

"El Irati S.A.". Una empresa diversificada: electricidad, montes, destilería y ferrocarril

MARÍA CASTIELLA RODRÍGUEZ

I. PROMOTORES Y ACCIONISTAS

En las Actas del Primer Congreso General de Historia de Navarra (Anejo 10 de "Príncipe de Viana") en el artículo *Orígenes y fundación de "El Irati S.A.", 1889-1907*, se glosa la figura del fundador de la empresa objeto de este estudio, Domingo Elizondo y Cajén. Hoy, enlazando con aquel primer trabajo, se añade una resumida visión de lo que fue la marcha de su diversificada y múltiple sociedad, a la que, pese a subsistir hasta 1960, el fallecimiento de su promotor en 1929 le asestó un golpe mortal.

Dada la limitación de espacio de este trabajo, se presenta como introducción al mismo una pincelada de otros dos prohombres de la industrialización navarra que, junto con Elizondo, merecen biografía independiente. Son Ciriaco Morea, aezcoano como el fundador, y Serapio Huici, promotor y artífice de una ingente tarea industrializadora en Navarra.

Ciriaco Morea emigró a la Argentina unos años después que su convecino Elizondo, siguiendo sus pasos y su fama; era de Garayoa y tuvo gran éxito en su actividad económica. Comenzó trabajando en la ferretería "El trueno reformado" a las órdenes de Domingo Elizondo, que depositó pronto en él su confianza. Cuando en 1888, Elizondo vuelve a España, deja en sus manos la sociedad, que en adelante se llamará "Morea, Aróstegui y Cía". Su negocio creció de tal forma que llegó a adquirir gran renombre, teniendo sucursales en París y Nueva York. Durante la guerra de Cuba (1898) suscribió 50.000 dólares para el crucero que los españoles de la Argentina regalaron a España. Se hizo muy rico y montó la primera fábrica de aviones del país¹. Su interés

1. Información verbal acerca de sus negocios en Argentina, obtenida de Joaquín Martínez Úbeda, sobrino-nieto de Morea y miembro fundador del Real Aeroclub Navarro.

por Navarra le animó a suscribir 600 acciones para el negocio de "El Irati", fundado por su primer socio y amigo Elizondo.

Serapio Huici, nacido en 1868, fue presidente de la sociedad desde 1932 y estuvo vinculado a "El Irati" desde su aparición con la antigua denominación "Electra-Aoiz" en 1902, hasta su muerte en 1953. Informó sobre los saltos de agua en el río Irati, cuyos derechos compró después Elizondo y donde se establecieron los primeros aprovechamientos hidráulicos de la nueva empresa².

Huici fue sin duda uno de los principales promotores de la industrialización en Navarra, y su labor en este campo merece estudio personalizado. Promovió "Cementos Portland" de Olazagutía, accionista mayoritario en la fundación de *Diario de Navarra*, presidente del Consejo de Administración de "El Irati" desde 1932, era a su muerte en 1953 presidente y accionista de siete consejos de administración: Cementos Portland, *Diario de Navarra*, Aguas de Arteta, El Irati S.A., Papelera Española, Espasa-Calpe y Ajuria (maquinaria agrícola).

Además de este impulso dado al desarrollo económico de Navarra (del que es uno de los principales responsables), *realizó* otras actividades: su afición por el arte y la arqueología le llevaron a preocuparse de la conservación y mantenimiento de diversos monumentos e iglesias de la región.

En cuanto a la empresa, el total de acciones adjudicadas de acuerdo con la lista del Acta del Consejo de Administración de 30 de noviembre de 1907, ascendió a 6.968, de 500 pesetas nominales cada una. Las 1.282 restantes se declararon en suspenso, reservándolas para atender los pedidos que con anterioridad les habían hecho personas que residían en el extranjero³.

Los principales accionistas fueron Elizondo y Morea con 600 acciones cada uno. Anchorena, Aranguren y el Crédito Navarro con 400, y seis personas más, entre ellas Serapio Huici con 200 acciones.

II. ACTIVIDADES PRODUCTIVAS DE LA EMPRESA:

Generalidades y distribución de la mano de obra por secciones

Esta empresa, múltiple y variada, es prototipo del desarrollo industrial navarro a la que con su esfuerzo y capital dio vida Domingo Elizondo a su regreso de América, enriquecido y experimentado en el mundo de los negocios. Resulta especialmente ambiciosa y avanzada para su momento si se parte del hecho de que, en torno a 1900, Navarra no tenía infraestructura industrial.

Es importante constatar que no hay precedente de la labor de Elizondo. Pensó primero explotar la madera (el bosque Irati es el segundo de Europa en extensión después de la Selva Negra alemana); para ello disponía de una vía natural magnífica, el río Irati, formado por las aguas del Urtxuri, el Urbelt-

2. Cesión de tres saltos de agua en el río Irati hecha por Serapio Huici a Domingo Elizondo. Documento de puño y letra de Huici en: CASTIELLA, María, *"El Irati S.A."*, Tesis Doctoral inédita, Apéndices, Pamplona 1989, p. 339.

3. Libro de Actas del Consejo de Administración. Tomo I. Sesión de 30 de noviembre de 1907. Folio 3.

za, el Urrío y regatas que proceden de la divisoria pirenaica y de la sierra de Abodi. Elizondo limpió el cauce para asegurar la llegada de la madera hasta Aoiz, donde montó una serrería con las mejores máquinas del momento. Al mismo tiempo compró para la sociedad todos los saltos de agua a lo largo del río (Ayanz, Betolegui, Oroz, Artozqui y Aoiz), colocando turbinas en ellos con el fin de aumentar su fuerza en la producción de energía eléctrica.

Por otro lado, y con el fin de asegurar el caudal permanente del río (conductor de madera y generador de electricidad), proyectó un embalse en el curso alto del Irati (pantano de Irabia), construido en 1925 con una altura de presa inicial de 12 m y recrecido posteriormente cuatro veces hasta los 40 m de altura. Este embalse, de gran utilidad para la sociedad y a cuya salida se construyó una potente central eléctrica, está rodeado por el bosque de hayas del Irati en sus márgenes meridional y oriental; al N.E. se halla el monte "La Cuestión" y al Oeste, tres macizos montañosos de unos 1.000 m de altitud (Mozoloaundi, Mozoloarte y Mozolotxiki), también cubiertos de hayas.

Elizondo viajó a Alemania para ver sobre el terreno las últimas fábricas de productos químicos (acetona, alquitrán, ácido acético, etc.) elaborados a partir de los subproductos de la madera. Construyó una destilería (1911), que tuvo un gran éxito, con las últimas innovaciones en ese terreno.

A estos viajes a Alemania (reseñados en las actas del Consejo de Administración)⁴ fue Elizondo acompañado de Ciriaco Morea y Serapio Huici. Es lógico suponer que el impulso dado a la industria en Alemania en el último tercio del siglo XIX impresionó vivamente a la "expedición" navarra. Huici, ingeniero de caminos y promotor de múltiples industrias, y los dos aezcoanos, emigrados 40 años atrás a la Argentina y con una gran intuición empresarial, contemplaron la concentración industrial alemana, que con toda seguridad les dio ideas valiosas que adaptar a su empresa.

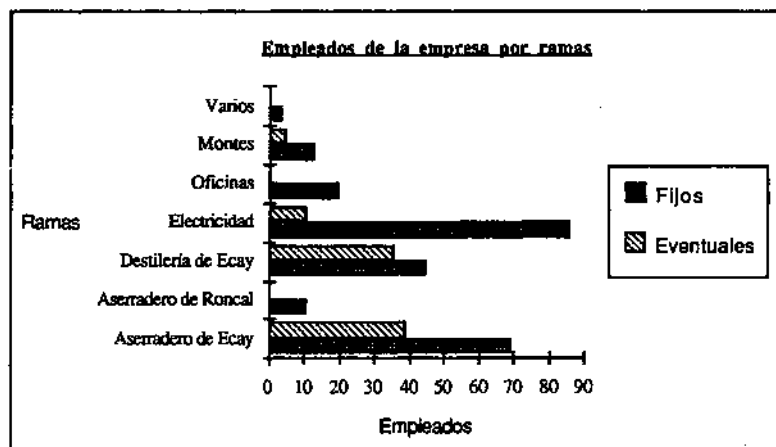
Ha de añadirse a lo dicho la construcción de un ferrocarril de vía estrecha de tracción eléctrica, "El Irati", que comenzó con el transporte de pasajeros y mercancías también en el año 1911 y fue el primero en España de esta modalidad.

"El Irati" se anticipó a su época. No se trataba de emplazar empresas aisladas, sino de estructurar globalmente todos los aspectos económicos de un área determinada. Por ello se combinaron los diversos métodos disponibles y colaboraron en la elaboración de la sociedad diversos especialistas, tales como arquitectos, ingenieros, médicos, juristas, sociólogos, geógrafos, químicos...

Salvando las distancias (en el espacio, en el tiempo y en las dimensiones), la idea de Elizondo plasmada en "El Irati" sería comparable al "Tennessee Valley Authority" (T.V.A.), organismo federal creado en 1933 en Estados Unidos, dentro del conjunto de medidas de política económica de Roosevelt para combatir la crisis y conocidas como "New Deal". Dicha actuación consiguió elevar sensiblemente el nivel de vida de la población de la zona⁵. Del mismo modo "El Irati" contribuyó al desarrollo de Navarra, creando riqueza y proporcionando puestos de trabajo.

4. Memoria del Ejercicio anual de 1909, p. 9-.

5. José Luis SAMPEDRO. *Estructura Económica. Teoría básica y estructura mundial*, Barcelona, Ariel, 1970. p. 36-38.



Tomando el año 1950 como meramente indicativo en la marcha de la empresa, los empleados de la misma se distribuían de la siguiente forma:

En el libro de fichas (que recoge por orden alfabético todos los trabajadores de la sociedad con sus fechas de alta y baja en la misma, la causa de ésta, el número de hijos...) aparecen siglas que hacen referencia al lugar concreto en el que prestaba sus servicios cada empleado. Así, en 1950, entre empleados fijos y eventuales sumaban un total de 339, a los que hay que añadir los 100 del F.C. que en 1956 se incorporaron a otras actividades productivas de la empresa o fueron indemnizados al desaparecer el tren.

El número mayor lo dan los peones (fijos o eventuales), tanto en aserraderos como en monte o destilerías. Después hay fregoneros, serradores, barrenadores, auxiliares de oficina, conductores de vehículos y algún ingeniero. Si a esos 439 empleados totales del año 1950 se restan los 20 de oficinas y los 4 de varios, se obtiene la cifra de 415.

Si la actividad forestal tiene el 32,3% de empleados (sumando los dos aserraderos y montes), su contribución al beneficio total en 1950 era del 20%; la actividad de destilería con un 19,5 % de los empleados contribuía al beneficio en el mismo año en un 57%; electricidad con el 23,3% de empleados contribuía en un 26% y el ferrocarril, con el 24% de los empleados, contribuía negativamente en un -6,6% al total⁶.

Sección de electricidad. Saltos, centrales y pantano

Sección de electricidad

Fue siempre una de las ramas más productivas de la empresa. "El Irati S.A.", había nacido de la evolución y desarrollo de una empresa hidroeléctrica, "Electra-Aoiz", y nunca olvidó su objetivo primordial: "explotar saltos de agua, producir, transportar y suministrar fuerza y alumbrado eléctrico allí donde conviniera...".

