializando en distintas tareas, Dionisio en oficina y compras, Millán en taller y producción y José Mari en chapa, era un chapista muy bueno. Esa distribución de funciones se mantuvo en el tiempo y todos la respetaron. Y tengo la impresión de que las relaciones entre los cuatro, a pesar del carácter de cada uno, fueron bastante aceptables.*

*Entrevista realizada a  
Mikel Irizar.*

En esta etapa de transición, los hijos de Cecilio se fueron especializando en una clara distribución de funciones. Miguel Mari, un hombre dotado de una importante visión de negocio, se perfilará como la cabeza visible de la empresa, a la que dará un impulso decisivo y abrirá a nuevos mercados. José Mari, Millán y Dionisio se dedicarán a la parte técnica y de producción. Mientras tanto, Fermín, que inicialmente ayudaba en los trabajos, va a optar por abrir un almacén de hierros y chapas en Eibar. Por su parte, José Irizar Izagirre, hijo de José Lorenzo, no participó de este proyecto común, al aceptar la oferta de compra realizada por Miguel Mari, sobre la parte del pabellón que le correspondía, el taller original pudo mantenerse unido (el 7 de septiembre de 1946 se formalizó la operación de compraventa en la que intervinieron Cecilio y José Lorenzo en calidad de titulares), el cincuenta por cien del pabellón fue transmitido por el importe de setenta mil pesetas<sup>224</sup>.

José Irizar estableció una carrocería de automóviles en Nafarroa etorbidea de Beasain (casa Elosegí), frente al *Garaje Moderno* de su hermano Pablo.

Es a partir de este momento cuando los jóvenes hermanos Irizar, a iniciativa de Miguel Mari, abordan decididamente el carrozado de vehículos a motor en el contexto de desabastecimiento expuesto. El cupo racionaba estrictamente la energía y las materias primas. La restricción del fluido eléctrico repercutía en todos los talleres. Gracias al ya citado generador con motor de gasógeno, construido por Millán, bajo la dirección de José Mari Lasa, pudo solventarse la falta de suministro reducido a tres días a la semana. De este modo, los lunes, martes y miércoles disponían de energía eléctrica y el resto de la semana se utilizaba la ofrecida por el *gas pobre*.

No obstante, los escasos medios disponibles de los primeros años en



*legoaz eta erosketetez arduratuko zen, Millan lantegiaz eta ekoizpenaz eta Jose Mari xaflaz, oso txapista ona baitzen. Zereginen banaketa hori bere horretan mantendu zen urteetan zehar, eta guztiek erresetatu zuten. Eta iruditzen zait lau anaien arteko harremanak nahiko onak izan zirela, bakoitzaren izaera kontuan izanik.*

*Mikel Irizarri  
egindako elkarrizketa.*

Bolada iragankor horretan, beraz, Cecilioen seme bakoitza zeregin batzuetan espezializatzen joan zen. Miguel Marik etorkizun-sen handia zuenez, enpresako buru agerikoa bilakatu zen. Enpresari bultzada erabakigarria eman zion, eta merkatu berrietara ireki zuen. Jose Mari, Millan eta Dionisio, alderdi teknikoez eta ekoizpenaz arduratu ziren. Ferminek hasieran anaiei laguntzen zien, baina geroago burdina eta xafla biltegi bat ireki zuen Eibarren. Jose Irizar Izagirrek, Jose Lorentzen semeak, ez zuen proiektuan parte hartu. Miguel Marik berari zegokion lantegiko zatia erostea proposatu zion Joseri, eta baiezkota eman zuenez, ez zen egon lantegia banatu beharrik (1946ko irailaren 7an salerosketa operazioa formaldu zen. Operazio honetan, Cecilio eta Jose Lorentzok parte hartu zuten titular gisa, pabiloiaren ehuneko berrogeita hamarra transmititu zen hirurogeita hamar mila pezetan truke<sup>224</sup>.

Jose Irizarrek automobilaren tailer bat jarri zuen Beasaingo Nafarroa etorbidean (Elosegi etxea), bere anaia Pablaren *Garaje Modernoren* aurrean.

Une horretatik aurrera Irizar anaiak, Miguel Mariren ekimenez, ibilgailu motordunak karrozatzen hasi ziren, lehen azaldutako hornidura gabeko egoeran. Kupoak energia eta lehengaiak zorrotz mugatzen zituen. Argindarraren murrizketak lantegi guztiei eragiten zien. Lehen aipatu gasogenozko motordun sorgailuari esker (Millanek egin zuen Jose Mari

Lasaren laguntzarekin), argindar faltari aurre egin ahal izan zioten (asteazkenetan energia elektrikoa zeukatena, eta gainerako egunetan gas pobre erabiltzen zuten).

Hala ere, lehenengo urteetako baliabide urriek Irizarren lana izugarri eragozten zuten. Trebetasunari eta etengabeko ikaskuntzari esker, ordea, anaiek proiektu guztiak burutzea lortu zuten. Lan-baldintzak oso gogorak ziren, eta lanaldia amaiezina bihurtzen zen:

*Oso lodiak ziren piezen soldadurak elektrikoa gauzez eta gela ilun batean egin behar izaten genuen, jendea lanean genbiltzala ez konturatzeko. Horretarako, lokalak erabat itxita egon behar zuen. Elektrodo finezko soldadurak etenik gabe egiten genituen. Lanaldia amaitutakoan eta motorra hotza zegoenean, larunbat arratsaldeetan eta igandeetan, mezaren ondoren, Xanti Intxaustik eta nik parte hartzen genuen. Egur-ikatzaren gasak zikinkeria asko sortzen zuen (brea); motorraren barruko mekanismoa garbitu eta dena berriro muntatu behar zen, gero motorra martxan jarri eta probak egin...*

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., eta Millan Irizarri egindako elkarrizketa.*

Material faltaren arazoa neurri batean konpondu zuten, anaiek inguruko lantegi batzuk ezagutzen zituztelako. Batez ere Legazpiko Patricio Etxeberriak lagundu zien, Cecilio Irizar zenaren lagunetako batek. Horrela karrozerien estalkirako xaflak lortzen zituzten. Alabaina, xaflak erabili aurretik, Jose Marik moldekatu egin behar izaten zituen.

*Lehenengo paperezko txantilo bat prestatzen zuen; gero xafla eskuz ebakitzen zuen, moldekatzen hasteko. Egurrezko totxo baten gainean jarri eta zurmailu bat erabiliz, forma pixka bat ematen zion. Gero xafla bigo hiru aldiz goitik behera kolpe-*



398  
Millan Irizar Bengoetxea

399  
Dionisio Irizar Bengoetxea

CONSTRUCCIÓN DE CARROCERIAS  
REPARACIÓN DE COCHES  
ACCESORIOS  
CONSTRUCCIÓN DE PLATAFORMAS  
RUEDAS EN BLANCO Y  
JUEGOS COMPLETOS

## TALLERES IRIZAR

ORMAIZTEGUI 21 de diciembre de 1947  
(4897000A)

Factura n.º **61P**

*Plata. apuntamento de consumo de carbón vegetal*

Mes	Día	CONCEPTO	TOTAL	
			Ptas	Cts.
Nov	11	Gas 21 kg de carbón vegetal	27	20
"	13	" " " "	15	20
"	13	" " " "	12	50
Factura anterior del 27-12-46			22	-
Total			56	90

*Peci Gz*  
POR TALLERES IRIZAR S.A.  
*[Firma]*

400

Irizar dificultaban el trabajo. Tan sólo la habilidad y el aprendizaje continuo van a permitir la culminación de cada uno de los primeros proyectos. Las duras condiciones del trabajo se traducían en jornadas laborales interminables:

*La soldadura eléctrica en piezas de mucho espesor estábamos obligados a realizarla en un cuarto oscuro y de noche, para que la gente no pudiera ver que estábamos trabajando. Para ello, el local tenía que estar cerrado a cal y canto. Las soldaduras con electrodo fino se hacían sin interrupción. Terminada la jornada laboral y, una vez el motor frío, los sábados a la tarde y domingos, después de misa, interveníamos Xanti Intxausti y yo. El gas de carbón vegetal producía bastante suciedad (brea), era necesario limpiar el mecanismo interior del motor, volver a montar todo, puesta en marcha y pruebas...*

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., y entrevista realizada a Millán Irizar.*

El problema del material fue parcialmente resuelto al disponer de contactos con algunos talleres de la zona y, sobre todo, con Patricio Etxeberria de Legazpi, que formaba parte del círculo de amigos del fallecido

Cecilio Irizar. De esta forma, podían conseguir las chapas para los forros de las carrocerías. Sin embargo, las primeras chapas empleadas requerían de un trabajo previo realizado por José Mari para su uso posterior.

*Preparaba una plantilla de papel; luego debía cortar la chapa a mano para empezar a moldearla. Cogía un mazo de madera y le daba un poco de forma sobre un tocho de madera. Después empezaba a refinar todo aquello con dos o tres pasadas. Cuanto más pulido quedaba mejor era para poder pintar posteriormente, ya que la pintura iba directamente sobre la chapa, consiguiendo mejor adherencia.*

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., y entrevista realizada a Millán Irizar.*

En aquel entonces aún no disponían de perfiles metálicos para la construcción de la estructura, por lo que debían usar la madera con refuerzos de hierro. Además, aparte de la práctica imposibilidad para su adquisición, la calidad de dichos perfiles todavía no era fiable, ya que tendían a abrirse cuando eran manipulados en la operación de moldeado. Estos trabajos debían realizarse sobre vehículos anticuados y con chasis reconstruidos, frecuentemente inadecuados o en mal estado. Las reformas que requerían estos chasis usados debían ser adaptadas al modelo o diseño de la carrocería:

*En chasis nuevo no había más que algún 'Pegaso' que otro. Y el que podía compraba 'Pegaso'. Pero mientras tanto, hubo chasis viejos [...]. Además, los chasis viejos no estaban bien preparados para adaptar una carrocería para autobús; eran chasis de camiones, grandes, pesados, pesaban diez toneladas o más. El chasis rígido tampoco era bueno; tenías que adaptar la estructura al chasis. Muchas veces debías hacer maravillas.*

*Entrevista realizada a Millán Irizar.*

La búsqueda de nuevos clientes por parte de Miguel Mari Irizar per-

*katzen zuen, mehetzen joan zedin. Zenbat eta leunago geratu, orduan eta errazagoa zen gero margotzeko. Izan ere, pintura zuzenean xaflaren gainean zihoan, eta horrela hobeto itsasten zen.*

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., eta Millan Irizarri egindako elkarrizketa.*

Garai hartan oraindik ez zeukaten metalezko profilik egitura eraikitzeko, eta horrexegatik, egurra erabili behar izaten zuten burdinezko indargarriekin batera. Bestalde, aipatutako profilak lortzea ia ezinezkoa izateaz gain, profil horien kalitatea oraindik ez zen fidagarria, moldekatzerakoan artesiak sortzeko joera zutelako. Hala, ibilgailu zaharkituak eta berreraikitako txasiak erabiltzen zituzten lan horietarako, sarritan egokiak ez zirenak edo egoera kaskarrean zeudenak. Erabilitako txasi horiek karrozeriaren modelo edo diseinura egokitu behar izaten zituzten:

*Txasi berrietan 'Pegasoren' bat edo beste baino ez zegoen. Eta, ahal zuenak, ba bai, 'Pegaso' erosten zuen. Baina ordura arte, txasi zaharrak bakarrik zeuden [...]. Gainera, txasi zaharrak ez zeuden autobus karrozeria bat moldatzeko prestatuta; kamioientzat pentsatuta zeuden, hamar tona edo gehiagoko pisua zuten kamioi handi eta pixuentzat. Txasi zurruna ere ez zen batere egokia; egitura txasira moldatu beharra zegoen. Askotan mirariak egin behar izaten genituen.*

*Millan Irizarri egindako elkarrizketa.*

Berrogeiko hamarkadaren amaieran, Miguel Mari Irizar bezero gehiago erakartzen hasi zen, eta horri esker txasiaren gaineko karrozeria-lanik ez zitzairen faltako. Lehenengo enkarguak berreraikitako autoak, *rubia* motako karrozatuak eta furgonetaren bat izan ziren, eta garrantzitsu eta konplexuagoa zena, lehenengo autobusak egitea. Bidaiariaren garraioaren sektorean, Irizarrek arrakasta handia izan zuen Azkoitian, Lekeition eta Donostian. La Guipuzcoana eta Compañía de Auto-

*móviles Vascongados (CAV) enpresak, besteak beste, oso gustura geratu ziren Irizarren lanarekin, eta bere ospea areagotu zuten.*

Lan-zama handitu ahala, aurreko garaietan lanean aritutako beste arotz batzuekin batera, hala nola Juan Bautista Agirrebengoa Otegi eta Martin Agirrebengoa Etxeberria, zenbait laguntzaile kontratatu behar izan zituzten. Hasiera batean, Andres Apaolaza Oiarbide zurgina eta Pablo Polanco González, pintorea zeuden, azken hori 1947ko urtarrilaren 15ean CAFetik Irizarra etorria. Gero, Salustiano eta Demetrio Etxezarreta Anduaga, Pedro Iza Oria, Eduardo Etxezarreta Murua, Vicente Iurrita Urbistondo eta Ramon Ezkurdia Irizar etorriko dira. Handik pixka batera, Jose M<sup>a</sup> Morte Benito delineaizaile eta proiektugilea batuko zitzairen, hura ere CAFetik etorria, baina aurrerago ere egingo dugu beraren aipamena.

Garai hartan, 1946-1953, lehen esan bezala, Irizarrek zenbait auto karrozatu zituen. Horietako bat utilitario bat zen eta Mercedes txasia zeukan; marka alemaniarrek diesel bertsioan saltzen zuen, kapota, lohi

401



mitió acceder de forma continuada, desde finales de los años cuarenta, a diversos trabajos de carrozado sobre chasis. Los primeros encargos incluían la reconstrucción de turismos, carrozado del tipo *rubia*, al igual que alguna furgoneta, y lo que era más importante y complejo, la realización de sus primeros autobuses. Estas gestiones tendrían éxito, en el ámbito del transporte de viajeros en Azkoitia, Lekeitio y Donostia. Empresas como *La Guipuzcoana* y la *Compañía de Automóviles Vascongados (CAV)* quedarán totalmente satisfechas con las realizaciones de *Irizar* y contribuirán a afianzar su creciente reputación.

En la medida que la carga de trabajo fue en aumento, además de los carpinteros procedentes de la etapa anterior, Juan Bautista Agirrebengoa Otegi y Martín Agirrebengoa Etxeberria, debieron contratar también algunos ayudantes. En un principio, fueron Andrés Apaolaza Oiarbide, carpintero y Pablo Polanco González, pintor, que se incorporó a *Irizar*

el 15 de enero de 1947, procedente de *CAF*. Posteriormente, se incorporarían también Salustiano y Demetrio Etxezarreta Anduaga, Pedro Iza Oria, Eduardo Etxezarreta Murua, Vicente Iurrita Urbistondo y Ramón Ezkurdia Irizar. Poco después contaron con la colaboración de José M<sup>º</sup> Morte Benito, delineante proyectista procedente, también, de *CAF*, a quien se hará alusión más adelante.

En este tiempo, 1946-1953, como ya se ha observado, se carrozaron varios turismos. Uno de ellos sobre un chasis original de *Mercedes*, que la marca alemana suministraba en versión diesel con el capó, guardabarros, puertas delanteras y parabrisas, para carrozar como camioneta o furgoneta. Se trató de un encargo como utilitario para los hermanos Sarasketa, fabricantes de escopetas de Eibar. Su elaboración requirió estudiar previamente el diseño a satisfacción del cliente. La dificultad final se suscitó a la hora de su matriculación, ya que para la pertinente autorización ministerial

402  
**Hermanos Irizarrek Eibarko Hermanos Sarasketarentzat Mercedes txasisaren gainean muntatutako karrozeria**  
 Carrocería sobre chasis Mercedes ensamblada por Irizar Hermanos para Hermanos Sarasketa de Eibar





403

404

405



485



406 - 407  
Bergarako Sebastian Saizar Albisuarentzat Peugeot txasisaren gainean berreraikitako *rubia* motako ibilgailua  
Turismo tipo *rubia* reconstruido sobre chasis Peugeot para Sebastián Saizar Albisua de Bergara





408 - 409

Vilariñorentzat txasis berreraiki baten gainean karrozatutako *rubia* motako beste modelo bat  
Otro modelo tipo *rubia* carrozado para Vilariño sobre chasis reconstruido





410 - 411  
*Morris* txasisaren gainean karrozatutako ibilgailua  
Vehículo carrozado sobre chasis *Morris*





babesa, haizetakoa eta aurreko ateez hornituta, kamioneta edo furgoneta gisa karrozatzeko. Eibarren eskopeta-lantegi bat zeukaten Sarasketa anaiek egin zuten enkargua. Autoa egiteko, aurretik diseinua adostu behar izan zuten bezeroarekin. Geroago, matrikulazioak ere arazoak sortu zituen; ministerioaren baimena jaso ahal izateko, zama-ibilgailu txiki baten modura aurkeztu behar izan zuten. Nolanahi ere, automobil ederra zen, sedana, hiru bolumenekoa eta lau ate eta maletategiaz hornitua. Garai hartan beste ibilgailu batzuk ere karrozatu zituzten, esaterako Patricio Etxeberriarentzat, Orbegozorentzat, Bergarako Idarretarentzat eta beste batzuentzat.

*Rubia* motako autoak ere egin zituzten; jatorrizkoak oso modan zeuden orduan, eta Estatu Batuetatik zetozen. Ebanisteriako lan konplexua zen; autoaren egituraren zati bat egurrezkoa zen, atea adibidez; aurrealdeko kapota, sabaia eta lohi-babesa metalezkoak zituen. Kolpe-leungailua, berriz, kromatua zen. Karrozeria mota honetako adibidea, Bergarako Sebastian Saizarrentzako, *Peugeot* txasi baten gain (BI-8869)<sup>225</sup> egin zen lana izan zen. Beste auto interesgarri bat lau ateko *Morris* britainiarra izan zen (BI-18194) 1953an karrozatua. Gidariaren eserlekutik hasi eta atzealderaino karrozatu zuten, furgoneta baten itxura emanez, atzealdean bi ate baitzituen.

1948. urtean lehenengo autobusak muntatzen hasi ziren; horien egitura egurrezkoa zen, eta kanpoko estaldura, berriz, txapazkoa. Horretarako, inprobisatu eta beharrezkoak ziren eza-gutzak bereganatu behar izan zituzten:

*Autobusei karrozeria jartzen esperientziarik ez zutenez eta laguntza teknikorik ere lortu ez zutenez, ahal zuten moduan moldatu behar izan zuten Irizar anaiek. Horrela, lehenengo autobusetako bati karrozeria jartzeko helburuz, Jose Mari, Miguel Mari eta Pablo Polanco moto ba-*

*tean joan ziren Ordiziako azokaraino, eta han, Tolosan karrozeria jarri zioten autobus bat ikusi ahal izan zuten. Haren modelo tamaina naturalean berregin zuten, eta tailerreko hormetako bat zarpiatu ondoren, bertan kokatu zuten hura eredu gisa erabiltzeko.*

*Pablo Polancori  
egindako elkarrizketa.*

Urte horretan txasi bat karrozatu zuten *La Guipuzcoana* bidaia-rien garraio agentziarentzat (NA-4335). Enkargua enpresako jabeak egin zuen, Iraetak; bere autobusak Gipuzkoako hainbat herritatik igarotzen ziren, Azkoitia-Donostia eta Loiola-Zestoa-Zarautz. 1949an *Bedford* marka britainiarreko bi autobus karrozatu zituzten; Miguel Marik eta Millanek Bilboko portutik Ormaiztegiraino ekarri zituzten txasi berriak, errepidez. Bi ibilgailuak Quintela enpresari azkoitiarrarentzat ziren; eskatu ahalako zerbitzua eskaintzen zuen Gipuzkoan, eta Santanderren beste linea batzuk zituen. *La Guipuzcoanarentzat* egindako karrozeriari itxura ona hartu ziolako aukeratu zuen Quintelak *Irizar*. Modelo horrek (BI-10 behin-behineko matrikula) ekipajea garraiatzeko parrilla zuen, garai hartan ohikoa zen moduan, eta Arredondo eta Gibaja arteko ibilbidea egiten zuen. Artisau akaberaren adibide gisa, Irizar anaiek tapizeria eta eserlekuak etxean egin zituztela esango dugu.

1950 urte inguruan zortzi zilindroko *Ford V8* (BI-9250) baten txasia berreraiki zuten, aurrealdea bere horretan utziz. Eugenio Ibaibarriaga Urionabarrenetxearen *Excursiones Elgueta* enpresarentzako enkargua zen. Txasi hori erosi izanak agerian uzten du garai hartan zenbat zailtasun gairatu behar izaten zituzten erabilitako ibilgailuen piezetan eta funtsezko osagaiez hornitzeko. Horrela, arestian aipatutako Pablo Polancoren arabera, Bergarako Galarzak *Ford V8* bost kamioi zatikatu erosi zizkion armadari, eta horietako bat Ibaibarriagari saldu zion. Aurre-

hubo de ser presentado oficialmente como un pequeño vehículo de carga. En todo caso, era un atractivo automóvil sedán de tres volúmenes, con cuatro puertas y el maletero trasero. Durante esta época se carrozaron, además, otros vehículos para Patricio Etxeberria, Orbegozo, Idarreta de Bergara y otros.

También en parecidas fechas se reconstruyeron turismos tipo *rubia*, modelo que en aquel entonces estaba de moda y originariamen-

te procedía de los Estados Unidos. Se trataba de un trabajo delicado de ebanistería al emplear en parte de su estructura la madera, así como en sus puertas, mientras que el capó delantero, techo y guardabarros eran metálicos, junto con un parachoques cromado. Ejemplo de este tipo de carrocería fue el trabajo realizado sobre un chasis *Peugeot* (BI-8869), para Sebastián Saizar Albi-sua, de Bergara<sup>225</sup>. Otro turismo de interesante factura (BI-18194) fue el *Morris* británico de cuatro puertas, que carrozaron en 1953 a partir del asiento del conductor, pero ya con aspecto de furgoneta al llevar otras dos puertas traseras.

A partir de 1948 comenzaron los primeros montajes de autobuses, cuya estructura era de madera y forro externo de chapa. Para ello debieron improvisar y adquirir los conocimientos previos necesarios:

*La falta de experiencia en el carrozado de autobuses y la carencia de un apoyo técnico, obligó a los hermanos Irizar a ingeniárselas como pudieron. Así, para el carrozado de uno de los primeros autobuses José Mari, Miguel Mari y Pablo Polanco se desplazaron en una moto hasta la feria de Ordizia, donde pudieron inspeccionar un autobús carrozado en Tolosa, cuyo modelo reprodujeron al tamaño natural y, previo raseado, fue instalado en una de las paredes del taller, para seguirlo a modo de patrón.*

*Entrevista realizada a  
Pablo Polanco.*

En esta fecha carrozaron un chasis para la agencia de transporte de viajeros *La Guipuzcoana* (NA-4335). El encargo había sido realizado por el dueño de la compañía, Iraeta, que cubría varias líneas por diversas localidades de la provincia, Azkoitia-Donostia y Loiola-Zestoa-Zarautz. También carrozaron en 1949 dos unidades de la marca británica *Bedford*, cuyos chasis nuevos Miguel Mari y Millán trasladaron

412

*La Guipuzcoanarentzat karrozatutako autobusa, egurrezko egitura eta txapazko kanpo-estalkia duela, 1948*  
Autobús carrozado para *La Guipuzcoana*, con estructura de madera y forro externo de chapa, 1948



ko kasuetan bezala, hogeita zortzi plazako autobus honek egurrezko egitura eta kanpotik xaflazko estalkia zeuzkan. Karrozeria egiteko, anaiak txantiloak eta molde guztiak ateratzea lortu zuten. Millanek kontatzen duenez, langile baten laguntzarekin eskuratu zituen plantilla horiek, Donostiako suhiltzaileen *Ford V8* ibilgailu horietako bat herrian zebilela aprobetxatuz; izan ere, geltokiaren inguruan tren bat trenbideetik atera eta sekulako sutea izan zen, garraiatzen zuen likido sukoia galdu ondoren. Suhiltzaileak sutea itzaltzen ahalegintzen ari ziren bitartean, Millanek eta langileak, haien berariako baimenarekin, plantilla horiek erdietsi zituzten. Beste alde batetik, Eugenio Ibaibarriagaren seme Enriquek dioenez, Elorrioko *Talleres Víctor* izenekoan konpondu zuten haren alde mekanikoa, eta karrozeria-lana, berriz, *Irizarren*. Bando nazionalak modelo honetako ibilgailu ugari eskuratu zituen Gerra Zibilean, forma zirkularra duen aurrealdeko babesgarri berezi horrekin.

1952. urte inguruan Irizar anaiak aurrerapauso handi bat eman zuten, erdi-metalezko egitura aplikatuz *Büssing* enpresa alemaniarraren bastidore bat karrozatu zutenean, Boluetako lantegietan berreraikia eta *Cummins* motore diesel britainiarra zeukana. Enkargua *Autobuses Aguinaga* konpainiarentzat zen. Lan horretan erabili zuten aurreneko aldiz teknika hori. Alegia, metalezko loturak zituen egurrezko armazoi bat, kanpoaldetik txapaz estalia. Sistema horrek, alde batetik, egitura indartzen zuen eta karrozeriari iraupen luzeagoa ziurtatzen zion. Bestetik, pisu hila gutxitzen zuen eta bidaiari kopurua handiagotzen. Solairu bat eta erdiko hiribusa zen, eta Irizar anaien berezko berrikuntzetako batzuk bazituen dagoeneko. Adibidez, gidariak atea ireki eta ixteko aginte mekanikoa zuen. Gainera, gidariaren eserlekua aurrealdean zihozten bidaiarientatik berezita zegoen, eta aurrerago jarrita. Beira guztiak lauak eta tenplatuak ziren, hautsiz gero

seguruagoak izateko. Haizetakoaren beirak finkoak ziren, eta alboetakoak lerragarriak, aireztapen egokia bermatzeko. Sabaira barrualdetik sartzen zen, eta bertan ekipajea garraiatzeko parrilla zegoen kokatuta. Ibilgailu horren alderdi deigarrienetako bat txasia zen, atzeko trakzioa eta ardatz bikoitza baitzuen. *Büssingen* jatorrizko modeloek berezkoa zuten ezaugarri hori. Antolamendu horrek eserlekuei tokia kentzen zien, baina hiribusa izanik bidaiari gehienak zutik zihozten<sup>226</sup>.

Berrogeita hamarreko hamarkadaren hasieran, *Irizarrek Saurer* autobus batzuk karrozatu zituen *CAV* eta *Acha e Inchaurre, S.L. (La Unión)* enpresen zerbitzu bereziarentzat. Bi solairuko ibilgailuak ziren, zehatzago esateko solairu eta erdikoak, goiko solairuaren zati bat ekipajearentzat zen eta ez zegoen estalita; bertara igotzeko, autobusak eskailera bat zeukan barnealdean. Autobusek arrakasta handia izan zuten, diseinua eta akaberaren aldetik eskaintzen zituzten berritasunengatik. Denborarekin itxura dotore eta aerodinamikoagoa hartzen joan ziren.

Lehenengo pausoak hamarkadaren hasieran emanak zituen *Irizarrek, Saurer* markako txasi bat (ikus BI-8740 matrikula duen autobusa), *CAV* enpresarena, karrozatu zutenean. Ibilgailuaren jatorrizko aurrealdea mantendu egin zuten. Bere sendotasun eta segurtasunagatik, marka suitzar hura oso egokia zen Euskal Herriko orografia menditsurako, eta oso estimatua garraiolarien artean. Autobusetako batzuek, ordea, urte asko zeramatzen funtzionatzen, eta karrozeria berria behar zuten. Gero, karrozeria berria jarritako ibilgailuei zenbait eraldaketa mekaniko egiten zizkieten muturretik hasita. Egitura zaharra behin desegin da eta txasia garbituta, mekanikariak motorea, talde diferentziala eta gainerako elementuak desmuntatzen zituzten. Kasu honetan mekanika guztia berrikusi behar zuten, eta bereziki ba-



413

414  
*Bedford* txasisaren gainean Quintelarentzat  
karrozatutako autobusa, 1949  
Autobús carrozado sobre chasis *Bedford* para  
Quintela, 1949



492



415

416



493



417  
 Excursiones Elguetarentzat berreraikitako  
 Ford V8a, 1950 g.g.b.  
 Ford V8 reconstruido para Excursiones Elgueta,  
 1950 aprox.

418



por carretera desde el puerto de Bilbo hasta Ormaiztegi. Ambos vehículos estaban destinados al empresario Quintela, oriundo de Azkoitia, que realizaba el servicio discrecional en la provincia y disponía de varias líneas en Santander. Quintela había optado por los Irizar, al causarle buena impresión el citado carrozado realizado a *La Guipuzcoana*. Este modelo (matrícula provisional BI-10), llevaba una baca portaequipajes, como era común en esta época, y cubría la línea entre Arredondo y Gibaja. A modo de detalle, como ejemplo del acabado artesanal, la tapicería y las butacas fueron realizadas por ellos mismos en casa.

Hacia 1950 reconstruyeron el chasis de un *Ford V8* (BI-9250) de ocho cilindros que conservaba todo su frente original. Fue un trabajo para *Excursiones Elgueta* de Eugenio Ibaibarriaga Urionabarrenetxea. La adquisición de dicho chasis revela la compleja red existente para el suministro de piezas y partes sustanciales de vehículos usados. Así, según el citado Pablo Polanco, Galarza de Bergara había adquirido al ejército cinco camiones desguazados *Ford V8*, de los que vendió uno a Ibaibarriaga. Al igual que en los casos anteriores, este autobús de veintiocho plazas llevaba una estructura de madera y un forro externo de chapa. Para su realización pudieron lograr todas las plantillas y sacar los correspondientes moldes. Según relata Millán, él mismo auxiliado por un operario, obtuvo las plantillas aprovechando la presencia en la localidad de un vehículo *Ford V8* de los bomberos de Donostia, con ocasión de un espectacular incendio ocurrido al descarrilar un tren en las inmediaciones de la estación y perder el líquido inflamable que transportaba. En tanto los bomberos actuaban sofocando el incendio, con su expresa autorización, Millán y el operario obtuvieron dichas plantillas. Por su parte, según Enrique, hijo de Eugenio Ibaibarriaga, la recuperación de la parte mecánica se llevó a efecto en *Talleres*

lazta, azeleragailua eta enbragearen pedalak, gidaria erosoago joan zedin posizioa aurreratu nahi zutelako. Millanek azaltzen duenez, lan neketsu horretan gauzarik korapilatsuena norabide kaxa aldatzea zen, garai hartan autobusek bolantea eskuinaldean zutelako. Ibilgailu berriak itxura askoz ere modernoagoa zeukan, motorea barrualdean edukitzeagatik, BI-9245 matrikula duen ibilgailuan ikus daitekeen bezala. Gidariaren posizio aurreratuak ibilgailua hobeto kontrolatzea ahalbidetzen zuen; horri esker, gainera, bidaiariaren eserlekuak gehitu eta hobeto antolatu zitezkeen.

Tailerraren altuera ez zen oraindik egokia bi pisuko honelako ibilgailuei karrozeria berria jartzeko. Modelo hauek egiteko, instalazio berriak behar ziren, karrozeria-lanak eta muntaketa-lanak errazago egin ahal izateko:

*Jatorriz pisu bakarreko autobusak ziren, baina karrozeria guztia zatitu ondoren, txasiari karrozeria berria jartzen genion, bi pisuko autobus*

*bilakatur; goiko erdi aldea bidaiariak eramateko eta beste erdia ekipajeak eramateko. Pabiloi zaharrak baxuegiak ziren horrelako lanetarako. Hasterako bagenekien atetik ezingo genuela atera. Goialdean erdi makurtuta ibili behar izaten genuen. Pabiloiaren egitura oso ongi zegoen; zementu armatuzkoa zen eta pena ematen zigun hura haustea. Horretarako ateak kendu behar izan genituen. Ondoren, goiko burua kendu, egiturara heldu arte (adreiluzko betegarria), eta gero dena garbitu. Bitartean beste talde batek aurreko ardatza eta ardatz diferentziala desmuntatzen zituzten. Haien ordeaz, oso errodamendu baxuak zituzten bi ardatz egin behar izan genituen, eta haiek behin muntatuta, karrozeria lurraren arrasean geratzen zen (2 cm). Dibidieta bat erabiliz patiora atera genuen. Lan zaila, luzea eta oso arriskutsua zen. Behin kanpoan txasiaren jatorrizko bi ardatzak berriro muntatu ziren, katuak eta takoak sartuz eta ardatzak jartzen amaitu genuen. La-*



419  
Eugenio Ibaibarriaga Urionabarrenetxea

420  
Buscando una estrella lehiaketako garaileak Espainiatik ibilbidean Artistas trinfadores del concurso Buscando una estrella en ruta por España



Victor de Elorrio y la carrocería en Irizar. Este modelo, con su característica coraza delantera en forma circular, había sido incorporado en importante número en el bando nacional durante la Guerra Civil.

Los Irizar dieron un gran paso hacia 1952 con la aplicación de la estructura semimetálica al carrozar un bastidor de la firma alemana *Büssing*, reconstruido en los talleres de Bolueta, y que contaba con un motor diesel británico *Cummins*. Se trataba de un encargo de *Autobuses Aguinaga*. En él aplicaron por primera vez esta técnica, es decir, un armazón de madera dotado de uniones metálicas y cubierto exteriormente con chapa. Este sistema permitía, por un lado, reforzar la

estructura y garantizar una mayor duración de la carrocería, por otro, reducir el peso muerto y ganar en la tara a favor de un mayor número de pasajeros. Era un autobús urbano de un piso y medio, que ya introducía algunas de las innovaciones propias del buen hacer de los hermanos Irizar. Así, por ejemplo, disponía de apertura y cierre de puertas accionadas por el conductor mediante un mando mecánico. A su vez, el departamento del chófer aparecía claramente separado de los asientos de los viajeros y en posición más avanzada. Todas las lunas eran planas y templadas, para mayor seguridad en caso de rotura, caracterizándose las de los parabrisas por ser fijas y las laterales, correderas para garantizar una buena ventilación. A la parte superior se accedía por el interior y en ella contaba con una baca portaequipajes. Un aspecto llamativo de este vehículo era su chasis de doble eje trasero dotado de tracción, que era una de las características de los modelos originales de *Büssing*. No obstante, esta disposición restaba espacio a la colocación de los asientos, aunque al ser un autobús urbano la mayor parte de los viajeros iban de pie<sup>226</sup>.

A principios de los años cincuenta los Irizar carrozaron una serie de autobuses *Saurer* destinados al servicio discrecional para *CAV* y *Acha e Inchaurre*, S.L. (*La Unión*). Se trataba de vehículos de dos alturas, o para ser más exactos de altura y media, con acceso a través de una escalera interior. Parte del piso superior iba descubierta y estaba destinado a equipaje. Estos autobuses causaron un gran impacto por las novedades que introdujeron en su diseño y acabado, con un aspecto cada vez más majestuoso y aerodinámico.

Los primeros pasos se habían dado a principios de la década, a partir del carrozado de un chasis de la firma *Saurer* (ver autobús matrícula BI-8740) perteneciente a *CAV* y del que se respetó su frente original.

421

*Autobuses Aguinagarentzat Büssing* bastidorearen gainean jarritako lehenengo karrozeria erdi-metalikoa, *Cummins* diesel motorrarekin, 1952 g.g.b.

Primera carrocería semimetálica sobre bastidor *Büssing*, con motor diesel *Cummins* para *Autobuses Aguinaga*, 1952 aprox.







422



423

424



497



425  
**Saurer** autobusa, jatorrizko muturra  
 errespetatuz berreraikitako txasisaren  
 gainean karrozatua  
 Autobús Saurer, carrozado sobre chasis  
 reconstruido respetando su morro original

Se trataba de una marca suiza muy fiable por su robustez y seguridad, apropiada para salvar la complicada orografía vasca, y por lo tanto muy apreciada entre los transportistas. No obstante, estos autobuses llevaban muchos años circulando y necesitaban una nueva carrocería. Posteriormente, los vehículos carrozados desde el mismo morro sufrían una transformación mecánica. Una vez desguazada la antigua estructura y limpio el chasis entraban en juego los mecánicos, que eran quienes desmontaban el motor, el grupo diferencial y los demás elementos. En este caso tenían que revisar toda la mecánica, especialmente, los pedales del freno, acelerador y embrague, con el fin de buscar una posición avanzada, mucho más cómoda para el conductor. Tal y como narra Millán, en este trabajo tan laborioso, lo más delicado consistía en la transformación de la caja de dirección, que por entonces solía llevar el volante a la derecha. El vehículo

resultante ofrecía una imagen mucho más moderna al llevar el motor situado en el interior, tal y como se puede observar en el vehículo matrícula BI-9245. La posición avanzada del chófer permitía un mejor control del vehículo, aparte de una mejor distribución y aumento de los asientos de los pasajeros.

La altura del taller todavía no era apropiada para el carrozado de este tipo de vehículos de dos pisos. La fabricación de estos modelos precisaba de nuevas instalaciones que facilitasen el trabajo de carrozado y montaje:

*En origen eran autobuses de un solo piso, que tras desguazar toda la carrocería, volvíamos a carrozar el chasis, transformándolo en un autobús de dos pisos, la mitad superior para transporte de viajeros y la otra mitad para portaequipajes. Los pabellones viejos no tenían la suficiente altura para estos trabajos,*

426 - 427 - 428 >  
 Guztiz eraldatutako Saurer autobusa  
 Autobús Saurer totalmente transformado

*nak bi egun iraun zituen. Dena oso ondo irten zen.*

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., eta Millan Irizarri egindako elkarrizketa.*

Produkzioa handitzeak eta altuera handiagoko pabiloiak eduki beharrak bultzaturik, Irizar anaiek 1950. urtean lehen hedapena egiteko erabakia hartu zuten, eta horrela, 143 m<sup>2</sup>ko pabiloi txiki bat eraiki zuten aurrekoari erantsita<sup>227</sup>.

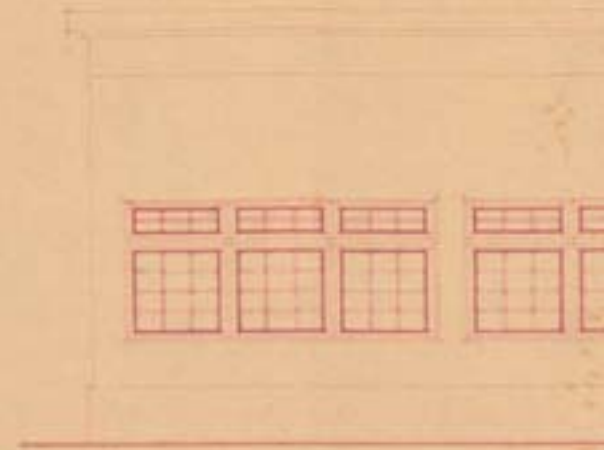
Pabelloi berrietan eta erdi-metalezko egitura erabiliz, Irizarrek MAN enpresa alemaniarraren bastidore bat karrozatu zuen (BI-13984), aurrealdea bere horretan utziz. Bi solairu eta jatorrizko diesel motorea zituen autobus dotore hau Santoña-Cicero linearentzako enkargua zen; aurrerago aipatu Quintela izango zen seguruenerik bere jabea. Sektore gero eta lehiakorrago batean Irizar lortzen ari zen ospearen seinalea izan zen lan hura.

Alabaina, lehen azaldutako egoera autarkikoan, enpresak bere produktuei balio erantsi handiagoa emateko modu originalak bilatu behar zituen. Horren adibide bat Alemaniako sarraila ospetsuak dira. Donibane Lohitzunen zeukaten kontaktu baten bidez eskuratu zituzten. Etxebarria Cañok bere lanean azaltzen duenez, oharkabean zeharkatzen zuten muga bere familiarekin, eta Donibanen sarraillak erosten zituzten. Bestalde, diseinua erakarriagoa bihurtzeko asmoz, poliuretanozko orriak jartzen hasi ziren autobusen aurrealde zein atzealdean. Pieza horiek sutan moldekatzen zituzten, karrozeriaren diseinuaren arabera itxura har zezaten. Lantegian oraindik laberik ez zegoenez, herriko okindegiak berea uzten zien, erabili behar ez zuenean, zati txikiak egosteko. Zati handiak, berriz, Indar enpresako labean moldekatzen zituzten<sup>228</sup>. Ahalegin izugarri horri esker, berrogeita hamarreko hamarkadan, kalitatea bere bereizgarri bihurtzea lortu zuen Irizarrek, merkatuan gero eta toki gehiago bereganatuz. ■

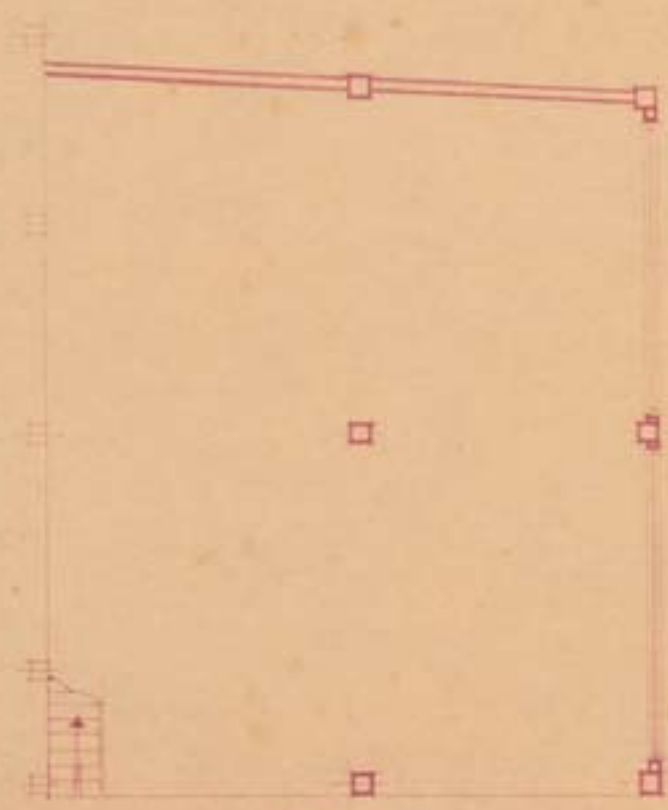




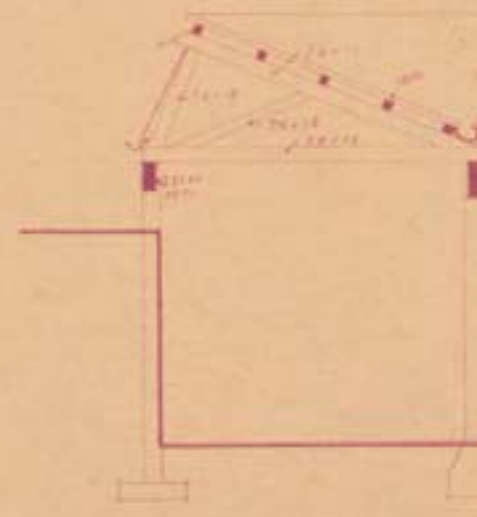
**FRENTE**



**ALZADO LATERAL**



**PLANTA**



**SECCION**

**PROYECTO DE PABELLON  
PARA LA VIUDA DE D. CECILIO IRIZAR  
EN ORMAIZTEGUI - ESCALA 1:100**

SAN SEBASTIAN, NOVIEMBRE 1950  
EL ARQUITECTO  
Autor del proyecto y Director de las obras

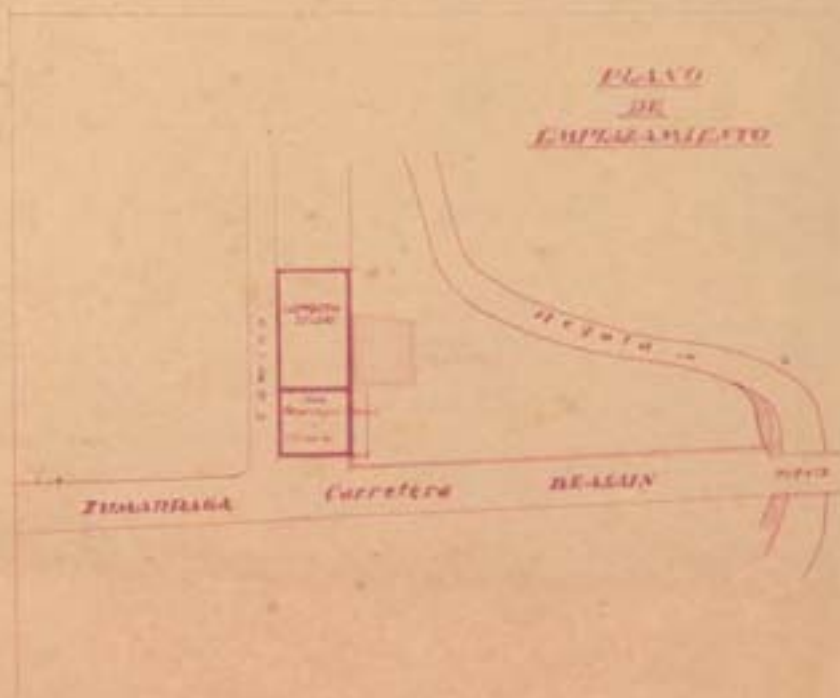
*[Handwritten signature]*



EL ARQUITECTO

*[Handwritten signature]*

PLANO  
DE  
EMPLAZAMIENTO



*ya sabíamos que por la puerta no lo podíamos sacar. Arriba teníamos que andar medio agachados. La estructura del pabellón estaba muy bien, era de cemento armado y nos daba pena romper aquello. Tuvimos que quitar las puertas, después desmontar el cabezal hasta la estructura, lo que era el relleno de ladrillo, y dejarlo limpio. Mientras tanto, otro grupo se encargaba de desmontar el eje delantero y el eje diferencial. En sustitución, hubo que fabricar dos ejes con rodamientos muy bajos, y una vez montados, la carrocería quedaba al ras de suelo (2 cm). Lo sacamos al patio tirando con un cabrestante. La operación era difícil y de mucho riesgo. Una vez fuera, se volvieron a montar los ejes originales del chasis a base de gatos y tacos, y terminamos ya de colocar los ejes, la operación duró dos días. Todo salió de maravilla.*

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., y entrevista realizada a Millán Irizar.*

El aumento de producción y la necesidad de contar con pabellones de mayor altura provocaron la decisión de los hermanos Irizar para acometer la primera ampliación en 1950 con la construcción de un pequeño pabellón de 143 m<sup>2</sup>, anexo al anterior<sup>227</sup>.

En los nuevos pabellones y con la misma estructura semimetálica, *Irizar* carrozó un bastidor de la firma alemana MAN (BI-13984) respetando su parte frontal. Este elegante auto-

bús con su motor diesel original y de doble piso estaba destinado a la línea Santoña-Cicero, posiblemente gestionada por el citado Quintela. Esta última realización era prueba del creciente prestigio que *Irizar* estaba logrando en un sector cada vez más competitivo.

Pero en el contexto autárquico ya expuesto, el acceso a los mejores materiales obligaba a buscar fórmulas originales para incorporar un alto valor añadido a sus productos. Este fue el caso de las prestigiosas cerraduras alemanas. Para poder adquirirlas contaron con un contacto en Donibane Lohitzune. Así, como ya recoge Etxebarria Caño en su obra, cruzaban la frontera inadvertidamente acompañados de su familia y se hacían con los suministros en la localidad labortana. También, en la búsqueda de un diseño atractivo, *Irizar* comenzó a utilizar láminas de poliuretano en la parte trasera y delantera del autobús. Estas piezas eran moldeadas al fuego para que adoptaran la forma requerida según el diseño de la carrocería. Al no disponer todavía el taller de su propio horno, la panadería de la localidad les prestaba el suyo, para las partes más pequeñas e, igualmente, la empresa *Indar* cuando éstas eran mayores<sup>228</sup>. Lo cierto es que, fruto de este esfuerzo, *Irizar* había logrado asentar a principios de los años cincuenta el objetivo de la calidad como referente de una empresa que iba conquistando su espacio en el mercado. ■

430  
Pabilioi berriak (Berjaldegi berri), 1951  
Nuevos pabellones (Berjaldegi berri), 1951





431 - 432  
MAN bastidorearen gainean jarritako egitura erdi-metalikozko karrozeria, haren aurrealdea errespetatuz  
Carrocería de estructura semimetálica sobre bastidor MAN, respetando su parte frontal



### 3.3.3 LA CONVERSIÓN EN SOCIEDAD ANÓNIMA ANTE UN PROMETEDOR FUTURO (1954-1960): TÉCNICA Y FORMACIÓN

A partir de la segunda mitad de la década de los años cincuenta se produjeron algunos cambios importantes en la empresa, que de un modo u otro reflejaban las primeras transformaciones que se estaban operando en el país. La finalización de las restricciones que habían marcado la posguerra y la autarquía comenzaban a dejar paso a una lenta recuperación económica. Los acuerdos suscritos con los norteamericanos y con el Vaticano en 1953 y la entrada en la ONU dos años más tarde situaban al Estado de nuevo dentro del panorama internacional. Aún tardarían en llegar las primeras medidas liberalizadoras y el desarrollismo de los años sesenta, pero el fin de la cartilla de racionamiento y del mercado negro marcaron de algún modo los primeros síntomas de la recuperación.

Tras la primera reactivación, experimentada entre 1940 y 1950, algunos de los sectores básicos de la economía vasca entraron en un periodo incierto. La producción de la siderurgia vizcaína, uno de los motores del desarrollo vasco y estatal, cayó en 1951 un veinte por ciento por debajo de la producción registrada una década atrás. La disminución de las importaciones de chatarra y coque, la intervención estatal sobre los precios, el alza de los fletes o el propio agotamiento de las cuencas mineras son algunos de los factores que incidieron negativamente en la crisis de los sectores siderúrgico y minero. A pesar de que en 1950, la creación del complejo siderúrgico de *Ensidesa* por parte del Estado provocó una importante reactivación del sector, no sería hasta comienzos de la década de los sesenta, y al calor de las nuevas medidas liberalizadoras, cuando se produjera el despegue más importante

de este sector productivo, liderado por la emblemática *Altos Hornos de Vizcaya*.

A pesar de la importancia de la siderurgia y metalurgia vizcaína, esta provincia no monopolizó su desarrollo. Durante la década de los años cuarenta el Gobierno había promovido algunas medidas con el fin de impulsar el sector metalúrgico, sobre todo guipuzcoano, y facilitar a los empresarios la obtención de divisas a más bajo precio que los ofertados por el mercado nacional, para que pudiesen adquirir los bienes extranjeros necesarios, especialmente tecnológicos. Las medidas más notables fueron canalizadas a través de diferentes operaciones especiales, conocidas como OG y M-1. Las exportaciones realizadas a través de estas operaciones especiales experimentaron un fuerte crecimiento en la década de los cincuenta, ascendiendo de 19,6 millones de pesetas en 1949 a 213,8 millones de pesetas en 1952 y 370,9 millones de pesetas en 1957. En 1956, estas exportaciones sumaron 343 millones de pesetas correspondiendo el 99 % al País Vasco, y a Gipuzkoa el ochenta y siete por cien, y que en su mayor parte marcharon hacia los países latinoamericanos, destacando entre estos Brasil, Chile y México, seguidos después por EEUU e Inglaterra. Los productos más vendidos eran las máquinas de coser, armas de fuego, ferretería, máquina-herramienta y herramientas agrícolas, y comenzaban las exportaciones de repuestos de automóvil, industria que adquiriría una gran importancia en las décadas siguientes en Gipuzkoa.

La empresa *Irizar* había dado sus primeros pasos de transformación desde mediados de los años cincuenta. Se trató de todo un proceso acelerado de cambios que se iniciaron en 1956 al suscribir su acuerdo con la firma italiana *Orlandi* y constituirse mercantilmente *Irizar Hnos., S.R.C.*<sup>229</sup>. A su vez, la empresa adquirió, aproximadamente, cinco



### 3.3.3 SOZIETATE ANONIMO BIHURTzea ETORKIZUN OPARO BATI BEGIRA (1954-1960): TEKNIKA ETA PRESTAKUNTZA

Berrogeita hamarreko hamarkadaren bigarren erdialdetik aurrera aldaketa garrantzitsuak izan ziren enpresan, Estatuan gertatzen ari zenaren ondorioz. Gerraosteko murrizketak eta autarkia amaitu zirenean, ekonomia pixkanaka suspertzen hasi zen. 1953. urtean estatubatuarrekin eta Vatikanoarekin izenpetutako akordioei eta 1955ean NBE n sartu izanari esker, Estatu nazioarteko agertokira itzuli zen. Oraindik urrun zeuden hirurogeiko hamarkadako lehenengo neurri liberalizatzaileak eta desarrollismoa; edonola ere, errazionamendu-liburuxkaren eta merkatu beltzaren amaiera izan ziren susperraldiaren lehenengo zantzuak.

1940 eta 1950 artean izandako biziberritzearen ondoren, euskal ekonomiaren oinarritzko sektoreetako batzuk krisialdian sartu ziren. 1951. urtean, Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako eta Estatuako garapenaren eragile nagusienetako bat zen Bizkaiko siderurgiaren ekoizpena ehuneko hogeitai jaitu zen, hamar urte lehenago izandakoaren aldean. Txatar eta koke inportazioen murrizketa, Estatuak prezioetan esku hartu izana, pleiten garestitzea eta meatzarroen agortzea izan ziren siderurgia eta meatzaritzaren krisia eragin zuten faktoreetako batzuk. 1950ean Estatuak *Ensidesa* konplexu siderurgikoa sortzerakoan sektorea nabarmen suspertu zen arren, bere abiada nagusia ez zen gertatu hirurogeiko hamarkadaren hasiera arte. Susperaldi hori neurri liberalizatzaileen eta *Bizkaiko Labe Garaiak* enblematikoen eskutik etorriko zen.

Bizkaiko siderurgia eta metalurgia oso garrantzitsuak ziren arren, Bizkaiak ez zuen sektore horien garapena monopolizatu. Berrogeiko hamarkadan zehar Gobernuak zenbait neurri ezarri zituen metalurgia

sustatzeko, batez ere Gipuzkoan; bestalde, enpresariei merkatu nazionalak eskainitakoak baino prezio baxuagoetan dibisak eskuratzen lagundu zien, behar zituzten atzerriko ondasunak eros zituzten, batik bat teknologikoak. Neurri garrantzitsuenak operazio berezien bidez (OG eta M-1 delakoak) bideratu zituzten. Aipatu operazioen bidez egindako esportazioak izugarri ugari ziren berrogeita hamarreko hamarkadan; 1949an 19,6 milioi pezeta izate-tik, 1952an 213,8 milioi pezeta eta 1957an 370,9 milioi pezeta izatera pasatu ziren. 1956. urtean, esportazioen guztizkoa 343 milioi pezetakoa izan zen; % 99 Euskadiri zegokion, eta ehuneko laurogeita zazpi Gipuzkoari. Esportazio gehienak Latinoamerikara izan ziren, batez ere Brasil, Txile eta Mexikora, eta ondoren Estatu Batuetara eta Ingalaterrara. Gehien saldu ziren produktuak josteko makinak, suzko armak, burdineria, makina erremintak eta nekazaritzarako tresnak izan ziren. Autoentzako ordezkot piezen esportazioa hasi berria zen orduan; industria horrek, ordea, garrantzia handia hartuko zuen Gipuzkoan hurrengo hamarkadetan.

*Irizar* enpresak berrogeita hamarreko hamarkadaren erdialdera egin zituen bere lehen urratsak. Aldaketa prozesu bizkorra izan zen, 1956. urtean hasi zena, *Orlandi* Italiako etxearekin hitzarmen bat izenpetu eta *Irizar Hnos., S.R.C.*<sup>229</sup> merkataritza-enpresa gisa eratu zutenean. Aldi berean, enpresak gutxi gora behera bost mila metro koadro lur erosi zituen Ormaiztegin, hedapen garrantzitsuari ekiteko beharrezkoak zituen pabiloi modernoek lehen fasea eraikitzeke helburuarekin. Hurrengo urtean, lan horiek amaitzearekin batera, *Irizar Hnos. y Cía., S.R.C.*<sup>230</sup> sortu zen. Hamarkadaren amaieran, enpresak beste kapital-gehikuntza bat egin zuen, eta azkenean, *Irizar, S.A.*<sup>231</sup> eratu zen 1960. urtean. Negozioaren ezauzgarriengatik inbertsio handiak egin behar ziren, ordea, eta mozkinak berehala enpresan inbertitzen zituzten. Zalantzarik gabe, *Irizar* anaiak

**INDUSTRIAS IRIZAR S.R.C.**  
**CARROCERIAS METALICAS PARA AUTOBUSES**

Intre. Ayuntamiento de la Villa de ORMAIZTEGUI

ORMAIZTEGUI, 27 de Junio de 1960  
(Compucecal)  
Telefono 10

Factura n°

FECHAS	CONCEPTOS	MONED.	EN.
Mayo 27	Por la construcción de 12 bancos de jardín con tubo y madera colonial fijada con tirafondos de latón y barnizados	25.379,-	
	Colocado de 11 asientos en la plaza	1.578,-	
Abril 1	Suministro de 71 kgs. de hierro de desperdicio	213,-	
" 12	id de 86 " de hierro de desperdicio	258,-	
Mayo 11	id de 5 kgs. pintura blanca Titania	307,-	
	Construcción de una escalera de acceso provisional a la plaza	218,-	
	<b>Total S.R.C. 0</b>	<b>26.033</b>	
	Reintegrada la original con 15,- + 0,50 ptas.		

401286736

433

mil metros cuadrados de terreno en Ormaiztegui con la finalidad de construir la primera fase de los modernos pabellones necesarios para su vital expansión. Al siguiente año concluyeron esos trabajos y nació formalmente *Irizar Hnos. y Cía., S.R.C.*<sup>230</sup>. Al final de la década la empresa asumió otra ampliación de capital y se constituyó definitivamente *Irizar, S.A.*<sup>231</sup> en 1960. No obstante los retos para un negocio familiar de estas características, donde los beneficios se reinvertían rápidamente en la propia empresa, obligaban a fuertes inversiones. Los Irizar habían demostrado tener iniciativa, capacidad emprendedora y un excelente dominio de la actividad carrocerera, pero les faltaba capital suficiente para abordar la nueva situación. Ésta será, sobre todo, la razón

que les lleve a transformar la sociedad familiar en sociedad anónima:

*A pesar de que nuevos socios se integraran en la empresa, [entre ellos el ingeniero José Etxaide Itarte], en varias ocasiones conseguimos capital prestado, fiado solo con la palabra, el único contrato que existía en tales ocasiones era la lealtad y dignidad de las personas, sabían que ese capital sería devuelto en cuanto pudiéramos. La sinceridad era la palabra que estaba vigente en aquella época; era un contrato sellado con la palabra*<sup>232</sup>.

La empresa, encabezada ya por Miguel Mari como director gerente de la misma, trataba en esos momentos de hacer frente a una necesaria ampliación. El testimonio de su hijo Mikel

ekintzaileak eta ekimen handikoak izateaz gain, ezin hobeto menderatzen zuten karrozeria-lana, baina ez zeukaten egoera berriari aurre egiteko behar beste kapitalik. Hori izango da, batez ere, familiako enpresa hura sozietate anonimo bihurtzeko arrazoia. Millan Irizarrek horrela gogoratzen du aldaketa:

*Enpresan bazkide berriak sartu ziren arren [haien artean Jose Etxaide Itarte ingeniaria], behin baino gehiagotan dirua eskatu behar izan genuen, gure hitzaren truke. Horrelakoetan, kontratu bakarra pertsonen leialtasuna eta duintasuna zen; bazekiten dirua ahal bezain laster itzuliko geniola. Zintzotasuna zen garai hartako bermea; hitzarekin izenpetutako kontratua zen<sup>232</sup>.*

Ordurako Miguel Mari zen enpresaren zuzendari kudeatzailea, eta une hartan, enpresak beharrezkoa zuen hedapenari aurre egiteko ahalegine-tan zebilen. Erabaki haren ondorioz, geroago ikusiko dugunez, familiako enpresa kooperatiba bihurtuko zen 1962. urtean. Mikel semearen testigantza oso adierazgarria da:

*[Miguel Mari] enpresa handitu nahi zuen, bizirik irautea ahalbidetuko zion tamaina har zezan. Nire aitak oso argi zeukan sortzen ari zen mundu berriari enpresa zaharrak ez zeukala etorkizunik. Enpresak eboluzionatu, hazi egin behar zuen, bizirik irauteko adinako merkatu-kuota eskuratu arte. Hori izan zen bere ikuspegia, eta uste dut norabide horretan eman zituen pausoak direla Miguel Mariren ekarpenik handiena. Geroago 'Irizarrek' beste pauso batzuk eman eta jauzi handiak egin zituen, beste pertsona batzuei esker; baina enpresaren geroko bilakaerarentzat ezinbestekoa izango zen masa kritikoa lortu izana, katearen maila hori Miguel Mariren eta bere laguntzaileen meritua da.*

*Mikel Irizarri  
egindako elkarrizketa.*

Prozesu horretan, Irizarrek hainbat apustu teknologiko egin zituen, en-

presa txiki baten ikuspuntutik oso be-  
britzaileak ziren ekimenak abiaraziz.  
Erabaki garrantzitsuenetako bat bulego  
teknikoa irekitzea izan zen. Garai har-  
tan, Irizar baino askoz handiago eta  
indartsuagoak ziren enpresek ere ez  
zeukaten horrelakorik. Nahitaezkoa  
zen modelo berriak proiektatzea, ka-  
rrozatua diseinatzea eta berau txasien  
ezaugarrietara moldatzea, egunetik  
egunera sortzen ziren erronkei ir-  
tenbide teknikoak bilatzea. Izan ere,  
enpresak artisa-lanean oinarrituta  
jarraitzen zuen; oraindik ez zegoen se-  
rieko ekoizpenik, enkargu pertsonaliza-  
tuak baizik.

Bulego teknikoa sortzeko CAFeko  
Jose Maria Morte Benito delinea-tzaile

IRIZAR, S.A. - Ormaiztegui (Guipúzcoa) - Teléfono 10  
 Iltre. Ayuntamiento  
 Ormaiztegui

1962  
 6-8-62

DESCRIPCION	CANTIDAD	PRECIO
28-5-62.- 2pliegos lija medera n° 6 . . . . .		3,45
6-6-62.- 16 tornillos completos de 5/16 x 45 . .		13,20
" 1 Hoja lija del 2 de hierro . . . . .		5,50
7-6-62 16 tornillos palidos completos de 5/16x70		24,30
20-6-62 5 tornillos 5/16 x 50 +/- hexagonal . . .		7,60
" 5 arandelas planas 5/16 . . . . .		2,-
" 12 tuercas 5/16 . . . . .		2,-
13-7-62 1,500 lts. aguarras . . . . .		18,50
" 1,500 " disolvente s/ koto . . . . .		24,85
" 2,- " disolvente . . . . .		43,70
" 7,500 Kgrs. barniz sintético . . . . .		646,90
" 5,- " pintura blanca . . . . .		500,65
" 2,- " " Hoagto-kote . . . . .		165,60
" 5,- " esmalte blanco . . . . .		547,70
TOTAL S. E. u O. . . . .		1.885,95

es muy revelador en este sentido y enmarca esta primera decisión dentro de un proceso, que como veremos más adelante, culminará en el año 1962 con la transformación de la empresa familiar en cooperativa:

*[Miguel Mari] tenía la idea de hacer crecer la empresa hasta alcanzar una dimensión suficiente, que permitiera su supervivencia. Mi padre tenía muy claro que, en el mundo nuevo que se entreveía, la vieja empresa no tenía futuro. Había que evolucionar, crecer y alcanzar una cuota de mercado suficiente para sobrevivir. Esa fue su visión, y creo que los pasos que dio en esa dirección constituyen la aportación más importante de Miguel Mari. Luego 'Irizar' ha dado otros pasos y grandes saltos, y eso es mérito de otras personas, pero llevar la empresa hasta una masa crítica suficiente y necesaria para posteriores evoluciones, ese eslabón de la cadena, es mérito de Miguel Mari y sus colaboradores.*

*Entrevista realizada a Mikel Irizar.*

En este proceso, además, la empresa acometerá una serie de apuestas tecnológicas. Para ello tomarán algunas iniciativas innovadoras, sobre todo en una empresa de pequeño tamaño, como era entonces. Una de las más importantes decisiones en este sentido fue la puesta en marcha de una oficina técnica, algo de lo que carecían incluso empresas mucho más grandes y poderosas en esta época. Era necesario proyectar nuevos modelos, diseñar y adaptar el carrozado a las características de los chasis, buscar soluciones técnicas a cuantos retos se abrían día a día en la empresa, que de un modo u otro, seguía siendo artesanal, donde no existían aún los trabajos en serie, sino los encargos personalizados.

En la formación de esta primera oficina técnica contarán con el apoyo de José María Morte Benito, delineante proyectista de CAF, natural de Zaragoza, que se incorporó a CAF en

1921 como calcedor, aunque pronto empezaría a desarrollar funciones de delineante-proyectista en la división de montaje. En 1963 fue nombrado ayudante de ingeniero, función que desarrolló hasta su jubilación en 1972. Morte, al que habían incorporado a finales de la década de los años cuarenta, fue un hombre imprescindible para comprender la evolución técnica de la empresa<sup>233</sup>. Millán recuerda perfectamente la época, las circunstancias y las expectativas que ellos mismos tenían por entonces: la constitución de una empresa que se distinguiese por la calidad y el diseño innovador:

*Según se iba normalizando el país, nosotros también. Siempre teníamos ambición de superación. Yo siempre he sentido vocación por el dibujo y la mecánica. Para las reformas que requerían los chasis usados, era necesario adaptarlos al modelo o diseño de la carrocería. Yo soñaba que un día [nuestra empresa] fuera la carrocería que construyera mejores autobuses, en calidad y diseño. [...] Según íbamos finalizando cada proyecto, era un paso adelante. Para la oficina técnica tuvimos la suerte de relacionarnos con José María Morte, un pequeño-gran hombre y, posteriormente, con el ingeniero Paco Montero Gaminde. Nuestra pequeña empresa se benefició también de la colaboración de otros operarios de 'CAF', pintores y chapistas, pues en la zona no disponíamos de mano de obra de esta especialidad. [...] Morte cumplía sus ocho horas en 'CAF'; y luego algún hermano o yo le esperábamos en la puerta de 'CAF'; se metía tranquilamente en una de nuestras furgonetas, en una 'rubia', y a las diez vuelta a llevarle. Nosotros casi no teníamos horario.*

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., y entrevista realizada a Millán Irizar.*

José María Morte se integró perfectamente en la forma de trabajar de los Irizar, en su taller, en su casa y en su familia, algo difícil de separar en una empresa como la que constituían por entonces, como recuerda

eta proiektugilearen laguntza izan zuten. Zaragozako izatez, 1921. urtean CAFen sartu zen kalkatzaile gisa, berehala muntaia sailean delineaatzaile-proiektugile funtzioak garatzen hasi bazen ere. 1963. urtean ingeniariaren laguntzaile izendatu zuten, eta lan horretan aritu zen 1972. urtean erretiroa hartu zuen arte. Morte, berrogeiko hamarkadaren amaieran sartu zen Irizarren, eta bere ekarpena funtsezkoa izan zen enpresaren bilakaera teknikoarentzat<sup>233</sup>. Millanek oso ongi gogoratzen ditu garai hartako baldintzak eta beraien itxaropenak: kalitatea eta diseinu berritzaileagatik nabarmentzen zen enpresa bat sortzea:

*Estatua normaltzen zihoan neurrian, gure egoera ere normaltzen joan zen. Geure burua hobetzeko gogo bizia geneukan. Nik betidanik izan dut marrazketa eta mekanikarako bokazioa. Erabilitako txasiek behar zituzten berrikuntzetarako, karrozariaren modelo edo diseinura egokitu beharra zeuden. Egunen batean, [gure enpresa] kalitate eta diseinuaren*

*aldetik autobus onenak egiten zituen karrozzeria izango zela amesten nuen. [...]*

*Proiektu bakoitza amaitzen genuen neurrian, aurrera pauso bat bihurtzen zen. Bulego teknikoa sortzeko Jose Maria Morte ezagutzeko zortea izan genuen: gizon txiki eta aldi berean handia eta, ondoren, Paco Montero Gaminde ingeniaria. Gure enpresa txikiak 'CAFeko' beste langile batzuen laguntza izan zuen: pintoreak eta txapistak; izan ere, inguruan ez zegoen lan horretan espezializatutako eskulanik. [...]* Morte bere zortzi orduak ematen zituen 'CAFen'; ondoren, beste anaiaren batek edo nik 'CAFeko' sarreran itxaroten genion. Lasai-lasai gure furgonetetako batean sartzen zen, 'rubia' batean, eta hamarretan berriro bueltan eramaten genuen. Guk ez geneukan ia ordutegirik ere.

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., eta Millan Irizarri egindako elkarrizketa.*

Jose Maria Morte berehala moldatu zen Irizar anaiei lan egiteko modura, beraien lantegira, etxera zein familiara. Izan ere, guzti hori ia

435  
Jose M<sup>a</sup> Morte Benito eta Jose Etxaide Itarte  
José M<sup>a</sup> Morte Benito y José Etxaide Itarte



Mikel Irizar, para quien el *cuarto de Morte*, la primera oficina técnica, forma parte ya de los territorios de su memoria:

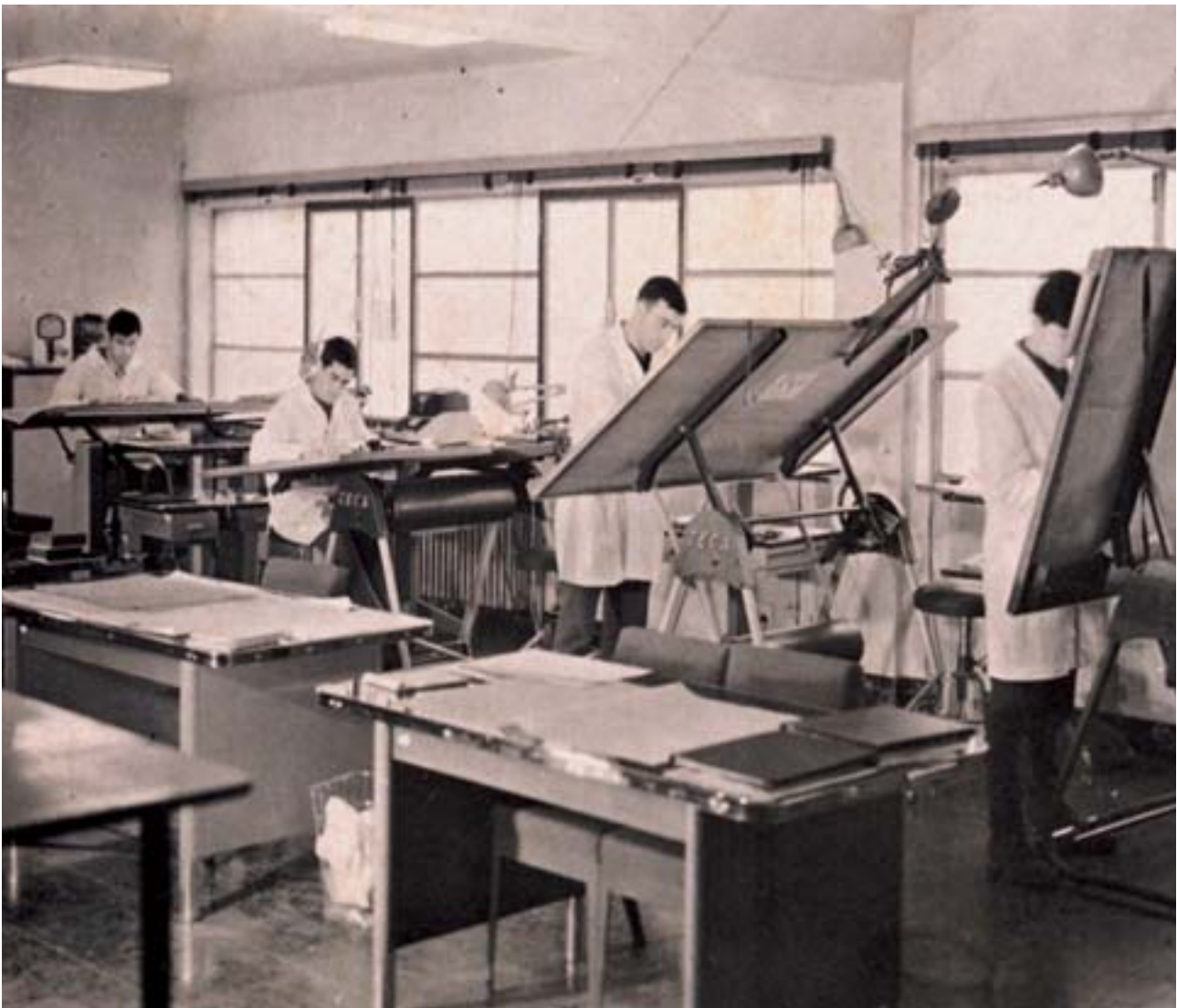
*El establecimiento de una oficina técnica ya en aquellos años revela hasta qué punto [el aita] tenía una visión avanzada [de la empresa]. La primera oficina técnica estaba en mi casa. Era una especie de despensa, que podía haberse habilitado como habitación, ya que sólo teníamos dos para todos, y cada año nacía un hermano. Pero, con una mesa de dibujo se convirtió en la primera oficina técnica, en la habitación de Morte. O mejor, del 'tío Morte' como le llamábamos, para que veas hasta qué punto la implicación era estrecha. Cuando yo tenía cuatro o cinco años se construyó*

*el taller nuevo, y la oficina técnica se trasladó allí, con varias mesas de dibujo y demás. Pero la habitación siguió siendo 'Morten kuartoa' hasta que la casa se derribó, bastantes años después.*

*Entrevista realizada a  
Mikel Irizar.*

En esa oficina, José María Morte y los hermanos Irizar consumirán largas horas proyectando, calculando medidas, perfiles y ángulos, al menos hasta el traslado a los nuevos pabellones, donde se dotarán de una oficina técnica mucho más moderna y adecuada a las nuevas necesidades. La empresa estaba consiguiendo alcanzar una calidad y un acabado que comenzaba a distinguirla dentro del sector. ■

436  
Beheko Soroa pabilioi berrietan kokatutako  
bulego teknikoa  
Oficina técnica ubicada en los nuevos  
pabellones de Beheko Soroa



bereizteztina zen familiako enpresa batean. Morteren kuartoa, lehenengo bulego tekniko izan zena, horrela gogoratzen du Mikel Irizarrek:

*Garai hartan bulego tekniko bat sortu izanak erakusten du aitaren [enpresa] sena zenbateraino zen aurreratua. Lehenengo bulego tekniko gure etxean zegoen. Des-pentsa moduko bat zen; gurasoek gela gisa prestatu ahal izan zuten, denentzako bi baino ez genituelako, eta urtero anaia bat jaiotzen zelako. Baina marrazketa-mahai bat jarri zuten, ordea, eta horrela bulego tekniko bihurtu zen, Morteren gela. Edo hobeto esanda, 'osaba Morteren' gela, horrela deitzen geniolako. Ikus dezakezunez, gure arteko harremana oso estua zen. Lau edo*

*bost urte nituela lantegi berria eraiki zuten, eta bulego tekniko hara eraman zuten, marrazketa-mahaiak eta guzti. Baina gela hark 'Morteren kuartoa' izaten jarraitu zuen etxea eraitsi zuten arte, urte dezente geroago.*

*Mikel Irizarri  
egindako elkarrizketa.*

Bulego hartan, Jose Maria Mor-te eta Irizar anaiek ordu luzeak igaro zituzten proiektatzen, neurriak, profilak eta angeluak kalkulatzeko, pabiloi berrietara aldatu ziren arte. Bertan bulego tekniko askoz ere modernoagoa jarri zuten, premia berriei erantzuteko. Ordurako, en-presa-sektorearen barruan nabarmentzen hasia zen bere kalitatea eta akaberagatik. ■

437 - 438 - 439 - 440  
Carrocerías Irizarreko katalogoetatik  
ateratako publizitatea  
Publicidad extraída de los catálogos  
de Carrocerías Irizar



### 3.3.3.1 EL RETO TECNOLÓGICO Y LA FRUCTÍFERA COLABORACIÓN CON LA FIRMA ORLANDI

El espíritu emprendedor de los Irizar, liderado por Miguel Mari, les llevará a buscar nuevos diseños dentro del panorama internacional. Y los encontrarán precisamente en uno de los países más innovadores y elegantes en este sector, Italia.

De hecho, en 1953 Miguel Mari tuvo la ocasión de acompañar a Luis Martínez Gil de la CAV de Bilbo, en aquella época el cliente más importante de *Irizar*, en una gira a Italia, ofreciéndole la oportunidad de visitar diversas e importantes empresas de carrocerías de autobuses, entre ellas *Orlandi*. Así pudieron obtener datos y conocimientos de suma importancia, que seguidamente ensayaron y aplicaron. Como resultado carrozaron la primera unidad de construcción metálica para CAV en 1954, a pesar de las dificultades que tenían para adquirir material adecuado.

Inmediatamente se dejó sentir el impacto producido en el mercado por esta unidad y, como consecuencia, aumentaron de forma considerable las consultas y encargos<sup>234</sup>.

*A la hora de buscar contactos en el exterior, el aita no se cortaba, y así se plantó en Italia, sin saber nada de italiano. Él se preguntó -esto que queremos hacer, ¿donde lo hacen ya?-, y resultó que Italia era puntera en diseño y fabricación de autobuses. También Alemania, pero supongo que Italia le resultaba más accesible.*

*Entrevista realizada a Mikel Irizar.*

Miguel Mari y sus hermanos, atentos a las innovaciones que aparecían en el mercado nacional e internacional tenían conocimiento de la calidad de la firma italiana a través de revistas especializadas. Entonces

comprendieron la necesidad de establecer contactos con aquella empresa a la que consideraban como una de las más prestigiosas del momento.

Mikel Irizar recuerda cuales fueron las razones de este viaje, que con el tiempo se convertirá en una colaboración decisiva en la modernización tecnológica de la empresa:

*Cogió como referencia a 'Orlandi' y, ni corto ni perezoso, se fue para Módena. Él tenía sus intuiciones sobre el autobús y las contrastaba con todo el mundo, absorbía todo. Y luego aprovechó la movilidad de los trabajadores italianos y su disponibilidad para trabajos complementarios, y los contrataba temporalmente. Seleccionó a los más interesantes y los traía a Ormaiztegui en verano, a pasar las vacaciones, y aquí los trataban a cuerpo de rey. Además, en un pueblo tan pequeño, ver a italianos, generalmente jóvenes y modernitos... causaba sensación. Así empezó esa línea de colaboración, que duró bastantes años.*

*Entrevista realizada a Mikel Irizar.*

La empresa *Orlandi* había tenido un recorrido muy similar a la de los Irizar. Había nacido en 1859 de la mano de Angelo Orlandi en Crespellano, una pequeña aldea de Bollogne. Durante sus primeros años se habían dedicado a la construcción de carros y carretas. En 1881 trasladaron la empresa a Módena, una localidad que estaba experimentando un importante desarrollo industrial, una circunstancia que resultará crucial en la evolución de la firma, al beneficiarse claramente del tirón económico de la zona. No hay que olvidar que Módena será también la cuna de otras empresas relacionadas con el motor y el automovilismo, como la histórica *Ferrari*.

En 1899 la empresa fabricó su primer autobús. Su éxito hará que



### 3.3.3.1 ERRONKA TEKNOLOGIKOA ETA ORLANDI ENPRESAREKIN IZANDAKO LANKIDETZA EMANKORRA

Miguel Mariren espiritu ekintzaileak bultzatuta, Irizar anaiak diseinu berriak bilatzen hasi ziren atzerrian. Sektore horretako herrialde berritzai- le eta dotoreenetako batean aurkitu zituzten, Italian.

Izan ere, 1953. urtean Miguel Mari Bilboko CAVeko Luis Martínez Gilekin batera joan zen –garai hartan Irizarren bezerorik garrantzitsuenarekin– Italiara egindako bidaiara batean, eta autobusei karrozeria jartzen zieten zenbait enpresa garrantzitsu ikusteko aukera eman zion, horien artean *Orlandi*. Era horretan, garrantzi handiko datuak eta ezagutzak jaso zituzten, eta berehala hasi ziren horiek guztiak praktikan jartzen eta aplikatzen. Horri esker, 1954. urtean lehenengo aldiz eraikuntza metalikoko unitate bat karrozatu zuten CAVentzat, material egokia eskuratzeko hainbat zailtasun izan arren.

Unitate horrek berehala lortu zuen sekulako oihartzuna merkatuan, eta horren ondorioz, nabarmenki ugairu ziren kontsultak eta enkarguak<sup>234</sup>.

*Atzerrian kontaktuak bilatzeko orduan aita ez zen kikiltzen, eta Italiara joan zen, italierazko hitz bakar bat jakin gabe. Berak zera galdetu zuen: ‘egin nahi dugun hau, non egiten dute dagoeneko?’, eta horrela jakin zuen Italia puntako herrialdea zela autobusen diseinu eta ekoizpenean. Alemania ere bai, baina seguruenik errazagoa iruditzen zitzaion Italiara joatea.*

*Mikel Irizarri  
egindako elkarrizketa.*

Miguel Marik eta beste anaiek oso gertutik jarraitzen zituzten Estatu eta nazioarteko merkatuan azaltzen ziren berritasunak, eta aldizkari espezializatuen bidez izan

zuten Italiako enpresaren berri. Garaiko famatuenetako bat zen enpresa harekin harremanetan jarri behar zutela erabaki zuten.

Denbora aurrera joan ahala, lankidetzara hori erabakigarria bihurtuko zen enpresaren modernizazio teknologikoarentzat. Mikel Irizarrek bidaiaren arrazoiak azaltzen ditu:

*‘Orlandi’ erreferentziatzat hartu zuen, eta zalantzarik egin gabe Modenara abiatu zen. Berak autobusari buruzko hainbat ideia zituen, eta ideia haietaz mundu guztiarekin hitz egiten zuen, dena bereganatzen zuen. Bestalde, langile italiarren mugikortasunaz eta lan osagarriak egiteko zuten aukeraz baliatu zen, eta aldi baterako kontratatzen zituen. Interesgarrienak aukeratu eta Ormaiztegira ekartzen zituen udan, oporrak pasatzera, eta hemen primeran tratatzen zituzten. Gainera, horrelako herri txiki batean italiarrak ikusteak, gehienetan gazteak eta arropa modernoz jantzita, sekulako zirrara sortzen zuen. Horrela hasi zen lankidetzara hori, eta urte dezentete iraun zuen.*

*Mikel Irizarri  
egindako elkarrizketa.*

*Orlandi* enpresaren ibilbidea Irizarrenaren oso antzekoa zen. 1859. urtean sortu zuen Angelo Orlandik, Crespellano izeneko herrixkan, Bolognako probintzian. Hasieran gurdia eta orgatxoak egiten zituen. 1881ean Modenara aldatu zen; hiria garapen industrial garrantzitsua bizitzen ari zen, eta egoera hori erabakigarria izan zen enpresaren bilakaerarentzat, eskualdeko boom ekonomikoak mesede egin baitzion. Ez da ahaztu behar Modena motorekin eta automobilgintzarekin loturiko beste enpresa batzuen sorlekua izan zela, *Ferrari* historikoarena esaterako.