El capital invertido en esta sección fue grande para el momento, dado que en 1911 se habían invertido casi tres millones de pesetas⁷. La recauda-

6. Libro de fichas de empleados de la Sociedad.

7. Memoria del Ejercicio Anual de 1911 (p. 8 y siguientes).

ción aumentó, a pesar de que en 1915 se generalizó el uso de la lámpara de filamento metálico que, por tener menor gasto que la de carbón, favorecía a los abonados, produciendo menor consumo en las centrales.

En 1918 la empresa firmó un importante contrato con "La Papelera Española", por el que le compraría toda la madera necesaria para producir pasta de papel y además la transportaría en su F.C. hasta la factoría de Villava.

En 1930 la sección experimenta importantes mejoras y la fuerza total registrada (8 millones de Kwa./hora) representa un gran aumento de la fuerza facturada en las tres centrales productoras. Esto se debió sobre todo al contrato con "La Papelera Española" por el que se le suministraban 500 H.P. para las obras del embalse de Yesa; si a eso se añade el continuo aumento del mercado principal de la empresa, que era Pamplona, se explica que el beneficio de esta sección hubiera crecido⁸. El Consejo de Administración se encontraba siempre optimista respecto a su rendimiento futuro: "Renglón más importante de nuestra empresa".

Por ello, en los años treinta se hicieron grandes inversiones en esta rama por considerarla la más rentable. En 1932 entró en funcionamiento la nueva central de Usoz, con un aumento de 600 H.P. permanentes. Al mismo tiempo se firmó un contrato con la mancomunidad del Ebro para suministrar fuerza a la obra del Canal de las Bardenas y del embalse de Yesa. Las necesidades de estas dos obras se aproximaban a los 1.000 H.P, por lo que la fuerza de la central de Usoz estaba colocada e incluso hacía falta más. Para obtenerla se reformó el salto de Artozqui, cuyo canal era insuficiente.

Las centrales de "El Irati" estaban produciendo, en estos primeros años de la década de 1930, diez millones de Kw-H. Sin embargo a pesar de estas perspectivas favorables del negocio de electricidad, hubo altibajos en la producción por factores diversos, tales como la interrupción temporal del suministro a "Papelera Española" (1933), o el fraude detectado en los abonados a base fija de Pamplona, lo que trató de evitarse colocando contadores individuales e interruptores automáticos que limitaran el abuso⁹.

En 1937 se realizaron modificaciones importantes en las instalaciones como el cambio de tensión de 2.500 a 20.000 voltios en las líneas del extrarradio correspondientes a Villava y la Estación del Norte dado que tanto la caída de tensión como las pérdidas por transformación eran muy importantes. En 1939 "El Irati" se compromete a suministrar fuerza eléctrica a la sociedad "Aguas de Arteta".

En 1947 se amplió el salto de Aoiz, pasando en los años cincuenta a ser indiscutiblemente el mejor negocio de la sociedad. La memoria de 1952 dice textualmente: "la sección de electricidad pasa a ser el principal renglón de nuestros beneficios. Merece por tanto que la defendamos sin escatimar el desembolso necesario a tal fin; pues ella sola estará en condiciones de asegurar a todo el capital social un dividendo superior al 5%"¹⁰. En ese momento el capital invertido en electricidad era de 43 millones.

8. CASTIELLA, María, *"El Irati S.A."*, *op. cit.*, p. 437 y 443.

9. Memoria del Ejercicio anual 1933 (p. 4).

10. Memoria del año 1952.

A pesar de la prosperidad del negocio, en los años siguientes, no le fue posible a una mediana empresa como "El Irati" competir con Iberduero, y en enero de 1962, por medio de un documento-contrato de mutuo acuerdo, "El Irati" vende sus instalaciones a FENSA (filial de la antedicha). Esta decisión fue tomada por "El Irati" en Junta General Extraordinaria. Se tomó el acuerdo de fusión por absorción con Fuerzas Eléctricas de Navarra S.A. mediante disolución sin liquidación y aportación a FENSA de su activo y pasivo. El capital de "El Irati S.A." en ese momento era de 288.240.000 pesetas.

El embalse de Irabia

Una de las obras de mayor envergadura que acometió la sociedad, fue sin duda alguna la construcción de este embalse. La referencia más antigua al mismo es del 12 de enero de 1921¹¹. El objeto era regularizar el caudal de agua del río Irati, aumentando el del estiaje que era muy escaso, para tener más energía en los saltos de agua y facilitar la flotación de la madera. Existe una memoria sobre dicho proyecto, fechada en Pamplona el día 9 de febrero de 1921, del ingeniero de caminos Cornelio Arellano, que llevó a cabo la primera parte de la obra¹².

Otra memoria de enero de 1922 incluye la cubicación del embalse y el plan general de las obras (con gran detalle, cotas, áreas y volúmenes). Se conserva además un presupuesto completo, del 10 de mayo de 1924, que asciende a un millón ciento ochenta mil pesetas, y múltiples notas referentes al anteproyecto. La documentación relativa al embalse, como presupuestos, memorias, planos, notas, permisos de obras públicas, etc., es abundante y ocupa varias carpetas del archivo¹³.

El Boletín Oficial de Navarra de 16 de abril de 1928 recoge la concesión para elevar la presa hasta los 27 metros; en el del 30 de enero de 1930 aparece una notificación autorizando el recrecimiento de la presa hasta la altura de 34, y en octubre de 1943 terminan las obras de la nueva recrecida hasta los 39,70 m. de altura. Todos estos proyectos fueron hechos por el ingeniero de la sociedad Vicente Redón.

Las múltiples recrecidas fueron objeto de un comentario en el número de febrero de 1959 de la revista "Travaux", que la cita como "la presa que más recrecimientos ha tenido del mundo". Esta sucesión de paulatinas elevaciones está claramente justificada en la memoria de febrero de 1921 hecha por el ingeniero Cornelio Arellano, donde se analizan detalladamente las cualidades del terreno y su gran permeabilidad, lo que desaconsejó acometer la obra de una sola vez, hasta observar los resultados y las fugas de agua que se producían¹⁴.

11. CASTIELLA, María, "El Irati S.A.", *op. cit.*, p. 409.

12. CASTIELLA, María, "El Irati S.A." *op. cit.*, p. 410 y siguientes.

13. CASTIELLA, María, "El Irati S.A.", *op. cit.*, p. 420 y siguientes. En él se recogen: cubicaciones, excavaciones necesarias, emplazamiento de compuertas, utilización de hormigón hidráulico, presupuestos complejos y variadísimos, etc.

14. CASTIELLA, María, "El Irati S.A.", *op. cit.*, p. 431-436, donde se incluyen: el plano general; plano de embalse y presa; plano de situación y cuenca del embalse, etc.

Sección forestal

Montes y Aserraderos

Durante su primer año de vida (1908) la empresa convino un contrato con el Valle de Salazar, por el que se pagarían a dicho valle 40.000 pesetas al año¹⁵ para la explotación de la madera del Monte Irati, por espacio de treinta años, con la aprobación de la Diputación Foral de Navarra.

La explotación del monte quedó dividida en dos partes, una que comprendía una franja de terreno de 300 m. de anchura a ambas orillas de los distintos ríos que atraviesan el bosque, para cuyos materiales se fijó el precio de 37,5 céntimos por carga de carbón de 136 kgs., y otra, que era la gran parte del monte y se explotaría por pies de haya, al precio de dos pesetas cada árbol que tuviera un diámetro superior a 40 cm. medido a la altura de 1,33 m. del suelo.

Los primeros años, para poder explotar el monte en buenas condiciones, se hicieron trabajos de apertura de caminos, chabolas para obreros, cuadras para ganado, almacenes de provisiones y se adquirieron bueyes y mulas para arrastrar materiales.

Este desembolso supuso una clara inversión en infraestructura, pero los años sucesivos, en que se obtuvieron abundantes beneficios, compensaron con creces los gastos del comienzo.

La sección de Montes fue muy activa y dio trabajo directa o indirectamente a gente del valle. Se limpió el río Irati, para facilitar la bajada de la madera a los depósitos de Beragitoa (en Aoiz) sin pérdidas en el transporte.

Importante para el futuro de esta rama de la empresa fue la construcción de un edificio aserradero en el que se colocaron costosas máquinas para aserrar y presentar la madera en las condiciones que exigía el mercado. La sociedad adquirió también la antigua fábrica de papel de Aoiz, con todas sus pertenencias, para ampliar los depósitos de madera en bruto que se recibían del monte Irati.

La madera cortada en primavera y verano era bajada por el río en otoño, pues eran precisos varios meses de apilamiento para que los materiales se aligerasen y poder conducirlos más fácilmente a través de la aguas.

La empresa acudía todos los años a la subasta de hayas del monte del Estado "La Cuestión", adjudicándose la totalidad de los árboles (un promedio de 2.000 hayas en los primeros años de actividad de "El Irati S.A."). Además de la madera noble utilizada en la serrería, se formaban pilas de leña en el llano de Beragitoa que sería destilada en la nueva fábrica de productos químicos¹⁶.

Las instalaciones del aserradero contaban con una maquinaria compleja y abundante como sierras de carro, una tronzadora, otra circular, seis de cinta pequeñas... pero, a pesar de este gran número de máquinas adquiridas, era preciso ampliar por el volumen que iba adquiriendo esta rama.

15. Memoria impresa correspondiente al ejercicio de 1908, págs. 6 y 9.

16. Memoria impresa del ejercicio de 1910, págs. 8 a 11.

El mayor problema fue que, a pesar de tener "máquinas modernísimas" (decía una de las memorias), no se encontraban operarios expertos en su manejo. La maquinaria, muy útil, precisaba hombres preparados y España a principios del siglo XX *carecía* de ellos. El nivel de instrucción y capacitación profesional era bajo.

Los clientes principales de la madera de "El Irati" eran Valencia y Murcia, donde tenía su principal asiento la industria del mueble curvado. Hasta entonces esa industria se había abastecido de maderas procedentes de Austria-Hungría, que surtían y acaparaban por completo las fábricas más importantes del sector. Sólo "El Irati" pudo competir con ellas y los propios importadores hicieron viajes para visitar las instalaciones de la empresa pretendiendo la exclusiva para su región. El primer pedido se le concedió a Eduardo Müller, importador de maderas de Austria-Hungría, que solicitó de "El Irati" doscientos cincuenta vagones. La buena calidad de la madera aumentó la demanda y se hicieron pedidos de Barcelona, Zaragoza y Madrid. Asimismo, la Compañía de F.C. del Norte solicitó madera para treinta mil traviesas.

La cantidad de productos elaborados exigió la construcción de grandes cubiertos para almacenar y secar la madera. Con el tiempo, estas operaciones, proporcionaron residuos que iban a ser utilizados en breve en la nueva destilería de productos químicos que pensaba hacerse.

El edificio de aserradero se había construido en un punto estratégico para sacarle el mayor partido, próximo a Aoiz, junto a la línea del EC. y al lado del canal de recepción de los materiales.

Se aprecia que las grandes inversiones hechas en la sección dieron fruto casi inmediato¹⁷. El principal problema que tuvo esta rama de la Sociedad fue la deficitaria red de transportes para la distribución de sus productos. Una vez más la falta de infraestructura viaria nacional frenó el desarrollo, dado que había pocos vagones de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte disponibles para transportar productos madereros de "El Irati", que quedaban almacenados sin salida posible¹⁸.

La actividad en el monte y aserradero fue continua y "El Irati" acudió siempre a las subastas de lotes de hayas, pinos y robles en el monte del Estado "La Cuestión". Para el descenso de la madera se aprovecharon las avenidas de agua que enlazaron con el antiguo procedimiento de las almadías.

La sección tuvo gran actividad en los años veinte, acusándose la recesión del final de la década, pero en 1930 se instala en Villava una fábrica de bobinas que hizo un contrato con el aserradero para ser sus únicos proveedores y que fue un gran cliente.