1899. urtean, *Orlandik* bere lehenengo autobusa egin zuen. Izandako arrakasta ikusirik, autobusen ekoizpenean espezializatu zen enpresa, eta



441 - 442  
Garai desberdinetan Orlandik karrozatutako autobusak  
Autobuses carrozados por Orlandi en distintas épocas





443 - 444  
Garai desberdinetan Orlandik karrozatutako autobusak  
Autobuses carrozados por Orlandi en distintas épocas



se especialice en su producción, así como la de coches y otros transportes especiales. Gracias a la capacidad y habilidad de Renzo Orlandi, que asumió las riendas de la firma a partir de la década de los años veinte, la empresa adquirió una fama reconocida por todo el país. Después de la II Guerra Mundial, la producción se fue dirigiendo especialmente hacia los autobuses turísticos. La incorporación del hijo de Renzo, Angelo Orlandi, contribuyó aún más al engrandecimiento de la empresa, alcanzando un gran reconocimiento, incluso fuera de las fronteras del país trasalpino, gracias a la originalidad de sus líneas, la comodidad y las avanzadas soluciones técnicas y de diseño que desplegaban sus modelos. Durante estos años *Orlandi* fue distinguida con varios premios, como la *Rosa de Oro* de San Remo o el *Gran Premio de la Excelencia* de Niza. La evolución que experimentó durante los años cincuenta y sesenta hizo de la firma un sinónimo de elegancia e innovación, siendo la primera empresa italiana en introducir el aire acondicionado en sus autobuses o las grandes ventanas panorámicas<sup>235</sup>.

Los contactos con la empresa de Módena fueron realizados a través de un cliente y amigo de los Irizar, Luis Martínez. Tal y como recuerda Millán, los italianos ofrecieron todas las facilidades a Miguel Mari para que conociera los entresijos de la empresa, desde los talleres hasta la oficina técnica.

*Por mediación de Luis Martínez, aprovechando esta amistad y confianza mutua, Miguel Mari y un amigo se desplazaron a Módena. El ingeniero Orlandi, hombre muy culto, les recibió en 1956 en su casa, mostrándoles toda la empresa sin guardar ningún secreto. Fruto de este contacto, Angelo Orlandi devolvió su visita a nuestras instalaciones. Todavía toda la producción la fabricábamos en los viejos talleres. Con mucha amabilidad y delicadeza escuchó todas las sugerencias que le detallaba Miguel Mari: eran los momentos de proyectos y estudios para construir los nuevos pabellones. Después de la visita, Orlandi envió a Giuseppe Bartolotti, que era como una especie de artista místico. No era demasiado*

445

*Orlandiren bisita Carrocerías Irizarri*  
Dionisio Irizar, Jose Etxaide, Millan Irizar, Angelo Orlandi, Miguel Mari eta Jose Mari Irizar, italiarra eta Iñaki Berakoetxea (Pakea), 1956  
*Visita de Orlandi a Carrocerías Irizar*  
Dionisio Irizar, José Etxaide, Millán Irizar, Angelo Orlandi, Miguel Mari y José Mari Irizar, italiano e Iñaki Berakoetxea (Pakea), 1956





446

*Orlandiren bisita Carrocerías Irizarri*  
 Jose María Morte, Angelo Orlandi, Miguel Mari  
 eta Millan Irizar, italiarra, Jose Etxaide, Jose  
 Mari eta Dionisio Irizar eta hauen  
 atzean, Ramon Ezkurdia, 1956  
*Visita de Orlandi a Carrocerías Irizar*  
 José María Morte, Angelo Orlandi, Miguel Mari  
 eta Millán Irizar, italiano, José Etxaide,  
 José Mari y Dionisio Irizar y detrás  
 de éstos, Ramón Ezkurdia, 1956

baita autoen eta beste garraibide be-  
 rezi batzuen ere. Renzo Orlandiren  
 trebezia eta gaitasunari esker (hogeiko  
 hamarkadan enpresaren agintea hartu  
 zuen), *Orlandi* Italia osoan famatua  
 egin zen. II. Mundu Gerraren ondoren,  
 autobus turistikoak egiten hasi zen ba-  
 tez ere. Renzoren semea, Angelo Or-  
 landi, negozioan sartu zenean enpre-  
 sa are ospetsuagoa bihurtu zen, Italian  
 ez ezik atzerrian ere. Originaltasuna,  
 erosotasuna eta teknika eta diseinua-  
 ren aldetik eskaintzen zituzten aurre-  
 rapenak ziren *Orlandiren* autobusen  
 bereizgarriak. Urte horietan zehar  
*Orlandik* hainbat sari eskuratu zituen,  
 besteak beste San Remoko *Urrezko*  
*Arrosa* edo Nizako *Bikaintasunaren*  
*Sari Nagusia*. Berrogeita hamar eta  
 hirurogeiko hamarkadetan izandako  
 bilakaerari esker, enpresa dotoretasun  
 eta berrikuntzaren sinbolo bihurtu  
 zen. Autobusetan aire girotua edo lei-  
 ho panoramikoak jartzen lehena izan  
 zen Italian<sup>235</sup>.

Irizar Luis Martínezen bidez jarri  
 zen *Orlandi*ekin harremanetan. Iri-  
 zar anaien bezeroa eta laguna zen  
 Luis Martínez. Millanek gogoratzen  
 duenez, italiarrek erraztasun guztiak  
 eman zizkieten Miguel Mariri enpre-  
 saren zoko guztiak ikusteko, lantegia-  
 tetik hasi eta bulego teknikoraino.

*Luis Martínezen bidez, elkarrekiko*  
*adiskidetasun eta konfiantza horre-*  
*taz baliatuz, Miguel Mari eta beste*  
*lagun bat Modenara abiatu ziren*  
*1956an. Orlandi ingeniariak, gizon*  
*oso jantziak, bere etxean hartu zuen*  
*eta enpresa guztia erakutsi zion,*  
*ezer ezkutatu gabe. Harreman ho-*  
*nen ondorioz, Angelo Orlandik gure*  
*instalazioetara bisita egin zigun,*  
*autobusak oraindik lantegi zaha-*  
*rretan egiten genituen. Orlandik*  
*arreta eta adeitasun handiz entzu-*  
*ten zituen Miguel Mariren iradoki-*  
*zun guztiak: proiektuen eta pabiloi*  
*berriak egiteko azterketen egunak*





BI-57

AUTO-PULLMAN-S.A.  
TELEFONOS  
270926 - 394047

MADRID



BS  
60





< 447 - 448 / 449 - 450 / 451 - 452 >  
*Orlandik Auto-Pullmanentzat karrozatutako autobusa, Irizarren hurrengo karrozeria-lanetarako erreferentzia gisa erabiliko zutena*  
Autobús carrozado por Orlandi para Auto-Pullman, que sirvió de referencia a Irizar para carrozados posteriores





3 IRIZAR FAMILIA ETA KARROZATZEKO TRADIZIOAREN SORRERA



*práctico, no volvió más este señor. Con él se presentó un chaval joven, cumplió aquí los dieciocho años: Ernesto Barbolini. ¡Este sí que era artista! Manejaba la máquina 'Eckold' cual fuera un organista, con el teclado de los pies. La estancia de este muchacho, muy simpático y agradable, se prolongó lo suficiente como para preparar a mi hermano José Mari y otros jóvenes. Fue tal el avance, la diferencia en rapidez, perfección, etcétera, fatiga casi cero.*

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., y entrevista realizada a Millán Irizar.*

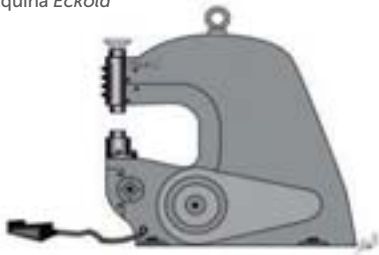
Efectivamente, uno de los aspectos que sedujo a Miguel Mari fue la utilización de esta máquina *Eckold*, capaz de moldear el metal que se utilizaba en el carrozado de los autobuses. Hacia 1951 los hermanos Irizar habían conseguido crear el primer autobús semimetálico, un verdadero acontecimiento que marcaría su evolución posterior. Sin embargo, el moldeado de la chapa se efectuaba aún prácticamente a mano, utilizando una maza, lo que requería de una gran habilidad por parte del chapista y

una enorme dedicación en tiempo de trabajo. Por este motivo, la adquisición de esta máquina *Eckold* y el aprendizaje de su manejo constituiría todo un hallazgo para la empresa de los hermanos Irizar, en una época donde comenzaban a verse superados por los nuevos contratos de autobuses.

La llegada del joven italiano, Ernesto Barbolini, se convirtió en todo un acontecimiento, no sólo para la familia Irizar, donde se le acogió como si se tratara de un miembro más, sino en la propia localidad de Ormaiztegui. El acuerdo al que llegó la empresa con *Orlandi* en 1956 facilitó la formación de los trabajadores y técnicos de *Irizar*. Pero la modernización de la oficina técnica y la incorporación de nueva tecnología con la participación incluso de técnicos extranjeros no serán las únicas novedades de la firma. La puesta en marcha de una escuela de formación para los trabajadores, que abordaremos más adelante, fue algo insólito en una empresa de este tamaño, que a finales de la década de los años cincuenta apenas llegaba al medio centenar de trabajadores. ■

453  
*Eckold* makinaren xehetasun bat  
Detalle de la máquina *Eckold*

454  
Behean eskubitara *Eckold* makina ikus daiteke  
En la parte inferior derecha se puede apreciar la máquina *Eckold*



*ziren. Bisitaren ondoren, Orlandi jaunak artista mistiko bat zirudien gizon bat bidali zuten, Giuseppe Bartoletti. Ez zen praktikoegia, eta ez zen berriro itzuli. Berarekin mutiko gazte bat bidali zuten, hamazortzi urteak hemen bete zituena: Ernesto Barbolini. Hura bai artista! Eckold makina organista bat izango balitz bezala maneiatzen zuen, oinetako teklatuaz. Oso mutil atsegina zen. Jose Mari eta beste gazte batzuk trebatzeko beste denbora igaro zuten gurekin. Eta halako aurrerape-  
na, azkartasun-aldea, perfekzioa eta abar lortu ziren, ia nekerik gabe.*

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., eta Millan Irizarri egindako elkarrizketa.*

Hain zuzen ere, Miguel Mari liluratuta utzi zuen gauzetako bat *Eckold* makina izan zen. Autobusen karrozatuan erabiltzen zen metala moldekatzeko balio zuen. 1951 inguruan, Irizar anaiek erdi-metalezko lehenengo autobusa egitea lortu zuten, eta une gogoangarri hark enpresaren bilakaera markatu zuen. Alabaina, xaflak oraindik eskuz moldekatzen zituzten, mazo baten bidez. Horrek trebetasun handia eskatzen zuen txapistaren aldetik, lanordu kopuru izugarriaz gain. Horregatik, *Eckold* makina erostea eta horrek nola funtzionatzen zuen ikastea funtsezkoa izan zen Irizar anaientzat, autobusen kontratu berrien pilaketagatik itotzen hasiak baitzeuden.

Ernesto Barboliniren etorrera gertakari gogoangarria izan zen, ez bakarrik Irizar familiarentzat (senide bat balitz bezala hartu zuten), Ormaiztegi osoarentzat ere bai. 1956. urtean, *Orlandik* eta *Irizarrek* akordio bat egin zuten, enpresa italiarrak *Irizarreko* langile eta teknikariei prestakuntza eman diezaien. Hala ere, bulego teknikoaren modernizazioa eta teknologia berriaren sarrera (atzerriko teknikariak eta guzti) ez ziren izan berritasun bakarrak. Aurrerago ikusiko dugunez, *Irizarrek* formazio eskola bat ireki zuen bere langileentzat; ekimen guztiz ezohikoa,

enpresaren tamaina kontuan izanik (berrogeita hamarreko hamarkadaren amaieran, langile kopurua ez zen berrogeita hamarrera iristen). ■

455  
Giuseppe Bartoletti, Miguel Mari Irizar  
eta Ernesto Barbolini  
Giuseppe Bartoletti, Miguel Mari Irizar  
y Ernesto Barbolini



### 3.3.3.2 HACIA LA CONQUISTA DE UN MERCADO COMPETITIVO

Sin duda alguna fue en 1956 cuando se produjo el verdadero despegue, tras los acuerdos con la firma italiana *Orlandi*. No obstante, los conocimientos adquiridos en la gira efectuada a Italia por Miguel Mari en 1953 posibilitaron otro gran avance. Así, en 1954 los hermanos Irizar carrozaron el primer autobús de estructura metálica (BI-9451) también para CAV. Tras estudiar la oficina técnica las diferentes soluciones posibles, obtuvieron un sistema a partir de cartabones y perfiles metálicos en frío, que conseguía dar más resistencia a esta estructura, al tiempo que aligeraba el peso. Además, también ganaba en diseño, al incorporar unas líneas más depuradas y una coraza frontal realmente atractiva. Los parabrisas eran curvados, templados y montados sobre marcos de latón cromados.

Las lunas laterales podían abrirse manualmente con compensadores para ajustar automáticamente a la altura deseada. Estas mismas características estuvieron presentes en la reconstrucción de otro autobús *Leyland*, para la empresa *La Unión*, de la línea Bilbo-Gasteiz (BI-16655).

Hacia el año 1956 incorporaron el primer bastidor nuevo, procedente de *Pegaso* con motor diesel (matrícula provisional BI-55). Se trataba también de un autobús de dos pisos, con escalera interior, aunque mucho más liviano que los anteriores al destinarse a trayectos cortos. Fue un encargo para *Autobuses Aguinaga*, concretamente para la línea Bilbo-Basauri. De este modelo cabe destacar que los parabrisas laterales del conductor se podían abrir. Dicho autobús disponía de butacas tapizadas.

Al finalizar los años cincuenta, poco tenían que ver los autobuses

456

Egitura metalikozko karrozeria duen lehen autobusaren kanpoaldearen ikuspegia, 1954  
Vista exterior del primer autobús con carrocería de estructura metálica, 1954



### 3.3.3.2 MERKATU LEHIAKOR BATEN BILA

Edonola ere, *Orlandi* firma italiarra-rekin akordioen ondoren enpresaren behin betiko abiada 1956an gertatu zen. 1953an Miguel Marik Italiara eginiko bidaian eskuratutako ezagupenek beste aurrerapen handi bat ahalbideratu zuten. Horrela, 1954ean Irizar anaiek metalezko egiturazko lehenengo autobusa karrozatu zuten (BI-9451), hau ere CAVentzat. Bulego teknikoan balizko irtenbideak aztertu ondoren, Irizar anaiek kartaboieta eta hotzeko profil metalikoetan oinarritutako sistema bat asmatu zuten. Sistemak autobusaren egitura sendotzea eta pisua murriztea ahalbidetzen zuen. Gainera, diseinua ere hobetzen zuen, autobusak saiheats zainduagoak eta aurrealde oso erakargarria zeukalako. Hai-zetako kurbatu tenplatuak zituen, letoi kromatuzko markoetan eza-riak. Alboetako beirak eskuz ireki

zitezkeen konpentsagailuen bidez, haiek nahi zen altuerara automa-tikoki egokitzeko. Geroago *La Unión* enpresarentzat egindako *Leyland* au-tobus batek, Bilbo-Gasteiz ibilbidea egiten zuenak (BI-16655), ezaugarri berberak izango zituen.

1956 inguruan lehenengo aldiz bastidore berri bat erabili zuten, diesel motordun *Pegaso* markakoa (BI-55 behin-behineko matrikula). Hau ere bi solairuko autobusa zen, eskailera ba-rrualdean zeukana; baina aurrekoak baino askoz ere arinagoa, ibilbide motzetarako izanik. *Autobuses Agui-naga* enpresarentzako enkargua izan zen, zehatzago esateko, Bilbo-Basauri linearentzat. Modelo honetan, gidaria-ren alboetako haizetakoak ireki egin zitezkeen. Autobusak eserleku tapiza-tuak zituen.

Berrogeita hamarreko hamarka-daren amaierarako, *Irizarren* hiri-ar-teko autobusek ez zuten inolako antzik apenas hamar urte lehenago

457  
Egitura metalikozko karrozeria duen lehen autobusaren barnealdearen ikuspegia, 1954  
Vista interior del primer autobús con carrocería de estructura metálica, 1954





458 - 459  
*La Unión* autobusen jatorrizko Leyland bat, gero Irizar Hermanosek birkarrozatua  
Leyland original de autobuses *La Unión*, posteriormente recarrozado por Irizar Hermanos





460 - 461  
Pegaso bastidore berriaren gainean Autobuses  
Aguinagarentzat egindako karrozeria-lana  
Carrocería para Autobuses Aguinaga sobre  
bastidor Pegaso nuevo



462  
Seddom bastidorearen gainean *Auto-Pullman*entzat karrozatutako autobusa, Casablančan ikusgai jarria, 1957  
Autobús carrozado para *Auto-Pullman*, sobre bastidor *Seddom*, expuesto en Casablanca, 1957

interurbanos ultimados por *Irizar* con respecto a los de hacía apenas una década, no sólo en su visible apariencia exterior sino también en sus cualidades técnicas. Este hecho fue patente con la realización de un moderno carrozado en 1957 para *Auto-Pullman* (BI-16793) sobre la reconstrucción de un chasis con motor delantero de la marca británica *Seddon* en los talleres de CAV en Lekeitio. Se trataba de un modelo tipo *Pullman* que introducía el diseño propio de la colaboración con *Orlandi*. Su realización exigió una perfecta organización y un gran esfuerzo de trabajo de carroceros y mecánicos, con jornadas de más de diez horas, para cumplir con la fecha de entrega. El resultado fue un autobús que destacó por su diseño novedoso. Entre sus destinos figuraba recoger a los turistas británicos que aterrizaban en Biarritz y, como anécdota, para satisfacer la superstición de estos viajeros eliminaron el número trece de la butaca correspondiente. En su viaje a Casablanca llamó la atención del embajador español y, tras interesarse por él, fue instalado justo frente a la feria del

automóvil, inaugurada el mismo día en aquella ciudad.

Finalmente, también hay que destacar el modelo suministrado en 1960 a *Autocares Samar* perteneciente a Saturio Martín (M-196415). Este empresario no dudó en optar por *Irizar*, por la buena referencia del trabajo realizado a la compañía *Auto-Pullman*. Al igual que en las anteriores ocasiones, Miguel Mari, acompañado por Millán, fue el encargado de iniciar el primer contacto con Saturio Martín que tuvo su continuidad gracias a la satisfacción por el trabajo realizado. El carrozado se hizo sobre el chasis de un autobús que había sufrido un grave accidente y que exigía su reconstrucción. El bastidor era de la afamada marca británica *Leyland* en su serie *Comet*, que tenía una visible presencia en el mercado español debido a los acuerdos alcanzados con *Pegaso*. El resultado final no sólo cumplía con los parámetros exigidos por el cliente, sino que además resumía en su diseño la propia evolución del depurado de líneas, como bien demuestra la parte frontal.



egindakoekin, kanpoaldeko itxuraren zein ezaugarri teknikoaren aldetik. Bilakaera hori inoiz baino argiago geratu zen 1957an motorra aurrealdean zeukan *Seddon* marka britainiarreko txasi bat *Auto-Pullman*entzako karrozatu zutenean (BI-16793). *CAVEk* Lekeitioan zituen lantegietan egin zuten autobusa. *Pullman* motakoa zen, eta *Orlandirekin* izandako lankidetzatik sortutako berezko diseinua zeukan. Autobusaren eraikuntzak antolamendu ezin hobea eskatu zuen, eta karrozari eta mekanikariek hamar ordutik gora eman behar izan zituzten egunero enkargua hitzartutako epean entregatzeko. Lan horren emaitza diseinu erabat berria zeukan autobus deigarri bat izan zen. Beste gauza batzuen artean, Biarritzeko aireportura iristen ziren turista britainiarrak jasotzeko erabiltzen zen; bitxikeria moduan, hamahiru eserlekuko zenbakia kendu egin behar izan zuten bidaiari haien superstizioarengatik. Casablancara egindako bidaia batean, autobusak Estatuko enbaxadoreari deigarria egin zitzaion, eta hark ibilgailuarekiko interesa azaldu

ondoren, hirian egun hartan inauguratutako automobil-azoka baten aurrean jarri zuten.

Azkenik, Saturio Martínen *Auto-cares Samar* enpresarentzat 1960ean egindako modelo azpimarratu behar da (M-196415). Enpresari honek *Auto-Pullman* enpresarentzat egindako lanari buruz jaso zituen erreferentzia onengatik aukeratu zuen *Irizar*. Aurreko kasuetan bezala, Miguel Mari izan zen Saturio Martínekin harremanetan jarri zena, Millanen laguntzarekin, eta harremanak luze iraun zuen batez ere ongi egindako lanak emandako pozari esker. Karrozatu beharreko txasia istripu larri bat izandako autobus batena zenez, berreraiki egin behar zen. *Leyland* marka britainiar famatukoa zen, *Comet* seriekoa; enpresak *Pegasorekin* egindako akordioei esker aurki zitekeen merkatu espainiarrean. Bezeroaren eskakizunak betetzeaz gain, autobus haren diseinuak *Irizarrek* izandako bilakaera islatzen zuen. Autobusaren aurrealdea zen horren adibiderik garbiena.

463





464  
Autocares Samarrentzat Leyland bastidorearen gainean (Comet seriea) egindako birkarroztatze-lana, 1960  
Trabajo de recarrozado sobre bastidor Leyland, en su serie Comet, para Autocares Samar, 1960



465



466



467

Entre 1955 y 1960 la compañía *Irizar*, no sólo realizó carrozados cada vez más evolucionados para autobuses de línea, sino que también se confirmaba en el interesante mercado de los autobuses urbanos. *Irizar* amplió su clientela con el encargo realizado por la *Compañía del Tranvía de San Sebastián*, al contactar con su director Joaquín Peñalosa. Se trató de un trabajo de envergadura, al incluir el acondicionamiento de autobuses originales ingleses de dos pisos, que al tener los accesos de los viajeros por la izquierda hubo que cambiarlos a la derecha. Igualmente para la misma compañía, aparte de los modelos convencionales de un piso entre ocho y doce metros, *Irizar* preparó trolebuses sobre chasis *BUT* dotados de notables avances. Así, éstos incluían puertas plegables con equipos *Bosch* electroneumáticos, las

delanteras accionadas por el conductor y las traseras por el cobrador desde su puesto.

A finales de los cincuenta prepararon un modelo para la línea Hernani-Aiete-Donostia dependiente de la compañía *Garayar Hnos.*, que contaba con un parque de vehículos ya anticuado. El vehículo, dotado de bastidor *Pegaso* (matrícula provisional SS-501412), introducía ya puertas plegables y cumplía la condición indispensable de no sobrepasar los diez mil kilos de peso. Era todo un reto, ya que el mismo chasis de *Pegaso* era bastante pesado y llegaba a sobrepasar al de la propia carrocería. El resultado fue brillante al quedar su tara, sin carburante ni rueda de repuesto, con un margen por debajo de lo estipulado.

468  
Compañía del Tranvía de San Sebastiánentzat  
karrozatutako trolebusa  
Trolebús carrozado para la Compañía del  
Tranvía de San Sebastián



1955 eta 1960 urteak bitartean, lineako autobusentzat karrozatu gero eta modernoagoak egiteaz gain, hiribusen merkatu interesgarrian sartu zen *Irizar*. Enpresak bere bezeria handitu zuen *Donostiako Tranbia Konpainia* delakoarentzat egindako lanarekin, Joaquín Peñalosa zuzendariarekin hasitako harremanei esker. Tamaina handiko enkargua izan zen, bi solairuko autobus ingelesak egokitzeko. Autobusek ezkerrean zizuten bidaiarientzako sarrerak, eta

eskuinaldean jarri behar izan ziren. Halaber, konpainia horrentzat berarentzat, pisu bateko eta zortzi eta hamabi metro bitarteko modelo konbentzionaletan gain, *Irizarrek* hainbat trolebus prestatu zituen *BUT* txasien gainean, aurrerapen ugariarekin hornituak. Horrela, *Bosch* ekipo elektropneumatikoez hornitutako atolesgarriak zeuzkaten; aurrealdekoak gidariak ireki eta ixtekoak ziren, eta atzealdekoak, berriz, kobratzaileak bere postutik.



469  
Joaquín Peñalosa, *Compañía del Tranvía de San Sebastián*eko zuzendaria (argazkian ezkerretara)  
Joaquín Peñalosa, director de la *Compañía del Tranvía de San Sebastián* (izquierda de la foto)



470  
Pegaso bastidorearen gainean Garayar Hnos.entzat karrozatutako hiri-barruko autobusa  
Urbano sobre bastidor Pegaso, carrozado para Garayar Hnos.

471  
Dionisio Irizar, Rosario Garayar eta Millan Irizar  
Dionisio Irizar, Rosario Garayar y Millán Irizar





472



473  
Kobratzailearen postua  
Puesto del cobrador



474  
 Beheko Soroako pabilioi berrien barrualdea  
 Interior de los nuevos pabellones de  
 Beheko Soroa

*En nuestros comienzos y después de experimentar con los grandes autobuses 'Saurer' en los pabellones antiguos, nos encontrábamos comprometidos por las exigencias de los nuevos clientes, sobre todo con Martínez, uno de los socios y responsable del parque de autobuses de 'Auto-Pullman' de Madrid. Nos vimos obligados a realizar grandes inversiones, sobre todo en la construcción de nuevos pabellones y la ampliación a nuevas zonas. Para disponer de capital para estas inversiones los clientes y colaboradores estaban dispuestos a poner a nuestra disposición todo el capital necesario para construir nuevos pabellones, adquirir herramienta, maquina y toda serie de útiles.*

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., y entrevista realizada a Millán Irizar.*

Toda esta serie de importantes cambios que acometieron los hermanos Irizar desde mediados de los años cincuenta tenían un objetivo

claro: la conquista de un mercado competitivo. Para ello habían buscado nuevas inversiones e innovaciones tecnológicas. El acuerdo con Orlandi, la adquisición de la máquina Eckold o la formación de profesionales estaban enfocados a ofrecer un producto de la más alta calidad posible, que les distinguiese del resto de empresas del sector. El contacto con los italianos, además de proporcionar la formación de un especialista en el trabajo de la chapa, facilitó la formación de otra serie de profesionales, sobre todo de pintores y diseñadores que aportaron una gran calidad al producto final.

*Darío Serafini era un técnico y diseñador muy experto, de mucha garantía. Francesco Martínez, otro bravo operario natural de Casablanca, residente en Módena, enamorado del puerto de Getaria, era pintor, un tanto excéntrico, muy adiestrado en la pintura. Pablo Polanco, maes-*



Berrogeita hamarreko hamarkadaren amaieran, *Garayar Hnos.* enpresaren Hernani-Aiete-Donostia linearako modelo bat egin zuten, ibilgailuen parkea zaharkituta geratu baitzitzaion enpresari. Ibilgailuak *Pegaso* markako bastidorea zeukan (SS-501412 behin-behineko matrikula), ate tolesgarriak zituen eta bezeroak jarritako ezinbesteko baldintza betetzen zuen: hamar mila kiloko pisua ez gainditzea. Enkargua erronka handia izan zen, *Pegaso* txasia bera nahiko astuna zelako eta karrozeriaren pisua gainditzen zuelako. Emaizta bikaina izan zen, ordea, erregairik eta ordeko gurpilik gabe autobusak adostutakoa baino tara txikiagoa zeukalako.

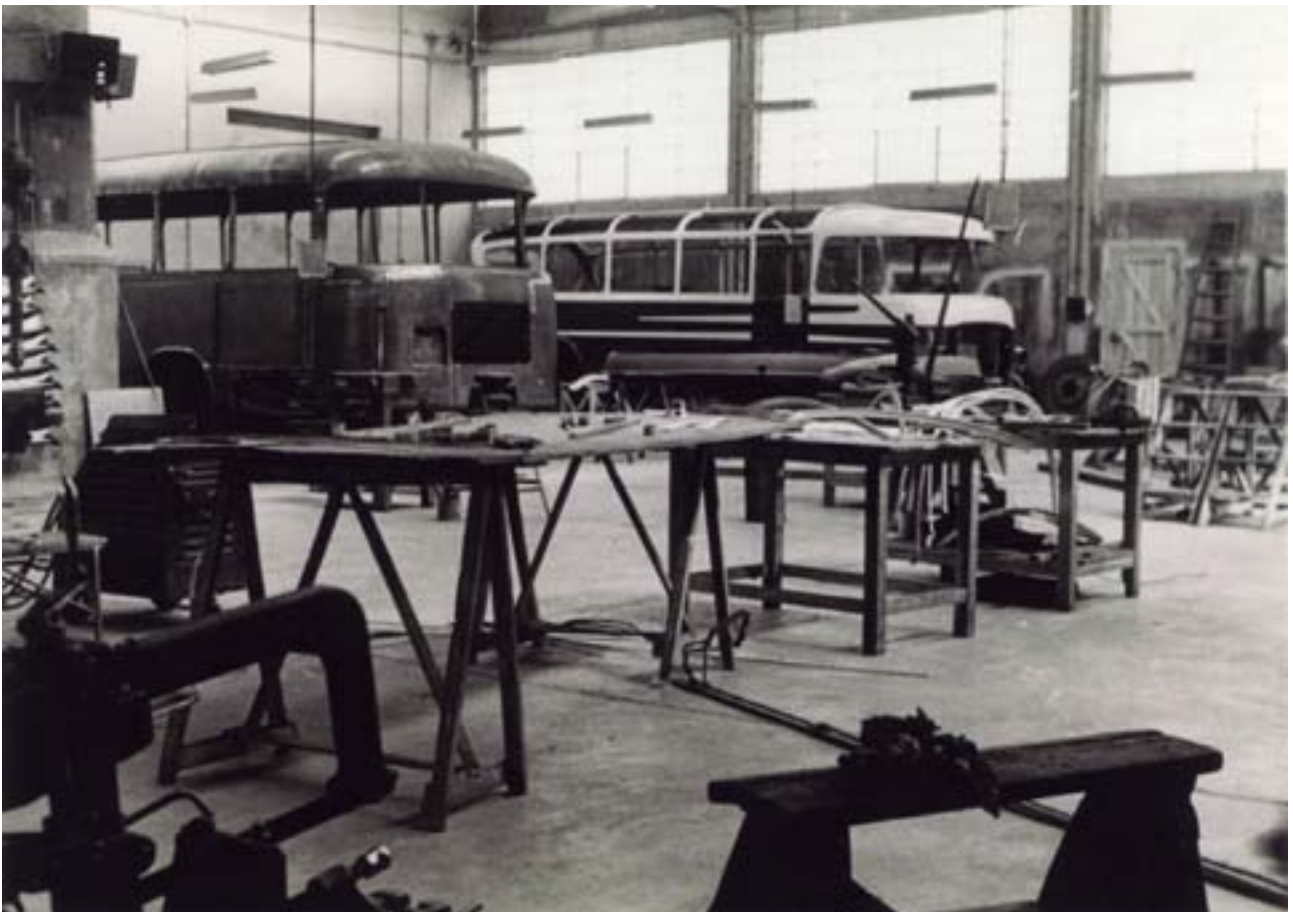
*Hasierako urteetan, pabiloi zaharretan 'Saurer' autobus handiekin saiakerak egin genituen. Bezero berrien eskakizunek, ordea, pabiloi berriak eraikitzen behartu gintuzten, batez ere Madrilera 'Auto-Pullman' enpresako bazkidea eta zuzendaria zen Martínezen eskakizunek. Inbertsio handiak*

*egin behar izan genituen, batik bat pabiloi berriak egiteko eta instalazioak handitzeko. Gure bezero eta lankideak prest zeuden behar zen kapital guztia gure eskura jartzeko, pabiloi berriak eraiki, tresnak eta makinak erosi eta gainerakoak egiteko.*

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., eta Millan Irizarri egindako elkarrizketa.*

Irizar anaiek berrogeita hamarreko hamarkadaren erdialdetik aurrera egin zituzten aldaketa garrantzitsuek helburu garbi bat zeukaten: merkatu lehiakor batean sartzea. Horretarako, inbertsio gehiago egin eta berritasun teknologikoak eskuratu zituzten. *Orlandirekin* egindako akordioaren, *Eckold* makinaren erosketaren edo langileen prestakuntzaren helburua zera zen, bere kalitateagatik sektoreko gainerako enpresetatik bereizten zen produktu bat sortzea. Aipatu makinaren bidez xafla metalikoa lantzen irakatsi zien espezialista bat ez ezik, akordioaren ondorioz beste langile batzuk ere prestatu ziren *Irizarren*, ba-

475  
Zenbait autobusen ikuspegia, muntaketa fasean  
Vista de varios autobuses en fase de ensamblado





476  
Pablo Polanco González, *La Unión* en autobus  
bat errotulatzan  
Pablo Polanco González, rotulando un autobús  
de *La Unión*

tro pintor y rotulador de talla, y sus ayudantes, rápidamente adquirieron las nuevas técnicas de pintado y rotulación, que supusieron un notable avance de calidad. En todo este proceso se utilizaban las máquinas 'Fein' alemanas y otros productos. El proceso de base y el acabado final eran de una gran calidad. Pero, claro, para lograr este acabado, era necesario traer paté o pasta, lija al agua 'Trimex', es decir, había que buscar los mejores productos, los más adecuados para lograr la calidad deseada.

Entrevista realizada a  
Millán Irizar.

El mantenimiento de los clientes y la búsqueda de otros nuevos constituirán una de las preocupaciones más importantes. Para ello recurrirán a diversas técnicas, cuidando especialmente el aspecto más personal de las relaciones comerciales. Los propios conductores de los autobuses se convertirán en los mejores prescriptores de su trabajo:

*...primero íbamos a buscar [a los clientes], pero hecho el primer contacto los mismos conductores eran los mejores propagandistas. Contábamos con la posada del pueblo con habitaciones para dormir, donde se les cuidaba muy bien. Cuando venían con el chasis nuevo, a veces desde Madrid, pasaban todas las nevadas conduciendo el chasis... Llegaban casi muertos... Les metíamos en la posada, les dábamos bien de comer. Y cuando venían a por el coche, si alguna vez nos retrasábamos, en vez de esperar en Ormaiztegi, les llevábamos a Donostia. Al conductor tratarle como a un señor, mejor que al mismo director porque eran los mejores propagandistas.*

Entrevista realizada a  
Millán Irizar.

Desde sus inicios fue decisiva la relación empresarial de *Irizar* con *CAV*, *La Unión* y *Autobuses Aguinaga*. En realidad, se trata de un entramado empresarial interrelacionado. De hecho, *CAV* fue constituida por tres socios: Miguel Atxa, socio también de *La Unión*; José Aginaga, de *Autobuses Aguinaga* y la familia Martínez (Luis y Teodoro). *Auto-Pullman*, S.A. se constituyó al cien por cien por *CAV*. En el periodo 1955-1960 el principal cliente de *Irizar* fue *Auto-Pullman*, S.A., también fue cliente relevante de esta primera etapa de *Irizar*, *La Vergaresa*. Además, atendió varios pedidos de *Samar* y se fabricaron urbanos para distintas compañías. En todo caso, la evolución en el número de autobuses construidos durante la década de los años cincuenta fue lenta, como puede

tez ere pintoreak eta diseinatzaileak, eta horrek guztiak kalitate handia eman zion amaierako produktuari.

*Dario Serafini teknikari eta diseinatzaile aditua zen, oso fidagarria. Francesco Martínez, Casablancan jaio eta Modenan bizi zen beste langile kementsu bat, Getariako portuaz maiteminduta zegoen. Pintore xelebrea eta oso trebea zen. Pablo Polanco maisu pintore eta errotulazaila bikainak eta bere laguntzaileek pintaketa eta errotulazio-lanak egiteko teknika berriak ikasi zituzten berehala, eta horiei esker, kalitatean aurrerapen nabarmenak egin zituzten. Prozesu horretan 'Fein' makina alemaniarak eta beste hainbat produktu erabiltzen genituen. Oinarrizko prozesua eta azken akabera kalitate handikoak ziren. Baina noski, akabera hori lortzeko ezinbestekoa zen patea edo pasta ekartzea, eta 'Trimex' uretako lizpa-*

*pera; hau da, produkturik hobere-  
nak erabili behar ziren, nahi genuen  
kalitatea lortzeko egokienak.*

*Millan Irizarri  
egindako elkarrizketa.*

Enpresaren ardura handienetako bat bezero gehiago lortzea eta lehendik zituenak ez galtzea zen. Horretarako hainbat teknika erabiltzen zituzten, harreman komertzialetako alderdi pertsonalari arreta berezia eskainiz. Autobusen gidariak berak izan ziren Irizarren lanaren aldarrikatzaile onenak:

*...lehenengo bezeroen bila joaten ginen, baina hartu-emana egin ondoren, gidariak ziren propagandistarik onenak. Hortxe genuen herriko ostatua, lo egiteko hainbat gelarekin, eta oso ondo tratatzen zituzten. Txasi berriarekin zetozenean, batzuetan Madrildik, ordu luzeak eman behar izaten zituzten errepidean, elurteek*

477  
Miguel Mari Irizar, Dario Serafini  
eta honen semea Gianni  
Miguel Mari Irizar, Dario Serafini  
y su hijo Gianni



constatarse por las cifras de la tabla correspondiente. Aunque hay que considerar que aún se trataba de un trabajo casi artesanal, con series muy cortas y por encargo, con modelos y presupuestos muy diferentes.

TABLA 30: AUTOBUSES DE NUEVA CONSTRUCCIÓN, 1948-1960

Año	Numero de autobuses*	Facturación (en ptas.)
1948	1	
1949	2	
1950	1	
1951	5	
1952	5	
1953	3	
1954	3	
1955	9	1.516.860
1956	5	1.560.877
1957	8	2.154.603
1958	8	2.875.448
1959	10	4.180.001
1960	9	4.386.590

\* Esta relación no incluye los trabajos de reparaciones que se efectuaron y que fueron muy importantes hasta 1960

Fuente: Irizar, S.C.I., Carrocerías Metálicas. Memoria correspondiente al Ejercicio 1963.

La relación comercial con *Auto-Pullman, S.A.* a través de Luis Martínez, socio del mismo, abrió a *Irizar* el mercado hacia el resto del Estado español. Los autobuses fabricados en la empresa *Irizar* de Ormaiztegui

comenzarán a dejarse ver en Madrid, Sevilla, Barcelona o Málaga:

*Veíamos con satisfacción que se extendía en el mercado el nombre 'Irizar'. Ofrecíamos calidad, precio y plazo de entrega. Todas estas referencias eran, en parte, por disponer de una oficina técnica donde se desarrollaban los primeros proyectos y diseños [modelos 'Irizar']. Facilitábamos la labor para fabricar todos los materiales sobre planos, con la ventaja para el cliente, que cuando se rompía una luna cualquiera, la entrega era inmediata. El mayor inconveniente era que todos los chasis a carrozar eran distintos con reformas para cada tipo de carrocería.*

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., y entrevista realizada a Millán Irizar.*

Los acuerdos con *Orlandi* en 1956 obligaron a una ampliación para producciones de serie corta. Para cumplir el plan previsto, la empresa guipuzcoana adquirió a Xanti Intxausti

478  
Millán Irizar *La Unión*eko gidari batekin  
Millán Irizar con un chófer de *La Unión*



*inguratuta. Leher eginda iristen ziren. Ostatuan sartzen genituen, jaten ondo ematen genien. Eta autobusen bila zetozenean, inoiz atzeratzen baginen, Ormaiztegin zain eduki beharrean Donostiara eramaten genituen. Gidaria jaun bat bezala tratatu ezazue, zuzendaria bera baino hobeto, propagandistarik onenak direlako.*

*Millan Irizarri  
egindako elkarrizketa.*

Hasieratik guztiz erabakigarria izan zen Irizarrek CAV, La Unión eta Autobuses Aguinaga enprekin izandako harremana. Berez, hartu-eman handiko enpresa-sare bat izan zen. Izan ere, CAV hiru bazkideren artean eratu zuten: Miguel Acha, La Unión enpresako bazkide ere bazena; Jose Aginaga, Autobuses

Aguinaga enpresakoa eta Martínez familia (Luis eta Teodoro). Auto-Pullman, S.A. enpresa CAVek eratu zuen ehuneko ehunean. 1955-1960 epealdian, Irizarren bezero nagusia Auto-Pullman, S.A. izan zen, Irizar enpresaren lehen garai honetan La Vergaresa konpainia ere bezero garrantzitsua izan zen oso. Baita Samar enpresaren eskaera batzuk ere bete zituen eta herri barruko autobusak ere egin zituzten hainbat konpainiarentzat. Nolanahi ere, berrogeita hamarreko hamarkadan egindako autobusen kopurua txikia izan zen, beheko taulak erakusten duenez. Kontuan hartu behar da, ordea, Irizarren lanaren zati handi bat eskuz egiten zela eta serieak oso laburrak eta enkarguzkoak zirela, modelo eta aurrekontu oso desberdinekin.



479  
Luis Martínez Gil

30. TAULA: AUTOBUS BERRIAK, 1948-1960

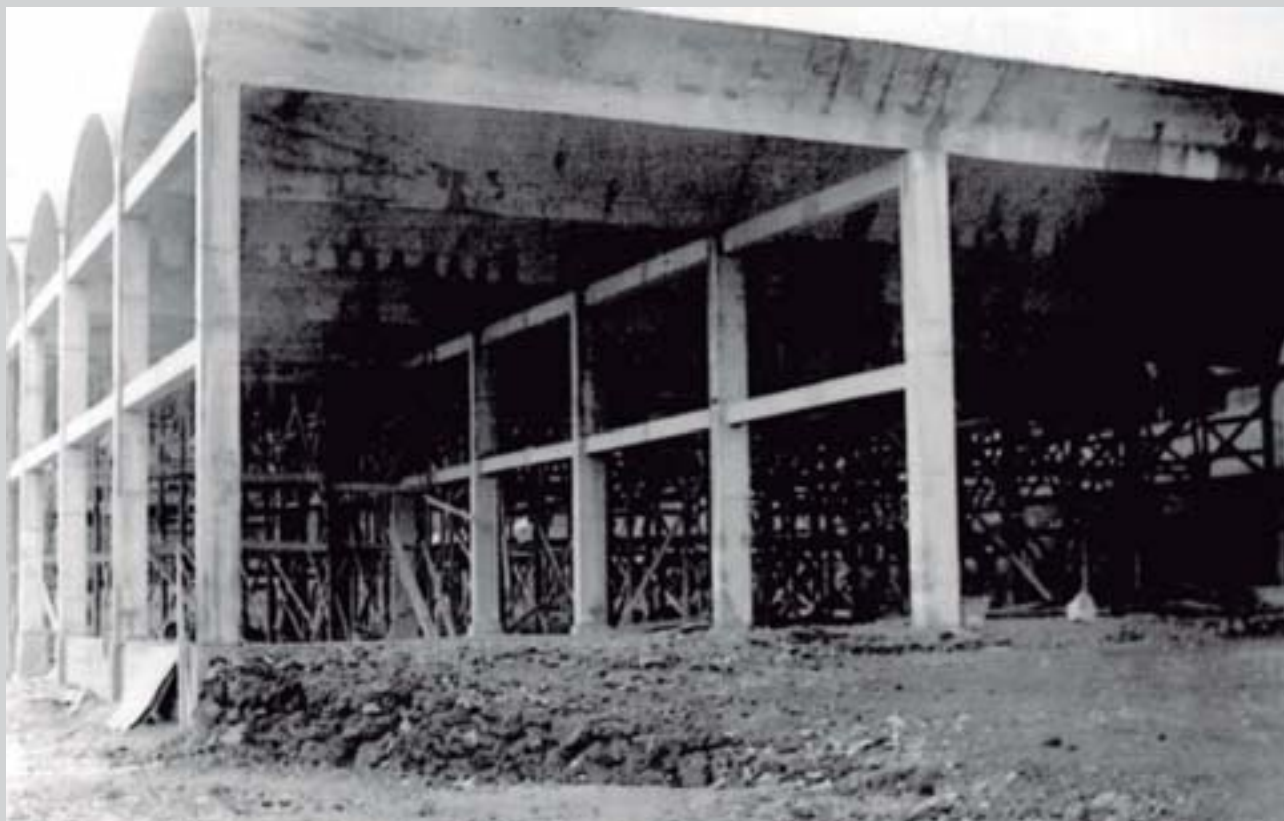
Urtea	Autobus kopurua*	Fakturazioa (pezetatan)
1948	1	
1949	2	
1950	1	
1951	5	
1952	5	
1953	3	
1954	3	
1955	9	1.516.860
1956	5	1.560.877
1957	8	2.154.603
1958	8	2.875.448
1959	10	4.180.001
1960	9	4.386.590

\* Taula honetan ez dira sartzen konponketa-lanak; oso garrantzitsuak izan ziren 1960. urtera arte. Iturria: Irizar S.C.I., Carrocerías Metálicas. 1963ko Ekitaldiko Memoria.

Auto-Pullman, S.A.rekin izandako harreman komertzialari esker –Luis Martínez bertako bazkidea izaki–, Espainiako Estatuko gainerako lurraldeetara ere zabaldu zuen Irizarrek bere merkatua. Ormaiztegiko Irizar enpresak egindako autobusak Madrilan, Sevillan, Bartzelonan eta Malagan ikus zitezkeen jada:

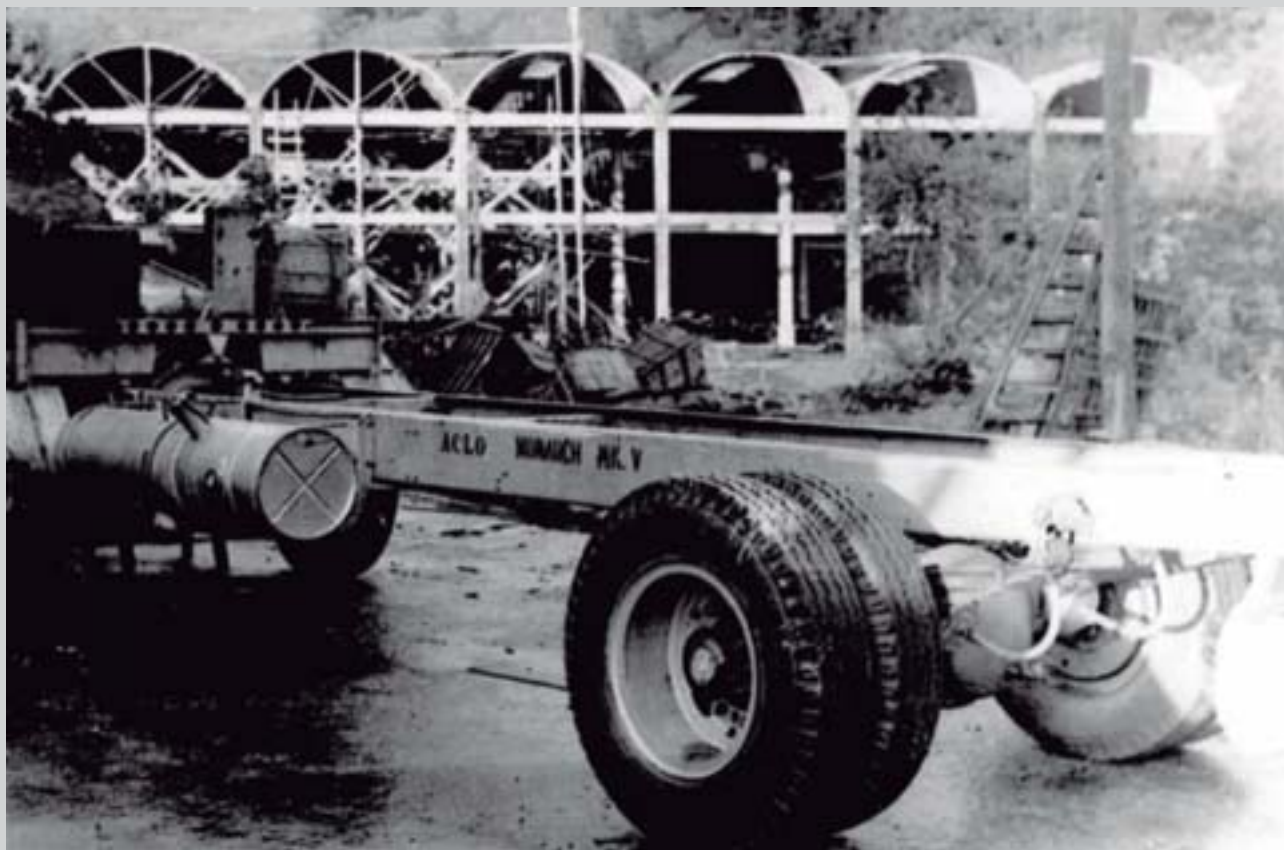
*'Irizar' izena merkatuan nola zabaltzen ari zen ikusteak pozez*

*zoratzten jarri gintuen. Kalitatea, prezioa eta entrega-data eskaintzen genituen. Neurri batean, erreferentzia guzti horiek bulego teknikoa izateagatik lortu genituen. Bertan garatu genituen lehenengo proiektuak eta diseinuak ['Irizar' modeloak]. Material guztiak plano gainean egiten genituen, eta horrek abantaila bat eskaintzen zion bezeroari: autobuseko edozein beira apurtzen bazitzaion, berehala*



480 - 481

Beheko Soroa Pabilioiak eraikitzen, kanoi itxurako gangek osatutako estalki bereizgarriarekin  
Pabellones de Beheko Soroa en construcción, con su característica cubierta formada por bóvedas acañonadas



*ordezko bat eskura zezakeen.*

*Eragozpenik handiena zera zen: txasi guztiak desberdinak zirela, eta karrozeria motaren arabera moldatu egin behar genituela.*

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., eta Millan Irizarri egindako elkarrizketa.*

Orlandirekin 1956. urtean sinatutako akordioek bere instalazioak handitzera derrigortu zuten Irizar, serie laburreko produkzioak egin ahal izateko. Aurreikusitako plana bete ahal izateko, enpresa gipuzkoar-rrak, instalazio zaharren aldame-  
nean, 4.672 m<sup>2</sup>ko lursail bat erosi zion Xanti Intxaustiri (Telleri Zaharra baserriko lurrak)<sup>236</sup>, hiru fasetan hiru mila metro koadroko pabiloi bat eraikitze-  
ko asmoz.

Igandeetan ere lan egin behar izaten zuten, hilean autobus bat entregatu ahal izateko. Kopuru esanguratsua zen garai hartarako, enpresaren tamaina eta, batez ere, ia lan guztia eskuz egiten zela kontuan izanik<sup>237</sup>. Horregatik guztiagatik, Irizar anaiek handitu egin behar izan zituzten enpresaren instalazioak; 1956ko apirilean bederatziehun eta laurogeita hamar metro koadroko pabiloia eta 148,50 m<sup>2</sup>ko solaiurartea<sup>238</sup> eraikitzen hasi ziren, eta diru asko inbertitu behar izan zuten xede horretarako. 1957ko urtarrilean pabiloi berria martxan jarri zuten; horrek atal bakoitzaren autonomia areagotzea, lana hobeto antolatzea eta ekoizpena handitzea ahalbidetu zuen. Alabaina, hainbat arrazoi zirela medio, aldaketa horiek ez zituzten enpresaren itxaropen guztiak bete.

Azken urteotako irekiera ekonomiko txikiaren aurrean bazegoen itxaropentsu egoteko arrazoirik; zenbait arazok, ordea, eragotzi egiten zieten automozioaren sektoreari eta bere industria laguntzaileei behin betirako jauzia ematea. Karrozeria-enpresa batek behar dituen materialak urriak izaten jarraitzen zuten. Bestalde, oinarriko materialen prezioak (burdinazko profilak, aluminioa, xafla eta abar) garestiegiak ziren. Hiruro-

geiko hamarkadako Irizarren memoria batek enpresak aurreko hamarkadan izandako arazoak deskribatzen ditu:

*Bestalde, gure karrozeriek Europako teknika eta proiektzioa jarraitzen zuten, eta bezero gutxi batzuek ezaugarri horiek asko estimatzen zituzten arren, gehienek baztertu egiten zituzten. Izan ere, orduan fantasia zen nagusi Estatuan. Paradoxikoki, hiru urte edo gehiagoz intentsiboki erabilitako autobus batek ibilgailu berri baten prezio berbera edo altuagoa zeukan. Egoera horretan, jendea ez zitzaion kalitatea edo amortizazioa ardura, eta kalitatearen aldeko apustuak ez zeukan inolako eraginik merkatuan<sup>239</sup>.*

Pabiloi berrien lehenengo fasearen eraikuntzak (990 m<sup>2</sup>) autobus handiagoak egiteko aukera emateaz gain, handitze horrek ekoizpen-prozesua modu zentzuzkoagoan banatzea eta bulego teknikoa zein eskola hobetzea ahalbidetu zuen. Laburbilduz, enpresaren modernizazio orokorra ekarri zuen:

*Garai hartan, zutoinik gabeko espazio bat lortzeko gehien kome-  
ni zitzaigun egitura aztertzen ari  
ginen. Ormaiztegitik gertu hormigo-  
i armatuzko pabiloi arkudunak egiten  
ari ziren; horrek nahikoa leku uzten  
zuen gure ekoizpen motarako, hau  
da, autobusak karroztatze-  
ko. Erabakia hartu ondoren, lurra berdintzen  
eta zimenduak jartzen hasi ginen  
ibaiaren beste aldean, Xanti Intxaus-  
tiri erositako lurretan. Obra behin  
amaituta, gure lehengusu Pakito  
Irizarrek, Peruko Tumacoko gotzain  
eta seme kutunak, 1957an bere be-  
deinkapena eman zion. Obra guztiz  
amaitu gabe zegoela, espazioak  
antolatzen hasi ginen atal bakoitza-  
ren banaketa egiteko. Bakoitzaren  
eginkizuna, postuaren garrantzia  
edo kategoria eta lan-prozesuaren  
denbora edo iraupena zehaztu ge-  
nituen. Laburbilduz, aurreikuspenak  
bete nahi genituen, aurrekontua ez*

una parcela de 4.672 m<sup>2</sup> (pertenecidos de la casería Telleri Zaharra) contigua a las anteriores propiedades<sup>236</sup> estableció un proyecto de nave de tres mil metros cuadrados, que se ejecutaría en tres fases.

Las jornadas laborales se alargaban incluso al domingo hasta poder entregar un autocar al mes, un ritmo muy estimable para la época, teniendo en cuenta las dimensiones de la empresa y sobre todo la forma de trabajar, casi artesanal, de Irizar<sup>237</sup>. Todo ello hará que se vean obligados a ampliar las instalaciones de la empresa, comenzando en abril de 1956 la construcción de una nave de novecientos noventa metros cuadrados de planta y una entreplanta de 148,50 m<sup>2</sup> <sup>238</sup>, lo que requerirá una importante inversión. En enero de 1957 esta nave comenzó a funcionar, lo que permitió una mayor autonomía a las diferentes secciones, una mejor organización del trabajo y un aumento de la producción. Sin embargo, estos grandes cambios que se acometieron no respondieron a todas las expectativas que se habían generado, por diferentes motivos.

Ciertamente la pequeña apertura económica que se había producido durante los últimos años parecía dibujar un panorama esperanzador, pero existían aún diversos problemas que impedían, por el momento, el despegue definitivo del sector de la automoción y todos los sectores auxiliares relacionados. El país seguía siendo deficitario de una gran parte de los productos que exigía una empresa de estas características. Además, los precios de los materiales básicos para esta industria (perfiles de hierro, aluminio, chapa, etcétera) seguían siendo excesivamente caros. Una de las memorias de la empresa, correspondiente ya a la década de los años sesenta, repasaba los problemas a los que se había enfrentado la misma durante la década anterior:

*Por otra parte, nuestras carrocerías, seguían la técnica y proyección*

*de las europeas y si estas cualidades eran muy estimadas por parte de unos pocos clientes, la mayoría las rechazaba, dado el especial ambiente que existía en el pueblo español, donde la fantasía imperaba. Se daba el caso paradójico de que un vehículo con tres o más años de uso intensivo, se vendiera al mismo precio o más caro que cuando había sido comprado de nuevo. En esta situación ni la calidad ni la amortización eran motivo de preocupación y nuestra proyección hacia la calidad no surtía impacto en el mercado<sup>239</sup>.*

La primera fase de construcción (990 m<sup>2</sup>) de los nuevos pabellones no sólo permitió el trabajo con autobuses de mayor tamaño, sino que permitió una más racional división del proceso productivo, la mejora de la oficina técnica y de la escuela, y en definitiva, una modernización general de la empresa:

*En esta época decidimos el modelo de estructura que más nos interesaba para obtener espacio libre de postes. Cerca de Ormaiztegi estaban construyendo pabellones de hormigón armado con arcos y espacio libre suficiente para nuestro tipo de producción, que era carrozar autobuses. Una vez decidido se comenzó a nivelar el terreno y las cimentaciones al otro lado del río en los terrenos adquiridos a Xanti Intxausti. Bien detallado el proceso de la obra y tras la terminación, en 1957, recibió la bendición de nuestro primo Pakito Irizar, obispo e hijo predilecto de Tumaco (Perú). Sin tiempo a terminarlo del todo, empezamos a organizar los espacios para distribuir cada sección convenientemente. Asignando a cada uno una función, valorando la importancia o categoría del puesto y tiempo o duración del proceso de trabajo. En definitiva, buscábamos el cumplimiento de las previsiones para ajustarnos al presupuesto. (...) En los nuevos pabellones, siempre*

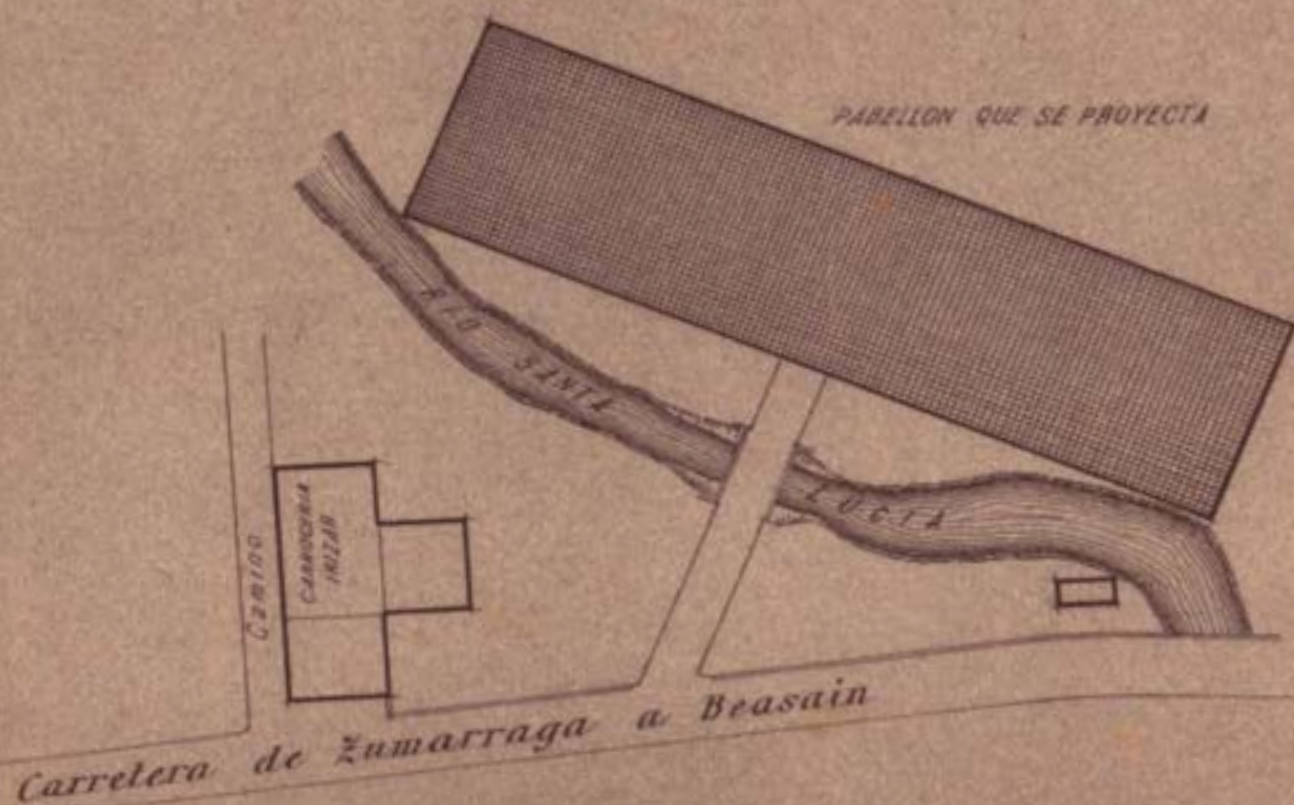


# PROYECTO DE PABELLON INDUSTRIAL PARA CONSTRUCCIONES IRIZAR EN ORMAIZTEGUI

SAN SEBASTIAN, OCTUBRE DE 1955  
EL ARQUITECTO  
Autor del proyecto y Director de las obras



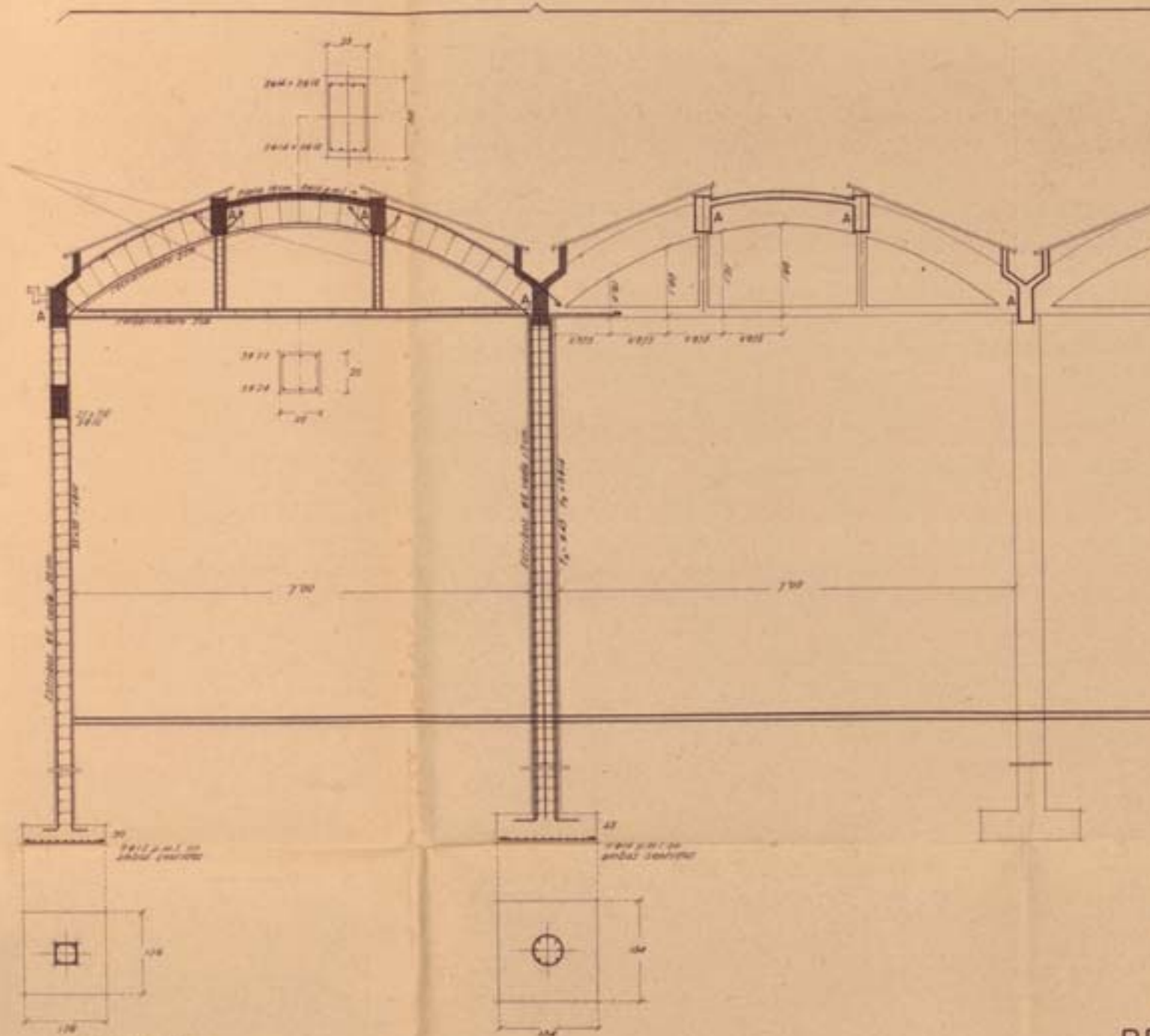
PLANO DE EMPLAZAMIENTO  
Escala 1:1000



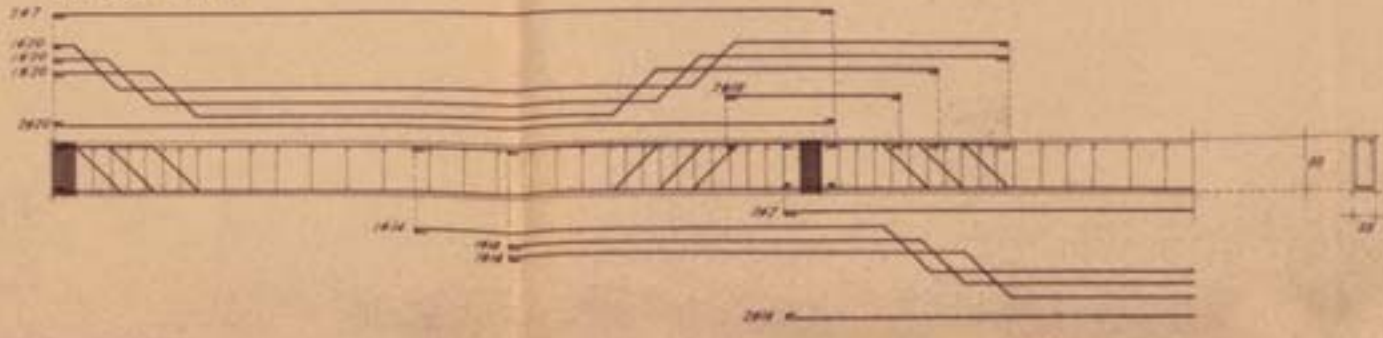
5.3. AGOSTO 1955

ARQUITECTO  
LOIS ALBISTIZ

CERCHAS CENTRALES

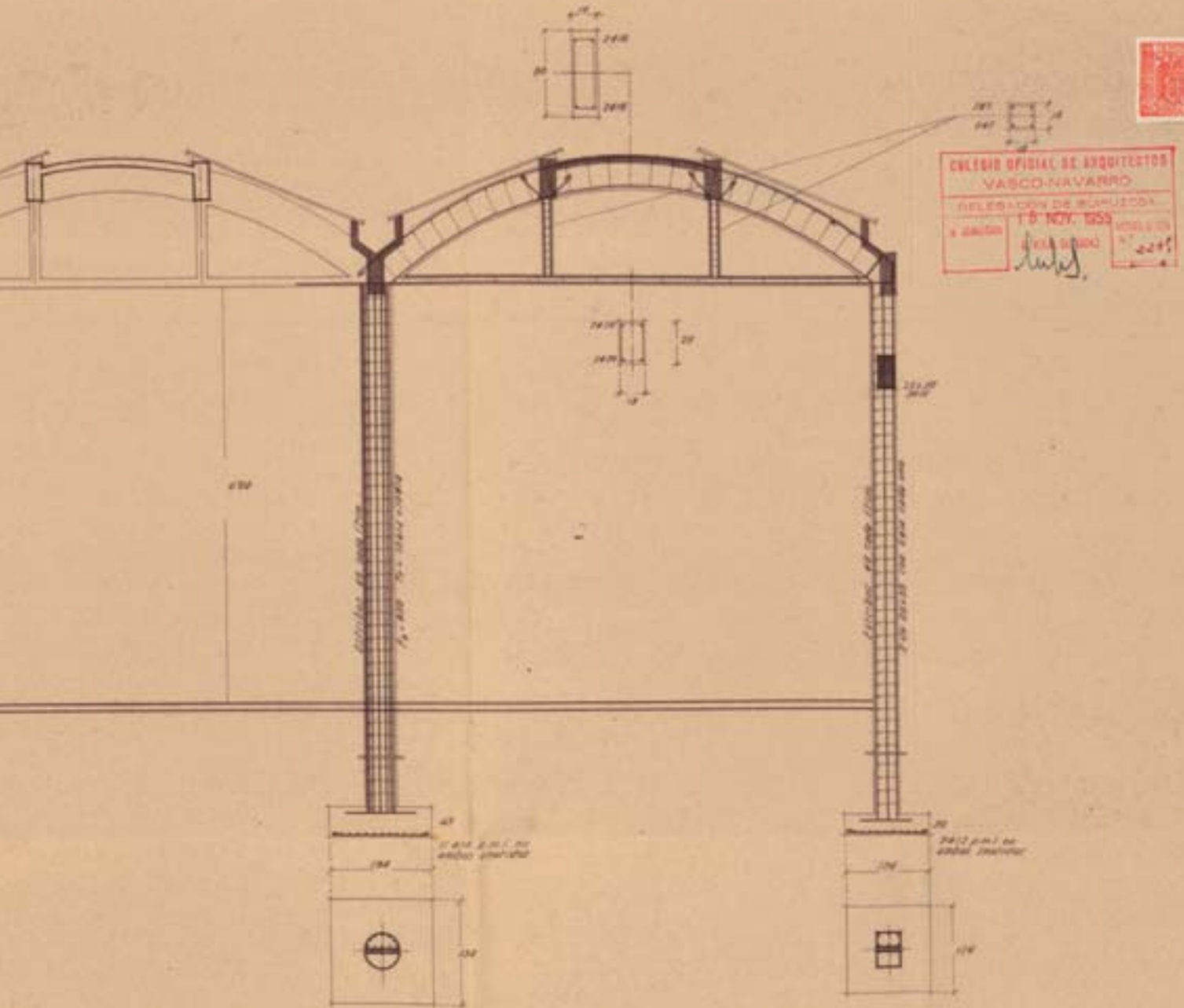


DETALLE VIGA A



PR

CERCHAS ENTRE JUNTAS DE DILATACION



PROYECTO DE PABELLON INDUSTRIAL PARA CONSTRUCCIONES  
IRIZAR EN ORMAIZTEGUI

SAN SEBASTIAN, OCTUBRE DE 1955  
EL ARQUITECTO  
Autor del proyecto y Director de las obras

*El Arquitecto*

ESTRUCTURA

ESCALA 1:50

*estábamos en continua transformación o mejora. Al mismo tiempo ampliando la plantilla, mano de obra directa, técnicos o peritos. Para garantizar una producción continuada se precisaba contar con un parque mínimo de cinco chasis. Esto quiere decir que la estrategia comercial debía desplazarse a los cuatro vientos, era una tarea muy difícil. Todavía no éramos suficientemente conocidos. Para ampliar el mercado y darnos a conocer, era necesario diversificar nuestros productos y abrir nuestra capacidad: construir para 'Fagor' tanto grandes furgones como vehículos especiales, para exposición móvil de los productos de su fabricación. Oficinas móviles de 'Caja Laboral Popular' para desplazarse a los pueblos que no tenían sucursal*

*y un etcétera muy extenso. Nuestra meta era fabricar autobuses urbanos, discretos y de gran lujo.*

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., y entrevista realizada a Millán Irizar.*

Toda esta serie de cambios obligaron a que a finales de la década de los años cincuenta la empresa se dedicase a consolidar su posición, tras la fuerte inversión realizada durante los últimos años. Sin embargo, la situación, aunque prometedora, precisaba de un cambio mucho más profundo que no afectaría solamente al aspecto exterior de las naves industriales, o a los métodos de trabajo, sino también a la propia estructura de la empresa, un cambio que sería decisivo y que marcaría un antes y un después en la historia de *Carrocerías Irizar*. ■



484  
1957ko urtarrilean funtzionamenduan jarri  
zituzten Beheko Soroa  
pabilioi berrien ikuspegia  
Vista de los nuevos pabellones de Beheko  
Soroa, que entraron en funcionamiento  
en enero de 1957

gainditzeko. (...)

Pabiloi berrietan, beti aldaketak edo hobekuntzak egiten geniharduen Aldi berean langileen, zuzeneko lanekuaren, teknikarien edo perituen kopurua handitzen. Etengabeko ekoizpena bermatzeko xedez beharrezkoa zen gutxienez bost txasiko parkea izatea. Horrek esan nahi du estrategia komertziala lau haizeetara zabaldu behar genuela. Lan oso zaila zen hori. Oraindik ez ginen oso ezagunak. Merkatua handitu eta gure burua ezagutzera emateko, ezinbestekoa zen gure produktuak dibertsifikatzea eta gure ahalmena handitzea: 'Fagorrenzat' furgoneta handiak naiz produktuen erakusketa mugikorrenzako ibilgailu bereziak egitea. 'Lankide Aurrezki

Kutxak' bulegorik ez zeukan herrietarako bulego mugikorrek eta abar luze bat. Gure xedea hiribusak, autobus diskrezionalak eta luxu handikoak egitea zen.

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., eta Millan Irizarri egindako elkarrizketa.*

Aldaketa guzti horien ondorioz, berrogeita hamarreko hamarkadaren amaieran Irizarren posizioa sendotzen joan zen, azken urteetan egindako inbertsio handiari esker. Alabaina, bide onetik zihoan arren, enpresak askoz aldaketa sakonagoa behar zuen. Pabiloi industrialen kanpoko itxurari eta lan metodoei ez ezik, aldaketa horrek enpresaren egiturari berari ere eragingo zion, Irizar Karrozerien historia betirako aldatuz. ■



485 >  
Pabiloien inaugurazio-ekitaldiko  
taldeko argazkia  
Foto de grupo del acto de inauguración  
de los pabellones  
(ver pág 675. orria ikusi)

486tik 497ra >>  
de la 486 a la 497 >>  
Bedeinkapenaren eta ondorengo  
ospakizunaren argazkiak  
Fotos de la bendición y posterior celebración











## 3.4 DE CARROCEROS ARTESANALES A MODERNOS CONSTRUCTORES DE AUTOBUSES DURANTE EL DESARROLLISMO (1960-1969)

### 3.4.1 EL INICIO DE UN CONTEXTO DE CRECIMIENTO ECONÓMICO: EXPECTATIVAS Y CONDICIONANTES

El Decreto Ley 10/1959, de 21 de julio, denominado *Decreto de Ordenación Económica* sentó las bases legislativas del Plan de Estabilización. Diversas razones concurrieron en su diseño y aplicación, pero las más sólidas tuvieron un origen evidentemente político. El contenido de la legislación fue bastante explícito, al promover claramente la integración del Estado español en los organismos económicos internacionales, iniciando una apertura a las inversiones extranjeras, impulsando el saneamiento del sector público y tratando de contener las disponibilidades líquidas y de crédito. Del mismo modo, la legislación declaró explícitamente la convertibilidad exterior de la peseta, procediendo a su devaluación y estableciendo la paridad del dólar en sesenta pesetas. Los tímidos intentos desarrollados en el bienio anterior en favor de la liberalización de la economía daban paso a una operación de gran magnitud que iba a marcar definitivamente, no sólo el rumbo de la economía española de los años siguientes, sino también la trayectoria de la política del propio régimen. Su preocupación por un reconocimiento internacional que facilitase la integración en Europa Occidental tuvo una relevancia muy importante en este proceso. Sin embargo, una maniobra de estas características era irrealizable sin la colaboración de las más importantes instancias económicas internacionales (El Fondo Monetario Internacional, la OECE, el gobierno y la banca de EEUU).

Las consecuencias de la aplicación del Plan de Estabilización se hicieron notar rápidamente<sup>240</sup>. La industria, y sobre todo sus nuevos sectores, fueron

quienes en mayor medida soportaron y reflejaron las consecuencias de un proceso de crecimiento económico sin precedentes en la economía española. En tan sólo diez años se pasó de una situación donde la industria básica y de consumo tenía un peso similar, a otra donde la primera alcanzó una importancia casi dos veces y media mayor. La aportación de la industria al Producto Interior Bruto (PIB) creció del 26 % en 1964 al 34 % en 1974, evolución que no se reflejó en la misma medida en la aportación laboral, que tan sólo pasó del 25 al 26 % en el mismo periodo. Todo ello se tradujo en un considerable aumento de la productividad del trabajo en la industria (8 % de crecimiento anual) en relación con la productividad global. En cifras absolutas el crecimiento fue igualmente significativo: entre 1958 y 1972 el PIB creció anualmente un 6,2 %, mientras el producto industrial lo hizo en unos niveles del 10,4 %<sup>241</sup>.

Las prometedoras expectativas económicas y sociales que se abrieron a partir de entonces, sobre todo en los ámbitos industriales y urbanos, contribuyeron decisivamente al despoblamiento del campo. En el País Vasco el fenómeno industrial se extendió prácticamente por todo el territorio vizcaíno y guipuzcoano y comenzó a ser una realidad en Araba y Nafarroa. La superación del modelo autárquico obligó a competir en los nuevos mercados y a equiparse adecuadamente en los procesos de producción (mecanización de las instalaciones, introducción de criterios de racionalización, aumento de la productividad, etcétera). Este proceso, sin embargo, tuvo también sus importantes costes. Muchos talleres y pequeñas empresas no pudieron adaptarse a las nuevas circunstancias y atravesaron por importantes problemas, que en algunos casos, llevaron incluso a su desaparición. Otros tuvieron que hacer

## 3.4 ARTISAU KARROZARI IZATETIK AUTOBUSGILE MODERNO IZATERA DESARROLLISMOAREN URTEETAN (1960-1969)

### 3.4.1 HAZKUNDE EKONOMIKOKO TESTUINGURU BATEN HASIERA: ITXAROPENAK ETA BALDINTZATZAILEAK

Uztailaren 21eko 10/1959 Dekretu Legeak, hots, *Ekonomiaren Antolamendurako Dekretua* zeritzanak ezarri zituen Egonkortze Planaren lege-oinarriak. Arrazoi ugarigatik asmatu eta aplikatu zen hori, baina arrazoi sendoenak politikoak izan ziren. Legeriaren edukia esplizitu samarra izan zen, eta Estatu espainiarra nazioarteko erakunde ekonomikoetan integratzea bilatzen zen argi eta garbi, kanpoko lehen inbertsioei atea irekiz, sektore publikoa saneatuz eta baliabide likidoen nahiz kredituari eutsiz. Aldi berean, pezetaren kanpo bihurtasuna deklaratu zuen esplizituki legeriak, horrek pezetaren balio-galera ekarri zuelarik, eta hirurogei pezetan ezarri zen dolarraren parekotasuna. Aurreko bi urteetan ekonomia liberalizatzeko egindako saio lotsatietatik neurri handiko operazio batera igaro zen, eta operazio horrek, hurrengo urteetako Estatuko ekonomiaren norabidean ez ezik, erregimenaren beraren norabide politikoan ere eragingo zuen. Erregimenak nazioartean aitortza bilatzen zuen, Estatuari Mendebaldeko Europan integratzen laguntzeko, eta horrek sekulako garrantzia izan zuen aipatu dugun prozesuan. Hala ere, maniobra hori ez zitekeen egin nazioarteko erakunde nagusien laguntzarik gabe, hau da, Nazioarteko Diru Funtsaren, OECERen eta AEBetako gobernuaren zein bankarien laguntzarik gabe.

Egonkortze Planaren aplikazioaren ondorioak berehala nabaritu ziren<sup>240</sup>. Estatuako ekonomiak inoiz ez bezalako hazkundea izan

zuen, eta industriak eta, bereziki, haren sektore berriek jasan eta islatu zuten hori batez ere. Prozesuaren hasieran, oinarriko ekonomiak eta kontsumo-ondasunen ekonomiak antzeko pisua izan zuten. Bada, hamar urteko epean, lehena bigarrena halako ia bi eta erdi egin zen taimainan. Industriak Barne Produktu Gordinari (BPG) egindako ekarpena 1964an % 26koa izatetik 1974an % 34koa izatera igaro zen. Bilakera hori ez zen berdin islatu langileen kopuruan, kopuru hori % 25etik % 26ra bakarrik igo baitzen epealdi berean. Produktibitatearen hazkunde handi bat izan zen industrian (% 8ko gehikuntza urtean), produktibitate globalarekin konparatuta. Zifra absolututan ere, hazkundea esanguratsua izan zen: 1958 eta 1972 artean, % 6,2 hazi zen BPG urtero, eta industriaren ekoizpena, berriz, % 10,4 inguru<sup>241</sup>.

Une hartatik aurrera, itxaropen ekonomiko eta sozial handiak sortu ziren, batez ere industria eta hiri-inguruneetan, eta horrek izugarri lagundu zuen landa-inguruak husten. Euskal Herrian, industriaren fenomeno Bizkaia eta Gipuzkoa osoan hedatu zen, eta baita Nafarroan eta Araban ere hein batean. Eredu autarkikoa gainditzeak merkatu berrietan lehiatzea eta produkzio prozesuak hobetu beharra (instalazioen mekanizazioa, arrazionalizazio irizpideak sartzea, produktibitatea handitzea, eta abar) ekarri zituen. Prozesu horrek, ordea, kostu handiak izan zituen halaber. Tailer eta enpresa txiki asko ez ziren egokitzeko gai izan, eta arazo larriak izan zituzten; kasu batzuetan, lantegia ixtea ekarri zuten horrek. Beste batzuek, berriz, inbertsio handiak egin behar izan zituzten, eta antolakuntza eta ku-

importantes inversiones o adoptar nuevas formas de organización y gestión empresarial, como ocurriría con *Irizar*.

Durante estos años se asistió a un incremento espectacular de determinados sectores, como la producción de bienes de equipo. Gipuzkoa fue una de las provincias donde se dejó sentir con mayor intensidad esta tendencia. La máquina-herramienta, los electrodomésticos, los accesorios del automóvil, la ferretería doméstica y la construcción de muebles fueron algunos de los sectores que experimentaron un mayor desarrollo. Todo ello se tradujo en una especialización de la industria local y comarcal: el sector del papel en el valle del Oria, el del metal en el Deba, el del mueble en el Urola, etcétera. Este dinamismo empresarial atrajo a miles de trabajadores procedentes del resto del Estado, lo que dio

lugar a un crecimiento desmesurado de la población y a unas formas de desarrollo compulsivas y anárquicas (hacinamiento, falta de infraestructuras sociales, pésimas urbanizaciones, etcétera). Gipuzkoa, aunque en menor medida que Bizkaia, también sufrió estas consecuencias, derivadas de una enconada lucha por el suelo. Como ha destacado Iñigo Agirre Kerexeta, este proceso dio lugar a la formación de *microconurbaciones*: Ermua, Eibar, Elgoibar y Sorluze; Arrasate, Aretxabaleta y Eskoriatza; Legazpi, Zumarraga y Urretxu; Pasaia, Lezo y Errenteria; Irun y Hondarribia, etcétera. Los talleres, las viviendas, los servicios e infraestructuras de transporte se disputaron los mejores terrenos, es decir, el fondo de los valles, creciendo horizontalmente hasta toparse mutuamente, dando lugar a una fuerte congestión, desvertebración, caos urbano y funcional<sup>242</sup>. ■



deaketa metodo berriak hartu, *Iri-  
zarrek* egin zuen bezala.