A mediados de la década de los 30, el Consejo de Administración recogió una queja respecto a este negocio de la sociedad, y es la competencia que representa la madera extranjera de haya que llega seca y esterilizada¹⁹.

Además, el comienzo de la guerra hizo deficitarias por vez primera todas las ramas de la empresa. Sin embargo, entre 1938-1944 los beneficios del ne-

17. Ejercicio anual del año 1913, sección maderas (montes y aserradero).

18. Memoria impresa del ejercicio de 1915, págs. 9 y 10.

19. Memoria del ejercicio de 1932.

gocio de montes y aserradero se triplican, pues la Segunda Guerra Mundial suprime la competencia de las maderas centro-europeas que tanto daño habían hecho a la rama forestal de "El Irati".

En 1939 expiró el contrato por 30 años con el Valle de Salazar²⁰, y "El Irati" diversifica los montes con los que contrata madera: Roncesvalles, Orbaiceta, Roncal, Orbara, Navascués, Auzola, Aoiz y Nagore.

Se hizo un contrato con el Valle de Roncal, a condición de suministrarle fuerza eléctrica, y se construyó un nuevo aserradero en la zona. La década de los 40 fue muy activa en la sección forestal y se trabajaba en varios montes al mismo tiempo, tales como el de La Cuestión, Abaurrea, Azparren, Burguete, Remendía, Roncesvalles, Villanueva, etc. Las especies explotadas principalmente eran haya, pino, pinabete y roble.

El costo del metro cúbico de madera de haya elaborada ascendía a 400 pesetas y el de madera de pino era de 480²¹.

En 1942 (17 de octubre) las instalaciones del aserradero sufrieron un incendio que destruyó el pabellón de sierras, originando daños de consideración en toda la maquinaria. La cuantía de los perjuicios sobrepasó el medio millón de pesetas.

En 1948 el Consejo de Administración se hizo eco de las fuertes discusiones sostenidas entre "El Irati" y el Estado (Patrimonio Forestal), que pretendía poner precios elevados para su madera, a razón de 155 y 200 pesetas el metro cúbico, según procediera de Aézcoa o "La Cuestión" y 25 y 40 pesetas la tonelada de leña según procediera de uno u otro monte²².

También, una vez expirado el contrato, hubo enfrentamientos y fricciones con el Valle de Salazar, después de 30 años de relaciones inmejorables. La Junta del Valle pretendió revisar los precios del contrato existente, pero cobrando el aumento con carácter retroactivo. De esta manera comienzan los problemas de toda índole con paros en aserraderos por falta de energía eléctrica, continuas restricciones y despido de personal eventual sin indemnización alguna. A los fijos se les siguió pagando el jornal a la espera de la indemnización que procediera por ese paro forzoso.

A partir de 1949 se alternaba la bajada de madera por el río con la utilización de camiones, que encarece mucho su costo.

En 1950 la sociedad compró fincas en Santander para explotar su madera y leña en la nueva fábrica de destilación química que la empresa había ubicado en Villaverde de Pontones.

En la década de los cincuenta, la sociedad mantiene esta sección con altibajos consiguiendo en 1956 y 1957 beneficios de aproximadamente 4 millones de pesetas. Pero en 1960 comienza un periodo negativo, que el Consejo de Administración explica así:

"En esta sección cuyo capital inmovilizado es del 5% del total de la sociedad, se acusaron muy marcadamente las consecuencias de la liberación de

20. Libro de Actas del Consejo T.6., octubre 1938, folio 162.

21. Ejercicio anual año 1942.

22. Libro de Actas del Consejo de Administración nº 7, pág. 103.

las importaciones de madera de toda clase y de la contracción del mercado de la construcción.

A consecuencia de la superior calidad de las maderas extranjeras importadas nuestra madera de haya encontró un mercado muy exigente que obligó a vender a precios inferiores al año anterior, así la madera de haya se vendió a precios un 10% más bajos y el abeto a precios inferiores en un 15% a los del año anterior.

Todo ello nos obligó a restringir ventas con el consiguiente resultado final negativo al que hemos aludido²³.

El uno de octubre de 1961, como consecuencia de lo anterior, nació una nueva sociedad, "El Irati Forestal", constituida para la explotación de ese negocio, como Sociedad Laboral, con una previa valoración de las instalaciones de 26.500.000 pesetas.

A partir de aquí, comenzó una recesión en las inversiones, reflejada en el cuadro de modificación de cuentas que acompañan a la memoria de 1961. Se puede observar cómo, en octubre de 1961, "El Irati" cede a la nueva sociedad "El Irati Forestal" instalaciones por valor de 26 millones y medio de pesetas, de los que 11 millones no se habían cobrado todavía a 31 de diciembre. El dato más significativo de ese proceso es la disminución en 45.263.713 pesetas de la partida de montes, instalaciones, aserradero, destilería, etc..

Deducidas las amortizaciones, se obtuvieron beneficios sólo en la sección de montes y en el aserradero de Alsasua por valor de 460.129 pesetas, y pérdidas en los de Ecay y Roncal, siendo el resultado total negativo en más de 5 millones²⁴.

Sección de destilación

La primera referencia a la construcción de una fábrica de productos químicos se hace en 1909, momento en que se ve la necesidad de montar una destilería para aprovechar los subproductos (serrines, ramajes, cortezas) de la sección de montes. Había, pues, razones de doble índole para instalar esta fábrica: de un lado, los progresos científicos de la industria química y, de otro, la demanda de esos productos en el mercado nacional y extranjero.

En Centroeuropa funcionaban con éxito varias fábricas de semejantes características desde mediados del siglo XIX. Sobre todo Alemania había dado un gran impulso a esta rama de la industria en los últimos treinta años.

Se estudiaron presupuestos e instalaciones de las casas Meyer de Hainholz, Marchinenbau de Grimma y Jürgensen de Praga. Fue escogida como más conveniente la casa Meyer y, a pesar de los distintos informes favorables recibidos, el Consejo de Administración comisionó a Elizondo y a Huici, a los que se añadió Morea, para que visitaran las principales instalaciones del ramo. En su viaje analizaron los detalles de la fabricación y afirmaron la necesidad de implantar dicha industria. Comprobaron que algunas de las fábricas

23. Ejercicio y memoria impresa del año 1960.

24. Ejercicio y memoria impresa del año 1961.

visitadas tenían graves dificultades de aprovisionamiento de materia prima por no tener bosques en las proximidades capaces de suministrar los necesarios elementos y se veían obligadas a transportarlos por vía terrestre, lo que encarecía el costo.

Como conclusión estimaron conveniente para la sociedad establecer una fábrica capaz de destilar 60 metros cúbicos de madera por día²⁵. En 1910 la fábrica de destilación estaba funcionando satisfactoriamente, utilizando el procedimiento de pirólisis o destilación seca de la madera en retortas.

Los productos que se obtenían en la fábrica de destilación diariamente eran 6.900 kg. de carbón; 450 kg. de alcohol metílico; 150 kg. de acetona; 700 kg. de ácido acético glacial; 350 kg. de ácido acético industrial y 135 kg. de alquitrán vegetal, todos ellos de fácil salida en el mercado.

En años sucesivos se hicieron ampliaciones y nuevos edificios, se construyó un horno de funcionamiento continuo para proveer a la fábrica de cal viva, necesaria para la obtención de acetato. Para ello se contaba con el macizo de la Foz de Lumbier formado todo él de caliza, que contenía hasta un 93% de carbonato de cal y casi exenta de magnesia. Se aseguró la fábrica contra incendios y se construyó una red de tuberías con numerosas bocas de riego y un gran depósito que las surtía de agua, situado en una colina próxima a la fábrica y 18 metros más alto que los almacenes, parques, etc., su capacidad era de 100.000 litros. También, y para suprimir mano de obra en el transporte de leña y residuos, se montó una extensa red de vías Decauville²⁶.

En los años 1914-1918, aumentó la demanda de los productos químicos de la empresa al quedar España al margen de la contienda; aumentó, por tanto, la rentabilidad de esta sección por la reducción de costes y diversificación de productos²⁷. Algo más tarde (1922) se firmó el consorcio "Cros-Irati" que canalizaba la venta de toda la producción de "ácido acético cristalizado e industrial"²⁸. La sección se mantenía bien, con beneficios en aumento. En 1931 se incorporó una sexta retorta, lo que permitía tratar más estéreos de madera (41.700), que representaban un aumento de 6.600 respecto a la anterior temporada.

En 1932 se produjo una novedad como consecuencia de la reforma agraria, se vende más carbón vegetal que en años anteriores pero a precios más bajos, debido a la gran roturación de monte bajo²⁹.

En 1934 se diversificó y aumentó el número y la cantidad de productos en este negocio, siendo los principales el carbón, alquitrán, alcohol metílico de 90 grados con 15% de acetona, acetato de cal, acetona, metanol, formol y desnaturalizante.

25. Memoria del ejercicio de 1909, aprobada en la Junta General de Accionistas el 14 de marzo de 1910. Págs. 8-10.

26. Paul Decauville, industrial francés, inventó un tipo de ferrocarril de vía desmontable y estrecha que permitía fácilmente independizar tramos de vía (rectos o curvos), a los que se aplicaban vagones, vagonetas (material móvil), para el transporte de mercancías.

27. Carpeta ejercicio anual del año 1915, subcarpeta "destilación de maderas" y memoria impresa del mismo año.

28. Carpeta ejercicio anual 1922, subcarpeta "destilación de maderas".

29. Memoria del año 1932, p. 3.

La guerra española de 1936 supuso una gran baja en la producción y beneficios, aunque al final de la contienda, en 1939, comienza una ligera recuperación.

Ya en 1940 se desdobló la sección por la creación de una nueva fábrica de destilación en Villaverde de Pontones en Santander. Su beneficio fue oscilante y se observa una recuperación temporal en relación con la Segunda Guerra Mundial, dado que los países beligerantes demandaban productos químicos de España, que había quedado al margen.

En 1944, comenzó a funcionar una nueva destilería en Roncal, con la que ya eran tres las existentes. Los precios de fabricación variaban de unas a otras, resultando más económicos de producir determinados artículos en las distintas fábricas. Al fin de la década de los cuarenta, la aceptación y venta de los productos destilados eran buenas, destacando el carbón, el ácido piroleñoso y el metileno³⁰.

En los cincuenta, la diversificación se hizo todavía mayor, hasta obtener 15 productos diferentes: carbón vegetal, alquitrán, piroleñoso, acetato de cal, ácido acético anhidro, metileno bruto, metileno rectificado, diluyente A, diluyente D, desnaturalizante, metanol, formol, acetona, acetato de etílico y alcohol etílico.

En 1960, el capital inmovilizado en la sección era el 20% del total y la marcha del negocio satisfactoria. La modernización y mejora en las instalaciones dieron como consecuencia un aumento en el rendimiento por tonelada de leña tratada. El producto obtenido de más importancia era el ácido acético, cuyas ventas aumentaron un tonelaje 2,2 veces mayor que el año anterior, con un beneficio que en cifras absolutas representaba 10 millones de pesetas³¹.

En 1961, aparece un cuadro de modificación de cuentas, en el que "El Irati S.A." cede a la nueva sociedad que se crea, "El Irati Forestal", instalaciones por valor de 26 millones y medio de pesetas (aserraderos, destilerías etc.).

El Irati S.A. recibió 26.500 acciones de 1.000 pesetas nominales de "El Irati Forestal S.A." en pago de tal aportación. Con lo cual, a partir de dicho momento, puede decirse que el "antiguo Irati", el Irati de Domingo Elizondo, muere. Le suceden diversas formas jurídicas de sociedad que con evoluciones posteriores se mantienen hasta 1985, e incluso, por pequeños problemas burocráticos con el Registro de la Propiedad, aparecen notificaciones de fusión en prensa hasta 1989.

El ferrocarril

La idea de un "tranvía eléctrico" para transportar los productos del aserradero y la destilería, y que a su vez sirviera para el transporte de pasajeros y empleados de la empresa, estuvo en la mente de Domingo Elizondo desde el principio. Ya en 1905, siendo todavía "Electra-Aoiz" la denominación de la sociedad, recoge *El Pensamiento Navarro* en un artículo que titula "De interés

30. Ejercicio anual de 1948, "destilación de maderas".

31. Ejercicio anual de 1960, "destilación de maderas".

general"³², las gestiones que estaban realizándose para llevar a cabo un proyecto que por medio de un tranvía eléctrico uniera con la capital las localidades de Urroz, Aoiz, Lumbier y Sangüesa.

Dice el citado artículo: "La sociedad demuestra que ante todo busca el bienestar de nuestro querido país, pues expone un inmenso capital, que casi en su totalidad ha de quedarse en él, sin absoluta garantía de negocio redondo...", frase que resultó profética, pues el ferrocarril (que fue como hizo la concesión el Estado, no como tranvía con que se había solicitado en principio) tuvo problemas en su explotación y no resultó rentable, si bien es verdad que en su momento cumplió una importante función social.

A ese artículo de *El Pensamiento Navarro* hubo múltiples respuestas, sobre todo por parte del Valle de Salazar malinterpretando los fines y propósitos de la sociedad tanto en la implantación del tranvía como en la explotación de la madera del monte Irati, lo que obligó al Consejo de Administración de Electra-Aoiz a dar una explicación al respecto.

"Que, sea lo que quiera el negocio para la empresa, es evidentísimo que resultaría muy conveniente para el país. Los accionistas de "Electra-Aoiz" que iniciaron este proyecto, saben que hay negocios en todas partes y en muchos, en mayor número que en nuestro país, y al decidirse a emplear sus capitales aquí, han creído obrar como buenos hijos de Navarra y de la región cuya riqueza tratan de fomentar.

Con elementos propios bastantes para realizar la empresa, prometieron admitir a quien quisiera participar en ella, dispuestos a cubrir el todo o la parte que les quedara. Este proceder prueba que no era el egoísmo, ni el deseo de acaparar un negocio pingüe el que les impulsaba, sino que en su proyecto entraba por mucho la idea de hacer algo útil al país en que habían nacido...".

A su vez, el *Demócrata Navarro* en su número de 24 de enero de 1906³³, refiriéndose al tranvía, dice: "pues si el partido de Aoiz gana con la realización de esos proyectos, a Pamplona no creemos le perjudique le afluya un tranvía y a toda la provincia no le vendría mal, que la riqueza en una de sus regiones aumentara, y se construyera el primer tranvía-eléctrico, por aquello de que alguno ha de ser el primero".

El *Pensamiento Navarro* el 24 de febrero de 1906 vuelve a recalcar "que bien necesita el país empresas que creen riqueza a exportar y en que puedan emplearse las iniciativas y brazos que, de seguir en el quietismo actual, irán despoblando poco a poco nuestro antiguo Reino, y aumentando la emigración, que cual sangría lenta pero continua, se lleve gran parte de nuestra vitalidad".

Continuó dilucidándose la necesidad y conveniencia de establecer el citado ferrocarril y, por fin, en la *Gaceta de Madrid* nº 279 del 6 de octubre de 1907 se hace la primera referencia al ferrocarril de la empresa. Se trata de un anuncio a petición de Domingo Elizondo para la concesión de un tranvía

32. "El Pensamiento Navarro", 17 de diciembre de 1905, *De interés general*, "Tranvía Pamplona-Aoiz-Sangüesa".

33. "Demócrata navarro", 24 de enero de 1906, *La Electra Aoiz y el Monte Irati*.

eléctrico³⁴. Al año siguiente se concede el permiso de construcción de un ferrocarril por parte de Ministerio de Fomento "Dirección General de Obras Públicas". Se hizo una concesión por 99 años y se señalaron los casos en que por incumplimiento de lo dispuesto caducaría la concesión.

La disposición señalaba las obligaciones del concesionario, tales como hacer un depósito de 132.641 pesetas en metálico o títulos de deuda pública como garantía (esta fianza representaba el 3% del presupuesto total del proyecto). La explotación del ferrocarril tenía consigo también unas obligaciones para con el Estado, como los transportes estatales. Se fijaban también las estaciones que tendría y el material móvil³⁵. El autor del proyecto fue el ingeniero donostiarra Carlos Laffitte y su presupuesto ascendió a 4.421.375 pesetas, con un recorrido total de 58 Kms.

Para realizar con mayor rapidez y economía las obras de explotación, la línea se dividió en seis partes. Se sacaron a concurso las obras de los tres primeros tramos y a continuación del mismo modo las de la 2ª sección. La explotación se hizo de forma muy rápida, de manera que en 1909 (fecha de la memoria) se consideraba que en tres meses la obra podría estar terminada. El mayor problema lo representaba la Foz de Lumbier, que se salvó por medio de un túnel de 168 mts. de entrada, continuando con una explanación hecha en la boca con sección en trompa y salida por otro túnel de 206 mts. de longitud. Se proyectaron asimismo seis puentes, de los que en febrero 1909 estaban terminados los tres que iban sobre el río Irati construidos en hormigón armado.

Otros dos puentes sobre el Irati y uno nuevo sobre el Salazar se pospusieron al año siguiente, pues se dudaba sobre la utilización de hierro u hormigón. A la vez se realizaban obras de explanación para el asiento de la vía y se colocaron los carriles, instalándose también un doble carril de garganta, independiente de la línea, con el fin de que los vagones de la Estación del Norte llegaran a Pamplona. Para poder realizar esta obra, se encargó el material (carriles de ranura y bridas correspondientes a ellos) a la fábrica belga de Ongrée-Marihayé; la tornillería, a la "Unión Cerrajera" de Mondragón; a "Altos Hornos de Vizcaya", los carriles Vignole y de garganta con sus accesorios; a otra sociedad belga, los cambios de vía para el carril de garganta.

Se compraron también 30 vagones para transporte de mercancías, de los que seis eran plataformas y los 24 restantes, furgones; asimismo, se adquirieron cuatro coches remolque cerrados de 21 asientos para viajeros, otros dos de

34. "Gaceta de Madrid", nº 279, 6 de octubre de 1907, p. 73. "Vistos la instancia, proyecto y resguardo de constitución de fianza presentados por D. Domingo Elizondo, en nombre de la sociedad anónima titulada Electra-Aoiz, domiciliada en Pamplona, solicitando la concesión de un tranvía con tracción eléctrica para viajeros y mercancías que partiendo de la estación de los ferrocarriles del Norte de Pamplona y pasando por esta ciudad, Huarte, Urroz, Aoiz, Lumbier y otros pueblos, termine en Sangüesa. Esta Dirección General ha resuelto que se anuncie en la Gaceta de Madrid y en el Boletín Oficial de la Provincia de Navarra la petición indicada para que puedan presentarse otras con objeto de mejorarla, acompañadas de sus correspondientes proyectos y resguardos de constitución de fianza en el término de un mes, contado desde la fecha en que los anuncios se publiquen, con arreglo a lo dispuesto en el art. 81 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878, dictado para la ejecución de la vigente ley de ferrocarriles. Madrid 5 de Octubre de 1907".

35. "Gaceta de Madrid", nº 212, 30 de julio de 1908, p. 449.

15 asientos y dos coches jardineras montados sobre plataformas móviles con 56 asientos. Todos los carruajes tenían además plataformas en las que podían ir de pie muchas personas.

La vía era de las llamadas "vía estrecha", es decir, de 1 metro de separación entre carriles, formada por tramos de vía Bignole de 26 Kg. en la mayor parte del trayecto, alternados con los de tipo Phoenix de 40 Kg. cuando la vía iba empotrada en la calzada.

La realización de la obra se encargó a los contratistas Uriarte, Berriochoa y San Martín, que se encargaron de hacer la primera sección. Las obras del segundo tramo corrieron a cargo de Juan Bautista Mina y las del tercero, a Beascochea, Patarieta, Doñabeitia y Larrucea. Estos mismos contratistas se hicieron cargo del suministro y tendido del balasto y asiento de vía desde el empalme de Aoiz hasta Sangüesa. Se compraron asimismo 70.000 traviesas de roble a distintos proveedores.

El hecho de que el Estado otorgara la concesión como ferrocarril secundario en lugar de hacerlo como tranvía, supuso una completa reforma en las instalaciones y el material móvil, con el consiguiente aumento de gastos. Las obras de la segunda sección (Aoiz-Sangüesa) se vieron entorpecidas por falta de entrega de los puentes metálicos sobre el Irati y el Salazar.

El ferrocarril iba a utilizar la tracción eléctrica con corriente monofásica de alta tensión (6.000 voltios), siendo "El Irati" la primera instalación de la Península. A la vez se montó la línea de trabajo con el nuevo sistema de "suspensión catenaria", montada sobre postes de hormigón armado que tenían una larga duración y evitaban averías. Estaban situados a 60 m. uno de otro y dentro de la ciudad se hicieron postes metálicos con ornamentos de fundición. En el tramo comprendido entre las estaciones de Pamplona y Huarte, se utilizó la baja tensión (600 voltios), dado que la alta se consideró peligrosa para utilizarla en el interior de poblaciones con tránsito³⁶.

A pesar del interés puesto por la sociedad y de no haber escatimado gastos en su instalación, el ferrocarril tuvo problemas y dificultades para su puesta en marcha. Fue adverso el clima; la instalación de la línea aérea con suspensión catenaria, delicada y difícil; el montaje de los automotores, complicado; hubo retrasos continuos en la entrega de lo contratado por parte de los fabricantes; además, supuso un problema adicional el hecho de convertir en ferrocarril el proyecto inicial del tranvía. Sobre todas esas pegas y dificultades, la inducción en el hilo telegráfico internacional. Esta perturbación originada en el telégrafo fue una auténtica sorpresa incluso para los profesionales acostumbrados a esa clase de líneas, y desconocida en España, por ser el primer ferrocarril eléctrico de alta tensión que se construía en el país. Se trató de resolver el problema por todos los medios, separándose las líneas a las distancias que fijaban los reglamentos vigentes.

Tras ello se puso de nuevo en funcionamiento el tren, pero continuaba la inducción, por lo que se hicieron pruebas para evitar la extorsión que suponía, hasta que llegó una orden gubernativa a instancias del Director General de Correos y Telégrafos a principios de enero de 1911 por la que se prohibía

36. Memoria del año 1909, págs. 11 a 16.

toda circulación con los automotores³⁷. Esta suspensión indefinida perjudicaba los intereses de la sociedad y era preciso agilizar su levantamiento, para lo cual se comisionó al consejero Serapio Huici con amplios poderes para que se trasladara a Madrid y recabara el levantamiento de la suspensión que se consideraba injusta.

Después de diversas entrevistas sin resultado práctico, se obtuvo sólo la negativa de volver a poner en funcionamiento el ferrocarril, si la sociedad no se comprometía a tender una desviación de la línea telegráfica internacional por la carretera de Larrasoaña. Obligada por las circunstancias, la empresa tuvo que aceptar la imposición.