Urte horietan, zenbait sektore-  
tan hazkunde ikusgarria gertatu zen,  
ekipamendu-ondasunen ekoizpe-  
narenean esate baterako. Gipuzkoa  
izan zen joera hori garbienik nabari-  
tu zuten lurraldeetako bat. Makina-  
erreminta, etxetresna elektrikoak,  
automobilen osagarriak, etxeko  
burdindegia eta altzarigintza izan zi-  
ren garapen handiena izan zuten  
sektoreetako batzuk. Horrek in-  
dustria tokika edo eskualdeka  
espezializatzea ekarri zuen: paperaren  
industria Oriako haranean, metalare-  
na Deba haranean, altzariena Urola  
haranean, eta beste hainbat. Enpre-  
sen dinamismo horrek milaka langile  
erakarri zituen Estatuko gainerako es-  
kualdeetatik, eta horrek, aldiz, biztan-  
leriaren hazkunde itzela eta garapen

mota konpultsibo eta anarkikoak  
eragin zituen (jende-pilaketa, gizarte-  
azpiegituren gabezia, urbanizazio  
negargarriak eta abar). Gipuzkoak  
ere, nahiz eta inondik ere ez Bizkaiak  
adina, jasan zituen ondorio horiek,  
lurratiko borroka latz batengatik.  
Iñigo Agirre Kerexetak nabarmen-  
du duen bezala, prozesu horregatik  
*mikrokonurbazio* mordera sortu zen:  
Ermua, Eibar, Elgoibar eta Soraluze;  
Arrasate, Aretxabaleta eta Eskoriatza;  
Legazpi, Zumarraga eta Urretxu; Pa-  
saia, Lezo eta Errenteria; Irun eta Hon-  
darribia eta abar. Tailerrak, etxebizitzak,  
zerbitzuak eta garraio-azpiegiturak  
lur onenak eskuratzeko lehiatu ziren,  
alegia, haranetako zorua eskuratzeko.  
Horizontalki hazi ziren guztiak,  
elkarrekin topo egin arte, eta horrek  
kongestio gogorra, desbertebrazioa  
eta anabasa urbano zein funtzionala  
ekarri zituen<sup>242</sup>. ■



498  
Urretxu eta Zumarragako  
ikuspegi panoramikoa  
Vista panorámica de  
Urretxu y Zumarraga

### 3.4.2 DE LOS PRIMEROS CONTACTOS CON MONDRAGÓN A LA TRANSFORMACIÓN DE IRIZAR EN COOPERATIVA

De todas estas transformaciones surgieron nuevas experiencias económicas y sociales. Desde 1957 había aparecido, aunque de un modo tímido, una nueva concepción empresarial en torno a Debagoiena. En Arrasate y de la mano de un hombre que resultó a la postre decisivo en todo este proceso, el padre José María Arizmendiarieta Madariaga<sup>243</sup>, se puso en marcha un modelo que trataba de superar la tradicional dicotomía entre capital y trabajo: el cooperativismo. Esta experiencia constituyó, de algún modo, un elemento de continuidad con los inicios del movimiento cooperativo, impulsado antes de la guerra en la localidad de Eibar a través de la empresa *Alfa*. El padre Arizmendiarieta y la Escuela Profesional de Mondragón (1943), constituyeron el núcleo

fundamental del movimiento cooperativo. Cinco ex alumnos del sacerdote encabezaron la compra de una fundición en Gasteiz en 1956, lo que les permitió burlar el limitado régimen administrativo que restringía la creación de nuevas industrias. El mismo año inauguraron la fábrica de la cooperativa *Ulgor*, en Arrasate, dedicada a la fabricación de cocinas, calentadores y electrodomésticos. Unos pocos años más tarde, el propio Arizmendiarieta impulsó la constitución de *Caja Laboral Popular* y de los *Servicios de Promoción Social* (futuro *Lagun Aro*).

Fue en esos momentos, de fuerte impulso para la empresa, cuando los hermanos Irizar, y especialmente, Miguel Mari, comenzaron a fraguar un cambio decisivo: su transformación en cooperativa. Miguel Mari, de la mano de su amigo personal Serafín Esnaola Bidaurreta, se puso en contacto con José María Arizmendiarieta, inspirador y promotor de la experiencia cooperativa de Arrasate, que tan buenos resultados estaba dando.

499  
Jose M<sup>a</sup> Arizmendiarieta Madariaga



### 3.4.2 MONDRAGONEKIN LEHEN HARREMANAK IZATETIK IRIZAR KOOPERATIBA BIHURTZERA

Eraldaketa horietatik guztietatik esperientzia ekonomiko eta sozial berriak ere etorri ziren. 1957az geroztik enpresa-kontzepzio berri bat zebilen Debagoiena, nahiz eta era lotsati samarrean. Arrasaten, prozesuan erabakigarria izango zen pertsona batek, aita Jose Maria Arizmendiarieta Madariagak<sup>243</sup>, lanaren eta kapitalaren arteko ohiko dikotomia gainditzen zuen esperientzia bat zuen abiatua: kooperatibismoa. Eibarren *Alfa* enpresaren eskutik gerra baino lehen hasitako esperientzia kooperatiboaren jarraipena zen nolabait hori. Aita Arizmendiarieta eta hark sortutako Arrasateko Lanbide Eskola (1943) izan ziren mugimendu kooperatiboaren gune nagusia. Apaizaren bost ikasle ohik galdategi bat erosi zuten Gasteizen 1956an,

eta horrela saihestu zuten industria berriak sortzea mugatzen zuen administrazio-araubide estua. Urte berean, *Ulgor* kooperatibaren lantegia ireki zuten Arrasaten, eta sukaldeak, ur-berogailuak eta etxetresna elektrikoak egiten zituzten bertan. Handik urte gutxira, Arizmendiarietak berak bultzatuta, *Caja Laboral Popular (Lankide Aurrezki Kutxa)* eta *Servicios de Promoción Social (geroko Lagun Aro)* sortu ziren.

Enpresak sortzea bultzatzen ari ziren une horietan hasi ziren Irizar anaiak, eta bereziki Miguel Mari, funtsezko aldaketa bat hausnartzen: *Irizar* kooperatiba bihurtzea. Miguel Mari, bere adiskide min Serafin Esnaola Bidaurretaren bitartez, Arrasateko esperientzia kooperatiboaren (jadanik emaitza bikainak ematen ari zena) abiatzaile eta sustatzaile izan zen Jose Maria Arizmendiarietarekin jarri zen harremanetan. Karrozeria-enpresak enpresa-formula berria behar zuen eskari handiagoari erantzuteko, eta sektoreko beste en-

500  
Taldea honetan *ULGOR*reko bost fundatzaileetatik lau daude: Usatorre, Larrañaga, Gorroñogoitia eta Ormaetxea (Ortubai falta da)  
En este grupo de encuentran cuatro de los cinco fundadores de *ULGOR*: Usatorre, Larrañaga, Gorroñogoitia y Ormaetxea (falta Ortubai)



La firma carrocera necesitaba una nueva fórmula empresarial capaz de satisfacer la creciente demanda y de conservar a unos trabajadores jóvenes y muy cualificados, por los que pugnanaban otras empresas del sector. La decisión no fue fácil en ningún caso. Sin embargo, para comprender los entresijos de este proceso es necesario profundizar en la propia personalidad del gerente de esta pequeña empresa. Como ya hemos comentado anteriormente, en Miguel Mari se reunían una serie de rasgos que hacían de él una persona especial, emprendedora y con capacidad de liderazgo. Su hijo Mikel, analiza algunas de las razones que concurrieron en una decisión que, indudablemente, cambió el rumbo de la empresa en pocos años.

*...partíamos de una situación de origen humilde. Mi padre y sus hermanos habían heredado una tradición fabril, pero en mi casa no había dinero y en la de mis tíos tampoco. Tenían ideas, tenían mucha iniciativa, pero les faltaba dinero para llevar aquello adelante. Eran empresarios sin capital. Y eso abre una posibilidad, la de poner dinero entre todos los trabajadores, juntar muchos pocos para hacer un mucho. Era un recurso casi obligado, pero creo que a mi padre le gustaba la idea de comunidades que se autoorganizan, tenía una forma autogestionaria de entender la vida.*

*Entrevista realizada a Mikel Irizar.*

En su testimonio Mikel Irizar considera que su padre sintonizaba con una determinada filosofía empresarial que iba mucho más allá del tradicional concepto de un negocio. La propia configuración de la empresa, la apertura de una escuela y una determinada sensibilidad social, que le llevará incluso a la participación en el ámbito político, constituirían algunos de los perfiles que dibujan una personalidad compleja.

*Entre las razones para el cambio de sociedad familiar a cooperativa, hay indudablemente una necesidad eco-*

*nómica, pero creo que también está la filosofía de una empresa que trata de hacer dinero para crecer, no para enriquecerse. La razón más inmediata pudo ser que no había patrimonio ni capacidad económica para enfrentarse a lo que necesitaba la empresa, pero el espíritu colectivo también está presente. Podían haber optado por abrir la empresa a posibles socios capitalistas y, de hecho, alguno hubo en pequeña escala. Pero, entretanto, había empezado a despuntar el cooperativismo de Arrasate, y Miguel Mari se dio cuenta de que aquello podía ser un tren muy potente y, sobre todo, que sintonizaba muy bien con lo que él quería: hacer dinero para seguir creciendo, no para enriquecerse o dedicarlo al lujo; elevar el nivel cultural de sus trabajadores y promocionarlos socialmente. Todo eso encajaba perfectamente con las intuiciones que él tenía. De hecho, se apuntó al carro de 'Mondragón' cuando todavía estaba en sus inicios. Creo que fuera del Alto Deba, Elorrio con 'Funcor', y Ormaiztegui con 'Irizar', fueron los primeros en sumarse a 'Mondragón'. Hay un dato objetivo: 'Caja Laboral' abría oficinas allí donde empezaba a haber cooperativas, y la de Ormaiztegui lleva, creo, el número seis.*

*En el contacto con 'Mondragón', fue decisiva la intervención de algunos curas amigos, como Serafín Esnaola e Imanol Aldaregia, que actuaron como puente entre Miguel Mari y Arizmendiarieta. El aita no era especialmente religioso, pero en aquel momento había un sector moderno en la iglesia católica, más secular, eran los tiempos del Concilio Vaticano II. Además, había movimiento en la sociedad hacia la modernidad, con un punto nacionalista, de recuperación de conciencia identitaria después de la guerra, todo esto mezclado favoreció el contacto de 'Irizar' con el cooperativismo.*

*Entrevista realizada a Mikel Irizar.*

Efectivamente, los contactos con el movimiento cooperativo se establecieron a través de Serafín Esnaola,



presa batzuek kendu nahi zizkioten langile gazte eta ongi prestatuei eusteko. Erabakia ez zen batere erraza izan. Hala ere, prozesu horren xehetasunak ulertzeko, ezinbestekoa da enpresa txiki horren gerentearen nortasuna ezagutzea. Lehenago aipatu dugun bezala, Miguel Mari oso ezaugarri bereziak zituen, eta horrek pertsona berezi, ekimen handiko eta aitzindari handi bihurtu zuen. Haren seme Mikelek erabaki horretan eragin zuten arrazoietakoa batzuk aztertzen dizkigu, eta jakina, erabaki hark urte gutxian goitik behera aldatu zuen enpresaren norabidea.

*...jatorri apal batetik ginen abiatuak. Gure aitak eta haren anaiek industria-tradizio jakin bat zuten jasoa, baina gure etxean ez zen dirurik, eta osabenean ere ez. Bazituzten asmoak, bazuten ekimena, baina ez zuten dirurik asmo haiek gauzatzeko. Kapitalik gabeko enpresariak ziren, eta horrek aukera bat irekitzen die: dirua ipini langile guztien artean, diru apur asko batu, eta dirutza on bat eratu. Ia nahi-taezko bidea zen hori, baina uste dut gure aitak gustukoa zuela bere burua antolatzen dakien taldearen ideia hori; bizitza ikusteko era autogestionarioa zuen.*

*Mikel Irizarri  
egindako elkarrizketa.*

Bere testigantzan dioenez, Mikel Irizarrek pentsatzen du bere aitak ohiko negozio kontzeptua baina askoz harago zihoan enpresaren filosofia zuela gogoan. Enpresa antolatzeko modua bera, eskola bat irekitzea eta halako gizarte-sentikortasun berezi bat (kontuan izan politikan sartzera eraman zuela horrek) dira nortasun berezi hori osatzen duten osagarrietako batzuk.

*Familia inguruko sozietate bat izatetik kooperatiba izatera igarotzeko arrazoiaren artean, bada premia ekonomiko bat noski, baina baita beste arrazoi sendo bat ere: enpresa horrek hazteko egin nahi du dirua, ez aberaste-*

*ko. Ondararik eza edo gaitasun ekonomiko eza izango ziren beharbada lehen eragileak, baina talde espiritua ere tartean zen. Beren enpresa bazkide kapitalistei irekitzea egin zezaketen beste aukera bat zen, eta izan zen horrelako txikiren bat, egia esan. Bitartean, ordea, hasia zen nabarmentzen Arrasateko kooperatibismoa, eta Miguel Mari ohartu zen oso tren indartsua izan zitekeela hura, eta, batez ere, bat zetorrela berak nahi zuenarekin: hazteko egin dirua, ez aberasteko edo luxutan gastatzeko; langileen kultur maila hobetu, haiei gizartean gora egiten lagundu. Arrasateko esperientzia ongi ezkontzen zen berari senak esaten zionarekin. Egia esan, 'Mondragon' fenomenoaren hasieran bertan sartu zen Miguel Mari hartan. Uste dut, Debagoienatik kanpora, Eorrioko 'Funcor' eta Ormaiztegiko 'Irizar' izan zirela Mondragonekin bat egin zuten lehenak. Bada datu objektibo bat: kooperatibak sortzen ziren lekuan irekitzen zituen sukurtsalak 'Lankide Aurrezkiak', eta Ormaiztegioko seigarren sukurtsala da, oker ez banago. 'Mondragonekiko' harremanetan funtsezkoa izan zen apaiz adiskide batzuen parte-hartzea, Serafin Esnaolarena eta Imanol Aldaregiarena esaterako, zubi gisa aritu baitziren Miguel Mariren eta Arizmendiarietaren artean. Gure aita ez zen bereziki sinestuna, baina garai hartan bazen sektore moderno bat eliza katolikoan, sektore sekularrago bat, Vatikanoko II. Kontzilioaren garaia zen. Bestalde, modernitatearen aldeko joera zen gizartean, abertzaletasun kutsu batekin, gerra ondoren identitate kontzientzia berreskuratzeko, eta horrek guztiak nahasturik, erraztu egin zuen 'Irizarren' eta kooperatibismoaren arteko harremana.*

*Mikel Irizarri  
egindako elkarrizketa.*

Bai, Serafin Esnaolaren bitartez egin ziren mugimendu kooperatiboarekiko harremanak, Serafinek



501  
Serafin Esnaola Bidaurreta

íntimo amigo del inspirador de la experiencia de Arrasate, José María Arizmendiarieta, un hombre, como se ha comentado, *con una aguda visión a largo plazo sobre la economía y la sociedad, que quería una sociedad de personas, no una sociedad de capitales, y la cooperativa, precisamente, le daba esa dimensión, la dimensión donde se agrupaban los trabajadores aportando su trabajo*<sup>244</sup>.

Miguel Mari conectó rápidamente con la filosofía cooperativista de Arrasate y tomó la decisión más importante en la historia de aquella empresa familiar, que pocos años atrás se había convertido en sociedad anónima. Los nuevos tiempos obligaban a buscar nuevas fórmulas de organización y gestión para la empresa. Una vez estudiadas las diferentes alternativas posibles el gerente presentó a sus hermanos la propuesta de conversión. Tal y como recuerda Millán:

*A inicios de los años sesenta la carrocería había crecido considerablemente y se presentaba un problema con el mantenimiento de los trabajadores. Los trabajadores formados en 'Irizar' en cuanto aprendían el oficio, frecuentemente se establecían por su cuenta o marchaban a otras empresas. Al mismo tiempo para hacer frente a las inversiones se precisaba más capital, que podíamos lograr con nuevas aportaciones de socios capitalistas. Esta fórmula no nos gustaba y mediante la cooperativa veíamos posible involucrar a los trabajadores, garantizando su permanencia en la empresa y también conseguir los recursos económicos necesarios.*

*Entrevista realizada a  
Millán Irizar.*

El 17 de febrero de 1962, el consejo de administración de *Irizar, S.A.*, compuesto por todos los socios capitalistas de la empresa: el presidente José Etxaide, el gerente, Miguel Mari Irizar, el secretario, José Mari Irizar y los tres vocales, Clara Larrañaga, Millán Irizar y Dionisio Irizar, acordaron

transformar la empresa en una sociedad cooperativa<sup>245</sup>.

El primer paso se había dado, pero quedaba otro mucho más importante: convencer a los trabajadores de las ventajas que tenía la nueva estructura, desconocida para muchos. Para ello fue necesaria toda una *labor pedagógica*, que limase las reticencias y temores de los operarios, es decir, de los futuros cooperativistas. Después de estudiar y pensar mucho en la propuesta, los hermanos Irizar convocaron a los trabajadores en el salón del cine parroquial de Ormaiztegui, donde José María Arizmendiarieta les explicó las peculiaridades del sistema cooperativo, sus principios, las implicaciones personales, profesionales y financieras que conllevaba, etcétera. El 23 de marzo de 1962 los trabajadores visitaron las instalaciones de la cooperativa *Ulgor* de Arrasate donde les enseñaron cómo se trabajaba en aquella empresa, se reunieron todos los componentes de la empresa con la participación de José María Arizmendiarieta y José María Ormaetxea, director general de *Caja Laboral*. Tras esta reunión, cuarenta y ocho socios fundadores, el 30 de mayo de 1962, acordaron la constitución de la cooperativa industrial denominada *Irizar Sociedad Cooperativa Industrial*, aprobaron los estatutos y designaron la Junta Rectora provisional, que quedó constituida por los hermanos Irizar, José Etxaide Itarte, Andrés Apaolaza Oiarbide, Pablo Polanco González, Salustiano Etxezarreta Anduaga, Pedro Iza Oria y Xanti Intxausti Peña.

Seguidamente, la Junta Rectora, dentro de su seno, procedió al nombramiento del presidente, que recayó en la persona de José Etxaide, dando además entrada en la Junta a otro miembro más, Ramón Ezkurdi Irizar. De este modo, la Junta Rectora provisional y el Consejo de Administración acordaron a partir del 1 de junio de 1962, el inicio de las actividades en régimen cooperativo. Con fecha 9 de abril de 1963 la Dirección Gene-

502 >  
*Irizar S.C.I.*ko konstituzio akta eta bazkide-sortzaileen zerrenda  
Acta de constitución y lista de socios fundadores de *Irizar S.C.I.*



Lista de socios fundadores de la proyectada Cooperativa Industrial, denominada IRIZAR SOCIEDAD COOPERATIVA INDUSTRIAL y domiciliada en Ormaistegui.

LISTA DE SOCIOS FUNDADORES

Abellón Hernando, Juan Antonio	Ormaistegui
Albisu Uria, Lorenzo	Ichaso
Aldanondo Gorrochatogui, Julian	Ichaso
Apalaza Oyarbide, Andrés	Ormaistegui
Apalaza Oyarbide, José Antonio	Ormaistegui
Arcelus Arcelus, Maria Antonia	Ichaso
Artola Irazusta, José Ramón	Abalcisqueta
Ayestaran Galarza, Valeriano	Alsasua
Barón Urquia, María Teresa	Ormaistegui
Barón Urquia, Francisco Maria	Ormaistegui
Casanova Fernandez, Federico	Ormaistegui
Echaide Itarte, José	San Sebastian
Echezarreta Anduaga, Salustiano	Ormaistegui
Echezarreta Anduaga, Demetrio	Ormaistegui
Echezarreta Murua, Eduardo	Ormaistegui
Echezarreta Usabiaga, Victoriano	Ormaistegui
Elorza Zurutusa, José Luis	Ormaistegui
Escurdia Irizar, Ramón	Ormaistegui
Galarza Echeverria, Francisco	Urdiain (Navarra)
Galarza Echeverria, Felipe	Urdiain "
Galparsoro Galparsoro, Enrique	Ormaistegui
Goicoechea Urbistondo, Victoriano	Ormaistegui
Inchausti Peña, Santiago	Ormaistegui
Irigoyen Galarza, Pedro Maria	Urdiain (Navarra)
Irizar Bengoechea, Miguel Maria	Ormaistegui
Irizar Bengoechea, José Maria	Ormaistegui
Irizar Bengoechea, Millan	Ormaistegui
Irizar Bengoechea, Dionisio	Ormaistegui
Isa Oria, Pedro	Ichaso
Isa Aldasoro, José	Ichaso
Kuts Echave, Ramón	San Sebastian
Lapizondo Garmendia, Ignacio	Legorreta
Larrañaga Alberdi, Clara	San Sebastian
Legarreta Irastorza, Felipe	Astigarreta

Isaguirre Legorburu, Pedro	Gaviria
Lombide Barrenechea, Seber	Villafranca
Mayora Goitia, Ignacio	Zumarraga
Mendinueta Ausmendi, Jose	Anoeta
Murguiondo Oyarbide, José Antonio	Mutiloa
Murua Arguieche, Francisco	Ormaistegui
Oñativia Garin, Joaquín	Gaviria
Osinalde Oyarbide, Bernardo	Ormaistegui
Polanco Gonzalez, Pablo	Ormaistegui
Unanua Cia, Toribio	Ormaistegui
Yurrita Urbistondo, Vicente	Ormaistegui
Zufiria Aramburu, Fortunato	Ichaso
Zufiria Aramburu, Juan	Ichaso
Ramos Martinez, Antonio	San Sebastian

COMPOSICION DE LA PRIMERA JUNTA RECTORA

Presidente: Don José Echaide Itarte	Avenida de Navarra, 30	San Sebastian
Secretario: Don José Maria Irizar Bengoechea	San Andrés s/n.	Ormaistegui
Tesoreros: Don Pablo Polanco Gonzalez	Carretera Zumarraga	Ormaistegui
Vocal: Don Miguel Maria Irizar Bengoechea	San Andrés s/n	Ormaistegui
Vocal: Don Millan Irizar Bengoechea	Subida Estación	Ormaistegui
Vocal: Don Dionisio Irizar Bengoechea	Subida Estación	Ormaistegui
Vocal: Don Andrés Apaolaza Oyarbide	Subida Estación	Ormaistegui
Vocal: Don Salustiano Echezarreta Anduaga	Barrio Alegui	Ormaistegui
Vocal: Don Pedro Iza Oria	Caserio Itze	Ichaso
Vocal: Don Santiago Inchausti Peña	San Andrés	Ormaistegui

Ormaistegui, 23 de Junio de 1.962



## A S I S T E N T E S

=====

José María Irizar Bengoechea	- Juan Antonio Abellón Hernando
Millan Irizar Bengoechea	- Ignacio Lapizondo Garmendia
Éionisio Irizar Bengoechea	- Bernardo Osinalde Oyarbide
Andrés Apaolaza Oyarbide	- Victoriano Goicoechea Urbistondo
Pablo Pelanco Gonzalez	- Victoriano Echezarreta Usabiaga
Salustiano Echezarreta Anduaga	- José Iza Aldasoro
Demetrio Echezarreta Anduaga	- Julian Aldanondo Gorrechategui
Pedro Isa Oria	- Felipe Legarreta Irastorza
Eduardo Echezarreta Murua	- Federico Casanova Fernandez
Vicente Yurrita Urbistondo	- José Ramón Artola Irasusta
Joaquin Onativia Garía	- Pedro Isaguirre Legorburu
Fortunate Zufiria Aramburu	- José Antonio Murguiondo Oyarbide
Juan Zufiria Aramburu	- Francisco Murua Arguieche
Enrique Galparsoro Galparsoro	- Ramón Ecurdia Irizar
José Mendinueta Augmendi	- Francisco Barón Urquia
Toribio Unanua Cia	- Seber Lombide Barrenschea
Lorenzo Albisu Uria	- María Teresa Barón Urquia
Santiago Incausti Peña	- María Antonio Arcelus Arcelus
Francisco Galarza Echeverria	- Ignacio Mayora Goitia
Valeriano Ayestaran Galarza	
Pedro María Irigoyen Galarza	
Felipe Galarza Echeverria	
José Luis Elorza Zurutusa	

oso adiskidea baitzuen Arrasateko esperientziaren sortzailea, Jose Maria Arizmendiarieta. Jose Mariak, esan den bezala, *oso epe luzerako ikuspegia zeukan ekonomiaz eta gizarteaz. Hark pertsonen gizarte bat nahi zuen, ez kapitalen gizarte bat, eta kooperatibak dimentsio horixe zeukan, lana eginez elkartzen ziren langileen dimentsioa*<sup>244</sup>.

Miguel Marik segituan egin zuen bat Arrasateko filosofia kooperatibistarekin, eta familia mailako enpresa haren historiako erabakirik garrantzitsuena hartu zuen. Familia enpresa hori, bidenabar esanda, sozietate anonimo bihurtua zen apur bat lehenago. Garai berriek, ordea, enpresa antolatzeko eta kudeatzeko era berriak bilatzea eskatzen zuten. Auke-  
ran ziren alternatiba guztiak ongi aztertu ondoren, gerenteak enpresa hori kooperatiba bihurtzeko proposamena aurkeztu zien gainerako anaiei. Millanek gogora ekartzen digun moduan:

*Hirurogeiko hamarraldiaren hasieran, karrozeria-lanak nabarmen ugaritu ziren eta arazo bat sortu zen langileei eusteko orduan. Heziketa 'Irizarren' jaso zuten langileak, ofizioa ikasi orduko, beren kontura jartzen ziren sarritan, edo beste enpresa batzuetara jotzen zuten bestela. Halaber, inbertsioei aurre egiteko kapital handiagoa behar izaten zen, eta hori, bazkide kapitalisten ekarpen berriak eginez lor genezakeen. Formula hori ez zen gure gustukoa, baina kooperatibaren bidez iruditu zitzaigun langileak enpresaren barruan txerta zitezkeela, enpresan segi zezatela bermatuz eta, bide batez, beharrezko baliabide ekonomikoak ere lor genitzakeela.*

*Millan Irizarri  
egindako elkarrizketa.*

1962ko otsailaren 17an, *Irizar S.A.*ko administrazio-kontseiluak, hau da, enpresako bazkide guztiek, Jose Etxaide presidenteak, Miguel Mari Irizar gerenteak, Jose Mari Irizar idazka-

riak eta hiru batzordekideek, Clara Larrañagak, Millan Irizarrek eta Dionisio Irizarrek, enpresa sozietate kooperatibo bihurtzea erabaki zuten<sup>245</sup>.

Egina zegoen lehen urratsa, baina beste urrats garrantzitsuago bat falta zen oraindik: langileei sinetsarazi egin behar zitzaien egitura berri hark abantaila ugari zituela, askok ez baitzekiten hori. Horretarako, lan *pedagogiko handia* egin behar izan zuten, langileen, hots, geroko kooperatibisten susmoak eta beldurrak uxatzeko. Proposamen hura sakon hausnartu ondoren, Irizar anaiek Ormaiztegiko parrokia aretora deitu zituzten langileak, eta Jose Maria Arizmendiarietak zehatz-mehatz azaldu zituen sistema kooperatiboaren ezaugarriak, oinarriak, inplikazio pertsonalak, profesionalak eta finantzarioak, eta abar. 1962ko martxoaren 23an, langileek Arrasateko *Ulgor* kooperatiba ikusi zuten eta han nola lan egiten zen erakutsi zieten. Enpresako kide guztiak bildu ziren, eta han ziren Jose Maria Arizmendiarieta bera eta Jose Maria Ormaetxea *Lankide Aurrezkiaren* zuzendari nagusia ere. Bileraren ondoren, 1962ko maiatzaren 30ean, berrogeita zortzi bazkide fundatzailek *Irizar Sociedad Cooperativa Industrial* izeneko industria-kooperatiba eratzea akordatu zuten, estatutuak onetsi zituzten eta behin-behineko Zuzendaritza Batzordea izendatu zuten. Hauek hautatu zituzten: Irizar anaia, Jose Etxaide Itarte, Andres Apaolaza Oiarbide, Pablo Polanco González, Salustiano Etxezarreta Anduaga, Pedro Iza Oria eta Xanti Intxausti Peña.

Hurrena, Zuzendaritza Batzordeak, bere kideen artean, presidentea hautatzeari ekin zion. Jose Etxaide Itarteri egokitu zitzaion kargu hori, eta, gainera, beste kide bat hartu zuten Batzordean, Ramon Ezkurdia Irizar. Era horretan, behin-behineko Zuzendaritza Batzordeak eta Administrazio Kontseiluak kooperatiba gisa lanean hastea erabaki zuten 1962ko ekainaren 1etik aurrera. 1963ko apirilaren 9an, Lan Mi-

ral de Promoción Social del Ministerio de Trabajo aprobó la inscripción de la cooperativa en el Registro Oficial de Cooperativas, con el número 10.541<sup>246</sup>.

En escritura pública otorgada el 12 de enero de 1966 ante el notario de Segura don Manuel Portela, *Irizar, S.A.* convino transferir a *Irizar, S. Coop.* todo su patrimonio, en su doble aspecto de activo y pasivo, con la consiguiente disolución de la misma sociedad anónima y reconocimiento a los accionistas de una aportación

proporcionada a sus títulos en la nueva cooperativa sobre la base del precio de la transferencia y a tal fin se expresa que la sociedad anónima hizo cesar toda actividad nueva desde 31 de mayo de 1963, cerrando a esa fecha su balance. El activo fue valorado en 3.871.792,22 pesetas, en tanto que el pasivo en 1.641.112,04 pesetas. Ambas sociedades aceptando dicho balance, acordaron la compraventa de la empresa al precio de 2.230.680,18 pesetas, importe equivalente al activo líquido real del negocio<sup>247</sup>. ■





nisterioaren Gizarte Sustapenerako Zuzendaritza Nagusiak kooperatiba hori Kooperatiben Erregistro Ofizialean inskribatzea onetsi zuen, 10.541 zenbakiarekin<sup>246</sup>.

Segurako notario Manuel Portela jaunaren aurrean 1966ko urtarrilaren 12an egindako eskritura publikoan, *Irizar, S.A.k Irizar, S. Coop.* enpresari bere ondare guztia eskualdatzea erabaki zuen, bai aktiboa eta bai pasiboa ere, eta horren ondorioz, sozietate anonimo hori desegin eta akziodunei kooperatiba berrian be-

ren tituluen arabera ekarpen bat aitortu zitzaion, eskualdaketaren prezioa oinarritzat hartuta, eta horri begira, adierazten da sozietate anonimoak jardura berri oro etenarazi zuela 1963ko maiatzaren 31tik aurrera, data horretan itxi baitzuen bere balantzea. Aktiboa 3.871.792,22 pezetatan balioetsi zuten, eta pasiboa, berriz, 1.641.112,04 pezetatan. Bi sozietate horiek, balantzea onartzearekin bat, enpresa 2.230.680,18 pezetako prezioan salerostea erabaki zuten, hots, negozioaren aktibo likido errearen zenbateko baliokidean<sup>247</sup>. ■

503

*Irizarreko langileak:*

*Goiko ilaran:* Eduardo Etxezarreta, Martín Albisu, Juan Zufiria, Miguel (Arraitegi), Vicente Urkiola, Enrique Villar, Joaquín Oñatibia, Diego Etxezarreta, ezezaguna, José Mendinueta, Fortunato Zufiria, Agapito ¿? eta Dario Serafini

*Beheko ilaran:* Enrique Galparsoro, Juan Antonio Abellón, Luis Etxezarreta eta Vicente Iurruta

*Trabajadores de Irizar*

*Fila superior:* Eduardo Etxezarreta, Martín Albisu, Juan Zufiria, Miguel (Arraitegi), Vicente Urkiola, Enrique Villar, Joaquín Oñatibia, Diego Etxezarreta, desconocido, José Mendinueta, Fortunato Zufiria, Agapito ¿? y Dario Serafini

*Fila inferior:* Enrique Galparsoro, Juan Antonio Abellón, Luis Etxezarreta y Vicente Iurruta



### 3.4.3 LA IMPORTANCIA DE LA EDUCACIÓN DE LOS JÓVENES TRABAJADORES

Como ya se ha apuntado, uno de los rasgos distintivos que caracterizó desde el comienzo de la industrialización al mundo laboral guipuzcoano fue la alta cualificación de su mano de obra. Una gran parte de los pequeños empresarios locales procedía de sagas familiares curtidas en el trabajo artesanal, una vocación que habían heredado y transmitido de padres a hijos. Otros habían adquirido su formación como trabajadores empleados en los numerosos talleres que salpicaban la comarca, para dar más tarde el salto y convertirse en propietarios de sus propios negocios. La forja de los Albisu o la empresa de José Mari Lasa fueron verdaderas escuelas de profesionales, de las que salieron con el tiempo numerosos empresarios, como ya hemos destacado en anteriores apartados. Sin embargo, esta alta cualificación, que por una parte dio

lugar a la creación continua de nuevas empresas y talleres, constituyó también un importante hándicap para aquellas otras que abandonaban, al verse supeditadas a un continuo trasiego de trabajadores. Esta realidad sería aún más acusada en periodos como el que se abrió a partir de los años cincuenta, cuando la nueva coyuntura económica y la mejora de los salarios facilitaron aún más la movilidad de la mano de obra.

Todo ello resultaba aún más problemático cuando los nuevos empresarios se especializaron en la fabricación de los mismos o parecidos productos y compitieron claramente en el mercado con las anteriores empresas de las que procedían<sup>248</sup>. En todos estos casos, la formación de los trabajadores se realizaba generalmente de un modo no reglado, a través de la propia experiencia que iban adquiriendo en sus puestos de trabajo, tal y como habían hecho tradicionalmente los artesanos y los trabajadores cualificados. Pero tam-

504  
Eibarko Escuela de Armería, 1920  
Escuela de Armería de Eibar, 1920



### 3.4.3 LANGILE GAZTEEN PRESTAKUNTZAREN GARRANTZIA

Dagoeneko aipatu den bezala, langileen prestakuntza ona izan zuen ezaugarri nagusietako bat Gipuzkoako langile-munduak industrializazioaren hasiera-hasieratik. Tokiko enpresari txikietako asko artisauek lanetan zaildutako familietatik zetozen, bokazio horrek belaunaldiz belaunaldi iraun baitzuen. Beste asko, berriz, eskualdeko tailer txiki ugarietakoren batean trebatu ziren, eta, gero, jautzia egin eta beren negozioen jabe egin ziren. Albitarren forja edo Jose Mari Lasaren enpresa, zalantzarik gabe, profesionalentzako benetako eskolak izan ziren, eta, denborarekin, enpresari ugari atera ziren horietatik, aurreragoko ataletan nabarmendu dugun bezala. Hala ere, prestakuntza handi hori, alde batetik enpresa eta tailer berriak sortzen lagundu zuena, handicap garrantzitsu ere bihurtu zen langileek enpresatik alde egiten zutenean, langileen joan-etorri etengabearen mendean baitzeuden enpresa horiek guztiak. Errealitate hori are nabariagoa izan zen berrogeita hamarreko hamarkadatik aurrera, egoera ekonomiko berriak eta soldaten hobetzeak handitu egin baitzuten langileen mugikortasuna.

Arazo hori are larriagoa bihurtu zen, enpresari berriak beren sorleku izan ziren aurreko enpresa haien produktuetan edo antzekoetan espezializatu zirenean, eta merkatuan enpresa horiekin lehiatzen hasi zirenean argi eta garbi<sup>248</sup>. Kasu horietan guztietan, langileen prestakuntza arautu gabeko modu batean egin ohi zen, beren lanpostuan jasotzen joaten ziren esperientziaren bitartez, artisauek eta langile prestatuek ordu arte egin izan zuten bezala. Baina izan zen enpresek berek bultzatutako lanbide-heziketarik ere.

Izan ere, alor horretan Gipuzkoa izan genuen lurralde saiatuenetako eta inplikatuenean bat. Eibarko

Armagintza Eskola zen Estatuko lehena. Horretan ere, Arrasate eredu izan zen. *La Unión Cerrajerako* Aprendiz Eskola (ekimen pribatukoa bera) sortu eta lasterrera, Lanbide Eskola etorri zen, beste enpresa batzuen laguntzaz, eta Arte eta Ofizioen Udal Eskolaren egoitzan jarri zen. 1943ko urriaren 10ean ireki zuten oihartzun handiz, laguntza-erakunde guztiak ordezkaturik zeuden patronatu baten babespean eta Ekintza Katolikoko Batzordearen zuzendaritzapean, horiexen sustapenari esker sortua baitzen eskola. Eskola horietako batzuk, Andoaingo *Laborde Anaien* Mekanikari Eskola esaterako, eraginkortasunaren eta prestakuntza onaren adibide izan genituen<sup>249</sup>.

1958an, Gipuzkoak hemezortzi industria lanbide-eskola zituen, guztiak erakunde eta enpresa desberdinekin lotuak. Aipatu dugun Eibarkoaz gainera, hor zen Elgoibarkoa ere. La Organización Sindical izenekoak Errenteriakoa, Beasaingo, Irungoa eta Zumaiakoa zuzentzen zituen, azken hori Aita Mesedetakoek bitartez. Aita Mesedetakoek, Jesuitekin, Frantziskotarrekin eta Lasalletarrekin batera, beste bost eskola zuzentzen zituzten, eta horiei, Lanbide Orientazioko beste bi ikastetxe gehitu zitzaizkien urte horretan bertan, Azkoitian eta Donostian. Donostiako Antiguako parrokiak, auzo hartako industrialarien laguntzaz, Hastapen Eskola bat ireki zuen. Enpresek ere zenbait eskola sortzen lagundu zuten: Hernanikoa, Beasaingo CAFena (tradizio handikoa) edo Arrasatekoa. Horiei, beste hauek gehitu behar zaizkie: Azpeitiko Lanbide Institutua, Pasaiaiko Itsas eta Arrantza Orientazioko Eskola ospetsua, Bergarako Eskola, aita Domingotarrek zuzendua, eta Errenteriako Don Bosco, *Gipuzkoako Aurrezki Kutxaren* Ekintza, aita Salestarrek gobernatua<sup>250</sup>.

Askoz bereziagoa izan zen enpresa txikiek eskainitako heziketa. *Irizarren* kasuak arreta berezia mezezi du, familia mailako enpresa zen aldetik, eta Irizar anaiek berrogeiko

bién existió una formación profesional reglada impulsada por las propias empresas.

De hecho, Gipuzkoa fue una de las provincias más activas e implicadas en este terreno. La Escuela de Armería de Eibar era la decana en el Estado. Arrasate fue también en este aspecto, un ejemplo. A la creación de la Escuela de Aprendices de *La Unión Cerrajera*, de iniciativa privada, le siguió más tarde la Escuela Profesional, sostenida por otras empresas, que se instaló en los locales de la Escuela de Artes y Oficios Municipal. Se inauguró solemnemente el 10 de octubre de 1943, bajo los auspicios de un patronato en el que estaban representadas todas las entidades cooperadoras bajo la dirección de la Junta de Acción Católica, que promovió su establecimiento. Algunas de estas escuelas, como la Escuela de Mecánicos de *Laborde Hermanos* de Andoain, constituyeron un buen ejemplo de eficacia y formación<sup>249</sup>.

En 1958 la provincia contaba con dieciocho escuelas de formación profesional industrial vinculadas a diferentes instituciones y empresas. A la ya citada de Eibar había que sumar la de Elgoibar. La Organización Sindical dirigía las de Errenteria, Beasain, Irun y Zumaia –esta última a través de los Padres Mercedarios–. Los Mercedarios, junto con los Jesuitas, los Franciscanos y los hermanos de La Salle dirigían otras cinco escuelas, a las que se unieron ese mismo año dos nuevos centros de Orientación Profesional en Azkoitia y Donostia. La parroquia del Antiguo de Donostia, con el apoyo de los industriales del barrio, creó una Escuela de Iniciación. Las empresas también impulsaron la creación de diversas escuelas, como la de Hernani, la de CAF de Beasain, de gran tradición, o la de Arrasate. A ellas había que añadir el Instituto Laboral de Azpeitia, la prestigiosa Escuela de Orientación Marítimo-Pesquera de Pasaia, la Escuela de Bergara, dirigida por los Padres Do-

minicos, y Don Bosco de Errenteria, obra de la *Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa*, regentada por los Padres Salesianos<sup>250</sup>.

Mucho más singular fue la formación en las pequeñas empresas. El caso de *Irizar* merece una consideración especial, estrechamente vinculada al carácter familiar de la empresa y a la personalidad que imprimieron los hermanos Irizar desde la década de los años cuarenta. La iniciativa de esta pequeña empresa no se dirigió únicamente a la formación profesional, o más específicamente a aquella que pudiera ser utilizada en la línea de producción, sino que se extendió a una educación general. Mikel Irizar destaca la importancia de ésta.

*Antes aún de que hubiera escuela y maestra, el aita me puso –a mis diez años– a dar quebrados y lo que aprendía en la escuela a trabajadores de dieciocho y veinte años. Luego ya contrataron a una maestra, Valentina Iriberry, hija del alcalde de Urdiain, y se montó la escuela, en la planta baja de nuestra casa. La siguiente maestra, Goiatxo, era de Pamplona. Se trataba de promocionar a la gente con más proyección, y se daba todo tipo de materias, no sólo asignaturas técnicas, sino sobre todo conocimientos básicos y cultura general.*

*El objetivo era que los trabajadores jóvenes adquirieran el nivel necesario para acceder a otras posibilidades. Probablemente, lo más importante no era que aquello pudiera beneficiar directamente a su trabajo. No estaba hecho con un criterio de rentabilidad a corto plazo, sino de promoción.*

*Entrevista realizada a  
Mikel Irizar.*

Pero como ya hemos comentado, uno de los problemas de estas pequeñas y medianas empresas se centraba básicamente en la gran movilidad de la mano de obra que formaban.



hamarraldiaz geroztik enpresari emana zioten nortasunagatik. Enpresa txiki horren ekimena ez zen soilik lanbide prestakuntzara zuzendu, edo, zehazkiago esanda, produkzioan erabil zitekeen prestakuntzara, baizik eta prestakuntza orokorrera hedatu zen. Mikel Irizarrek nabarmentzen digu horren garrantzia.

*Eskolarik eta maistrarik izan baino lehen, aitak hemezortzi eta hogeituro urteko langileei zatikiak eta eskolan ikasitakoa irakasten ipini ninduen, nik hamar urte nituenean. Gero, maistra bat kontratatu zuten, Valentina Iriberrri, Urdiaingo alkatearen alaba, eta eskola ireki zen, gure etxeko behe solairuan. Hurrengo maistra,*

*Goiatxo, Iruñeakoa zen. Etorkizun oneneko jendeari prestakuntza apur bat ematea zen kontua, eta era guztietako gaiak irakasten ziren, ez soilik gai teknikoak, baizik eta oinarritzko ezagutzak eta kultura orokorra batez ere.*

*Langile gazteei beste aukera batzuetara heltzeko ezagutzak ematea zen helburua. Ez zen bilatzen zuzenean lanerako onuragarri gerta zitekeena. Hura ez zegoen epe motzeko errentagarritasun irizpideekin egina.*

*Mikel Irizarri  
egindako elkarrizketa.*

Baina lehen aipatu dugun bezala, berek hezten zituzten langileen mu-

505  
*La Unión Cerrajerako ikasle-eskola, Arrasate*  
Escuela de aprendices  
*La Unión Cerrajera, Arrasate*



506  
 Goierriko Lanbide Eskola, CAFeko pabilioietan  
 kokatuta, 1963an sortua  
 Escuela Profesional del Goierri, ubicada en los  
 pabellones de CAF, fundada en 1963

*Hasta los dieciocho años tenían que pasar por la escuela, cuatro horas por las mañanas. Con eso adquirían la base suficiente y necesaria para trabajar en nuestro taller. [...] La cuestión fue que nosotros preparábamos bien a los chicos, no había chapistas, y como cada vez había más coches, cualquier trabajador ponía un tallercito, no les costaba nada. Tres chicos con pocas herramientas... Los jóvenes se marchaban; muchas veces iban a la mili y no volvían. Porque tenían trabajo seguro...*

*Entrevista realizada a  
 Millán Irizar.*

*Irizar*, además de mantener una escuela propia para formación de sus trabajadores, en 1963 tomó parte en la iniciativa emprendida por un grupo de industriales goierritarras para la fundación de la Escuela Profesional del Goierri. Así, con fecha 13 de mayo de 1963, Miguel Mari Irizar participó en calidad de promotor en el acto de constitución de la

asociación *Centro Cultural del Goierri*, germen de la escuela profesional, junto con representantes de *Aristrain*, *Bilore*, *CAF*, *Fundiciones Arriaran*, *Indar*, *Tintas Hunolt*, *Transportes Azkar* y José Osinalde y ayuntamientos de la zona (Beasain, Idiazabal, Lazkao, Ordizia, Ormaiztegui, Zaldibia, Zegama...). Participaron también otros agentes como José M<sup>a</sup> Arizmendiarieta y un grupo de empleados y trabajadores de la industria.

La inquietud de los hermanos Irizar por la formación de los trabajadores fue una constante como refiere Juan Antonio Urteaga Iparragirre, actual Responsable de Coordinar las Relaciones con los Clientes. A finales de los años sesenta, se personó en *Irizar* para concretar su incorporación a la cooperativa y fue atendido por Miguel Mari, le preguntó sobre sus intenciones y al ponerle en antecedentes sobre la decisión de estar dispuesto a abandonar los estudios para empezar a trabajar, éste le con-

gikortasun handia arazo larrienetako bat bilakatu zen enpresa txiki eta ertain haientzat.

*Hemezortzi urte bete arte, eskolan ibili behar zuten, lau ordu goizergoizero. Nahikoa maila hartzen zuten horrekin, gure tailerlean lan egiteko. [...] Kontua da guk ongi prestatzen genituela mutilak. Ez zen txapistarik, eta nola gero eta auto gehiago zegoen, edozein langilek irekitzen zuen bere tailertxoak, ez zitzaion batera kostatzen. Hiru mutil eta tresna bakan batzuk. Gazteek alde egiten zuten; soldadutzara joaten ziren, eta ez ziren sekula itzultzen. Lan segurua baitzeukaten.*

*Mikel Irizarri  
egindako elkarrizketa.*

Irizarrek, bertako langileentzat eskola propio bat edukitzeaz gain, Goierriko Lanbide Eskola fundatzeko xedez Goierriko industriari talde baten abian jarritako ekimenean parte

hartu zuen 1963an. Horrela, urte horretako maiatzaren 13an, Miguel Mari Irizarrek sustatzaile gisa parte hartu zuen *Goyerriko Kultur Zentroa* elkarrean, lanbide-eskola izango zenaren sorburuan, beste hainbat enpresetako ordezkariekin batera, hala nola: *Aristrain, Bilore, CAF, Fundiciones Arriaran, Indar, Tintas Hunolt, Transportes Azkar* eta Jose Osinalde, baita inguruko udalekin batera ere (Beasain, Idiazabal, Lazkao, Ordizia, Ormaiztegi, Zaldibia, Zegama...). Beste zenbait eragilek ere parte hartu zuten, esate baterako, Jose M<sup>a</sup> Arizmendiarrietak eta industriako langile talde batek.

Langileen prestakuntza bermatzearen aldeko kezka hori etengabekoa zen Irizar anaien artean, Bezeroekiko Harremanak Koordinatzeko Arduradun Juan Antonio Urteaga Iparragirrek dioskun moduan. Hirurogeiko hamarraldiaren amaiera aldera, *Irizar*era etorri zen, kooperatibaren barruan sartuko ote

507  
*Goierriko Lanbide Eskola,  
egungo kokalekua  
Escuela Profesional del Goierri,  
ubicación actual*



minó a continuar con los estudios compatibilizándolos con el empleo en la cooperativa, lo que así hizo.

Como ya hemos comentado, muchos de estos jóvenes, una vez adquirida esta formación y experiencia, abandonaban sus empresas en busca de un salario y unas mejores condiciones laborales en otros talleres, o incluso, formaban sus propios negocios. Joxe Azurmendi, propietario del taller colindante de los Irizar, recuerda perfectamente la situación que se creó durante una época entre las distintas empresas de la zona, y que afectó a la carrocería:

*... 'Irizar' tenía un problema para mí. Se iba ampliando, hicieron el pabellón al otro lado del río. Ya estaban cogiendo su marcha, pero entraban chavales como aprendices y en cinco o seis años se convertían en oficiales. Otras empresas les empezaron a quitar los obreros. Venía otra fábrica y les quitaban los tres o cuatro mejores. En aquella época nos quitábamos obreros de una semana a otra, unas fábricas a otras. [...] También en nuestra empresa ocurría eso. Estabas trabajando con unos obreros e igual el sábado te decían que la siguiente semana no iban a venir porque les habían ofre-*

*cido trabajo en otro sitio. Nuestro trabajo además era en cadena; eso cortaba todo... ¡qué problemas! 'Irizar' tuvo ese problema. A raíz de eso, para mí, es cuando hicieron la cooperativa. [...] ¡Eran chavales que formaban ellos mismos! Sí, sí. Y se les iban...*

*Entrevista realizada a  
Joxe Azurmendi.*

El mantenimiento de una plantilla estable se había convertido en un serio problema para aquellas empresas con menos recursos, como era el caso de *Irizar* a finales de los años cincuenta y principios de los sesenta. Ésta, probablemente, fue también una de las razones que impulsaron a la transformación de la empresa en una cooperativa. Al margen de otra serie de factores que tuvieron que ver con la falta de capital para abordar los nuevos retos e incluso con la propia filosofía empresarial de Miguel Mari, la empresa buscará fórmulas para implicar a sus propios trabajadores en un proyecto de futuro. La formación de la escuela coincidía plenamente con los objetivos del proyecto cooperativista y fue bajo su impulso cuando consiguió consolidarse como uno de los activos más importantes dentro de la nueva sociedad. ■



zen zehaztera, eta Miguel Marik egin zion arrera; zituen asmoei buruz galdetu zion, eta ikasketak alde batera utzi eta lanean hasteko prest zegoela adierazi zionean, ikasketak egiten jarraitzeko gomendatu zion, kooperatibako lanarekin bateragarri egiten saiatuz, eta halaxe egin zuen.

Jadanik esan dugun bezala, gazte haietako askok, behin prestakuntza eta esperientzia hartutakoan, alde egiten zuten enpresatik, beste batzuetan soldata eta lan-baldintza hobekak lortzeko, eta, batzuetan, beren negozioa sortzen zuten. Joxe Azurmendik, *Irizarren* aldameneko tailerraren jabeak, oso gogoan du nolako egoera sortu zen aldi batean inguruko enpresen artean, eta egoera horrek nola eragin zion karrozeriari:

*...baina 'Irizarrek' bazuen arazo bat, nire iritzi. Enpresa handituz zihoan, ibaiaren beste aldeko lantegia egin zuten. Beren martxa hartzen ari ziren, baina sartzen ziren mutikoak, apendiz gisa, eta bospasei urtetan ofizial bilakatzen ziren. Eta beste enpresa batzuk 'Irizarri' langileak kentzen hasi ziren. Etortzen zen beste autobusgile bat, adibidez, eta hiru edo lau langile onenak eramaten zituen berarekin. Orduan, astero kentzen genizkion langileak elkarri, enpresa batzuek*

*besteei. [...] Gure enpresan ere, bazen hori. Ari zinen lanean langile batzuekin, eta larunbatean igual esaten zizuten ez zetozeela gehiago, beste toki batean eskaini zietela lana eta. Gure lana, gainera, katean egiten zen. Eta langileek huts egiten bazuten, dena etenda geratzen zen. Haiek buruhausteak! 'Irizarrek' arazo hori izan zuen. Horregatik, nik uste, egin zuten kooperatiba. (...) Berek prestatzen zituzten mutilak, gainera! Bai, bai. Eta ospa egiten zieten gero...*

*Joxe Azurmendiri  
egindako elkarrizketa.*

Zaila zen langile talde iraunkor bati eustea baliabide urri zeuzkaten enpresa txiki haietan, eta *Irizarrek* ere arazo horixe topatzen zuen berrogeita hamarreko hamarraldiaren amaiera eta hirurogeiko hamarraldiaren hasiera aldera. Horixe izan zen, ziur aski, enpresa kooperatibara eraldatzeko arrazoietakoa bat. Beste faktore batzuk alde batera utzita, eginkizun berriei heltzeko kapital falta esate baterako, edo Migel Mari beraren enpresa-filosofia, enpresak etorkizuneko proiektu batean sarrarazi nahi izan zituen bere langileak. Eskola oso ongi egokitzen zen kooperatiba-proiektuaren helburuekin, eta sozietate berriaren aktibo nagusietako bat bihurtu zen. ■

### 3.4.4 UNA EMPRESA EN EXPANSIÓN

Las primeras memorias anuales de la nueva sociedad cooperativa reflejaban ya los importantes cambios que se estaban produciendo en los aspectos organizativos, productivos, económicos y laborales. El activo pasó de 12.849.585 pesetas a finales de 1962, a 18.934.185 pesetas a finales del ejercicio de 1963, es decir, experimentó un crecimiento del 68 %, con un beneficio del 19 % sobre el capital desembolsado. Sin embargo, como destacaba la memoria de este año:

*Quizás el aspecto más trascendental haya sido la toma de conciencia por cada miembro de la Empresa, por cuanto se halla implicado en esta tarea de promoción social, una*

*vez vencidas las primeras suspicacias que se le podían presentar al ser la antigua sociedad de la Empresa transformada en Sociedad Cooperativa<sup>251</sup>.*

Dentro del terreno estrictamente productivo, los cambios introducidos y la previsión de nuevos contratos obligaron a continuar con el proyecto de nueva nave industrial. Así, en 1962 se dio inicio a la segunda fase constructiva, abordando otra ampliación de mil metros cuadrados, que concluyó en 1963<sup>252</sup>, con lo que quedaban configurados dos mil metros cuadrados de pabellón, acondicionando la entrada y patio, al mismo tiempo que se habían construido los garajes en el patio.

Una vez finalizados estos trabajos de la segunda fase, se inició la terce-



### 3.4.4 HAZIZ DOAN ENPRESA

*Sozietate Kooperatiba bihurturik ikus-  
teak sor zieziaiekeen susmo txarra  
gaindituta<sup>251</sup>.*

Sozietate kooperatibo berriaren urte-  
roko memorieta, ederki ageri da no-  
lako aldaketa garrantzitsuak ari ziren  
gertatzen antolakuntza, produkzio,  
ekonomia eta lan esparruetan. 1962ko  
urtearen hondarrean, enpresaren  
aktiboak 12.849.585 pezeta ziren, eta  
1963 hondarrean, berriz, 18.934.185  
pezeta, hau da, % 68 hazkundea, eta  
% 19 irabazia izan zen ordaindutako  
kapitalaren aldean. Hala ere, urte ho-  
rretako memoriak nabarmentzen  
zuen bezala...

*Baina beharbada alderdirik esangu-  
ratsuena Enpresako kide bakoitzak  
hartu duen kontzientzia izan da, buru-  
belarri sartu baitira guztiak sustapen-  
lan honetan, lehengo Enpresa hura*

Ekoizpenaren arloari bakarrik  
erreparatuta, egindako aldaketa ho-  
riek eta kontratu berriak egin be-  
harrak industria-pabiloi berriaren  
proiektuarekin aurrera segitzera  
bultzatu zituen. Horrela, 1962. urtean  
bigarren eraikuntza-fasea hasi zen,  
mila metro koadroko beste hedapen  
bati helduz, eta 1963.<sup>252</sup> urtean amai-  
tu zen; horrela, pabiloiak izango zi-  
tuen bi mila metro koadroak amaitu  
zituzten, sarrera eta patioa ere ego-  
kituta, eta aldi berean, zenbait garaje  
eraiki zituzten patioan.

Bigarren faseko lan hauek amaitu  
ondoren, hirugarrena hasi zen, hori  
ere mila metro koadrokoa, eta era  
horretan, 1964. urtean amaitu zuten,



508  
Beheko Soroako Irizarren pabiloien  
ikuspegia, 1975  
Vista de los pabellones de Irizar de  
Beheko Soroa, 1975

ra, también de mil metros cuadrados, completando así, en 1964, el plan general para la construcción de un pabellón industrial de tres mil metros cuadrados<sup>253</sup>.

La disponibilidad de más espacio permitió un incremento de la productividad. La sociedad, además, adquirió nueva maquinaria (un compresor de 20 CV, una prensa oleohidráulica, torno mecánico de 1.500 mm entre puntos, punto eléctrico con un metro de escote y un taladro hasta broca de 36 mm). La adquisición de útiles y herramientas supondrá un capítulo importante de inversiones.

La producción se abrió a nuevos vehículos, como los de furgones metálicos dedicados al transporte de mercancías. Para ello fue necesari-

rio un estudio de las características de estos vehículos en el extranjero. Se trataba de vehículos muy compactos y, relativamente, ligeros. Posteriormente, *Irizar* acometió la producción de este tipo de vehículos en series bastante largas, como fue el caso de las furgonetas fabricadas para *Fagor*. Estas furgonetas metálicas, con ligeras modificaciones de estructura, aplicándole los aditamentos necesarios tuvieron su versión como furgonetas frigoríficas<sup>254</sup>.

Estos nuevos productos, unido al incremento del número de autobuses construidos durante los últimos años, disparó la producción en muy corto plazo. Como puede constatare por la tabla siguiente, de las nueve unidades construidas en 1960 se pasó en 1963 a treinta y cinco, a los que habría que sumar dos furgones.

TABLA 31: AUTOBUSES DE NUEVA CONSTRUCCIÓN, 1948-1960

Año	Numero de autobuses*	Coste en pesetas
1960	9	4.386.590
1961	13	5.368.579
1962	19 **	9.979.160*
1963	33 **	17.095.754*

Fuente: *Irizar, S.C.I. Carrocerías Metálicas*, memoria del ejercicio 1963

\* Son las cifras que aparecen oficialmente en el texto, que han sido posteriormente corregidas o redondeadas en 9 millones y 19 respectivamente.

\*\* La cifra correspondiente al año 1962 ha sido posteriormente corregida, rebajada a 17 vehículos y la de 1963 aumentada hasta los 35 autobuses y 2 furgones.

Los ingresos obtenidos por ventas de la empresa durante el ejercicio de 1963 fueron aportados, sobre todo, por las veintitrés unidades de Gran

Turismo fabricadas y los once autobuses urbanos carrozados, como puede constatare por los datos de esta tabla.

TABLA 32: VENTAS DEL EJERCICIO 1963

Unidades	Precio, en pesetas
23 unidades Gran Turismo	14.523.739,00
1 unidad Interurbano	464.420,00
11 unidades de Urbanos	3.449.690,00
33 unidades reparadas	988.124,00
Otras reparaciones	31.342,92
Fabricados propios	2.035.520,15
<b>TOTAL</b>	<b>21.492.836,07</b>

Fuente: *Irizar, S.C.I. Carrocerías Metálicas*, memoria del ejercicio 1963

hiru mila metro koadroko industria-pabiloia eraikitzeke plan orokorra<sup>253</sup>.

Espazio gehiago edukitzeak produktibitatea handitzea ekarri zuen. Sozietateak, gainera, makineria berria erosi zuen (20 ZPko konpresore bat, prentsa oleohidrauliko bat, puntuen artean 1.500 mm dituen tornu mekaniko bat, metro bateko muxarradura duen puntu elektriko bat eta 36 mm arteko barautsa duen daratulu bat). Tresnak eta erremintak eskuratzeak inbertsioen kapitulu garrantzitsu bat eragingo du.

Enpresa, laster, auto mota berriak egiten hasi zen, merkantzien garraiorako erabiltzen diren furgoneta metalikoak esate baterako. Horretarako, atzerrira joan eta ibilgailu

horien ezaugarriak aztertu zituzten. Oso ibilgailu trinkoak eta nahikoa arinak ziren. Gero, horrelako ibilgailuak serie nahikoa luzeetan egiteari ekin zion *Irizarrek*; esate baterako, *Fagor* enpresarentzat egindako furgonetak. Furgoneta metaliko horiek, egituran zenbait aldaketa arin zituztela eta beharrezko gehigarrik ere aplikatuz, hozkailu-furgoneta gisa erabili zituzten<sup>254</sup>.

Produktu berri horiek, eta azken urteetan egindako autobus kopuru gero eta handiagoak, izugarri igoarazi zuten produkzioa oso epe motzean. Dagokion taulan ikus daitekeenez, 1960an bederatzita izatek 1963an hogeita hamabost unitate izatera igaro zen, eta bi furgoneta gehitu behar zaizkio horri.

31. TAULA: AUTOBUS BERRIAK, 1948-1960		
Urtea	Autobus kopurua*	Fakturazioa (pezetatan)
1960	9	4.386.590
1961	13	5.368.579
1962	19**	9.979.160*
1963	33**	17.095.754*

Iturria: *Irizar S.C.I., Carrocerías Metálicas*en 1963ko memoria  
 \* Testuan ofizialki ageri diren zifrak dira, eta gero zuzendu edo biribildu egin dituzte, 9 milioitara eta 19 milioitara hurrenez hurren.  
 \*\* 1962 urteari dagokion zifra zuzendu egin dute gero, eta 17 ibilgailutara jaitsi dute, eta 1963koa, berriz, 35 autobusetara eta 2 furgoneta.

1963ko ekitaldian salmentetatik jasotako diru-sarrerak ondokoetatik etorri ziren batez ere: egindako Turismo Handiko hogeita hiru unitatee-

tatik, eta karrozatutako hamaika hiri-autobusetatik. Dagokion taulan ikus daitezke datuak.

32. TAULA: 1963KO EKITALDIKO SALMENTAK	
Unitateak	Prezioa (pezetatan)
Turismo Handiko 23 unitate	14.523.739,00
Hiriarteko autobus 1	464.420,00
11 hiri-autobus	3.449.690,00
33 autobus konpondu	988.124,00
Beste konponketa batzuk	31.342,92
Enpresak berak fabrikatuak	2.035.520,15
<b>GUZTIRA</b>	<b>21.492.836,07</b>

Iturria: *Irizar S.C.I. Carrocerías Metálicas*, 1963ko memoria.

Este notable incremento de unidades obligó a un aumento importante de la plantilla que se dobló en cuatro años, como queda reflejado en la tabla correspondiente.

Año		Plantilla
Diciembre de 1960		52
" " 1961		67
" " 1962		78
" " 1963		108
" " 1967		146

Fuente: *Irizar S.C.I. Carrocerías Metálicas*, memoria del ejercicio 1963 y relación de trabajadores 1967.

TABLA 34: RELACIÓN DE TRABAJADORES POR SECCIONES Y NÚMERO DE SOCIO (1967)					
SECCIÓN ARMADURA		SECCIÓN CHAPA		SECCIÓN TERMINADO	
5	Andrés Apaolaza	1	José M <sup>a</sup> Irizar	8	Demetrio Etxezarreta
26	Valeriano Aiestaran	7	Salustiano Etxezarreta	9	Pedro Iza
35	Bernardo Osinalde	11	Vicente Iurrita	10	Eduardo Etxezarreta
40	Victoriano Etxezarreta	16	Juan Zufiria	22	Bartolomé Arzelus
67	Jesús Lizarralde	17	Enrique Galparsoro	34	Ignacio Lapizondo
90	Gabriel Galdos	20	Lorenzo Albisu	39	José R. Barrenetxea
91	Pedro Martínez	21	Luis Okariz	48	Felipe Legarreta
110	José Ángel Badiola	27	Pedro M <sup>a</sup> Irigoien	59	Tomás Berasategi
144	Leoncio Galartza	47	José Ramón Elortza	68	José Ant <sup>o</sup> . Apaolaza
146	Joaquín Goikoetxea	52	José Ant <sup>o</sup> . Etxezarreta	84	Martín Fco. Irigoien
147	Graciano Galartza	54	Pedro M <sup>a</sup> Landa	111	Julián Zabala
151	Jesús M <sup>a</sup> Zufiaurre	55	Miguel Ign <sup>o</sup> . Etxeberria	143	Marino Izagirre
156	Francisco Urtaşun	59	Pedro Izagirre	150	Bautista Urtaşun
168	Francisco Goikoetxea	60	José Ant <sup>o</sup> . Murgiondo	158	Matias Salazar
195	José Luis Garin	71	Antonio Lizarralde	208	José Ign <sup>o</sup> . Usabiaga
200	José Ign <sup>o</sup> . Jauregi	76	Juan Martín Mujika	209	José J. Baztarrika
201	Manuel Mujika	81	Jesús M <sup>a</sup> Marquínez	210	José Ant <sup>o</sup> . Galarraga
		88	Joaquín Urretabizkaia	211	José Izagirre
		122	Julián Aldanondo		
		123	Javier M <sup>a</sup> Imaz		
		132	Juan J. Peñagarikano		
		134	José M <sup>a</sup> Garmendia		
		165	Antonio Arregi		
		183	Ramón Albisu		
		184	José Luis Belar		
		197	Julián Etxeberria		
		198	José Ign <sup>o</sup> . Iraeta		
		199	Luis M <sup>a</sup> Iraeta		
MECANIZACIÓN Y PREVIO		SECCIÓN BUTACAS		SECCIÓN PINTURA	
24	Santiago Intxausti	30	José Luis Elortza	6	Pablo Polanco
29	Felipe Galartza	44	José Iza	14	Fortunato Zufiria
41	José M <sup>a</sup> Iurrita	49	José Ramón Legarreta	18	José Mendinueta

Unitateen igoera handi horrek as- zen lau urtean, dagokion taulan ageri  
koz langile gehiago hartzera behartu den bezala.  
zuen, eta langile kopurua bikoiztu egin

33. TAULA: IRIZARREKO LANGILE KOPURUAREN BILAKAERA (1960-1967)	
Urtea	Langileak
1960ko abendua	52
1961ko " "	67
1962ko " "	78
1963ko " "	108
1963ko " "	146

Iturria: Irizar S.C.I. Carrocerías Metálicas, 1963ko ekitaldiaren memoria eta 1967ko langileen erlazioa.

34. TAULA: SEKZIOKA ETA BAZKIDE ZENBAKIAREKIN LANGILEEN ERLAZIOA (1967)					
ARMADURA SAILA		TXAPA SAILA		AKABERA SAILA	
5	Andres Apaolaza	1	Jose M <sup>a</sup> Irizar	8	Demetrio Etxezarreta
26	Valeriano Aiestaran	7	Salustiano Etxezarreta	9	Pedro Iza
35	Bernardo Osinalde	11	Vicente Iurrita	10	Eduardo Etxezarreta
40	Victoriano Etxezarreta	16	Juan Zufiria	22	Bartolome Arzelus
67	Jesus Lizarralde	17	Enrique Galparsoro	34	Ignacio Lapizondo
90	Gabriel Galdos	20	Lorenzo Albisu	39	Jose R. Barrenetxea
91	Pedro Martinez	21	Luis Okariz	48	Felipe Legarreta
110	Jose Angel Badiola	27	Pedro M <sup>a</sup> Irigoien	59	Tomas Berasategi
144	Leoncio Galartza	47	Jose Ramon Elortza	68	Jose Ant <sup>o</sup> . Apaolaza
146	Joaquin Goikoetxea	52	Jose Ant <sup>o</sup> . Etxezarreta	84	Martin Fco. Irigoien
147	Graciano Galartza	54	Pedro M <sup>a</sup> Landa	111	Julian Zabala
151	Jesus M <sup>a</sup> Zufiaurre	55	Miguel Ign <sup>o</sup> . Etxeberria	143	Marino Izagirre
156	Francisco Urtasun	59	Pedro Izagirre	150	Bautista Urtasun
168	Francisco Goikoetxea	60	Jose Ant <sup>o</sup> . Murgiondo	158	Matias Salazar
195	Jose Luis Garin	71	Antonio Lizarralde	208	Jose Ign <sup>o</sup> . Usabiaga
200	Jose Ign <sup>o</sup> . Jauregi	76	Juan Martin Mujika	209	Jose J. Baztarrika
201	Manuel Mujika	81	Jesus M <sup>a</sup> Marquinez	210	Jose Ant <sup>o</sup> . Galarraga
		88	Joaquin Urretabizkaia	211	Jose Izagirre
		122	Julian Aldanondo		
		123	Javier M <sup>a</sup> Imaz		
		132	Juan J. Peñagarikano		
		134	Jose M <sup>a</sup> Garmendia		
		165	Antonio Arregi		
		183	Ramon Albisu		
		184	Jose Luis Belar		
		197	Julian Etxeberria		
		198	Jose Ign <sup>o</sup> . Iraeta		
		199	Luis M <sup>a</sup> Iraeta		
MEKANIZAZIOA ETA ALDEZ AURREKOA		BESAKULKI SAILA		PINTURA SAILA	
24	Santiago Intxausti	30	Jose Luis Elortza	6	Pablo Polanco
29	Felipe Galartza	44	Jose Iza	14	Fortunato Zufiria
41	Jose M <sup>a</sup> Iurrita	49	Jose Ramon Legarreta	18	Jose Mendinueta

65	Martín Solís	63	José Ign <sup>o</sup> . Izagirre	33	José Ant <sup>o</sup> . Abellón
114	José Domingo Iurríta	167	Jacinto Galartza	89	Fermin Ubes
116	Miguel Arzelus	ELECTRICIDAD		94	Ramón Maeztu
149	Eduardo Goikoetxea	136	Jesús Martínez	112	José L. Etxeberria
157	Francisco Tellería	154	Miguel M <sup>a</sup> Sagarna	117	Marcelino Azpiazu
169	Víctor Goikoetxea	188	Benito Aldaz	127	Miguel Álvarez
174	Santiago Oiartzabal	190	Graciliano Porras	128	Joaquín Gurrutxaga
189	José Aldaz	DEPARTAMENTO TÉCNICO		145	Graciano Goikoetxea
MECÁNICA		45	Francisco Baron	160	Eliseo Gorospe
195	Ignacio Arizmendi	57	Luis del Campo	182	Pedro Elzo
142	Francisco Badiola	78	José M <sup>a</sup> Etxeberria	203	Juan A. Galartza
164	José Oiartzabal	177	M <sup>a</sup> Luisa Lasa	206	Francisco J. Etxeberria
170	Francisco Zelaia	180	José Luis Montejo	SECCIÓN TAPICERIA	
ENTRETENIMIENTO		DEPARTAMENTO DE ADMINISTRACIÓN		32	Ignacio Azpiazu
161	Martín Pérez de Albeniz	2	Miguel M <sup>a</sup> Irizar	43	Javier Azpiazu
DEPARTAMENTO DE PRODUCCIÓN		12	Ramón Ezkurdia	66	Antonio Ramos
3	Millán Irizar	23	M <sup>a</sup> Teresa Baron	105	Román Imaz
4	Dionisio Irizar	113	M <sup>a</sup> Carmen Elosegui	DEPARTAMENTO SERVICIOS GENERALES Y PERSONAL	
13	Joaquín Oñatibia	191	M <sup>a</sup> Dolores Uribe	73	Ramón Elortza
15	Francisco Murua	207	M <sup>a</sup> Carmen Iraola	137	José Ant. Arzelus
42	Dionisio Bengoetxea	TRANSPORTE		181	Pedro Anabitarte
62	M <sup>a</sup> Antonia Arzelus	121	José L. Asurabarrena	186	M <sup>a</sup> Rosario Mendiaratz
70	Ignacio Maiora	ENSEÑANZA		187	M <sup>a</sup> Luisa Solís
96	Gonzalo Mercero	193	Valentina Iriberrí	194	Isidro Sagarna
124	Miguel M <sup>a</sup> Arza	EVENTUALES		196	Encarnación Zelaia
139	Eugenio Elortza	José M <sup>a</sup> Morte			
159	Francisco Goikoetxea	Alberto Arregi			
179	Francisco Montero	Julián Astigarraga			
192	Arantxa Baztarrika	Vicente Aguado			
Justa Aizpeolea					
P. Arana					

Todo ello se tradujo en un notable esfuerzo inversor con respecto al año anterior, que creció en todos los aspectos, desde el correspondiente a los edificios hasta el mobiliario, pasando por la maquinaria o las herramientas.

TABLA 35: INVERSIONES DE IRIZAR S.C.I. (1962-1963), EN PESETAS

Concepto	Año 1962 / pesetas	Año 1963 / pesetas
Edificios	4.473.027,05	5.972.597,77
Maquinaria	1.330.711,80	2.244.237,97
Mobiliario	480.492,80	1.170.977,87
Herramientas	498.221,56	1.246.217,66
Vehículos	364.290,77	461.479,12
Anticipos a cuenta de inv.		627.205,09
	7.146.743,98	11.722.915,48

Fuente: Irizar, S.C.I. Carrocerías Metálicas, memoria del ejercicio 1963



### 3 IRIZAR FAMILIA ETA KARROZATZEKO TRADIZIOAREN SORRERA

65	Martin Solís	63	Jose Ign <sup>o</sup> . Izagirre	33	Jose Ant <sup>o</sup> . Abellón
114	Jose Domingo Iurrita	167	Jacinto Galartza	89	Fermin Ubes
116	Miguel Arzelus	ELEKTRIZITATEA		94	Ramon Maeztu
149	Eduardo Goikoetxea	136	Jesus Martinez	112	Jose L. Etxeberria
157	Francisco Telleria	154	Miguel M <sup>a</sup> Sagarna	117	Marcelino Azpiazu
169	Victor Goikoetxea	188	Benito Aldaz	127	Miguel Álvarez
174	Santiago Oiartzabal	190	Graciliano Porras	128	Joaquin Gurrutxaga
189	Jose Aldaz	DEPARTAMENTU TEKNIKOA		145	Graciano Goikoetxea
MEKANIKA		45	Francisco Baron	160	Eliseo Gorospe
195	Ignacio Arizmendi	57	Luis del Campo	182	Pedro Elzo
142	Francisco Badiola	78	Jose M <sup>a</sup> Etxeberria	203	Juan A. Galartza
164	Jose Oiartzabal	177	M <sup>a</sup> Luisa Lasa	206	Francisco J. Etxeberria
170	Francisco Zelaia	180	Jose Luis Montejo	TAPIZERIA SAILA	
MANTENTZEA		ADMINISTRAZIO DEPARTAMENTUA		32	Ignacio Azpiazu
161	Martin Pérez de Albeniz	2	Miguel M <sup>a</sup> Irizar	43	Javier Azpiazu
PRODUKZIO DEPARTAMENTUA		12	Ramon Ezkurdia	66	Antonio Ramos
3	Millan Irizar	23	M <sup>a</sup> Teresa Baron	105	Roman Imaz
4	Dionisio Irizar	113	M <sup>a</sup> Carmen Elozegi	ZERBITZU OROKOR ETA LANGILEEN DEPARTAMENTUA	
13	Joaquin Oñatibia	191	M <sup>a</sup> Dolores Uribe	73	Ramon Elortza
15	Francisco Murua	207	M <sup>a</sup> Carmen Iraola	137	Jose Ant. Arzelus
42	Dionisio Bengoetxea	GARRAIOA		181	Pedro Anabitarte
62	M <sup>a</sup> Antonia Arzelus	121	Jose L. Asurabarrena	186	M <sup>a</sup> Rosario Mendiartz
70	Ignacio Maiora	IRAKASKUNTZA		187	M <sup>a</sup> Luisa Solís
96	Gonzalo Mercero	193	Valentina Iriberry	194	Isidro Sagarna
124	Miguel M <sup>a</sup> Arza	EBENTUALAK		196	Encarnacion Zelaia
139	Eugenio Elortza	Jose M <sup>a</sup> Morte			
159	Francisco Goikoetxea	Alberto Arregi			
179	Francisco Montero	Julian Astigarraga			
192	Arantxa Baztarrika	Vicente Aguado			
Justa Aizpeolea					
P. Arana					

Horrek guztiak askoz inbertsio bertsio hori alderdi guztietan hazi zen: ahalegin handiagoa ekarri zuen aurreko urtearekin konparatuta, eta inbertsio hori alderdi guztietan hazi zen: eraikinetan, altzarrietan, makinetan eta tresnerian.

35. TAULA: IRIZAR S.C.I. REN INBERTSIOAK (1962-1963), PEZETATAN		
Kontzeptua	1962 urtea / pezetak	1963 urtea / pezetak
Eraikinak	4.473.027,05	5.972.597,77
Makinak	1.330.711,80	2.244.237,97
Altzarriak	480.492,80	1.170.977,87
Tresneria	498.221,56	1.246.217,66
Ibilgailuak	364.290,77	461.479,12
Kontura egindako aurrerakinak (inb.)		627.205,09
	7.146.743,98	11.722.915,48
Iturria: Irizar S.C.I. Carrocerías Metálicas, 1963ko ekitaldiaren memoria.		

La empresa modernizó su propia estructura interna de producción, estableciendo una división que en 1968 llegaba a las catorce secciones de trabajo, encargadas de la realización de quinientas catorce operaciones distintas. La calidad final del producto estaba asegurada por treinta y tres controles. Para entonces trabajaban en la cooperativa ciento cuarenta y seis trabajadores especializados. Uno de los aspectos más valorados por la clientela de *Irizar* fue su servicio postventa. Para ello la cooperativa disponía de cuatro mil piezas agrupadas en diecinueve tipos, un recambio rápido y muy eficaz.

En el programa de inversiones, para atender la demanda de fabricación de furgonetas frigoríficas, se proyectó la implantación de una nueva planta productiva en Urdiain. Al respecto Paco Montero Gaminde, ingeniero industrial que se incorporó a *Irizar* en 1965, aporta la siguiente información:

*Esta aventura estaba decidida antes de 1965. En ese momento no se había adquirido saber sobre ese tipo de carrozado frigorífico. Algo esencial, porque en el mercado, todavía incipiente, se estaban dando soluciones diversas y bastantes de esas eran incapaces de superar las pruebas de homologación oficial de su capacidad en aislamiento térmico. Esa aventura requería fuerte inversión, relativamente muy fuerte habida cuenta del balance precario de la*

*nueva cooperativa.*

*Y finalmente esa aventura se situaba en un momento histórico muy singular. Muy a tiempo fuimos advertidos por la incipiente 'División Empresarial de Caja Laboral', de la inminente entrada en una coyuntura de recesión o de vacas flacas, en la que se debían evitar inversiones arriesgadas.*

*Todas estas razones estaban presentes en la Dirección de 'Irizar' y en los asesores de 'Caja Laboral', muy próximos a esta cooperativa recién transformada. Y claro, se decidió abortar este proyecto de planta de Urdiain, cuando ya estaba acabada su edificación.*

*Esta marcha atrás tuvo dos vertientes: vender lo construido y reacomodar el personal de esa zona de la Barranca, que llevaba más de un año en la cooperativa 'Irizar' con vistas a su acomodo en Urdiain. La venta de la construcción resultó ser rápida, simple y nada onerosa. La Diputación Foral de Navarra nos puso en contacto con 'Luzuriaga' quien, interesado en adquirir nuestro pabellón, aceptó sin reparo alguno tanto las características del edificio como el gasto soportado por 'Irizar'. Otra cosa bien distinta fue el reacomodo del personal. Esta vuelta atrás promovió una enconada reacción del personal; la crisis fue sonada aunque contamos con la disposición de 'Luzuriaga' para acoger el personal de 'Irizar' afectado.*

Entrevista realizada a  
Paco Montero ■

Enpresak produkzioko bere barne egitura osoa modernizatu zuen, eta horrela, 1968an hamalau sekzio ziren, eta sekzio horiek bostehun eta hamalau eragiketa desberdin egiten zituzten. Hogeita hamahiru kontrolek bermatzen zuten produktuen kalitatea. Ordurako, ehun eta berrogeita sei langile espezializatu ari ziren enpresan. Irizarren salmentan ondoko zerbitzua zen bezeroek gehien estimatzen zuten zerbitzuetako bat. Horretarako, kooperatibak lau mila pieza zituen, hemeretzi motatan multzokaturik, eta, horrela, modu eraginkorrean eta agudo ordezkatzan zituzten.

Inbertsioen programan, hozkailufurgoneten eskaerari erantzun ahal izateko, Urdiainen ekoizpen-lantegi berri bat finkatzea proiektatu zuten. Horrekin loturik, Paco Montero Gamindek, Irizarren barruan 1965. urtean lanean hasitako industria-ingeniariak, honako informazio hau eman zuen:

*Abentura hau 1965. urtea baino lehen erabakita zegoen. Garai hartan oraindik ez zuten inolako ezagutzarik hozte-kamioiei karrozeria berria jartzearen inguruan. Hori funtsezkoa zen, zabaltzen hasi berria zen merkatu hartan era askotako soluzioak ikus zitezkeelako, eta haietako askok ez zituztelako gainditu isolamendu termikoaren gaitasuna ofizialki homologatzeko probak. Abentura horrek, halaber, inbertsio handiak egitea eskatzen zuen; nahikoa inbertsio handiak, kontuan izanik zein badaezpadako egoeran aurkitzen zen kooperatiba.*

*Eta azkenik, abentura hori oso une historiko berezian gauzatu zen. 'Lankide Aurrezkiko Enpresa Sail' hasi berriak garaiz ohartarazi zigun berehala etorriko zirela behiak antzutuko ziren garaiak, krisialdiak latz astinduko zuela eta ez zela komeni inbertsio arriskutsurik egitea. Arrazoi horiek guztiak mahai gainean izan zituzten 'Irizar' Zuzendaritzak eta 'Lankide Aurrezkiko' aholkulariek; oso hurbil zeuden kooperatiba eraldatu berriaren eta finantza-erakundearen ikuspegiak. Eta jakina, Urdiainen lantegia eraikitzeko proiektu hura bertan behera gelditu zen, eraikuntza ia amaituta zegoen arren. Atzerapauso horrek bi ondorio izan zituen: eraikitakoa saltzea eta 'Irizar' kooperatibaren barruan urtebete baino gehiago zeramaten eta Sakanako inguru horretan bizi ziren langileei kokapen berria ematea Urdiainen. Eraikin horren salmenta azkar, arazorik gabe eta galerarik gabe gauzatu zen. Nafarroako Foru Aldundiak 'Luzuriagarekin' harremanetan jarri gintuen, eta honek, gure pabiloia eskuratzeko interesa zenez, inolako aitzakiarik gabe onartu zituen bai eraikinaren ezaugarriak eta bai 'Irizarrek' jasandako gastua ere. Langileei kokapen berri bat ematea, ordea, oso desberdina izan zen. Atzerapauso horrek erreakzio sutsuak piztu zituen langileen artean; krisialdia sekulakoa izan zen, baina 'Luzuriagakoe' asko lagundu zuten 'Irizarreko' langile kaltetuei lanpostu bat emanez.*

*Paco Monterori egindako elkarrizketa ■*

### 3.4.5 MODELOS QUE HICIERON ÉPOCA

#### 3.4.5.1 HACIA EL LIDERAZGO DEL MERCADO DEL AUTOBÚS

La empresa *Irizar*, a lo largo de la anterior década de los años cincuenta, había demostrado su creciente capacidad técnica y de diseño en el cada vez más competitivo ámbito del carrozado de autobuses. Por un lado, con los mencionados *Saurer*, fue capaz de ofrecer a su clientela un producto realizado con los mejores materiales del momento, a pesar de su difícil accesibilidad. Por otro, por sí misma, resolvió originalmente las dificultades técnicas que planteaba la literal reconstrucción de un vehículo. Posteriormente, el citado acuerdo con la firma *Orlandi* permitió incrementar el valor añadido a los productos originales de *Irizar* y lograr un prestigio en el sector del transporte de viajeros. El producto final, realizado a satisfacción del cliente, era el mejor embajador publicitario de la marca.

A partir de la década de los años sesenta, con los nuevos pabellones y mejores medios técnicos, la empresa se reiteraba en su compromiso por la calidad final de sus carrozados y la seriedad en los plazos de entrega. El mercado lo exigía en la medida en que la demanda de toda clase de vehículos en el Estado crecía ostensiblemente durante el desarrollismo. Las cifras de venta del segmento del autobús así lo atestiguan, a la vez que aumentaban las líneas de viajeros, se fomentaban los desplazamientos internos y el turismo. La oferta estatal, aparte de la importada, se desarrollaba paralelamente y la competencia mejoraba la calidad de sus productos, lo que era puesto de manifiesto durante los certámenes de la Feria de Muestras de Bilbo<sup>255</sup>. A las empresas dedicadas específicamente al carrozado se sumaban los propios proyectos pre-

sentados por referentes nacionales como *Pegaso* y *Barreiros*. Fue una etapa de significativos avances técnicos en el sector de la automoción, tal como se reflejaba en la construcción de autobuses. Este hecho fue patente con la introducción de la carrocería autoportante en *Seida*, bajo licencia de la alemana *Kässbohrer*, y en el proyecto *Monotral* de *Pegaso* con carrocería de *Jorsa*, en acuerdo con la italiana *Viberti*, para autobuses urbanos e interurbanos. Se trataba de una estructura integral de una sola pieza con el bastidor, construida con perfiles tubulares, que combinaba robustez y menor peso.

Por tanto, gracias a su capacidad, la respuesta de *Irizar* ante la fuerte competencia será la de ampliar la clientela y realizar vehículos exclusivos, según los requisitos demandados por el comprador. En este contexto, la empresa va a tratar de conseguir una significativa carga de trabajo en los tres ámbitos en que se especializa: autobuses urbanos, autobuses interurbanos y, secundariamente, carrozados especiales para camiones y furgonetas. La segmentación y actualización de los productos ofertados por *Irizar* ya era posible, al poder contar por fin con chasis nuevos y normalizados mejor adaptados al trabajo del carrozado. Además, por primera vez, a finales de la década va a poder incorporar el motor trasero, que es el ideal para el carrozado específico de autobuses. Las variantes de autobuses ofrecidas por la compañía van a evolucionar externa y técnicamente, a la vez que amplía su catálogo con nuevas referencias.

En 1964 *Irizar* desarrolló uno de sus primeros proyectos, el modelo *Unificado*, adaptable a los autobuses tanto urbanos como interurbanos. Con este modelo, en primera instancia, se perseguía la adaptabilidad a

### 3.4.5 GARAI BAT MARKATU ZUTEN MODELOAK

#### 3.4.5.1 AUTOBUS-MERKATUAREN LIDERGOAREN BILA

*Irizar* enpresak diseinurako eta beritasun teknikorako gaitasun handiak zituen erakutsiak berrogeita hamarreko hamarraldian, autobusen karrozeria-lanen mundu gero eta lehiakorragoan. Alde batetik, lehen aipatutako *Saurerekin*, une hartako materialik onenekin egindako produktuak eskaintzen zizkien bezeroei, nahiz eta zaila zen material horiek eskuratzea. Bestetik, berriz, bere kabuz, oso modu originalean erantzun zien ibilgailu bat ia osorik eraikitzeak zeuzkan zailtasun teknikoak. Gero, *Orlandi* enpresarekin egindako akordioei esker, *Irizarren* produktuen balio erantsia handitzea lortu zuen, eta horrek ospea eman zion enpresari bidaiarien garraioaren sektorean. Amaierako produktuak gogobeterik uzten zuen bezeroa, eta horixe zen enpresaren publizitate-agenterik onena.

Hirurogeiko hamarkadatik aurrera, lantegi berriekin eta bitarteko tekniko hobeeekin, enpresa sendotu egin zen merkatuan bere karrozerien kalitateagatik eta entrega-epene seriotasunagatik. Eskatu ere, horixe eskatzen zuen merkatuak, mota guztietako ibilgailuen eskaera izugarri handituko baitzen Estatuan desarrollismoaren urteetan. Autobusen segmentuko salmentek ere hori ageri zuten; bidaiarien lineak ugaritzen ari ziren, eta Estatu barruko joan-etorriak eta turismoa sustatzen ziren. Estatu barruko ibilgailuen eskaintza, baita inportatuena ere, merkatuaren hein berean hazi ziren, eta lehiak produktuaren kalitatea hobetu zuen. Bilboko Erakustazokan nabaritzen zen hori ederki<sup>255</sup>. Bereziki karrozagintzan ari ziren enpresei Estatu beste erreferente batzuek (*Pegaso* eta *Barreiros*) aurkeztutako proiektuak gehitu zitzaizkien. Aurrerapen

tekniko handiko garaia izan zen hura automobilgintzaren sektorean, autobusen eraikuntzan nabari zen bezala. Ongi bistan gelditu zen hori *Seida*-n karrozeria autosostengatzailea sartu zutenean, *Kässbohrer* alemanaren lizentzia pean, eta hor zen *Pegasoren Monotral* proiektua ere *Jorsa*-ren karrozeriarekin, *Viberti* italiarrarekin akordioa eginda, hiri eta hiriarteko autobusak egiteko. Txasiarekin bat egindako pieza bakarreko egitura integrala zen hori, tutu erako profilez egina, eta horrek sendotasuna eta pisu txikiagoa konbinatzen zituen.

Horregatik, bere gaitasunari esker, *Irizarrek* erantzun zehatza eman zuen lehiaketa gogor haren aurrean: bezeroak ugaritu eta erosleak eskatutako baldintzen arabera ibilgailu eksklusiboak egin. Enpresak lan-karga handia lortu nahi du une hartan ari zen hiru lan-esparruetan, eta hauek ziren esparruak: hiri-autobusak, hiriarteko autobusak eta, bigarren mailan, kamioientzako eta furgonetentzako karrozeria bereziak. *Irizarrek* eskainitako produktuen segmentazioa eta eguneratzea posible ziren jadanik, txasi berri eta normalizatuak baitzeuzkan azkenean, karrozagintzarako egokiagoak. Gainera, lehen aldiz, hamarraldiaren azken aldera atzeko motorra sartu ahal izango du, ezin hobea baita autobusak karrozatzeko. Konpainiak eskainitako autobusen aukera aldatzera doa, bai kanpotik eta bai teknikoki ere, eta erreferentzia berriekin handituko du bere katalogoa.

1964. urtean *Irizarrek* bere lehenengo proiektuetako bat garatu zuen, *Unificado* modelo, bai hiri barruko autobusetan eta bai hiriarteko autobusetan Modelo horren bidez, lehenik eta behin, bastidore desberdinetara egokitu ahal izatea lortu nahi zuten, serieko aurre-ekoizpena egin ahal izateko erabilitako elementuak ahalik gehiena normalizatuz, eta halaber,



509 - 510  
Hiri-autobusa, *Unificado* modelo a, 1965  
Urbano, modelo *Unificado*, 1965





511 - 512  
Hiri-autobusa, *Unificado* modelo, 1965  
Urbano, modelo *Unificado*, 1965



los distintos bastidores, normalizando al máximo los elementos empleados para conseguir prefabricar en serie y reducir tanto el tiempo de su montaje, como de reposición de recambio. Los chasis eran de *Pegaso* y se utilizaban cuatro referencias: 5062 corto y 5022 largo para los urbanos e, igualmente, 5061 corto y 5022 largo en los interurbanos. Entre las características técnicas comunes figuraba la estructura tubular metálica, revestimiento exterior de chapa blanca de primera calidad, sujeta por remaches ocultos e insonorizado por masillas plásticas, e interior de estratificado sobre okume. El piso disponía de tarima metálica forrada de linoleum y los estribos de fenoplástico estratificado estriado. En su exterior contaba con pintura anticorrosiva, en el lateral izquierdo cinco o seis ventanas con marcos de aluminio, montados con goma especial inalterable y parte superior corredera. También cristales y parabrisas de seguridad, siendo estos últimos panorámicos e intercambiables.

Aparte de estas características comunes a ambos, el urbano con-

taba con puertas plegables del tipo cartera, con cuatro hojas de accionamiento neumático de *Bosch*. En su interior disponía de una plataforma trasera amplia y un puesto de conductor regulable, asientos de estructura tubular y pasamanos de tubo de acero forrados de plástico de alta resistencia al corte. Por su parte, la versión del interurbano añadía puertas de bisagra en rótula, peldaños abatibles, cerraduras alemanas *Bomoro*, tapas laterales con portamaletas y otra posterior, butacas del tipo fijas altas con goma esponjosa, porta-equipajes interior, bandejas pintadas al horno y una baca superior con escalera plegable<sup>256</sup>.

El ingeniero Paco Montero observa que este modelo *Unificado* no tuvo aplicación en los interurbanos y autocares de turismo, aplicándose únicamente en los urbanos, opinión compartida por Patxi Baron Urkia, que se incorporó a la oficina técnica de *Irizar* en 1960. Tanto Montero como Baron coinciden en afirmar que el proyecto *Unificado* fue el primer intento de estandarización, pero que no propició el ahorro de mano de obra que se pretendía.





muntaketa-denbora eta ordezkoa birjartzeko denbora murriztuz. Txasiak *Pegaso* ziren, eta lau erreferentzia erabiltzen ziren: 5062 motza eta 5022 luzea hiri-autobusentzat, eta, berdin, 5061 motza eta 5022 luzea, hiriarteko autobusetan. Ondoko ezaugarri komunak zituzten, besteak beste: tutuzko egitura metalikoa, lehen mailako txapa zurizko kanpo-estaldura, ezkutuko errematxez josia eta masilla plastikoz hotsgabetua, eta geruzatuzko barnea okume gainean. Zoruak tronadura edo egitura metalikoa zuen, linoleumez estalia, eta estriboak fenoplastiko geruzatu eta ildaskatuzkoak ziren. Kanpotik, pintura antikorrosiboa zeraman; ezkerreko aldean, bospasei leiho, aluminiozko markoarekin, goma aldagaitz bereziarekin muntatuak eta goiko zatia lerrakorra zutela. Baita segurtasuneko kristal eta haizetakoak ere, azken horiek panoramikoak eta aldagarriak zirela.

Bi modeloentzat komunak ziren ezaugarri horiez aparte, hiri-autobusak kartera erako lau orriko ate tolesgarriak zituen, *Bosch*-en eragingailuaz hornituak. Barruan, atzeko plataforma zabal bat zeukan, eta kobratzaile postu erregulaga-

ria; tutuzko egiturazko eserlekuak zeuzkan, eta plastikoz estalitako altzairuzko eskudelak, ebaketarekiko erresistentzia handikoak. Bestetik, berriz, hiriarteko bertsioak bisagradun ateak zituen, eta, gainera, beste hauek: sarrerako maila eraisgarriak, *Bomoro* sarraila alemanak, saihetseko estalkiak maleta-lekuekin, eta beste bat atzean, belaki itxurako goma duten aulki finko eta garaiak, barneko maleta-lekua, labean margotutako erretiluak eta gaineko parri-lla bat, eskailera tolesgarri batekin<sup>256</sup>.

Paco Montero ingeniariak dio *Unificado* modeloak ez zuela aplikaziorik izan herri arteko autobusetan eta turismorako autobusetan, eta, hala, herri barruko bidaietarako bakarrik erabili zutela; 1960. urtean *Irizar*ko bulego teknikoaren barruan lanean hasi zen Patxi Baron Urkiak ere iritzi bera du. Bai Monterok eta bai Baronek diote *Unificado* modeloaren proiektu hori estandarizatzeko lehen ahalegina izan zela, baina ez zuela ekarri horrekin lortu nahi zen eskulan-murrizpena.

Herri barruko autobusen merkatu-  
ra zabaltzeko asmo horretan *Irizar*rek



513  
*Irizar*rek *Compañía del Tranvía Urbano de Bilbao, S.A.* rentzat karrozatutako autobusak  
Autobuses carrozados por *Irizar* para la  
*Compañía del Tranvía Urbano de Bilbao, S.A.*

El éxito de la estrategia de *Irizar*, en su expansión en el mercado de autobuses urbanos, ampliamente implantado en Donostia, a través de la *Compañía del Tranvía de San Sebastián*, tuvo su confirmación con su presencia en los transportes públicos de la comarca del Gran Bilbao en los años sesenta. El Ayuntamiento de la capital vizcaína ya tenía asumida la competencia preferente para municipalizar este servicio. De esta forma, el consistorio pudo arrendarlo a la *Compañía del Tranvía Urbano de Bilbao, S.A.* en mayo de 1948 y mediante orden ministerial, se aprobaba la reorganización de su transporte público con la introducción de nuevos autobuses<sup>257</sup>. *Irizar* va a asumir un papel destacable en esta renovación del parque de vehículos del municipio bilbaíno.

A este respecto, la empresa carrozó chasis de doce metros del modelo 5022 de la marca *Pegaso*. Estos vehículos iban ya dotados de algunas ostensibles mejoras en el equipamiento y acabado, si se comparan con el anteriormente citado *Pegaso*

de la compañía *Garayar Hnos.* Esta gama, con su característico color rojo, incorporaba puertas de acceso de dos hojas con apertura y cierre neumáticos controlados por el chófer, en vez de cuatro hojas con mando mecánico. Pero además *Irizar* tuvo que buscar la mejor solución técnica para superar el inconveniente del espacio ocupado por el motor delantero en los chasis originales. Esta disposición resultaba incómoda para el conductor, sobre todo, por la ubicación de la palanca de cambios detrás del capó y por la dificultad de acceso para el mantenimiento. Los técnicos de *Irizar* ya habían dado anteriormente con la solución en un modelo de la serie *Comet* de *Pegaso*. Se trataba de separar el conjunto de la caja de dirección para obtener más espacio y acercar más la palanca de cambios junto al volante<sup>258</sup>.

El resultado de la modificación se aprecia en el interior de este autobús urbano, con un habitáculo para el motor mucho más discreto y un mayor desahogo de espacio para el conductor. También cabe desta-

514

*Pegaso Comet* bateko gidariaren tokia eta aldagailu-palankari egindako aldaketaren xehetasuna  
Puesto de conductor y detalle de la modificación de la palanca de cambio a un *Pegaso Comet*



izandako strategiaren arrakasta garbi ikus dezakegu, esaterako, Donostian, sekulako arrakasta lortu baitzuen *Donostiako Tranbia Konpainiaren* bitartez, baina baita Bilbo Handian ere, hirurogeiko hamarraldian garraio publikoetan izan zuen presentziarekin. Bizkaiko hiriburuko Udalak bereganatua zuen jadanik zerbitzu hori Udalera aldatzeko lehentasunezko eskumena. Era horretan, Udalak *Compañía del Tranvía Urbano de Bilbao S.A.*ri errentan laga zion zerbitzua kudeatzeko ardura, 1948ko maiatzean ministroaren aginduz, Bilboko garraio publikoa berrantolatzea eta autobus berriak sartzea erabaki zenean<sup>257</sup>. Hala, *Irizarrek* eginkizun garrantzitsua beteko zuen Bilboko hiri-autobusen berritze prozesuan.



Horri dagokionez, alde batetik, *Pegaso* markaren 5022 modeloko hamabi metroko txasietan karrozeria-lanak egin zituen *Irizarrek*. Ibilgailu horiek hobekuntza handiak zeuzkaten ekipamenduan eta akaberran, adibidez lehen aipatutako *Garañar Hnos.* konpainiako *Pegaso* modeloarekin konparatuz gero. Gama honek, bere kolore gorri bereziarekin, bi orriko atea zeuzkan, gidariak kontrolatutako irekitze eta ixte pneumatikoz hornituak, agindu mekaniko bidezko lau orriko ateen orde. Baina, gainera, *Irizarrek* ahalik eta irtenbide tekniko onena bilatu behar izan zuen txasi originaletako aurreko motorrak okupatutako espazioaren arazoari irtenbide bat emateko. Antolamendu hori, izan ere, deserrosoa zen gidariarentzat; batez ere, martxen palanka kapotaren atzean kokatuta zegoelako, eta mantentze-lanetan ere bertara iristea zaila zelako. *Irizarreko* teknikoei aurkitua zuten lehenago horrentzako irtenbidea, *Pegaso*-ren *Comet* serieko modelo batean. Kontua zen direkzioaren kuxa osoa bereiztea, espazio gehiago lortzeko eta martxen palanka bolantera hurbiltzeko<sup>258</sup>.

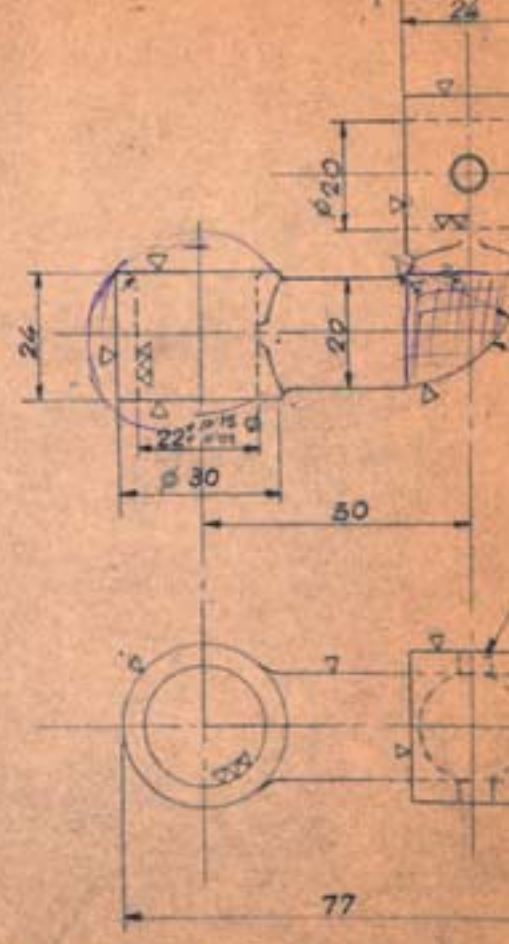
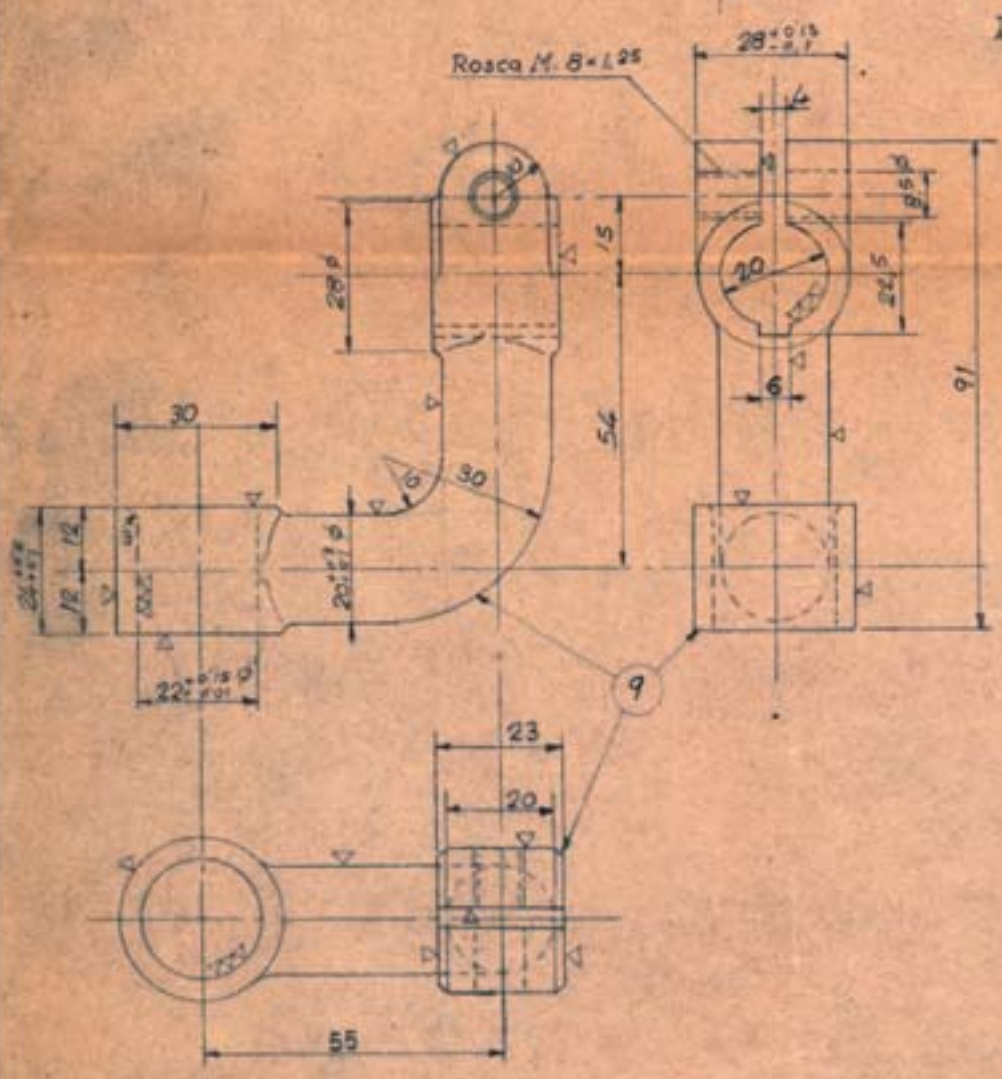
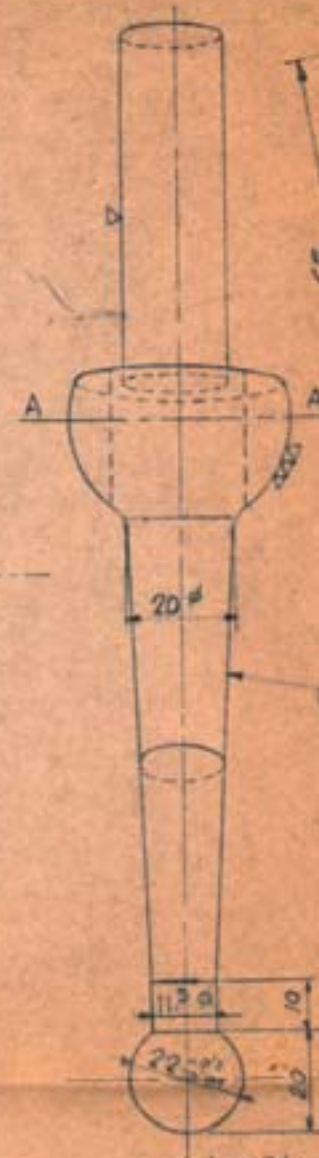
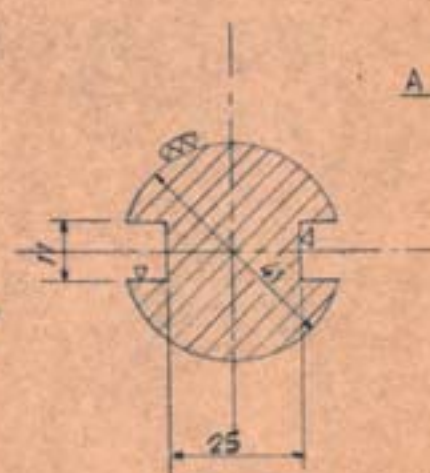
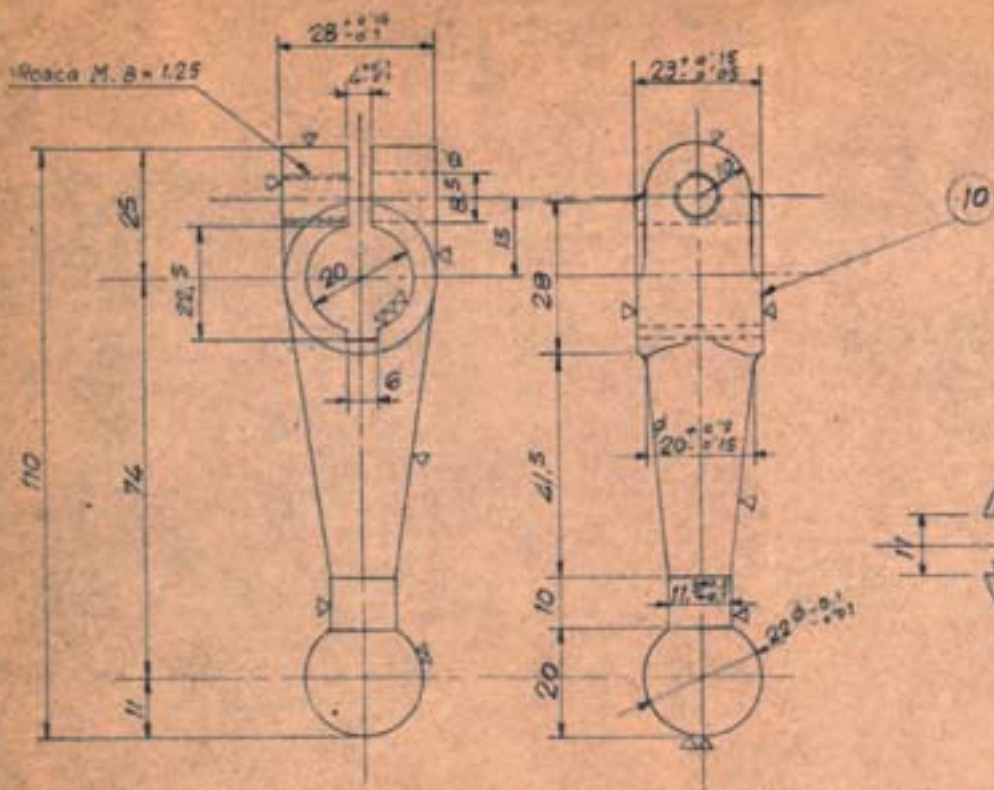
apalagoa da, eta gidariak askoz leku handiagoa eta erosoagoa du. Aipatu behar da, halaber, *Irizar* izan zela, karrozeria-lan horrekin, zorua presio handiko egurrezko laminekin estaltzen lehena, eta argitu behar da Legorretan *Prodemak* egiten zituztela lamina horiek. Kanpotik, berriz, leihoek aluminiozko eta gomazko profilak zituzten, behar bezala doituak. Hasiera batean, fundizio bati eskatzen zioten lehenengo profil hauek egiteko, baina gero, fabrikazio arrunteko produktu gisa eskuratu zitezkeen.

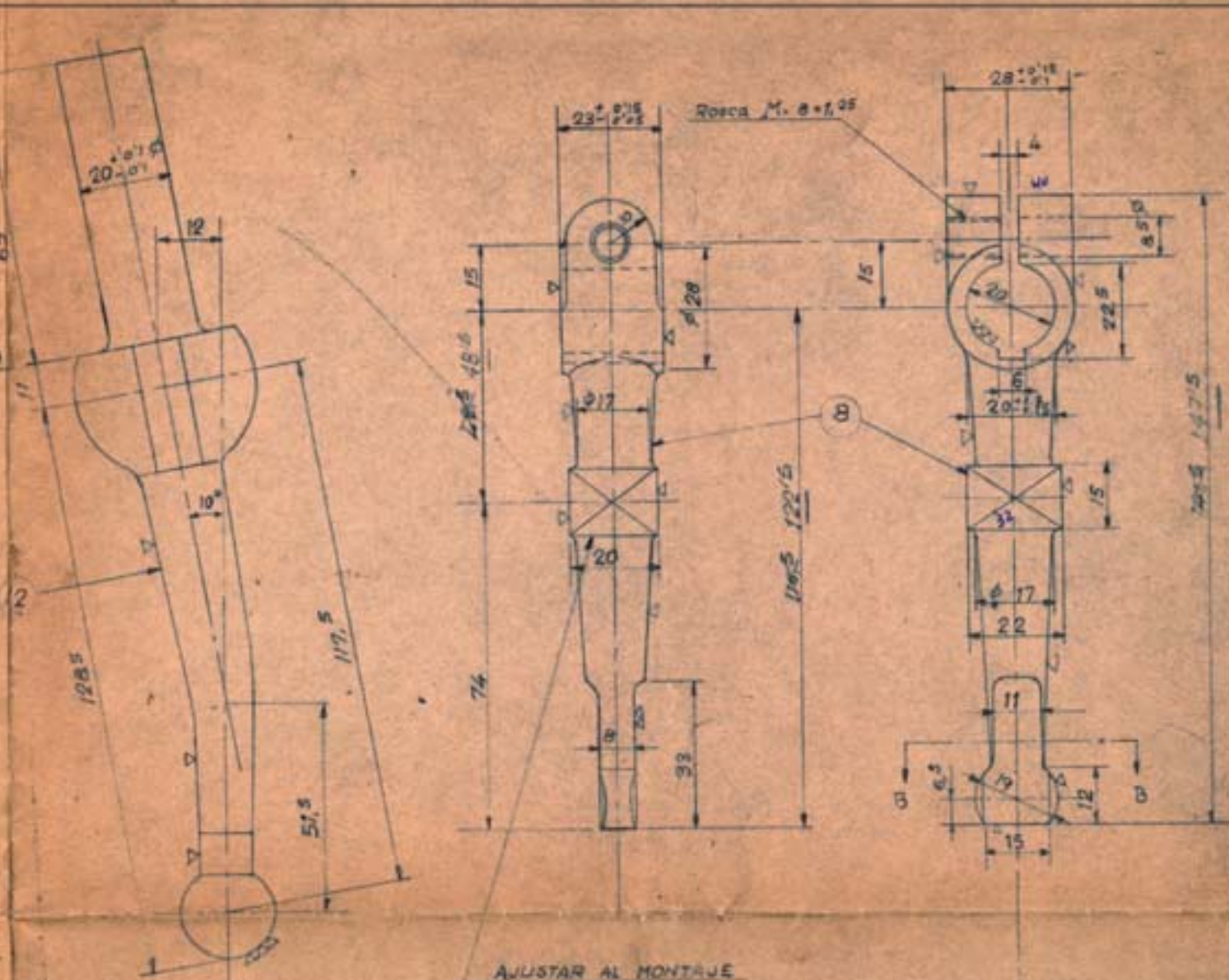
Aldaketaren emaitza ederki nabari da Bilboko hiri-autobus honen barnean, Motorraren lekua askoz

Bestalde, 1965etik aurrera, *Irizarrek* mikrobusak egiten ere hartu zuen parte. Aise ezagutzen ziren

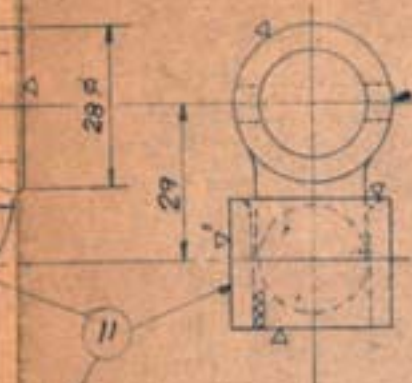
515 - 516  
L-319 Mercedes bastidorearen gainean  
karrozatutako mikrobusa,  
*Cielito* izenez ezaguna, 1965  
Microbús carrozado sobre bastidor Mercedes  
L-319, conocido como *Cielito*, 1965

517 >  
*Pegaso Comet* ibilgailuetako abiadura-  
aldagailuaren mekanismoaren atalak  
Despiece del mecanismo del cambio de  
velocidades de los *Pegaso Comet*





TALADRO PARA PASADOR CONICO 9°



ACERO F-5

Las medidas suaves, en el caso de dudas en los detalles 75-B-1311 y 820-F. El dibujo es propiedad del Pegaso Compañía de Ingeniería y Construcción de Millán.

Figura	Designación de la pieza		R	A	N.º del DTD	N.º del modelo	Piezas por vehículo	Pesq'	
DIN	N.º	Clase de modificación	Firma	Fecha	Firma		Fecha		
A 2					Dibujado Copiado Visto bueno		14-11-65		
Archivo		Dibujo original		Este dibujo no debe ser prestado al facilitado a tercera persona ni hecho cualquier otro mal uso del mismo.				IRIZAR - S. C. I.	
Caja N.º	N.º de orden	N.º	ORMAIZTEGUI						
45	27		DESPIECE DEL MECANISMO DEL CAMBIO DE VELOCIDADES DE LOS PEGASOS						
OBSERVACIONES			75-B-1311 <i>Comet</i>			ESCALAS 1/1		Sustituido por el N.º	
								Sustituido por el N.º	



car que *Irizar*, con dicho carrozado, fue la primera firma en aplicar el revestimiento del piso con láminas de madera a alta presión fabricadas por *Prodema* en Legorreta. En su exterior las ventanas contaban con perfectos perfiles de aluminio y de goma debidamente ajustados. Aunque en un principio, estos perfiles eran encargados en exclusiva a una fundición, posteriormente se podían adquirir como productos de fabricación normalizada.

Por otra parte, a partir de 1965, también participó en la construcción de microbuses, reconocibles por sus colores azul y marfil, que estaban carrozados sobre bastidores *Mercedes* de la polifacética serie *L-319*. Se trató de un sistema de transporte innovador en el Estado, ya que aunaban la comodidad del taxi con la economía del autobús, aparte de su facilidad de maniobra en el trazado urbano. Al disponer únicamente de 24 plazas sentadas eran denominados en la villa bilbaína popularmente como *cielitos*, pues en ellos sólo cabían los *justos*<sup>259</sup>.



Con respecto al apartado de los autobuses interurbanos la compañía *Irizar* continuaba carrozando prácticamente sin seguir un patrón estandarizado y, como ya era común en la firma, tenía como prioridad incluir los mejores productos como muestra patente de garantía al cliente. Este era el caso de los limpiaparabrisas de tipo paralelogramo que sustituían a los tradicionales de brazo sencillo. Igualmente, la calidad quedaba reflejada en el resto del equipamiento proporcionado. Tan sólo hay que remitirse a los modernos faros *Marshall*, amplificadores de sonido para varios altavoces de *Radiomatic*, las citadas cerraduras alemanas *Bomoro*, bisagras francesas o los relojes y elevallas sinfín. En estos vehículos *Irizar* procuraba cuidar al máximo el detalle para satisfacción de los pasajeros. Se trataba de unos acabados que llegarían a su máximo nivel en los autocares de mayor lujo



520  
 Irizarrek ekoiztutako besaulki etzangarriak  
 Butacas reclinables fabricadas por Irizar

ibilgailu horiek, urdin eta boli kolorekoak baitziren. L-319 serie polifazetikoko Mercedes txasien gainean zeuden karrozatuak. Garraio-sistema berritzailea zen hura Estatuan, taxiaren erosotasuna eta autobusaren merketasuna konbinatzen baitzituen, eta, gainera, oso erraz gidatzen ziren hiriko trafikokoan eta kaleetan. Eserita joateko 24 toki bakarrik zituztenez, *cielitos* (zerutxoak) deitzen zieten, *justuak* bakarrik sartzen zirelako barruan<sup>259</sup>.

Hiriarteko autobusei dagokienez, *Irizar* konpainiak, patroi estandarizatu bati jarraitu gabe karrozatzen zuen ia erabat, eta, beti ohi zuen bezala, produkturik onenak sartzen zituen, bezeroari berme guztiak eskaintzeko. Aipatzekoak dira, esate baterako, paralelogramo erako haizetako-garbigailuak, horiek beso bakunekoak ordezkatu baitzituzten. Eta eskaintako gainerako ekipamenduan ere ageri zen kalitate hori. Hor ziren *Marshall* faro modernoak, *Radiomatic*-en soinu anplifikadoreak, lehen aipatutako *Boromo* sarraila alemanak, bisagra frantsesak, edo erlojuak eta beira-igogailu amaigabeak. Ibilgailu horietan, *Irizarrek* ahalik eta gehien zaintzen zuen xehetasuna, bidaiarien atseginerako. Akabera mailan,

*Compañía Auto-Pullman, S.A.* rentzat egin zituen luxu handiko autobusetan iritsi zuen gailurra enpresak. Baina oraindik garrantzitsuagoa zen bidaiarien aulkien posizio hobea, horien bizkarra 45º makurtzen baitzen ibilaldi luzeetarako, eta halaber, gidariaren aulki guztiz erregulagarria. *Irizarrek* beste ekarpen tekniko garrantzitsu bat ere egin zuen. Ohiko balezten ordez, *Silemblock* sistema leuna sartu zuen moteltze sisteman, esekidura pneumatikoaren abantailak baitzituen horrek. Era horretan, maila bat beherago egotea lortzen zen, bidaiariak autobusera errazago igotzeko.

1967. urtean, *Irizarrek* *CAR/67* modeloa aurkeztu zuen, baina Patxi Baronen esanetan, ez zuen inolako eraginik izan. Urte horretan bertan, enpresa *CAR/98* seriea eskaintzen hasi zen, *CAR/67*aren garapena litzatekeena, oso linea dotorekoa eta diseinu propioa zena. Gama ertain-altukoa zen, eta *Pegaso* modelotik eratorritako lau autobastidore erabiltzen zituen, *5022 CL*, *5023 CL*, *Siccar 5075* eta *5030 L*, hamaika metro baino luzeagoak guztiak, eta *Comet 5061 DR*, ia hamar metro luze. *CAR/98* horien egitura tutuzkoa zen, altzai-

< 518 - 519  
 Luxuzko herriarteko autobusetako  
 ekipamenduaren xehetasunak, 1966  
 Detalles del equipamiento de los  
 autobuses interurbanos de lujo, 1966



521  
 CAR/67 modelo, 1967  
 Modelo CAR/67, 1967

destinados a la *Compañía Auto-Pullman, S.A.* Pero aun más importante fue la mejor posición de los asientos de los pasajeros, al poderse inclinar 45° para los largos recorridos, y la butaca completamente regulable para el conductor. Una de las aportaciones técnicas de *Irizar* fue la introducción en la amortiguación del suave sistema *Silemblock*, en vez de las ballestas, que tenía las ventajas de la suspensión neumática. De esta forma, se conseguía también un escalón más bajo para facilitar el acceso de los viajeros al autobús.

En 1967 *Irizar* presentó el modelo *CAR/67*, que según Patxi Barón, no tuvo mayor incidencia. Este mismo año, la marca pasó a ofertar la serie *CAR/98*, evolución del *CAR/67*, de sobria elegancia en su línea y diseño propio. Se trataba de una gama medio-alta sobre cuatro autobastidores de origen *Pegaso*: *5022 CL*, *5023 CL*, *Siccar 5075* y *5030 L* de más de once metros de largo, junto al *Comet 5061 DR* de casi diez metros. La estructura de los *CAR/98* era tubular, de acero

con soldadura semimetálica, y una adecuada calidad de sus perfiles permitía combinar ligereza y resistencia a la carrocería. Ésta ya era adaptable a los bastidores semiportantes, consiguiendo que un ligero incremento de peso en la estructura sustituyera a una considerable reducción de peso del bastidor. El chapeado metálico del *CAR/98* estaba montado sobre la estructura con remaches tubulares y ocultos, para facilitar las operaciones de reparación. El proceso de pintado era muy cuidadoso al aplicar antioxidante y acabado de esmalte nitrocelulósico. Las puertas podían ser opcionalmente de accionamiento mecánico o neumático. Exteriormente aportaba la calidad en los perfiles de goma y aluminio de las ventanas, la moldura de faja de aluminio anodinado y el perfil de plástico alemán inalterable a la luz. Su acabado interior estaba realizado en estratificado o paño sintético acolchado y pegado sobre tableros de okume. El piso era de tablero fenólico inalterable a la humedad y forrado de linoleum de gran espesor. Otros detalles eran la



ruzkoa eta soldadura semimetalikoa, eta, profilen kalitate egokiari esker, arintasuna eta erresistentzia ematen zitzaion karrozeriari. Karrozeria hori bastidore semiportanteekin egokitu zitekeen, eta, horrela, egiturari pisu apur bat gehituta, pisu handia kentzen zen bastidorean. *CAR/98*ren txapeatu metalikoa tutuzko errematxez zegoen josita egituraren gainean, eta errematxe horiek ezkutuan gelditzen ziren, konpontze lanak errazteko. Margotze prozesua oso kontu handiz egiten zen, herdoilaren kontrako tratamendua eta esmalte nitrozelulosikozko akabera ematen baitziren. Ateak eragingailu mekanikokoak edo pneumatikokoak izan zitezkeen, aukeratu bezala. Kanpotik ere, agerikoa zen kalitatea, leihoe-tako gomazko eta aluminiozko profiletan, aluminio anodinatuzko faxako molduran eta argiarekin aldatzen ez zen plastikozko profil alemanean. Barruko akabera, berriz, edo geruzatua edo oihal sintetiko bigun-garridun eta okume-taula gainean

itsatsiaz zegoen egina. Zoruan taula fenolikoa ipintzen zen, hezetasunak erasaten ez ziona eta lodiera handiko linoleumaz jantzia. Ondokoak ziren beste xehetasun batzuk: barruko argiztapena, eta ohikoa edo fluoreszentea izan zitekeen hori, biek argi ilundua zutela, eta, gainera, erloju elektrikoa, egutegia eta termometroa<sup>260</sup>.

Serie estandarizatuen ezarpena pixkanaka-pixkanaka gauzatu zen, diseinu berezituak eskatzen zituzten bezeroen enkarguak ere tartekatuz. Garai hartan, bastidoreen bertsio berri bati (autosostengatzaileei) karrozeria jartzeak garrantzi handia izan zuen, batez ere diseinu alde-tik ekarri zuen erronkagatik. Paco Monteroren esanetan, zenbait *DAF* bastidore karrozatu ziren *Pullmantur* konpainiarentzat. Ordu arte, bastidorea ibilgailu osoko elementu iraunkorra zen, baina *DAF* bastidore autosostengatzaileen kasuan, bastidore biluzia ere ez zen zurrun man-

522  
*CAR/98* modeloaren egitura, 1967  
 Estructura del modelo *CAR/98*, 1967





523  
CAR/98 laburra Pegaso 5080 bastidorearen gainean  
CAR/98 corto sobre bastidor Pegaso 5080

524  
CAR/98 luzea Pegaso 5075 bastidorearen gainean  
CAR/98 largo sobre bastidor Pegaso 5075





525  
CAR/98 luzea, barrualdeko ikuspegia  
CAR/98 largo, vista interior

526  
CAR/98 luzea, gidariaren tokia  
CAR/98 largo, puesto de conductor



527  
Tigrotto, 1967

iluminación interior que podía ser tradicional o fluorescente, ambas con luz en penumbra, y la adopción del reloj eléctrico, calendario y termómetro<sup>260</sup>.

La implantación de las series estandarizadas se realizó paulatinamente y simultaneando con encargos de clientes que requerían diseños particularizados. En esta época, fue relevante el reto en diseño que representará carrozar una nueva versión de bastidores, los autoportantes. Según Paco Montero, se carrozaron varios bastidores DAF para Pullmantur. Hasta entonces, el bastidor era el elemento resistente del conjunto del vehículo, pero en el caso de los bastidores autoportantes DAF, ni siquiera se mantenía rígido el bastidor desnudo. Llegaban a Irizar con grandes vigas en doble T atadas al bastidor, que al retirarlas, dejaban éste totalmente elástico y

cimbreado, teniéndose que aplicar una estructura carrocera capaz de soportar todas las cargas estáticas y, sobre todo, dinámicas del vehículo completo. Señala Paco Montero que entonces no se contaba con sistemas informáticos para simulación y cálculo dinámico de estructuras, pero que con intuición y aceptación de riesgo salvaron la situación, teniendo en cuenta que el carrozado exigía mucha ligereza y no se podía abusar de coeficientes de seguridad cómodos.

En 1967 también se carrozaron los Tigrottos, que en el catálogo de Irizar se presentan como Dinam. Un aspecto que les caracterizaba externamente era la ostensible línea curvada de sus laterales y ventanas, que otorgaba una adecuada proporcionalidad entre altura y anchura. Este modelo llamaba también la atención por sus grandes lunas tem-

tentzen. *Irizar*era iristen zirenean *T bikoitzeko* habeak zekartzaten bastidoreari lotuak, eta horiek kentzean, guztiz malgua eta zalua uzten zuten; horren ondorioz, karrozeriako egitura bat jarri behar izaten zitzairen, ibilgailu osoaren karga estatiko guztiak eta, batez, ere dinamiko guztiak jasari ahal izateko. Paco Monterok dioenez, garai hartan ez zegoen sistema informatikorik egituren simulaziorako eta kalkulu dinamikorako, baina senari esker eta arriskuak hartuz, egoera hura nolabait ere gainditu zuten, kontuan izanik karrozeria-lanak arintasun handia eskatzen zuela eta ezin zirela segurtasun-koefiziente erosoak nahi beste erabili.

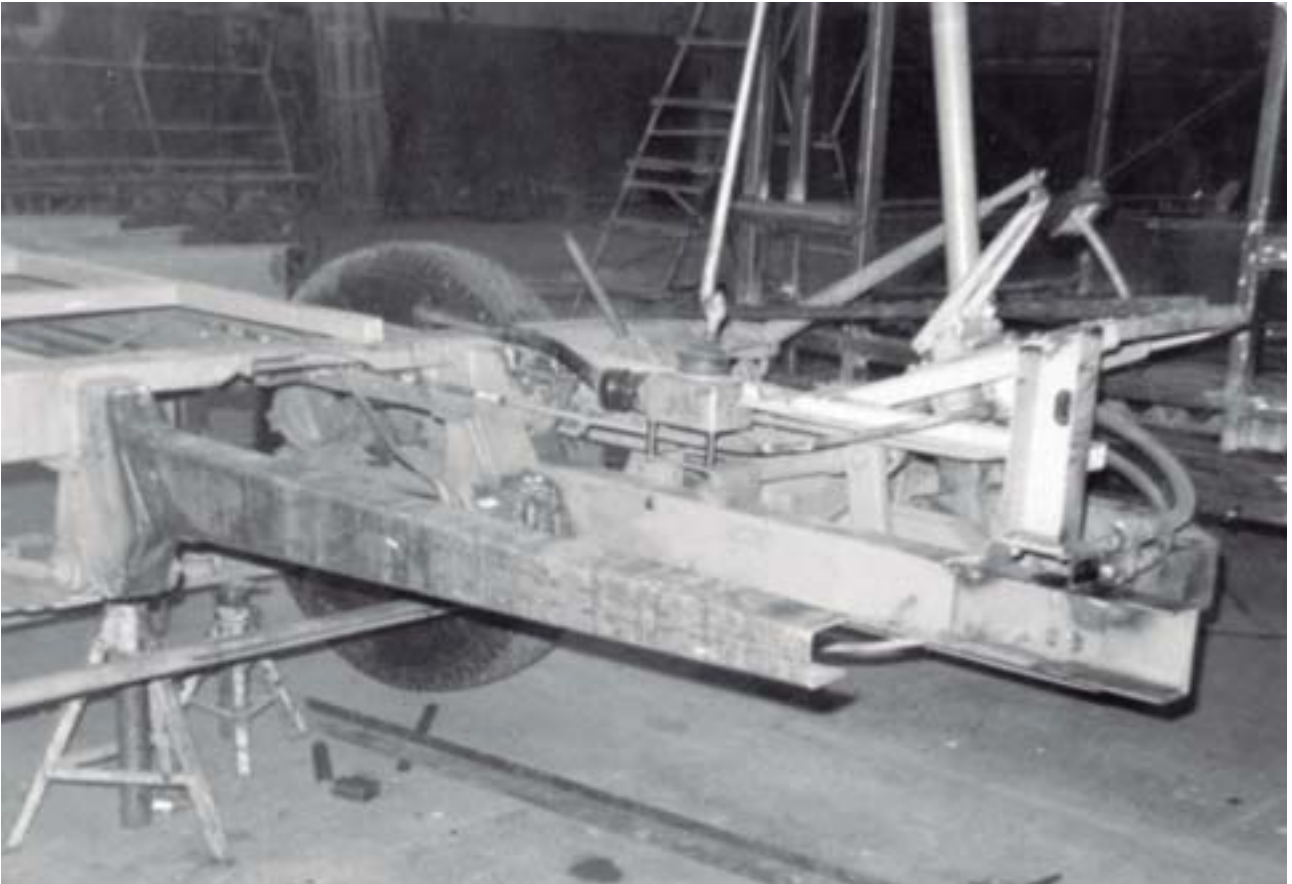
1967.ean ere *Tigrottoak* karroza-tu ziren. Hauek *Irizar*ren katalogoan *Dinam* bezala aurkezten dira. Bazuten kanpotik bereizten zituen ezaugarri bat: saihetsetako eta leihoetako lerro kurbatu nabarmena, eta horrek proportzionaltasun egokia ematen zion garaieraren eta zabalaren

artean. Bere beira handi, tenplatu, kurbatu, finko eta pieza bakarrek koengatik ere erakartzen zuen arreta modelo honek. Horiek bidaiarien ikuspena hobetzen zuten, eta goma mehe batzuen gainean zeuden muntatuta. Modelo horrek oso harmonia handia ageri zuen, halaber, bastidoreko gurpilen bide estuaren eta karrozeriaren behe alde zabalera normalekoaren artean.

Hamar ibilgailuk osatutako serie bakarra karroza-tu zen *Pullmanturrentzat*, eta Bartzelonako Azokan aurkeztu ziren. Hogeita lau lagunentzako tokia zuen mikrobus bat zen, *Fiat* etxearekin lotutako *OM (Officine Meccaniche)* Italiako etxearen txasi baten gainean eraikia. Ekipamenduaren barruan bi koloretako oihalekin tapizatutako butakak eta gidariarentzat eta laguntzailearentzat hegazkin erako eserlekuak zituen, posizio guztietan moldagarriak. Gidariak erosotasun handiz erabiltzizakeen aginteak, aginte-mahai benetan osatua zuelako, oso erakargarria bere egur tonuengatik. Modelo horrek,

528  
DAF txasisaren gainean karroza-tutako autobusa  
Autobús carrozado sobre chasis DAF





529  
 DAF txasisaren aurrealdearen xehetasuna,  
 aldaketa egin ondoren  
 Detalle de la parte delantera del chasis DAF tras  
 la modificación

pladas curvas y fijas de pieza única, que mejoraban la visibilidad de los pasajeros, e iban dispuestas sobre finas gomas. También destacaba por la armonía entre la estrecha vía de las ruedas del bastidor con la parte inferior de la carrocería de ancho normal.

Se carrozó una única serie de diez vehículos para *Pullmantur* y fueron presentados en la Feria de Barcelona. Se trataba de un microbús para veinticuatro plazas sobre chasis de la firma italiana *OM*, siglas de *Officine Meccaniche*, vinculada a *Fiat*. Su equipamiento disponía de butacas tapizadas en paño de dos colores y asientos tipo avión para el conductor y acompañante, regulables en todas las posiciones. El conductor accedía a los mandos con comodidad gracias a un salpicadero ciertamente completo y atractivo por su tono de madera. Este modelo introducía, junto al equipo de radio, un micro magnetófono.

Con este mismo diseño se carrozó un único vehículo sobre bastidor de la firma holandesa *DAF*, de cincuenta plazas. La casa matriz fabricaba por norma dos motores con licencia de la británica *Leyland*, uno horizontal central y el otro delantero turbo tipo *Comet*. Va a ser en este modelo donde *Irizar* haga uno de sus mayores esfuerzos de adaptación técnica, al trasladar el motor de la parte delantera a la trasera, tal como lo llevaba de origen el citado *Tigrotto* de veinticuatro plazas.

*Se tuvo que pedir autorización a la casa 'DAF', que accedió bajo cumplimiento de las normas establecidas. Primero hubo que desmontar del chasis el grupo diferencial y parte del eje delantero. Después se tuvo que nivelar y acondicionar el chasis, reformar y adaptar piezas nuevas y tener en cuenta todos los detalles para asentar la base de la carrocería [...]. El mayor problema radica en el grupo diferencial, ya que al*



irradi-ekipoarekin batera, mikro magnetofono bat ere bazuen.

Diseinu horrekin ibilgailu bakarra karrozatu zen, berrogeita hamar lagunentzako tokia zuen DAF Holandako etxearen bastidore baten gainean. Enpresa hornitzaileak bi motor eraikitzen zituen Leyland etxe britainiarraren baimenarekin; bat, erdialdeko horizontala, eta bestea, Comet motako aurrealdeko turboa. Hain zuzen ere, modelo honetan egokitze teknikorako ahalegin handienetako bat egin zuen Irizarrek, motorra aurrealdetik atzealdera ekarriz, hogei-ta lau plazako Tigrotto hark jatorriz zuen moduan.

*'DAF' etxeari baimena eskatu behar izan zioten, eta ezarritako arauak betetzekotan onartu zuen hark. Lehenik txasia, talde diferentziala eta aurrealdeko ardatzaren zati bat desmuntatu behar izan zituzten. Gero, txasia orekatu eta egokitu egin behar izan zuten, eraberritu eta pieza be-*

*riak moldatu, eta karrozzeria-lanaren oinarria ongi finkatzeko xehetasun guztiak kontuan izan [...]. Arazorik handiena talde diferentzialak ematen du, motorra atzekoa aldean jarriz gero birak beste aldera ematen dituelako. Koroa eta pinoi eragileari buelta ematen ez bazaie, autoa atzerantz joango da [...]. Errepidean egindako probetan emaitza onak lortu ziren. Madrilgo 'DAF' etxean, azterketa bat eta zenbait proba egin ondoren, adostasuna eman eta homologazioa onartu zuten. Aldaketa horiek egiteko baimena eman ziguten. 'DAF' etxeak, beren markako txasian egin genituen aldaketak egiaztatu ondoren, eta errepidean zuen errendimendu eta leuntasuna ikusirik, Holandako lantegira eraman zituzten aldaketa horiek.*

*Millan Irizarri egindako elkarrizketa.*

Patxi Baronek eta Juan Antonio Urteagak diote Tigrotto horiek ez zutela antz handirik Dinam mo-

530  
DAF txasis aldatuaren atzealdea, motorra instalatu ondoren  
Parte trasera del chasis modificado DAF, tras la instalación del motor

*colocar el motor en la parte posterior invierte el giro. Si no se le da la vuelta al conjunto de la corona y el piñón de ataque el auto iría para atrás [...]. Las pruebas en carretera resultaron satisfactorias. En 'DAF' de Madrid, después de hacer un reconocimiento y pruebas, dieron su conformidad y la homologación. Nos autorizaron para realizar estas modificaciones. Después de verificar 'DAF' las reformas que introdujimos en el chasis de su marca, y viendo el rendimiento y suavidad en carretera, introdujeron estas modificaciones en su planta de Holanda.*

*Entrevista realizada a  
Millán Irizar.*

Tanto Patxi Baron como Juan Antonio Urteaga coinciden en señalar que los *Tigrotto* presentaban escasas semejanzas con el *Dinam*, a pesar de su inclusión en el catálogo de esta serie. Es el año 1969 cuando *Irizar* presenta el modelo plenamente identificado como *Dinam*. Fue un proyecto liderado por

Miguel Mari y llegó a ser el producto estrella de la carrocería en esta época. Este modelo inspirado en el *Mercedes O-302*, supuso internamente una mínima estandarización del producto, creando dos versiones, el *Dinam-S* (standard) y el *Dinam-L* (lujo) y el salto de *Irizar* como carrocerero regional a carrocerero nacional, viajó desde Bilbo a Madrid y Málaga, gracias a Luis Martínez de *Pullmantur*. Al mismo tiempo, este primer cliente generó un segundo, *Juliá*, que resultó ser competencia de aquél en Málaga y permitió a *Irizar* expandirse en Barcelona. Se exportaron los primeros modelos a Francia y Túnez<sup>261</sup>.

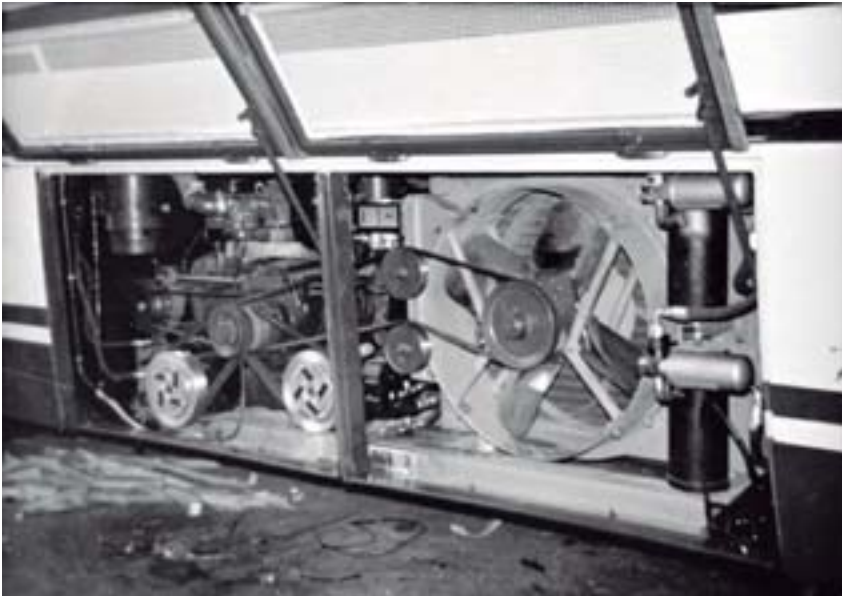
Las aportaciones técnicas iban más allá del diseño. Los modelos estándar contaban con ventilación por medio de claraboya en techo y ventanas laterales, con luna superior corredera, mientras que la versión de lujo contaba con aire acondicionado mediante un equipo auxiliar. *En 1970 se fabricó el primer autocar del mercado (estatal) con aire acondicionado, lo*

531

*Dinam-L, luxuzko autobusa, aire girotuarekin*  
*Dinam-L, autocar de lujo, con aire acondicionado*







532  
Aire girotuarentzako motor  
osagarriaren xehetasuna  
Detalle del motor auxiliar para  
aire acondicionado

deloarekin, serie honetako katalogoan sartuta bazueden ere. 1969. urtean aurkeztu zuen Irizarrek *Dinam* gisa identifikatuko zen modelo. Miguel Mari izan zen proiektu horren aitzindaria, eta karrozeriaren produktu izarra bilakatu zen garai

hartan. *Mercedes O-302* modeloan inspiratutako beste modelo honek produktua barne-mailan zertxobait estandarizatzea eragin zuen, bi bertsio sortu baitziren, *Dinam-S* (estandarra) eta *Dinam-L* (luxuzkoa), eta halaber, eskualdeko karrozari izatetik

533  
*Juliá*rentzat karrozatutako *Dinam-a*,  
aire girotuarekin, 1970  
*Dinam*, carrozado para *Juliá*,  
con aire acondicionado, 1970



que supuso el despegue definitivo de 'Irizar'. Esta novedad se convirtió en la mayor ventaja competitiva de la organización<sup>262</sup>.

La importancia del *Dinam* queda avalada por el hecho de que este modelo, que salió al mercado en 1969, para el año 1970 ya había sido versionado por seis importantes carrocerías estatales<sup>263</sup>. En 1969 se carrozaron catorce *Dinam*, frente a los doscientos veintitrés de 1974. Este mismo año experimentó un *restyling* y se siguió fabricando hasta el año 1977.

Al finalizar la década de los años sesenta *Irizar* pasaba a ser un referente cada vez más reconocido entre las compañías de transporte de viajeros. Gracias a la innovación y actualización de sus productos, la compañía era capaz de satisfacer las necesidades y requerimientos de su variada y exigente clientela. Además, por su buena organización en el trabajo y la capacidad técnica demostrada, podía cubrir un mercado muy variado, que iba desde los autobuses urbanos hasta los interurbanos y discretionales de lujo. ■

534  
*Dinam*, 1971



Estatu mailako karrozari izatera igaro zen *Irizar*. Hala, Bilbotik Madrilera eta handik Malagara joan zen, *Pullman-turreko* Luis Martínezi esker. Aldi berean, lehenengo bezero honek bigarren bat ere ekarri zuen (*Juliá*), beste horren lehiakide zena Malagan, eta horri esker, Bartzelonan ere zabaltzea lortu zuen *Irizarrek*. Lehen modelook Frantziara eta Tunisiara esportatu zituzten<sup>261</sup>.

Hobekuntza teknikoak diseinutik harantzago zihoazen. Modelo estandarrek aireztapena zuten sabaileihoari eta aldameneko leihoei esker, goialdeko kristala labaingarria baitzen, eta luxuzko bertsioak, berriz, ekipamendu osagarri bati esker zuten aire girotua. 1970. urtean, aire girotua zuten lehen autobusa (*Estatuan*) eraiki zuten merkaturatzeko, eta hori sekulako bultzada izan zen '*Irizarrentzat*'. Berrietasun hori erakundearen lehia-abantailarik handiena bilakatu zen<sup>262</sup>.

*Dinam* modeloaren garrantziaren erakusgarri modura aipa dezakegu Estatu mailako sei karrozeria garrantzitsuk modelo horren bertsioak atera zituztela 1970. urterako, hura 1969. urtean merkatura atera ondoren<sup>263</sup>. 1969. urtean hamalau *Dinam* karrozatu ziren, eta 1974. urtean berrehun eta hogeita hiru. Urte honetan *restyling* izenekoak jasan zuen; hala, 1977. urtera arte fabrikatzen jarraitu zuten.

Hirurogeiko hamarraldiaren amaieran, *Irizar* gero eta estimu handiagoko erreferentzia bilakatu zen bidaiarien garraio-konpainien artean. Bere produktuak berri eta eguneratzeari esker, era askotako bezeroen eskakizun zorrotzak eta beharrak asetzeko gai zen konpainia. Gainera, lanerako egoeki antolatuta egon eta gaitasun tekniko handia erakutsi zuenez, arlo askotako merkatuetara iritsi zitekeen, hasi herri barruko autobusetatik eta herri artekoetaraino edo luxuzkoetaraino. ■

535  
*Dinam-S*, karrozeria estandarrekin  
*Dinam-S*, carroceria standard



### 3.4.5.2 EL CARROZADO DE FURGONES, CAMIONES Y REMOLQUES

Durante los mismos años *Irizar* también abarcó el carrozado específico de furgonetas y camiones. La cooperativa *Fagor* fue uno de sus primeros clientes al encargarse el sobreelevado de una serie de furgonetas *Citroën 2 CV*. Pero lo más llamativo fue el carrozado de un vehículo expositor del que se construyeron varias unidades para la misma cooperativa (SS-47516). Se caracterizaba por su excelente visibilidad, ya que permitía mostrar al público simultáneamente

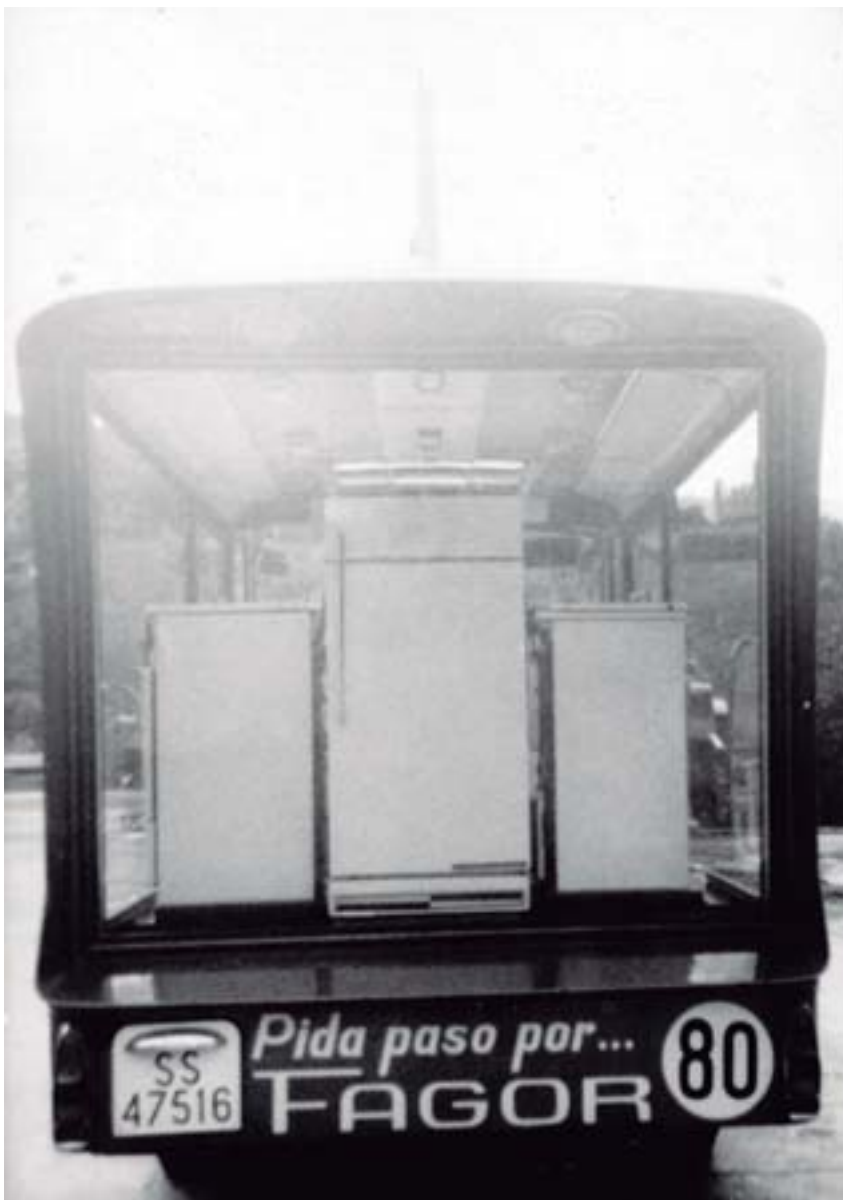
varios electrodomésticos a través de sus amplias cristalerías laterales y traseras, junto a unos *codillos* superiores que reforzaban la luminosidad natural. También contaba con una instalación de luz artificial mediante un sistema fluorescente de 220 V acorde a la propia potencia del vehículo. En el Estado español no existía todavía este tipo de equipo, por lo que tuvo que conseguirse en Iparralde de la marca *Philips*. Además añadía un sistema de altavoces potente. En el interior de la parte trasera del vehículo se construyó una plataforma giratoria, donde se colocaban los productos más pesados y de mayor volumen. Para mantener el consumo eléctrico de todo el conjunto hubo que instalar un alternador con su equipo de acumuladores e independiente del propio equipo del vehículo.

La furgoneta acristalada, basada fundamentalmente en el chasis del *Mercedes L-319*, también fue requerida por *Caja Laboral*. *Irizar* preparó una serie de vehículos, a modo de unidades móviles, para operar en las localidades donde todavía dicha entidad no disponía de sucursales estables. El conductor era el empleado encargado de atender a la clientela cerca de sus domicilios (SS-81733). Además, se carrozó un chasis sobre *Avia* con parecidas características al anterior.

Aparte de estos curiosos vehículos, *Irizar* también realizó el montaje de algunos furgones que requerían gran volumen interior para transporte de muebles. Se pueden destacar los carrozados para *Comercial Hispania* sobre un chasis *Mercedes L-319* y para *El Modelo* sobre *Pegaso Europa*.

Por otra parte, *Irizar* preparó diversos remolques, camas y cajas para camiones. Estas realizaciones se hicieron sobre vehículos de diferentes marcas, aunque destacaron las versiones de *Pegaso*. En lo referido a su serie *Europa*, instaló para la

536  
Ibilgailu erakuslea, *Fagor*rentzat ekoitzia  
Vehículo expositor fabricado para *Fagor*



### 3.4.5.2 FURGOIETAN, KAMIOIETAN ETA ATOIETAN KARROZERIA JARTZEA

Urte horietan, furgonetetan eta kamioietan karrozeria-lan espezifikoa ere egin zuen *Irizar* enpresak. *Fagor* kooperatiba izan zuen lehen bezeroetako bat, hark *Citroën 2 ZP* furgoneta batzuk gorantz handitzeko eskatu baitzion. Baina ibilgailu erakusle bati karrozeria jartzea izan zen lanik ikusgarriena, horietako zenbait unitate egin baitziren arestian aipatu kooperatibarentzat (adibidez, SS-47516). Ibilgailu horrek ikuspen ederra eskaintzen zuen, publikoak zenbait etxetresna elektriko ikus baitzitzakeen aldi berean, saihetsetako eta atzeko kristal handietatik barrena, eta bazituen *ukondo* batzuk goian, eta horiek argitasun naturala indartzen zuten. Ibilgailuak bazeukan argi artifizialaren instalazio bat ere, 220 voltetako eta ibilgailuaren potentziaren araberako sistema fluoreszente baten bitartez.

Estatuan ez zen artean era horretako ekipamendurik, eta, beraz, Iparraldetik ekarri behar izan zen, *Philips* markakoa zehazki. Ibilgailuak, gainera, bozgorailu sistema indartsu bat zeukan. Ibilgailu barruko atzeko aldean, plataforma birakor bat egin zen, eta hor ipintzen ziren produktu astunak eta handienak. Multzoz guztiaren kontsumo elektrikoari erantzuteko, alternadore bat instalatu behar izan zuten bere metagailuekin, eta ibilgailuaren ekipamendutik independentea zen.

*Lankide Aurrezkik* ere eskatu zuen funtsean *Mercedes L-319*aren txasian oinarritutako furgoneta kristalezatatu hura. *Irizarrek* horietako zenbait unitate egin zituen, unitate mugikor gisa erabiltzeko, artean finantza-erakunde horrek sukurtsalik ez zeukan herrietara iristeko. Gidaria bera zen bezeroei beren bizilekuaren ondoan bertan zerbitzu ematen zien enplegatua (adibidez, SS-81733). Gainera, aurrekoaren antzeko beste ibilgailu bat ere karrozatu zen *Avia* markako txasi baten gainean.

537  
LK Arentzako bulego mugikorra  
Oficina móvil para CLP





538  
 L-319 Mercedes txasisaren gainean  
 karrozatutako furgonia  
 Furgón carrozado sobre chasis Mercedes L-319

cooperativa *Fagor* una caja metálica en plancha ondulada sobre una versión de doble eje trasero. También preparó un *Europa* sencillo para la empresa de agua mineral *Insalus*, con una caja de menor tamaño y parecida estructura exterior. Entre estos trabajos sobre camión llama la atención el carrozado sobre el bastidor de un poderoso *Pegaso 1066* de cuatro ejes (dos delanteros direccionales y dos traseros, con el último autogiratorio para las curvas) perteneciente a *Bilore*. Pero los carrozados de mayor tamaño correspondieron a los remolques largos, en su versión de caja cerrada para compañías como *Michelin* o *Muebles Danona* o abierta para *Transportes San José* dotado de una potente cabeza tractora *Mack*.

Finalmente, la combinación de camión y remolque corto tuvo su expresión en el excelente trabajo de carrozado sobre ambos realizado a la importante empresa de transportes *Mateu & Mateu*. El camión se trataba de un *Pegaso 1061-L* y el remolque era de origen *DAF* con chasis de longitud equivalente. Entre las dos partes sumaban una capacidad de carga de veinte toneladas y un volumen de carga de setenta y ocho metros cúbicos sobre una longitud total 16,50 m. La estructura metálica del carrozado era semejante en la unidad motriz y en la remolcada, dando una imagen proporcionada al conjunto. Tan sólo cabe añadir que el camión y su remolque cumplían con las exigencias para el transporte internacional con su correspondiente precinto TIR. ■

Ibilgailu bitxi horiez gainera, altzariak garraiatzeko barru handidun beste furgoi batzuk ere muntatu zituen *Irizarrek*. Esate baterako, *Comercial Hispaniarentzat* egin zirenak, *Mercedes L-139aren* txasian, eta *El Modelorentzat*, *Pegaso Europaren* gainean.

Beste alde batetik, zenbait atoi, ohe eta kaxa ere egin zituen *Irizar* enpresak kamioientzat. Horiek marka desberdinetako ibilgailuen gainean egin ziren, baina *Pegasoren* bertsioak nabarmendu ziren. Adibidez, haren *Europa* serieari dago-kionez, xafla uhinduzko kaxa bat egin zen *Fagorrentzat*, atzeko bi ardatzeko bertsio baten gainean. *Europa* bakun bat ere prestatu zen *Insaluz* ur-enpresarentzat, kaxa txikiagoa eta kanpotik antzeko egitura zitue-na. Kamioien gainean egindako lan horien artean, bat nabarmentzen da zalantzarik gabe: lau ardatzeko (bi aurrekoak norabidezkoak, eta bi atzekoak, horietan azkena birakorra, bihurtuneetarako) *Pegaso 1066* ahaltzu baten bastidorearen gainean

egin zena, *Bilore* enpresarentzat. Baina atoi luzeentzat egin ziren lan-  
nik handienak; kaxa itxiko bertsioan, adibidez *Michelinrentzat* eta *Muebles Danonarentzat*, eta kaxa irekiko bertsioan, adibidez *Transportes San Josérentzat*, *Mack* buru traktore indartsu batez hornituak baitzeuden horiek.

Azkenik, *Mateu & Mateu* garraio-  
enpresa garrantzitsuarentzat egin-  
dako karrozeria-lan bikainean gau-  
zatu zen kamioiaz eta atoi motzaz  
osatutako konbinazioa. Kamioia *Pe-  
gaso 1061-L* bat zen, eta atoaia, ber-  
riz, *DAF* jatorrikoa, antzeko luzerako  
txasiarekin. Bien artean, hogeitona-  
karga ahalmena zeukaten, eta hiru-  
rogeita hemezortzi metro kubikoko  
karga bolumena, 16,50 m-ko luzera  
guztira. Karrozeriaren egitura meta-  
likoa antzekoa zen motordun uni-  
tatean eta atoiakoan, eta horrek irudi  
proportzionatua ematen zion multzo  
osoari. Eta erantsi behar da, argiga-  
rritzat, kamioiak eta atoiak guztiz be-  
tetzen zituztela nazioarteko garraio-  
baldintzak, eta bazeukatela beren TIR  
zigilua ere. ■

539  
*Pegaso Europa* bastidorearen gainean  
karrozatutako kamioia  
Camión carrozado sobre  
bastidor *Pegaso Europa*





540

541



616





542

543



617



544

545



618



546

547



619

### 3.4.6 EL FINAL DE UNA ÉPOCA

La experiencia de la cooperativa *Ulgor* (posteriormente *Fagor*), estaba demostrando con sus buenos resultados las posibilidades de una fórmula nueva. Sin embargo, quedaba por saber si ésta tendría éxito en un sector con un mercado y unas características diferentes, como las de la carrocería, teniendo en cuenta el propio origen de la empresa. La firma carrocera había sido un negocio familiar, que hundía sus raíces en una tradición que arrancaba en las últimas décadas de siglo XIX, aunque no había sido hasta los años veinte del siglo siguiente cuando terminó adoptando una modesta estructura empresarial al uso. Sólo a partir de mediados de la década de los años cuarenta, con la plena incorporación de la tercera generación representada por José Mari, Miguel Mari, Millán y Dionisio y su progresiva dedicación al carrozado de autobuses, comenzó a funcionar como una empresa *moderna*. La conversión de sociedad familiar a sociedad anónima en 1960, pese a la entrada de capital externo, no supuso un cambio demasiado profundo, ya que el control siguió en manos de la familia Irizar. Ahora bien, la evolución que se produjo a partir de 1962 con su transformación en sociedad cooperativa, pese a las prometedoras expectativas que generó durante los primeros años, marcó también el inicio de un periodo que desembocó a partir de 1969 en la desvinculación entre la empresa y la familia.

La formación de una cooperativa exigía el desembolso inicial de una cantidad económica que para muchos trabajadores no era nada despreciable para la época, cincuenta mil pesetas. Para impulsar definitivamente el proyecto, los hermanos Irizar avalaron la citada cantidad de dinero a los trabajadores y por fin la sociedad anónima se transformó en una sociedad cooperativa. Millán recuerda la importancia de la decisión adoptada:

*...Nuestra decisión fue tomar la vía del cooperativismo. Lo planteamos al personal, después de mostrarles los pros y contras. Decidieron y dieron su conformidad. Muchos jóvenes no disponían de ese dinero para aportar y ser socio de pleno derecho. Las aportaciones de los nuevos socios cooperativistas fueron financiadas por préstamos otorgados por la 'Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa', por mediación de las gestiones realizadas por Ramón Ezkurdia. Esta operación la avalamos los hermanos Irizar. La razón de que no participara 'Caja Laboral' fue que todavía esta entidad no disponía de capital para préstamos.*

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., y entrevista realizada a Millán Irizar.*

Sin embargo, en muy poco tiempo el apoyo financiero de *Caja Laboral*, directamente vinculada al grupo cooperativo, será determinante. La entidad abrió una sucursal en la localidad guipuzcoana, una de las primeras en todo el territorio. El objetivo de *Caja Laboral* era apoyar técnicamente a las organizaciones adscritas al grupo. Para hacer viable este esfuerzo la entidad necesitaba crear un fondo de capital suficiente para poder financiar las inversiones que necesitaban las cooperativas para ser competitivas y no quedar obsoletas. Para ello era necesario que toda empresa que se adhiriese al grupo depositara el veinticinco por ciento de su capital social en *Caja Laboral*, y todos los cooperativistas debían trabajar a través de ella<sup>264</sup>.

La evolución de la cooperativa a lo largo de estos años fue un proceso complejo. Las normas fundamentales de la sociedad se basaron en los principios y enunciados básicos del movimiento cooperativo, impulsados en el País Vasco por el padre Arizmendiarieta. Conceptos como la *dignidad en el trabajo* o la *solidaridad cristiana* venían recogidos en el Reglamento de Régimen Interno de la nueva sociedad. En sus

### 3.4.6 GARAI BATEN AMAIERA

*Ulgor* (gero *Fagor*) kooperatibaren esperientziak, bere emaitza onen bidez, formula berriak aukera handiak zituela frogatu zuen. Hala ere, ikusteke zegoen formula horrek arrakastarik izango ote zuen merkatu eta ezaugarri desberdinak zituen sektore batean, hau da, karrozerien sektorean. Enpresaren jatorria bera berezia zen. Enpresa familiako negozio bat izan zen, eta XIX. mendeko azken hamarkadetan hasitako tradizio batean zituen erroak. Enpresak ez zuen enpresa-egitura txiki eta normal bat izan XX mendeko hogeiko hamarraldia arte, eta soilik berrogeiko hamarraldiaren erdialdetik aurrera, hots, Jose Marik, Miguel Marik, Millanek eta Dionisiok ordezkaturako hirugarren belaunaldia sartu ondoren, eta enpresa erabat autobusak karrozatzen hasi eta gero, hasi zen *Irizar* enpresa moderno bat bezala funtzionatzen. Familia mailako sozietate izatetik 1960an sozietate anonimo izatera igarotzea, nahiz eta kanpoko kapitala sartu, ez zen oso aldaketa sakona izan, enpresaren kontrolak Irizar familiaren eskuetan jarraitu baitzuen. Alabaina, 1962tik aurrerako bilakaerak (enpresa jadanik sozietate kooperatibo bihurtuta), lehenengo urteetan itxaropen handiak piztu bazituen ere, aldi berri baten ha-

siera ekarri zuen, eta aldi horren buruan, 1969tik aurrera, eten egin zen enpresaren eta familiaren arteko lotura.

Kooperatiba sortzeak langile bakoitzak diru kopuru bat jartzea eskatzen zuen hasieran, eta diru kopuru hori, berrogeita hamar mila pezeta, ez zen txantxetako garai hartarako. Proiektuari bultzada sendo bat emateko, Irizar anaiek abalatu zieten diru hori langileei, eta, azkenean, sozietate anonimoa kooperatiba bilakatu zen. Millan Irizarrek ondo gogoan du hartutako erabakiaren garrantzia:

*...Guk kooperatibismoaren bideari heltzea erabaki genuen. Langileei proposatu genien, proiektuaren alde onak eta txarrak azaldu ondoren. Haiek aztertu eta baietz erabaki zuten. Gazte askok ez zuten diru hori, ekarpena egin eta bazkide oso izateko. 'Gipuzkoako Aurrezki Kutxa Probintzialak' emandako mailegu batzuen bitartez finantzatu zituzten bazkide berrien ekarpenak, Ramon Ezkurdiak egindako gestioei esker. Irizar anaiek bermatu zuten operazio hori. 'Lankide Aurrezkiak' ez zuen hartu parte operazio horretan, hain zuzen ere, artean maileguak egiteko kapitalik ez zeukalako.*

*Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit., eta Millan Irizarri egindako elkarrizketa.*



548  
Gipuzkoako Aurrezki Kutxa Probintzialeko Ormaiztegioko lehen egoitza  
Primera sede de la Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa en Ormaiztegi

primeros artículos el documento desarrollaba preceptos relacionados con la propia organización interna de la cooperativa: *Para que el trabajo sea progresivamente fecundo, –se decía en el artículo cuarto–, necesita apoyarse en su propio producto acumulado mediante el ahorro o la previsión, o el objetivo por el aliciente de una justa correspondencia. A todas las aportaciones que se hagan a la Cooperativa se corresponderá con el cuatro y medio por ciento de interés anual, cuyo abono se considerará en el mismo rango que los anticipos laborales.* Los anticipos laborales, según rezaba el artículo quinto, se acomodarían *globalmente al nivel salarial medio de la zona, tras la comparación de las empresas más importantes.* En los conceptos subsidiarios del salario se tendrían en cuenta *otros factores como el nivel de necesidades familiares, las condiciones imperantes en la economía social de la región, la posición competitiva de la cooperativa en el terreno técnico y los niveles de productividad técnicamente exigibles a los salarios.*

Los socios eran clasificados en función de sus aptitudes y a lo que se denominaba, como la *efectiva colaboración laboral en el seno de la empresa*, siendo los anticipos laborales proporcionales a su categoría profesional y participarían, por un lado, en su régimen con arreglo a su clasificación profesional en el seno de la cooperativa y, por otro, en los resultados de la firma de forma proporcional a su colaboración efectiva a los fines de la misma<sup>265</sup>.

Con respecto a la estructura social y a la dirección, los órganos de la cooperativa recaerían sobre la Junta General de Socios y la Junta Rectora. A la Gerencia, nombrada por la Junta Rectora, al igual que los directivos, le correspondía la ejecución de los planes y su aplicación.

La nueva reorganización de la sociedad en régimen cooperativo

provocó un cambio sustancial con respecto a la anterior fórmula. Miguel Mari Irizar, quedó al frente de la Gerencia, pero siempre supeditado al control de la Junta Rectora, tal y como establecían las normas. El objetivo principal del nuevo gerente, y *alma mater* del anterior proyecto empresarial de Irizar, se basaba en la obtención del máximo rendimiento de las personas que la componían y en la continua inversión en nuevas tecnologías; unos principios, por otra parte, que no debían ser incompatibles con la nueva fórmula empresarial. El problema radicaba en que las competencias sobre la gestión ya no recaían exclusivamente en la decisión de los hermanos Irizar, y sobre todo en la de su gerente, Miguel Mari. La asunción de los principios de *autonomía, gestión y control democrático* entrañaban un importante cambio que no sólo afectaban a la organización interna de la gestión, sino que tenían incluso que ver con un cambio de mentalidad. Y aunque Miguel Mari fue probablemente el impulsor más apasionado de la conversión en cooperativa y de que su filosofía conectaba con el espíritu social que animaba a este movimiento, la adaptación iba a resultar más complicada de lo imaginado en un primer momento. El reparto de las responsabilidades en una dirección que hasta ese momento había recaído en el grupo familiar –con la incorporación de socios capitalistas muy concretos a partir de mediados de la década de los cincuenta–, comenzó a provocar los primeros desencuentros.

*La promoción interna no era suficiente para cubrir todos los cargos de la nueva estructura, y hubo que traer gente cualificada de fuera. El aita los trataba como si fueran de la familia, al principio comían habitualmente en casa, mientras se iban situando en Ormaiztegui: Paco Montero, Kepa Anabitarte, José Mari Rodríguez... La mujer de éste último, Goiatxo, fue maestra en la escuela, y acabaron viviendo abajo,*

Hala ere, handik gutxira oso erabakigarria izango da *Lankide Aurrezkiaren* laguntza finantzarioa. Erakunde hori talde kooperatiboarekin lotuta zegoen zuzenean, eta sukurtsala ireki zuen Ormaiztegin, lurraldeko lehenengoetako bat. Taldearekin lotutako erakundeei laguntza teknikoa ematea zuen helburu *Lankide Aurrezkiak*. Ahalegin hori egin ahal izateko, erakunde finantzarioak kapital funts handi bat sortu behar zuen, kooperatibek lehiakorak izateko eta zaharkituta ez gelditzeko behar zituzen inbertsioak finantzatu ahal izateko. Horretarako, taldean sartzen zen enpresa orok bere kapital sozialetik ehuneko hogeitabost gordailutu behar zuen *Lankide Aurrezkiaren*, eta kooperatibista guztiek erakunde horren bitartez lan egin behar zuten<sup>264</sup>.

Kooperatibaren bilakaera oso prozesu konplexua izan zen urte horietan guztietan. Mugimendu kooperatiboaren oinarriko printzipioetan eta enuntziatuetan, hau da, aita Arizmen-diarietaren filosofian oinarritu ziren sozietatearen funtsezko arauak. *Laneko duintasuna* eta *elkartasun kristaua* bezalako kontzeptuak sozietate berriaren Barne Araudian zeuden jasota. Beren lehen artikuluetan, kooperatibaren barne-antolakuntzarekin loturiko kontzeptuak garatzen zituen araudiak. *Lana gero eta emankorragoa izango bada*, esaten zen laugarren artikuluan, *bere produktuan oinarritu behar du, hots, aurreztuz edo aurreikusiz metatutako kapitalean, edo bidezko ordain bat jasotzeko itxaropenean. Kooperatibari egiten zaizkion ekarpen guztiei urteko ehuneko lau eta erdiko interesarekin erantzungo zaie, eta hori ordaintzea lansari-aurre-rakinaren maila bereko joko da*. Lansari-aurre-rakin horiek, bosgarren artikulua zioenez, *eskualdeko batez besteko soldatetara egokituko ziren oro har, horko enpresa nagusiekin konparazioa egin ondoren*. Soldataren kontzeptu subsidiarioetan, beste hauek ere baloratu ziren: *familiaren premien maila, eskualdeko ekonomia sozialean nagusi ziren baldintzak, kooperatibak alor teknikoan zeukan lehiatzeko gaitasuna eta soldatei teknikoki eska zekiekeen produktibitate maila*.