Superadas las dificultades, el 8 de abril de 1911 llegaron a Pamplona los ingenieros de la División de Ferrocarriles en viaje oficial para reconocer la línea y hacer pruebas con el material móvil. Una vez verificada, se levantó la sanción y se autorizó la apertura del ferrocarril al servicio público, y, el 23 de abril de 1911, con la autorización del Ministro de Fomento, se inauguró, abriéndolo al servicio de viajeros y mercancías en toda la línea³⁸.

Las estaciones eran Pamplona-Taconera, Pamplona-Paseo de Sarasate, Burlada, Villava, Huarte, Egüés, Ibiricu, Mendióroz-Urroz, Lizoáin, Urroz-Villa, Liberry, empalme de Aoiz, Aós, Murillo de Lónguida, Artajo, Artieda, Rípodas, Lumbier, Liédena y Sangüesa.

Como consecuencia de la apertura del ferrocarril a la explotación y en cumplimiento de lo que se había convenido entre las sociedades "Electra-Aoiz" y "El Irati", ésta se hizo cargo el mismo 23 de abril de 1911 de todo el activo y pasivo de aquélla, a cambio de 1.375.000 pesetas, satisfechas en 2.750 acciones de "El Irati" de 500 pesetas cada una. Esta cesión se formalizó mediante escritura pública otorgada ante el notario Salvador Echaide.

El primer año de funcionamiento pudieron observarse los fallos, carencias y aspectos mejorables para aumentar la rentabilidad, que fue escasa (77.790 pesetas). En el movimiento de viajeros se notó la escasez de material, por lo que se decidió comprar seis coches remolques iguales a los que estaban en circulación. Se acordó también convertir los coches "jardineras" en coches cerrados para poder utilizarlos durante todo el año.

En cuanto a las mercancías, también la escasez de material limitó los ingresos, por lo que se encargaron 30 vagones nuevos de carga, 15 cerrados y 15 abiertos. Este encargo fue importante para normalizar la explotación del F.C. y evitar que la falta de material desviara el tráfico; asimismo, daría salida también con más facilidad a los productos del aserradero y destilería de la sociedad.

Los ingresos por viajeros representaron 199.328 pesetas, con un movimiento de 370.274 pasajeros, mientras que el ingreso por mercancías fue de 159.458 pesetas, con un movimiento de 22.167 Tm., siendo las más frecuentes el trigo, las harinas y las maderas de construcción.

37. Memoria del año 1911.

38. El 24 de abril de 1911, toda la prensa local, *El Pensamiento Navarro*, *El demócrata Navarro*, *El Eco*, hacen referencia a la inauguración del F.C., con titulares como este de *El Eco*: "El F.C. de Pamplona-Aoiz-Lumbier-Sangüesa", subtítulo: "El tranvía en Pamplona".

Sin embargo, el mantenimiento resultaba caro y complejo dado que la línea aérea obligó a mantener un personal especializado numeroso para su revisión y mantenimiento. También el material móvil causó gastos, la mayor parte se hicieron durante el período de garantía y a cargo de las casas constructoras, pero como las reparaciones debían ser siempre urgentes, no podía evitarse originar gastos y trastornos. Ocasionó también problemas el material suministrado por la industria eléctrica, no por defecto en un aparato, sino por pequeñas deficiencias, todas sin importancia, pero cuyo conjunto ocasionó perturbaciones.

A pesar del esfuerzo hecho por la sociedad para sacar adelante y hacer rentable el F.C., éste tuvo continuas dificultades. Resultaba caro el mantenimiento del material rodante que sufría un gran desgaste, así a los 4 años de estrenado el tren (1915)³⁹ ya hubo que renovar piezas caras de los automotores; también resultaba costoso acometer las obras precisas para retirar las tierras caídas sobre la vía en los corrimientos producidos por los temporales; mantener y conservar los edificios de estaciones y almacenes, pintar los puentes metálicos etc.. en fin, los gastos de mantenimiento eran tan grandes que la rentabilidad resultó siempre escasa.

Con el paso del tiempo no hicieron sino confirmarse estas dificultades. En el ejercicio correspondiente a 1930 se recogen datos significativos que avalan y justifican la poca rentabilidad. Para tratar de mantener las escasas ganancias de este negocio, la sociedad tuvo que luchar con la competencia que representaba el transporte de pasajeros en autobuses, por lo que fue preciso poner servicios de autobús en combinación con los itinerarios del tren para presionar sobre las empresas de la competencia.

Las dificultades fueron, en general, numerosas. En 1929, el Estado se comprometió a pagar una ayuda a las empresas de pequeños ferrocarriles, pero ésta no fue entregada nunca a tiempo, lo que obligaba a la empresa a rebajar los jornales de sus empleados, con los consiguientes peligros de huelga.

También en relación con la financiación y rentabilidad del ferrocarril había otra cuestión importante, como los anticipos dados por la Diputación para la construcción del mismo, cuyos plazos habían vencido y eran reclamados incesantemente. Se pidió a la Administración Foral un aplazamiento de los pagos para cuando el ferrocarril pudiera hacerlo con sus propios ingresos. Pero año tras año el EC. cierra su ejercicio anual con pérdidas, unas veces por lo bajo de las tarifas, otras por el exceso de intervencionismo estatal, el caso es que era deficitario y que en relación con el tema del F.C. la sociedad se consideraba muy maltratada.

En el libro nº 5 de Actas del Consejo de Administración, folio 252, se recoge la siguiente queja: "con todos los respetos hemos de protestar también que no habiendo en nuestro F.C. ni un tornillo que pertenezca al Estado, éste sin embargo interviene en la explotación como si se tratara de un ferrocarril al que hubiera prestado dinero para ayuda de la explotación".

La sociedad, preocupada siempre por la marcha negativa del negocio, confió en que la solución viniera por el aumento de tarifas o por el incremen-

39. Memoria del año 1915.

to del tráfico de mercancías, por ello en 1932 confiaban en que la continuación de las obras del Pantano de Yesa (paralizadas en 1929) supusiera un aumento en el transporte de cementos y todo el material preciso para una obra de tanta importancia⁴⁰. Sin embargo, esa esperanza de recuperación no llegó nunca a producirse y durante muchos años el EC. retuvo buena parte del beneficio total de la sociedad. Mientras los beneficios de este negocio (cuando los había) eran muy bajos, no guardaban proporción con el alto coste de su funcionamiento, siendo muchos los años en que el ejercicio se cerró con pérdidas importantes (ver gráfico de beneficios de la sección).

Los problemas del ferrocarril, además de los de índole económica, fueron también urbanísticos. El crecimiento de Pamplona y el aumento considerable del tráfico rodado por la ciudad y las carreteras próximas a la vía, explican las continuas protestas del Ayuntamiento y la petición constante de una renovación del EC. entre los Kms 0 y 8 de su recorrido. A esas peticiones la sociedad responde diciendo que los gastos originados por esa variante no pueden correr a cuenta de la empresa y pide que sea la Caja Ferroviaria quien se haga cargo de ellos, según se cita en la memoria con las correspondientes rectificaciones (mayo 1932)⁴¹.

Existe otra queja de junio del mismo año por parte del Ayuntamiento, en la que se opone al nuevo trazado de El Irati, por irrumpir en la zona destinada al parque del ensanche (parque de la Media Luna). Se rechazan y aplazan una y otra vez por distintas razones las rectificaciones del trazado de vía hasta que al fin, en 1943, entró en servicio una nueva vía con la consiguiente modificación del trazado, abandonando la de la carretera Pamplona, Burlada, Villava y haciendo una nueva línea desde Villava por detrás del manicomio hasta la estación del Plazaola (paralela a Marcelo Celayeta). Apéndice 5b, pag. 560, incluye plano⁴².

La obra se había pospuesto hasta esa fecha por la Guerra Civil, y la modificación del trazado de la vía se iba a utilizar poco más de diez años, por la falta de rentabilidad que obligó al levantamiento del mismo. La Junta General Ordinaria de la Sociedad de marzo de 1951, refiriéndose al estado de este negocio, dice: "la situación de la red ferroviaria de vía estrecha sigue siendo muy grave. La ley de 25 de abril de 1949 dicta disposiciones encaminadas a remediar esa situación llegando incluso a autorizar al concesionario a levantar los carriles"⁴³.

Al fin, el 26 de junio de 1955, en el libro de Actas de Juntas Generales hay un inserto en el que se dice: "Con la asistencia de las Diputaciones de Navarra y Guipúzcoa y un representante del Estado (Dirección General de EC. de vía estrecha) se constituyó una comisión oficial que estudió el ferrocarril y emitió un informe que propugnó el levantamiento total de nuestro ferrocarril por no considerarlo de interés económico"⁴⁴.

En 1955 se hacen gestiones para conseguir un apoyo oficial a la precaria situación del EC, y como resultado fueron emitidos los preceptivos informes

40. Ejercicio del año 1932, p. 7 y 8.

41. CASTIELLA, María, *op. cit.*, p. 548.

42. CASTIELLA, María, *op. cit.*

43. Libro de Juntas Generales, n° 3, folio n° 61 (y vuelta).

44. Libro de Juntas Generales, n° 3, folio n° 132 (y vuelta).

del Consejo superior de F.C., Consejo de Obras Públicas, Estado Mayor del Ejército, etc.. En consecuencia, el Consejo de Ministros, en resolución definitiva en respuesta a la solicitud de la empresa, promulgó el día 3 de octubre (B.O.E. número 297 del 24 de dicho mes) un decreto por el que se aplica a la totalidad de los bienes del F.C. que explota la S.A. "El Irati", el artículo 41 de la Ley de 21 de 1949. Este decreto condicionaba dicha medida al cumplimiento por parte de "El Irati" de los siguientes requisitos:

- 1) Que "El Irati S.A." se comprometiera a emplear a todo el personal que quedara excedente como consecuencia del levante del F.C. en otros negocios de la misma sociedad, o bien, a indemnizarle.
- 2) Debería asimismo ofrecer la explicación del ferrocarril a la Diputación Foral de Navarra para que se encargase, si le interesaba, de su transformación en carretera.

La sociedad y, en su nombre, la Junta General de Accionistas, se comprometió al cumplimiento de estos requisitos y cerró definitivamente el funcionamiento del ferrocarril⁴⁵.

A pesar de los problemas que acarreó la puesta en marcha y sostenimiento del F.C. de la empresa, la Junta General, en el momento de su levantamiento, se vanagloria de que "en su día cumplió una gran misión de progreso y bienestar, que no puede impedir hoy su desaparición ante nuevas formas y modalidades en el transporte"⁴⁶.

Durante el año 1956 se llevaron a cabo los trabajos de levantamiento de la zona Pamplona-Aoiz-Sangüesa, desarrollándose a un ritmo satisfactorio.

En cumplimiento del decreto de 3 de octubre de 1955, que hace referencia a emplear al personal o indemnizarlo, de los 131 trabajadores ferroviarios al finalizar el año 1956, 100 habían optado por la indemnización, sumando las cantidades abonadas por este concepto 2.419.662,68 pesetas; 15 aceptaron continuar prestando sus servicios a la empresa en otras secciones y los 16 restantes seguían en esa fecha encargándose de las tareas de levantamiento.

A finales de 1956 se habían ingresado 21.592.291 pesetas por las ventas de los materiales ferroviarios. Para ello se abrió una cuenta bancaria que llevaba por título "Levantamiento del F.C. eléctrico Pamplona-Aoiz-Sangüesa" y era controlada conjuntamente por la Dirección General de Ferrocarriles y la Empresa⁴⁷. La ley a este respecto marcaba unas pautas: "Del remanente, si lo hubiese, se adjudicará a la Compañía la parte que resulta de dividirlo por el número de años por los que fue otorgada la concesión, y de multiplicar el cociente por el número de años que falten a esta para su extinción natural". Es decir, en el caso de "El Irati S.A." le correspondía a la sociedad el 54%.