Bazkideak sailkatu egiten ziren, beren gaitasunen arabera eta *enpresa barruko lankidetzaren efektiboa* zerritzanaren arabera, eta langilearen maila profesionalaren arabera izaten ziren lansari-aurre-rakinak. Bazkideek beren maila profesionalaren arabera hartuko zuten parte haren araudian. Bestalde, kooperatibaren helburuetan edukitzen zen lankidetzaren efektiboaren arabera hartuko zuten parte bazkideek enpresaren emaitzetan<sup>265</sup>.

Egitura sozialari eta zuzendaritzari zegokienez, Bazkideen Batzar Orokorren eta Zuzendaritza Batzordearen gain eroriko zen ardura. Zuzendaritza Batzordeak izendatzen zuen Gerentzia, baita zuzendariak ere, eta Gerentzia horren ardura izaten zen planak exekutatzea eta aplikatzea.

Sozietatea erregimen kooperatiboan berrantolatzeak funtsezko aldaketa ekarri zuen aurreko formularekiko. Miguel Mari Irizarri Gerentziaren ardura egokitu zitzaion, baina Zuzendaritza Batzordearen kontrolpean aritzeko betiere, arauak zioten bezala. Gerente berri eta aurreko proiektuaren arimaren helburua bikoitza zen: ahalik eta errendimendurik handiena ateratzea kooperatiba osatzen zuten langileengandik, eta teknologia berrietan etengabe inbertitzea. Printzipio horiek ez ziren noski enpresa formula berriaren etsai. Arazo bat zegoen: kudeaketaren eskumenak ez ziren Irizar anaie-nak eta, batez ere, Miguel Marirenak bakarrik. *Autonomia, gestioa eta kontrol demokratikoa* printzipioak onartu izanak funtsezko aldaketa zekarren, eta aldaketa horrek ez zion eragiten soilik kudeaketaren barne antolakuntzari, baizik eta zerikusi handia zeukan mentalitate aldaketarekin ere. Eta nahiz eta Miguel Mari izan seguruenik kooperatiba proiektuaren bultzatzaile handiena, eta nahiz eta haren filosofia oso ongi ezkondu mugimendu horrek zeukan espiritu sozialarekin, formula berrira egokitzea hasiera batean pentsatutakoa baino korapilatsuagoa izango zen. Ordu arte familia baten gain (bazkide kapitalista zehatz batzuk ere erantsi zitzaizkien horiei, berrogeita hamarreko hamarral-

*con una escalera interior desde nuestra casa. Con ellos, Miguel Mari aplicaba el concepto familia/tribu, que tenía tan desarrollado. Otro de los directivos que vino fue mi cuñado, Javier Aldekoa, casado con mi hermana mayor. Él llegó algo más tarde que los anteriores. Pero estas personas venían con sus propios planteamientos e ideas, y empezaron a chocar con el liderazgo tal como lo ejercía Miguel Mari. Para él era muy problemática la dirección compartida. Podía compartir muchas cosas, y ser muy generoso, pero no el poder. Necesitaba tener poder de decisión pleno y las estructuras de la cooperativa se lo limitaban. Es el momento en que la empresa crece y evoluciona. Al principio, los directivos recién llegados saben lo que les cuenta Miguel Mari, pero al cabo de un tiempo empiezan a tener opinión propia. Esto conlleva compartir poder, y Miguel Mari tiene que llegar a acuerdos, y renunciar a determinadas atribuciones o cosas que quisiera hacer. Y eso le causa serios problemas, porque piensa que 'en el fondo, ésta es mi empresa'.*

*Entrevista realizada a  
Mikel Irizar.*

Sin embargo, la percepción que Millán tiene sobre este proceso y los diferentes acontecimientos que se fueron produciendo está mucho más marcada por su propia experiencia personal. Todo parece indicar, y en esta cuestión ambos coinciden, que el reparto de las responsabilidades de la dirección no fue el único problema. Probablemente a este asunto habría que unir otra serie de cuestiones personales e incluso de carácter sociopolítico, derivadas del agitado ambiente que se respiraba en estos momentos en la comarca

del Goierri, con la aparición de nuevos movimientos sociales y políticos que trabajaban a favor del *control de los medios de producción*. En cualquier caso, lo cierto es que las relaciones entre la mayor parte de los hermanos Irizar y la dirección de aquella nueva sociedad, que ellos mismos habían impulsado a constituirse, se hicieron más delicadas. En este aspecto las versiones, tanto de Mikel como de Millán son muy similares, aunque en este último caso, su recuerdo es mucho más dramático, afectado por las dolorosas circunstancias en que se desarrollaron los acontecimientos. Todo ello fue degenerando en una situación difícilmente sostenible y finalmente, en 1969, Miguel Mari, decepcionado por la situación de enfrentamiento dentro del equipo directivo, abandonó el cargo y fue sustituido por un nuevo gerente, Kepa Anabitarte. José Mari y Millán abandonaron también la cooperativa poco después de Miguel Mari, al igual que Pablo Polanco. En esta misma fecha, abandonó Irizar Paco Montero, colaborador de Miguel Mari en las labores de gerencia, que fue reclamado por Ormaetxea, presidente de *Caja Laboral*, para incorporarse en su División Empresarial (1970-1985). Es en este sentido, donde el recuerdo de Millán resulta más descarnado, profundamente decepcionado por la tensión que se vivió durante aquellos últimos momentos.

Dionisio siguió formando parte de la empresa e incluso José Mari volvió a reincorporarse a ella. Sin embargo, su situación y la propia capacidad de influencia sería ya muy limitada. Después de ochenta años, tras el primer negocio surgido en el caserío Uherkalde de Ormaiztegi, la dirección de la empresa se desligaba de la familia Irizar. ■



diaren erdialdetik aurrera) egondako ardurak banatzeak lehen konponezinak piztu zituen.

*Barne sustapena ez zen aski egitura berriko postu guztiak betetzeko, eta jende kualifikatua ekarri behar izan zen kanpotik. Aitak familiakoak balira bezala tratatzen zituen, hasieran etxean jaten zuten normalean, Ormaiztegin bizileku bat bilatzen zuten bitartean: Paco Montero, Kepa Anabitarte, Jose Mari Rodriguez... Azken horren emaztea, Goiatxo, eskolako maistra izan zen, eta gure azpian bizitzen amaitu zuten, gure etxetik barne-eskailera bat zuela. Haiekin, familia/tribua kontzeptua erabiltzen zuen Miguel Marik, oso sartua zeukan buruan eta. Etorritako beste zuzendaritza-karguetako bat nire koinatu Javier Aldekoa izan zen, nire arreba zaharrenarekin ezkonduko zena. Hura besteak baino geroxeago heldu zen. Baina pertsona horiek beren eske-mekin eta ideiekin zetozen, eta talka egiten hasi ziren Miguel Mariren buruzagitzarekin. Harentzat, oso gogorra zen zuzendaritza partekatzea. Gauza asko partekatuko zituen, eta oso eskuzabala zen, baina ez agintea. Hark erabateko erabakimena behar zuen, baina kooperatibaren egiturak mugatu egiten zion. Enpresa hazten eta aldatzen ari zen garai horretan. Hasieran, zuzendaritza-kargu etorri berriek Miguel Marik kontatutakoa bakarrik dakite, baina, aldi bat igaro eta gero, beren iritziak izaten hasiko dira. Horrek agintea partekatzea esan nahi du, eta Miguel Marik akordioak egin beharko ditu, eta uko egin beharko die zenbait eskumeni edo asmori. Eta horrek arazoak sortuko dizkio, ondokoa pentsatzen baitu barru-barruan: 'hau nire enpresa da'.*

*Mikel Irizarri  
egindako elkarrizketa.*

Hala ere, berak bizi izandakoak eragin handia izan du Millanengan prozesu hura eta orduko gertakariak baloratzean. Badirudi, eta gai horretan biak bat datoz, zuzendaritzako arduren banaketa ez zela izan arazo bakarra. Horri, izan ere, beste arrazoi pertsonal batzuk gehitu beharko litzaizkioke, eta are arrazoi soziopolitikoak, Goierriko eskualdean une hartan zen giro nahasiagatik, zenbait mugimendu sozial eta politiko agertu berrik *ekoizpen bideak kontrolatzea* proposatzen baitzuten. Edonola ere, egia da Irizar anaia gehien eta haiek sortzen lagundutako sozietate berriko zuzendaritzaren arteko harremanak hauskorragoak bilakatu zirela. Alde horretatik, Mikelen eta Millanen bertsioak oso antzekoak dira, nahiz eta azken horren kasuan, oroitzapena askoz dramatikoagoa den, orduan izan ziren gertakari mingarrien eraginagatik. Horren guztiaren ondorioz, egoera sostengaezina bihurtzeraino iritsi zen, eta, azkenean, 1969an, Miguel Marik, zuzendaritza-talde barruko liskarreko gogaiturik, etsi eta kargua utzi zuen, eta gerente berri batek, Kepa Anabitartek bete zuen haren lekua. Jose Mari eta Millanek, baita Pablo Polancok ere, kooperatiba utzi zuten, Miguel Mari joan eta gutxira. Data horretan bertan, Paco Monterok, gerentzia-lanetarako Miguel Marik zuen laguntzaileak, bertan behera utzi zuen *Irizar, Lankide Aurrezkiko* Lehendakari Ormaetxeak dei egin baitzion bere Enpresa Sailean lanean has zedin (1970-1985). Horregatik da Millanen oroitzapena oso garrantza, azken une haietan bizi izan zen giro latzagatik.

Dionisiok enpresan jarraitu zuen, eta Jose Mari bera ere itzuli egin zen berriro. Hala ere, haren egoera eta haren eragina oso mugatuak izan ziren handik aurrera. Ormaiztegiko Uherkalde baserrian sortutako lehen negozio hartatik laurogei urtera, enpresaren zuzendaritza banatu egin zen Irizar familiagandik. ■

### 3.4.7 EPÍLOGO: UNA FIRMA PARA LA POSTERIDAD

A partir de la desvinculación de la sociedad cooperativa, la trayectoria de los miembros de la familia Irizar se encaminó en otra dirección. En 1970 Miguel Mari aceptó un jugoso contrato temporal en Colombia a través de un antiguo cliente, Josu Zubiaur. Allí desarrolló una importante labor como asesor técnico y sobre todo, se encargó de incorporar nuevas formas de gestión empresarial. Un año más tarde, tras la experiencia americana y gracias a otro antiguo cliente y amigo de *Irizar*, Luis Martínez, fue contratado por *Pullmantur*, S.A., pasando a ser el responsable de mantenimiento y compras de esta última empresa de autobuses, donde se jubiló en 1985, coincidiendo con la absorción por el grupo *Trapsa*. Finalmente, Miguel Mari, impulsor de la conversión de la empresa familiar en cooperativa, falleció en abril de 1999.

Pese a todo ello, el gran salto de la firma se produjo dos décadas después de la desvinculación de la familia Irizar. Durante los años sesenta la empresa se había situado como una de las mejores del sector carrocerero en el Estado, gracias al constante trabajo de innovación tecnológica. Irizar fue la primera carrocería del Estado en incorporar el aire acondicionado a sus autocares y a comienzos de los años setenta se lanzaron nuevos modelos de autobuses, como el *Korosti*, que obtuvo el premio *Giralda de Oro* al mejor autocar español en 1972. Todo ello coincidió en el tiempo con la consolidación de relaciones comerciales con importantes clientes, como *Trapsa* o la compañía de transportes *Juliá*, pero también con la llegada de una coyuntura especialmente adversa para la industria y la economía en general, como la crisis energética de 1973. El incremento del precio de las materias primas y de los carburantes afectó duramente a todo el sector,

549  
*Korosti*, 1972



### 3.4.7 EPILOGOA: ETORKIZUNERAKO ENPRESA BAT

Sozietate kooperatibotik irten eta gero, Irizar familiako kideek beste bide bat hartu zuten. 1970ean, Miguel Marik aldi baterako kontratu potolo bat onartu zuen Kolonbian, bere lehenagoko bazkide Josu Zubiaurren bitartez. Han, Miguel Marik oso lan garrantzitsua egin zuen aholkulari tekniko gisa, eta, batez ere, enpresa-kudeaketarako formula berriak sartu zituen. Handik urtebetera, Amerikako esperientziaren ondoren eta beste bezero ohi eta Irizarren adiskide baten bitartez, Luis Martínezekin bitartez alegia, *Pullmantour, S.A.* enpresak kontratatu zuen, eta Miguel Mari enpresa horretako mantentze-lan eta erosketen arduradun bihurtu zen, eta bertan erretiratu, 1985ean, *Trapsa* taldearen zurgapenaren garaian hain zuzen ere. Miguel Mari, familia mailako enpresa hura kooperatiba bihurtzea bultzatu zuena, 1999ko apirilean hil zen.

Horiek guztiak gorabehera, enpresaren jauzi handia Irizar familiatik banatu eta bi hamarkada geroago izan zen. Hirurogeiko hamarkadan, enpresa-sektore honetako onetsuenetako bat bezala zen jarria Estatuan, berrikuntza teknologikoan egindako etengabeko lanari esker. *Irizar* Estatuko lehenengo karrozeria izan zen aire girotua autobusei sartzeko, eta, hirurogeita hamarrekota hamarraldiaren hasieran, autobus modelo berriak atera ziren, *Korosti* adibidez, zeinak Estatuko autobus onenaren *Giralda de Oro* saria eskuratu baitzuen 1972an. Garai horretan, bezero garrantzitsu batzuekin harreman komertzialak hasi zituzten, *Trapsa*rekin eta *Juliá* garraio-enpresarekin esate baterako, baina oso faktore negatibo bat ere heldu zen industriarentzat eta ekonomiarentzat oro har, hots, 1973ko energia krisia. Lehengaien eta erregaien prezioen igoerak gogor astindu zuen sektore osoa, eta ixtea edo enplegu-erregulazioa egitea egokitu zitzaion enpresa

askori. Enpresa gipuzkoarrak ere une larriak ikusi zituen, eta karrozeria-negozioaren beste alternatiba batzuk bilatzen hasi zen. Azkenean, berogailuak egitea erabaki zuen.

Proiektu horrek itxaropen handiak piztu zituen *Irizarren* barruan, 1975eko Kudeaketa Planaren Memorian horri buruzko aipamenean egiaztatu daitekeen moduan:

*Energiarik handienak gure enpresaren funtsezko politika deituko dugun hori gauzatzeko erabiliko ditugu batez ere, hots: Lantegi berrian.*

*Zailtasun handiko urte bat igaro ondoren, neurri batean gure nahiak asetzendituen aukerak bat topatu dugu Ullarcoren laguntzari esker, aurreko beste aldi batzuetan adierazi dugun moduan.*

*Aipatutako industria-gune horretako zuzendariekin hartu-eman batzuk izan ondoren, ondorioztatu dugu bideragarria dirudiela lantegiari bultzada berri bat ematea gure inguruan, Fagor katalogoko artikuluetako bat bertan ekoizteko, Fagor-Climaren plan orokorraren barruan. Gas bidezko energia-sorkuntza duten urerradiadoreak egitea da xedea, baita elektrikoak ere, eta era horretan, produktu nagusia osatuta geratuko da, hau da, berogailuak, Arrasaten eraikiko den lantegi batean egin beharrekoak.*

*Proiektu hori oso goi mailakoa da, eta horrexegatik aipatu besterik ez dugu egingo hemen, jakinik, gainera, berak bakarrik baduela nahikoa garrantzia Kudeaketa Plan propio bat egiteko.*

*Une honetan, bideragarritasun-azterketa bat prestatzen ari da langile-talde bat, eta 1975eko lehen hiruhilekoaren amaierarako amaituta egotea espero da, data inguru horretan hasiko baitira proiektua burutzeko benetako kudeaketa-lanak.*

*Aipatu berri dugun guzti hori gauzatzeko aukerak benetan handiak dira, eta horrenbestez, ares-tian esandako data hori iristen denean espero dugu eragozpenik ez izatea lurrak eskuratzeko, pabilioia eraikitzeke... kudeaketa-lanek eta,*

provocando el cierre y la regulación de empleo de numerosas empresas. La firma guipuzcoana atravesó también por graves dificultades y trató de buscar alternativas al negocio carrocerero, con la apertura de una línea de producción de calefactores.

Este proyecto levantó grandes expectativas en Irizar, como puede constatarse en la referencia que al mismo se realiza en la Memoria del Plan de Gestión de 1975:

*Donde van a ser invertidas grandes energías va a ser en la realización de la que vamos a llamar política fundamental de nuestra empresa: La nueva factoría.*

*Después de un año de grandes dificultades, hemos podido dar de la mano de Ularco con una posibilidad que colma en gran parte nuestros deseos, ya expresados en anteriores ocasiones.*

*Después de una serie de intercambios con los dirigentes del citado complejo industrial, hemos llegado a la conclusión de que parece viable el lanzamiento de la factoría en nuestra zona donde se produce uno de los artículos del catálogo Fagor, dentro del plan general de Fagor-Clima. Se trata de realizar los radiadores de agua con generación de energía por gas, y los eléctricos, complementando así el producto base, esto es, los calentadores, que han de realizarse en una planta a construir en Mondragón.*

*El proyecto es de altos vuelos, por lo que aquí nos limitamos a reseñarlo, toda vez que él solo tiene importancia suficiente para realizar un Plan de Gestión propio.*

*En estos momentos hay un equipo de hombres dedicado a la realización del estudio de factibilidad que se espera esté terminado para finales del primer trimestre de 1975, fecha en la que comenzarían las gestiones siguientes de ejecución propiamente dichas del proyecto.*

*La probabilidad de realización de cuanto acabamos de enunciar es realmente alta, por lo que espera-*

*mos que llegada la citada fecha no existirán obstáculos para que sigan las gestiones de adquisición de terrenos, edificación de planta, etc., en general de todas las políticas que hayan sido dictadas al respecto.*

*Confiamos ciegamente que el proyecto se coronará con éxito, con lo cual habremos intentado dar respuesta a fuertes inquietudes sentidas en la zona donde nos movemos y de cuyo compromiso social y político no podemos apearnos.*

Sin embargo, el proyecto no dio los resultados esperados y frustró las grandes expectativas generadas y la producción de calefactores fue muy limitada:

*Esta operación de diversificación será el error más grave en la historia 'Irizar'. Error no sólo por propiciar la diversificación, sino por las actividades seleccionadas en esa dispersión. Se eligió ser sólo productores, sin intervenir en la vertiente comercial y los productos seleccionados fueron campanas extractoras de cocina y un elemento de calefacción doméstica, placa solar. Hay que señalar que ese sistema de calefacción era apenas utilizado dentro de España y era totalmente desconocido en Europa, producto imposible de exportar y sobre todo de venta sólo estacional y muy dependiente del clima reinante al inicio del invierno.*

*Entrevista realizada a Paco Montero.*

Esta nueva línea de producción hizo necesario el desdoblamiento de la dirección, que quedó constituida por dos gerentes, Kepa Anabitarte al frente de la carrocería y Javier Aldekoa, como director de la producción de calefactores.

Lejos de terminar con los problemas de la empresa, la nueva situación, con una doble dirección, no hizo sino profundizar en las fuertes desavenencias internas y en agosto de 1977 se produjo el rele-

azken batean, horrekin loturik xedatutako politika guztiek aurrera egin dezaten.

*Proiektu hori behar bezala gauzatuko dela sinesten dugu itsu-itsuan, eta horren bidez, gu mugitzen garen inguru honetan dauden kezka handiei erantzuten ahaleginduko gara, ezin baitiogu ukorik egin dugun konpromiso sozial eta politikoari.*

Nolanahi ere, proiektu horrek ez zituen esperotako emaitzak ekarri, jarritako itxaropen handiak hankaz gora bota zituelako eta berogailuen ekoizpena oso mugatua izan zelako:

*Dibertsifikatzeko eragiketa hori 'Irizarren' historiaren akatsik larriena da seguruenik. Akatsa, baina ez dibertsifikazioa sustatzeagatik bakarrik; batez ere, sakabanatze horretan aukeratutako jarduerengatik. Ekoizle bakarrik izatea aukeratu zuten, alderdi komertzialean esku hartu gabe, eta aukeratutako produktuak sukaldeko ke-kanpaiak eta eguzki-plaka bidezko etxe-berogailuak izan ziren. Adierazi behar da berokuntza-sistema hori oso gutxi erabiltzen zela Espainian eta guztiz ezezaguna zela Europan; produktu hori esportazina zen, eta urte-sasoi batean bakarrik saltzekoa, neguaren hasieran nagusi den klimaren mende.*

*Paco Monterori  
egindako elkarrizketa.*

Produktzio-linea berri horrek zuzendaritza bitan banatzea eskatu zuen, eta, une hartatik aurrera, bi gerente ziren Irizarren: Kepa Anabitarte, Irizar karrozeriaren buru, eta Javier Aldekoa, berogailuen produktzioaren zuzendari.

Enpresaren arazoak ez ziren amaitu. Aitzitik, egoera berriak, bi zuzendaritza izaki enpresan, liskarrak eta konponezinak ekarri zituen, eta 1977ko abuztuan Angel Pozuetak ordezkatu zuen Kepa Anabitarte. Une horretatik aurrera, merkatu berriak esploratzen hasi ziren, krisia gainditzeko xedez. Aurrena, Hego Amerikako etorkizun handiko merka-

tua aztertu zuten (Txilekoa eta Venezuelakoa, nagusiki). Gero, baita Europakoa (Frantzia) eta are Ipar Afrika ere (Tunez) bisitatu zituzten. Hala ere, Uri Mansoor esportatzaile israeldarrekin hasitako harremanak lagundu egin zuen urte gogor haietako krisia jasaten, eta horrek atsedeen pixka bat eman zion enpresari.

Garai hartan, kooperatibaren zuzendaritzan gerente ugari izan ziren, baina inork ez zuen lortu enpresa gora ateratzerik. Estatuan egin zen 1982ko Munduko Futbol Txapelketaren antolatzaileekin sinatutako kontratu garrantzitsuak ere ez zuen arindu egoera latz hura. Renferen indartzeak, matrikulazioen beherakadak eta Portugalgo autobusen politika erasokorrak irteerarik gabeko egoeran utzi zuten kooperatiba. 1986ko maiatzaren 31an, Angel Pozueta gerentea lehiakideengana igaro zen, *Sunsundegui* enpresara zehazki, Irizarreko profesional kualifikatu batzuekin batera, eta horrek are gehiago gaiztotu zuen krisia, eta ez zen garbi ikusten etorkizuna Europako Merkatu Batuaren ateetan ginenean.

Angel Pozueta gerenteak Irizar utzi ondoren, kide anitzeko zuzendaritza-talde bat eratu zen *Goilan* izeneko Goierri eskualdeko kooperatiba-taldearen gidaritzapean, Iñaki Otañoren bitartez, harik eta Javier Azkarate izendatu zuten arte; azken honek zuzendaritza-taldea birmoldatu zuen. Karrozeria-enpresaren patua talde kooperatiboaren esku geldituko zen aurrerantzean. Sektoreka taldekatu ziren kooperatibak, eta ez eskualdeka, ordu arte bezala, eta urrats hori erabakigarria izan zen. Irizarrek onartu egin zuen proposamena, eta, 1988ko apirilean, *Mondragon Korporazio Kooperatibako* kide bilakatu zen. Hala eta guztiz ere, enpresako arazoak, batez ere zuzendaritza barrukoak, ez ziren guztiz konpondu. Javier Azkaratek 1991ko abuztuaren 31n dimisioa eman izanaren ondorioz, kide anitzeko zuzendaritza-taldea osatzea erabaki zuten berriro, oraingo honetan ere Iñaki Otañoren gidaritzapean.

vo del gerente Kepa Anabitarte por Ángel Pozueta. A partir de esos momentos se comenzaron a explorar nuevos mercados con el fin de ir superando la crisis. Primero se trató del prometedor mercado americano (Chile y Venezuela principalmente), así como el europeo (Francia) e incluso el norteafricano (Túnez). Sin embargo, fue la relación con el exportador israelí Uri Mansoor, la que contribuyó durante aquellos difíciles años a soportar la crisis, dando un breve respiro a la empresa.

Durante esta época la dirección de la cooperativa conoció numerosos gerentes que no consiguieron reflotar la empresa. Ni siquiera el cierre de un importante contrato con la organización del Mundial de Fútbol de 1982 en el Estado consiguió aliviar la situación. La expansión de *Renfe*, la caída de las matriculaciones y la política agresiva de los autocares portugueses llevaron a la cooperativa prácticamente a un callejón sin salida. El abandono del gerente Ángel Pozueta el 31 de mayo de 1986 y su paso a la competencia, concretamente a la empresa *Sunsundegui*, con un grupo de profesionales cualificados procedentes de *Irizar* profundizó aún más la crisis y las inciertas perspectivas que dibujaba la incorporación al Mercado Común Europeo.

Tras el abandono del gerente Ángel Pozueta, se formó una dirección colegiada del equipo directivo bajo la tutela de *Goilan*, grupo de cooperativas de la comarca de Goierri, a través de Iñaki Otaño, hasta la designación de un nuevo gerente, Javier Azkarate, que procedió a una remodelación del equipo directivo. El destino de la firma carrocera iba a correr parejo al del grupo cooperativo. La decisión de agrupar a las cooperativas por sectores y no por comarcas, como se había venido haciendo hasta el momento, fue determinante. *Irizar* aceptó la propuesta y en abril de 1988 pasó a formar parte de *Mondragón Corporación Coope-*

*rativa*. A pesar de ello, los problemas de la empresa, sobre todo los internos de la dirección, no terminaban por cerrarse. La dimisión de Javier Azkarate el 31 de agosto de 1991 provocó la asunción de la dirección de forma colegiada por el equipo directivo, nuevamente bajo la tutela de Iñaki Otaño. Tampoco esta dirección consiguió enderezar la marcha de la cooperativa en medio de un clima de fuertes tensiones internas. La situación parecía abocar a la empresa a su cierre definitivo en 1991.

Según Paco Montero, a la sazón gerente de *Diara, S. Coop.*, empresa dedicada a la ingeniería de diseño, Javier Azkarate tuvo una actuación esencial para el porvenir de *Irizar*, se empeñó en renovar el diseño de la carrocería, para ello contrató los servicios de *Diara*. Los gerentes de las dos empresas se conocían de antiguo, al haber coincidido en la *División Empresarial de Caja Laboral*. Según relata Paco Montero, al primer encuentro asistió por *Irizar*, además de su gerente, la plana mayor que, siendo la que ya existía en 1970, resultaba conocida para Montero.

*La demanda de diseño se refería a la estética, pero pronto se reforzó la necesidad de que las líneas de diseño pudieran propiciar mejoras constructivas.*

*Al segundo encuentro, Azkarate acudió con nuevos colaboradores, pues los cuadros directivos de 'Irizar' habían pasado a la competencia. Esta circunstancia determinará que el proceso de selección y desarrollo del nuevo diseño 'Century' transcurra en un clima de total desconfianza interna. El clima de desconfianza fue traumático y la causa del desmoronamiento de la gestión en los años inmediatos. Los nuevos e inexperimentados interlocutores de 'Irizar' para el proyecto de renovación del diseño de carrocería debieron asumir importantes novedades constructivas vinculadas al diseño estético.*

Zuzendaritza horrek ere ez zuen lortu kooperatibaren ibilbidea zuzentzea barne-tentsio handiko giro hartan. Bazirudien egoera hark enpresa itxiaraziko zuela 1991an.

Paco Monteroren esanetan, garai hartan diseinu-ingeniaritzara dedikatutako *Diara, S. Coop.* enpresako gerente zelarik, Javier Azkarateren jokamoldeak berebiziko garrantzia izan zuen *Irizarren* etorkizunerako, izan ere, karrozeriaren diseinua berritzen ahalegindu baitzen, horretarako *Diara* enpresaren zerbitzuak kontratatuz. Bi enpresetako gerenteek aspalditik elkar ezagutzen zuten, *Lankide Aurrezkiaren Enpresa Sailean* batera lan egin zuten zera. Paco Monterok kontatzen duen moduan, lehen bilera hartara, *Irizarren* partetik, bertako gerenteaz gain, zuzendaritza-talde osoa joan zen, hots, 1970. urtean egondakoa bera eta Monterok lehendik ezagutzen zuena.

*Diseinu-eskaera hori estetikarekin loturik zegoen, baina handik bere-*

*hala, diseinu-lerro horiek eraikuntza alorreko hobekuntzak ekar zitzaketela pentsatzen hasi ziren.*

*Bigarren bileran, laguntzaile berri batzuekin joan zen Azkarate, 'Irizarreko' zuzendaritza-kargu nagusiak kompetentziara joanak zirelako. Hori zela eta, 'Century' diseinu berria aukeratzeko eta garatzeko prozesuan, barne-mesfidantzako giroa bizi izan zuten. Mesfidantza-giro hori oso larria izan zen, eta hurrengo urteetan kudeaketak porrot egitea eragin zuen. Karrozeriaren diseinua berritzeko proiektuaren inguruan diseinu estetikarekin loturiko eraikuntza-berritasun garrantzitsuak onartu behar izan zituzten 'Irizarreko' solaskide berri eta eskarmentugabeek.*

*'Centuryren' diseinua lerro orokor eta barne-dekoratu berriagatik nabarmendu zen. Baina karrozeriarena nabarmenki murriztea ekarri zuten zenbait funtsezko aldaketa gertatu ziren. Karrozeriaren diseinu-xehetasun horiei guztiei instalazioetan, maletategietan eta kanpoko tapetan egindako beste*

550  
Century, 1990



*El diseño del 'Century' destacó por sus líneas generales y nuevo decorado interno. Pero se dieron reformas sustanciales que propiciaron fuerte reducción de trabajo de carrozado. A todos estos detalles de diseño de carrocería, se añadieron otras novedades en instalaciones, portaequipajes y tapas exteriores. Todas estas reformas arrastraron mucho y complejo trabajo para los muy pocos protagonistas del desarrollo de la carrocería inmersos en un clima de desconfianza general. La etapa de desarrollo de la nueva carrocería coincidió con una importante crisis de relaciones internas, todo ello acarrió una explotación ruinosa que ocasionó el relevo de la dirección general.*

*Entrevista realizada a  
Paco Montero.*

El clima de desconfianza interno a que se refiere Montero se produjo a causa de la salida escalonada de los cargos directivos y técnicos cualificados, resultando que en un tiempo todos desconfiaban de todos. No se comunicaba de los planes de marcha de la cooperativa hasta el momento de abandonar la misma, de manera que los trabajadores desconocían los planes de sus compañeros más próximos. En esta situación la gestión del proyecto Century se llevó con las mayores cautelas, participando en el mismo un reducidísimo equipo de trabajo de la total confianza de Azkarate.

La incorporación de un nuevo gerente como Koldo Saratxaga no levantó demasiadas expectativas en un equipo directivo desmora-

TABLA 36: FORMAS SOCIETARIAS Y GERENTES

Periodo	Razón social	Gerente
1946-1956	Vda. Cecilio Irizar	Miguel M <sup>a</sup> Irizar Bengoetxea
1956-1957	Irizar Hnos, S.R.C.	Idem.
1957-1960	Irizar Hnos y Cia., S.R.C.	Idem.
1960-1963	Irizar, S.A.	Idem.
1963-1969	Irizar, S.C.I.	Idem.
1969-1977	Idem.	Kepa Anabitarte
1977-1986	Idem.	Ángel Pozueta
1986-1987	Idem.	Dirección colegiada supervisada por Goilan
1987-1991	Idem.	Javier Azkarate
1991-1991	Idem.	Dirección colegiada supervisada por Goilan
1991-2005	Idem.	Koldo Saratxaga Cabezas
2005-2007	Idem.	Andoni Etxeberria Garmendia
2007-2009	Idem.	Peio Alcelay Larrion
2010-	Idem.	José Manuel Orcasitas Landa

Fuente: Elaboración propia

lizado y dividido, pero su llegada, que coincidió también con un repunte de la situación económica, cambiaría el destino de la empresa. La mejora de las relaciones internas incidió directamente en la situación y poco a poco el nuevo proyecto fue ganando la confianza de los cooperativistas. El nuevo contexto planteaba la diversi-

ficación del mercado y la mejora del nuevo producto. El Century, modelo que debe su nombre al centenario de la fundación de la carrocería, había sido presentado en el mercado en julio de 1990. El éxito acompañó al Century desde su presentación, aunque se hacía necesario continuar trabajando en su mejora.



zenbait berrikuntza gehitu zitzaizkien. Berrikuntza horiek guztiek lan asko eta zailtasun ugari ekarri zien mesfidantza-giro orokor hartan murgilduta zeuden karrozeriako protagonista urriei. Karrozeria berriaren garapen-fase horrekin batera, barne-harremanek krisi larria ezagutu zuten, eta horrek guztiak errekarra bidean jarri zuen enpresa, zuzendaritza-talde nagusia ordezkatua izan zedila eragiteraino.

*Paco Monterori egindako elkarrizketa.*

Monterok aipatzen due barne-mesfidantzako giro hori zuzendaritzako karguek eta teknikari kualifikatuek pixkanaka alde egin izanaren ondorioz gertatu zen, eta hala, garai batean denek denei zieten mesfidantza. Ez zen kooperatibaren bilakaera-planei buruz ezer

jakinarazten hura bertan behera uzteko unea iritsi arte, eta langileek ez zituzten beren hurbileko lankideen planak ezagutzen. Egoera horretan, *Century* proiektuaren kudeaketa kontu handienarekin burutu zen, eta bertan Azkarateren erabateko konfiantza zuen oso lan-talde murrizt batek parte hartu zuen.

Koldo Saratxaga gerente berria sartzek ez zuen itxaropen handirik piztu lur jota eta zatituta zegoen zuzendaritza-taldean, baina gizon horren etorrerak (eta orduan hasi zen ekonomia ere apur bat berpizten) zeharo aldatuko zuen enpresaren etorkizuna. Barruko harremanak hobetzeak zuzenean eragin zuen egoeran, eta, poliki-poliki, proiektu berria kooperatibisten konfiantza bereganatzen hasi zen. Testuinguru berriak merkatua dibertsifikatzea eta

36. TAULA: ARRAZOI SOZIAL MODUAK ETA GERENTEAK		
Epealdia	Arrazoi soziala	Gerentea
1946-1956	Vda. Cecilio Irizar	Miguel M <sup>a</sup> Irizar Bengoetxea
1956-1957	Irizar Hnos, S.R.C.	Berdin
1957-1960	Irizar Hnos y Cia., S.R.C.	Berdin
1960-1963	Irizar, S.A.	Berdin
1963-1969	Irizar, S.C.I.	Berdin
1969-1977	Berdin	Kepa Anabitarte
1977-1986	Berdin	Ángel Pozueta
1986-1987	Berdin	Kide anitzeko zuzendaritza, Goilane gainbegiratua
1987-1991	Berdin	Javier Azkarate
1991-1991	Berdin	Kide anitzeko zuzendaritza, Goilane gainbegiratua
1991-2005	Berdin	Koldo Saratxaga Cabezas
2005-2007	Berdin	Andoni Etxeberria Garmendia
2007-2009	Berdin	Peio Alcelay Larrion
2010-	Berdin	Jose Manuel Orcasitas Landa
Iturria: Propio landua		

produktu berria hobetzea eskatzen zuen. Karrozeria sortu zeneko mendeurrenari zor dio izena *Century* modeloak; modelo hori, hain zuzen ere, 1990ko uztailan aurkeztu zen merkatuan. Aurkezpena egin zuten unetik bertatik arrakastarekin lotua joan da *Century* modelo, baina halere beharrezkoa zen hura hobetzeko lanean jarraitzea.

Luxuzko autobus hau enpresaren ikur bilakatuko zen, eta oso harrera ona izan zuen merkatuan. Modelo berriaren fabrikazioak produkzio-prozesuaren planifikazio zorrotz bat eskatu zuen, eta ordutik aurrera denbora laburragoan egiten zuten autobus bakoitza. Produkzio-sistema ere horizontal bihurtu zen, eta ordu arteko langileen lanaren

Este autocar de lujo, se convertiría en el buque insignia de la empresa y causaría sensación en el mercado. La fabricación del nuevo modelo exigió un esfuerzo de planificación del proceso productivo que incidió directamente en una reducción del tiempo de trabajo para el acabado final de cada autocar. El sistema de producción se hizo horizontal y el control del trabajo y de los trabajadores, en un sentido tradicional, fue sustituido por un sistema que se sostenía sobre un protagonismo más participativo de todos los que intervenían en la producción.

La apertura de *Irizar* hacia el mercado exterior tras la remodelación comenzó por el mercado británico, donde deslumbró el nuevo modelo, el *Century*, en la feria de Birmingham de 1993, consiguiendo rápidamente una importante cartera de pedidos. Otro tanto ocurrió en Francia, donde el innovador modelo obtuvo también una excelente acogida. En 1995, una vez asentados la empresa y el nuevo producto, comenzó la expansión internacional de *Irizar*. Su crecimiento a partir de ese año fue espectacular. China fue su primer y ambicioso objetivo, ese mismo año crearon la empresa mixta *Irizar Tianjin*. En 1997, se constituyó *Irizar Magreb* en

Marruecos y adquirieron la mayor parte de las acciones de la firma *Hispacold*, dedicada a la fabricación de aire acondicionado. Tras introducir diversos retoques y homologar el *Century* lo presentaron al mercado americano. En 1998 se asociaron al cincuenta por cien con la empresa brasileña *Caio* y constituyeron la filial *Irizar Brasil* en Botucatu. Las dificultades económicas del país llevaron a la empresa brasileña a vender su participación a *Irizar*, que se hizo así con el cien por cien de las acciones. La expansión siguió por Latinoamérica y así, ese mismo año, inauguraron la planta de *Irizar-México*, lo que supuso un importante avance para su introducción en el mercado norteamericano y canadiense. En el año 2001 dieron un paso más y abrieron en la India la empresa *Irizar TVS LTD*. En septiembre del 2004 se crea *Irizar Southern Afric LTD*, cien por cien de *Irizar Group* con el objetivo de ensamblar *PKDs* procedentes de Brasil y servir los autocares a países como Sudáfrica, Namibia, Zimbabwe, Bostwana, Zambia, Malawe y Mozambique.

En el año 2001 la empresa lanzó una nueva versión de este producto, el *Irizar PB (Produktu Berria*, producto nuevo, en euskera). Durante los últimos años la firma ha obtenido un gran nú-

551  
Centuryren lehen restylinga, 1996  
Primer restyling del Century, 1996



kontrolaren ordean, produkzioan parte hartzen zuten guztien parte hartze handiagoko eta protagonismo handiagoko sistema bat ezarri zen.

Britainiar merkatutik hasi zen *Irizar* atzerriko merkatuetara irekitzen birmoldaketaren ondoren. *Century* modeloak harrizta utzi zituen denak, Birmingham-eko azokan, 1993an, eta, laster, eskabide multzo garrantzitsu bat jaso zuen enpresak. Beste hainbeste gertatu zen Frantzia, non modelo berritzaile horrek sekulako harrera ona izan baitzuen. 1995ean, behin enpresa eta produktu berria sendotu ondoren, nazioartean hazten hasi zen *Irizar*. Urte horretatik aurrera, hazkunde ikusgarria izan zuen enpresak. Txina izan zuen lehen eta maila handiko helburua. Urte horretan bertan, *Irizar Tianjin* enpresa mistoa sortu zuten. 1997an, Marokon, *Irizar Magreb* osatu zen eta *Irizarrek Hispacold* enpresaren (aire girotuaren fabrikatzailea) akzio gehienak erosi zituen. Zenbait ukitu eman eta homologatu ondoren, enpresak merkatu amerikarrean aurkeztu zuen

*Century*. 1998an, Brasilgo *Caio* enpresarekin ehuneko berrogeita hamar-nako partaidetzaz bazkide, eta *Irizar Brasil* filiala sortu zuten Botucatu. Herri horretako arazo ekonomikoak zirela eta, enpresa brasildarrak *Irizarri* saldu zion bere zatia, eta, horrela, Ormaiztegi enpresa akzioen ehuneko ehunekin gelditu zen. Latinoamerikan jarraitu zuen hazten, eta, urte horretan bertan, *Irizar-Mexiko* lantegia ireki zuen, urrats handia baitzen hori Estatu Batuetako eta Kanadako merkatuetan sartzeko. 2001ean, beste urrats bat egin zuten, eta *Irizar TVS LTD* enpresa ireki, Indian. 2004ko irailean, *Irizar Southern Africa LTD* sortu zen, ehuneko ehun *Irizar Group* ena, Brasildik ekarritako *PKD* muntatzeko, eta horiek Hegoafrikar Errepublikako, Namibiako, Zimbabweco, Bostwanako, Zambiako, Malawiko eta Mozambikeko merkatuetan saltzeko.

2001ean, enpresak produktu horren bertsio berria atera zuen, *Irizar PB*, *Irizar Produktu Berria* alegia. Azken urte hauetan, enpresak

552  
*Irizar PB*, 2001



mero de galardones en reconocimiento, tanto a su gestión empresarial como a su apuesta por la innovación. Entre ellos cabe destacar algunos como el Premio Príncipe Felipe, a la Excelencia Empresarial en Diseño, el Premio a la Exportación y Autocar del Año en el Reino Unido, todos ellos obtenidos en 1994. En 1995 fue galardonado como Autocar del Año en el Estado español, Premio Príncipe Felipe a la Excelencia Empresarial por la Gestión de la Calidad Total. En 1996, Premio Emprendedor del Año en el Estado, Autocar del Año en el Reino Unido en 1997, TM de Oro en 1998 y en 1999 la Q de Plata y Q de Oro del Gobierno Vasco. En el año 2000 obtuvo el Premio Europeo a la Excelencia Empresarial que concede la EFQM (European Foundation for Quality Management), uno de los más prestigiosos del mundo de la industria. En 2001 Koldo Saratxaga, fue nombrado *Empresario Vasco del año*.

En tan sólo quince años la empresa ha pasado de emplear a doscientos setenta trabajadores en 1990, a los dos mil seiscientos del año 2004 en el Estado y el extranjero, y de tener una modestísima presencia comercial internacional a estar presente hoy en día en sesenta y cinco países, convirtiéndose en la empresa vasca con mayor reconocimiento y proyección a nivel mundial.

Un camino largo, que comenzó al ritmo de los primeros martillazos en un pequeño taller en el caserío Uherkalde. Un recorrido plagado de dificultades, de desafíos y esperanzas por ofrecer cada día un producto mejor, y que, en definitiva, resume el espíritu de todos aquellos personajes y empresas que contribuyeron a impulsar un proceso industrial, que cambió el rumbo de la historia de la localidad de Ormaiztegui. ■

553  
Produktzio-lineen ikuspegia  
Vista de las líneas de producción



egundoko sari mordoak jaso du, bai bere enpresa-kudeaketa bikainagatik, bai berrikuntzaren alde egin duen apustuagatik. Honako hauek aipa daitezke: Industria Diseinuko Enpresa Bikaintasunaren 1994ko Felipe Printzea Saria, Esportazioren Saria eta Urteko Autobusa Erresuma Batuan, 1994an. 1995ean, ondokoak jaso zituen: Estatuko Urteko Autobusa, Erabateko Kalitatearen Kudeaketako Enpresa Bikaintasunaren Felipe Printzea Saria. 1996ko Estatuko Urteko Ekintzailearen Saria, Urteko Autobusa Erresuma Batuan 1997an, Urrezko TM 1998an, eta 1999an Eusko Jaurlaritzaren Zilarrezko Qa eta Urrezko Qa. 2000n, Enpresa Bikaintasunaren Europar Saria jaso zuen. EFQMk (European Foundation for Quality Management) ematen du hori, eta industria mailako munduko sari ospetsuenetako bat da. 2001ean, *Urteko Eus-*

*kal Enpresaria* izendatu zuten Koldo Saratxaga.

Hamabost urtean 1990eko berrehun eta hirurogeita hamar langiletik 2004ko bi mila eta seiehun langilera igaro da *Irizar*, Estatukoak eta atzerrikoak zenbatuta, eta nazioartean presentzia komertzial apal-apala izatetik, hirurogeita bost herritan aritzera. *Irizar* da gaur egun mundu mailan aitortza eta proiektzio handienak dituen euskal enpresa.

Bide luzea izan da, Uherkalde baserriko tailer txiki bateko mailukaden erritmoaz abiatu zena. Zailtasunez, desafioz eta esperantzaz betetako bidea, egunetik egunera produktu hobea eskaintzeko. Horrexek laburtzen du pertsona eta enpresa haien guztien espiritua, eta haiek bultzatutako prozesu industrialak Ormaiztegiren historia aldatu du. ■

554 >  
Lezetako fabrikaren ikuspegia  
Vista exterior de la planta de Lezeta













anexo 6 eranskina  
IRIZARREKO MODELOEN HISTORIA  
HISTORIA DE LOS MODELOS DE IRIZAR



556  
Irizarrek Gabiriako Apaolazarentzat karrozatutako lehen autobusa, 1928/29  
Primer autobús carrozado por Irizar, para Apaolaza de Gabiria, 1928/29  
557  
Rubia, 1948

558 >  
Egurrezko egitura eta txapazko kanpo-estalkia, 1948  
Estructura de madera y forro externo de chapa, 1948









< 559  
Ford V8, 1950

560  
Bedford txasisa, 1949  
Chasis Bedford, 1949

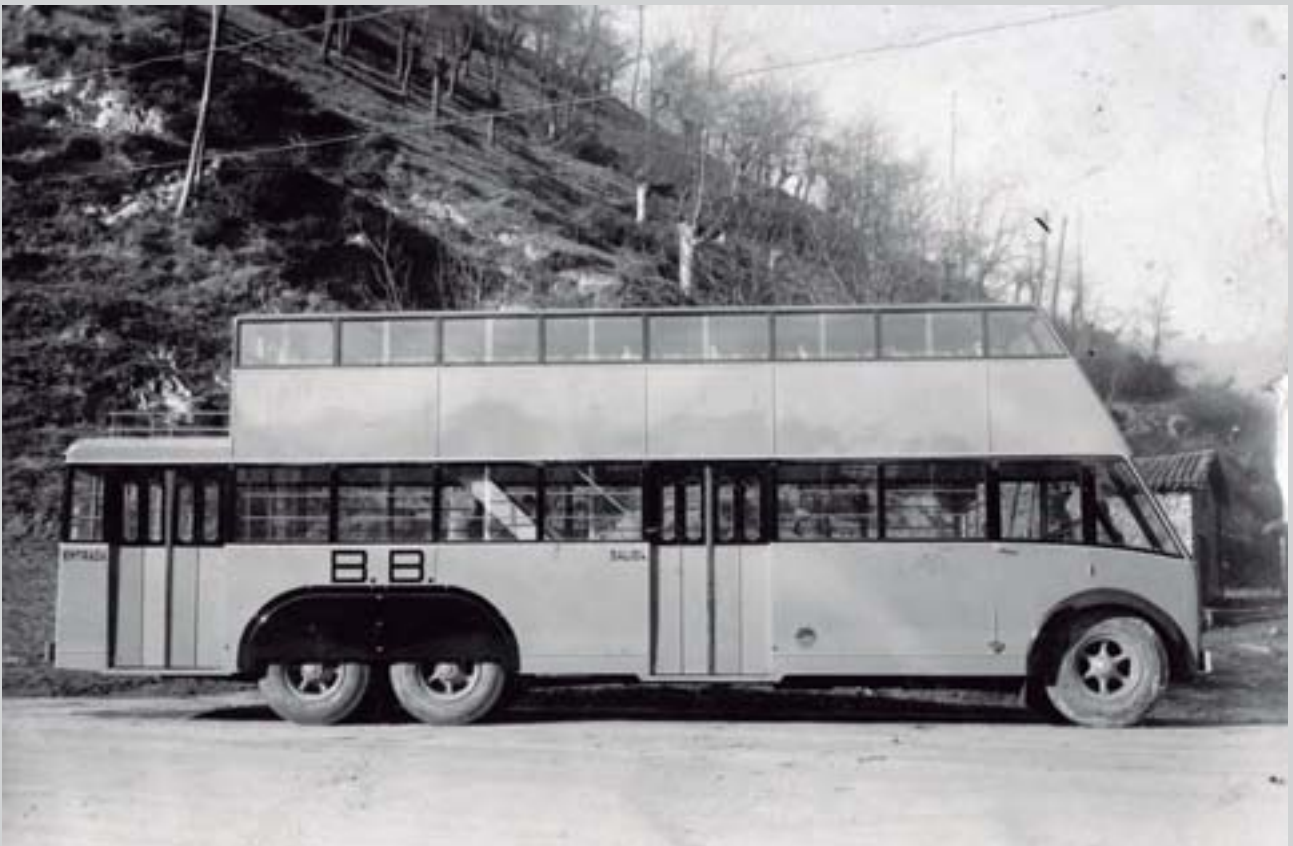
561  
Mercedes txasisaren gainean muntatutako karrozeria  
Carrocería montada sobre chasis Mercedes





562  
Altura bat eta erdiko *Saurerra*, 1951 g.g.b.  
*Saurer* de altura y media, 1951 aprox.

563  
Lehen karrozeri erdi-metalikoa, Bussing bastidorearen gainean jarria, 1952 g.g.b.  
Primera carrocería semimetálica, sobre bastidor *Bussing*, 1952 (aprox.)





564  
Saurer, 1952-1953

565  
Egitura metalikoa duen lehen karrozeria, 1954  
Primera carrocería de estructura metálica, 1954





566  
Beira kurbatudun lehen autobusa, 1952  
Primer autobús con lunas curvadas, 1952

567  
*Autobuses La Vergaresa, 1952 g.g.b.*  
*Autobuses La Vergaresa, 1952 aprox.*







568  
Leyland, 1953

569  
Santanderko Autopullman Hermanos Gallorentzako karrozeria, 1953 g.g.b.  
Carrocería para Autopullman Hermanos Gallo de Santander, 1953 aprox.





570  
*Irizarrek diseinatutako karrozeria, Italiako Orlandi etxearekin elkarlanean, 1956*  
Carrocería diseñada por *Irizar*, en colaboración con la firma italiana *Orlandi*, 1956

571  
*Pegaso, 1957 g.g.b.*  
*Pegaso, 1957 aprox.*





572  
Austin, 1957

573  
Pegaso, 1957





574  
*Leyland* txasisaren gainean karrozatutako trolebusa, 1958  
Trolebús carrozado sobre chasis *Leyland*, 1958

575  
*Hino* txasisaren gaineko karrozeria, 1959  
Carrocería sobre chasis *Hino*, 1959





576  
Hiri-barneko autobusa *Garayar Hermanosentzat*, 1960  
Autobús urbano para *Garayar Hermanos*, 1960

577  
*Leyland*, 1962





578  
Urbanoa, 1964  
Urbano, 1964

579  
Pegaso Comet, 1964



654



580  
Cielito, 1965

581  
Hiri-autobusa, *Unificado* modelo, 1965  
Urbano, modelo *Unificado*, 1965





582  
Tigrotto, 1967

583  
CAR/67, 1967







584  
CAR/98, 1967

585  
*Dinam*, 1970 eta 1977 artean ekoiztutako modeloa  
*Dinam*, modelo producido entre 1970 y 1977





586  
Korosti, 1972

587  
Urepel, 1976



658



588  
Urko, 1977

589  
Udala, 1980



659



590  
*Urbia*, 1980

591  
*Everest*, 1981



660



592  
Dragon, 1985

593  
Pony, 1987





594  
Century, 1990

595  
Primer restyling del Century, 1996



662



596  
*Irizar PB, 2001*

597  
*Nuevo Century, 2004*





598  
Irizar i4, 2007

599  
Irizar i4 Low Entry, 2009



664





600  
Irizar i6, 2010

601  
Irizar i3, 2012



IDENTIFICACIÓN DE LOS PERSONAJES DE LAS IMÁGENES  
NOTAS  
BIBLIOGRAFÍA  
ÍNDICE ONOMÁSTICO  
CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

ARGAZKIETAKO PERTSONAIEN IDENTIFIKAZIOA  
OHARRAK  
BIBLIOGRAFIA  
AURKIBIDE ONOMASTIKOA  
ARGAZKI KREDITUAK

IDENTIFICACIÓN DE LOS PERSONAJES DE LAS IMÁGENES



## ARGAZKIETAKO PERTSONAIEN IDENTIFIKAZIOA



< 71 (pág. 114-115 orr.)

Agintariak eta inaugurazio-ekitaldietako gonbidatu nagusiak, 1922.08.13  
 Autoridades e invitados principales a los actos de inauguración, 13.08.1922

- |   |   |  |
|---|---|--|
| 1 Jose Gabriel Intxausti Aldasoro, <i>Telleri Zahar</i> | 25 Ezezaguna / Desconocido                                      | 47 Juan Antonio Izuzkitza Albisu, <i>Elizalde</i>                    |
| 2 Ezezaguna / Desconocido                               | 26 Anselmo Otaño Izagirre, <i>Ostatu</i>                        | 48 Jose Ignacio Kanpos Arratibel (apaiza/cura),<br><i>Apaizetxea</i> |
| 3 Juan M <sup>a</sup> Leturia Antia, <i>Lizarralde</i>  | 27 Jeronimo Aranda Garcia                                       | 49 Jose Francisco Lasa Mujika, <i>Zelaeta</i>                        |
| 4 Ezezaguna / Desconocido                               | 28 Pepe Otaño Izagirre  | 50 Ezezaguna / Desconocido   |
| 5 Ezezaguna / Desconocido                               | 29 Ezezaguna / Desconocido                                      | 51 Ramon Irizar Ezkurdia, <i>Zibur</i>                               |
| 6 Jose Julian Ezkurdia Zurutuza, <i>Maiora Berria</i>   | 30 Juan Ramon Mantzisor Mendizabal,<br><i>Berjaldegi Berri</i>  | 52 Ezezaguna / Desconocido   |
| 7 Ezezaguna / Desconocido                               | 31 Vicente Murua  | 53 Vicente Arzelus Irizar, <i>Arraitegi</i>                          |
| 8 Jose Domingo Mendizabal Azkoaga, <i>Zamora</i>        | 32 Juan Martin Zufiaurre Mendizabal, <i>Sosoaga</i>             | 54 Pablo Irizar Arzelus, <i>Etxeberri, Alegi, Gabiria</i>            |
| 9 Ezezaguna / Desconocido                               | 33 Ezezaguna / Desconocido                                      | 55 Jose Lasa   |
| 10 Ezezaguna / Desconocido                              | 34 Ezezaguna / Desconocido                                      | 56 Ezezaguna / Desconocido   |
| 11 Ezezaguna / Desconocido                              | 35 Ezezaguna / Desconocido                                      | 57 Ignacio Olaizola Agirre, <i>Barnaola, Mutiloa</i>                 |
| 12 Ezezaguna / Desconocido                              | 36 Juan Ramon Murua Izuzkitza, <i>Iriarte Txikia</i>            | 58 Ezezaguna / Desconocido   |
| 13 Jose Antonio Lasa                                    | 37 Ezezaguna / Desconocido                                      | 59 Juan Cruz Irizar Arzelus, <i>Urbieta Bigarrena</i>                |
| 14 Jose Irizar Ezkurdia, <i>Zamora Berria</i>           | 38 Ezezaguna / Desconocido                                      | 60 Ezezaguna / Desconocido   |
| 15 Jose Martin Lasa Mujika, <i>Zelaeta</i>              | 39 Jose Andres Iurrita Amondarain, <i>Mendizabal</i>            | 61 Ezezaguna / Desconocido   |
| 16 Ezezaguna / Desconocido                              | 40 Jose Kanpos Otaño, <i>Eliztondo</i>                          | 62 Ezezaguna / Desconocido   |
| 17 Ezezaguna / Desconocido                              | 41 Juan Mujika Irizar (aguazila/alguacil)                       | 63 Maria Amiano Irizar, <i>Ojarbide</i>                              |
| 18 Ezezaguna / Desconocido                              | 42 Jose M <sup>a</sup> Igartzabal Urkiola, <i>Bidaurreta</i>    | 64 Clara Amiano Irizar, <i>Ojarbide</i>                              |
| 19 Ezezaguna / Desconocido                              | 43 Ezezaguna / Desconocido                                      |  |
| 20 Hermenegildo Urkiola Murua, <i>Bidaurreta</i>        | 44 Ignacio Zabala Usabiaga                                      |  |
| 21 Ezezaguna / Desconocido                              | 45 Jose M <sup>a</sup> Telleria Gurrutxaga, <i>Zelaikoa</i>     |  |
| 22 Ezezaguna / Desconocido                              | 46 Pedro Igartzabal Urkiola (apaiza/cura),<br><i>Apaizetxea</i> |  |
| 23 Ezezaguna / Desconocido                              |   |  |
| 24 Ezezaguna / Desconocido                              |   |  |



91 (pág. 141 orr.)  
Ormaiztegioko San Andres Abesbatza, 1951  
Coral San Andrés de Ormaiztegi, 1951

*Eserita, ezkerretik eskuinetara:* M<sup>a</sup> Angeles Imaz Otamendi, Ines Arizmendi Murua, Begoña Lasa Eguren, Rosario Gorrotxategi Aranburu, M<sup>a</sup> Angeles Bizkai Mujika, Pilar Gorrotxategi Aranburu, Josefa Lasa Mujika, Ana M<sup>a</sup> Mendarozketa Burguera, M<sup>a</sup> Tere Irizar Kanpos, Margarita Borde de la Cruz eta M<sup>a</sup> Tere Telleria Garmendia

*Bigarren ilaran:* Pilar Murua Argietxe, Angelines Vallejo San Millán, Pepita Apaolaza Mendia, Manoli Berasategi Iturriotz, Esperanza Irizar Kanpos, Ramon Cerraieria Tiffe (zuzendaria), M<sup>a</sup> Tere Leturia Lasa, Pilar Irizar Kanpos, M<sup>a</sup> Carmen Telleria Garmendia eta Marina Sagarna Azkona

*Hirugarren ilaran:* Juanito Mantzisor Goia, Juanito Elortza Zurutuza, Pascual Larrañaga Eizabal, Lucio Astigarraga Sarasketa, Joseba Ezkurdia Irizar, Serapio Letamendia Arrillaga, Eugenio Uribe-Etxebarria Igartzabal, Iñaki Apaolaza Mendia, Fermin Irizar Bengoetxea, Angel Imaz Intxausti eta Ramon Ezkurdia Irizar

*Laugarren ilaran:* Angel Berasategi Telleria, Jose Ignacio Lasa Eguren, Santiago Zufiaurre Urkiola, Andres Telleria Zumarraga, Jose Luis Borde de la Cruz, Isidro Sagarna Azkona, Eduardo Iturbe Ugalde, Modesto Kanpos Urkiola eta Alejandro Irizar Bengoetxea

*Bostgarren ilaran:* German Kanpos Ortuzar, Juan M<sup>a</sup> Leturia Lasa, Marcos Aranburu Aizpurua, Joxe Azurmendi Larrea, Gonzalo Mercero Intxausti, Jacinto Mendizabal Berasategi, Sabin Ezkurdia Irizar eta Millán Irizar Bengoetxea

*Seigarrena ilaran:* Juan Bengoetxea Goikoetxea, Jerónimo Arteka Eguarren, Vicente Gorrotxategi Aranburu, Jose Luis Elortza Zurutuza, Josetxo Pildain Mendizabal, Jose Julian Irizar Otaño, Pablo Lasa Ariztimuño eta Salvador Elortza Zurutuza

*Sentadas, de izquierda a derecha:* M<sup>a</sup> Ángeles Imaz Otamendi, Inés Arizmendi Murua, Begoña Lasa Eguren, Rosario Gorrotxategi Aranburu, M<sup>a</sup> Ángeles Bizkai Mujika, Pilar Gorrotxategi Aranburu, Josefa Lasa Mujika, Ana M<sup>a</sup> Mendarozketa Burguera, M<sup>a</sup> Tere Irizar Kanpos, Margarita Borde de la Cruz y M<sup>a</sup> Tere Telleria Garmendia

*Segunda fila:* Pilar Murua Argietxe, Angelines Vallejo San Millán, Pepita Apaolaza Mendia, Manoli Berasategi Iturriotz, Esperanza Irizar Kanpos, Ramón Cerraieria Tiffe (director), M<sup>a</sup> Tere Leturia Lasa, Pilar Irizar Kanpos, M<sup>a</sup> Carmen Telleria Garmendia y Marina Sagarna Azkona

*Tercera fila:* Juanito Mantzisor Goia, Juanito Elortza Zurutuza, Pascual Larrañaga Eizabal, Lucio Astigarraga Sarasketa, Joseba Ezkurdia Irizar, Serapio Letamendia Arrillaga, Eugenio Uribe-Etxebarria Igartzabal, Iñaki Apaolaza Mendia, Fermin Irizar Bengoetxea, Angel Imaz Intxausti y Ramón Ezkurdia Irizar

*Cuarta fila:* Ángel Berasategi Telleria, José Ignacio Lasa Eguren, Santiago Zufiaurre Urkiola, Andrés Telleria Zumarraga, José Luis Borde de la Cruz, Isidro Sagarna Azkona, Eduardo Iturbe Ugalde, Modesto Kanpos Urkiola y Alejandro Irizar Bengoetxea

*Quinta fila:* Germán Kanpos Ortuzar, Juan M<sup>a</sup> Leturia Lasa, Marcos Aranburu Aizpurua, Joxe Azurmendi Larrea, Gonzalo Mercero Intxausti, Jacinto Mendizabal Berasategi, Sabin Ezkurdia Irizar y Millán Irizar Bengoetxea

*Sexta fila:* Juan Bengoetxea Goikoetxea, Jerónimo Arteka Eguarren, Vicente Gorrotxategi Aranburu, José Luis Elortza Zurutuza, Josetxo Pildain Mendizabal, José Julián Irizar Otaño, Pablo Lasa Ariztimuño y Salvador Elortza Zurutuza



94 (pág. 144-145 orr.)  
 1972ko Udal korporazioa eta udalkide ohiak  
 Corporación municipal de 1972 y ex corporativos

*Lehenengo ilaran ezkerretik eskuinetara:* Alejandro Asurmendi Barrena (aguazila), Joxe Irizar Izagirre, Inocencio Telleria Gurrutxaga, Bonifacio Maiora Goia, Agustín Elosegi Amiano, José Antonio Antia Oiartzabal, José Domingo Iurrita Jauregi, José M<sup>a</sup> Iurrita Arzelus eta Andrés Castillo Cauvilla  
*Bigarren ilaran:* Javier Olaizola Lasa, José Ramón Lasa Eguren, Juan M<sup>a</sup> Leturia Lasa, Carlos García Larrea, Millán Irizar Bengoetxea, Ignacio Lasa Mujika, Pako Baztarrika Katarain eta Serapio Letamendia Arrillaga (idazkaria)  
*Hirugarren ilaran:* Ramón Ezkurdia Irizar, José Ignacio Oiartzabal Okariz, Juan Manuel Mujika Iza, Gonzalo Mercero Intxausti, Juan M<sup>a</sup> Irizar Murua, Antonio Aseginolaza Olanan eta Juan Mantzisor Goia  
*Laugarren ilaran:* Andrés Telleria Zumarraga, Justo Mendarozketa Burguera, José M<sup>a</sup> Elosegi Aldanondo eta Joxe Azurmendi Larrea

*Primera fila, de izquierda a derecha:* Alejandro Asurmendi Barrena (alguacil), Joxe Irizar Izagirre, Inocencio Telleria Gurrutxaga, Bonifacio Maiora Goia, Agustín Elosegi Amiano, José Antonio Antia Oiartzabal, José Domingo Iurrita Jauregi, José M<sup>a</sup> Iurrita Arzelus y Andrés Castillo Cauvilla  
*Segunda fila:* Javier Olaizola Lasa, José Ramón Lasa Eguren, Juan M<sup>a</sup> Leturia Lasa, Carlos García Larrea, Millán Irizar Bengoetxea, Ignacio Lasa Mujika, Pako Baztarrika Katarain y Serapio Letamendia Arrillaga (secretario)  
*Tercera fila:* Ramón Ezkurdia Irizar, José Ignacio Oiartzabal Okariz, Juan Manuel Mujika Iza, Gonzalo Mercero Intxausti, Juan M<sup>a</sup> Irizar Murua, Antonio Aseginolaza Olanan y Juan Mantzisor Goia  
*Cuarta fila:* Andrés Telleria Zumarraga, Justo Mendarozketa Burguera, José M<sup>a</sup> Elosegi Aldanondo y Joxe Azurmendi Larrea





158 (pág. 221 orr.)

1952an *Ozenako* langileei enpresak oparitutako Gabonetako loteria tokatu zitzairen. Hori zela eta, tailer berriaren aurrean, oraindik obratan, argazki hau atera zuten  
 En 1952 los trabajadores de *Ozena* se vieron agraciados por la lotería de Navidad obsequiada por la empresa. Con esta ocasión se retrataron ante el nuevo taller, aún en obras

- |   |  |   |
|---|--|---|
| 1 Vicente Mujika Iza, <i>Etxaburu</i>   | 16 Ignacio Izagirre Ormazabal, <i>Itsaso</i>                           | 33 Teresa Gorrotxategi Aranburu, <i>Uherkalde</i>             |
| 2 Leoncio Epelde Iturbe, <i>Jauregi Barrena, Alegia</i>                             | 17 Marino Izagirre Ormazabal, <i>Itsaso</i>                            | 34 Maria Ariztimuño Azpeitia, <i>Elizaurre</i>                |
| 3 Felix Oiarbide Murgiondo, <i>Gerrigoiti, Mutiloa</i>                              | 18 Pantaleon Gaztañaga Arrondo, <i>Zamora Berría</i>                   | 35 M <sup>a</sup> Jesus Mendizabal Auzmendi, <i>Arraitegi</i> |
| 4 Anastasio Insausti Azarola, <i>Errota, Alegia</i>                                 | 19 Pablo Mazorriaga Agirre, <i>Zamora</i>                              | 36 Jesus Gerra Agirrebengoa, <i>Olea</i>                      |
| 5 Juan Alustitza Alustitza, <i>Errota, Mutiloa</i>                                  | 20 Cosme Lekue Zugazaga, <i>Berjaldegi</i>                             | 37 Jose Arizmendi Arzelus, <i>Agerreberri, Gabiria</i>        |
| 6 Marcelino Mujika Zufiaurre, <i>Berjaldegi</i>                                     | 21 Manuel Lasa Arabaolaza, <i>Etxeberri Garakoa</i>                    | 38 Jeronimo Arteka Eguarren, <i>Telleriarte</i>               |
| 7 Eugenio Uribe-Etxebarria Igartzabal, <i>Iriarte Goena</i>                         | 22 Rosario Gorrotxategi Aranburu, <i>Uherkalde</i>                     | 39 Jacinto Mendizabal Berasategi, <i>Telleri</i>              |
| 8 Alejandro Gerra Agirrebengoa, <i>Olea</i>   | 23 Josefa Mujika Eguren, <i>Elizalde</i>                               | 40 Pascual Larrañaga Eizabal, <i>Berjaldegi</i>               |
| 9 Ignacio Eguren Zabarte, <i>Eibar</i>  | 24 Carmen Murua Argietxe, <i>Urbietza</i>                              | 41 Jose M <sup>a</sup> Apaolaza Oria, <i>Lezeta</i>           |
| 10 Xanti Intxausti Peña, <i>Telleri Zahar</i>                                       | 25 Dolores Kanpos Ortuzar, <i>Maura</i>                                | 42 Antonio Mujika Aiesta, <i>Aranguren</i>                    |
| 11 Felipe Agirrezabala Larreta, <i>Amezketza</i>                                    | 26 Aurora Bengoetxea Goikoetxea, <i>Prione</i>                         | 43 Txomin Murgiondo Lasa, <i>Etxeberribengoa, Gabiria</i>     |
| 12 Jose Joaquin Azpiazu Zabaleta, <i>Miranda, Santa Lutzi-Anduaga, Ezkio-Itsaso</i> | 27 Miguel Lasa Eguren, <i>Berjaldegi</i>                               | 44 Angel Insausti Azarola, <i>Errota, Alegia</i>              |
| 13 Patxi Oria Etxeberria, <i>Gabirizahar, Gabiria</i>                               | 28 Ignacio Garmendia Insausti, <i>Iriarte Goena</i>                    | 45 Javier Baztarrika Katarain, <i>Iraegi</i>                  |
| 14 Juan M <sup>a</sup> Unzurruntzaga Sasieta, <i>Barretxe, Ezkio-Itsaso</i>         | 29 Jose Ignacio Lasa Eguren, <i>Berjaldegi</i>                         | 46 Pablo Irizar Lurrita, <i>Etxeberri, Alegia</i>             |
| 15 Pako Izagirre Ormazabal, <i>Itsaso</i>   | 30 Vicente Otaegi Gorostiaga, <i>Mendizabal</i>                        |   |
|   | 31 Jose M <sup>a</sup> Mujika Aiesta, <i>Aranguren</i>                 |   |
|   | 32 M <sup>a</sup> Pilar Aranburu Albeniz, <i>Antolar, Ezkio-Itsaso</i> |   |



296 (pág. 348-349 orr.)  
*Cerámica Zelaikoako langileak, 1952*  
 Trabajadores de *Cerámica Zelaikoa, 1952*

- 1 Juan Apaolaza Lasa, *Salbatore, Beasain*
- 2 Ezezaguna / Desconocido
- 3 Santiago Garmendia Mendia, *Irigoién, Gudugarreta, Beasain*
- 4 Ezezaguna / Desconocido
- 5 Antonio Mujika Eguren, *Benta, Salbatore, Beasain*
- 6 Luis Mintegi Aierbe, *Kaminero etxea, Salbatore, Beasain*
- 7 Martín Izagirre Mendizabal, *Zelaiko Etxeberri*
- 8 Isidro Sagarna Azkona, *Zelaiko Etxeberri*
- 9 Miguel Sagarna Garmendia, *Zelaiko Etxeberri*
- 10 Juan Bengoetxea Goikoetxea, *Prione*
- 11 Salvador Elortza Zurutuza, *Aranguren Txikia*
- 12 Pascual Larrañaga Eizabal (txistulari)
- 13 Jose Miguel Zufiaurre Goitia, *Aranguren Erdikoa*
- 14 Juan Jose Iurrita Telleriarte, *Sagastiberri*
- 15 Martín Jose Balerdi Albisu, *Zelaikoa Etxeberri*
- 16 Ezezaguna / Desconocido
- 17 Ezezaguna / Desconocido
- 18 Miguel Berasategi Aiartza, *Aranguren Garakoa*
- 19 Ezezaguna / Desconocido

- 20 Pedro Galparsoro Barandiaran, *Gudugarreta, Beasain*
- 21 Fermin Mujika Eguren, *Zelaiko Etxeberri*
- 22 Hermenegildo Izagirre Mendizabal, *Arandi*
- 23 Ezezaguna / Desconocido
- 24 Manolo Etxeberria Areso, *Elgeta*
- 25 Vicente Ruiz Lahidalga, *Makinetxe, Salbatore, Beasain*
- 26 Ezezaguna / Desconocido
- 27 Jose Domingo Iurrita Jauregi, *Mendizabal*
- 28 Patxi Elortza Aierbe, *Aranguren Garakoa*
- 29 Fidel Cia Galar, *Maura*
- 30 Andres Castillo Cauvilla, *Zelaiko Etxeberri*
- 31 Leon Zabala Aierbe, *Aranguren Garakoa*
- 32 Ezezaguna / Desconocido
- 33 Andres Telleria Zumarraga, *Zelaikoa*
- 34 Jose Luis Borde de la Cruz, *Iriarte Txikia*
- 35 Txomin Urkiola Lekuona, *Aunditegi, Gabiria*
- 36 Ezezaguna / Desconocido
- 37 Prudentzio Ormazabal Leunda, *Agerre, Gabiria*
- 38 Ezezaguna / Desconocido
- 39 Ezezaguna / Desconocido
- 40 Jose Olaizola Iraola
- 41 Gaspar Insausti Maiza (apaiza), *Apaizetxea*
- 42 Jose M<sup>a</sup> Telleria Gurrutxaga, *Zelaikoa*

- 43 Jose Irastortza Intxausti, *Intxaurzelaieta, Itsaso*
- 44 Jeronimo Sarriegi Aranburu (apaiza), *Apaizetxea*
- 45 Marcelino Mujika Zufiaurre, *Berjaldegi*
- 46 Inocencio Telleria Gurrutxaga, *Zelaikoa*
- 47 Ezezaguna / Desconocido
- 48 Ezezaguna / Desconocido
- 49 Ramon Elortza Zubillaga, *Ermita etxea*
- 50 Angel Elortza Zurutuza, *Aranguren Txiki*
- 51 Ezezaguna / Desconocido
- 52 Ezezaguna / Desconocido
- 53 Ezezaguna / Desconocido
- 54 Gregorio Lizarralde Zubizarreta, *Lekuberri, Arriaran, Beasain*
- 55 Bruno Mintegi Aierbe, *Kaminero etxea, Salbatore, Beasain*
- 56 Ezezaguna / Desconocido
- 57 Domingo Bengoetxea Goikoetxea, *Prione*
- 58 Jose Iraola Irastortza, *Zelaiko Etxeberri*
- 59 Ezezaguna / Desconocido
- 60 Ezezaguna / Desconocido
- 61 Ezezaguna / Desconocido
- 62 Ezezaguna / Desconocido



485 (pág. 550-551 orr.)

Pabiloien inaugurazio-ekitaldiko taldeko argazkia

Foto de grupo del acto de inauguración de los pabellones

- |   |  |   |
|---|--|---|
| 1 Millan Irizar Bengoetxea                | 12 Jose M <sup>a</sup> Morte Benito          | 23 Andres Apaolaza Oiarbide               |
| 2 Ezezaguna / Desconocido                 | 13 Jose Etxaide Itarte                       | 24 Juan Zufiria Aranburu                  |
| 3 Pablo Polanco González                  | 14 Pakito Irizar Salazar (Gotzaina / Obispo) | 25 Jose Manuel Iztueta Igartzabal         |
| 4 Mikel Irizar Intxausti                  | 15 Eduardo Etxezarreta Murua                 | 26 Demetrio Etxezarreta Anduaga           |
| 5 Dionisio Irizar Bengoetxea              | 16 Miguel Mari Irizar Bengoetxea             | 27 Lorenzo Albisu Uria                    |
| 6 Pedro Iza Oria                          | 17 Joaquin Alfonso                           | 28 Pedro M <sup>a</sup> Irigoien Galartza |
| 7 Federico Casanova Fernández de Arroiabe | 18 Bartolome Arzelus Arzelus                 | 29 Patxi Murua Argietxe                   |
| 8 Salustiano Etxezarreta Anduaga          | 19 Toribio Unanua Cia                        | 30 Jose Luis Elortza Zurutuza             |
| 9 Vicente Iurrita Urbiztondo              | 20 Luis Okariz San Sebastián                 | 31 Jose Mendinueta Auzmendi               |
| 10 Salvador Macho Sebastián               | 21 Fortunato Zufiria Aranburu                | 32 Ramon Ezkurdia Irizar                  |
| 11 Jose M <sup>a</sup> Irizar Bengoetxea  | 22 Xanti Intxausti Peña                      |   |

## OHARRAK / NOTAS

1 Espainiako nahiz Euskal Herriko modernizazio-prozesuari buruz jakiteko, ikus Castells, L.: *Modernización y dinámica política en la sociedad guipuzcoana de la Restauración, 1876-1915*, Leioa & Madrid, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco & Siglo XXI de España, 1987 eta Miralles, R. eta Diaz Freire, J. J. (arg.): *Cambios sociales y modernización, Congreso Internacional de Vitoria de Historia Contemporánea*, Bilbao, UPV Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 1990 (*Historia Contemporánea* aldizkariaren ale monografikoa, 4. zk.)

1 Sobre el proceso de modernización, tanto en el resto del Estado como en el País Vasco véase Castells, L.: *Modernización y dinámica política en la sociedad guipuzcoana de la Restauración, 1876-1915*, Leioa & Madrid, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco & Siglo XXI, 1987 y Miralles, R. & Diaz Freire, J. J. (eds.): *Cambios sociales y modernización, Congreso Internacional de Vitoria de Historia Contemporánea*, Bilbao, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 1990 (Nº monográfico de la revista *Historia Contemporánea*, nº 4).

2 Honi buruzko bibliografía oso zabala da, eta batzuetan, ikuspegi gogorak eta kontrajarriak eman ditu. Ikus honekin loturik Escudero, A.: *Minería e industrialización de Vizcaya*, Barcelona, Crítica, 1998. Fernández de Pinedo, E.: "Haciendas Forales y desarrollo económico en el País Vasco (1841-1920)". Non: Torre, J. de la y García Zúñiga, M. (arg.): *Hacienda y crecimiento económico. La reforma de Mon, 150 años después*, Madrid, Marcial Pons, 1998, 171-182 or. Fernández de Pinedo, E.: & Hernández Marco, J. L.: *La industrialización del Norte de España*, Barcelona, Crítica, 1988. González Portilla, M.: "El mineral de hierro español (1870-1914). Su contribución al crecimiento económico inglés y a la formación del capitalismo vasco. Algunas sugerencias sobre el movimiento obrero en el País Vasco". Non *Estudios de Historia Social*, 1 zk., 1977. González Portilla, M.: *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*, Donostia, L. Haranburu, 2 libk. 1981 González Portilla, M. (zuz.): *Bilbao en la formación del País Vasco contemporáneo (economía, población y ciudad)*, Bilbao, Fundación BBV, 1995. González Portilla, M. (arg.): *Los orígenes de una metrópoli industrial: la ría de Bilbao*, Bilbao, Fundación BBVA, 2001. Montero, M.: *Mineros, banqueros y navieros*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 1990. Montero, M.: *La burguesía impaciente: especulaciones e inversiones en el desarrollo empresarial de Vizcaya*, Bilbao, Beitia, 1994. Montero, M.: *La California del hierro: las minas y la modernización económica y social de Vizcaya*, Bilbao, Beitia, 1994. Montero, M.: *La construcción del País Vasco contemporáneo*, Donostia, Txertoa, 1993.

2 La bibliografía a este respecto es amplísima, e incluso ha dado lugar a duras y encontradas posturas. Véase a este respecto Escudero, A.: *Minería e industrialización de Vizcaya*, Barcelona, Crítica, 1998. Fernández de Pinedo, E.: "Haciendas Forales y desarrollo económico en el País Vasco (1841-1920)", in Torre, J. de la y García Zúñiga, M. (eds.): *Hacienda y crecimiento económico. La reforma de Mon, 150 años después*, Madrid, Marcial Pons, 1998, pp. 171-182. Fernández de Pinedo, E. & Hernández Marco, J. L.: *La industrialización del Norte de España*, Barcelona, Crítica, 1988. González Portilla, M.: "El mineral de hierro español (1870-1914). Su contribución al crecimiento económico inglés y a la formación del capitalismo vasco. Algunas sugerencias sobre el movimiento obrero en el País Vasco", in *Estudios de Historia Social*, nº 1, 1977. González Portilla, M.: *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*, San Sebastián, L. Haranburu, 2 vol. 1981. González Portilla, M. (dir.): *Bilbao en la formación del País Vasco contemporáneo (economía, población y ciudad)*, Bilbao, Fundación BBV, 1995. González Portilla, M. (eds.): *Los orígenes de una metrópoli industrial: la ría de Bilbao*, Bilbao, Fundación BBVA, 2001. Montero, M.: *Mineros, banqueros y navieros*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 1990. Montero, M.: *La burguesía impacien-*

te: *especulaciones e inversiones en el desarrollo empresarial de Vizcaya*, Bilbao, Beitia, 1994. Montero, M.: *La California del hierro: las minas y la modernización económica y social de Vizcaya*, Bilbao, Beitia, 1995. Montero, M.: *La construcción del País Vasco Contemporáneo*, Donostia, Txertoa, 1993.

3 Horrekin loturik ikus Alonso Olea, E. J.: *El Concierto Económico (1878-1937): orígenes y formación de un derecho histórico*, Oñati, IVAP-HAEE, 1995.

3 Sobre este respecto véase Alonso Olea, E. J.: *El Concierto Económico (1878-1937): orígenes y formación de un derecho histórico*, Oñati, IVAP-HAEE, 1995.

4 Empresa honen historiari buruzko hurbilpen bat ezagutzeko, ikus Alonso Olea, E. J.; Erro Gasca, C. & Arana Pérez, I.: *Santa Ana de Bolueta, 1841-1998. Renovación y supervivencia de la siderurgia vizcaína*, Bilbao, Eguía, 1994.

4 Para una aproximación sobre la historia de esta empresa véase Alonso Olea, E. J.; Erro Gasca, C. & Arana Pérez, I.: *Santa Ana de Bolueta, 1841-1998. Renovación y supervivencia de la siderurgia vizcaína*, Bilbao, Eguía, 1994.

5 González Portilla, M.: *La siderurgia vasca (1880-1901), Nuevas tecnologías, empresarios y política económica*. Leioa, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 1985.

5 González Portilla, M.: *La siderurgia vasca (1880-1901), Nuevas tecnologías, empresarios y política económica*. Leioa, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 1985.

6 González Portilla, M.: *La formación de la sociedad capitalista...* op. cit.

6 González Portilla, M.: *La formación de la sociedad capitalista...* op. cit.

7 Prozesu honi buruzko hurbilpen bat ezagutzeko, ikus Montero, M.: *La burguesía impaciente...* op. cit.

7 Para una aproximación a este proceso véase Montero, M.: *La burguesía impaciente...* op. cit.

8 Montero, M.: *Mineros, banqueros...* op. cit.

8 Montero, M.: *Mineros, banqueros...* op. cit.

9 Izan ere, *La Naval, Euskalduna, Babcock & Wilcox* edo Beasaingo *Compañía Auxiliar de Ferrocarriles (CAF)* enpresetan 1918 eta 1935 artean Espainian egin ziren tren-makina eta bagoi guztien %50 baino gehiago egin ziren. Ikus honekin loturik Valdaliso, J. M.: "La industrialización en el primer tercio del siglo XX y sus protagonistas". Non: Granja, J. L. de la & Pablo, S. de: *Historia del País Vasco y Navarra en el siglo XX*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2002.

9 De hecho tanto *La Naval, como Euskalduna, Babcock & Wilcox o Compañía Auxiliar de Ferrocarriles (CAF)* de Beasain aportaron más del 50% de la producción española de locomotoras y vagones entre 1918 y 1935. Véase a este respecto Valdaliso, J. M.: "La industrialización en el primer tercio del siglo XX y sus protagonistas", en Granja, J. L. & Pablo, S. de: *Historia del País Vasco y Navarra en el siglo XX*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2002.

10 Ikus honekin loturik Gárate Ojanguren, M.: *El proceso de desarrollo económico en Guipúzcoa*, San Sebastián, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, 1976. Castells, L.: *Modernización y dinámica...* op. cit. eta Luengo, F.: *Crecimiento económico y cambio social. Guipúzcoa 1917-1923*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 1990.

10 Véase a este respecto, Gárate, M.: *El proceso de desarrollo económico en Guipúzcoa*, San Sebastián, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, 1976. Castells, L.: *Modernización y dinámica...* op. cit. y Luengo, F.:

*Crecimiento económico y cambio social. Guipúzcoa 1917-1923*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 1990.

11 Ikus honekin loturik Legorburu, E.: *La labranza del hierro en el País Vasco: hornos, ruedas y otros ingenios*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 2000.

11 Véase a este respecto Legorburu, E.: *La labranza del hierro en el País Vasco: hornos, ruedas y otros ingenios*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 2000.

12 Erreenteriako lehen industrializazioari buruz, ikus Barcenilla, M. A.: "La industria, motor del desarrollo local". Non: Juan Carlos Jiménez de Aberasturi (zuz.): *Historia de Rentería*, Rentería, Ayuntamiento de Rentería, 1996, 167-222 or.

12 Sobre la primera industrialización de Erreentería, véase Barcenilla, M. A.: "La industria, motor del desarrollo local", en Jiménez de Aberasturi, Juan Carlos (dir.): *Historia de Rentería*, Rentería, Ayuntamiento de Rentería, 1996. pp. 167-222.

13 Ikus honekin loturik Torres Enjuto, M<sup>a</sup> C.: "Industria y territorio en Gipuzkoa" in: *Ibaiak eta haranak: en el agua, el río y los espacios agrícola, industrial y urbano*. I. libk., Donostia, Etor, 1989.

13 Véase a este respecto Torres Enjuto, M<sup>a</sup> C.: "Industria y territorio en Gipuzkoa" in: *Ibaiak eta haranak: en el agua, el río y los espacios agrícola, industrial y urbano*. Tomo I, Donostia, Etor, 1989.

14 Ikus honekin loturik Luengo Teixidor, F.: "Los comienzos del siglo XX (1903-1931)". Non: Jiménez de Aberasturi, J. C. (zuz.): *Historia de Rentería*, Rentería, Ayuntamiento de Rentería, 1996, 225-250 or. eta, batez ere, Barcenilla, M. A.: *La pequeña Manchester: origen y consolidación de un núcleo industrial guipuzcoano. Erreentería (1845-1905)*, San Sebastián, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1999.

14 Véase a este respecto Luengo Teixidor, F.: "Los comienzos del siglo XX (1903-1931)", en Jiménez de Aberasturi, Juan Carlos (zuz.): *Historia de Rentería*, Rentería, Ayuntamiento de Rentería, 1996, pp. 225-250, y sobre todo, Barcenilla, M. A.: *La pequeña Manchester: origen y consolidación de un núcleo industrial guipuzcoano. Erreentería (1845-1905)*, Donostia, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1999.

15 Torres Enjuto, M. C.: "Industria y territorio..." op. cit.

15 Torres Enjuto, M. C.: "Industria y territorio..." op. cit.

16 Zurbano Melero, J. G.: El puerto de Pasajes durante la industrialización de Guipúzcoa (1870-1936): gestión y funciones portuarias - Doktoretza Tesia, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 1998.

16 Zurbano Melero, J. G.: El puerto de Pasajes durante la industrialización de Guipúzcoa (1870-1936): gestión y funciones portuarias, Tesis Doctoral, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 1998.

17 Ezkio-Itsasoko udala 1965. urtean osatu zen, garai bateko Ezkio eta Itsaso udalak bilduz. Udal berria eratu arte horien aipamena erraztearren, aurrekoak aipatuko ditugu.

<http://www.ezkio-itsaso.net/historia.php> <2008.07.04>

17 El municipio de Ezkio-Itsaso se constituyó en 1965, integrando los antiguos municipios de Ezkio e Itsaso. En aras a simplificar su cita hasta la fecha de constitución del nuevo municipio citaremos los anteriores.

<http://www.ezkio-itsaso.net/historia.php> <2008.07.04>

18 Ikus horrekin loturik Goierri:

<http://www.ingeba.euskalnet.net/gipuzkoa/comarc/comcast/comgoie.htm>

18 Véase a este respecto Goierri:

<http://www.ingeba.euskalnet.net/gipuzkoa/comarc/comcast/comgoie.htm>

19 Ikus horrekin loturik eta bereziki CAFen historiarako, "Fabrika haundie": *Beasaingo Construcciones y Auxiliar de Ferrocarrilesen historia = "La fábrica grande": historia de Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles de Beasain*, Beasain, Udala, Kultura Batzordea = Ayuntamiento, Comisión de Cultura, 1996 (Beasaingo paperak, 5)

19 Véase a este respecto y especialmente para la historia de CAF, "Fabrika haundie": *Beasaingo Construcciones y Auxiliar de Ferrocarrilesen historia = "La fábrica grande": historia de Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles de Beasain*, Beasain, Udala, Kultura Batzordea = Ayuntamiento, Comisión de Cultura, 1996 (Beasaingo paperak, 5)

20 Linea honen jatorriari buruz jakiteko, kontsultatu González Portilla, M. et al.: *Ferrocarriles y desarrollo: red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 1995, 86-95 or. eta Larrinaga Rodríguez, C.: *Entre Irún y los Alduides: el ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del siglo XIX*, Irún, Casino de Irún, 2002, 51-61 or.

20 Sobre los orígenes de esta línea puede consultarse González Portilla, M. et al.: *Ferrocarriles y desarrollo: red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 1995, pp. 86-95, Larrinaga Rodríguez, C.: *Entre Irún y los Alduides: el ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del siglo XIX*, Irún, Casino de Irún, 2002, pp. 51-61.

21 Múgica, S.: "Provincia de Guipúzcoa", in Carreras i Candi, F. (dir.): *Geografía general del País Vasco Navarro*, Barcelona, Alberto Martín, 1918, 840 or.

21 Múgica, S.: "Provincia de Guipúzcoa", in Carreras i Candi, F. (dir.): *Geografía general del País Vasco Navarro*, Barcelona, Alberto Martín, 1918, p. 840.

22 Ibidem... 872. or

22 Ibidem... pag. 872

23 Termalismo mota honen sorleku garrantzitsuenak hauek izan ziren: Bath, Mareinbad, Montecatini, Kissingen, Bici. Honekin loturik ikus Jarrassé, D.: "La importancia del termalismo en el nacimiento y desarrollo del turismo en Europa en el siglo XIX". Non: Larrinaga, C. (dir.): *Turismo, y nueva sociedad*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea - Universidad del País Vasco, 2002, [*Historia contemporánea* aldizkariaren zenbaki monografikoa, 2002 (II), 25 zk.] 34. or.

23 Los grandes lugares de gestación de esta forma de termalismo van de Bath a Mareinbad, pasando por Montecatini, Kissingen o Bici. Véase a este respecto Jarrassé, D.: "La importancia del termalismo en el nacimiento y desarrollo del turismo en Europa en el siglo XIX", en Larrinaga, C. (dir.): *Turismo, y nueva sociedad*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea - Universidad del País Vasco, 2002 [número monográfico de la revista *Historia contemporánea*, 2002 (II), nº 25], p. 34.

24 Ikus honekin loturik Urquía, J. M.: *Historia de los balnearios guipuzcoanos*, Bilbao, Euskal Medikuntzaren Historia-Mintegia & Medikuntzaren Euskal Elkartea, 1985 eta Larrinaga, C.: "El turismo en la España del Siglo XX", in Larrinaga, C. (dir.): *Turismo, y nueva sociedad*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 2002 [*Historia contemporánea* aldizkariaren zenbaki monografikoa, 2002 (II), 25 zk.], 171. or.

24 Véase a este respecto Urquía, J. M.: *Historia de los balnearios guipuzcoanos*, Bilbao, Euskal Medikuntzaren Historia Mintegia & Medikuntzaren Euskal Elkartea, 1985 y Larrinaga, C.: "El turismo en la España del Siglo XX", in Larrinaga, C. (dir.): *Turismo, y nueva sociedad*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 2002 [número monográfico de la revista *Historia contemporánea*, 2002 (II), nº 25], p. 171.

25 Urquía, J. M<sup>a</sup>.: *Historia de los balnearios...* op. cit., 181. or.

25 Urquía, J. M.: *Historia de los balnearios...* op. cit., p. 181

26 Lokal honetan, S. Mujikak dioen bezala (Carreras i Candi, F.: *Geografía General...*op. cit.), 143-144 or. iturria, depositu txiki bat, altuera egokian jarria ura askatara eramateko, ponpa batek ura bertara bideratzen zuena, eta ura berotzeko galdara zeuden.

26 En este local, como comenta Múgica, S. (Carreras i Candi, F.: *Geografía General...*op. cit.), pp. 143-144. se hallaban la fuente de agua, un pequeño depósito a conveniente altura para distribuir el agua a las pilas, alimentado por medio de una bomba y la caldera para calentar el agua.

27 Ormaiztegiko Bainuetxea, 1914ko ekainaren 1eko Katalogoa.

27 Balneario de Ormaiztegui. Catálogo de 1.º junio 1914.

28 Eladio Illera Serranoz ari da, 1949ko irailaren 11n hila.

28 Se refiere a Eladio Illera Serrano, fallecido el 11 de setiembre de 1949.

29 Novo López, P. A.: *La explotación de la red ferroviaria del País Vasco: mercado y explotación del territorio*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 1995, 77. or.

29 Novo López, P. A.: *La explotación de la red ferroviaria del País Vasco: mercado y explotación del territorio*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 1995, p. 77.

30 Ormaiztegiko Udala: *El viaducto de Ormaiztegui - Zubiaundi*, Ormaiztegui, 1997, jatorrizkoa mekanografiatua y Olaizola Elordi, Juanjo "El viaducto de Ormaiztegui es obra de Alexandre Lavalley". Deia, 1991-VI-2.

30 Ormaiztegiko Udala: *El viaducto de Ormaiztegui - Zubiaundi*, Ormaiztegui, 1997, original mecanografiado eta Olaizola Elordi, Juanjo "El viaducto de Ormaiztegui es obra de Alexandre Lavalley". Deia, 2-VI-1991.

31 Norteko trenbidearekin batera, beste hauek genituen: Ferrocarriles Vascongados, Vasco-Navarro, Plazaola, Bidasoa, Hendaia, Hernani, Tolosa eta Urolakoa.

31 Al conjunto de las líneas del Norte, se completaba con los Ferrocarriles Vascongados, el Vasco-Navarro, Plazaola, Bidasoa, Hendaya, Hernani, Tolosa y Urola.

32 Olaizola Elordi, Juanjo "El viaducto de Ormaiztegui... op. cit.

32 Olaizola Elordi, Juanjo "El viaducto de Ormaiztegui... op. cit.

33 Ibidem.

33 Ibídem.

34 Múgica, S.: "Provincia de Guipúzcoa". Non: Carreras i Candi, F. (zuz.)...op. cit., 519 or. "El año 1909 se tendió la doble vía entre Beasain y Alsasua".

34 Múgica, S.: "Provincia de Guipúzcoa" en Carreras i Candi, F. (dir.)... op. cit., p. 519. "El año 1909 se tendió la doble vía entre Beasain y Alsasua".

35 *Líneas del Tren* 185 zkia.1998ko urriaren 28a. 48 eta 49 orr.

35 *Líneas del Tren* nº 185, 28 de octubre de 1998. Pp. 48 y 49.

36 Proiektu hauetako batzuk hemen ageri dira deskribaturik, Domínguez López, C.: "Hundimiento y auge de un puente maltratado por la historia", non *Vía Libre*, 22. urtea, zk. 523, 1985eko otsaila, eta bertan, beste zubi batzuk erabiltzeko ahaleginak deskribatzen dira, esaterako Tejadillakoa Segovian, baina azkenean Techako zubia (Pobesetik bi kilometrora, Castejón-Bilbo linean) ordezkatzeko erabili zen.



36 Algunos de estos proyectos han sido descritos por Domínguez López, C.: "Hundimiento y auge de un puente maltratado por la historia", in *Vía Libre*, año 22, nº 523, feb. 1985, donde se describen los intentos de utilización de otros puentes como el de Tejadilla en Segovia, que finalmente fue utilizado para sustituir el puente de Techa, a dos kilómetros de Pobes, en la línea Castejón-Bilbao.

37 Fundación Arte y Tecnología, Sala de Exposiciones Temporales. Telefónica, "Pintura española de la era industrial (1800-1900)". 187 eta 188 orr.

37 Fundación Arte y Tecnología, Sala de Exposiciones Temporales. Telefónica, "Pintura española de la era industrial (1800-1900)". pp. 187 y 188.

38 Ikus Catalán, J.: "Capitales modestos y dinamismo industrial en los orígenes del sistema de fábrica de los valles guipuzcoanos, 1841-1918", non Nadal, J. & Carreras, A. (zuz. eta koord.): *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Bartzelona, Ariel, 1990, 133 or.

38 Véase Catalán, J.: "Capitales modestos y dinamismo industrial en los orígenes del sistema de fábrica de los valles guipuzcoanos, 1841-1918", en Nadal, J. & Carreras, A. (dirs. y coords.): *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Barcelona, Ariel, 1990, p. 133.

39 Ikus Legorburu, E. *La Labranza del Hierro en el País Vasco...* op. cit., 199 or..

39 Véase Legorburu, E. *La labranza del hierro en el País Vasco...* op. cit., p. 199.

40 Izan ere, Probintziako industriaren booma eragin zuten faktoreetako bat, hain zuzen ere, XIX. mendearen azken hamarralditik 1914. urtera doan tarte horretan elektrizitatea sartuz lortutako energia-aprobetxamendua izan zen.

40 De hecho, el aprovechamiento energético a través de la electrificación fue uno de los factores que contribuyó en gran medida al *boom* fabril de la provincia desde la última década del siglo XIX hasta 1914.

41 Bereizgarri horrek XX. mende osoan iraun du. Adibide gisa gogoratu behar da hirurogeita hamarrek hamarraldian Gipuzkoako enpresetan lan egiten zuten langileen batez besteko kopurua 28 zela, eta Debagoienan (47) –tamaina handiko kooperatiba-enpresak zeuden bertan–, Goierri (44) –Orbegozo, Patricio Echeverría eta CAF bezalako enpresak batez beste askotxo ziren– eta Tolosan (31) bakarrik gaintitzen zen kopuru hori. Ikus honekin loturik Bueno Asín, J.: *Las empresas familiares en Guipúzcoa*, [s.l.], Asociación Empresarial Democrática de Guipúzcoa, 1977, 35 or.

41 Esta característica ha pervivido prácticamente durante todo el siglo XX. Como ejemplo hay que recordar que en la década de los años setenta la media de trabajadores empleados en las empresas guipuzcoanas era de 28, tan sólo superadas en el Alto Deba (47), donde se localizaban empresas cooperativas de grandes dimensiones, el Goierri (44), con una media relativamente alta por la influencia de empresas como Orbegozo, Patricio Echeverría y CAF, y Tolosa (31). Véase a este respecto Bueno Asín, J.: *Las empresas familiares en Guipúzcoa*, [s.l.], Asociación Empresarial Democrática de Guipúzcoa, 1977, p. 35.

42 Félix Luengok adierazten duen moduan, "probintzian industria-eredu berezia dugu, eta tailerrak edo fabrikak kokatuta dauden ingurune horrek, batzuetan, bere landa-izaera mantentzen du oraindik (esaterako Azkoitian, Debagoienan...) eta horri esker, industrian lan egiten duen biztanle kopuru zabal bat landa-ingurunean bizi da. Ezin dugu zenbatu bitariko langile honen presentzia, baina badirudi, itxura guztien arabera, Gipuzkoako gizartea ulertzeko funtsezko ezauzgarrietako bat dugula hori. Gertaera horrek sekulako garrantzia izango du urte hauetan, zeren eta, arestian ikusi dugunez, baserri ingurutik alde egiten hasia baita jendea, industrietako enpleguek erakarrita (...). non Luengo, F.: *Crecimien-*

to económico y cambio social. op. cit., 250-251 or. Ikus, halaber, Castells, L.: *Modernización y dinámica política...* op. cit. eta Castells, L.: *Los trabajadores en el País Vasco (1876-1923)*, Madril, Siglo XXI, 1993.

42 Como destaca Félix Luengo, "el peculiar modelo industrial de la provincia, con implantación de talleres o fábricas en un medio que, pese a eso, sigue manteniendo, a veces, su carácter rural (zonas como Azcoitia, Alto valle del Deba...) permite la presencia de una numerosa población industrial viviendo en hábitat rural (...) No podemos cuantificar la presencia de este trabajador mixto, pero todo parece indicar que ésta es una de las características fundamentales para entender el mundo social guipuzcoano. El fenómeno reviste especial importancia en estos años en los que como vimos, el campo empieza a perder población ante la atracción de los empleos industriales (...) en Luengo, F.: *Crecimiento económico y cambio social...* op. cit. p. 250-251. Véanse también a este respecto Castells, L.: *Modernización y dinámica política...* op. cit. y Castells, L.: *Los trabajadores en el País Vasco (1876-1923)*, Madrid, Siglo XXI, 1993.

43 Horrek ez du esan nahi enpresa-negozioak sustatzeko gogoia zuen kapitalistarik ez zegoenik Donostian. Kataluniatik etorri eta Donostian finkatutako Brunet familiak, XVIII. mendearen erdialdetik, enpresa kopuru handi bat sustatu zuen hainbat sektoretan, hala nola banketxeak, ehun-fabrikak, galdategiak, Garate Ojanguren, M.k adierazi duen moduan: *El proceso de desarrollo económico en Guipúzcoa*, op.cit., 255-256 or.

43 Ello no quiere decir que no existieran capitalistas donostiarros interesados en promover negocios, empresariales. La familia Brunet, de origen catalán, afincada en Donostia desde mediados del siglo XVIII, fue impulsora de un gran número de empresas de diversos sectores, desde casas de banca hasta fábricas textiles o fundiciones, como ha destacado Garate Ojanguren, M.: *El proceso de desarrollo económico en Guipúzcoa*, op. cit., pp. 255-256.

44 Ikus Herreras Moratinos, B. eta Zaldúa Goena, J.: *Patrimonio industrial de Legazpi*, Legazpi, Fundación Lenbur, 1997 eta Herreras, B.: "El proceso productivo y la organización del trabajo en la empresa "Patricio Echeverría S. A.", non *VI Jornadas de Estudios Histórico-Locales: El trabajo en Euskal Herria = VI Journées d'Études d'Histoire-Locale: le travail au Pays Basque*, Donostia, Eusko Ikaskuntza, 1999, 483-496 or.

44 Véase Herreras Moratinos, B. y Zaldúa Goena, J.: *Patrimonio industrial de Legazpi*, Legazpi, Fundación Lenbur, 1997 y Herreras, B.: "El proceso productivo y la organización del trabajo en la empresa "Patricio Echeverría S. A.", VI Tokiko Historiako Jardunaldiak: lana Euskal Herrian = *VI Jornadas de Estudios Histórico-Locales: el trabajo en Euskal Herria = VI Journées d'Études d'Histoire-Local: le travail au Pays Basque*, Donostia, Eusko Ikaskuntza, 2000, pp. 483-496.

45 "Notas sobre la producción y consumo de energía eléctrica en España", non *Ingeniería y Construcción*, V. bolumena, 54. zk., 1927ko ekaina, 283. or. eta halaber, aldizkari berean, V. bolumena, 49. zk. 1927ko urtarrila, 1-5 or., eta baita ere, 51. zk., 1927ko martxoa, 114-116 orr.

45 "Notas sobre la producción y consumo de energía eléctrica en España", en *Ingeniería y Construcción*, Madrid, Volumen V, nº 54, junio de 1927, p 283. También de la misma revista en Volumen V, nº 49, enero de 1927, pp. 1-5 y también en el nº 51, marzo de 1927, pp. 114-116.

46 Klemn, F.: *Historia de la técnica*, Barcelona, Luis de Caralt, 1962, 429. or.  
46 Klemn, F.: *Historia de la técnica*, Barcelona, Luis de Caralt, 1962, p. 429.

47 Ikus Nadal, J. (zuz.). *Atlas de la industrialización en España, 1750-2000*, Barcelona, Fundación BBVA & Crítica, 2003, 178-179 or.

47 Véase Nadal, J. (dir.): *Atlas de la industrialización en España, 1750-2000*, Barcelona, Fundación BBVA & Crítica, 2003, pp. 178-179.

48 Ikus Catalán, J.: "Capitales modestos y dinamismo industrial en los orígenes del sistema de fábrica de los valles guipuzcoanos... op.cit.

48 Véase Catalán, J.: "Capitales modestos y dinamismo industrial: orígenes del sistema de fábrica en los valles guipuzcoanos... op.cit..

49 Unesa: *El desarrollo hidroeléctrico en España*, Madrid, Unesa, Dirección de Información y Comunicación Social, 1992, 1992, 5. or.

49 Unesa: *El desarrollo hidroeléctrico en España*, Madrid, Unesa, Dirección de Información y Comunicación Social, 1992, 1992, p. 5.

50 Ibidem.

50 Ibídem.

51 Catalán, J.: "Capitales modestos y dinamismo industrial en los orígenes del sistema de fábrica de los valles guipuzcoanos...", op. cit., 139. or.

51 Catalán, J.: "Capitales modestos y dinamismo industrial en los orígenes del sistema de fábrica de los valles guipuzcoanos...", op. cit., p. 139.

52 Ikus, esaterako, Leizaran, saltos de [www.leizaran.net](http://www.leizaran.net) <04.07.2006>

52 Véase, por ejemplo, Leizaran, saltos de [www.leizaran.net](http://www.leizaran.net) <04.07.2006>

53 BBVAren Artxibo Historikoa. Idazkaritza Orokor Teknikoa. Enpresen espedienteak. Hidroeléctrica Ibérica, 35. kutxa. Hidroeléctrica Ibéricak ekoizpen hidraulikorako bi baliabide zituen hogeita hamarreko hamarraldian. Batetik, bere lehen garaitik zeuzkanak, hots, Ebroko ur-jauziak, Leitzarangoa eta Cadaguakoa, eta bestetik, 1919. urtetik aurrera Pirinioetako Cinca inguruan eraikiak.

53 Archivo Histórico del BBVA. Secretaría General Técnica. Expedientes de empresas. Hidroeléctrica Ibérica, Caja 35. Hidroeléctrica Ibérica contaba con dos medios de producción hidráulica a principios de los años treinta. Por un lado, los procedentes de su primera época, que eran los saltos del Ebro, el mencionado de Leizaran y el Cadagua y, por otro, los construidos a partir de 1919 en la región pirenaica del Cinca.

54 Roberjot, P.: *Elementos de electricidad industrial. Tomo V, Centrales y redes*, Barcelona, Gustavo Gili, 1940.

54 Roberjot, P.: *Elementos de electricidad industrial. Vol V, Centrales y redes*, Barcelona, Gustavo Gili, 1940.

55 BBVAren Artxibo Historikoa. Idazkaritza Orokor Teknikoa. Enpresen espedienteak. "Hidroeléctrica Ibérica", 35. kutxa.

55 Archivo Histórico del BBVA. Secretaría General Técnica. Expedientes de empresas. "Hidroeléctrica Ibérica", Caja 35.

56 Ormaiztegiko argiteriaren xehetasun bat Espasa Calpek 1929. urtean argitaratutako *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana* lanean jasoa dago, XVIII. tomoan.

56 El detalle del alumbrado en Ormaiztegi queda recogido en la *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana* de Espasa Calpe, 1929 en su tomo XVIII.

57 Múgica, S.: "Provincia de Guipúzcoa". Non: Carreras i Candi, F. (zuz.)... op. cit., 1918, 871. or.

57 Múgica, S.: "Provincia de Guipúzcoa" en Carreras i Candi, F. (dir.)... op. cit., p. 871.

58 Gipuzkoako Merkataritza Erregistroa, 42. Tomoko 260. eta 261. folioak, 2460. Orrialdea.  
58 Registro Mercantil de Gipuzkoa, Folio 260 y 261 del Tomo 42, Hoja 2460.

59 Gipuzkoako Artxibo Orokorra, sig. JD IT 4171, 1923. urteko Industria Ekoizpenaren Estatistika.

59 Archivo General de Gipuzkoa, sig. JD IT 4171, Estadística de la Producción Industria del año 1923.

60 Alonso Olea, E. J.: *La Electra de Bolueta: una historia centenaria (1896-2000)*, Bilbao, Santa Ana de Bolueta, 2000, 35. or. Ikus, halaber, honekin loturik Antolín, F.: "Hidroeléctrica Ibérica y electrificación en el País Vasco". *Non Economía Pública*, 5. zk., 1989, 107-130. orr.

60 Alonso Olea, E.J.: *La Electra de Bolueta: una historia centenaria (1896-2000)*, Bilbao, Santa Ana de Bolueta, 2000, p. 35. También véase a este respecto Antolín, F.: "Hidroeléctrica Ibérica y electrificación en el País Vasco", en *Economía Pública*, nº 5, 1989, pp. 107-130.

61 Ikus *Iberduero (1945-1952) eta Iberduero, S.A., 1956* memoriak.

61 Véanse las memorias *Iberduero (1945-1952) e Iberduero, S.A., 1956*.

62 BBVAren Artxibo Historikoa. Idazkaritza Orokor Teknikoa. Enpresen espedienteak. "Hidroeléctrica Ibérica", 35. kutxa. Garai hartan Euskal Herriko beste bi geltoki garrantzitsuak honakoak ziren: Larraskitukoa Bilbon, Cincatik eta beste ur-jauzi batzuetatik zetorren korrontearantzat, eta batez ere, Burtzeñako zentral termikoaren aldamenean instalatutakoa.

62 Archivo Histórico del BBVA. Secretaría General Técnica. Expedientes de empresas. "Hidroeléctrica Ibérica", Caja 35. Las otras dos estaciones importantes en aquellos momentos en el País Vasco eran las de Larraskitu en Bilbao para la corriente procedente del Cinca y de otros saltos y, sobre todo, la instalada junto a la central térmica de Burceña.

63 Garmendia Lasa, A. Industrializazioen lehen urratsak Ormaiztegin: Construcciones Mecánicas ONENA (José M<sup>º</sup> Lasa). Argitaratu gabeko lana, 28. or.

63 Garmendia Lasa, A. Industrializazioen lehen urratsak Ormaiztegin: Construcciones Mecánicas ONENA (José M<sup>º</sup> Lasa). Sin publicar, p. 28.

64 Ikus, duen interesagatik, XIX. mendearen amaiera eta XX. mendeko lehen hamarraldiak bitarteko aroztegi bateko munduaren deskribapena: Museo de Carpintería y Fragua de Blesa, [www.solunet.es/~blesa/moncarpinteria.htm](http://www.solunet.es/~blesa/moncarpinteria.htm) <04.07.2006>

64 Véase, por su interés, la descripción del mundo de un taller de carpintería entre finales del siglo XIX y primeras décadas de XX, en la página del Museo de Carpintería y Fragua de Blesa, [www.solunet.es/~blesa/moncarpinteria.htm](http://www.solunet.es/~blesa/moncarpinteria.htm) <04.07.2006>

65 Horrela gertatu zen makina-erreminta modernoekin, esaterako, beren eraikuntzan gogortasun handiko tungsteno karburua zutenetan, pixkanaka ordezkatu baitzituzten zaharrak. Ikus "Una gran transformación en las máquinas herramienta", non *Ingeniería y construcción*, VIII. nolumena, 93. zk., 1930ko iraila, 513 or. Halaber, horien akzionamendu elektrikoaren erabilerari buruz, non *Ingeniería y construcción*, IX. bolumena, 100. zk., 1931ko apirila, 205-208 orr.

65 Este fue el caso en el empleo de las máquinas herramienta más modernas, por ejemplo las dotadas en su construcción con carburo de tungsteno de gran dureza, que tan sólo progresivamente fueron sustituyendo a las más antiguas. Véase "Una gran transformación en las máquinas herramienta", en *Ingeniería y construcción*, Volumen VIII, nº 93, septiembre de 1930, p. 513. También con respecto al uso del accionamiento eléctrico en las mismas, en *Ingeniería y construcción*, Volumen IX, nº 100, abril de 1931, pp. 205-208.

66 Tailerraren eta fabrikaren zehaztapen eta ezaugarriak izateko, ikus honakoaren bigarren kapitulua: Valdaliso, J. M. & López, S.: *Historia económica de la empresa*, Barcelona, Crítica, 2000.

66 Para una definición y caracterización del taller y la fábrica véase el segundo capítulo de Valdaliso, J. M & López, S.: *Historia económica de la empresa*, Barcelona, Crítica, 2000.

67 Gipuzkoako Artxibo Orokorra, sig. JD-IT 72,1. "Herrian industria, artea eta lanbidea burutzen duten norbanako guztien izen-zerrenda, arteen hurrenkera alfabetikoaren arabera", Udak 1860ko azaroaren 7an egina, "Erresumako oinarri orokorrekin bat etorritz, eta Afrikako Gerrarako 400.000 errealetarako zati alikuota duela".

67 Archivo General de Gipuzkoa, sig. JD-IT 72,1. Lista nominal de todos los individuos que ejercen en el pueblo industria, arte, profesional, por alfabeto de artes" formado por el Ayuntamiento el 7 de noviembre de 1860 "con arreglo á las bases generales del Reyno, y su parte alícuota para los 400.000 reales para la Guerra de África.

68 Gogoratu behar da, lehen kapituluko 2 zk. taulan genioen modura, Ormaiztegiko biztanleriak ez zuela izan bertako saltoki eta enpresek izan zutena bezalako hazkunderik. 1930. urtean 684 biztanle zituen, 716 1940an, 767 1950ean eta 1.004 1960an, hau da, berrogeita hamarreko hamarraldia arte oso neurri apaletan mantendu zen biztanleriaren bilakaera.

68 Hay que recordar, como apuntábamos en la tabla 2 del primer capítulo, que la población de Ormaiztegi no sufrió un crecimiento tan espectacular como sus comercios y empresas. En 1930 tenía 684 habitantes, 716 en 1940, 767 en 1950 y 1.004 en 1960, es decir, una evolución que se mantuvo dentro de unos niveles muy modestos hasta la década de los años cincuenta.

69 Bueno Asín, J.: *Las empresas...* op cit. 43-48 orr.

69 Bueno Asín, J.: *Las empresas...* op cit. pp. 43-48.

70 Ibidem.

70 Ibidem.

71 Azpeitiko Jabetza Erregistroa, 6. Tomoko 196. Folioa, 27. Finca.

71 Registro de la Propiedad de Azpeitia, Folio 196 del Tomo 6, Finca 27.

72 Azpeitiko Jabetza Erregistroa, 6. Tomoko 105. Folioa, 27. Finca.

72 Registro de la Propiedad de Azpeitia, Folio 105 del Tomo 6, Finca 27.

73 Ormaiztegiko Udal Artxiboa, sig 127,2

*1888ko martxoaren 4ko batzar-bilkurari dagokion akta*

Ormaiztegiko udalerrian, mila zortziehun eta laurogeita zortziko martxoaren lauan, Udala ohiko batzarrean bildurik, Serapio Mugika alkate jaunaren lehendakaritzapean, eta bazter batean adierazten diren Zinegotziak bertan direla, batzarrari ekin ondoren.

Lehendakari jaunak jakinarazi du Francisco Irizar arotzak ikuskapen bat egin duela ostatu-etxearen eraikinean, eta haren ustez, eraikin hori iraunarazteko ezinbestekoa da ganbarako zoruaren zati bat oholeztatzea, geletako sabaia erabat hondatu dadila eragoztearren eta egungo tximinia suntsituta geratu dadila eragoztearren, material gutxiago eskatuko duen modu batean berregin dadin, egun duen material piloak, bere alferrikako karga ikaragarriarekin, habe baten haustura eragin baitu, eta erorita dago eta ez du balio eduki beharko lukeen helbururako, eta preso bat zaintzeko edo giltzapean edukitzeko erabiliz gero, ezinbesteko egingo luke bistako zaindariak jartzea ez duelako horma-atalik, eta obra horrek beharrezkoa duen exekuzioak baino are estutasun handiagoak ekarriko lizkioke udal kuxari. Arestian aipatutako arotz-maisuak kalkulatzeko duenez, obra horiek berrehun eta berrogeita hamar pe-

zetekin gauzatu ahal izango lirateke, eta ohar hori ogasun-batzordeari helarazi zaio, azken otsail honetako hogeita bateko aktan erabakitakoarekin bat etorritz...

Eta horrela, amaiera eman zaio ekitaldi honi eta sinatu egin dute bertaratuek, eta nik, bien bitarteko Idazkariak, ziurtatu egiten dut. Serapio Múgica, Pedro de Zanguitu, Guillermo Arcelus, Pedro Ignacio Lasa, José M<sup>a</sup> Arcelus, Marcos de Guerra, Juan Otaño (bien bitarteko Idazk.).

73 Archivo Municipal de Ormaiztegi, sig 127,2

*Acta correspondiente a la sesión plenaria de 4 de marzo de 1888*

En la villa de Ormaiztegui á cuatro de Marzo de mil ochocientos ochenta y ocho reunido el Ayuntamiento en sesión ordinaria, bajo la Presidencia del Sr. Alcalde Dn. Serapio Múgica con asistencia de los Concejales que al margen se expresan y abierta la sesión.

El Sr. Presidente dio cuenta del reconocimiento practicado en el edificio de la casa posada por el carpintero Dn. Francisco Irizar, quien opina que es indispensable para la conservación de dicho edificio el que se proceda desde luego á que se entarime parte del suelo del desban que impida la destrucción completa del techo de los cuartos y á que se destruya la actual chimenea para su recomposición en una forma que exija menos material, pues que el mucho que actualmente tiene ha causado con su enorme é inútil peso, la ruptura de una viga y está derrivada no sirve para el objeto á que se le debe destinar y en caso de utilizarse para la custodia ó encierro de un preso se haría indispensable ponerle guardias de vista por carecer de un lienzo de pared, lo cual agravaría más la caja municipal que la ejecución de la obra que requiere. Calcula el maestro carpintero mencionado que dichas obras podrán verificarse con doscientas cincuenta pesetas, cuya nota se ha pasado á la comisión de hacienda en cumplimiento de lo acordado el acta del día veinte y uno de Febrero último...

Con lo que se dio fin á este acto y firman los que supieren de que yo el Secretario interino certifico. Serapio Múgica, Pedro de Zanguitu, Guillermo Arcelus, Pedro Ignacio Lasa, José M<sup>a</sup> Arcelus, Marcos de Guerra, Juan Otaño (Srio. interino).

74 Gipuzkoako Merkataritza Erregistroa, 229. Tomoko 189. Folioa eta hurr., 4775. Orria.  
74 Registro Mercantil de Gipuzkoa, Folio 189 y ss del Tomo 229, Hoja 4775.

75 Azpeitiko Jabetza Erregistroa, 353. Tomoko 123. Folioa, 393. Finka.  
75 Registro de la Propiedad de Azpeitia, Folio 123 del Tomo 353, Finca 393.

76 Azpeitiko Jabetza Erregistroa, 468. Tomoko 40. Folioa, 506. Finka.  
76 Registro de la Propiedad de Azpeitia, Folio 40 del Tomo 468, Finca 506.

77 Azpeitiko Jabetza Erregistroa, 468. Tomoko 43. Folio itzulia, 506. Finka.  
77 Registro Propiedad de Azpeitia, Folio 43 vto. del Tomo 468, Finca 506.

78 1926ko abenduaren 26an, Anastasio Albisu Jauregi (Lazkao, 1855-1906) honela mintzatu zitzaion Lazkaoko udalari: "... que tiene el honor de exponer que desde el primero de enero de 1906 podría suministrar a ese ayuntamiento la luz eléctrica durante dos años por una peseta y 50 céntimos por cada luz o lámpara...". Albisu Ayerdi, A.: *Aitarengandik ikasiak...* [S.l. : s.n.], 1995.

78 El 26 de diciembre de 1926 Anastasio Albisu Jauregi (Lazkao 1855-1906) se dirige al Ayuntamiento de Lazkao en los siguientes términos "... que tiene el honor de exponer que desde el primero de enero de 1906 podría suministrar a ese ayuntamiento la luz eléctrica durante dos años por una peseta y 50 céntimos por cada luz o lámpara...". Albisu Ayerdi, A.: *Aitarengandik ikasiak...* [S.l. : s.n.], 1995.

79 Gipuzkoako Artxibo Orokorra, sig. JD IT 4171. 1923 urteko Ekoizpen Industrialaren Estatistika.

79 Archivo General de Gipuzkoa, sig. JD IT 4171. Estadística de la Producción Industria del año 1923.

80 Azpeitiko Jabetza Erregistroa, 468. Tomoko 16. Folioa, 500. Finka.  
1928ko apirilaren 24an, José M<sup>a</sup> Lasa Irizarrek, Melchora Eguren Ayerzarekin ezkondu ondoren, Eustaquia Murua Aranzadiri eta haren senar Basilio Echezarreta Arruabarrenari Echeverri-azpicoa baserriaren Echeazpi lurretan 5 area eta 43 zentiareako lur-zati bat erosi zien, 1.357 pezetako prezioan.

80 Registro de la Propiedad de Azpeitia, Folio 16 del Tomo 468, Finca 500  
El 24 de abril de 1928 José M<sup>a</sup> Lasa Irizar, casado con Melchora Eguren Ayerza adquiere a Eustaquia Murua Aranzadi y su esposo Basilio Echezarreta Arruabarrena una porción 5 a y 43 ca de la heredad Echeazpi, pertenecido de la casería Echeverri-azpicoa por precio de 1.357 pesetas.

81 Azpeitiko Jabetza Erregistroa, 519. Tomoko 117. Folioa, 568. Finka.

81 Registro de la Propiedad de Azpeitia, Folio 117 del Tomo 519, Finca 568.

82 Ormaiztegiko Udal Artxiboa, sig. 217,2

82 Archivo Municipal de Ormaiztegi, sig. 217,2

83 Gipuzkoako Merkataritza Erregistroa, 275. Tomoko 234. Folioa eta ond., 5278. Orria.

83 Registro Mercantil de Gipuzkoa, Folio 234 y ss. del Tomo 275, Hoja 5278.

84 Ibidem.

84 Ibídem.

85 Indar, Indar fundatu zeneko 25. urteurreneko oroimenezko argitalpena (1965).

85 Indar, Publicación conmemorativa del 25 aniversario de la fundación de Indar (1965).

86 Beasaingo Udal Artxiboa, sig. 059,17.

86 Archivo Municipal de Beasain, sig. 059,17.

87 Gipuzkoako Merkataritza Erregistroa, 71 Tomoko 192 Folioa, 110 Orria.

87 Registro Mercantil de Gipuzkoa, Folio 192 del Tomo 71, Hoja 110.

88 Indar, Indar fundatu zeneko 25. urteurreneko... op. cit.

88 Indar, Publicación conmemorativa del 25 aniversario... op. cit.

89 Ibidem.

89 Ibídem.

90 Gipuzkoako Merkataritza Erregistroa, 166 Tomoko 84. Folioa, 4178 Orria.

90 Registro Mercantil de Gipuzkoa, Folio 84 del Tomo 166, Hoja 4178.

91 Beasaingo Udal Artxiboa, sig. A001,47.

91 Archivo Municipal de Beasain, sig. A001,47

92 Beasaingo Udal Artxiboa, sig. 0890,03.

92 Archivo Municipal de Beasain, sig. 0890,03.

93 Gipuzkoako Merkataritza Erregistroa, 119. Tomoko 10. Folioa, 262. Orria.

93 Registro Mercantil de Gipuzkoa, Folio 10 del Tomo 119, Hoja 262.

94 Gipuzkoako Merkataritza Erregistroa, 173. Tomoko 1. Folioa, 4242. Orria.

94 Registro Mercantil de Gipuzkoa, Folio 1 del Tomo 173, Hoja 4242.

95 Garmendia Lasa, A.: Industrializazioaren lehen urratsak Ormaiztegin... op. cit.  
95 Garmendia Lasa, A.: Industrializazioaren lehen urratsak Ormaiztegin... op. cit.

96 Garmendia Lasa, E. "Ignacio Garmendia Insausti: un industrial del Goierri", in Aragón, C. (coord.): *Maestros en empresa familiar*, San Sebastián, Deustuko Unibertsitatea, 2004.

96 Garmendia Lasa, E. "Ignacio Garmendia Insausti: un industrial del Goierri", in Aragón, C. (coord.): *Maestros en empresa familiar*, San Sebastián, Universidad de Deusto, 2004.

97 Gipuzkoako Merkataritza Erregistroa, 98. Tomoko 231. Folioa, 226. Orria.  
97 Registro Mercantil de Gipuzkoa, Folio 231 del Tomo 98, Hoja 226

98 Garmendia Lasa, E. Ignacio Garmendia ... op. cit.  
98 Garmendia Lasa, E. Ignacio Garmendia ... op. cit.

99 Gipuzkoako Merkataritza Erregistroa, 98. Tomoko 23 Folioa, 223. Orria.  
99 Registro Mercantil de Gipuzkoa, Folio 23 del Tomo 98, Hoja 223.

100 Ormaiztegiko Udal Artxiboa, sig. 216,1, 216,2, 216,3, 216,4 eta 216,5.  
100 Archivo Municipal de Ormaiztegi, sig. 216,1; 216,2; 216,3; 216,4 y 216,5.

101 Gipuzkoako Merkataritza Erregistroa, 98 Tomoko 233 Folioa, 226 Orria.  
101 Registro Mercantil de Gipuzkoa, Folio 233 del Tomo 98, Hoja 226.

102 Eratutako enpresa berri horretan Miguel Lasa Egurenak 37.980 akzio harpidetu zituen, Carmen Lasa Egurenak 4.220 akzio eta Ignacio Garmendia Insaustik 42.200 akzio. Estatutu Sozialen 20. artikularekin bat etorri eratutako sozietate berri horretako bazkide bakarrak izango ziren hirurak. Sozietate berri horretako lehendakaria Ignacio Garmendia izango zen, Carmen Lasa Eguren idazkaria izango zen eta Miguel Lasa Eguren, azkenik, bokal. Gipuzkoako Merkataritza Erregistroa, 471 Tomoa, 6.887 orria.

102 En la nueva empresa constituida Miguel Lasa Eguren suscribió 37.980 acciones, Carmen Lasa Eguren 4.220 acciones e Ignacio Garmendia Insausti 42.200 acciones. Los tres serían los únicos socios de la nueva sociedad constituida de acuerdo con el artículo 20 de los Estatutos Sociales. La nueva Sociedad estaría presidida por Ignacio Garmendia Insausti, figurando Carmen Lasa Eguren como secretario y Miguel Lasa Eguren como vocal. Registro Mercantil de Guipuzkoa, Tomo 471, hoja 6.887.

103 Azpeitiko Jabetza Erregistroa. 468. Tomoko 228. Folio itz., 506. Finka.  
103 Registro de la Propiedad de Azpeitia. Folio 228 vto. del Tomo 468, Finca 506.

104 Azpeitiko Jabetza Erregistroa. 519. Tomoko 167. folioa, 578. Finka.  
104 Registro de la Propiedad de Azpeitia, Folio 167 del Tomo 519, Finca 578.

105 Gipuzkoako Merkataritza Erregistroa, 749. Tomoko 291. Folioa, 175. Orria.  
105 Registro Mercantil de Gipuzkoa, Folio 291 del Tomo 749, Hoja 175.

106 Azpiazu Ugalde, A. Oharrak, Juan Luis Azpiazu Aranbururi egindako elkarrizketak.  
106 Azpiazu Ugalde, Aitor. Apuntes, Entrevistas realizadas a Juan Luis Azpiazu Aranburu  
Nota de traducción: Esta traducción está basada en una grabación que ha sido fijada anteriormente en un texto de carácter fonológico, siendo transcrito el texto respetando el habla dialectal de Ormaiztegi. No cabe, por tanto, que la traducción al castellano sea una traducción literal, sino una traducción lo más fiel posible en significado al testimonio oral recogido en euskara.



107 Ibidem.

107 Ibidem.

108 Ibidem.

108 Ibidem.

109 Registro Mercantil de Gipuzkoa. Folio 126 del Tomo 85, Hoja 3655.

109 Gipuzkoako Merkataritza Erregistroa. 85 Tomoko 126. folioa, 3655 orria.

110 Azpeitiko Jabetza Erregistroa, 519. Tomoko 170. Folio itzulia, 578. Finka.

110 Registro de la Propiedad de Azpeitia, Folio 170 vto. del Tomo 519, Finca 578.

111 Ibidem.

111 Ibídem.

112 Azpeitiko Jabetza Erregistroa, 376. Tomoko 203. Folioa, 444. Finka.

112 Registro de la Propiedad de Azpeitia, Folio 203 del Tomo 376, Finca 444

113 Ibidem.

113 Ibídem.

114 Gipuzkoako Artxibo Orokorra, sig. JD IT 4171. 1923. urteko Industria Ekoizpenaren inguruko Estatistika.

114 Archivo General de Gipuzkoa, sig. JD IT 4171. Estadística de la Producción Industrial del año 1923.

115 Azpeitiko Jabetza Erregistroa, 412 Tomoko 143 Folioa, 444 Finka

115 Registro de la Propiedad de Azpeitia, Folio 143 del Tomo 412, Finca 444

116 Udako lehorteek Kantauri inguruko ur-jauziei eragiten zieten, baina baita Ebrokoei ere, eta uztailetik hasi eta urriaren amaieraraino irauten zuen batzuetan (1921. urtean abenduaren erdialdera arte irauten zuen). Zenbait urtetan neguan ere izaten ziren idorraldiak, esate baterako 1919-1920an, 1928-1929an eta 1931-1932an. Kasu horietan, Cincako ur-jauziak ez ziren ur-emarien murrizpen horiek konpentsatzeko gai izan erabat. BBVAren Artxibo Historikoa. Idazkaritza Orokor Teknikoa. Enpresen espedienteak. Idem.

116 El estiaje de verano afectaba a los saltos de la región cantábrica, además de los del Ebro, que se iniciaba en julio y se prolongaba incluso hasta fines de octubre (en 1921 duró hasta mediados de diciembre). En algunos años también se producían estiajes de invierno, tal como había sucedido entre 1919-1920, 1928-1929 y 1931-1932. En estos casos, los saltos del Cinca no eran del todo capaces de compensar dichas disminuciones del caudal. Archivo Histórico del BBVA. Secretaría General Técnica. Expedientes de empresas. Ídem.

117 Gipuzkoako Merkataritza Erregistroa. 59 Tomoko 2. Folioa.

117 Registro Mercantil de Gipuzkoa. Folio 2 del Tomo 59.

118 Azpeitiko Jabetza Erregistroa, 55 Tomoko 97. Folio itz., 92. Finka.

118 Registro de la Propiedad de Azpeitia, Folio 97 vto. del Tomo 55, Finca 92.

119 Ormaizteko Udal Artxiboa, sig. 129,1.

119 Archivo Municipal de Ormaiztegi, sig.129,1.

120 Azpeitiko Jabetza Erregistroa, 55. Tomoko 96. Folioa, 92. Finka.

120 Registro de la Propiedad de Azpeitia, Folio 96 del Tomo 55, Finca 92.

121 Garibai Zamalloa, E., *Ilustraciones genealógicas de los linajes vascongados contenidos en las "Grandezas de España"*, San Sebastián, Imprenta de la Diputación de Guipúzcoa, 1923 (Reprod. facs. de la ed. de: París, Edouard Champion).

121 Garibai Zamalloa, E., *Ilustraciones genealógicas de los linajes vascongados contenidos en las "Grandezas de España"*, San Sebastián, Imprenta de la Diputación de Guipúzcoa, 1923 (Reprod. facs. de la ed. de: París, Edouard Champion).

122 García Garmendia M. & García-Falces Poza, I.: *Trenaren bideetatik barna*. Beasain, Udala, Kultura Batzordea, 1994 (Beasaingo Paperak, 19)

122 García Garmendia M. & García-Falces Poza, I.: *Trenaren bideetatik barna*. Beasain, Ayuntamiento, Comisión de Cultura, 1994 (Beasaingo Paperak, 19)

123 Otazu, A. de & Díaz de Durana, J.R.: *El espíritu emprendedor de los vascos*, Madrid : Silex, 2008.

123 Otazu, A. de & Díaz de Durana, J.R.: *El espíritu emprendedor de los vascos*, Madrid : Silex, 2008.

124 Garmendia de Otaola, A. *Beasain patria de San Martín de Loinaz: biografía de un pueblo y un santo*, Zarauz, Icharopena, 1962.

124 Garmendia de Otaola, A. *Beasain patria de San Martín de Loinaz: biografía de un pueblo y un santo*, Zarauz, Icharopena, 1962.

125 Zentral elektrikoaren proiektuaren baimena, GAO 1916.11.22: Baimena ematen zaio Gabiriako herritar den Andres Telleriari, Astigarreta, Itsaso eta Beasaingo udal eremuetara bidera ditzan Leasain erreka osatzen duten ibai-adarretatik (Latza, Iturbeltza, Medio) 10, 5 eta 10 litro segundoko hurrenez hurren, baita izenik gabeko beste batetik ere 20 litro denbora kantitate berean Telleri erreka osatzen duten ibai-adarretatik eta 10 Zabalondo deritzon errekatik, guztira 60 litro segundoko, industria-erabileretarako energia erdiesteko erabili beharko direnak 178 metroko ur-jauzi baten bitartez.

Obren onarpen-akta eta behin betiko altarena, GAO 1921.08.13.

125 Autorización del proyecto de la central eléctrica, BOG 22.11.1916: Se autoriza a don Andrés Tellería, vecino de Gabiria, para derivar en los términos municipales de Astigarreta, Ichaso y Beasain, 10, 5 y 10 litros por segundo respectivamente de los afluentes que forman la regata Leasain, denominados Latza, Iturbeltza, Medio y otro sin nombre, 20 litros en la misma cantidad de tiempo de los afluentes que forman la regata Telleri y 10 de la regata denominada Zabalondo, en total 60 litros por segundo de tiempo, utilizables mediante un salto de 178 metros en la obtención de energía destinada a usos industriales....

Acta de reconocimiento de obras y alta definitiva, BOG 13.08.1921.

126 Gipuzkoako Aldizkari Ofiziala, 1929ko urriaren 7koa.

126 Boletín Oficial de Gipuzkoa de 07 de octubre de 1929.

127 García Garmendia M. & García-Falces Poza, I.: *Trenaren bideetatik ... op. cit.*

127 García Garmendia M. & García-Falces Poza, I.: *Trenaren bideetatik ... op. cit.*

128 Gipuzkoako Merkataritza Erregistroa. 60. Tomoko 2. Folioa, 3467. Orria.

128 Registro Mercantil de Gipuzkoa. Folio 2 del Tomo 60, Hoja 3467.

129 Ormaiztegiko Udala Artxiboa, sig. 118,3.

129 Archivo Municipal de Ormaiztegi, sig. 118,3.

130 Azpeitiko Jabetza Erregistroa, 412. Tomoko 32. Folioa, 31. Finka.

130 Registro de la Propiedad de Azpeitia, Folio 32 del Tomo 412, Finca 31.

131 Ormaiztegiko Udal Artxiboa, sig. 217,4.

131 Archivo Municipal de Ormaiztegi, sig. 217,4.

132 Ibidem.

132 Ibidem.

133 Aizpuru Murua, M.X.: Gabiria, un municipio rural en la Gipuzkoa republicana. *Vasconia* 15 zkia., 1990., 237-252 orr.

133 Aizpuru Murua, M.X.: Gabiria, un municipio rural en la Gipuzkoa republicana. *Vasconia* núm.15, 1990., pp. 237-252.

134 Azpeitiko Jabetza Erregistroa, 152. Tomoko 153 folio itzulia, 204. Finka.

134 Registro de la Propiedad de Azpeitia. Folio 153 vto. del Tomo 152, Finca 204.

135 *Anuario Vasco-Navarro*, Imprenta de la Bizkaiko Foru Aldundia, 1940

135 *Anuario Vasco-Navarro*, Imprenta de la Excelentísima Diputación Foral de Bizkaia, 1940

136 Gipuzkoako Merkataritza Erregistroa, 75. Tomoko 84. Folioa, 130 Orria.

136 Registro Mercantil de Gipuzkoa, Folio 84 del Tomo 75, Hoja 130.

137 Ibidem.

137 Ibidem.

138 Ibidem.

138 Ibidem.

139 Ormaiztegiko Udal Artxiboa, sig. 201,11.

139 Archivo Municipal de Ormaiztegi, sig. 201,11.

140 Ormaiztegiko Udal Artxiboa, sig. 218,1.

140 Archivo Municipal de Ormaiztegi, sig. 218,1.

141 Ormaiztegiko Udal Artxiboa, sig. 218,3.

141 Archivo Municipal de Ormaiztegi sig. 218,3.

142 Ormaiztegiko Udal Artxiboa, sig. 213,4.

142 Archivo Municipal de Ormaiztegi, sig. 213,4.

143 Ormaiztegiko Udal Artxiboa, sig. 213,6 eta 213,7.

143 Archivo Municipal de Ormaiztegi, sig. 213,6 y 213,7.

144 Ormaiztegiko Udal Artxiboa, sig. 201,6.

144 Archivo Municipal de Ormaiztegi, sig. 201,6.

145 Gipuzkoako Artxibo Nagusia JD IT 3167,1, Kontribuzio Industrialaren Matrikula, 1913koa.

145 Archivo General de Gipuzkoa. JD IT 3167,1, Matrícula de Contribución Industrial de 1913.

146 Gipuzkoako Artxibo Nagusia JD IT 2962,2 eta 2963,2, Kontribuzio Industrialaren Matrikula, 1918 eta 1919koak.

146 Archivo General de Gipuzkoa JD IT 2962,2 y 2963,2, Matrícula de Contribución Industrial de 1918 y 1919.

147 Ikus *Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco*. VI. tomoa, San Sebastián, Auñamendi, 1978, 410-413 orr.

147 Véase *Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco*. Tomo VI, San Sebastián, Auñamendi, 1978, pp. 410-413.

148 Azpeitiko Jabetza Erregistroa: 1909ko uztailaren 28an, José Lorenzo Irizar Arcelus –ezkondua eta lanbidez arotza–, Juan Cruz Irizar Arcelus –ezkondua eta lanbidez arotza– eta Cecilio Irizar Arcelus –ezkondua eta lanbidez arotza– hiru anaiak Jose Antonio Albisu y Sopelanari erosi zioten Urbieta-bigarrena ize-neko eraikina eta haren lurak, 4.000 pezetako prezioan. Hiru erosleek etxearen eta lurren orube osoaren jabetza erabatekoa eskuratuko du pro-indibiso eta zati berdinetan. Jose Lorenzok eta Ceciliok erdibana eskuratu zuten etxearen behe-solairu osoa, 1.300 pezetako prezioan, eta Juan Cruzek bi goi-solairuen eta ganbararen erabateko jabetza eskuratu zuen 2.700 pezetako prezioan. 353. Tomoko 202. Folio itzulia, 393. Finka

148 Registro de la Propiedad de Azpeitia: el 28 de julio de 1909 los hermanos José Lorenzo Irizar Arcelus, casado y carpintero, Juan Cruz Irizar Arcelus, casado y carpintero y Cecilio Irizar Arcelus, soltero y carpintero, adquirieron a José Antonio Albisu y Sopelana el edificio denominado Urbieta-bigarrena y sus pertenecidos, por el precio de 4.000 pesetas. Los tres compradores adquieren el pleno dominio en proindivisión y a partes iguales del solar de la casa y las parcelas. José Lorenzo y Cecilio, adquirieron a partes iguales toda la planta baja de la casa, al precio de 1.300 pesetas y Juan Cruz adquirió el pleno dominio de los dos pisos altos y desván, al precio de 2.700 pesetas. Folio 202 vto. del Tomo 353, Finca 393.

149 Azpeitiko Jabetza Erregistroa, 690. Tomoaren 25. Folioa, 785. Finka.

149 Registro de la Propiedad de Azpeitia, Folio 25 del Tomo 690, Finca 785.

150 Millan Irizarri egindako elkarriketak eta bere "Escritos, apuntes y memorias" lan argitaratu gabea izan dira prozesu osoa aztertzeko oinarria

150 Todo el proceso ha sido analizado a partir de las entrevistas realizadas a Millán Irizar y de su "Escritos, apuntes y memorias" (obra no publicada).

151 Daratulu mota desberdinetarako, ikus Aldabaldetrecu, P.: *Máquinas y hombres: guía histórica = Makinak eta gizakia: gida historikoa*, Elgoibar, Fundación Museo de Máquina Herramienta = Makina Erremintaren Museo Fundazioa, 2000, 83-92 orr.

151 Para los diversos tipos de taladros véase Aldabaldetrecu, P.: *Máquinas y hombres: guía histórica = Makinak eta gizakia: gida historikoa*, Elgoibar, Fundación Museo de Máquina Herramienta = Makina Erremintaren Museo Fundazioa, 2000, pp. 83-92.

152 Aukera tekniko desberdinei buruz erabakitze eta bereizteko plantamendu kritiko bat izateko, ikus Basalla, G.: *La evolución de la tecnología*, Barcelona, Crítica, 1991. Egile horrek honela dio: "la elección del motor de gasolina no fue el resultado de una evaluación racional de los méritos de las plantas motrices rivales. A comienzos de siglo no había expertos en automoción, sólo inventores y empresarios, que seguían sus intuiciones y entusiasmos e intentaban convencer a los potenciales poseedores de coches que compraran su producto. En esta situación, tan pronto como ganó ascendencia el motor de gasolina, los vehículos de vapor y eléctricos se olvidaron o fueron considerados un paso erróneo en la senda del progreso del automóvil", 244. or.

152 Para un planteamiento crítico sobre la elección y descarte entre diversas opciones técnicas véase Basalla, G.: *La evolución de la Tecnología*, Barcelona, Crítica, 1991. Así este autor comenta: "la elección del motor de gasolina no fue el resultado de una evaluación racional de los méritos de las plantas motrices rivales. A comienzos de siglo no había expertos en automoción, sólo inventores

y empresarios, que seguían sus intuiciones y entusiasmos e intentaban convencer a los potenciales poseedores de coches que compraran su producto. En esta situación, tan pronto como ganó ascendencia el motor de gasolina, los vehículos de vapor y eléctricos se olvidaron o fueron considerados un paso erróneo en la senda del progreso del automóvil”, p. 244.

153 Ikus, automobilaren berrikuntza teknikoaren erreferentzia orokorreko beste lan batzuen artean, Burrel i Floria, G. (zuz.): *Crónica de la técnica*, Barcelona, Plaza y Janés, 1989.

153 Véase entre otras obras de referencia general para novedades técnicas del automóvil Burrel i Floria, G. (dir.): *Crónica de la Técnica*, Barcelona, Plaza y Janés, 1989.

154 Horren adibide ditugu, esate baterako, *Berliet, Bernard, Latil, Hotchkiss, Renault, Unic* eta *Somua* frantsesak, *MAN, Daimler-Benz, Büssing, Magirus-Deutz, Hanomag, Henschel* eta *Krupp* alemanak, *Fiat, OM, Alfa Romeo* eta *Lancia* italiarrak, *Saurer* suitzarra, *Scania* eta *Volvo* suediarak, *Scammell, Bedford, ERF, Guy, Seddon, Atkinson, AEC, Foden, Leyland* ingelesak eta *Peterbilt, Autocar, Ford, Dodge, Chevrolet, Diamont, GMC, Reo, Internacional, Mack* eta *Kenworth* iparramerikarrak. Garai hartako fabrikatzaileen eta modeloen analisi zehatzagoa nahi izanez gero, ikus Davies, M. J.: *The World Encyclopedia of Trucks*, London, Select Editions, 2002.

154 Como muestra este es el caso, por ejemplo, de las francesas *Berliet, Bernard, Latil, Hotchkiss, Renault, Unic* y *Somua*, las alemanas *MAN, Daimler-Benz, Büssing, Magirus-Deutz, Hanomag, Henschel* y *Krupp*, las italianas *Fiat, OM, Alfa Romeo* y *Lancia*, la suiza *Saurer*, las suecas *Scania* y *Volvo*, las británicas *Scammell, Bedford, ERF, Guy, Seddon, Atkinson, AEC, Foden, Leyland* y las norteamericanas *Peterbilt, Autocar, Ford, Dodge, Chevrolet, Diamont, GMC, Reo, Internacional, Mack* y *Kenworth*. Para un análisis detallado de los fabricantes y modelos de época véase Davies, M. J.: *The World Encyclopedia of Trucks*, London, Select, 2002.

155 *Ford* etxean muntaketa mugikorrekatearen erreferentzia aitzindaria eza-gutzeko, ikus Cardwell, D.: *Historia de la tecnología*, Madrid, Alianza, 1996, 363-364 orr.

155 Véase para el referente pionero de la cadena de montaje móvil en *Ford* la obra de Cardwell, D.: *Historia de la tecnología*, Madrid, Alianza Editorial, 1996, pp. 363-364.

156 Eztanda-motorren eta Diesel-motorren alderdi mekaniko desberdinen eta teoriaren, eta halaber, marka nagusien ezaugarrien azterketa tekniko garaikide bat izateko, ikus, garai hartako obra aipagarri gisa, Yesares Blanco, R.: *Autos, autobuses y camiones*, Barcelona, Pedro Pellicena, 1932. Interesgarria da, halaber, garai hari buruzko azalpen tekniko eta eskematiko zehatzagatik, Espasa Calperen 1929ko edizioiko *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana* lanean ageri den automobil sarrera, 1141-1142 orr.

156 Para un análisis técnico contemporáneo de las diferentes partes mecánicas, teoría de los motores de explosión y Diesel, así como características de las principales marcas, véase como destacada obra de referencia en su época, Yesares Blanco, R.: *Autos, autobuses y camiones*, Barcelona, Pedro Pellicena, 1932. También es de interés por su detenida explicación técnica y esquemática de la misma época la entrada por automóvil en la *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana* de Espasa Calpe, 1929, pp. 1141-1142.

157 Williams, T.I.: *Historia de la tecnología. Desde 1900 hasta 1950*, Madrid, Siglo XXI, 1987, 349- 358 or. Atzealdeko motorrarekin loturik, azpimarratu behar dago Hans Ledwinka ingeniari txekiarraren ekimena eta Automobilaren XXVIII. Azokan aurkeztutako Tatra 77 modelo abangoardista (ikus *Ingeniería y Construcción* aldizkaria, Madril, vol. 13, 146. zk., 1935eko otsaila, 83. orria).

157 Williams, T.I.: *Historia de la tecnología. Desde 1900 hasta 1950*. Madrid, Siglo XXI, 1987, pp. 349- 358. Con respecto al motor trasero cabe destacar la iniciativa del ingeniero checo Hans Ledwinka con su vanguardista Tatra 77 presentado en el XXVIII del Automóvil (véase revista *Ingeniería y Construcción*, Madrid, vol. 13, nº 146, febrero de 1935, p. 83).

158 Ikus Georgano, G. N.: *Automóviles, 1886-1930*, Madrid, Raíces, 1985.

158 Véase Georgano, G.N.: *Automóviles 1886-1930*, Madrid, Raíces, 1985.

159 Esate baterako, 1926. urtean Chicagoko Tren Konpainiak zortzi gurpileko *Versare* bi autobus zeuzkan zerbitzuan, eta gurpil horiek, bi gurdizarren gainean jarriak, direkzio-sistema bitxi baten bitartez, beren inguruan itzuli osoa emateko gai ziren. Kutxa metalikoa benetako habe armatu zurruna zen, baina aldi berean, arina eta elkarrekin truka zitezkeen zatiez osatua. Paul, L.: "Autobuses de ocho ruedas", in *Ingeniería y construcción*, Madrid, VIII. bol., 44. zk., 1926, 351-354 orr.

159 Por ejemplo, en 1926 la Compañía de Ferrocarriles de Chicago ya había puesto en servicio dos largos autobuses *Versare* de ocho ruedas distribuidas en dos carretones y capaces, mediante un curioso sistema de dirección, de girar completamente sobre sí mismas. La caja metálica era una verdadera viga armada rígida, pero a la vez ligera y dotada de partes intercambiables. Paul, L.: "Autobuses de ocho ruedas", in *Ingeniería y construcción*, Madrid, Vol. VIII, nº 44, 1926, pp. 351-354.

160 *Bus Transportation* aldizkarian jasotzen zen moduan, 1925eko otsaila, 55 or.

160 Tal como recogía la revista *Bus Transportation*, febrero de 1925, p. 55.

161 *Büssing* Europako markarik garrantzitsuenetako bat izan zen autobusen garapenean, gerra arteko epealdi horretan. *Leipzig* serietik aurrera autobus handiak fabrikatzen hasi zen, lau zilindroko motorra zutela, eta horren ondoren, *Moritzburg* etorri zen, sei zilindroko motorrekin, eta azkenik, *Dresden* I.etik IV.era jarri zituen linean, baita *Chemnitz* VI bi solairukoaren deribazioa ere. 1931. urtean *Büssing-NAG* arteko lankidetzaz garapen honen gailurra izan zen, *Fichtelberg* hamabi zilindroko serie indartsua atera zenean, baina mundu gerra arte itxoin beharko genuen, *Büssing-NAG* etxeko lehen autobusa ikusi arte, gidariak posizio aurreratu zuela *Trambus 4500 T* seriean. Ikus Suhr, C.: *Mit dem Omnibus bergauf: die Kraftverkehrsgesellschaft Sachsen (1919 - 1948); Wurzeln - Werdegang - Fahrzeuge*, Brilon, Podszun, 1998.

161 *Büssing* fue una de las marcas europeas más notables en el desarrollo de autobuses durante el periodo de entreguerras. Inició la fabricación de grandes autobuses a partir de la serie *Leipzig* con motor de cuatro cilindros, a la que siguió la *Moritzburg*, con motor de seis cilindros, y culminó con la puesta en línea de las *Dresden* I a IV y la derivación de dos pisos *Chemnitz* VI. La colaboración *Büssing-NAG* en 1931 supuso la cumbre a este desarrollo con la potente serie de doce cilindros *Fichtelberg*, aunque hubo que esperar a la guerra mundial para ver el primer autobús *Büssing-NAG* con posición avanzada del conductor en la serie *Trambus 4500 T*. Véase Suhr, C.: *Mit dem Omnibus bergauf: die Kraftverkehrsgesellschaft Sachsen (1919 - 1948) ; Wurzeln - Werdegang - Fahrzeuge*, Brilon, Podszun, 1998.

162 Ikus *Ingeniería y construcción*, Madrid, IX. bol., 98. zk., 1931ko otsaila, 123-125 orr.

162 Véase *Ingeniería y construcción*, Madrid, Vol IX, nº 98, febrero de 1931, pp. 123-125.

163 Aurrerapen horren adibide dira: biraketa-abiadura gutxiagoko eta zilindrobolumen handiagoko motorrak, olioaren tenperaturaren erregulazioa eta bost abiadurako martxa sinkronizatu eta isilagoak goretan. Halaber, freno hidraulikoak, transmisio-zubi flotagarriak, atzealdean balezta bidezko esekidura edo

ibilgailuaren eginkizun zehatzera egokitutako pneumatikoak. Ikus, honekin loturik, fabrikatzaile desberdinetarako, "El XXVII Salón del Automóvil", non *Ingeniería y construcción*, Madrid, XIII. bol., 146. zk., 1935eko otsaila, 83-93 orr.

163 El avance quedaba atestiguado en motores menos revolucionados y con mayores cilindradas, regulación de la temperatura del aceite, cambios a cinco velocidades sincronizadas y silenciosas en las superiores. También frenos hidráulicos, puentes de transmisión flotantes, suspensión posterior en ballestas o neumáticos adaptados a la función específica del vehículo. Véase a este respecto, para los diferentes fabricantes, "El XXVII Salón del Automóvil" en *Ingeniería y construcción*, Madrid, Vol XIII, nº 146, febrero de 1935, pp. 83-93.

164 *Crónica del automóvil*, Barcelona, Plaza y Janés, 1995, 91 or.

164 *Crónica del automóvil*, Barcelona, Plaza y Janés, 1995, p. 91.

165 Dittmann, F.: "The Dresden haidebahn and the early development of trolleybuses", in *Newcomen Society for the Study of the History of Engineering and Technology - Transactions*, vol. 68, 1996-1997. 265- 279 or.

165 Dittmann, F.: "The Dresden haidebahn and the early development of trolleybuses", in *Newcomen Society for the Study of the History of Engineering and Technology - Transactions*, vol. 68, 1996-1997. pp. 265- 279.

166 Ikus Ortiz-Villajos, J.M.: *La innovación tecnológica en la economía española: estudio sectorial de las patentes solicitadas en España entre 1882 y 1935*, Madrid, Fundación Empresa Pública, Programa de Historia Económica 1998. (Documento de Trabajo 9805). 99 or.

166 Véase Ortiz-Villajos, J.M.: *La innovación tecnológica en la economía española: estudio sectorial de las patentes solicitadas en España entre 1882 y 1935*, Madrid, Fundación Empresa Pública, Programa de Historia Económica 1998. (Documento de Trabajo 9805). p.99.

167 *La Feria de Muestras de Bilbao y la industria del automóvil*, Bilbao, 1941. 14 or.

167 *La Feria de Muestras de Bilbao y la industria del automóvil*, Bilbao, 1941. p. 14.

168 Ikus, esate baterako, "Necesidad de una estación central", non *Propiedad y construcción*, Bilbao, 1932ko iraila, 115. zk..

168 Véase, por ejemplo, "Necesidad de una estación central" en *Propiedad y construcción*, Bilbao, septiembre de 1932, nº 115.

169 García Delgado, J.L.: *La modernización económica en la España de Alfonso XIII*, Madrid, Espasa-Calpe, 2002. 148-149 orr.

169 García Delgado, J.L.: *La modernización económica en la España de Alfonso XIII*, Madrid, Espasa-Calpe, 2002. pp. 148-149.

170 Bi garraio mota horien arteko egokitzapen-faltari buruzko kritika garaikide bat izateko, ikus Ancil, M.: "Los transportes en Baskonia", in *Baskonia*, 39. urtea, 1383. zk., 1932, 228-229 orr.

170 Para una crítica contemporánea a la falta de adecuación entre ambos medios de transporte véase Ancil, M.: "Los transportes en Baskonia", in *Baskonia*, año 39, nº 1383, 1932, pp. 228-229.

171 Ikus Zurbano Melero, J.G.: *El proceso de industrialización y la modernización social en Beasain (1860-1936) = Industrializazio prozesua eta gizarte modernizazioa Beasainen (1860-1936)*, Beasain, Udala, Kultura Batzordea = Ayuntamiento, Comisión de Cultura, 1994 (Beasaingo paperak, 3), 77 or.

171 Zurbano Melero, J.G.: *El proceso de industrialización y la modernización social en Beasain (1860-1936) = Industrializazio prozesua eta gizarte moder-*

*nizazioa Beasainen (1860-1936)*, Beasain, Udala, Kultura Batzordea = Ayuntamiento, Comisión de Cultura, 1994 (Beasaingo paperak, 3), p.77

172 Enpresa hau 1898. urtean sortu zuten Emilio de la Cuadra militarrek eta Carlos Vellino ingeniari suitzarrak, eta Mark Birkigt erlojugile eta mekanikar suitzarra berera erakarri ondoren, mekanika hibridoa zuten autobus bat eraiki zuten. Porrot horrek gasolinaz higiarazitako ibilgailuetan jardutera eta bere kapitala handitzeko akziodunak erakartzera bultzatu zuen, eta akziodun horien artean Damián Mateu industriaria zegoen, eta horrela sortu zen 1904. urtean *La Hispano-Suiza. Fábrica de Automóviles S.A.* Berehala, bere produktuen kalitate handiagatik nabarmenduko da marka berri hori, eta bere patenteak saltzea ekarri zion horrek. Ikus López Carrillo, J.M.: *Los orígenes de la industria de automoción en España*, Madrid, Universidad Europea-CEES, 1998, 20-26 orr.

172 Esta empresa fue creada en 1898 por el militar Emilio de la Cuadra y el ingeniero suizo Carlos Vellino, y tras integrar al hábil relojero y mecánico también suizo Mark Birkigt, pudo construir un autobús con mecánica híbrida. Su fracaso le llevó a volcarse en los vehículos propulsados a gasolina y a incorporar a accionistas para ampliar el capital, entre quienes destacaba el industrial Damián Mateu, naciendo en 1904 *La Hispano-Suiza. Fábrica de Automóviles S.A.* Pronto la nueva marca se daría a conocer por la notable calidad de sus productos, lo que le llevó a extender la venta de sus patentes. Véase López Carrillo, J.M.: *Los orígenes de la industria de automoción en España*, Madrid, Universidad Europea-CEES, 1998, pp. 20-26.

173 Lage Marco, M.: "La industria del automóvil", in Ayala Carcedo, F. J. (zuz.): *Historia de la tecnología en España*, Barcelona, Valatenea, I. libk., 2001, 504-505 orr.

173 Lage Marco, M.: "La industria del automóvil", in Ayala Carcedo, F. J. (dir.): *Historia de la Tecnología en España*, Barcelona, Valatenea, Tomo I, 2001 pp. 504-505.

174 Ikus *La Hispano Suiza*, <http://www.anguera.com/galeria/hispano.htm> <04.07.2006>

174 Véase *La Hispano-Suiza* en <http://www.anguera.com/galeria/hispano.htm> <04.07.2006>

175 Marka horrek lortutako zabalkundearen adibide dugu Lehen Mundu Gerran hegazkin-motor berriak egin izana eta Parisko lantegia garatu izana, eta lantegi horretan, motor horiek ekoizteaz gain, luxuzko automobilentzako txasiak ere egiten zituen. Marka honen fabrikarik garrantzitsuena bilakatuko zen berehala, arazo burokratikoengatik eta materialen faltagatik Espainiako lantegi nagusian izandako gainbehera motelarekin gertatu ez bezala. Halaber, beste lantegi bat ireki zuen Guadalajaran, izaera independentearekin, kamioiak, aireplanoak eta material militarra eraikitzeko, eta epealdi batez Fiat ibilgailuak ere eraiki zituen, 1932. urtean itxi zen arte. Ikus López Carrillo, J.M.: *Los orígenes de la industria de automoción...* op. cit., 27. or. eta hurrengoak.

175 La expansión de la marca se confirmó con sus novedosos motores de avión durante la I Guerra Mundial y la apertura y desarrollo de su planta en París, dedicada no sólo a su fabricación, sino también a chasis para automóviles de lujo. Esta fábrica no tardaría en ser la más relevante en la firma, en contraste con el lento decaimiento de la matriz española por problemas burocráticos y las carencias de materiales. También abrió una planta en Guadalajara, con carácter independiente, dedicada a la producción de camiones, aeroplanos y material militar, además de fabricar temporalmente vehículos Fiat hasta su cierre en 1932. Véase López Carrillo, J.M. : *Los orígenes de la industria de automoción...* op. cit., pp. 27 y ss.

176 T-69 modeloari buruz ikus <http://hspegaso.en.eresmas.com/T6912.htm> <04.07.2006> Modelo honen eta *Hispano-Suiza* konpainiaren beste ibilgailu industrial batzuen irudietarako ikus, baita ere, honako orria: <http://anguera.com/>



galeria/hispano.htm <04.07.2006>

176 Sobre el modelo T-69 véase <http://hspegaso.en.eresmas.com/T6912.htm> <04.07.2006>. También véase para imágenes de este modelo y otros vehículos industriales de *Hispano-Suiza* la página <http://anguera.com/galeria/hispano.htm> <04.07.2006>

177 Nadal, J. (zuz.): *Atlas de la industrialización en España...* op. cit., 178-179 orr.  
177 Nadal, J. (dir.): *Atlas de la industrialización de España...*, op. cit., pp. 178-179.

178 *La Feria de Muestras de Bilbao...*, op. cit., 18. or.

178 *La Feria de Muestras de Bilbao...*, op. cit., p. 18.

179 Ibilgailuei dagokien ez, inportazio eta esportazioen artean milioika urte pezetatan izandako saldo negatiboa goraka joan zen hogeiko hamarraldian. Ikus Ceballos Teresi, J.G.: *Historia económica, financiera y política de España en el siglo XX*. VII. libk., 1929-1930, Madrid, Talleres El Financiero, 1932, 360-361 orr.

179 En el caso de los vehículos, el saldo negativo en millones de pesetas oro entre importaciones y exportaciones fue en ascenso a lo largo de la década de los años veinte. Véase Ceballos Teresi, J.G.: *Historia económica, financiera y política de España en el siglo XX*. Tomo VII, 1929-1930, Madrid, Talleres "El Financiero", 1932, pp. 360-361.

180 Ildo beretik, 1916. urtean, Talleres de Guernica sortu berrietan, motozikletentzat egokitutako Sorrigueta motorra egiten hasi ziren. Urte horretan bertan, bere bazkide Bayorekin batera Talleres de Asúa fundatuak zituen Saralegi enpresaburuak automobilentzako bastidore bat patentatu zuen, lau gurpil bereziak zituen. Era berean, makinak egiten ziharduen Sociedad Bilbao, Calvo y Cía. enpresak 1919. urtean bi zilindroko motorra zuen Bilbao izeneko autoa egiten hasi zen artisau eran. Zurimendi, M. M.: *El automóvil en Vizcaya: crónica de un centenario (1896-1996)*, Bilbao, Laga, 1996, 40-41 orr.

180 En el mismo sentido, en los recién constituidos Talleres de Guernica en 1916 comenzó a fabricarse el motor Sorrigueta, apto para motocicletas. El empresario Saralegi, que había gestado en el mismo año con su socio Bayo los Talleres de Asúa, patentaba un bastidor para automóviles dotado de cuatro ruedas independientes. Igualmente, la Sociedad Bilbao, Calvo y Cía., dedicada a la producción de maquinaria, inició de modo artesanal en 1919 la fabricación del coche Bilbao dotado de motor con dos cilindros. Zurimendi, M. M.: *El automóvil en Vizcaya: crónica de un centenario (1896-1996)*, Bilbao, Laga, 1996, pp. 40-41.

181 Ikus Ibáñez, M.: *Euskalduna: del astillero al Palacio de Congresos y de la Música*, Bilbao, Bizkaiko Foru Aldundia = Diputación Foral de Bizkaia, 2002.

181 Véase Ibáñez, M.: *Euskalduna: del astillero al Palacio de Congresos y de la Música*, Bilbao, Bizkaiko Foru Aldundia = Diputación Foral de Bizkaia, 2002.

182 "Langile espezializatuek pieza bakoitzaren eta erabili beharreko gailuen fabrikazio-prozesua aztertzen du eta makinak eta erremintak doitzen ditu. Pieza horiek multzoak (direkzioa, ardatzak..) muntatzeko sailera eramaten dituzte. Lantegian multzoak txasien gainean muntatzen dituzte, instalatu eta era guztietako probak egiten dira... eta behin txasia prestatuta utzi ondoren, karrozeria muntatzeko lana hasten da...", non: *Información*, 436. zk., 1932, 43. or.

182 "Un personal especializado estudia el proceso de fabricación de cada pieza, dispositivos y pone a punto las máquinas y herramientas. Las piezas pasan a una sección de montaje de grupos, dirección, ejes... En un taller los grupos son montados sobre los chasis, se completa la instalación de los mismos, efectuando toda clase de pruebas... y una vez puesto el chasis a punto, pasa al montaje de carrocerías...". En *Información*, nº 436, 1932, p. 43.

183 BBVAren Fondo Historikoa. Enpresetako Fondoak. 3. kutxa, 2. karpeta.  
183 Archivo Histórico del BBVA. Fondos de empresas. Caja 3, carpeta 2.

184 Lage Marco, M.: "La industria del automóvil", op. cit., 510. or.  
184 Lage Marco, M.: "La industria del automóvil", op. cit., p. 510.

185 Zurimendi, M.M.: *El automóvil en Vizcaya...* op. cit., 55-56 orr.  
185 Zurimendi, M.M.: *El automóvil en Vizcaya...* op. cit., pp. 55-56

186 *Noticiero Bilbaíno*, 1936ko apirilaren 4koa.  
186 *Noticiero Bilbaíno*, de 4 de abril de 1936.

187 1932an, *Anuario Estadístico Español* delakoaren arabera, Gipuzkoa osoan eraikita zeuden eta eraikitzen ari zirenak kontuan hartuta, probintzia-errepideek ia-ia 612 km osatzen zuten, eta auzo-bideek 86 km.

187 En 1932, según el *Anuario Estadístico Español*, para el conjunto de Gipuzkoa existían casi 612 km. de carreteras provinciales y 86 de caminos vecinales construidos y en obra.

188 Lage Marco, M.: "La industria del automóvil", op. cit., 313 or.  
188 Lage Marco, M.: "La industria del automóvil", op. cit., p. 313.

189 Ormaiztegiko Udal Artxiboa, sig. 118,3.  
189 Archivo Municipal de Ormaiztegi, sig. 118,3.

190 Garmendia Lasa, A.: *Industrializazioaren lehen urratsak Ormaiztegin...* op. cit.  
190 Garmendia Lasa, A.: *Industrializazioaren lehen urratsak Ormaiztegin...* op. cit.

191 Ormaiztegiko Udal Artxiboa, sig. 118,3.  
191 Archivo Municipal de Ormaiztegi, sig. 118,3.

192 Ormaiztegiko Udal Artxiboa, sig. 107,1.  
192 Archivo Municipal de Ormaiztegi, sig. 107,1.

193 Ikus *Anuario de la Industria y Comercio del automóvil en España, 1927*.  
193 Véase *Anuario de la Industria y Comercio del automóvil en España, 1927*.

194 Adibidez *Vida Vasca* aldizkariaren iragarleen zerrendan, 1931n, Tolosa beزالako herri txiki batean, hiru karro-egile zeuden: *Federico Armendariz, Carrocerías Iztueta y Genua* eta *Carrocerías La Tolosana*.

194 Por ejemplo, en la guía de anunciantes de la revista *Vida Vasca* de 1931 aparecían en una población de la dimensión de Tolosa tres constructores como *Federico Armendáriz, Carrocerías Iztueta y Genua y Carrocerías La Tolosana*.

195 Ikus modelo honi buruz, adibidez, Lecat, G.; Leligny, J.M. y Reyes, F.: *Mil imágenes de camiones*, Barcelona, Editors, 2002, 11. or.

195 Véase para este modelo, por ejemplo, Lecat, G.; Leligny, J.M. y Reyes, F.: *Mil imágenes de camiones*, Barcelona, Editors, 2002, p. 11.

196 Ormaiztegiko Udal Artxiboa, sig. 104, 1928. urteko Zedula Pertsonalen Errolda.  
196 Archivo Municipal de Ormaiztegi, sig. 104, Padrón de Cédulas Personales del año 1928.

197 Urdangarin, K.: "Profesionales del chasis", in *El Correo*, 2000ko ekainaren 4a. Ikus halaber Urdangarin, K., Izaga, J. M. eta Lizarralde, K.: *Oficios tradicionales II*, Donostia, Diputación Foral de Gipuzkoa, Departamento de Economía y Turismo, 1997, 56. or.  
197 Urdangarin, K.: "Profesionales del chasis", in *El Correo*, 4 de junio de 2000.

También véase de Urdangarin, K, Izaga, J.M<sup>a</sup> y Lizarralde, K.: *Oficios tradicionales II*, Donostia-San Sebastián, Diputación Foral de Gipuzkoa, Departamento de Economía y Turismo, 1997, p.56.

198 Urdangarin, K.: "Profesionales del..." op. cit.

198 Urdangarin, K.: "Profesionales del..." op. cit.

199 Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit. eta Millan Irizarri egindako elkarrizketa.

199 Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit. y entrevista realizada a Millán Irizar.

200 Zurimendi, M. M.: *El automóvil en Vizcaya...*, op. cit., 74-75 orr.

200 Zurimendi, M. M.: *El automóvil en Vizcaya...*, op. cit., pp. 74-75.

201 Ikus *Berria*, 2004ko apirila.

201 Véase *Berria*, abril de 2004.

202 Etxebarria Caño, M.: *Irizar, caminando a lo largo de tres siglos = Irizar, hiru mendeetako bidea = Irizar, walking along three centuries*, Ormaiztegi, Irizar S. Coop. 2001, 19. or.

202 Etxebarria Caño, M.: *Irizar, caminando a lo largo de tres siglos = Irizar, hiru mendeetako bidea = Irizar, walking along three centuries*, Ormaiztegi, Irizar S. Coop. 2001, p. 19.

203 López Carrillo, J.M.: *Los orígenes de la industria de automoción...*, op. cit., 53-56. orr.

203 López Carrillo, J.M<sup>a</sup>: *Los orígenes de la industria de automoción...*, op. cit., pp. 53-56.

204 Martínez Sevilla, M.A.: *La Empresa Nacional de Autocamiones, S.A., 1946-1975*, [www.unizar.es/eueez/cahe/martinezsevilla.pdf](http://www.unizar.es/eueez/cahe/martinezsevilla.pdf) <2006.07.04>>

204 Martínez Sevilla, M.A.: *La Empresa Nacional de Autocamiones, S.A., 1946-1975*, [www.unizar.es/eueez/cahe/martinezsevilla.pdf](http://www.unizar.es/eueez/cahe/martinezsevilla.pdf) <04.07.2006>>

205 García Crespo, M; Velasco Berroetabeña, R. & Mendizabal Gorostiaga, A.: *La economía vasca durante el franquismo: crecimiento y crisis económica (1939-1980)*, Bilbao, Gran Enciclopedia Vasca, 1981. 93-94. orr.

205 García Crespo, M; Velasco Berroetabeña, R. & Mendizabal Gorostiaga, A.: *La economía vasca durante el franquismo: crecimiento y crisis económica (1939-1980)*, Bilbao, Gran Enciclopedia Vasca, 1981. pp. 93-94.