En la Junta General de Accionistas correspondiente al ejercicio anual de 1957, celebrada en abril de 1958, se hablaba de que había quedado total-

45. Libro de Actas del Consejo de Administración, nº 7, folio 298.

46. Libro de Juntas Generales, nº 3, folios 150 y 151.

47. Libro de Juntas Generales, nº 3, pág. 158.

mente levantado el ferrocarril. Los materiales útiles en otros negocios de la sociedad se aprovecharon tales como los postes de hormigón (para cambiarlos por los de madera en el tendido eléctrico), todo el cobre y hierro necesario para la línea de alta tensión Irabia-Aoiz, *etc.*

En cuanto al personal, quedó definitivamente indemnizado o empleado en otras secciones. Fueron en total 110 los que optaron por la indemnización, cuyo importe alcanzó la cifra de 3.381.124,47 pesetas. Los 20 restantes aceptaron empleo en otras secciones.

Como resumen, cabe decir que el resultado de la liquidación, una vez saldadas las cuentas con la Dirección General de Ferrocarriles, permitió cubrir las indemnizaciones del personal, gastos del levante, créditos preferentes sobre el F.C. y capital en acciones correspondientes al mismo⁴⁸.

III. ANÁLISIS DE BENEFICIOS Y CONCLUSIONES

La rentabilidad de la empresa queda en parte reflejada en los gráficos de beneficios. En ellos se ve el desigual rendimiento económico de unas y otras ramas o negocios. Resulta patente desde el principio la dificultad que tuvo el F.C. y su imposibilidad de autofinanciación como había proyectado Domingo Elizondo. Este negocio tuvo que ser sostenido desde su comienzo hasta el desmantelamiento del mismo en 1955 por las restantes ramas de la sociedad.

No obstante, como decían con orgullo los miembros del Consejo de Administración en el momento de su levantamiento, era una auténtica proeza. Como frecuentemente se ha dicho, la España de comienzos del siglo XX adolecía de capitanes de empresa, de gente arriesgada y valiente capaz de poner su dinero a producir, de crear riqueza y puestos de trabajo, y Domingo Elizondo lo hizo, aun a riesgo de equivocarse.

La obra del ferrocarril fue complicada y la menos rentable. En las restantes secciones o ramas productivas de la empresa hubo continuos altibajos como demuestran los gráficos adjuntos. Las razones fundamentales de estos contrastes tienen su explicación, fundamentalmente de índole socio-política, dado que entre 1907 y 1960 hubo dos guerras en Europa y una civil en España que demandaron productos de la destilería, concretamente para la fabricación de explosivos. La destrucción de las fábricas centro-europeas en la Segunda Guerra Mundial con la desaparición de muchos competidores explica también el aumento de pedidos y beneficios con ese pico elevado del primer lustro de los años cuarenta.

Pero en el resto de los años de historia de "El Irati", la competencia de la madera austro-húngara era fuerte, dado que la entregaban en mejores condiciones y tratada con una moderna maquinaria que fue innovando y aplicando toda la última tecnología. La fábrica-aserradero de Ecay de "El Irati", que en el momento de su fundación resultaba modélica y moderna, pronto quedó obsoleta, y se aprecia con gran claridad que tras la muerte de Elizondo en

48. Libro de Juntas Generales, nº 3, folios 164 y 165.

1929 no se reconvierte la maquinaria, como hubiera sido deseable para hacerla más competitiva.

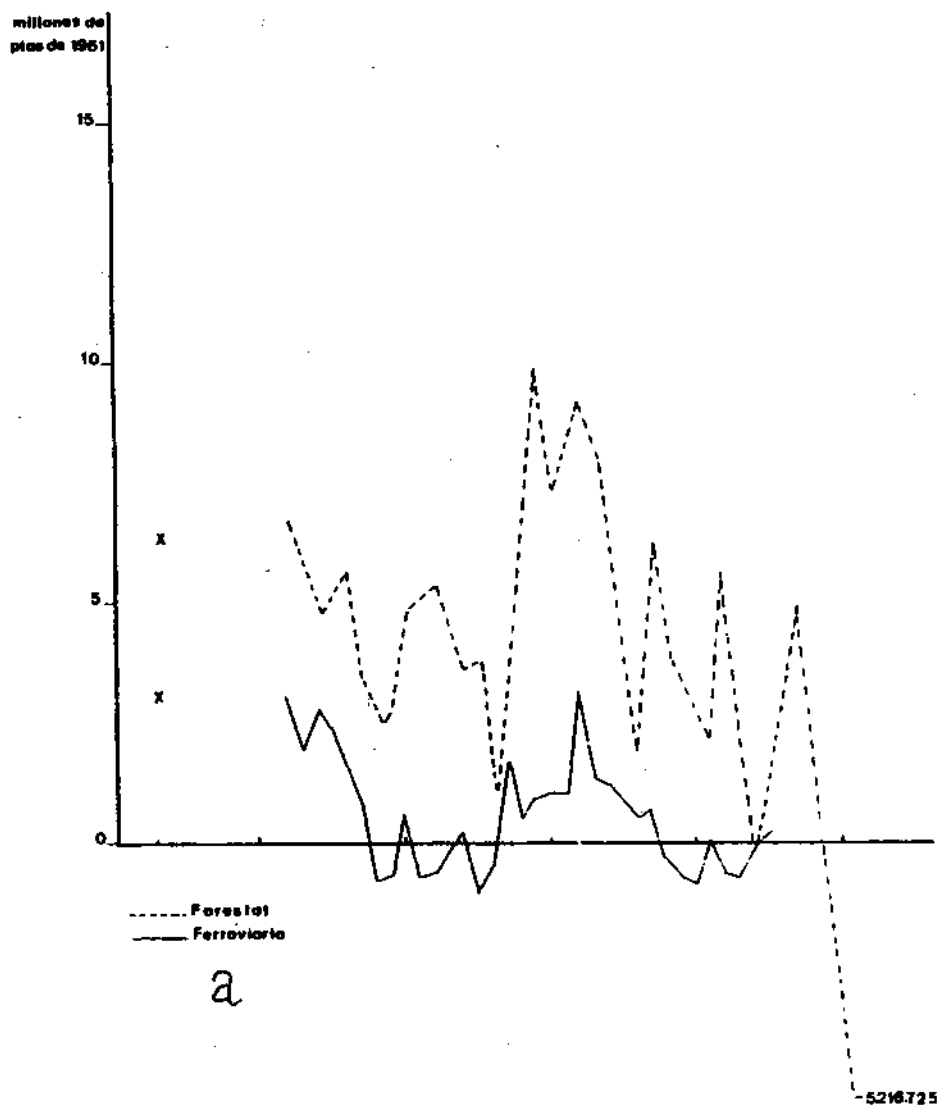
El otro motivo de los altibajos en la producción, rentabilidad y beneficios, se debe, sin duda, a que siendo "El Irati" una empresa vinculada a la explotación de materias primas dependientes del clima, se vio afectada por las cambiantes condiciones: los años de lluvias continuas o tormentas prolongadas hacían más difícil la tala y explotación del bosque, de la misma manera, cuando la sequía era prolongada, se acusaba en el estiaje del río, que a su vez incidía de doble forma. De una parte restaba fuerza a los saltos de agua donde iban instaladas las turbinas (fuerza eléctrica) y, de otra, la falta de caudal impedía el descenso de la madera que de forma habitual se hacía a través del río. Hubo años en que, por falta de agua, fue preciso descender la madera en camiones, con el consiguiente encarecimiento de todos los productos.

"El Irati S.A." fue una empresa concebida con ambición, moderna y bien proyectaba inicialmente, pero el transcurso del tiempo la hizo poco competitiva en algunos de sus negocios. El F.C. no pudo competir con el transporte por carretera (camiones para mercancía y autobuses para pasajeros). El negocio eléctrico, que fue boyante en su momento, se vio irremisiblemente absorbido por FENSA. El negocio de las maderas y la destilería terminaron por tener problemas de explotación forestal (expiraron los contratos iniciales muy favorables con los valles pirenaicos), continuos choques con el Patrimonio Forestal del Estado, envejecimiento de las instalaciones de Ecay y falta de reconversión de la maquinaria para rentabilizar el negocio.

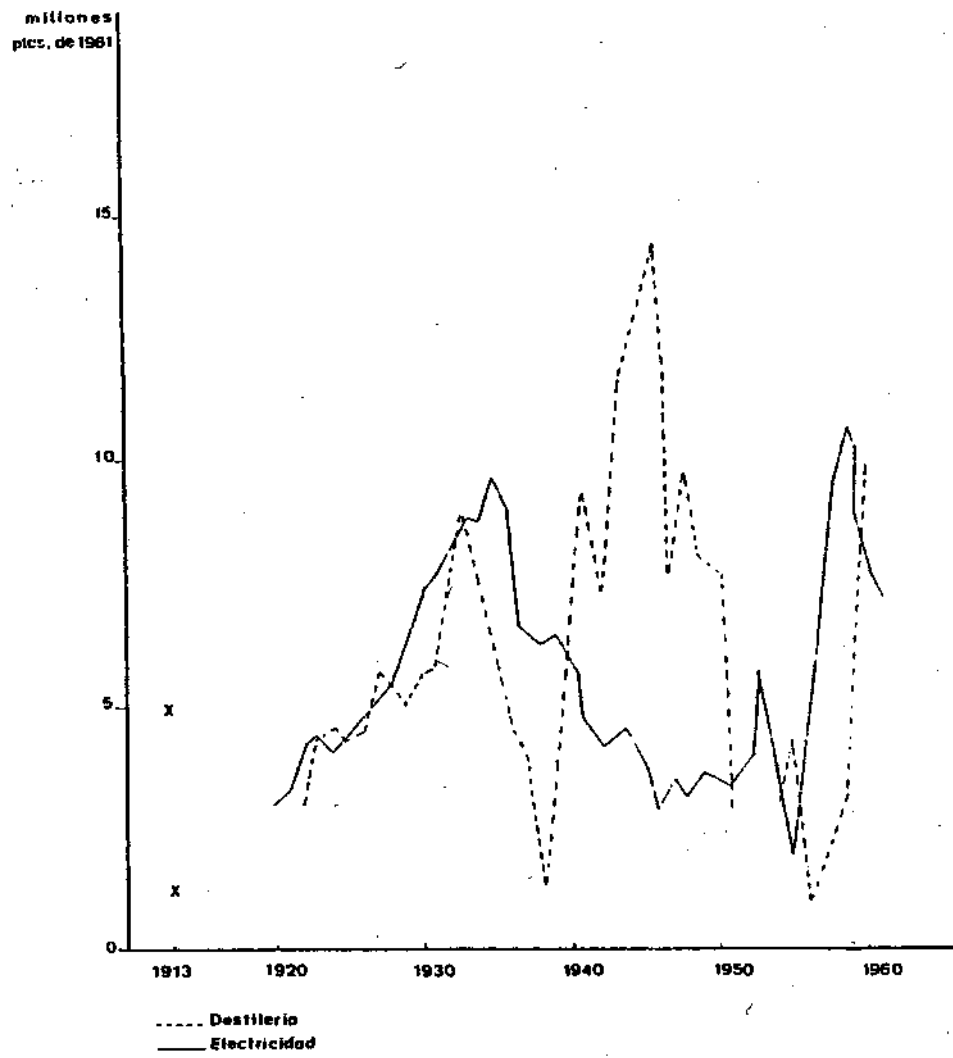
En fin, la que nació en 1907 como una gran industria, pionera junto con media docena más, del desarrollo industrial navarro, experimentó un paulatino declive y un claro proceso de desinversión con cesión de parte de sus negocios a otras sociedades a partir de 1960⁴⁹.