206 Legorburu, E.: *La labranza del hierro en el País Vasco...* op. cit, 125-142. orr.

206 Legorburu, E.: *La labranza del hierro en el País Vasco...* op. cit, pp. 125-142.

207 Pérez Conesa, G.: *Los transportes terrestres en la reconstrucción de España*, Madrid, Instituto Técnico de la Construcción y Edificación, 1941?, 17-19. orr.

207 Pérez Conesa, G.: *Los transportes terrestres en la reconstrucción de España*, Madrid, Instituto Técnico de la Construcción y Edificación, 1941?, pp. 17-19.

208 Catalán, J.: "La madurez de una economía industrial, 1936-1999", in Granja, J. L. de la & Pablo, S. de (coords.): *Historia del País Vasco y Navarra en el siglo XX*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2002. 200. or.

208 Catalán, J.: "La madurez de una economía industrial, 1936-1999", in Granja, J. L. de la & Pablo, S. de (coords.): *Historia del País Vasco y Navarra en el siglo XX*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2002, pp. 200.

209 Catalán, J.: "La madurez de una economía industrial, 1936-1999", op. cit., 201. or.

209 Catalán, J.: "La madurez de una economía industrial, 1936-1999", op. cit., p. 201.

210 Agirre Kerexeta, I.: "El fenómeno industrial en Euskadi", in *Lurralde: investigación y espacio*, 16, 75-86, 1993. <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur16/16agirre/16aguirre.htm> <2006.07.04>

210 Agirre Kerexeta, I.: "El fenómeno industrial en Euskadi", in *Lurralde: investigación y espacio*, 16, 75-86, 1993. <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur16/16agirre/16aguirre.htm> <04.07.2006>

211 Ikus Arrieta Alberdi, L. & Barandiaran Contreras, M.: *Diputación y modernización: Gipuzkoa: 1940-1975*, Donostia-San Sebastián, Gipuzkoako Foru Aldundia, Kultura Zuzendaritza Nagusia = Diputación Foral de Gipuzkoa, Dirección General de Cultura, 2003, 102-103. orr

211 Véase Arrieta Alberdi, L. & Barandiaran Contreras, M.: *Diputación y modernización: Gipuzkoa: 1940-1975*, Donostia-San Sebastián, Gipuzkoako Foru Aldundia, Kultura Zuzendaritza Nagusia = Diputación Foral de Gipuzkoa, Dirección General de Cultura, 2003, pp. 102-103.

212 Gerra ondoko denboran gasogenoaren teknologiar buruz argitaratutako bibliografiari begiratu labor bat emanaz gero, argi ikusiko dugu zenbaterainoko interesa piztu zuen, bai industria-erabilerarako, eta baita eguneroko edo etxeko kontsumorako ere. Ikus, besteak beste, adibide hauek: Rosich eta Rubiera, J.: *Aplicaciones industriales del calor. Hogares y gasógenos: generadores de vapor. Calefacción y ventilación*, Bartzelona, Spes, 1941; *Manual del conductor de automóviles equipados con gasógenos IEG policombustibles*, Industria Española de Gasógenos, 1941; Gobron, J.CH.: *El carburador y el gasógeno y la carburación en el automóvil y el aeroplano*, Bartzelona, Ossó, 1943; Capitani, S. de.: *El gasógeno y sus aplicaciones modernas en los automóviles*, Madrid, Ibero Itálica, 1942; Arias Paz, M.: *Gasógenos*, Escuela de Automovilismo del Ejército, 1941; Sanguiano y Benítez, L.: *Los montes y el gasógeno: inauguración de curso 1942-43: discurso inaugural*, Madrid, Escuela Especial de Ingenieros de Montes, 1942; List, H. (dir.): *Motores de combustión interna, Fascículo I*. Barcelona, Labor, 1944

212 Un simple repaso a la bibliografía publicada en la inmediata posguerra sobre la tecnología del gasógeno permite vislumbrar el notable interés que alcanzó tanto en el uso industrial como en el consumo más cotidiano o doméstico. Diversos especialistas contribuyeron desde principios de los años cuarenta en su difusión técnica. Véase entre otros, por ejemplo, Rosich y Rubiera, J.: *Aplicaciones industriales del calor. Hogares y gasógenos: generadores de vapor. Calefacción y ventilación*, Barcelona, Spes, 1941; *Manual del conductor de automóviles equipados con gasógenos IEG policombustibles*, Industria Española de Gasógenos, 1941; Gobron, J.CH.: *El carburador y el gasógeno y la carburación en el automóvil y el aeroplano*, Barcelona, Ossó, 1943; Capitani, S. de.: *El gasógeno y sus aplicaciones modernas en los automóviles*, Madrid, Ibero Itálica, 1942; Arias Paz, M.: *Gasógenos*, Escuela de Automovilismo del Ejército, 1941; Sanguiano y Benítez, L.: *Los montes y el gasógeno: inauguración de curso 1942-43: discurso inaugural*, Madrid, Escuela Especial de Ingenieros de Montes, 1942; List, H. (dir.): *Motores de combustión interna, Fascículo I*. Barcelona, Labor, 1944.

213 Lehendabizi Gipuzkoako produktu metalurgikoak ateratzen hasi ziren "G operazioa" izenekoaren bidez eta gerora Euskadiko gainerako lurraldeetakoak M-1 zeritzan operazioaren bidez.

213 Se trató primero para los productos metalúrgicos en Gipuzkoa con la denominada operación G y posteriormente al resto del País Vasco con la denominada M-1.

214 *Feria de Muestras de Bilbao y la Industria del Automóvil*, 1941, 143. or.

214 *Feria de Muestras de Bilbao y la Industria del Automóvil*, 1941, p. 143.

215 López Carrillo, J.M<sup>a</sup>: *Los orígenes de la industria de automoción...*, op. cit., 47-48. orr.

215 López Carrillo, J.M<sup>a</sup>: *Los orígenes de la industria de automoción...*, op. cit., pp. 47-48.

216 Ikus Lage, M.: *Hispano-Suiza/Pegaso: un siglo de camiones y autobuses*, Barcelona, Lunweg, 1992, 105-113. orr.

216 Véase Lage, M.: *Hispano-Suiza/Pegaso: un siglo de camiones y autobuses*, Barcelona, Lunweg, 1992, pp. 105-113.

217 Martínez Sevilla, M.A.: *La Empresa Nacional de Autocamiones...* art. cit., 5-9. orr.

217 Martínez Sevilla, M.A.: *La Empresa Nacional de Autocamiones...* art. cit., pp. 5-9.

218 Abarrategui Bacaicoa, F. J.: *Babcock & Wilcox y el patrimonio histórico-industrial vasco*, Trápaga, Berrikuntza Teknologikorako Babcock Fundazioa, 2000, 39-41. or. Bestalde, arestian aipatutako Miguel Martín Zurimendik, Babcock kamioien ekoizpen-prozesuari buruzko laburpen interesgarri bat egin ondoren, jabetzen da 1960 arte 2.000 unitate eraiki zituztela egindako bizitza laburrean. Kopuru hori, hain zuzen, Pegaso etxeak urte hartan izandako ekoizpen-gaitasunaren oso azpitik zegoen. Ikus Zurimendi, M.M.: *El automóvil en Vizcaya...* op.cit., 87-88 orr..

218 Abarrategui Bacaicoa, F. J.: *Babcock & Wilcox y el patrimonio histórico-industrial vasco*, Trápaga, Fundación Babcock para la Innovación Tecnológica, 2000, pp. 39-41. Por su parte, el citado Miguel Martín Zurimendi, tras hacer un interesante repaso sobre el proceso de fabricación de los camiones Babcock, observa que hasta 1960 se construyeron unas 2.000 unidades en su corta vida. Una cifra muy por debajo de la capacidad de producción de Pegaso de aquel año. Véase Zurimendi, M.M.: *El automóvil en Vizcaya...* op.cit., pp. 87-88.

219 Bidoiei buruzko xehetasun gehiagorako, ikus Zurimendi, M.M.: *El automóvil en Vizcaya...* op. cit., 79. or.

219 Para el detalle de los bidones en Zurimendi, M.M.: *El automóvil en Vizcaya...* op. cit., p. 79.

220 Ikus Herrán, L. M.: *Seida Setra: 50 años de historia de una empresa, 1942-1992*. Castro-Urdiales, Setra, 1993, 16-20. orr.

220 Véase Herrán, L. M.: *Seida Setra: 50 años de historia de una empresa, 1942-1992*. Castro-Urdiales, Setra, 1993, pp. 16-20.

221 Abarrategui Bacaicoa, F. J.: op. cit., 41. or.

221 Abarrategui Bacaicoa, F. J.: op. cit., p. 41.

222 *Datos estadísticos sobre transportes por carretera, 1965*, Ministerio de Obras Públicas (MOP), Dirección General de Transportes, 102. or.

222 *Datos estadísticos sobre transportes por carretera, 1965*, Ministerio de Obras Públicas (MOP), Dirección General de Transportes, p. 102.

223 Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit. eta Millán Irizarri egindako elkarrizketa.

223 Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit. y entrevista realizada a Millán Irizar.

224 Azpeitiko Jabetza Erregistroa, 412. Tomoko 226. Folioa, 496. Finka.

224 Registro de la Propiedad de Azpeitia. Folio 226 del Tomo 412, Finca 496.

225 Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit. eta Millán Irizarri egindako elkarrizketa.

225 Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit. y entrevista realizada a Millán Irizar.

226 Ibidem.

226 Ibidem.

227 Azpeitiako Jabetzaren Erregistroa, 690. Tomoko 25. Folioa, 785. Finka

227 Registro de la Propiedad de Azpeitia, Folio 25 del Tomo 690, Finca 785

228 Etxebarria Caño, M.: *Caminando a lo largo de tres siglos...*, op. cit., 29-30. orr.

228 Etxebarria Caño, M.: *Caminando a lo largo de tres siglos...*, op. cit., pp. 29-30.

229 1956ko martxoaren 24an, Cayetana Bengoetxea Altuna, Miguel Mari, Jose Mari, Millan eta Dionisio Irizar Bengoetxearen artean *Irizar Hermanos, SRC* merkataritza-entresa Portu zuten, Ormaiztegik San Andres kaleko 2. zenbakian, 730.000 pta. ko kapital sozialarekin, bazkide guztiek zati berdinetan ordaindu zutena (146.000 pta. Bakoitzak). Gipuzkoako Merkataritza Erregistroa, 103. Tomoko 177. Folioa, 239. Orria.

229 El 24 de marzo de 1956 se constituyó la mercantil *Irizar Hermanos, SRC*, con domicilio en calle San Andrés 2 de Ormaiztegi, por Cayetana Bengoetxea Altuna, Miguel Mari, José Mari, Millán y Dionisio Irizar Bengoetxea con un capital social de 730.000 pesetas, que aportan por iguales partes (146.000 pesetas) cada uno de los socios. Registro Mercantil de Gipuzkoa, Folio 177 del Tomo 103, Hoja 239.

230 1957ko irailaren 19an *Irizar Hermanos y Compañía, SRC* sortu zen, Cayetana Bengoetxea Altunak bere partaidetza Jose Etxaide Itarteri eman ondoren, eta horrekin batera, sozietate-izena ere aldatu zen. 1959ko abenduaren 26an, 500.000 pta. ko kapital-gehikuntza egin zen. Gipuzkoako Merkataritza Erregistroa, 103. Tomoko 181. Folioa, 239. Orria.

230 Con fecha 19 de septiembre de 1957 se constituye *Irizar Hermanos y Compañía, SRC* por cesión de participación de Cayetana Bengoetxea Altuna a José Etxaide Itarte, con cambio de razón social. El 26 de diciembre de 1959 se formaliza una ampliación de capital en 500.000 pesetas, suscrita únicamente por los hermanos Irizar Bengoetxea, por partes iguales de 125.000 pesetas. Registro Mercantil de Gipuzkoa, Folio 181 del Tomo 103, Hoja 239.

231 1960ko irailaren 23an *Irizar Sozietate Anonimoa* eratu zen, 2.000.000 pta. ko kapital sozialarekin, Irizar Hermanos y Compañía, SRC merkataritza-entresa eraldatu ondoren. Bazkide fundatzaileak honako hauek izan ziren: Miguel Mari Irizar Bengoetxea, Concepcion Intxausti Peñarekin ezkondua (368.000 pta.); Jose Mari Irizar Bengoetxea, Ascension Esnaola Txoperenarekin ezkondua (367.000 pta.); Millan Irizar Bengoetxea, Manuela Asurabarrena Etxezarretarekin ezkondua (367.000 pta.); Dionisio Irizar Bengoetxea, Maria Etxeberria Aranbururekin ezkondua (367.000 pta.); Jose Etxaide Itarte, M<sup>a</sup> Carmen Aranburu Ugalderekin ezkondua (367.000 pta.); Clara Larrañaga Alberdi, alarguna (335.000 pta.) eta Ramon Kutz Etxabe, M<sup>a</sup> Teresa Aranburu Ugalderekin ezkondua (50.000 pta.). Gipuzkoako Merkataritza Erregistroa, 132. Tomoko 179. Folioa, 3941. Orria.

231 El 23 de septiembre de 1960 se constituyó *Irizar, Sociedad Anónima* con un capital social de 2.000.000 pesetas, por transformación de la mercantil Irizar Hermanos y Compañía, SRC. Son socios fundadores: Miguel Mari Irizar Bengoetxea, casado con Concepción Intxausti Peña (368.000 pesetas), José Mari Irizar Bengoetxea, casado con Ascensión Esnaola Txoperena (367.000 pesetas); Millán Irizar Bengoetxea, casado con Manuela Asurabarrena Etxezarreta (367.000 pesetas); Dionisio Irizar Bengoetxea, casado con María Etxeberria Aranburu (367.000 pesetas); José Etxaide Itarte, casado con M<sup>a</sup> Carmen Aranburu Ugalde (146.000 pesetas); Clara Larrañaga Alberdi, viuda, (335.000 pesetas) y Ramón Kutz Etxabe, casado con M<sup>a</sup> Teresa Aranburu Ugalde (50.000 pesetas). Registro Mercantil de Gipuzkoa, Folio 179 del Tomo 132, Hoja 3941.

232 Ikus Etxebarria Caño, M.: *Irizar, caminando entre tres siglos...* op. cit. 27. or.

232 Tal y como se recoge en Etxebarria Caño, M.: *Irizar, caminando entre tres siglos...* op. cit. p. 27.

233 Bulego teknikoan beste langile batzuk ere aritu ziren lanean. Deditazio osoa eduki zuen lehenengoa Patxi Baron Urkia (Ormaiztegi, 1944) izan zen. Berak azaldu dizkigu enpresan sartu zeneko uneari buruzko xehetasun batzuk. 1956. urte aldera, Patxi Beasaingo geltokian Ormaiztegi itzultzeko ezagunen bat ikusteko aukeraren zain zegoela, Miguel Mari agertu zen, Jose M<sup>a</sup> Morteri Beasainera laguntzen ari zizaion bitartean, eta galdetu zion ea zertan ari ote zen bere adineko mutil bat geltokian, ilundu ondoren. Patxi erantzun zion eskolako orduak amaitu ondoren delineazio-eskola partikularretara joaten zela eta etxera itzuli nahi zuela. Miguel Mari adierazi zion delineazioa ikas zezakeela Morterekin tailerlean. Morteren ikasle bihurtu zen Patxi, 16 urte egin zituen arte, eta posta bidezko ikastaro bat egin ondoren, Miguel Mari horrela gomendatuta, *Irizarren* bulego teknikoan ekin zion bere ibilbide profesionalari, Morteren zuzendaritzapean.

233 La oficina técnica contó con la participación de otros trabajadores. El primero con dedicación completa fue Patxi Baron Urkia (Ormaiztegi, 1944). Él mismo ha referido algunas de las circunstancias que rodearon su incorporación a la empresa. Hacia 1956, cuando Patxi esperaba en la estación de Beasain la ocasión de coincidir con algún conocido para volver a Ormaiztegi, se presentó Miguel Mari, que acompañaba a José M<sup>a</sup> Morte a Beasain, y le preguntó qué hacía un chaval de su edad tras haber anochecido en la estación, Patxi le contestó que tras el horario lectivo acudía a clases particulares de delineación y quería volver a casa. Miguel Mari le hizo saber que podía aprender delineación con Morte en el taller. Patxi se convirtió en alumno de Morte hasta los 16 años, cuando, tras realizar un curso por correspondencia, por indicación de Miguel Mari comenzó su andadura profesional en la oficina técnica de *Irizar*, dirigido por Morte.

234 Irizar SCI, Carrocerías metálicas. Ormaiztegi, 1963ko ekitaldiko Memoria.

234 Irizar SCI, Carrocerías metálicas. Ormaiztegi, Memoria del Ejercicio 1963.

235 Ikus Orlandi <http://www.orlandiebus.com/new/storia.htm> <2006.07.04>

235 Véase Orlandi <http://www.orlandiebus.com/new/storia.htm> <04.07.2006>

236 Azpeitiko Jabetza Erregistroa, 571. Tomoko 69 Folioa, 605. Finka.

236 Registro de la Propiedad de Azpeitia, Folio 69 del Tomo 571, Finca 605.

237 Aurreko ikerketa batzuetako berriemaileek hilean autokar bat egiten zutela diote. "Hilean autobus bat egiten genuen, kopuru oso esanguratsua garai hartarako. Ordu asko sartu behar genituen. Igande goizetan ere lanera joaten ginen, beharrezkoa izanez gero. Egunaren amaieran oraindik egiteko zerbait geratzen bazen, Piok, tabernako jabeak, janariz betetako mahai luze bat prestatzen zuen, eta dena jan ondoren, oso berandura arte jarraitzen genuen lanean. Han ez zen bereizketarik egiten: denak, nagusi zein langile, mahai berean esertzen ginen. Bezeroaren eskakizunak bete nahi bagenituen, ez zegoen gogor lan egin beste aukerarik". Ikus Etxebarria Caño, Mercedes: op. cit. 33-34. orr. Ziurrenik, ez zen horrenbeste izango, garai hartako enpresa-memoriek eskainitako datuen arabera (ikus 30. taula). Nolanahi ere, 1957-1960 bitartean urtean batez beste egin zituzten 8/9 autokar horiek urtean oso kontutan hartzeko kopurua zen.

237 Algunos informantes de anteriores investigaciones ofrecen la cifra de un autocar mensual: "Al mes se fabricaba un autocar, lo cual era una cifra muy importante en aquella época. Teníamos que meter muchas horas. Veníamos a trabajar hasta los domingos por la mañana, si era necesario. Tras terminar la jornada, si quedaba tajo, solía venir Pío, el dueño del bar; ponía una mesa larga

llena de comida, y tras vaciarla, seguíamos trabajando hasta altas horas de la madrugada. Allí no había distinciones: tanto jefes como contratados, todos, nos sentábamos en la misma mesa. Si queríamos que el autocar fuera fiel al diseño que había en el plano y al pedido del cliente, no nos quedaba más remedio que trabajar minuciosamente al detalle". Véase Etxebarria Caño, Mercedes: op. cit. p. 33-34. Probablemente, se trate de una cierta exageración, a la luz de los datos ofrecidos por las memorias empresariales de aquella época (Véase Tabla 30). En todo caso, la media de 8/9 autocares al año que llegaron a fabricar durante el período 1957-1960 era muy notable.

238 Solairuartezen zenbait administrazio-bulego, bulego tekniko eta ikasleen eskola kokatu ziren, eta horren behe-solairua, berriz, profil eta xaflen biltegi eta langileen aldagela izateko xedatu zituzten. Azpeitiko Jabetza Erregistroa, 571. Tomoko 69. Folio itzulia, 605. Finka.

238 En la entreplanta se alojaron las oficinas administrativas, técnicas y escuela de aprendices, en tanto que el bajo de la misma fue destinado a almacén de perfiles y chapas y vestuarios del personal. Registro de la Propiedad de Azpeitia, Folio 69 vto. del Tomo 571, Finca 605.

239 Irizar SCI, Carrocerías metálicas. 1963ko ekitaldiko memoria, op. cit.

239 Irizar SCI, Carrocerías metálicas. Memoria correspondiente al ejercicio de 1963.op. cit.

240 Evolución de la economía española en el año 1961, Madrid, Oficina de Coordinación y Programación Económica,1962, 8. or.

240 Evolución de la economía española en el año 1961, Madrid, Oficina de Coordinación y Programación Económica,1962, p. 8.

241 Tortella, G.: *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*. Madrid, Alianza, 1984, 281. or.

241 Tortella, G.: *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*. Madrid, Alianza, 1984, p. 281.

242 Agirre, I.: <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur16/16agirre/16aguirre.htm>.

242 Agirre, I.: <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur16/16agirre/16aguirre.htm>

243 Lan honen azken ukitu formalekin ia bat eginez denboran, berriki egindako ikerketa bat heldu zen gure eskuetara, eta ikerketa hori erreferentzia garrantzitsua izango da ziurrenik Euskadiko kooperatibismoaren eta haren bultzatzaileen azterketarako. Jose Maria Arizmendiarietaren biografiaz ari gara. Molina, F.: *José María Arizmendiarieta (1915-1976): biografía*, Arrasate, Euskadiko Kutxa, 2005.

243 Coincidiendo prácticamente en el tiempo con los últimos retoques formales de este trabajo llegó a nuestras manos una reciente investigación que probablemente va a constituir una obra de referencia en el estudio del cooperativismo y de sus impulsores en el País Vasco. Nos referimos en concreto a la reciente biografía de José María Arizmendiarieta, Molina, F.: *José María Arizmendiarieta (1915-1976): biografía*, Arrasate, Euskadiko Kutxa, 2005.

244 Jose Maria Ormaetxea MCCko lehen presidenteak esan duen bezala. Ikus: Etxebarria Caño, M.: *Irizar, caminando entre tres siglos...*, op. cit

244 Tal y como ha afirmado José María Ormaetxea, primer presidente de MCC, según se cita en Etxebarria Caño, M.: *Irizar, caminando entre tres siglos...*, op. cit

245 Irizar SCL, Carrocerías metálicas. Ormaiztegi, 1963ko ekitaldiko Memoria, op. cit.

245 Irizar SCL, Carrocerías metálicas. Ormaiztegi, Memoria del Ejercicio 1963, op. cit.



246 Gipuzkoako Merkatal Erregistroa, 132. Tomoko 190. Folioa, 3941. Orria.

246 Registro Mercantil de Gipuzkoa, Folio 190 del Tomo 132, Hoja 3941.

247 Ibidem.

247 Ibidem.

No obstante lo anterior, la Memoria correspondiente al Ejercicio 1963 que presentó la Junta Rectora de la cooperativa a la Junta General de Socios, fechada a 1º de marzo de 1964, en su Preambulo reflejaba otras valoraciones: *El activo de 12.849.585,52 pesetas a fines de 1962, ha pasado a 18.934.185,18 pesetas a fin del Ejercicio 1963, lo que supone un incremento del 68 %.*

248 *Letag* sortzea, esate baterako, mingarri izan zen zenbait pertsonentzat eta familiarentzat, eta, gainera, lehia gogorra *Onenarentzat*, hau da, *Letagen* jabeen aurreko enpresarentzat. Beste kasu batzuetan, ez zen horrela izan, enpresei eta enpresariei eskainitako atalean azaldu dugun bezala, hor Ramon Ormazabal-en ekimena nabarmentzen baitugu adibidez. Ramon Jose Mari Lasa enpresako langile ohia zen, eta, bere anaia Pako Ormazabalekin eta Jose, Jesus eta Luis Larrañagarekin batera, Beasaingo *Indar* enpresaren jabea. Txomin Garmendiak gogorarazi zuen bezala, Ramon Ormazabalek berak berotu zuen bere enpresa sortzera, gero *Indarrentzat* lan egitekotan, eta bera bietan aritu zen aldi berean zenbait urtez.

248 La aparición de *Letag*, por ejemplo, además de los desgarros personales y familiares que provocó, constituyó una seria competencia para *Okena*, la empresa de José Mari Lasa de la que procedían. En otros casos no fue así, como ya hemos apuntado en el apartado dedicado a las empresas y empresarios, donde destacamos, por ejemplo, la iniciativa de Ramón Ormazabal, antiguo trabajador de la empresa de José Mari Lasa y dueño, junto con su hermano Pako Ormazabal y los hermanos José, Jesús y Luis Larrañaga de la empresa *Indar* de Beasain. Como recordaba Txomin Garmendia fue el propio Ramón Ormazabal el que le animó personalmente a constituir su propia empresa a cambio de trabajar para *Indar*, simultaneando durante muchos años ambas labores.

249 Gai horretaz, ikus: "La escuela de mecánicos de Laborde Hermanos SA", *Guipúzcoa Económica*, 17. zk., 1944ko maiatza; "La labor social de nuestras empresas. La Escuela Profesional, creada y sostenida por las Empresas Industriales de Mondragón", *Guipúzcoa Económica*, 23. zk., 1944ko azaroa; "La enseñanza profesional en Guipúzcoa", *Guipúzcoa Económica*, 201. zk., 1959ko iraila.

249 Véase a este respecto "La escuela de mecánicos de Laborde Hermanos S A", en *Guipúzcoa Económica*, núm. 17, mayo de 1944; "La labor social de nuestras empresas. La Escuela Profesional, creada y sostenida por las Empresas Industriales de Mondragón", en *Guipúzcoa Económica* núm. 23, noviembre de 1944; "La enseñanza profesional en Guipúzcoa", en *Guipúzcoa Económica* núm. 201, septiembre de 1959.

250 Ondokoak izan ziren Gipuzkoako lehen lanbide-eskolak: Arte eta Ofizioen Eskola, 1879an sortua, eta Nekazaritza, Esnegintza eta Sagardogintza Eskola, 1905ean irekia. XX. mendeko hamarreko hamarkadan, Donostiako Arrantza Eskola (1912) eta jadanik aipatutako Eibarko Armagintza Eskola (1914) ireki ziren. Hurrengo hamarkadan, Lanaren Oinarrizko Eskola (1927/1928) sortu zen, Donostiako Arte eta Ofizioen Eskolatik zatituta, eta Bergarako Laneko Oinarrizko Eskola eta Ehungintzakoa (1928/1929). Gerra Zibila amaiturik, La Unión Cerrajera de Mondragón-en Aprendizzen Eskola ireki zen, 1939/1940 ikasturtean, eta Bergarako Oinarrizko Eskola berragertu zen (1940). Gainera, ondokoak ireki ziren: Arrasateko Eskola Politeknikoa, Irungo Junkal Andre Mariaren Lanbide Eskola, La Organización Sindical-en lehen zentroa. Garai horretan ipini zuten martxan Beasaingo CAFeko Aprendizzen Eskola ere. Berrogeita hamarreko hamarkadan,

hamaika eskola berri ireki ziren (Eulogio Estarta enpresaren Aprendiz Eskola, Eibarren, eta O.S.E.-ren bi zentro, Arritokietako Ama, Zumaian, eta Jasokundeko Andre Maria, Erreterian). Hirurogeiko hamarkadan, beste hamabi eskola ireki ziren, Zarauzko Albertia Mendia eta Tolosako Paper Eskola. Itxi zen eskolaren bat ere, CAFeko Aprendizena esate baterako, nahiz eta laster hura "Goierriko Eskola" gisa abiatu berriro. Orduan abiatu ziren, halaber, Langileen Lanbide Sustapena eta Eibarko Unibertsitate Laborala. Horretaz, ikus Aloy Ruiz, M<sup>a</sup> M.: *Historia de la Formación Profesional en Guipúzcoa durante el siglo XX*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea - Universidad del País Vasco, 1987.

250 Las primeras escuelas profesionales de Gipuzkoa fueron la Escuela de Artes y Oficios creada en 1879 y la Escuela Provincial de Agricultura, de Lechería y Sidrería en 1905. En la década de los años diez del siglo XX se inauguraron la Escuela de Pesca de Donostia (1912) y la ya citada Escuela de Armería de Eibar (1914). En la siguiente década a las anteriores se añadieron la Escuela Elemental del Trabajo en el curso 1927/1928, desmembración de la Escuela de Artes y Oficios de Donostia y la Escuela Elemental del Trabajo y Profesional Textil de Bergara en el curso 1928/29. Terminada la Guerra Civil se inauguró en el curso 1939/1940 la Escuela de Aprendices de La Unión Cerrajera de Arrasate y reaparece la Escuela Elemental de Bergara en 1940. Además se inauguró la Escuela Politécnica de Arrasate, la Escuela Profesional Nuestra Señora del Juncal de Irun, el primer centro de la Organización Sindical. También en esa década comenzó a funcionar la Escuela de Aprendices de CAF de Beasain. En la década de los años cincuenta se abrieron once nuevos centros (la Escuela de Aprendices de la empresa Eulogio Estarta, de Elgoibar, y los centros de la O.S.E. Virgen de Arritokieta, de Zumaia y Nuestra Señora de la Asunción de Erreterian). En la década de los años sesenta se abrieron doce nuevos centros, entre ellos La Escuela Profesional Monte Albertia, de Zarautz y la Escuela Sindical del Papel, de Tolosa. También cesaron algunas escuelas como la de Aprendices de CAF, aunque fue retomada su función como escuela del Goierri. También comenzaron sus actividades la Promoción Profesional Obrera y la Universidad Laboral de Eibar. Véase a este respecto Aloy Ruiz, M<sup>a</sup> M.: *Historia de la Formación Profesional en Guipúzcoa durante el siglo XX*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea - Universidad del País Vasco, 1987.

251 Irizar SCI, Carrocerías metálicas. Ormaiztegi, 1963ko ekitaldiko Memoria, op. cit.  
251 Irizar SCI, Carrocerías metálicas. Ormaiztegi, Memoria del Ejercicio 1963, op. cit.

252 Ibidem.  
252 Ibidem.

253 Ibidem.  
253 Ibidem.

254 Ibidem.  
254 Ibidem.

255 Ikus, adibidez, el *Diario de la Feria de Muestras de Bilbao*, 1963 eta 1964 urteetako motorraren industriaren sekzioa.  
255 Véase, por ejemplo, el *Diario de la Feria de Muestras de Bilbao*, en su sección de la industria del motor referente a 1963 y 1964.

256 Irizar SC, Carrocerías Metálicas. Unificado modeloaren katalogotik ateratako datuak.  
256 Irizar SC, Carrocerías Metálicas. Datos extraídos del catálogo del modelo Unificado

257 Cava Mesa, B.: *Breve historia del transporte urbano de Bilbao = Bilboko hiri garraioaren historia laburra*, Bilbao, Ayuntamiento de Bilbao, Bilboko Udala, 2000, 76. or.

257 Cava Mesa, B.: *Breve historia del transporte urbano de Bilbao = Bilboko hiri garraioaren historia laburra*, Bilbao, Ayuntamiento de Bilbao, Bilboko Udala, 2000, p.76.

258 Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit. eta Millan Irizarri egindako elkarrizketa.

258 Irizar Bengoetxea, M.: Escritos, apuntes y memorias, op. cit. y entrevista realizada a Millán Irizar.

259 Cava Mesa, B.: *Breve historia del transporte urbano en Bilbao-Bilboko...*, op. cit, 109. or.

259 Cava Mesa, B.: *Breve historia del transporte urbano en Bilbao-Bilboko...*, op. cit, p. 109.

260 Irizar SCI, CAR/98ren katalogoa, 1968.

260 Irizar SCI, Catálogo CAR/98, 1968.

261 Berriak nº 22, 2003ko ekaina.

261 Berriak nº 22, junio 2003.

262 Etxebarria Caño, M.: *Irizar, caminando entre tres siglos...*, op. cit.

262 Etxebarria Caño, M.: *Irizar, caminando entre tres siglos...*, op. cit.

263 Irizar, SCI, 1975ko memoria.

263 Irizar, SCI, Memoria de 1975.

264 Etxebarria Caño, M.: *Irizar, caminando entre tres siglos...*, op. cit.

264 Etxebarria Caño, M.: *Irizar, caminando entre tres siglos...*, op. cit.

265 Horri buruz, ikus Irizar SCIren Barne Araudia.

265 Véase a este respecto Reglamento de Régimen Interno de Irizar SCI.

## BIBLIOGRAFIA / BIBLIOGRAFÍA

ABARRATEGUI BACAICOA, F. J.: *Babcock & Wilcox y el patrimonio histórico-industrial vasco*, Trápaga, Fundación Babcock para la Innovación Tecnológica, 2000.

AGIRRE KEREXETA, I.: "El fenómeno industrial en Euskadi", in *Lurralde: investigación y espacio*, 16, 75-86, 1993. <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur16/16agirre/16aguirre.htm> <2006.07.04>

AIZPURU MURUA, M.X.: *Gabiria, un municipio rural en la Gipuzkoa republicana*. Vasconia núm.15, 1990.

ALBISU AYERDI, A.: *Aitarengandik ikasiak...* [S.l. : s.n.], 1995.

ALDABALDETRECU, P.: *Máquinas y hombres: guía histórica = Makinak eta gizakia: gida historikoa*, Elgoibar, Fundación Museo de Máquina Herramienta = Makina Erremintaren Museo Fundazioa, 2000.

ALONSO OLEA, E. J.; Erro Gasca, C. & Arana Pérez, I.: *Santa Ana de Bolueta, 1841-1998: renovación y supervivencia de la siderurgia vizcaína*, Bilbao, Eguía, 1998.

ALONSO OLEA, E. J.: *El Concierto Económico (1878-1937): orígenes y formación de un derecho histórico*, Oñati, IVAP-HAEE, 1995.

ALONSO OLEA, E.J.: *La Electra de Bolueta: una historia centenaria (1896-2000)*, Bilbao, Santa Ana de Bolueta, 2000.

ALOY RUIZ, M<sup>a</sup> M.: *Historia de la Formación Profesional en Guipúzcoa durante el siglo XX*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 1987.

ANCIL, M.: "Los transportes en Baskonia", in *Baskonia*, año 39, nº 1383, 1932.

ANTOLÍN, F.: "Hidroeléctrica Ibérica y electrificación en el País Vasco", in *Economía Pública*, nº 5, 1989.

*Anuario de la Industria y Comercio del automóvil en España*, 1927.

*Anuario Estadístico Español*, 1932.

*Anuario Vasco-Navarro*, Imprenta de la Excelentísima Diputación Foral de Bizkaia, 1940.

ARIAS PAZ, M.: *Gasógenos*, Madrid, Escuela de Automovilismo del Ejército, 1941.

ARRIETA ALBERDI, L. & Barandiaran Contreras, M.: *Diputación y modernización: Gipuzkoa: 1940-1975*, Donostia-San Sebastián, Gipuzkoako Foru Aldundia, Kultura Zuzendaritza Nagusia = Diputación Foral de Gipuzkoa, Dirección General de Cultura, 2003.

BARCENILLA, M. A.: "La industria, motor del desarrollo local", in Jiménez de Aberasturi, J. C. (dir.): *Historia de Rentería*, Rentería, Ayuntamiento de Rentería, 1996.

BARCENILLA, M. A.: *La pequeña Manchester: origen y consolidación de un núcleo industrial guipuzcoano: Errenteria (1845-1905)*, Donostia-San Sebastián, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1999.

BASALLA, G.: *La evolución de la tecnología*, Barcelona, Crítica, 1991.

*Berria*, abril de 2004.

Berriak nº 22, junio 2003.

BUENO ASÍN, J.: *Las empresas familiares en Guipúzcoa*, [s.l.], Asociación Empresarial Democrática de Guipúzcoa, 1977.

BURREL I FLORIA, G. (dir.): *Crónica de la técnica*, Barcelona, Plaza y Janés, 1989.

*Bus Transportation*, febrero de 1925.

CAPITANI, S. de.: *El gasógeno y sus aplicaciones modernas en los autovehículos*, Madrid, Ibero-Itálica, 1941.

CARDWELL, D.: *Historia de la tecnología*, Madrid, Alianza, 1996.

CASTELLS, L.: *Los trabajadores en el País Vasco (1876-1923)*, Madrid, Siglo XXI, 1993.

CASTELLS, L.: *Modernización y dinámica política en la sociedad guipuzcoana de la Restauración, 1876-1915*, Leioa & Madrid, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco & Siglo XXI, 1987.

CATALÁN, J.: "La madurez de una economía industrial, 1936-1999", in Granja, J. L. de la & Pablo, S. de (coords.): *Historia del País Vasco y Navarra en el siglo XX*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2002.

CATALÁN, J.: "Capitales modestos y dinamismo industrial en los orígenes del sistema de fábrica de los valles guipuzcoanos, 1841-1918", in Nadal, J. & Carerras, A. (dirs. y coords.): *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Barcelona, Ariel, 1990.

CAVA MESA, B.: *Breve historia del transporte urbano de Bilbao = Bilboko hiri garaioaren historia laburra*, Bilbao, Ayuntamiento de Bilbao, Bilboko Udala, 2000.

CEBALLOS TERESI, J.G.: *Historia económica, financiera y política de España en el siglo XX. Tomo VII, 1929-1930*, Madrid, Talleres "El Financiero", 1932.

*Crónica del automóvil*, Barcelona, Plaza y Janés, 1995.

DAVIES, P. J.: *The world encyclopedia of trucks*, London, Select, 2002.

*Datos estadísticos sobre transportes por carretera, 1965*, Ministerio de Obras Públicas (MOP), Dirección General de Transportes.

DITTMANN, F.: "The Dresden haidebahn and the early development of trolleybuses", in *Newcomen Society for the Study of the History of Engineering and Technology - Transactions*, vol. 68, 1996-1997.

DOMÍNGUEZ LÓPEZ, C.: "Hundimiento y auge de un puente maltratado por la historia", in *Vía Libre*, año 22, nº 523, feb. 1985.

*Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco. Cuerpo A, Diccionario enciclopédico vasco*, Tomo VI, San Sebastián, Auñamendi, 1978.

*Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana*, Madrid, Espasa Calpe, 1929.

ESCUADERO, A.: *Minería e industrialización de Vizcaya*, Barcelona, Crítica, 1998.

ETXEBARRIA CAÑO, M.: *Irizar, caminando a lo largo de tres siglos = Irizar, hiru mendeetako bidea = Irizar, walking along three centuries*, Ormaiztegi, Irizar S. Coop. 2001.

*Feria de Muestras de Bilbao y la Industria del Automóvil*, 1941.

*Diario de la Feria de Muestras de Bilbao*, en su sección de la industria del motor referente a 1963 y 1964.

Evolución de la economía española en el año 1961, Madrid, Oficina de Coordinación y Programación Económica, 1962.

Ezkio-Itsasoko Udala <http://www.ezkio-itsaso.net/historia.php> <2008.07.04>

FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. & HERNÁNDEZ MARCO, J. L.: *La industrialización del norte de España: estado de la cuestión*, Barcelona, Crítica, 1988.2

Fundación Arte y Tecnología, Sala de Exposiciones Temporales. Telefónica, "Pintura española de la era industrial (1800-1900)".

GARATE OJANGUREN, M.: *El proceso de desarrollo económico en Guipúzcoa*, San Sebastián, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, 1976.

GARCÍA CRESPO, M; VELASCO BERROETABEÑA, R. & MENDIZABAL GOROSTIAGA, A.: *La economía vasca durante el franquismo: crecimiento y crisis económica (1939-1980)*, Bilbao, Gran Enciclopedia Vasca, 1981.

GARCÍA DELGADO, J.L.: *La modernización económica en la España de Alfonso XIII*, Madrid, Espasa-Calpe, 2002.

GARCÍA GARMENDIA M. & GARCÍA-FALCES POZA, I.: *Trenaren bideetatik barna*. Beasain, Udala, Kultura Batzordea = Ayuntamiento, Comisión de Cultura, 1994 (Beasaingo Paperak, 19).

GARIBAI ZAMALLOA, E., *Ilustraciones genealógicas de los linajes vascongados contenidos en las "Grandezas de España"*, San Sebastián, Imprenta de la Diputación de Guipúzcoa, 1923 (Reprod. facs. de la ed. de: París, Edouard Champion).

GARMENDIA LASA, A. *Industrializazioaren lehen urratsak Ormaiztegin: Construcciones Mecánicas ONENA (José M<sup>a</sup> Lasa)*. Argitaratu gabeko lana. = Sin publicar.

GARMENDIA LASA, E. "Ignacio Garmendia Insausti: un industrial del Goierri", in Aragón, C. (coord.): *Maestros en empresa familiar*, San Sebastián, Universidad de Deusto, 2004.

GARMENDIA DE OTAOLA, A. *Beasain patria de San Martín de Loinaz: biografía de un pueblo y un santo*, Zarauz, Icharopena, 1962.

GEORGANO, G.N.: *Automóviles 1886-1930*, Madrid, Raíces, 1985.

GOBRON, J.CH.: *El carburador y el gasógeno y la carburación en el automóvil y el aeroplano*, Barcelona, Ossó, 1943.

Goierri: <http://www.ingeba.euskalnet.net/gipuzkoa/comarc/comcast/comgoie.htm>

GONZÁLEZ PORTILLA, M.: "El mineral de hierro español (1870-1914). Su contribución al crecimiento económico inglés y a la formación del capitalismo vasco. Algunas sugerencias sobre el movimiento obrero en el País Vasco", in *Estudios de Historia Social*, 1, 1977.

GONZÁLEZ PORTILLA, M.: *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*, San Sebastián, L. Haranburu, 2 vol. 1981.

GONZÁLEZ PORTILLA, M.: *La siderurgia vasca (1880-1901): nuevas tecnologías, empresarios y política económica*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 1985.

GONZÁLEZ PORTILLA, M. et al.: *Ferrocarriles y desarrollo: (red y mercados en el País Vasco, 1856-1914)*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 1995.

GONZÁLEZ PORTILLA, M. (dir.): *Bilbao en la formación del País Vasco contemporáneo: (economía, población y ciudad)*, Bilbao, Fundación BBV, 1995.

GONZÁLEZ PORTILLA, M. (eds.): *Los orígenes de una metrópoli industrial: la ría de Bilbao*, Bilbao, Fundación BBVA, 2 vol. 2001.

*Guipúzcoa Económica*, núm. 17, mayo de 1944.

*Guipúzcoa Económica* núm. 23, noviembre de 1944.

*Guipúzcoa Económica* núm. 201, septiembre de 1959.

HERRÁN, L. M.: *Seida Setra: 50 años de historia de una empresa, 1942-1992*. Castro-Urdiales, Setra, 1993.

HERRERAS MORATINOS, B. & ZALDUA GOENA, J.: *Patrimonio industrial de Legazpi*, Legazpi, Fundación Lenbur, 1997.

HERRERAS, B.: "El proceso productivo y la organización del trabajo en la empresa "Patricio Echeverría S. A.", VI. *Tokiko Historiako Jardunaldiak: lana Euskal Herrian = VI Jornadas de Estudios Histórico-Locales: el trabajo en Euskal Herria = VI Journées d'Études d'Histoire-Locale: le travail au Pays Basque*, Donostia, Eusko Ikaskuntza, 2000.

*La Hispano-Suiza* <http://anguera.com/galeria/hispano.htm> <2006.07.04>

IBÁÑEZ, M.: *Euskalduna: del astillero al Palacio de Congresos y de la Música*, Bilbao, Bizkaiko Foru Aldundia = Diputación Foral de Bizkaia, 2002.

Indar, Indar fundatu zeneko 25. urteurreneko oroimenezko argitalpena - Publicación conmemorativa del 25 aniversario de la fundación de Indar. (1965).

*Información*, nº 436, 1932.

*Ingeniería y construcción*, Madrid, Volumen V, nº 49, enero de 1927.

*Ingeniería y construcción*, Madrid, Volumen V, nº 51, marzo de 1927.

*Ingeniería y construcción*, Madrid, Volumen V, nº 54, junio de 1927.

*Ingeniería y construcción*, Volumen VIII, nº 93, septiembre de 1930.

*Ingeniería y construcción*, Vol IX, nº 98, febrero de 1931.

*Ingeniería y construcción*, Volumen IX, nº 100, abril de 1931.

*Ingeniería y construcción*, Vol XIII, nº 146, febrero de 1935.

IRIZAR BENGOETXEA, M.: Escritos, apuntes y memorias. Argitaratu gabeko lana=Obra no publicada.

Irizar SCI, Carrocerías metálicas. Ormaiztegi, Memoria del Ejercicio 1963.

Irizar, SCI, Memoria de 1975.

Irizar SCI, Reglamento de Régimen Interno.

Irizar SCI, Catálogo CAR/98, 1968.

Irizar SCI, Carrocerías Metálicas. Datos extraídos del catálogo del modelo Unificado.

JARRASSÉ, D.: "La importancia del termalismo en el nacimiento y desarrollo del turismo en Europa en el siglo XIX", in Larrinaga, C. (dir.): *Turismo, y nueva sociedad*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 2002 [número monográfico de la revista *Historia contemporánea*, 2002 (II), nº 25]

KLEMM, F.: *Historia de la técnica*, Barcelona, Luis de Caralt, 1962.

*La Feria de Muestras de Bilbao y la industria del automóvil*, Bilbao, 1941.

LAGE MARCO, M.: "La industria del automóvil", in Ayala Carcedo, F. J. (dir.) *Historia de la Tecnología en España*, Barcelona, Valatenea, Tomo I, 2001.

LAGE, M.: *Hispano-Suiza/Pegaso: un siglo de camiones y autobuses*, Barcelona, Lunweg, 1992.

LARRINAGA RODRÍGUEZ, C.: *Entre Irún y los Alduides: el ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del siglo XIX*, Irún, Casino de Irún, 2002.

LARRÍNAGA, C.: "El turismo en la España del Siglo XX", in Larrinaga, C. (dir.): *Turismo, y nueva sociedad*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 2002 [número monográfico de la revista *Historia contemporánea*, 2002 (II), nº 25]

LECAT, G.; LELIGNY, J.M. y REYES, F.: *Mil imágenes de camiones*, Barcelona, Editors, 2002.

LEGORBURU, E.: *La labranza del hierro en el País Vasco: hornos, ruedas y otros ingenios*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 2000.

LEGORBURU, E.: "*Fabrika haundie*": *Beasaingo Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles en historia = "La fábrica grande": historia de Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles de Beasain*, Beasain, Udala, Kultura Batzordea = Ayuntamiento, Comisión de Cultura, 1996 (Beasaingo paperak, 5).

Leizaran, saltos de [www.leizaran.net](http://www.leizaran.net) <04.07.2006>

*Líneas del tren*, nº 185, 28 de octubre de 1998.

LIST, H. (dir.): *Motores de combustión interna, Fascículo I*. Barcelona, Labor, 1944.



LÓPEZ CARRILLO, J.M.: *Los orígenes de la industria de automoción en España*, Madrid, Universidad Europea-CEES, 1998.

LUENGO TEIXIDOR, F.: "Los comienzos del siglo XX (1903-1931)", in Jiménez de Aberasturi, J. C. (dir.): *Historia de Rentería*, Rentería, Ayuntamiento de Rentería, 1996.

LUENGO, F.: *Crecimiento económico y cambio social, Guipúzcoa 1917-1923*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea - Universidad del País Vasco, 1990.

*Manual del conductor de automóviles equipados con gasógenos IEG policombustibles*, Industria Española de Gasógenos, 1941.

MARTÍNEZ SEVILLA, M.A.: *La Empresa Nacional de Autocamiones, S.A., 1946-1975*, [www.unizar.es/eueez/cahe/martinezsevilla.pdf](http://www.unizar.es/eueez/cahe/martinezsevilla.pdf) <2006.07.04>

*Memorias Iberduero (1945-1952) e Iberduero, S.A., 1956.*

MIRALLES, R. & DIAZ FREIRE, J. J. (eds.): *Cambios sociales y modernización, Congreso Internacional de Vitoria de Historia Contemporánea*, Bilbao, Euskal Herriko Unibertsitatea - Universidad del País Vasco, 1990 (Nº monográfico de la revista *Historia Contemporánea*, nº 4).

MOLINA, F.: *José María Arizmendiarieta (1915-1976): biografía*, Arrasate, Euskaldiko Kutxa, 2005.

MONTERO, M.: *Mineros, banqueros y navieros*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea - Universidad del País Vasco, 1990.

MONTERO, M.: *La burguesía impaciente: especulaciones e inversiones en el desarrollo empresarial de Vizcaya*, Bilbao, Beitia, 1994.

MONTERO, M.: *La California del hierro: las minas y la modernización económica y social de Vizcaya*, Bilbao, Beitia, 1995.

MONTERO, M.: *La construcción del País Vasco Contemporáneo*, Donostia, Txertoa, 1993.

MÚGICA, S.: "Provincia de Guipúzcoa", in Carreras i Candi, F. (dir.): *Geografía general del País Vasco Navarro*, Barcelona, Alberto Martín, 1918.

NADAL, J. (dir.): *Atlas de la industrialización en España, 1750-2000*, Barcelona, Fundación BBVA & Crítica, 2003.

*Noticiero Bilbaino*, 4 de abril de 1936.

NOVO LÓPEZ, P. A.: *La explotación de la red ferroviaria del País Vasco: mercado y explotación del territorio*, Leioa, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 1995.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo "El viaducto de Ormaiztegui es obra de Alexandre Lavalley". *Deia*, 2-VI-1991.

Orlandi <http://www.orlandiebus.com/new/storia.htm> <2006.07.04>

Ormaiztegiko Udala: *El viaducto de Ormaiztegui - Zubiaundi*, Ormaiztegi, 1997, jatorrizkoa mekanografiatua = original mecanografiado.

ORTIZ-VILLAJOS, J.M.: *La innovación tecnológica en la economía española:*

*estudio sectorial de las patentes solicitadas en España entre 1882 y 1935*, Madrid, Fundación Empresa Pública, Programa de Historia Económica 1998. (Documento de Trabajo 9805).

OTAZU, A. de & DÍAZ DE DURANA, J.R.: *El espíritu emprendedor de los vascos*, Madrid: Silex, 2008.

PAUL, L.: "Autobuses de ocho ruedas", in *Ingeniería y construcción*, Madrid, Vol. VIII, nº 44, 1926.

PÉREZ CONESA, G.: *Los transportes terrestres en la reconstrucción de España*, Madrid, Instituto Técnico de la Construcción y Edificación, 1941?

PÉREZ FUENTES, P. y ARBAIZA, M.: "La modernización demográfica", in Agirreazkue-naga, J. (dir.): *Gran atlas del mundo vasco*, Bilbao, Editorial del Pueblo Vasco, 1994.

*Propiedad y construcción*, Bilbao, septiembre 1932, nº 115.

ROBERJOT, P.: *Elementos de electricidad industrial. Vol V, Centrales y redes*, Barcelona, Gustavo Gili, 1940.

ROSICH Y RUBIERA, J.: *Aplicaciones industriales del calor. Hogares y gasógenos: generadores de vapor. Calefacción y ventilación*, Barcelona, Spes, 1941.

SANGUIANO Y BENÍTEZ, L.: *Los montes y el gasógeno: inauguración de curso 1942-43: discurso inaugural*, Madrid, Escuela Especial de Ingenieros de Montes, 1942.

SUHR, C.: *Mit dem Omnibus bergauf: die Kraftverkehrsgesellschaft Sachsen (1919 - 1948) ; Wurzeln - Werdegang - Fahrzeuge*, Brilon, Podszun, 1998.

*T-69, la cigüeña veloz* <http://hspegaso.en.eresmas.com/T6912.htm> <2006.07.04>

TORRES ENJUTO, M<sup>º</sup> C.: "Industria y territorio en Gipuzkoa" in: *Ibaiak eta haranak: en el agua, el río y los espacios agrícola, industrial y urbano*, Tomo I, Donostia, Etor, 1989.

TORTELLA, G.: *El desarrollo de la España contemporánea: historia económica de los siglos XIX y XX*, Madrid, Alianza, 1994.

Unesa: *El desarrollo hidroeléctrico en España*, Madrid, Unesa, Dirección de Información y Comunicación Social, 1992.

URDANGARIN, K.: "Profesionales del chasis", in *El Correo*, 4 de junio de 2000.

URDANGARIN, K.; IZAGA, J.M<sup>º</sup> & LIZARRALDE, K.: *Oficios tradicionales = Aintzinako lanbideak. II*, Donostia-San Sebastián, Camara de Gipuzkoa, Comercio, Industria y Navegación = Gipuzkoako Bazkundera, Merkataritza, Industria eta Itsasketa, 1997.

URQUÍA, J. M.: *Historia de los balnearios guipuzcoanos*, Bilbao, Euskal Medikuntzaren Historia Mintegia, Medikuntzaren Euskal Elkarte, 1985.

VALDALISO, J. M. & LÓPEZ, S.: *Historia económica de la empresa*, Barcelona, Crítica, 2000.

VALDALISO, J. M.: "La industrialización en el primer tercio del siglo XX y sus protagonistas", in Granja, J. L. de la & Pablo, S. de: *Historia del País Vasco y Navarra en el siglo XX*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2002.

Vida Vasca de 1931.

WILLIAMS, T.I.: *Historia de la tecnología: desde 1900 hasta 1950*, Madrid, Siglo XXI, 1987.

YESARES BLANCO, R.: *Autos, autobuses y camiones*, Barcelona, Pedro Pellicena, 1932.

ZURBANO MELERO, J.G.: *El proceso de industrialización y la modernización social en Beasain (1860-1936) = Industrializazio prozesua eta gizarte modernizazioa Beasainen (1860-1936)*, Beasain, Udala, Kultura Batzordea = Ayuntamiento, Comisión de Cultura, 1994 (Beasaingo paperak, 3).

ZURBANO MELERO, J. G.: *El puerto de Pasajes durante la industrialización de Guipúzcoa (1870-1936): gestión y funciones portuarias*, Tesis Doctoral, Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, 1998.

ZURIMENDI, M. M.: *El automóvil en Vizcaya: crónica de un centenario (1896-1996)*, Bilbao, Laga, 1996.

## ÍNDICE ONOMÁSTICO

## NOTAS:

Nacimiento/Defunción:

·Para una mejor contextualización, en este Índice onomástico se ha procurado asignar la procedencia geográfica y el ámbito temporal correspondiente a las personas citadas en esta obra, lo que ha sido posible gracias a la colaboración de Ander Iurrita.

·A las personas vivas, caso de conocerse, únicamente se indica la localidad de nacimiento, omitiendo la fecha (Ley de Protección de Datos de carácter personal).

·En el caso de los finados, cuando se conocen, se aportan las localidades y los años de nacimiento y defunción.

·Lamentablemente no ha sido posible fijar los datos de todas las personas incluidas en este índice.

Casa:

·Con el objeto de aportar más datos que ayuden a completar la historia de las casas de la localidad, en este Índice se recogen los nombres de las casas de la localidad con las que consta haya tenido alguna relación la persona de referencia.

·En las fotos, la casa asignada se corresponde con la casa que constituye el domicilio a la fecha de la foto.

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> Nombre	<i>Jaiotza/Heriotza</i> Nacimiento/Defunción	<i>Etxea</i> Casa	<i>Atala</i> Apartado	<i>Argazkia</i> Fotografía
Abalia, Guillermo			2.1	
Abellón Hernando, José Antonio	Segovia		3.4.4	502, 503
Acedo Lubiano, José Luis	Lizarra (Nafarroa)		2.4.2.8	249
Aginaga, José			3.3.3.2	
Agirre Lekube, José Antonio	Bilbo, 1904-París, 1960		3.2.4	
Agirre Zubillaga, Joaquín			2.4.2.2	
Agirrebengoa Arregi, María	Ormaiztegi, 1797-1963	Olea		205
Agirrebengoa Asurmendi, José Lorenzo	Ormaiztegi, 1797-1880		2.3	
Agirrebengoa Etxeberria, Martín			3.3.2.2	
Agirrebengoa Otegi, Juan Bautista	Ormaiztegi, 1897-1963	Sosoaga	3.3.2.2	
Agirrebengoa Ugalde, Isidro	Ormaiztegi, 1870-1922	Sosoaga	Anexo/Eranskina 1	
Agirrezabala Larreta, Felipe	Amezketza, 1920-Tolosa, 2010		2.4.2.1	158, 165
Agorreta Basategi, Santiago	Zizurkil, 1919 Urruti, Gabiria, 2012			323
Aguado Arnanz, Carmen	Medina del Campo (Valladolid)	Arraitegi	2.4.2.8	
Aguado Arnanz, Genoveva	Medina del Campo (Valladolid)	Arraitegi	2.4.2.8	
Aguado Arnanz, Pepita	Medina del Campo (Valladolid)	Arraitegi	2.4.2.8	
Aguado García, Nicasio			2.4.2.2	
Aguado González, Vicente	¿?, 1898-Ormaiztegi, 1994	Arraitegi	3.4.4	
Aierbe, Francisco			2.3	
Aiestaran Galarza, Valeriano			3.4.4	502
Aizpeolea Alustitza, Milagros	Ostatu, Zerain		2.4.2.8	248
Aizpeolea, Justa			3.4.4	
Aizpuru Murua, Mikel Xabier	Gabiria		2.4.5.1	
Albisu Alkorta, Andrés	Ormaiztegi, 1903-1982	Aritzabal Azpikoa, Ugarte, Dornaldegi	2.3	
Albisu Badiola, Ramón	Ibur, Itsaso, 1914-1988		3.4.4	
Albisu Muñoa, Ángeles	Ormaiztegi	Ugarte	2.4.2.8	248
Albisu Murua, Jesús	Errazti, Alegia, Itsaso, 1929-2005		2.4.7	
Albisu Murua, Martín	Errazti, Alegia, Itsaso			503
Albisu Uria, Lorenzo	Atinzabal, Itsaso		3.4.4	485, 502
Albisu, José			2.3	
Albisu, José Antonio			Anexo/Eranskina 1	
Albisu, Miguel			1.2.1	
Albizu Urreta, Joxe	Errementari, Astigarreta, Beasain		2.4.4	
Alcelay Larrion, Peio			3.4.7	
Aldanondo Gorrotxategi, Isaac	Egiluze Garakoa, Itsaso		2.4.7	
Aldanondo Gorrotxategi, Julián	Egiluze Garakoa, Itsaso		3.4.4	502

## AURKIBIDE ONOMASTIKOA

### OHARRAK:

#### Jaiotza/Heriotza:

·Testuinguruan hobeto jarri ahal izateko, lan honetan aipatzen diren pertsonen dagozkien jatorri geografikoa eta denbora-eremua esleitu nahi izan ditugu aurkibide onomastiko honetan eta hau Ander Lurritaren laguntzari esker posible izan da.

·Bizirik dauden pertsonen kasuan, eta ezagutzen baldin bada, jaioterria bakarrik adierazi da, data jarri gabe utzita (Izaera pertsonaleko Datuak Babesteko Legea).

·Hildakoen kasuan, ezagutzen baldin badira, herriak eta jaiotze-urteak eta heriotza-urteak adierazi ditugu.

·Tamalez, erabat ezinezkoa izan da aurkibide honetan sartuta dauden pertsona guztien datuak finkatzea.

#### Etxea:

·Herriko etxeen historia osatzen lagunduko duten datu gehiagoren ekarpena egiteko asmoz, aipatutako pertsonak loturaren bat izandako herriko etxeen izenak jaso dira aurkibidean.

·Argazkietan, esleitutako etxea helbidea den etxearekin bat dator argazkia eginda dagoen datan.

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Aldaregia Elizondo, Imanol			3.4.2	
Aldasoro Gabilondo, José Fermin	Ormaiztegi, 1856-1924	Berjaldegi	Anexo/Eranskina 1; 2.3	
Aldasoro Imaz, José Felipe	Zaldibia		2.4.2.2	
Aldasoro Mendizabal, Balbina	Ormaiztegi, 1895-Donostia, 1985	Berjaldegi	2.4.2.1	
Aldaz, Benito			3.4.4	
Aldaz, José			3.4.4	
Aldekoa Azarloza, Francisco Javier	Bilbo		3.4.6; 3.4.7	
Alfonso, Joaquín				485
Alonso Vicente, Ignacio	Aberin (Nafarroa), 1923 Ormaiztegi, 2003		2.4.2.8	
Alonso Vicente, Jesús	Aberin (Nafarroa)		2.4.2.8	
Alonso, Carlos	Pobes (Araba)		2.4.3	
Alustitza Alustitza, Juan	Errota, Mutiloa, 1934 Olaberria, 2008			158
Alustitza, Juan José			Anexo/Eranskina 1	
Álvarez, Miguel			3.4.4	
Amiano Irizar, Clara	Ormaiztegi, 1905-Iruñea, 2001	Ojarbide		71
Amiano Irizar, María	Ormaiztegi, 1899 Donostia, 1992	Ojarbide		71
Anabitarte Mujika, Kepa	Pasaia		3.4.4; 3.4.6; 3.4.7	
Antia Arregi, José Manuel	Ormaiztegi, 1872-1948	Aritzalde	Anexo/Eranskina 1	
Antia Iparragirre, Antonio	Ormaiztegi, 1864-1946	Beorreta	2.3	
Antia Oiartzabal, José Antonio	Ormaiztegi, 1913-Segura, 1991	Beorreta	2.4.2.1; 2.4.2.6	94, 298
Antia Oiartzabal, Narciso	Ormaiztegi, 1908-Ordizia, 1997	Beorreta	2.4.2.1; 2.4.2.6	232
Antia Peñagarikano, M <sup>a</sup> Lourdes	Gabiria, 1939-Ordizia, 2008		2.4.2.6	
Apaolaza Elosegi, Julián	Barrenetxe, Gabiria		3.2.4	
Apaolaza Irazusta, Pablo	Ezkio, 1895-Ormaiztegi, 1969	Etxaluze, Ostatua	2.3; 3.2.4	
Apaolaza Lasa, Juan	Salbatore, Beasain		2.4.4	296
Apaolaza Mendia, Iñaki	Ormaiztegi	Etxaluze, Ostatua	2.3	91
Apaolaza Mendia, Pepita	Ormaiztegi	Etxaluze, Ostatua		91
Apaolaza Mendizabal, Francisco Javier	Ormaiztegi, 1903-1978	Lezeta	2.4.2.1	
Apaolaza Mendizabal, Matías	Ormaiztegi, 1909-¿?	Lezeta		90
Apaolaza Oiarbide, Andrés	Odolkiaga, Gabiria, 1925 Ormaiztegi, 1978		3.3.2.2; 3.4.2; 3.4.4	485, 502
Apaolaza Oiarbide, Domingo	Odolkiaga, Gabiria		2.4.7	
Apaolaza Oiarbide, José Antonio	Odolkiaga, Gabiria, 1923 Ormaiztegi, 1985		3.4.4	502
Apaolaza Oiarbide, Juan	Odolkiaga, Gabiria		2.3	
Apaolaza Olea, Juan M <sup>a</sup>	Segura		2.4.2.2	
Apaolaza Oria, José M <sup>a</sup>	Ormaiztegi, 1931-2011	Lezeta		158

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Apaolaza Osinalde, Juan	Barrenetxe, Gabiria, 1901-1973		3.2.4; Anexo/Eranskina 5	375, 376
Aramendi, Ángel			2.4.2.4	
Aramendi, Antonio			2.3	
Arana Aranburu, Ignacio	Errezkarate, Beasain, 1922 Ormaiztegi, 2003	Ojarbide	2.4.4	
Arana Aranburu, José Martín	Errezkarate, Beasain, 1920 Urnieta, 2003	Ojarbide	2.4.4	
Arana Aranburu, Prudencio	Errezkarate, Beasain, 1918 Ormaiztegi, 1967	Ojarbide	2.4.4	
Arana Aranburu, Teodoro	Errezkarate, Beasain, 1928 Ormaiztegi, 1996	Ojarbide	2.4.4	
Arana Etxeberria, José Francisco	Beasain, 1820-¿?		1.1.1	
Arana, P.			3.4.4	
Aranburu Aizpurua, Eulogia	Ormaiztegi, 1916-2009	Etxeberri Garakoa	2.4.2.8	
Aranburu Aizpurua, Marcos	Ormaiztegi, 1923 Beasain, 1982	Etxeberri Garakoa		91
Aranburu Albéniz, M <sup>a</sup> Pilar	Antolar Zahar, Itsaso			158
Aranburu Arrieta, Juan	Ormaiztegi, 1901 Antolar Zahar, Itsaso, 1963	Mendizabal Azpikoa	2.4.4	
Aranburu Ezenarro, Matías	Bergara, ¿?	Zamora Berria		90
Aranburu Gorostegi, M <sup>a</sup> Pilar	Andoain, 1920-Donostia, 2010		2.5	
Aranburu Lizarralde, Martín	Salbatore, Beasain		2.4.4	
Aranda García, Jerónimo	Casasola de Arion (Valladolid), 1897-¿?			71
Aranguiz, Ramiro	Añanako Gesaltza (Araba)		2.4.3	
Arbildi Lekuona, Federico	Irun, 1888-Ormaiztegi, 1952?	Lapatza Txikia, Biona	Anexo/Eranskina 1; 2.4.3	
Ardura, Gerardo	León		2.4.3	
Aristrain Noain, José M <sup>a</sup>	Tandil (Argentina), 1917 Cannes (Francia), 1986		2.4.2.8	
Arizaga Arando, Toribi	Soraluze		2.4.2.4	
Arizmendi Arzelus, José	Agerreberri, Gabiria			158
Arizmendi Murua, Inés	Ormaiztegi	Agerre		91
Arizmendi, Ignacio			3.4.4	
Arizmendi, José Manuel			Anexo/Eranskina 1	
Arizmendiarieta Madariaga, José M <sup>a</sup>	Barinaga, Markina (Bizkaia), 1915 Arrasate 1976		3.4.2; 3.4.3; 3.4.6	499
Ariztimuño Azpeitia, M <sup>a</sup> Josefa	Izar Barrena, Gabiria, 1906 Ormaiztegi, 1986	Elizaurre	2.4.2.1	158
Ariztimuño Goikoetxea, Francisco			2.3	
Arnaiz González, Avelino			2.4.7	
Arregi, Alberto			3.4.4	
Arregi, Antonio			3.4.4	
Arregi, Francisco	Alkiza		2.4.3	
Arregi, José	Dulantzi (Araba)		2.4.3	
Arretxea, Fermín			2.4.2.1	
Arriaran y Valdellido, Teresa M <sup>a</sup> de (Marquesa de Tola y Señora del Palacio de Arriaran)	Madrid, 1652-¿?		2.4.4	

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Arrieta, Luisa			2.3	
Arruebarrena Egiguren, Evaristo	Aunditegi Errota, Gabiria, 1902 Ibarra, 1972		2.4.4	
Arruebarrena Lekuona, Luis	Aunditegi Errota, Gabiria, 1934-2006		2.4.7	
Artaza, Carlos			Anexo/Eranskina 1	
Arteaga, Patxi	Ordizia		2.4.2.6	
Arteka Eguarren, Jerónimo	Ormaiztegi, 1924-1956	Telleriarte		91, 158
Artola Irazusta, José Ramón	Abaltzisketa			502
Arza, Miguel M <sup>a</sup>			3.4.4	
Arzelus Arzelus, Bartolomé	Itze Goikoa, Itsaso		3.4.4	485
Arzelus Arzelus, M <sup>a</sup> Antonia	Itze Goikoa, Itsaso			502
Arzelus Irizar, José Lorenzo	Ormaiztegi, 1816-1903	Uherkalde	2.4.1	
Arzelus Irizar, José Vicente	Ormaiztegi, 1877-1957	Arraitegi	3.2.4	71
Arzelus Kanpos, Diego	Ezkio, 1794-Ormaiztegi, 1860		1.2.1	
Arzelus Kanpos, Isabel Balbina	Ormaiztegi, 1844-1905	Uherkalde	2.4.1	
Arzelus Loiola, Kasilde	Ormaiztegi, 1916-2011	Arraitegi, San Fausto Berria		85
Arzelus Loiola, Pilare	Ormaiztegi, 1912-1944	Arraitegi		85
Arzelus Txintxurreta, Guillermo	Ormaiztegi, 1833-1896	Zibur Zaharra	Anexo/Eranskina 1; 2.3	
Arzelus Dorronsoro, Miguel	Goene, Itsaso		3.4.4	
Aseginolaza Olan, Antonio	Idiazabal, 1922 Ormaiztegi, 2002	Aranguren		94, 323
Astigarraga Gabilondo, Julián	Los Mártires, Bergara, 1900-¿?	Dornaldegi	3.4.4	
Astigarraga Sarasketa, Lucio		Dornaldegi		91
Asurabarrena Etkezaretta, José Luis	Beasain		3.4.4	
Asurmendi Barrena, Alejandro	Gesalaz (Nafarroa), 1936 Ormaiztegi, 1999	Udaletxea	2.4.2.8; 2.4.6	94, 323
Atxa Guti, Miguel			3.3.3.2	
Atxukarro, Francisco	Errezil		2.4.3	
Auzmendi Odriozola, Cruz	Lazkao		2.4.4	
Azkarate, Javier			3.4.7	
Azkoaga, Francisco		Bainuetxea	2.3	
Azkue Aberasturi, Resurrección M <sup>a</sup>	Lekeitio (Bizkaia), 1864 Bilbo, 1951		2.4.1.2	
Azpeitia, Arturo			2.4.2.3	
Azpiazu Aranburu, Juan Luis	Ormaiztegi	Biona	2.4.2.7	
Azpiazu Lasa, Bernardo	Ormaiztegi, 1916 Azkoitia, 1993	Biona, Urbieta Bigarrena	2.3; 2.4.1.2; 2.4.2.7; 2.4.2.8; 2.4.5.3	234
Azpiazu Lasa, Guillermo	Ormaiztegi, 1922-2009	Biona	2.4.2.7; 2.4.2.8; 2.4.7	241
Azpiazu Lasa, Ignacio	Azpeitia, 1872 Ormaiztegi, 1924	Biona	2.4.2.7	
Azpiazu Lasa, Juan	Ormaiztegi, 1919 Donostia, 1999	Biona	2.4.2.7; 2.4.2.8	244
Azpiazu Mercero, Ignacio	Donostia, 1945 Ormaiztegi, 2005	Urbieta Bigarrena	3.4.4	
Azpiazu Mercero, Javier	Ormaiztegi	Urbieta Bigarrena	3.4.4	

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Azpiazu Mercero, Marcelino	Ormaiztegi	Urbieta Bigarrena	3.4.4	
Azpiazu Zabaleta, José Joaquín	Miranda, Santa Lutz-Anduaga, Ezkio			158
Azurmendi Albisu, Eugenio	Atxusain, Alegia, Itsaso, 1921 Donostia, 1983		2.4.7	
Azurmendi Larrea, Joxe	Ormaiztegi	Lapatza Txikia	2.4.3; 3.1.3; 3.4.3	91, 94, 267, 270
Azurmendi Larrea, María	Soraluze, 1912-Donostia, 1999	Lapatza Txikia		267
Azurmendi Larrea, M <sup>a</sup> Luisa	Ormaiztegi	Lapatza Txikia		267
Azurmendi Larrea, Pilar	Soraluze, 1916 Donostia, 2006	Lapatza Txikia	2.4.3	267
Azurmendi Larrea, Pulen	Ormaiztegi	Lapatza Txikia		267
Azurmendi Larrea, Sabino	Soraluze, 1914-Madrid, 1999	Lapatza Txikia	2.3; 2.4.2.6; 2.4.3	230, 267
Azurmendi Sistiaga, Imanol	Ormaiztegi	Lapatza Txikia	2.4.3	
Azurmendi Sistiaga, Iñigo	Ormaiztegi	Lapatza Txikia	2.4.3	
Azurmendi Zabaleta, Damián	Olaberria, 1929-2009			
Azurmendi Zabaleta, Juan	Zegama, 1881-Donostia, 1973	Lapatza Txikia	Anexo/Eranskina 1; 2.1; 2.2; 2.3; 2.4.3; 2.5; 3.1.3	265, 267
Badiola Aranburu, José Antonio	Ormaiztegi, 1838-¿?	Zelaikoa	2.3; 2.4.4	
Badiola Iparragirre, José Ignacio	Zumarraga, 1836 Ormaiztegi, 1880	Zelaikoa	2.3; 2.4.4	
Badiola Mujika, Francisco	Ibur, Itsaso		3.4.4	
Badiola Mujika, José Ángel	Ibur, Itsaso		3.4.4	
Balentzategi Ezpeleta, Francisca	Gabiria, 1828 Ormaiztegi, 1863		2.4.5.1	
Balardi Albisu, Martín José	Gudugarreta, Beasain, 1909 Ormaiztegi, 1991	Zelaikoa Etxeberria	2.4.4	296
Balardi, Antonio	Idiazabal		2.4.3	
Barbolini, Ernesto			3.3.3.1	455
Barcenilla García, Aurelio	Altsasu		2.4.1.1	
Barcenilla Martínez, Santiago	Altsasu		2.4.1.1	
Baron Urkia, M <sup>a</sup> Teresa	Ormaiztegi	Aritzalde	3.4.4	502
Baron Urkia, Patxi	Ormaiztegi	Aritzalde	3.4.4; 3.4.5.1	502
Barrenetxea Albisu, José	Urkulegi, Itsaso, 1908 Ormaiztegi, 1968	Elizaurre	2.3	298
Barrenetxea Berasategi, José	Ormaiztegi	Elizaurre	2.3	
Barrenetxea Garin, José Agustín	Urkulegi, Itsaso		2.4.7	
Barrenetxea Iurrita, José R.	Beitia, Itsaso		3.4.4	
Barrenetxea Osinalde, Luis	Atin Barrena, Itsaso, 1927-1992		2.4.7	
Bartoletti, Giuseppe			3.3.3.1	455
Bastida Azkune, Eusebio	Beasain, 1919-Donostia, ¿?	Etxeberri Azpikoa	2.4.5.1	
Baztarrrika Galparsoro, Arantxa	Ormaiztegi	Mendizabal Azpikoa	3.4.4	
Baztarrrika Galparsoro, José J.	Ormaiztegi	Mendizabal Azpikoa	3.4.4	
Baztarrrika Katarain, Javier	Ormaiztegi	Iraegi		158
Baztarrrika Katarain, Pako	Ormaiztegi, 1917-1996	Iraegi, Mendizabal Azpikoa		94
Beitia Ugarte, Emilia	Oñati	Aranguren Txikia	2.4.2.8	



<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Beitia Ugarte, Feliciano	Oñati		2.4.2.8; 2.4.3	
Belar, José Luis			3.4.4	
Beltrán Tertanga, Andrés	Manotares (Araba), 1933 Alegia, Itsaso, 1991		2.4.7	
Bengoetxea Altuna, Cayetana	Zizurkil, 1888 Ormaiztegi, 1963	Berjaldegi Berria	2.4.3; 3.3.2.2	370, 394
Bengoetxea Altuna, Dionisio	Zizurkil, 1899-¿?		3.4.4	
Bengoetxea Altuna, Eleuteria	Zizurkil, ¿?-¿?	Berjaldegi Berria		370
Bengoetxea Goikoetxea, Aurora	Ziordia (Nafarroa)	Prione edo Iturralde Txikia (Lapurretxe)		158
Bengoetxea Goikoetxea, Domingo	Ziordia (Nafarroa), 1924-¿?	Prione edo Iturralde Txikia (Lapurretxe)	2.4.4	296
Bengoetxea Goikoetxea, Juan	Ziordia (Nafarroa), 1922 Ordizia, 2000	Prione edo Iturralde Txikia (Lapurretxe)	2.3; 2.4.4	91, 296
Bengoetxea Goikoetxea, Luis	Ziordia (Nafarroa), 1926-¿?	Prione edo Iturralde Txikia (Lapurretxe)	2.4.4	
Benz, Karl Friedrich	Karlsruhe (Alemania), 1844 Ladenburg (Alemania), 1929		3.2.1	
Beobide, Natalio	Asteasu		2.4.3	
Berakoetxea, Iñaki				445
Berasategi Airtza, Juan	Lezo, 1908 Ormaiztegi, 1985	Udaletxea, Zelaiko Etxeberria	2.4.4	
Berasategi Airtza, Miguel	Arriaran, Beasain, 1918 Ormaiztegi, 1991	Aranguren Garakoa	2.4.4	296
Berasategi Airtza, Tomás	Arriaran, Beasain, 1917 Ormaiztegi, 1982	Zelaiko Etxeberria	2.4.4	
Berasategi Aranburu, Juanita	Ormaiztegi	Udaletxea	2.4.2.8	249
Berasategi Aranburu, Pepita	Ormaiztegi	Udaletxea, Iriarte Goena	2.4.2.8	249
Berasategi Aranburu, Tomás	Ormaiztegi	Udaletxea	3.4.4	
Berasategi Berasategi, Joaquín	Zegama, ¿?	Kaxeta		90
Berasategi Berasategi, Nicolás (Kaxeta)	Zegama, 1913-Donostia, 1991	Kaxeta, Sarriegi	2.4.2.6	
Berasategi Iturriotz, Manoli	Ormaiztegi	Etxaluze		91
Berasategi Lasa, Alejandra	Ormaiztegi, 1920-2006	Sosoaga Txikia, Elizaurre	2.4.2.8	
Berasategi Lasa, José Francisco	Ormaiztegi, 1858-1931	Etxaluze	2.3.2.1	
Berasategi Telleria, Miguel Ángel	Ormaiztegi, 1895-1952	Etxaluze	3.2.4	91
Bereziartu Goenaga, Pako	Bazterretxe, Santa Lutzi- Anduaga, Ezkio		2.4.7	
Bereziartu, José M <sup>a</sup>	Lazkao, 1930-1976		2.4.6	
Bereziartua	Errezil		3.2.4	
Bescós, Fernando			3.3.1	
Biaín, Basilio	Oñati		2.4.3	
Bizkai Mujika, M <sup>a</sup> Angeles	Iesa (Nafarroa)	Elizalde		91
Borde de la Cruz, José Luis	Ormaiztegi, 1921-2004	Prione, Agerre Azpikoa, Iriarte Txikia	2.4.4	91, 296
Borde de la Cruz, Margarita	Ormaiztegi, 1925-Donostia, ¿?	Prione, Agerre Azpikoa		91

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Borde Ormaetxea, Modestina	Zollo (Bizkaia), 1869 Ormaiztegi, 1948	Oñatibia	2.4.4	
Borde Ormaetxea, Sinforoso	Zollo (Bizkaia), 1884 Ormaiztegi, 1946	Prione, Agerre Azpikoa	2.4.4	
Borregon, Antonio			Anexo/Eranskina 1	
Bosch, Robert	Albeck (Alemania), 1861 Munich, 1942		3.2.1	
Brito, Orlando			2.4.6	
Brunet Larroche, Vicente	Huesca, 1917-Donostia, 2000	Zelaikoa	2.4.4	290
Brunet y Etxague, Concepción	Donostia, 1841-1932		2.4.4	
Bueno Ortega, Benjamin	Cuevas de San Clemente (Burgos)		2.4.5.1	
Caballero, Diego			2.4.7	
Campo, Luis del			3.4.4	
Cantero Gracia, José			2.4.4	
Car, Benito	Aramaio (Araba)		2.4.3	
Cardona Mur, Francisco	Vinaced (Huesca)	Zelaiko Etxeberria	2.4.4	
Casanova Fernández de Arroiabe, Federico	¿?, 1933-Donostia, 2005			485, 502
Castillo Cauvilla, Andrés	Gabiria, 1909 Ormaiztegi, 1982	Urbiet, Zelaiko Etxeberria	2.4.4; 3.2.4	94, 296
Castillo Cauvilla, José	Urrestilla, Azpeitia, 1912 Donostia, 1993		2.4.4	
Cerrajería Tiffe, Ramón	Ataun, 1910-Ormaiztegi, 1991	Apaizetxea		91
Chavarrí Salazar, Víctor (1º Marqués de Triano)	Portugelete (Bizkaia), 1858 Marsella (Francia), 1900		1.1.1	
Cía Galar, Fidel	Etxauri (Nafarroa), 1892-¿?	Maura	2.4.4; 3.2.4	296
Clavería, Enrique			2.4.2.8	
Comadrán Rivas, Agustín	Sabadell (Barcelona)		2.4.2.1	
Corral, Santiago			1.2.2; Anexo/Eranskina 2	
Cortázar, Ramón			2.4.3	
Couto Rodríguez, Agustín		Agerre	2.4.4	
Daimler, Gottlieb Wilhel	Schorndorf (Alemania), 1834 Stuttgart (Alemania), 1900		3.2.1	
Díaz Bernal, Santiago			2.4.2.2	
Díaz de Cerio, Heliodoro	Lizarrá (Nafarroa)		2.4.2.8	
Diesel, Rudolf	París, 1858-Canal de la Mancha (Francia) 1913		3.2.1	
Doihartzabal, Ignacio	Tolosa		2.4.3	
Dominguez López, Carlos			Anexo/Eranskina 2	
Donostia, Aita (José Gonzalo Zulaika)	Donostia, 1886-1956		2.4.1.2	
Dorronsoro Intxausti, Joxe	Albitsu Ondo, Itsaso, 1909 Ormaiztegi, ¿?		2.4.4	
Eguren Aiesta, Melchora	Bergara, 1892 Ormaiztegi, 1985	Elizalde, Berjaldegi	2.4.2.1	151
Eguren Aiesta, Pedro	Ormaiztegi, 1903-¿?	Elizalde	Anexo/Eranskina 2	
Eguren Zabarte, Ignacio	Eibar			158
Eiffel, Alexandre Gustave	Dijon, 1832-París, 1923		1.2.2	

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Eizmendi, Luis	Hernani		2.4.3	
Elgarresta Oñatibia, Domingo	Ormaiztegi, 1830-¿?		Anexo/Eranskina 1	
Elgarresta, Manuel			2.3	
Elkoro Unamuno, José Miguel	Elgeta, 1846-¿?		Anexo/Eranskina 1	
Elola, Juan	Albiztur		2.4.3	
Elortza Aierbe, Angel	Ormaiztegi, 1898 Beasain, 1981	Aranguren Txikia, Ermita	2.4.4	
Elortza Aierbe, Patxi	Ormaiztegi, 1907-2004	Aranguren Garakoa	2.4.4	296
Elortza Aierbe, Ramón	Ormaiztegi, 1896-1973	Aranguren Txikia	3.4.4	
Elortza Aranburu, Eugenio	Ormaiztegi	Arraitegi	3.4.4	
Elortza Aranburu, M <sup>ª</sup> Jesús	Ormaiztegi	Arraitegi	2.4.2.8	249
Elortza Irizar, Guillermo	Itsasondo, 1899 Ormaiztegi, 1972	Arraitegi	2.4.1.2	
Elortza Oiartzabal, José Ramón	Ormaiztegi	Aranguren Garakoa	3.4.4	
Elortza Zubillaga, Ramón	Ormaiztegi, 1924-1993	Ermita Etxea	2.4.4	296
Elortza Zurutuza, Ángel	Ormaiztegi, 1926-2008	Aranguren Txikia	2.4.4	296
Elortza Zurutuza, José Luis	Ormaiztegi	Aranguren Txikia	2.4.4; 3.4.4	91, 485, 502
Elortza Zurutuza, Juan	Ormaiztegi, 1925 Ordizia, 1978	Aranguren Txikia		91
Elortza Zurutuza, Salvador	Ormaiztegi	Aranguren Txikia	2.4.4	91, 296
Elosegi Aldanondo, José M <sup>ª</sup>	Ormaiztegi	Maura	2.1	94
Elosegi Amiano, Agustín	Ormaiztegi, 1900-1976	Etxaluze, Maura	3.2.4	94
Elosegi Amiano, Josefa	Gabiria, 1895-1920	Etxaluze, Maura		285
Elosegi Amiano, Resurrección	Ormaiztegi, 1898-1963	Etxaluze, Maura	3.2.4	
Elosegi Gainza, M <sup>ª</sup> Carmen	Ormaiztegi	Maura	3.4.4	
Elosegi Mujika, José Antonio	Ormaiztegi, 1862-1937	Etxaluze, Maura	Anexo/Eranskina 1; 2.3; 2.4.4	
Elosegi Odriozola, Natividad	Barrenetxe, Gabiria, 1911-2004			375
Elzo Martínez, José Angel	Ormaiztegi, 1820-1894	Maura	2.3	
Elzo Martínez, Josef Francisco	Ormaiztegi, 1818-1883		2.3	
Elzo, Pedro			3.4.4	
Epelde Iturbe, Leoncio	Jauregi Barrena, Alegia, Itsaso, 1917-1979			158
Erguin, Juanito	Beasain		2.4.2.2	
Erice Arrizabalaga, Gabriel	Hernani		2.4.5.2	
Erice Arrizabalaga, Ramón	Hernani		2.4.5.2	
Erice Satrustegi, Martín	Irun, 1914-Hernani, 2002		2.4.5.2	
Erice Satrustegi, Paul	Port de Laune (Francia), 1918 Hernani, 1999		2.4.5.2	
Ernieta, Mariano	Etxalar (Nafarroa)		2.4.3	
Erostarbe Cortazar, Enrique	Arrasate		2.4.6	
Errazkin Sorondo, Melchor	Hondarribia, 1863-¿?		2.4.1.2	
Errieta, José Martín	Bergara		2.4.3	
Escribano, Fortunato			1.2.1	
Eskisabel Begiristain, Pakita	Ormaiztegi	Lapatza	2.4.2.8	
Esnaola Bidaurreta, Serafín	Errezil, 1915-Donostia, 2002	Biona	3.4.2	501