49. CASTIELLA, María, *op. cit.*

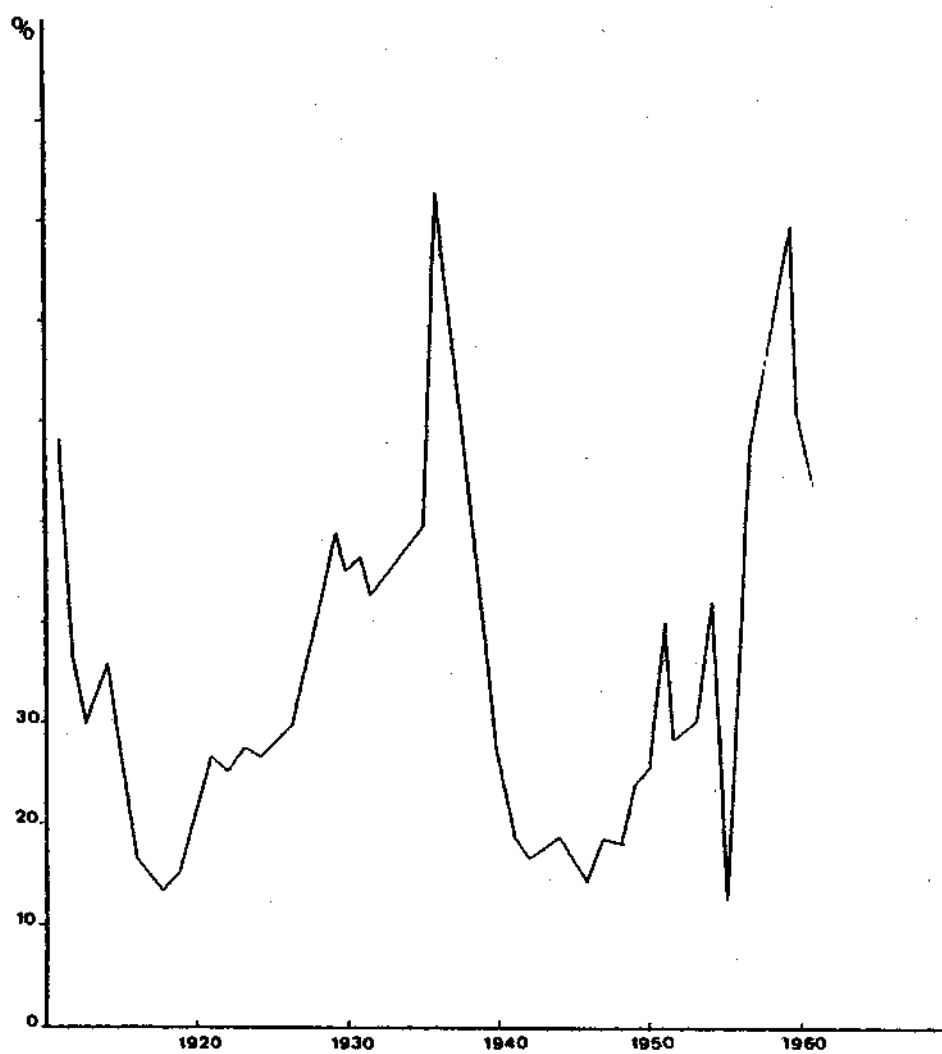
IV. GRÁFICOS DE BENEFICIOS



Beneficios en las ramas Forestal y Ferroviaria.

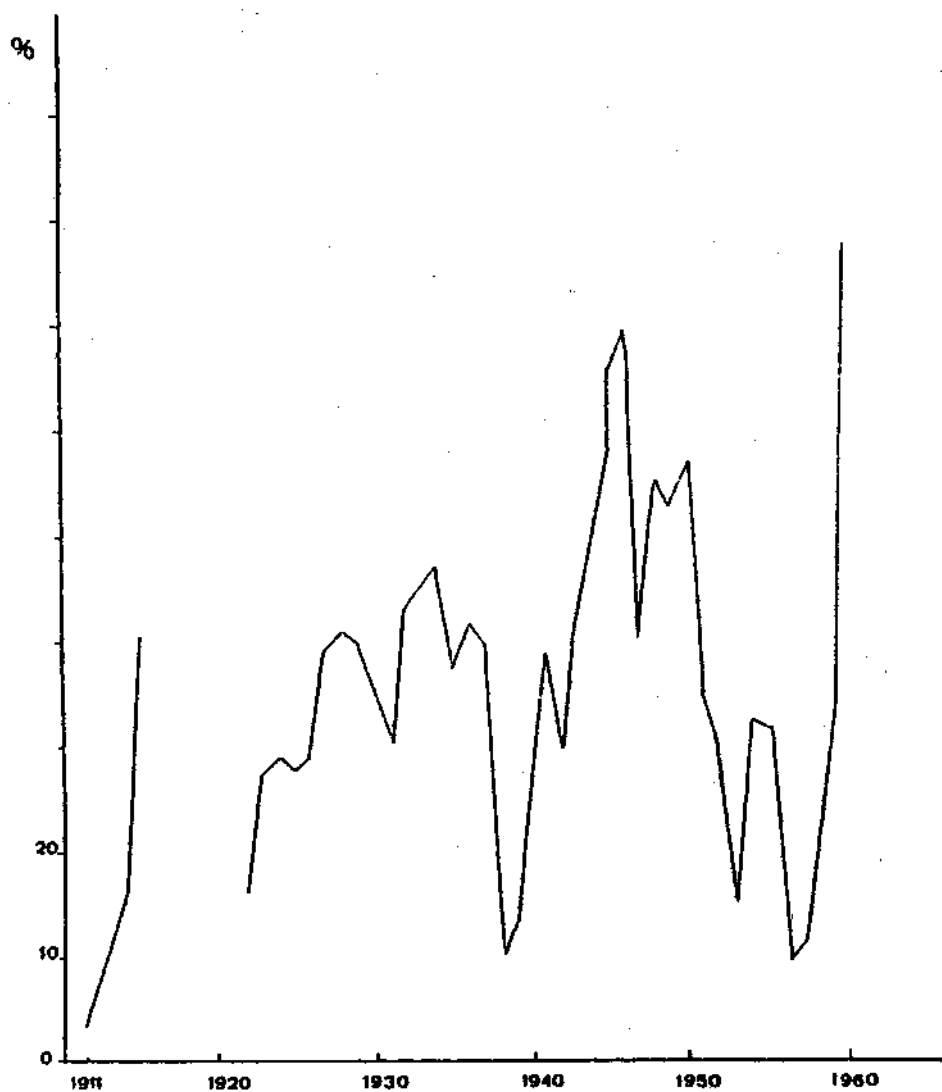


Beneficios en las ramas de Electricidad y Destilería.

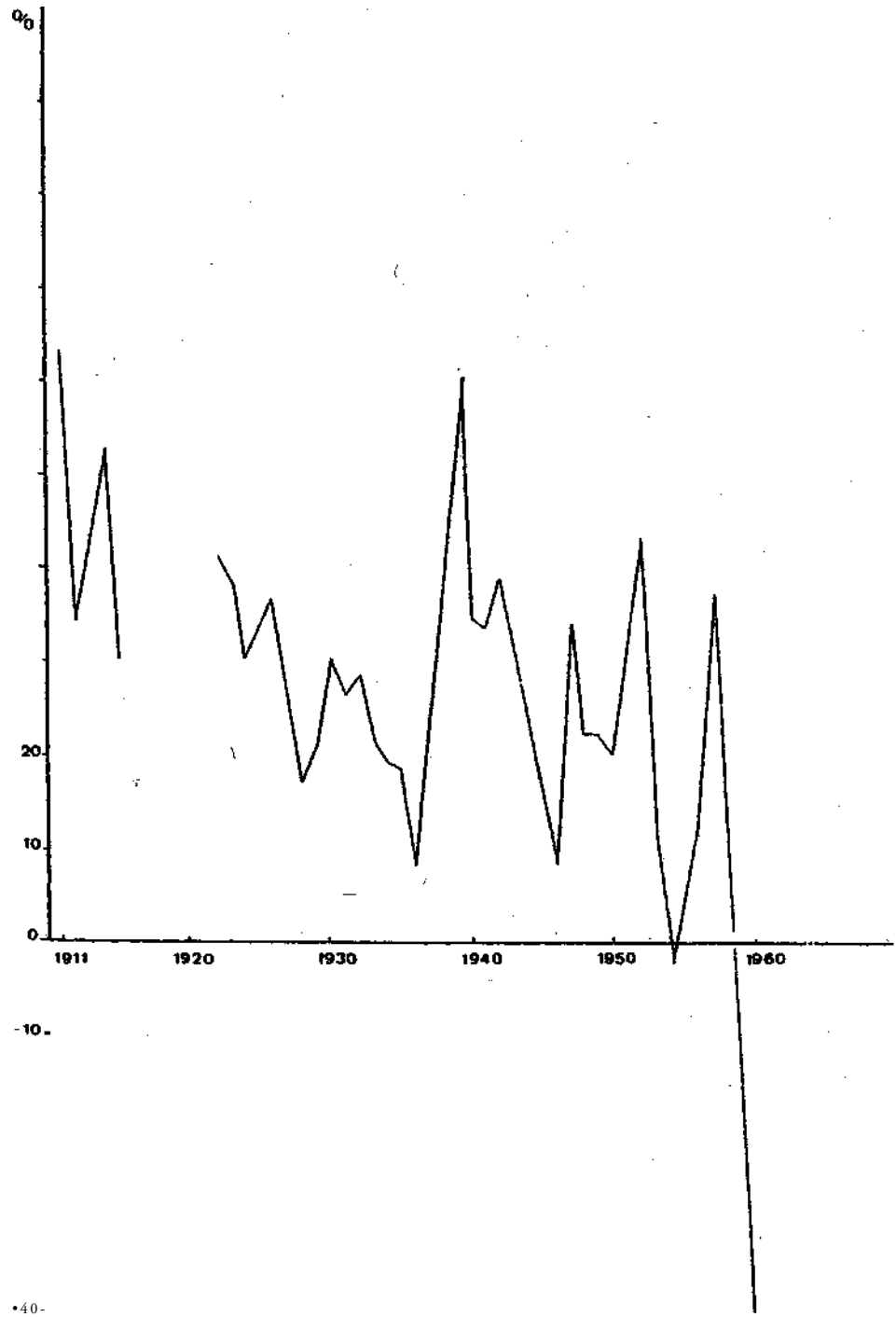


Contribución de la actividad de Electricidad al beneficio total.

"EL IRATI S.A.". UNA EMPRESA DIVERSIFICADA

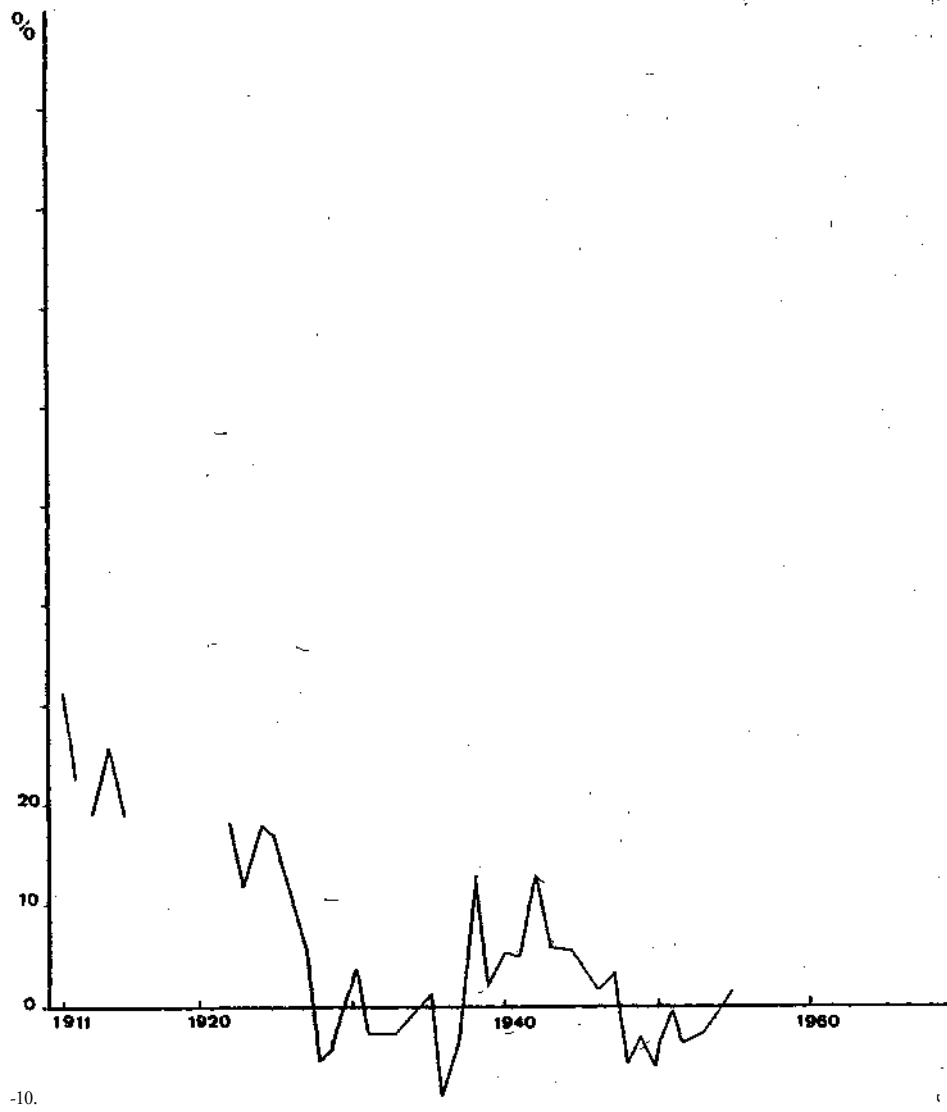


Contribución de la actividad de Destilación al beneficio total.

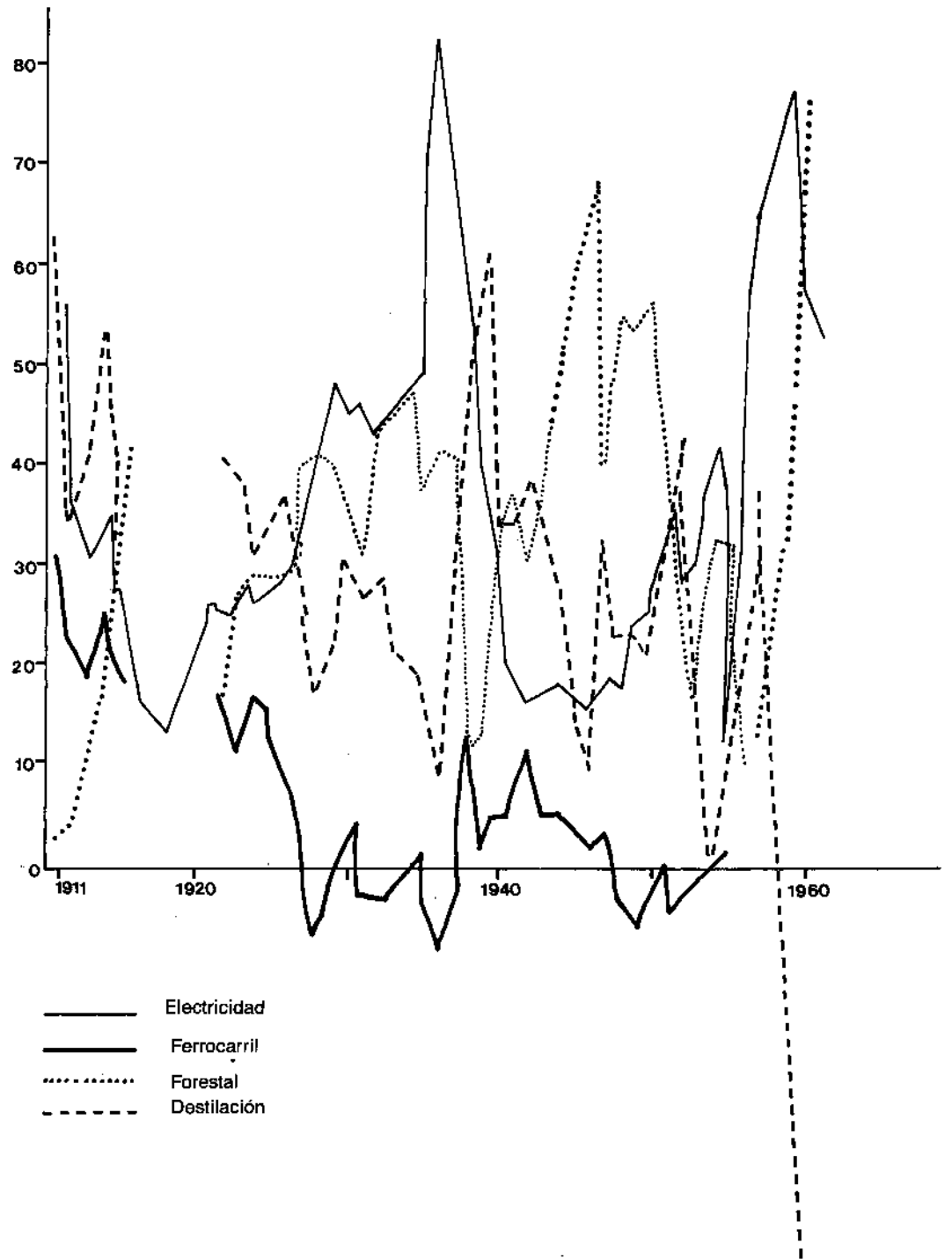


Contribución de la actividad forestal al beneficio total.

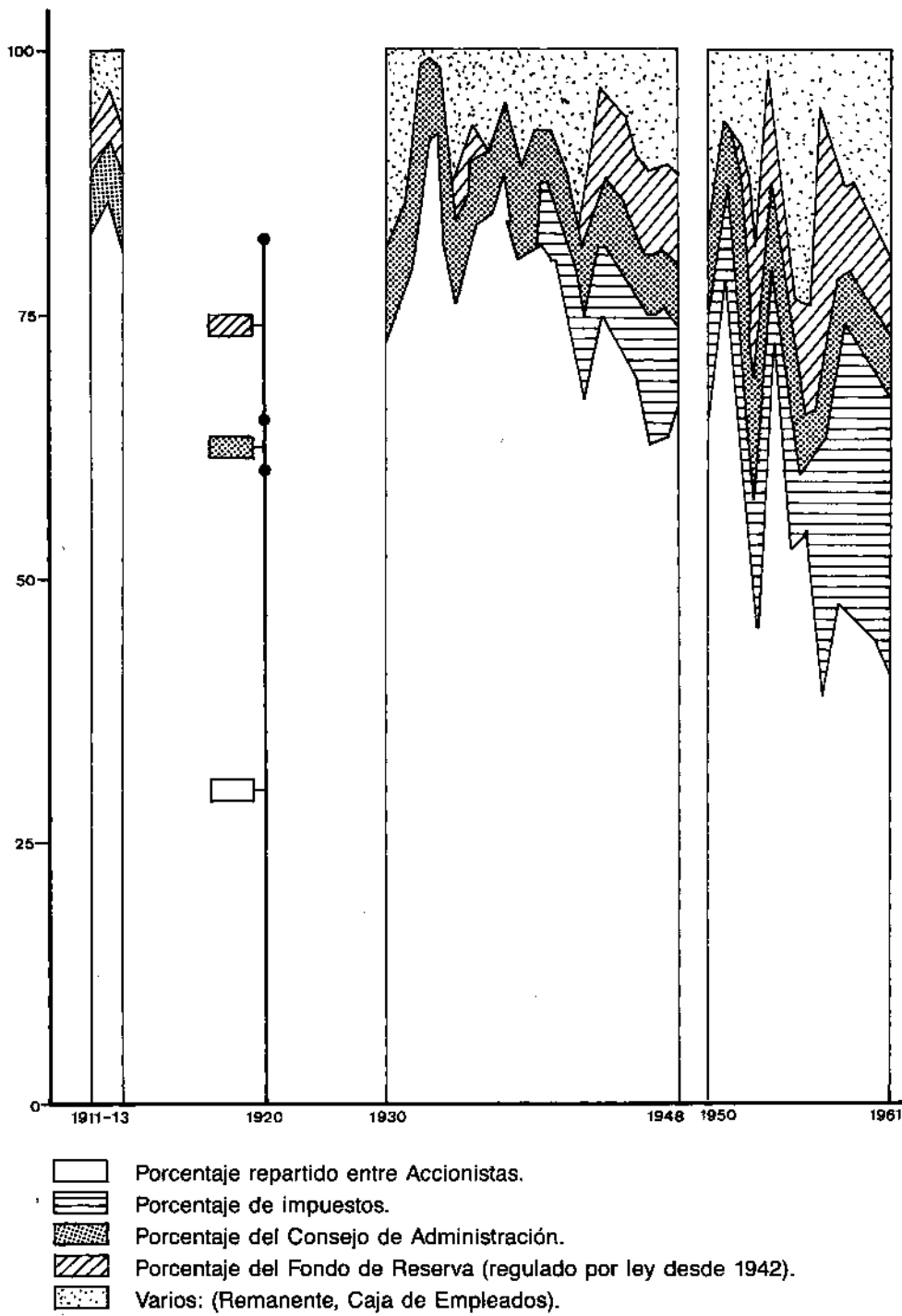
"EL IRATI S.A.". UNA EMPRESA DIVERSIFICADA



Contribución de la actividad ferroviaria al beneficio total.



Contribución relativa de cada una de las actividades productivas al beneficio total.



Porcentajes de las diferentes partidas en la distribución del beneficio repartible.

RESUMEN

El presente artículo trata de los orígenes y evolución de una empresa navarra constituida a principios del siglo XX. Se trata de "El Irati S.A.", que a lo largo de todo el siglo desarrolló actividades de carácter diverso, tales como obtención de energía eléctrica, explotación intensiva de montes para recogida de maderas, destilerías y, quizás la más conocida de todas, la creación de un nuevo ferrocarril de vía estrecha también llamado "El Irati".

Las sucesivas contiendas y otras circunstancias fueron minando la actividad de estas empresas, de las que alguna fue deficitaria desde el momento de su nacimiento hasta la desaparición paulatina de todas ellas.

SUMMARY

This article is about the origins and evolution of a Navarrese company, established in the XXth. century and called "*El Irati, S.A.*". This company developed several activities of diverse kind along the whole century, such as the obtaining of electric energy, forestry, distillery and perhaps the most notorious of all of them, the creation of a new narrow-gauge railway called also "*El Irati*".

The continuous struggles and other circumstances were undermining the activity of these companies, some of which were loss-making from the beginning till the gradual extinction of all of them.