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Esnaola Iraola, Roberto	Goiatz, Bidegoian, 1879 Pasaia, 1942	Biona	2.3	
Etayo, Jesús			2.4.2.8	
Etxaide Itarte, José			3.3.3; 3.4.2	435, 445, 446, 485, 502
Etxeberria Alzelai, Iñaki	Segura, 1928-Donostia, 1995		2.4.2.2	
Etxeberria Areso, Manolo	Elgeta, 1913-2006	Iriarte Goena	2.4.4	296
Etxeberria Bengoetxea, Jesús M <sup>a</sup>	Ataun		Anexo/Eranskina 5	
Etxeberria Elortza, Patricio	Legazpi, 1892-1972		1.1.1; 2.1; 2.4.1.3; 2.4.3; 2.5; 3.3.2.2	92
Etxeberria Garmendia, Andoni			3.4.7	
Etxeberria Izu, Fernando			2.4.2.8	
Etxeberria Martínez, José L.	Ordizia	Dornaldegi	3.4.4	
Etxeberria Martínez, M <sup>a</sup> Carmen	Ordizia	Dornaldegi	2.4.2.8	
Etxeberria Sánchez, Heliodoro	Lizarra (Nafarroa)	Iriarte Goena	2.4.2.8; 2.4.6	
Etxeberria, Antonio	Irun		2.4.3	
Etxeberria, Francisco J.			3.4.4	
Etxeberria, José M <sup>a</sup>			3.4.4	
Etxeberria, Julián			3.4.4	
Etxeberria, Miguel Ignacio			3.4.4	
Etxeberria, Ricardo	Mungia (Bizkaia)		2.4.3	
Etxeberria, Vicente	Irun		2.4.3	
Etxezarreta Anduaga, Demetrio	Ormaiztegi	Butroa	3.3.2.2; 3.4.4	485, 502
Etxezarreta Anduaga, Diego	Ormaiztegi, 1937-2012	Butroa		503
Etxezarreta Anduaga, Luis	Ormaiztegi, 1944-Gasteiz, ¿?	Butroa		503
Etxezarreta Anduaga, Salustiano	Ormaiztegi, 1930-2002	Butroa	3.3.2.2; 3.4.2; 3.4.4	485, 502
Etxezarreta Garmendia, Juan José	Barrene, Itsaso		2.4.7	
Etxezarreta Murua, Eduardo (Gorri)	Ormaiztegi, 1911-1972	Etxeberri Azpikoa	3.3.2.2 3.4.4	298, 485, 502, 503
Etxezarreta Usabiaga, José Antonio	Ormaiztegi	Etxeberri Azpikoa	3.4.4	
Etxezarreta Usabiaga, Victoriano	Ormaiztegi	Etxeberri Azpikoa	3.4.4	502
Ezeiza, Quintín	Lezo		2.4.3	
Ezkurdia Irizar, Jacinto	Ormaiztegi, 1905-1979	Maiora Berria	Anexo/Eranskina 1; 3.2.4	
Ezkurdia Irizar, Josebe Markelin	Ormaiztegi, 1913-1999	Maiora Berria	2.4.2.4	91 298
Ezkurdia Irizar, Ramón	Ormaiztegi, 1916-2009	Maiora Berria	3.3.2.2; 3.4.2; 3.4.4; 3.4.6	91, 94, 446, 485, 502
Ezkurdia Irizar, Sabin	Ormaiztegi, 1919-1999	Maiora Berria		91
Ezkurdia Zurutuza, José Julián	Ormaiztegi, 1878-1929	Maiora Berria	Anexo/Eranskina 1; 2.3	71
Fernández Aierra, Camila	Ordizia	Zelaiko Etxeberria	2.4.2.8	
Fernández Conde, Francisco			1.2.2; Anexo/Eranskina 2	
Fernández Jiménez, Jacinto	Trujillo (Cáceres), ¿?-¿?		2.4.7	
Fernández, Delfín	Bembibre (León)		2.4.3	
Fernández, Vitoriano	Durango (Bizkaia)		2.4.3	
Fisur, Agustín			3.3.1	
Frias Sasieta, Miguel			2.4.2.1	

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Gabilondo Agirrebengoa, José	Ormaiztegi, 1821-1892		2.3	
Gabilondo Guridi, Milagros	Iguaran Garakoa, Gabiria		2.4.2.8	
Galabide Leizabe, Felipe	Zizurkil, 1921-Ormaiztegi, 1993	Sarriegi	2.4.2.8	
Galarraga Beitia, José Antonio	Ormaiztegi	Berjaldegi	3.4.4	
Galarraga Goikoetxea, Pío	Altzo, 1913-Ormaiztegi, 2006	Jauregi, Berjaldegi	2.3; 2.4.2.5	
Galartza Etxeberria, Felipe	Urdiain (Nafarroa)		3.4.4	502
Galartza Etxeberria, Francisco	Urdiain (Nafarroa)			502
Galartza, Graciano			3.4.4	
Galartza, Jacinto			3.4.4	
Galartza, Juan A.			3.4.4	
Galartza, Leoncio			3.4.4	
Galdos Idiazabal, Gabriel	Etxeberritxo, Gabiria		3.4.4	
Galdos, Daniel	Eskoriatza		2.4.3	
Gallastegi, Lucio	Bergara		2.4.3	
Galparsoro Barandiaran, Pedro	Ataun, 1915- Gudugarreta, Beasain, 2003		2.4.4	296
Galparsoro Galparsoro, Enrique	Mutiloa	Goiko Errota	3.4.4	502, 503
Galparsoro, Ignacio	Aretxabaleta		2.4.3	
Ganuja, José Luis	Santakurutze Kanpezu (Araba)		2.4.3	
Garayar Otegi, Rosario	Hernani, 1927-2013			471
Garañu, Adrián	Astigarraga		2.4.3	
Garate, Tomás			2.1	
García Barrenetxea, Carlos	Beasain, 1875 Ormaiztegi, 1948	Iturbe-Enea, Udaletxea, García-Enea	2.4.3; 2.4.5.1	297
García Cortaran, Ramón	Karrantza (Bizkaia)		2.4.3	
García Gaceta, Pilar	Makinetxe, Beasain		2.4.4	
García Ibáñez, Antonio	Soria		2.4.2.8	
García Ibáñez, Francisco	Soria		2.4.2.8	
García Larrea, Carlos	Beasain, 1911 Ormaiztegi, 1982	Iturbe-Enea, Udaletxea, García-Enea	2.3 2.4.5.1 3.2.4	94 298
García Larrea, Genoveva	Beasain, 1909-1995	Iturbe-Enea, Udaletxea, García-Enea	2.4.5.1	
García Larrea, Juan	Beasain, 1907-1987	Iturbe-Enea, Udaletxea, García-Enea	2.4.5.1 3.2.4	
García Larrea, M <sup>a</sup> Primitiva	Beasain, 1905 Ormaiztegi, 1990	Iturbe-Enea, Udaletxea, García-Enea	2.4.3 2.4.5.1	
García Martínez, José	Murcia		2.4.3	
García Suárez, Juan Ignacio	Beasain		2.4.5.1	
García Suárez, M <sup>a</sup> Carmen	Beasain		2.4.5.1	
García, Lope de Arriaran			2.4.4	
Garin Letona, José Antonio	Urretxu		2.4.6	
Garin Peñagarikano, José Luis	Donostia	Ermita etxea	3.4.4	

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Garmendia Altuna, José M <sup>a</sup>	Abaltzisketa, 1897-1964			361
Garmendia Areso, Txomin	Bilbo		2.4.2.2; 2.5	
Garmendia de Otaola, Antonio	Beasain, 1905-Bilbo,1971		2.4.4	
Garmendia Gerra, José Manuel	Lazkao		2.4.8	
Garmendia Guridi, Luisa Antonia	Ormaiztegi, 1855-1934	Kantina	2.3	
Garmendia Insausti, Ignacio	Lazkao, 1916 Ormaiztegi, 2007	Iriarte Goena	2.1; 2.4.1.1; 2.4.2.1; 2.4.2.4; 2.5; 3.3.1	158, 212, 323, 327
Garmendia Irizar, Agustín	Ormaiztegi		2.5	
Garmendia Lasa, Arantxaxu	Ormaiztegi	Iriarte Goena	1.2.1; 2.1; 2.4.2.1; 2.4.2.4; 2.5; 3.3.1	
Garmendia Lasa, Elixabete	Ormaiztegi	Iriarte Goena	2.4.2.4	
Garmendia Lasa, Jesús M <sup>a</sup>	Ormaiztegi	Iriarte Goena	2.4.2.4	
Garmendia Mendia, Santiago	Irigoién, Gudugarreta, Beasain		2.4.4	296
Garmendia Otaola, Antonio	Beasain		2.4.4	
Garmendia, José Ignacio	Ordizia		2.4.7	
Garmendia Iparragirre, José M <sup>a</sup>	San Esteban, Gabiria, 1922-2004		3.4.4	
Garmendia, Koro			2.4.2.1	
Garmendia, Miguel	Hernani			298
Garrués Sádaba, Felipe	Lizarrá (Nafarroa)		2.4.2.8; 2.4.6	
Gaytan de Ayala y Areizaga, Pedro	Bergara, 1827-1872		2.4.4	
Gaytan de Ayala y Carranza, Luis Diego	Madrid, 1653-¿?		2.4.4	
Gaztañaga Arrondo, Pantaleón	Oñati, 1915-Ormaiztegi, 1993	Jauregi, Zamora Berria		158
Gereñu Aldasoro, José	Segura		2.4.7	
Gerra Agirrebengoa, Alejandro	Ormaiztegi, 1918 Beasain, 2005	Olea	2.4.2.1, 2.4.2.3	158, 205
Gerra Agirrebengoa, Baltasar	Ormaiztegi	Olea		205
Gerra Agirrebengoa, Bixente	Ormaiztegi	Olea	2.4.2.3; 2.5	205
Gerra Agirrebengoa, Jesús	Ormaiztegi, 1926 Beasain, 1992	Olea	2.4.2.1; 2.4.2.3	158, 205
Gerra Agirrebengoa, José Tomás	Ormaiztegi, 1921 Donostia, 1996	Olea	2.4.4	205
Gerra Agirrebengoa, Marcial	Ormaiztegi, 1923 Beasain, 2009	Olea	2.4.2.1; 2.4.2.3	205
Gerra Agirrebengoa, Pakita	Ormaiztegi	Olea		205
Gerra Bergara, Liborio	Ormaiztegi, 1889-1964	Olea		205
Gerra Oilakindegi, Marcos de	Ormaiztegi, 1853-¿?	Olea	Anexo/Eranskina 1	
Gerriko Erauskin, José M <sup>a</sup>	Segura, 1949-2009		2.4.7	
Gisasola Berriotxoá, Iñaki	Urretxu		2.4.7	
Goenaga Aranburu, Nekane	Tolosa		2.4.1.3	150
Goia Telleria, Francisco	Itzaitegi, Gabiria, 1919-2003		2.4.4; 2.4.7	
Goikoetxea Agirrebengoa, José Martín	Ormaiztegi, 1926-1992	Telleriarte	2.4.4	
Goikoetxea Bengoetxea, Gaspar Ant <sup>o</sup>	Asteasu, 1867 Ormaiztegi, 1918	Telleriarte	2.3	
Goikoetxea Urbistondo, Victoriano	Ataun	Sosoagazabal	3.4.4	502
Goikoetxea, Eduardo			3.4.4	

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Goikoetxea, Francisco			3.4.4	
Goikoetxea, Graciano			3.4.4	
Goikoetxea, Joaquín			3.4.4	
Goitia, Domingo			1.1.1	
Goitia, Francisco de			1.1.1	
González, Florencio	Treviñu (Burgos)		2.4.3	
González, José Ramón	León		2.4.3	
González, Máximo	Oilantxegi, Astigarreta, Beasain		2.4.4	
Gonzalo Arribas, Eliseo	Bilbo		2.4.7	
Goñi Uxue, Juan			2.4.2.2	
Gorosabel Carrera, Andrés			2.4.2.4	
Gorospe, Eliseo			3.4.4	
Gorostidi, Francisco			Anexo/Eranskina 1	
Gorroñoigoitia González, Alfonso	Arrasate			500
Gorrotxategi Aranburu, Pilar	Ormaiztegi	Uherkalde	2.3	91
Gorrotxategi Aranburu, Rosario	Ormaiztegi, 1928-2010	Uherkalde		91, 158
Gorrotxategi Aranburu, Teresa	Ormaiztegi	Uherkalde		158
Gorrotxategi Aranburu, Vicente	Ormaiztegi, 1923 Beasain, 2000	Uherkalde		91
Gorrotxategi Mendizabal, Jesús	Kaseta, Santa Lutzi Anduaga, Ezkio		2.4.7	
Guridi Arregi, Bixente	Oñati		2.4.6	
Guridi Bidaola, Jesús	Gasteiz, 1886-Madrid, 1961		2.4.1.2	
Guridi, Francisco María			1.2.1	
Gurrutxaga Aizpeurrutia, Josefa	Gabiria, 1865 Ormaiztegi, 1922	Zelaikoa		282
Gurrutxaga, Aramendi José	Nuarbe, Beizama, 1883 Ormaiztegi, 1959	Berjaldegi, Telleriarte, Eguzkitza	2.3	
Gurrutxaga Baztarrika, Begoña	Ormaiztegi	Iraegi	2.4.8	
Gurrutxaga Lekuona, Benito	Ormaiztegi	Denda Berria	2.4.7	
Gurrutxaga Lekuona, Fausto	Ormaiztegi, 1927-2010	Denda Berria	2.3	
Gurrutxaga Murgiondo, Bernardo	Ormaiztegi, 1911 Andoain, 1985	Telleriarte, Eguzkitza		90
Gurrutxaga Murgiondo, Pablo	Ormaiztegi, 1922-1997	Telleriarte, Eguzkitza	2.4.7	
Gurrutxaga Sarriegi, José Antonio	Itsaso, 1872-Ormaiztegi, 1945	Denda Berria	2.3	
Gurrutxaga, Francisco			Anexo/Eranskina 1; 2.3	
Gurrutxaga, Joaquín			3.4.4	
Gurrutxaga, Miguel	Zumarraga		2.4.3	
Hériz, Agustín			2.1	
Hériz, Fernando	Malpaga, Arriaran, Beasain		2.4.7	
Hernández Pinillos, Luis			2.4.2.8; 2.4.6	
Hidalgo, Ezequiel	Benavente (Zamora)		2.4.3	
Hombrados Oñatibia, Gregorio	Zarautz, 1902-Tolosa, 1978		2.4.1.2	
Horcajo, Jesús	Segovia		2.4.3	

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Ibaibarriaga Ibaibarriaga, Enrique,	Elgeta		3.3.2.2	
Ibaibarriaga Urionabarrenetxea, Eugenio	Elgeta, 1897-¿?		3.3.2.2	419
Ibarluzea, Valentín	Elgoibar		2.4.3	
Ibarra, Santiago	Lekunberri (Nafarroa)		2.4.3	
Ibeas, Aurelio			2.4.7	
Iborra Solar, Ángel			2.4.7	
Iduin Marin, Bartolomé		Zelaikoa	2.3; 2.4.4	
Ieregi, José	Berastegi		2.4.3	
Igartzabal Alustitza, Eusebio	Gabiria		2.4.2.5	
Igartzabal Aranzadi, Prudencio	Ezkio, 1824-Ormaiztegi, 1870	Ermita etxea	2.3	
Igartzabal Urkiola, José M <sup>a</sup>	Ormaiztegi, 1869 Zumarraga, ¿?	Bidaurreta	Anexo/Eranskina 1	71
Igartzabal Urkiola, Pedro Ignacio	Ormaiztegi, 1862-1930	Bidaurreta, Apaizetxea	Anexo/Eranskina 1	71
Ilarramendi Leturia, Carlos	Ormaiztegi		2.4.6	
Ilarramendi Muruamendiartz, Félix	Eibar		2.1; 2.4.6	
Illera Serrano, Eladio	Palencia, ¿?-Ormaiztegi, 1949		1.2.1	
Imaz Garmendia, Román	Ormaiztegi	Berjaldegi	3.4.4	
Imaz Gereñu, José Esteban	Ormaiztegi, 1897-1958	Urbietza	2.3; 2.4.5.1	
Imaz Insausti, José Antonio	Ataun		2.4.2.4	
Imaz Intxausti, Ángel	Ormaiztegi, 1922-1987	Berjaldegi	2.3; 2.4.2.8	91
Imaz Irizar, Ignacio	Urbizu, Idiazabal, 1919-2001		2.4.4	
Imaz Otamendi, M <sup>a</sup> Ángeles	Ormaiztegi	Urbietza	2.4.5.1	91
Imaz, Javier M <sup>a</sup>			3.4.4	
Insausti Arzelus, Teresa	Ormaiztegi, 1823-1874	Maiora Berria	2.3	
Insausti Azarola, Anastasio Martín	Errota, Alegia, Itsaso			158
Insausti Azarola, Ángel	Errota, Alegia, Itsaso, 1932 Ermua, 2005			158
Insausti Maiza, Gaspar	Lazkao, 1903 Ormaiztegi, 1991	Apaizetxea		296 323
Intxausti Aldasoro, José Gabriel	Ormaiztegi, 1867-1947	Telleri Zaharra		71
Intxausti Arozena, Pedro	Gabiria, 1892-Legazpi, 1964	Etxaluze	2.3	
Intxausti Peña, Ignacio	Ormaiztegi, 1911-¿?, 2002	Telleri Zaharra		90
Intxausti Peña, Kontxa	Ormaiztegi	Telleri Zaharra	2.5	
Intxausti Peña, Xanti	Ormaiztegi, 1916-2005	Telleri Zaharra	2.1; 2.4.2.1; 3.3.2.2; 3.3.3.2; 3.4.2; 3.4.4	88, 158, 485, 502
Iparragirre Iparragirre, Ignacio	Zaldibia		2.4.2.2	
Iparragirre, Francisco	Mutiloa		Anexo/Eranskina 1	
Iraeta Otamendi, José Ignacio	Errazti, Alegia, Itsaso		3.4.4	
Iraeta Otamendi, Luis M <sup>a</sup>	Errazti, Alegia, Itsaso		3.4.4	
Iraola Irastortza, José	Zaldibia, 1915-Beasain, 2004	Zelaiko Etxeberria	2.4.4	296
Iraola Nazabal, M <sup>a</sup> Carmen	Ormaiztegi	Zelaiko Etxeberria	3.4.4	
Irastortza Goitia, Luisa				118
Irastortza Intxausti, José	Intxaurzerlaieta, Itsaso, 1905 Beasain, 1987		2.4.4	296
Irastortza, Agustín			3.2.4	



<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Irazu, Tomás	Asteasu		2.4.3	
Iriarte, Luis	Gasteiz		2.4.1.2	
Iribar, Pedro	Villabona		2.4.3	
Iriberrí, Valentina	Urdiain		3.4.3 3.4.4	
Irigoién Galartza, Pedro M <sup>a</sup>	Urdiain		3.4.4	485, 502
Irigoién, Martín Francisco			3.4.4	
Irizar Arzelus, Casilda	Ormaiztegi, 1884-1971	Uherkalde	2.4.1	
Irizar Arzelus, Cecilio	Ormaiztegi, 1881-1946	Uherkalde, Berjaldegi Berria	Anexo/Eranskina 1; 2.2; 2.3; 2.4.1; 2.4.1.2; Anexo/Eranskina 3; 2.4.3; 2.5; 3.1.1; 3.1.2; 3.1.3; Anexo/Eranskina 4; 3.2.1; 3.2.4; Anexo/Eranskina 5; 3.2.5; 3.3.2.2	128, 370, 394
Irizar Arzelus, José Lorenzo	Ormaiztegi, 1865-1946	Uherkalde, Berjaldegi Berria, Ostatua, Eliztondo	2.2; 2.3; 2.4.1; 2.4.1.2; 2.4.1.3; Anexo/Eranskina 3; 2.4.3; 2.5; 3.1.1; 3.1.2; 3.1.3; Anexo/ Eranskina 4; 3.2.1; 3.2.4; Anexo/ Eranskina 5; 3.2.5; 3.3.2.2	369
Irizar Arzelus, Josefa	Ormaiztegi, 1873-1904	Uherkalde	2.4.1	
Irizar Arzelus, Juan Cruz	Ormaiztegi, 1878-Iruñea, 1944	Uherkalde, Zamora Berria, Urbieta Bigarrena	Anexo/Eranskina 1; 2.2; 2.3; 2.4.1; 2.4.1.1; 2.4.1.2; 2.5; 3.1.3	71, 128, 130
Irizar Arzelus, M <sup>a</sup> Joaquina	Ormaiztegi, 1868-1909	Uherkalde	2.4.1	
Irizar Arzelus, Pablo José	Ormaiztegi, 1870 Etxeberri, Alegia, Gabiria, 1962	Uherkalde	Anexo/Eranskina 1; 2.3; 2.4.1; 2.4.1.1; 2.4.1.3; 2.4.2.2; 2.4.3; 2.4.8; 2.5	71, 118, 119
Irizar Arzelus, Pedro M <sup>a</sup>	Ormaiztegi, 1876-1900	Uherkalde	2.4.1	
Irizar Bengoetxea, Alejandro	Ormaiztegi, 1927-1951	Berjaldegi Berria	3.3.2.2	91, 370, 394
Irizar Bengoetxea, Dionisio	Ormaiztegi, 1925-2006	Berjaldegi Berria	3.1.1; 3.2.4; 3.3.2.2; 3.3.3; 3.3.3.1; 3.4.2; 3.4.4; 3.4.6	145, 370, 394, 399, 445, 446, 471, 485, 502
Irizar Bengoetxea, Fermin	Ormaiztegi, 1921-2007	Berjaldegi Berria	3.3.2.2	91, 370, 394
Irizar Bengoetxea, José Mari	Ormaiztegi, 1918-1997	Berjaldegi Berria	3.2.4; 3.3.2.2; 3.3.3; 3.3.3.1; 3.4.2; 3.4.4	370, 394, 396, 445, 446, 485, 502
Irizar Bengoetxea, Miguel Mari	Ormaiztegi, 1920-Eibar, 1999	Berjaldegi Berria	2.1; 2.5; 3.2.4; 3.3.2.2; 3.3.3; 3.3.3.1; 3.3.3.2; 3.4.2; 3.4.3; 3.4.4; 3.4.5.1; 3.4.6; 3.4.7	145, 323, 324, 325, 370, 394, 397, 445, 446, 455, 477, 485, 502
Irizar Bengoetxea, Millán	Ormaiztegi-1923-2006	Berjaldegi Berria	2.1; 2.4.1; 2.4.1.1; 2.4.2.1; 3; 3.1.1; 3.1.2; 3.1.3; Anexo/ Eranskina 4; 3.2.4; Anexo/ Eranskina 5; 3.3.3; 3.3.3.1; 3.3.3.2; 3.3.1; 3.3.2.2; 3.4.2; 3.4.3; 3.4.4; 3.4.5.1; 3.4.6;	91, 94, 370, 394, 398, 445, 446, 471, 478, 485, 502
Irizar Ezkurdia, Dominga Casiana	Ormaiztegi, 1880-1956	San Fausto Berria, Maiora Berria	3.2.4	
Irizar Ezkurdia, José Deogracias	Ormaiztegi, 1877-1952	San Fausto Berria	3.2.4	71
Irizar Ezkurdia, Ramón	Ormaiztegi, 1884-Ataun, 1960	San Fausto Berria		71
Irizar Goenaga, Elixabete	Beasain		2.4.1.3	150
Irizar Goenaga, Idoia	Beasain		2.4.1.3	150

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Irizar Guridi, José Miguel	Ormaiztegi, 1850-1919	Zibur, San Fausto Berria	2.3; 3.2.4	
Irizar Intxausti, Mikel	Ormaiztegi	Berjaldegi Berria	2.5; 3.3.2.2; 3.3.3; 3.3.3.1; 3.4.2; 3.4.3; 3.4.6	325 485
Irizar Irastortza José	Zubimusu, Gabiria		2.4.1.1	119
Irizar Irastortza, Martín	Zubimusu, Gabiria, 1930 Zumarraga, 1997		2.4.1.1	119
Irizar Irastortza, Miguel	Zubimusu, Gabiria, 1928 Bergara, 2010		Anexo/Eranskina 2; 2.4.1.1	119
Irizar Irastortza, Pablo	Zubimusu, Gabiria, 1926-1962		2.4.1.1	119
Irizar Iurrita, Pablo	Etxeberri, Alegia, Gabiria, 1925-2008		2.4.2.2; 3.3.2.2	158
Irizar Izagirre, José Andrés	Ormaiztegi, 1900-1977	Uhelkalde, Eliztondo	3.1.1; 3.1.2; 3.2.4; 3.3.2.2	71, 94, 369
Irizar Izagirre, Juan Cruz (aita Luis)	Ormaiztegi, 1911-¿?	Uhelkalde, Eliztondo		369
Irizar Izagirre, Pablo	Ormaiztegi 1905-Beasain 1981	Uhelkalde	2.4.1.3; 2.4.2.2; 3.1.1; 3.3.1	145, 369
Irizar Kanpos, Esperanza	Ormaiztegi	Eliztondo		91, 369
Irizar Kanpos, José Francisco	Ormaiztegi, 1927-1947	Eliztondo		369
Irizar Kanpos, M <sup>a</sup> Teresa	Ormaiztegi, 1935 Donostia, 2000	Eliztondo		91, 369
Irizar Kanpos, Miguel	Ormaiztegi	Eliztondo		369
Irizar Kanpos, Pilar	Ormaiztegi	Eliztondo		91, 369
Irizar Katarain, José Francisco	Ormaiztegi, 1839-1926	Uhelkalde, Telleri	2.3; 2.4.1; 2.4.1.2; 2.5; 3.1.1; 3.1.2; 3.1.3	
Irizar Katarain, José Joaquín	Ormaiztegi, 1829-1922	Telleri	2.3	
Irizar Lizarazu, Gregorio	Beasain		2.4.1.3	145, 150
Irizar Murua, José Julián	Zubimusu, Gabiria, 1898-1980		2.4.1.1	118, 119
Irizar Murua, Juan M <sup>a</sup>	Etxeberri, Alegia, Gabiria, 1896 Ormaiztegi, 1979	Arraitegi	2.3; 2.4.3	94, 118
Irizar Murua, Martín José	Gabiria, 1894-¿?			118
Irizar Otaño, José Julián	Ormaiztegi, 1925 Zumarraga, 2013	Arraitegi		91
Irizar Salazar, (Miren Lierni Porendiñe) M <sup>a</sup> Liernia Florentina	Ormaiztegi, 1913-¿?	Urbieta Bigarrena		130
Irizar Salazar, Alberto Antonio Lorenzo	Ormaiztegi, 1910-¿?	Urbieta Bigarrena		130
Irizar Salazar, Benigna María Mercedes	Ormaiztegi, 1912-¿?	Urbieta Bigarrena		130
Irizar Salazar, Blanca Cándida Brígida	Ormaiztegi, 1916-¿?	Urbieta Bigarrena		130
Irizar Salazar, Floro	Ormaiztegi, 1907-¿?	Zamora Berria, Urbieta Bigarrena	3.2.4	90, 130, 136
Irizar Salazar, José Francisco Raimundo Joaquín	Ormaiztegi, 1909 Tumaco (Colombia), 1965	Zamora Berria, Urbieta Bigarrena	3.3.3.2	130, 136, 485
Irizar Salazar, Juan Cruz Inocencio Hermógenes	Ormaiztegi, 1918-¿?	Urbieta Bigarrena		130
Irizar Salazar, Juana Ignacia	Ormaiztegi, 1920-¿?	Urbieta Bigarrena		130
Irizar Salazar, Justa Casilda Alejandra	Ormaiztegi, 1915-¿?	Urbieta Bigarrena		130
Irizar Salazar, Matilde	Ormaiztegi	Urbieta Bigarrena	2.4.1.2	130
Irizar Urkiola, Alejandro	Ormaiztegi, 1911 Donostia, 1972	San Fausto Berria		298

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Irizar Urkiola, Gregorio	Ormaiztegi, 1917-1986	San Fausto Berria	2.4.4	88
Irizar Zurutuza, Juan Miguel	Beasain, 1920-1971		2.4.1.1	
Irizar, Joaquín			2.3	
Iruin Garin, José	Torra, Gabiria		2.4.2.8	
Irurtzun Ureta, Joaquín	Azkarate (Nafarroa)	Ugarte	2.4.4	
Iturbe Balanzategi, Tecla Francisca	Ormaiztegi, 1855-Gabiria, 1937	Zibur	2.4.5.1	
Iturbe Ugalde, Eduardo	Donostia, 1916 Ormaiztegi, 2000	Zamora Berria	2.4.2.8	91
Iturbe Ugalde, Juan	Urretxu, 1913 Ormaiztegi, 1972	Zamora Berria	2.4.1.2	
Iturbe Urkiola, José M <sup>a</sup>	Ormaiztegi, 1822-1856		2.4.5.1	
Iurrita Amundarain, José Andrés	Ormaiztegi, 1862-1940	Mendizabal Erdikoa		71
Iurrita Antia, Damián	Ormaiztegi	Telleriarte	2.4.2.8	
Iurrita Apaolaza, José Andrés	Ormaiztegi	Mendizabal Erdikoa	2.4.7	
Iurrita Aranburu, José Domingo	Ormaiztegi	Etxeberri Garakoa	3.4.4	
Iurrita Aranburu, José M <sup>a</sup>	Ormaiztegi	Etxeberri Garakoa	3.4.4	
Iurrita Arzelus, José	Ormaiztegi, 1912-1978	Sosoagazabal, Etxe- berri Garakoa		84
Iurrita Arzelus, José M <sup>a</sup>	Ormaiztegi, 1900-1978	Sosoagazabal		84, 94?
Iurrita Galdos, Bautista	Ormaiztegi, 1946-1986	Mendizabal Garakoa	2.4.6	
Iurrita Galdos, Lorenzo	Ormaiztegi	Mendizabal Garakoa	2.4.6	
Iurrita Jauregi, Ildefonsa	Ormaiztegi, 1896-¿?	Mendizabal Garakoa		118
Iurrita Jauregi, José Domingo	Ormaiztegi, 1904-2000	Mendizabal Garakoa	2.4.4; 3.1.1	94, 296
Iurrita Jauregi, José M <sup>a</sup>	Ormaiztegi, 1898 Beasain, 1985	Mendizabal Erdikoa		94?
Iurrita Jauregi, Francisco	Ormaiztegi, 1906-Lasarte, ¿?	Mendizabal Garakoa		90
Iurrita Telleriarte, José Julián	Ormaiztegi, 1925-1982	Sagastiberria	2.4.4	
Iurrita Telleriarte, Juan José	Ormaiztegi, 1922-1967	Sagastiberria	2.4.4	296
Iurrita Telleriarte, Patxi	Ormaiztegi, 1918-1996	Sagastiberria	2.4.6	
Iurrita Urbiztondo, José Domingo	Ormaiztegi	Sosoagazabal	2.4.7	
Iurrita Urbiztondo, Vicente	Ormaiztegi, 1937 Anoeta, 2002	Sosoagazabal	3.3.2.2; 3.4.4	485, 502, 503
Iza Aldasoro, José	Goikoetxea, Itsaso, 1936-2005			502
Iza Aldasoro, Pedro	Goikoetxe, Itsaso, 1939-2004		2.4.7	
Iza Oria, Pedro	Itze Bekoa, Itsaso, 1929-2006		3.3.2.2; 3.4.2; 3.4.4	485, 502
Izagirre Agirrebengoa, Begoña	Ormaiztegi	Arandi	2.4.2.8	249
Izagirre Agirrebengoa, José Ignacio	Ormaiztegi, 1947 Beasain, 2009	Arandi	3.4.4	
Izagirre Arsuaga, M <sup>a</sup> Josefa	Igeribar Errota, Gabiria		2.4.1.3	
Izagirre Legorburu, Pedro	Zuazola Azpikoa, Gabiria		3.4.4	502
Izagirre Mendizabal, Hermenegildo	Korta, Arriaran, Beasain, 1917 Ormaiztegi, 1991	Arandi	2.4.4	296

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Izagirre Mendizabal, Martín	Korta, Arriaran, Beasain, 1919 Ormaiztegi, 1986	Zelaiko Etxeberria	2.4.4	296
Izagirre Ormazabal, Ignacio	Itsaso, 1920-Ormaiztegi, 1992			158
Izagirre Ormazabal, Marino	Itsaso		3.4.4	158
Izagirre Ormazabal, Pako	Itsaso, 1924-Ormaiztegi, 2005			158
Izagirre Urkola, José	Itsaso		3.4.4	
Iztueta Igartzabal, José Manuel	Gabiria, ¿?-¿?			485
Izuzkitza Albisu, Juan Antonio	Ormaiztegi, 1877-1945	Elizalde	1.2.1; 2.3; 3.2.4	71
Jauregi Pikasari, José Ignacio	Gabiria		4	
Jauregi, José M <sup>º</sup>			2.2.2.1	
Jauregi, Juan Ignacio			Anexo/Eranskina 1	
Jauregi, Julián	Langraiz Oka (Araba)		2.4.3	
Jiménez Jiménez, Francisco	Ormaiztegi	Prione edo Iturralde txiki (Lapurretxe)	2.4.4	
Kanpos Arratibel, José Ignacio	Ormaiztegi, 1858-1945	Maura, Apaizetxea	Anexo/Eranskina 1	71, 118
Kanpos Iurrita, Kontxita	Ormaiztegi	Maura	2.4.2.8	
Kanpos Iurrita, M <sup>º</sup> Nieves	Ormaiztegi	Maura	2.4.2.8	248, 249
Kanpos Ortuzar, Dolores	Ormaiztegi, 1901-1979	Maura		158
Kanpos Ortuzar, Germán	Ormaiztegi, 1900-1977	Maura	2.4.2.1	90, 91
Kanpos Otaño, José Jacinto	Ormaiztegi, 1868-1939	Eliztondo	2.3	71
Kanpos Otegi, José Manuel	Ormaiztegi	Telleri Berria	2.4.7	
Kanpos Otegi, M <sup>º</sup> Jesús	Ormaiztegi	Telleri Berria	2.4.2.8	249
Kanpos Urkiola, Brígida Ignacia	Ormaiztegi, 1902-1960	Eliztondo	2.4.3	369
Kanpos Urkiola, Jesusa	Ormaiztegi, 1905-1965	Eliztondo	2.3 2.4.3	
Kanpos Urkiola, Modesto	Ormaiztegi, 1907-1960	Telleri Berria, Eliztondo		90, 91
Kanpos, Francisco			2.3	
Karrera, Pedro	Azpeitia		2.4.3	
Kutz Etxabe, Ramón	Donostia			502
Labaka, Ignacio	Azpeitia		2.4.3	
Landa, Pedro M <sup>º</sup>			3.4.4	
Lapitzondo Garmendia, Ignacio	Oiartzun, 1924 Ormaiztegi, 2005	Iturbe-Enea	3.4.4	502
Larrañaga Alberdi, Clara	Donostia		3.4.2	502
Larrañaga Eizabal, Pascual	Irun 1924-Ormaiztegi, 2003	Berjaldegi	2.4.2.8	91, 158, 296, 323
Larrañaga Lizarralde, Jesús				500
Larrañaga Mendizabal, José Cruz	Zaldibia, 1941-Beasain, 1997	Berjaldegi Berria; Ostatua; Eskola	2.4.2.2	
Larrañaga Mujika, Jesús	Lazkao, 1912-Donostia, 1998		2.4.2.1; 2.4.2.2; 2.5	173
Larrañaga Mujika, José	Lazkao, 1905-Donostia, 1978		2.4.2.1; 2.4.2.2; 2.5	172
Larrañaga Mujika, Luis	Lazkao, 1903-Donostia, 1993		2.4.2.2; 2.5	171
Larrañaga, Eusebio	Bergara		2.4.3	
Larrarte, Lorenzo	Tolosa		2.4.3	
Larrea Arizkorreta, Leocadia	Zegama, 1882-Donostia, 1974	Lapatza Txikia		267
Larrea Iturbe, Fernando	Gabiria, 1880-1956	Iturbe-Enea	2.4.5.1; 2.4.5.3	

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Larrea Iturbe, Francisca	Gabiria, 1872-Beasain, 1924		2.4.5.1	
Larrea Perez-Lazarraga, Melitón	Zalduendo, 1843-Gabiria, 1933		2.4.5.1	
Lasa Arabaolaza, Manuel	Ormaiztegi, 1934-¿?	Etxeberri Garakoa		158
Lasa Arabaolaza, Saturnino	Ormaiztegi, 1930-1966	Etxeberri Garakoa	2.4.2.8	
Lasa Ariztimuño, Pablo	Ormaiztegi, 1930-1997	Elizaurre	2.3	91
Lasa Balzategi, Jon	Ormaiztegi		2.4.2.5	
Lasa Balzategi, Xabier	Ormaiztegi		2.4.2.5	
Lasa Berasategi, Javier	Ormaiztegi		2.4.2.5	227
Lasa Berasategi, Mariasun	Ormaiztegi		2.4.2.5	
Lasa Eguren, Arantxa	Ormaiztegi	Berjaldegi	2.4.2.1	
Lasa Eguren, Begoña	Ormaiztegi	Berjaldegi	2.4.2.1	91
Lasa Eguren, Carmen	Ormaiztegi, 1917-2010	Berjaldegi, Iriarte Goena	2.1; 2.4.1.1; 2.4.2.1; 2.4.2.4; 2.5; 3.3.1	213, 327
Lasa Eguren, José Ignacio	Ormaiztegi, 1926-2006	Berjaldegi	2.4.2.1; 2.4.7; 2.4.2.4	91, 158, 167
Lasa Eguren, José Ramón	Ormaiztegi, 1921-2010	Berjaldegi	Anexo/Eranskina 2; 2.1; 2.4.2.1; 2.4.2.4; 2.4.4; 2.4.5.2; 2.5; 3.2.4; 3.3.1; 2.4.2.5	94, 214, 224, 227
Lasa Eguren, Juanita	Ormaiztegi, 1919-2007	Berjaldegi	2.4.2.1; 2.4.2.4; 2.5	168
Lasa Eguren, Julita	Ormaiztegi, 1923-2009	Berjaldegi	2.4.2.1	
Lasa Eguren, Miguel	Ormaiztegi, 1928-2001	Berjaldegi	2.4.2.1; 2.4.2.4; 2.5	158; 215
Lasa Etxeberria, Juan Jesús	Lizartza, 1932 Aretxabaleta Txiki, Santa Lutzi- Anduaga, Ezkio, 2005		2.4.7	
Lasa Goitia, Pedro Ignacio	Ormaiztegi, 1851-1910	Zelaeta	Anexo/Eranskina 1	
Lasa Irizar, Dolores	Ormaiztegi, 1894-1985	Ermita etxea, Biona	2.3; 2.4.2.7	
Lasa Irizar, José Mari	Ormaiztegi, 1891-1975	Ermita etxea, Berjaldegi	1.2.1; Anexo/Eranskina 2; 2.1; 2.2; 2.3; 2.4.1; 2.4.1.3; 2.4.2.1; 2.4.2.2; 2.4.2.3; 2.4.2.4; 2.4.2.7; Anexo/Eranskina 3; 2.4.4; 2.5; 3.2.4; 3.3.1; 3.3.2.2; 3.4.3	151, 152, 159, 322
Lasa Lizarazu, Juanita	Mandubiko Benta, Mandubia, Itsaso			119
Lasa Mendia, Eustasio	Otogoena, Matxinbenta, Beasain		2.5	
Lasa Mendia, Francisco	Otogoena, Matxinbenta, Beasain		2.5	
Lasa Mendia, Vicente	Otogoena, Matxinbenta, Beasain, 1893-Donostia, 1986		2.5	
Lasa Muguruza, Juan Antonio	Otogoena, Matxinbenta Beasain, 1859 Ormaiztegi, 1937	Ermita etxea	2.3; 2.4.2.1	
Lasa Mujika, Ignacio	Ormaiztegi, 1918-2007	Zelaeta		94
Lasa Mujika, Jose Francisco	Ormaiztegi, 1873-1945	Zelaeta	Anexo/Eranskina 1; 3.2.4	71
Lasa Mujika, José Martin	Ormaiztegi, 1893-1966	Zelaeta	Anexo/Eranskina 1	71
Lasa Mujika, Josefa	Ormaiztegi, 1914-2007	Zelaeta		91
Lasa Urretbizkaia, Evaristo	Zaldibia, 1912-2005		2.4.2.1	
Lasa, Joaquín	Ormaiztegi	Etxeberri Garakoa	2.3	
Lasa, José			Anexo/Eranskina 1	71
Lasa, José Antonio			Anexo/Eranskina 1	71

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Lasa, Juan Francisco			Anexo/Eranskina 1	
Lasa, M <sup>a</sup> Luisa			3.4.4	
Lasala			1.2.2	
Lavalley, Alexander			1.2.2	
Legarreta Irastortza, Felipe	Astigarreta, Beasain		3.4.4	502
Legarreta Irastortza, José Ramón	Astigarreta, Beasain		3.4.4	
Lekue Zugazaga, Cosme	Morga (Bizkaia), ¿? Ormaiztegi, ¿?	Berjaldegi		158
Letamendia Arrillaga, Serapio	Alegia, 1917-Tolosa, 1983	Iriarte Goena		91, 94
Leturia Lasa, Juan M <sup>a</sup>	Ormaiztegi	Lizarralde	2.4.6	91, 94, 323
Leturia Lasa, M <sup>a</sup> Leonor	Ormaiztegi	Lizarralde	2.4.6	
Leturia Lasa, M <sup>a</sup> Tere	Ormaiztegi	Lizarralde		91
Leturia Telleria, Juan M <sup>a</sup>	Ormaiztegi, 1873-1931	Lizarralde	Anexo/Eranskina 1	71
Liberal Muñoz, Moisés	Aliseda (Cáceres)		2.4.7	
Lizarazu Otaño, Pilar	Gabiria, 1900-Beasain, 1955	Jauregi	2.4.1.3	369
Lizarazu Otaño, Sotero	Gabiria, 1902 Ormaiztegi, 1961	Jauregi	3.2.4	
Lizarralde Zubizarreta, Antonio	Lekuberri, Arriaran, Beasain	Jauregi	3.4.4	
Lizarralde Zubizarreta, Gregorio	Lekuberri, Arriaran, Beasain		2.4.4	296
Lizarralde, Jesús			3.4.4	
Lizeaga, Manuel	Urnieta		2.4.3	
Lobato Macayo, Balbino	Arroyo de la Luz (Cáceres) 1934-Ormaiztegi, 2006		2.4.7	
Loiola Aranzeta, Raimunda M <sup>a</sup>	Markina-Etxeberri (Bizkaia), 1885 Ormaiztegi, 1969	Arraitegi		85
Lonbide Barrenetxea, Seber	Ordizia			502
Lozares, José			2.1	
Macho Sebastián, Salvador				485
Maciá Riera, Pablo			2.4.3	
Maeztu del Rey, Ramón	Lizarra (Nafarroa), 1925-2011	Jauregi Berria	2.4.2.8; 3.4.4	
Maiora Arratibel, José Martín	Agerre Berri, Gabiria		2.4.7	
Maiora Arregi, Francisco	Ormaiztegi, 1827-¿?	Lezeta	2.3	
Maiora Goia, Bonifacio	Ormaiztegi	Udabarro Garakoa		94
Maiora Goitia, Ignacio	Zumarraga			502
Maiora Oria, Iñaki	Ormaiztegi	Udabarro Garakoa	3.4.4	
Maiz Aranburu, M <sup>a</sup> Carmen	Ormaiztegi	Arraitegi	2.4.2.8	249
Mansoor, Uri			3.4.7	
Mantzisidor Goia, Baltasar	Ormaiztegi, 1907-1999	Berjaldegi Berria, Ostatu, Eskola	2.4.2.1; 2.4.2.8; 2.4.3; 3.2.4	
Mantzisidor Goia, Juan	Ormaiztegi, 1906-1989	Berjaldegi Berria, Ostatua, Zamora	Anexo/Eranskina 1, 2.4.3	91 94
Mantzisidor Mendizabal, Antonio	Ormaiztegi, 1944 Beasain, 1993	Eskola	2.4.2.8	
Mantzisidor Mendizabal, Juan Ramón	Ormaiztegi, 1880-1930	Berjaldegi Berria, Eskola	Anexo/Eranskina 1; 2.3; 2.4.3; 3.2.4	71
Mariategi			1.2.2	

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Martiarena, Ramón			2.4.4	
Martín Rubio, Saturio	¿?-Madrid, 1968		3.3.3.2	
Martín Vallejo, Mariano	San Esteban de la Sierra (Salamanca), 1946 Zumarraga, 2007		2.4.7	
Martínez Arrondo, M <sup>a</sup> Dolores	Ordizia, 1893-¿?	Etxaluze		118
Martínez Gil, Luis			2.5; 3.3.3.1; 3.3.3.2; 3.4.5.1; 3.4.7	479
Martínez Gil, Teodoro			3.3.3.2	
Martínez, Francesco			3.3.3.2	
Martínez, Jesús			3.4.4	
Martínez, Pedro			3.4.4	
Marquínez Cornejo, Jesús M <sup>a</sup>			3.4.4	
Mateucci, Nino			2.4.6	
Mazorriaga Agirre, Pablo	Elorrio (Bizkaia), 1904 Ormaiztegi, 1990	Zamora		158
Mendarozketa Burguera, Ana M <sup>a</sup>	Ormaiztegi	Dornaldegi		91
Mendarozketa Burguera, Justo	Albeniz (Araba), 1899-¿?	Dornaldegi		94
Mendiartz, M <sup>a</sup> Rosario			3.4.4	
Mendinueta Auzmendi, José	Anoeta		3.4.4	458, 502, 503
Mendizabal Auzmendi, M <sup>a</sup> Jesús	Ormaiztegi	Arraitegi		158
Mendizabal Azkoaga, Francisco	Ormaiztegi, 1894-1957	Arraitegi	Anexo/Eranskina 1; 2.4.7	
Mendizabal Azkoaga, José Domingo	Ormaiztegi, 1880-1959?	Telleri, Zamora		71
Mendizabal Berasategi, Jacinto	Ormaiztegi, 1925-2006	Telleri	2.4.2.4	91, 158
Mendizabal Berasategi, Sebastián	Ormaiztegi, 1919-1981	Zamora, Telleri	2.4.4	
Mendizabal Etxeberria, M <sup>a</sup> Marcelina	Ormaiztegi, 1850-1905	Berjaldegi Berria	2.3	
Mendizabal Urkiola, Juan Ignacio	Ormaiztegi, 1800-1888	Zibur Berria, Berjaldegi Berria	2.3	
Mendizabal Zubiarain, Antonio	Ormaiztegi	Dornaldegi	2.4.2.4	
Mercero Intxausti, Gonzalo	Beasain, 1926-Gasteiz, 1999	Berjaldegi	3.4.4	91, 94
Mercero Intxausti, Pilar	Beasain, 1919 Ormaiztegi, 1968	Berjaldegi, Urbieta		234
Miguel, Julio	Barruelo de Santullan (Palencia)		2.4.3	
Mintegi Aierbe, Bruno	Kaminero Etxea, Salbatore, Beasain		2.2.4	296
Mintegi Aierbe, Luis	Oikia, Zumaia, 1928 Beasain, 2001		2.2.4	296
Miralles, José			2.1	
Miró Sancho, Francisco	Alcoy		3.2.2	
Mola Vidal, Emilio	Placetas (Cuba), 1887 Alcocero de Mola (Burgos), 1937		1.2.2; Anexo/Eranskina 2	77, 78, 79
Montejo, José Luis			3.4.4	
Montero Gaminde, Francisco	Irun		3.3.3; 3.4.4; 3.4.5.1; 3.4.6; 3.4.7	
Morello, Ramón	Viella (Leida)		2.4.3	
Morte Benito, José M <sup>a</sup>	Zaragoza, 1906-1978		3.3.2.2; 3.3.3; 3.4.4	435, 446, 485

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Mostajo Luyando, Alfredo	Calatayud (Zaragoza)	Iturbe-Enea	2.4.5.1	
Mozo, Alberto			2.4.1.1	
Mozota, Saturnino				59
Mujika Aiesta, Antonio	Ormaiztegi	Aranguren		158
Mujika Aiesta, Jose M <sup>a</sup>	Ormaiztegi	Aranguren		158
Mujika Azkue, Juan Martín	Garin, Beasain		3.4.4	
Mujika Eguren, Antonio	Benta, Salbatore, Beasain		2.4.4	296
Mujika Eguren, Fermín	Arriaran, Beasain, 1911 Ormaiztegi, 1969	Zelaikoa Etxeberria	2.4.4	296
Mujika Eguren, Gregorio	lhurre, Olaberria,		2.4.4	
Mujika Eguren, José Gregorio	Ondarre, Arriaran, Beasain		2.4.4	
Mujika Eguren, Josefa	Ondarre, Arriaran, 1907 Ormaiztegi, 1958	Elizalde		158
Mujika Etxeberria, Fidel	Urteaga, Itsaso, 1931 Ormaiztegi, 1994		2.4.7	
Mujika Etxeberria, Maximino	Urteaga, Itsaso		2.4.2.8	
Mujika Gerriko, José,	Ondarre, Arriaran, Beasain		2.4.2.8	
Mujika Gerriko, Manoli	Ondarre, Arriaran, Beasain		2.4.2.8	248, 249
Mujika Gerriko, Periko	Ondarre, Arriaran, Beasain		2.4.2.8; 2.4.7	
Mujika Irizar, Juan Domingo	Olaberria, 1867 Ormaiztegi, 1940	Elizalde		71
Mujika Iza, Juan Manuel	Ormaiztegi, 1907-1986	Etxaburu		94
Mujika Iza, Vicente	Ormaiztegi, 1923-1986	Etxaburu	2.4.2.1; 2.4.2.4	158
Mujika Mujika, José	Ormaiztegi, 1894 Donostia, 1981		2.4.2.4	
Mujika Tolosa, Joaquín	Gabiria		2.4.2.8	
Mujika Urrestaratzu, Santiago	Ormaiztegi, Etxaburu, 1983-1949	Aranguren	2.4.4	
Mujika Zufiaurre, Marcelino	Ormaiztegi, 1911-1985	Berjaldegi	2.4.4	18, 296, 298
Mujika Zufiaurre, Tomás	Ormaiztegi, 1911-2003	Iraegi	2.3	298
Mujika Zufiria, Serapio	Ormaiztegi, 1854 Donostia, 1941	Biona	1.2.1; Anexo/Eranskina 1; 2.2; 2.4.1.2; 2.4.2.4	
Mujika, José María			Anexo/Eranskina 1	
Mujika, Manuel			3.4.4	
Munarriz Irurzun, Juanito			2.4.2.8	
Murgiondo Aranburu, Joaquín			2.2	
Murgiondo Lasa, Txomin	Etxeberribengoa, Gabiria			158
Murgiondo Oiarbide, José Antonio	Agerre, Mutiloa		3.4.4	502
Murua Argietxe, Carmen	Burgos, 1930 Ormaiztegi, 1998	Urbieta		158
Murua Argietxe, Francisco	Ormaiztegi, 1938-2006	Urbieta	3.4.4	485, 502
Murua Argietxe, José Lorenzo	Ormaiztegi	Urbieta	2.4.2.8	
Murua Argietxe, Pilar	Lerma (Burgos)	Urbieta		91
Murua Garin, Pablo	Izar Haundi, Gabiria	Maiora Berria	2.3	
Murua Izagirre, Josefa Ignacia	Gabiria, Etxeberri, 1867-1938		2.4.1.1	118
Murua Izuzkitza, Juan Ramón	Ormaiztegi, 1884-1924	Iriarte Txikia	2.3; 2.4.4	71



<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Murua Rezusta, Antonia	Ormaiztegi, 1924-¿?	Iriarte Txikia	2.4.2.1	
Murua Urkiola, Ángel	Ormaiztegi, 1911-1976	Iriarte Txikia	2.4.4	
Murua Urkiola, Jesús Eugenio	Ormaiztegi, 1912-1971	Iriarte Txikia	2.3	90
Murua Urkiola, José Luis Ignacio	Ormaiztegi, 1909 Donostia, 1984	Iriarte Txikia		90
Murua, Francisco			2.3	
Murua, Vicente				71
Narbaiza, Roque			2.4.4	
Nava Lasa, Antonio			3.3.1	
Odriozola Aiesta, Julián	Agerre Bekoa, Astigarreta, Beasain		2.4.7	
Odriozola Aiesta, Pedro M <sup>a</sup>	Agerre Bekoa, Astigarreta, Beasain		2.4.7	
Odriozola Albizu, Gabriel	Garín, Beasain, 1899-1995		3.2.4	
Odriozola, Ramón	Aizarnazabal		2.4.3	
Oiarbide Murgiondo, Félix	Gerrigoiti, Mutiloa			158
Oiartzabal Berasategi, María	Ormaiztegi, 1912 Urretxu, 2005	Sagastiberria, Zamora	2.4.4	
Oiartzabal Okariz, José Ignacio	Ormaiztegi, 1936-1989	Sagastiberria	2.4.7	94, 323
Oiartzabal Okariz, Xanti	Ormaiztegi	Sagastiberria	2.4.2.4; 3.4.4	
Oiartzabal, José			3.4.4	
Okariz San Sebastián, Luis	Mendiguren, Itsaso		3.4.4	485
Olabe, Alfonso			2.1	
Olaizola Agirre, Antonio Ignacio	Azpeitia		1.2.1; 2.2	27, 71
Olaizola Iraola, José	Barnaola, Mutiloa, 1904 Donostia, 1970	Urbietza Bigarrena, Zelaeta	1.2.1; 2.4.1.2; 2.4.2.7; 2.4.3; 2.4.4	29, 296
Olaizola Lasa, Ignacio	Ormaiztegi	Urbietza Bigarrena, Zelaeta	2.4.4	
Olaizola Lasa, José Javier	Ormaiztegi, 1937-2009	Urbietza Bigarrena, Zelaeta	1.2.1; 2.4.1.2; 2.4.4	94
Olano, José Joaquín	Ormaiztegi	Sarriegi	2.3	
Olazabal, Santos	Urrestilla, Azpeitia		2.4.3	
Oñatibia Garin, Ana M <sup>a</sup>	Arane Txiki, Gabiria		2.4.2.8	
Oñatibia Garin, Joaquín	Arane Txiki, Gabiria		3.4.4	502, 503
Oñatibia Garin, José	Arane Txiki, Gabiria, 1931-2008		2.4.2.8	
Orcasitas Landa José Manuel			3.4.7	
Orbegozo Iribar, Esteban			2.4.7	
Oria Etxeberria, Patxi	Gabirizahar, Gabiria, 1933-1968			158
Orlandi, Angelo			3.3.3.1	445, 446
Orlandi, Renzo			3.3.3.1	
Ormaetxea Uribe-Etxeberria, José M <sup>a</sup>	Arrasate		3.4.2	500
Ormazabal Erauskin, Francisco	Urruti, Gabiria, 1919 Donostia, 2004		2.4.2.2; 2.4.2.3; 2.5	175
Ormazabal Erauskin, Pilar	Urruti, Gabiria		2.4.2.2	
Ormazabal Erauskin, Ramón	Urruti, Gabiria, 1917 Donostia, 1991		2.1; 2.4.2.1; 2.4.2.2; 2.4.2.3; 2.5	174; 326

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Ormazabal Leunda, Prudencio	Gabiria, 1906-1968	Agerre	2.4.4	296
Ortiz, Ángel			3.3.1	
Ortubai Arana, Javier				500
Ortuzar Arrese, Dionisia	Leitza (Nafarroa), 1862 Ormaiztegi, 1931	Maura	2.3	
Osa, José M <sup>a</sup>	Oikia, Zumaia		2.4.3	
Osinalde Gurrutxaga, Joseba	Ormaiztegi	Iraegi	2.4.8	
Osinalde Oiarbide, Bernardo	Ormaiztegi	Aranaga	2.4.4; 3.4.4	502
Osinalde Oiarbide, Fco. Ignacio	Izagirre Haundi, Itsaso 1930 Ormaiztegi, 2005	Aranaga	2.4.7	
Osinalde Oiarbide, Joxe	Ormaiztegi	Aranaga, Iraegi	2.4.8	
Osinalde Zufiria, José	Uribar, Itsaso		2.4.7	
Osinalde Peñagarikano, José	Beasain		3.4.3	
Otamendi Garmendia, Celestino	Abaltzisketa, 1919-2008			361
Otaño Alustitza, José Julian	Ormaiztegi, 1852-1914	Biona	2.3	
Otaño Arantzegi, Juan	Ormaiztegi, 1856-Oñati, 1935	Biona	Anexo/Eranskina 1; 2.3; 2.4.3; 2.4.4	
Otaño Garin, José Joaquín	Ormaiztegi, 1825-¿?	Arraitegi	1.2.1; 2.3	
Otaño Garin, Josef Francisco	Ormaiztegi, 1827-1903	Arraitegi, Biona	1.2.1; 2.3	
Otaño González, Iñaki	Ordizia		3.4.7	
Otaño Izagirre, Anselmo	Ormaiztegi, 1881-1930	Arraitegi, Ostatua, Beorreta	2.3	71
Otaño Izagirre, Felisa	Ormaiztegi, 1888-1938	Arraitegi		118
Otaño Izagirre, Pepe				71
Otaegi Gorostiaga, Vicente	Ormaiztegi	Mendizabal		158
Otaegi, Jacinto	Zizurkil		2.4.3	
Pagola, Ramón			Anexo/Eranskina 1	
Palacios, María				85
Palacios Urreta, José M <sup>a</sup>	Bilbo, 1934-Ormaiztegi, 1990		2.4.4	
Peláez Fernández, Bernardino	Manzanal de Arriba (Zamora)		2.4.6	
Peláez Fernández, José	Manzanal de Arriba (Zamora)		2.4.6	
Peláez Sainz, Ángel			2.4.1.1	
Peñagarikano Arakistain, Juan José	Gabirizahar Haundi, Gabiria		3.4.4	
Peñagarikano Tellería, Domingo	Gabirizahar Haundi, Gabiria, 1920-¿?	Etxaluze	2.4.2.6	
Peñagarikano, Juan			2.4.4	
Peñalosa, Joaquín			3.3.3.2	469
Pérez de Albeniz Iglesias, Martín	Viana (Nafarroa)	Eliztondo	3.4.4	
Pérez Melero, Sebastián			2.4.7	
Periago Meca, José	Lorca (Murcia)		2.4.3	
Pildain Mendizabal, José	Ormaiztegi, 1934 Zarautz, 1987	Iriarte Erdikoa		91
Plazaola Landeta, Dominica	Ormaiztegi, 1915-¿?	Zibur	2.4.2.1	
Poignon Etura, Oscar	Beasain, 1922-Legazpi, 2005		2.4.2.8	

<i>Lokalizazioa / Localización</i>					
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>	
Polanco González, Pablo	¿?, 1920-Donostia, 2010	Torrea	3.3.2.2; 3.3.3.2; 3.4.2; 3.4.4; 3.4.6	476, 485, 502	
Ponte, José Antonio			2.4.2.2		
Porras, Graciliano			3.4.4		
Porres Gordo, Fancisco	Tirgo (La Rioja)	Berjaldegi	3.2.4		
Portela, Manuel			3.4.2		
Pozueta Maté, Ángel			3.4.7		
Pradera Pradera, Gregorio			2.4.2.7; 2.4.2.8		
Quintela			3.3.2.2		
Ramos Filguera, Malen	París	Berjaldegi	2.4.1.2		
Ramos Zubeldia, Florencio	Donostia, 1887 Barcelona, 1938	Berjaldegi	2.4.1.2		
Ramos Martínez, Antonio	Donostia		3.4.4	502	
Rapha Arraiza, Antonio	Leioa (Bizkaia), 1918 Calviá (Baleares), 1985		2.4.2.8		
Rekalde, José	Oiartzun		2.4.3		
Rezusta Berasategi, M <sup>a</sup> Ignacia	Ormaiztegi, 1893-1969	Mekola, Iriarte Txikia	2.3		
Rivas, Francisco de			1.1.1		
Rodríguez Magallanes, José Manuel	Verín (Orense)		2.4.2.5		
Rodríguez, José M <sup>a</sup>			3.4.6		
Roldan, Leandro	Aguilar de Campoo (Palencia)		2.4.3		
Ruiz de Mendoza Pérez, M <sup>a</sup> Carmen	Eulate (Nafarroa), 1915-¿?	Farmazia	2.3		
Ruiz García, Felipe	Santander		2.4.2.8		
Ruiz Lahidalga, Vicente	Makinetxe, Salbatore, Beasain		2.4.4	296	
Saenz Diez, Manuel			1.2.1		
Sagarna Azkona, Bittori	Ormaiztegi, 1926-¿?	Berjaldegi	2.4.2.1		
Sagarna Azkona, Isidro	Sestao (Bizkaia), 1918 Ormaiztegi, 1992	Berjaldegi	2.4.4; 3.4.4	91, 296	
Sagarna Azkona, Marina	Sestao (Bizkaia), 1916-¿?	Berjaldegi		91	
Sagarna Garmendia, Miguel M <sup>a</sup>	Zaldibia	Zelaiko Etxeberria, Bainuetxea	2.4.4; 3.4.4	296	
Saizar Albisua, Sebastián			3.3.2.2		
Saizar, Miguel	Alkiza		2.4.3		
Salazar Uncilla, Cándida	Rivabellosa (Araba), 1883 Iruñea, 1968	Zamora Berria, Urbieta Bigarrena	2.4.1.2	129, 130, 136, 139, 140	
Salazar, Matías			3.4.4		
Salsamendi, José M <sup>a</sup>	Ormaiztegi, 1812-¿?	Iriarte Goena	2.3		
San Martín, Jesús			2.4.2.1		
San Julián, Miguel			2.4.2.2		
San Sebastián Belaustegigoitia, Iker	Donostia		2.4.1.3	150	
San Sebastián, Eusebio			3.2.4		
Sanz, Roldan, Jesús M <sup>a</sup>	Lizarrá (Nafarroa)		2.4.2.8		
Sarasua, José	Bidania, Bidegoian		2.4.3		
Saratxaga Cabezas, Koldo	Sopuerta (Bizkaia)		3.4.7		
Sarriegi Aranburu, Jerónimo	Beasain, 1891-1963	Apaizetxea		296	
Sarriegi Korta, José Venancio	Itsaso, 1800-Ormaiztegi, 1872	Sarriegi	1.2.1; 2.3		

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Seguro, Andrés	Ataun		2.4.3	
Serafini, Darío			2.5; 3.3.3.2	325, 477, 503
Serafini, Gianni				477
Serrano Pérez, Pedro			2.4.2.4	
Simón Fernández, Cruz	Coca (Segovia), 1929 Ormaiztegi, 2000		2.4.7	
Sistiaga Agirre, Luis	Donostia, 1937-1991		2.4.5.2	305
Sola Garuza, Pedro Jesús	Artaxona (Nafarroa)		2.4.6	
Solis, M <sup>a</sup> Luisa			3.4.4	
Solis, Martín			3.4.4	
Suares, Martiniano	Villabermudes (Palencia)		2.4.3	
Suárez Blanco, Ricardo			1.2.2; Anexo/Eranskina 2	
Susperregi			Anexo/Eranskina 2	
Telleria Aldasoro, Itziar	Ormaiztegi	Berjaldegi	2.4.2.1; 2.4.2.7; 2.4.2.8	
Telleria Aldasoro, Josune	Ormaiztegi	Berjaldegi	2.4.2.1; 2.4.2.7; 2.4.2.8	
Telleria Alustitza, Gregorio	Mutiloa, 1905 Ormaiztegi, 1956	Berjaldegi	2.3; 3.2.4	
Telleria Amundarain, Martín	Katalindegi, Itsaso		2.4.7	
Telleria Etxaleku, Andrés	Gabiria, 1862 Ormaiztegi, 1926	Zelaikoa	2.1; 2.2; 2.3; 2.4.2.1; 2.4.4	281, 282, 283
Telleria Garmendia, M <sup>a</sup> Carmen	Ormaiztegi	Zelaikoa		91
Telleria Garmendia, M <sup>a</sup> Teresa	Ormaiztegi	Zelaikoa		91
Telleria Gerriko, Dionisio			2.2	
Telleria Gurrutxaga, Inocencio	Gabiria, 1895-Donostia, 1991	Zelaikoa	2.4.4	94, 282, 286, 287, 296
Telleria Gurrutxaga, Isabel	Gabiria, 1894-1973	Zelaikoa	2.4.4	282, 287
Telleria Gurrutxaga, José M <sup>a</sup>	Gabiria, 1898 Ormaiztegi, 1962	Zelaikoa	2.3; 2.4.4	71, 282, 285, 287, 296
Telleria Gurrutxaga, Margarita	Gabiria, 1904-Beasain, 2009	Zelaikoa	2.4.4	287
Telleria Gurrutxaga, María	Gabiria, 1892-Beasain, 1948	Zelaikoa	2.4.4	282, 287
Telleria Gurrutxaga, Pilar	Gabiria, 1907-Beasain, 2006	Zelaikoa	2.4.4	287
Telleria Gurrutxaga, Tomás	Gabiria, 1890 Barcelona, 1936?	Zelaikoa	2.4.4	282, 287
Telleria Gurrutxaga, José Miguel	Gabiria, 1829-1909			282
Telleria Zumarraga, Andrés	Ormaiztegi	Zelaikoa	2.4.4	91, 94, 289, 296
Telleria, Francisco			3.4.4	
Tomás Muru, Sabino	Mañeru (Nafarroa)		2.4.2.8	
Treviño Zabala, Enrique			2.4.7	
Txurruka Larrañaga, Antonino	Zumarraga, 1899 Ormaiztegi, 1951	Zelaiko Etxeberria	2.4.2.7; 2.4.2.8	
Turrillas Bordegarai, José	Donostia, 1916-Deba, ¿?	Berjaldegi Berria		370, 394
Ubes, Fermin			3.4.4	
Ugalde, Juan Bautista			Anexo/Eranskina 1	
Ugarte Hernández, Ignacio			2.4.2.7; 2.4.2.8	
Ugarte Hernández, Juan M <sup>a</sup>			2.4.2.8	
Ugarte Larrauri, Luis Benito			2.4.2.7; 2.4.2.8	

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Ugartemendia, Eugenio	San Esteban, Gabiria			90,
Unanua Cia, Toribio				485, 502
Unanua Lasa, Maier	Ormaiztegi		2.4.2.5	
Unzurruntzaga Sasieta, Juan M <sup>a</sup>	Barretxe, Ezkio			158
Urdangarin, Ramón			2.4.2.1	
Urđanpilleta, Manuel	Zarautz		2.4.3	
Uribe, M <sup>a</sup> Dolores			3.4.4	
Uribe-Etxebarria Goikoetxea, Mikel	Beasain	Iriarte Goena	2.4.5.1; 2.4.5.3	310
Uribe-Etxebarria Igartzabal, Antonio			2.4.5.3	
Uribe-Etxebarria Igartzabal, Eugenio	Lazkao, 1907 Ormaiztegi, 1972	Iriarte Goena, Iturbe-Enea	2.4.5.1; 2.4.5.3	91, 158, 308
Uribe-Etxebarria Igartzabal, José			2.4.5.3	
Urkia, José M <sup>a</sup>			1.2.1	
Urkiola Barandiaran, Bixente	Ormaiztegi	Udabarro Azpikoa		503
Urkiola Lekuona, Txomin	Aunditegi, Gabiria, 1918 Donostia, 1978		2.4.4	296
Urkiola Murua, Hermenegildo	Ormaiztegi, 1870-1949	Bidaurreta	2.4.4	71
Urreta Izuzkitza, Joxe	Zegama	Zamora Berria	2.4.4	
Urretabizkaia, Joaquín			3.4.4	
Urretabizkaia, Juan Bautista		Lapatza Errota	2.3	
Urretabizkaia, Juan Manuel		Elizalde	2.3	
Urtaran, Marcelino	Izarra (Araba)		2.4.3	
Urtasun, Bautista			3.4.4	
Urtasun, Francisco			3.4.4	
Urteaga Iparragirre, Juan Antonio	Idiazabal		3.4.3; 3.4.5.1	
Usabiaga Iza, Dionisio	Oria, Itsaso, 1921-1977		2.4.7	
Usabiaga Lasa, José Ignacio	Albitsu Goikoa, Itsaso		3.4.4	
Usabiaga, Martín			1.1.1	
Usatorre Arriola, Luis				500
Uzin, Esteban	Azkoitia		2.4.3	
Valentín, Jesús			2.4.2.8	
Valle Alcántara, Antonio del		Agerre	2.4.4	
Valle Calle, Francisco del		Agerre	2.4.4	
Valle Calle, Miguel del		Agerre	2.4.4	
Valle Gil, Gabriel del		Agerre	2.4.4	
Valle Palma, Francisco del		Agerre	2.4.4	
Valle Palma, Manuel del		Agerre	2.4.4	
Vallejo San Millán, M <sup>a</sup> Angeles	Basauri (Bizkaia)			91
Vila Oliden, Francisco	Donostia, 1939 Elche (Alicante), 1987		2.4.7	
Villar Aizpeurrutia, Cornelio	Oñati, 1889-¿?		2.4.4	
Villar, Enrique				503
Zabala Aierbe, León	Idiazabal, 1916 Ormaiztegi, 1985	Aranguren Garakoa	2.4.4	296
Zabala Berasategi, Julián	Donostia	Aranguren Garakoa	3.4.4	

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea Casa</i>	<i>Atala Apartado</i>	<i>Argazkia Fotografía</i>
Zabala Ormazabal, Julián	Ormaiztegi, 1907 Andoain, 1965		2.4.4	
Zabala Ormazabal, Ramón	Ormaiztegi, 1913 Andoain, 1991	Iraegiko Errota	2.4.4	
Zabala Usabiaga, Ignacio				71
Zabala, José			2.3	
Zabala, Juan	Bedaio		2.4.3	
Zabala, Miguel	Zizurkil		2.4.3	
Zabaleta Berasategi, Josefa Antonia	Zegama, 1858-¿?	Lapatza Txikia		267
Zaballos Irizar, Germán	Beasain		2.4.7	
Zabalo y Guillerna, Lorenzo	Legazpi, 1866-¿?		2.3; 2.4.3	
Zabarte, Valentín			2.1	
Zalakain, José M <sup>a</sup>	Hondarribia		2.4.3	
Zalduendo, José M <sup>a</sup>	Agurain (Araba)		2.4.3	
Zangitu Bergaretxe, Pedro	Urretxu, 1817 Ormaiztegi, 1888	Oñatibia	1.2.1; Anexo/Eranskina 1; 2.3	
Zangitu Intxausti, Narciso	Ormaiztegi, 1860-1925	Oñatibia	1.2.1; Anexo/Eranskina 1; 2.3; 2.4.4	41
Zangitu Intxausti, Ramón	Ormaiztegi, 1854-¿?	Oñatibia	1.2.1; Anexo/Eranskina 1	
Zangitu Oizartzabal, Ángela	Ormaiztegi, 1901-1972	Oñatibia	2.3	
Zarco Caballero, Rafael			2.4.7	
Zelaia, Encarnación			3.4.4	
Zelaia, Francisco			3.4.4	
Zuazola Barrena, Jesús	Amezkoa Baja (Nafarroa), 1922 Ormaiztegi, 1999		2.4.2.8	
Zuazola Barrena, Juan Cruz	Amezkoa Baja (Nafarroa), 1930 Ormaiztegi, 2000		2.4.2.8	
Zubiaur, Josu			3.4.7	
Zubillaga, Francisco			2.3	
Zubillaga, Manuel	Alegi		2.4.3	

<i>Lokalizazioa / Localización</i>				
<i>Izena</i> <i>Nombre</i>	<i>Jaiotza/Heriotza</i> <i>Nacimiento/Defunción</i>	<i>Etxea</i> <i>Casa</i>	<i>Atala</i> <i>Apartado</i>	<i>Argazkia</i> <i>Fotografía</i>
Zubizarreta Agirrebengoa, M <sup>a</sup> Carmen	Ugarketa, Gabiria			119
Zufiaurre Arregi, José Antonio	Ormaiztegi, 1873-1942	Igara	Anexo/Eranskina 1; 2.4.4	
Zufiaurre Astigarraga, José (Txufi)	Ormaiztegi	Igara	2.4.8	
Zufiaurre Goitia, José M <sup>a</sup>	Ormaiztegi, 1922 Zumarraga, 1997	Aranguren	2.4.2.7; 2.4.2.8	242
Zufiaurre Goitia, José Miguel	Ormaiztegi, 1918-1980	Aranguren Erdikoa	2.4.4	296
Zufiaurre Mandiola, José Miguel	Ormaiztegi, 1923-2005	Sosoaga Haundia	2.4.7	
Zufiaurre Mendizabal, Juan Martín	Ormaiztegi, 1887-1958	Sosoaga Haundia		71
Zufiaurre Odriozola, Agapito	Gabiria, 1915-¿?		2.4.2.2	
Zufiaurre Urkiola, José Angel	Ormaiztegi, 1907-¿?	Igara		298
Zufiaurre Urkiola, Santiago	Ormaiztegi, 1925-Eibar, 1962	Igara	2.4.2.8	91
Zufiaurre, Jesús M <sup>a</sup>			3.4.4	
Zufiaurre, José M <sup>a</sup>			Anexo/Eranskina 1	
Zufiaurre, Ramón			Anexo/Eranskina 1	
Zufiria Aranburu, Fortunato	Kamino Etxeberri, Itsaso		3.4.4	485, 502, 503
Zufiria Aranburu, Juan	Kamino Etxeberri, Itsaso		3.4.4	485, 502, 503
Zufiria Goenaga, Antonio	Egizabal, Itsaso		2.4.7	
Zufiria Guridi, Casiano			Anexo/Eranskina 1	
Zufiria Peña, Joaquín	Lazkao, 1816-Ormaiztegi, 1881		2.3	
Zumarraga Azpiazu, Miguel	Sagastizabal, Santa Lutzi- Anduaga, Ezkio, 1937 Ormaiztegi, 2010		2.4.7	
Zumarraga Borde, Evarista	Ugao Miravalles (Bizkaia), 1901-¿?	Oñatibia, Zelaikoa		286
Zumarraga Borde, Modestina	Santander, 1908-¿?	Oñatibia	2.4.2.8	
Zumarraga Irizar, Francisco	Sagastizabal, Santa Lutzi- Anduaga, Ezkio, 1869 Ormaiztegi, 1937		2.4.4	
Zunzunegi, Juan José	Beasain		2.5	

## CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

- AGIRRE URDANPILLETA, ANA M<sup>a</sup> (JOSE IGNACIO LASA EGURENEN ALARGUNA): 89, 151, 152, 159, 161, 162, 163, 164, 167, 322
- AGIRREZABALA LARRETA, FELIPE: 165
- ÁLBUM GRÁFICO DESCRIPTIVO DEL PAIS VASCONGADO – AÑOS 1914-15: 11, 297
- ALDANONDO GORROTXATEGI, MALEN (PASCUAL LARRAÑAGA EIZABALEN ALARGUNA): 323
- ANTIA PEÑAGARICANO, M<sup>a</sup> LURDES: 232
- APAOLAZA ELOSEGI, JULIAN: 33, 374, 376, 378
- ARANBURU GOROSTEGI, PILAR (RAMON ORMAZABAL ERAUSKINEN ALARGUNA): 171, 172, 173, 174, 175, 177, 178, 179, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264
- AREIZAGA ARANDO, TORIBI (MIGUEL LASA EGURENEN ALARGUNA): 216
- AZPIAZU ARANBURU, JUAN LUIS: 241, 244
- AZPIAZU MERCERO, GEMA: 234
- AZURMENDI LARREA, JOXE: 143, 230, 265, 267, 270, 272, 273, 275, 276, 277, 278, 279, 280
- BEASAIN FESTIVO (1948) 180; (1949) 294; (1950) 176; (1951) 206; (1952) 210; (1953) 302
- ESNAOLA BIDAURRETA, M<sup>a</sup> ANGELES: 501
- ETXEBERRIA ARANBURU, MARIA (DIONISIO IRIZAR BENGOTXEAREN ALARGUNA): 399
- EUSKO IKASKUNTZAREN ARGAZKI ARTXIBOA / ARCHIVO FOTOGRÁFICO DE LA SOCIEDAD DE ESTUDIOS VASCOS: 86, 384, 499, 505 (JOSE M<sup>a</sup> ARIZMENDIARRIETA FONDOA)
- EZKIO-ITSASOKO UDALA: 127
- FONDO FOTOGRÁFICO "LATORRE Y VEGAS". CENTRO DE LA FOTOGRAFÍA Y LA IMAGEN HISTÓRICA DE GUADALAJARA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL: 355, 356, 357, 358, 359, 360, 363, 364, 365, 366, 390, 391
- GARCÍA GARMENDIA, MARTIN: 9, 54, 97, 98, 334, 385, 386, 387
- GARMENDIA GOITIA, AITOR: 215
- GEOGRAFIA GENERAL DEL PAIS VASCO-NAVARRO - PROVINCIA DE GUIPUZCOA POR SERAPIO MUGICA: 2, 95, 96, 100
- GERRA AGIRREBENGOA, BIXENTE: 209, 211
- GILABERT MOLIST, AGUSTIN: 115, 116, 117
- GIPUZKOA POSTA TXARTELETAN – GIPUZKOA EN LA TARJETA POSTAL: 13, 45
- GIPUZKOAKO ARTXIBO OROKORRA. GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIA / ARCHIVO GENERAL DE GIPUZKOA. DIPUTACION FORAL DE GIPUZKOA: 1 (Fondo Indalecio Ojanguren, OA6384 y OA6385), 62 (JDT 369,1\_A\_0010r), 63 (JDT 369,1\_C\_0028r), 109 (Fondo Indalecio Ojanguren, OA6388), 154 (JDT 4171\_A\_003r), 231 (JDIT 1350,1\_A\_002r), 266 (JDIT 2965,2), 504 (Fondo Indalecio Ojanguren. OA05101)
- GONZÁLEZ SARAGÜETA, NEKANE: 14, 16, 17, 18
- GURE GIPUZKOA.NET: 15 ("CC BY-SA": Kutxateka. Fondo Foto Car. Ricardo Martín), 87 ("CC BY-SA": Kutxateka. Fondo Marín. Pascual Marín), 92 ("CC BY-SA": Kutxateka. Fondo Marín. Paco Marín), 371 ("Sin restricciones conocidas del autor": Gipuzkoako Foru Aldundia), 392 ("CC BY-SA": Kutxateka. Fondo Foto Car. Vicente Martín), 393 ("CC BY-SA": Kutxateka. Fondo Marín. Pascual Marín)
- IBAIBARRIAGA IBAIBARRIAGA, ENRIQUE: 418, 419, 420
- IBERDROLA: 102, 103, 104, 105, 106
- INDUSTRI ONDARE ETA HERRI LANEKO EUSKAL ELKARTEA (IOHLEE) / ASOCIACION VASCA PATRIMONIO INDUSTRIAL Y OBRA PUBLICA (AVPIOP): 3, 4, 5, 6, 7, 8
- IPARRAGIRRE ALDASORO, ANTONIO: 32, 50, 61, 65, 235, 236, 237, 238, 239, 240
- IRIZAR BENGOTXEA, MIGUEL MARI: 145, 324, 325, 370, 397, 435, 480, 481, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497
- IRIZAR BENGOTXEA, MILLAN: 51, 114, 148, 274, 291, 292, 300, 328, 329, 330, 332, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 373, 381, 382, 383, 389, 394, 398, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 431, 432, 436,



## ARGAZKI KREDITUAK

437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 476, 477, 478, 484, 502, 503, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 585, 588, 589

-IRIZAR ESNAOLA, MARTIN: 396

-IRIZAR IRASTORTZA, MIGUEL: 118, 119, 123, 124

-IRIZAR LIZARAZU, GREGORIO: 150

-IRIZAR LIZARAZU, JUANITA: 146, 147, 149

-IRIZAR S.C.I.: 430, 475, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 571, 584, 586, 587, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601

-IRIZAR SALAZAR, MATILDE: 48, 66, 70, 128, 129, 130, 131, 132, 136, 137, 138, 139, 140, 142, 335

-IURRITA OÑATIBIA, ANDER: 26, 35, 46, 53, 67, 71, 75, 85, 88, 111, 144, 205, 248, 285, 296, 298, 307, 308, 310, 321, 375, 377

-KANPOS IURRITA, NIEVES: 22, 68, 69, 80, 84, 249

-KANPOS OTEGI, JOSE MANUEL: 23, 30, 31, 90, 158, 369

-KUTXA FOTOTEKA: 28, 49, 64, 72, 73, 74, 76, 77, 78, 79, 81, 113, 548

-LASA BERASATEGI, JAVIER: 214, 224, 227, 228, 229

-LASA EGUREN, ARANTZA: 160

-LASA EGUREN, CARMEN: 212, 213, 327

-LASA EGUREN, JUANITA: 168, 388

-LENBUR FUNDAZIOA: 12, 93, 120, 121, 268

-LETURIA IURRITA, SENDIA: 309, 312

-MARTÍNEZ ELCORO, M<sup>a</sup> CARMEN: 479

-MILLAN IRIZARREN ESKUTIK KULTUR ELKARTEA: 217, 219, 221, 222, 223, 318

-MUGURUZA ZANGITU, SOFIA: 24, 25, 34, 36, 37, 40, 41, 42, 43, 44, 55, 57, 59, 141

-MURUA JAUREGI, IÑAKI: 506, 507

-OLAIZOLA LASA, JAVIER: 27, 29, 101, 135

-ORMAIZTEGIKO UDALA: 10, 38, 39, 47, 56, 58, 83, 91, 94, 99, 107, 112, 122, 125, 126, 133, 134, 153, 156, 157, 166, 170, 220, 226, 243, 246, 269, 284, 288, 293, 299, 301, 304, 311, 314, 315, 331, 333, 372, 379, 380, 395, 400, 401, 429, 433, 434, 482, 483

-ORMAZABAL ERAUSKIN, MARIA PILAR: 326

-OTALORA: 500

-OTAMENDI IRIZAR, IRATI: 218

-OTAMENDI JAUREGI, ZELES: 361

-PÉREZ PÉREZ, JOSE ANTONIO: 367

-REVISTA VILAFRANCA DE ORIA 1950: 233

-SISTIAGA BLASCO, IÑAKI: 305

-TELLERIA ALDASORO, ITZIAR ETA JOSUNE: 108, 110, 155, 245, 336

-TELLERIA ZUMARRAGA, ANDRES: 289, 290

-TELLERIA ZUMARRAGA, BEGOÑA: 82, 281, 282, 283, 286, 287, 295

-URRETXUKO UDALA: 498

-USTARROZ IRIZAR, ARANTXA: 60

-ZUFIAURRE ALBISU, JOXE MARI: 242

-ZUFIAURRE GOIA, JOSETXO: 362

-ZUMALAKARREGI MUSEOA / MUSEO ZUMALAKARREGI. GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIA: 52





Liburu honen edizioa 2013ko uztailaren 11n itxi zen eta urte bereko irailaren 24ean inprimaketa lanak bukatu ziren.  
La edición de este libro se cerró el 11 de julio de 2013 y terminó de imprimirse el 24 de setiembre del mismo año.

