

EL FENOMENO INDUSTRIAL EN EUSKADI

Itziago AGUIRRE KEREXETA
Universidad de Deusto (Bilbao)

ANTECEDENTES

El marco en el que se va a producir la transición entre la industria artesanal, vinculada al mundo rural, y la moderna se encuentra dominado por la decadencia de las ferrerías, la vigencia del Fuero, las aduanas en el Ebro y la escasa capitalización. El fracaso del intento innovador que para las ferrerías impulsó a fines del siglo XVIII la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, innovaciones en los planos técnico, de dimensionamiento y financiero, se acentuó con los incendios y destrucción de ferrerías por parte de los convencionales franceses primero y las tropas napoleónicas después.

Desde el punto de vista Foral, la vigencia del Fuero entrañaba la prohibición de exportar mineral de hierro. Su definitiva derogación (1876) abrirá las puertas a la extracción y exportación masivas, a la par que la creación del Registro de la Propiedad permitirá la concentración de las explotaciones en manos de comerciantes, clases liberales y sociedades con capital autóctono y foráneo que no tardarán en asociarse entre sí.

La zona de libre cambio que para el País Vasco supone la presencia de las Aduanas en el Ebro, vigente hasta 1841, supone un fácil acceso al mercado vasco de la producción industrial europea al tiempo que las manufacturas vascas encuentran dificultades para su colocación en el mercado peninsular.

La escasa capitalización será tónica dominante hasta la aparición de la burguesía minera a caballo de la exportación del hierro vizcaíno. La inversión tradicional de capitales de origen autóctono o indiano se reducía al mundo rural, al inmobiliario en las villas y ciudades o a la erección de iglesias, torres y retablos. La idea de la indignidad del trabajo dificulta la inserción de la nobleza y aristocracia en el movimiento industrial.

1. EL PROCESO INDUSTRIALIZADOR: ETAPAS

1.1. Nacimiento de la Industria moderna: 1843-1914

Con la puesta en marcha del primer horno alto en el Bajo Ibaizabal se inicia un proceso industrializado que tiene en el hierro su símbolo definitorio.

Siderurgia primero, construcciones metálicas después y navales más tarde constituyen en cierta medida nexos de unión sectoriales entre la industria artesanal y la moderna en el País Vasco. Nexos de unión, continuidad, que implican, no obstante, notables diferencias cuantitativas y cualitativas derivadas del uso del carbón mineral, de la adopción del procedimiento Bessemer (1862), del volumen producido y de la demanda que la arquitectura del hierro, de la mano de los tendidos e instalaciones ferroviarias, imponía. Y tras el ferrocarril, el casco metálico de los buques arrincona a los carpinteros de ribera llevando en sus entrañas al vapor como fuerza motriz.

La paulatina desaparición de las ferrerías irá de la mano de la erección de los hornos altos, proceso en el que el Bajo Ibaizabal vizcaíno, y singularmente su margen izquierda, se constituyen en avanzadillas de la nueva industria; y uniendo el horno con la mina, el ferrocarril sustituirá a los carros de bueyes, transportando hasta los mismos cargaderos de la Ría el mineral que el vientre metálico de los vapores desembarcará en Inglaterra, Bélgica y Francia. Sólo los últimos treinta años del siglo XIX contemplarán el vaciado de 90 millones de toneladas de mineral de las que cerca de 70 satisfarán la demanda de la siderurgia británica. La Ría bilbaína buscará la adecuación de su embocadura y trazado para satisfacer tal tráfico, al tiempo que su margen izquierda alojará, en apenas 10 kms. de profundidad, decenas de explotaciones mineras a cielo abierto, un laberinto de tendidos ferroviarios (Triano, Orconera, La Robla, etc.) y una veintena de hornos altos (Ibarra y Cía., Carmen, Iberia, la Vizcaya) a los que habrá que sumar los instalados río adentro, en Castrejana (Echevarría) y Bolueta (Sta. Ana de Bolueta).

Y tras la siderurgia, la construcción naval: a la sombra de los hornos y los trenes de laminación, las gradas de Astilleros del Nervión (Sestao, 1888), Euskalduna (Bilbao, 1900) y Sociedad Española de Construcción Naval (Sestao, 1916) utilizarán para sus buques componentes aportados por Aurrerpa, Talleres de Deusto, Talleres de Zorroza, Forjas y Alambres del Cadaqua, Tubos y Forjados y una larga serie de talleres de construcciones metálicas instalados en ambas márgenes que proveerán de material a las navieras que los capitales bilbaínos comienzan a crear como anticipo del *boom* naviero de la I Guerra Mundial (Aznar, Bilbaína, Naviera Vascongada, Ibarra, etc.).

El proceso siderúrgico bilbaíno hallará un eco restringido en Gipuzkoa con las instalaciones de San Pedro de Elgoibar, Vera-Iraeta o Beasáin, superadas por Unión Cerrajera con sus dos hornos altos de Bergara, y que en todos los casos suponen aportación de capitales biskainos y gipuzkoanos. También en menor medida, la aportación de la siderurgia al tendido ferroviario es patente en los casos de San Pedro de Elgoibar respecto a los Ferrocarriles Vascongados y de

Unión Cerrajera y el Tendido de las líneas Málzaga-Vitoria-Estella y Mecolalde-Zumárraga.

Sólo en el margen derecha del Bajo Adour, cerca de Bayona, y a cargo de Forges de l'Adour (1881), surge un intento de implantación siderúrgica que, trabajando con hierro bizkaino y carbón inglés perdurará hasta comienzos de la segunda mitad del siglo XX. Navarra y Araba permanecerán ajenas al movimiento industrializador con algunas pequeñas excepciones como Ajuria y Urigoitia y Cía (Araya) para el caso alavés.

Los transformados metálicos, por el contrario, manifestarán en Gipuzkoa algunos casos de sumo interés: por un lado la reconversión de la armería tradicional al arma corta convertirá Eibar y Ermua en un gigantesco taller de pistolas con un centenar largo de fabricantes capitaneados por Orbea y Gárate, que irradiará su especialización a Gernika (Artra, Unzeta y Cía. 1913) como luego lo hará a Markina (Esperanza y Cía. 1931). Lo mismo sucede, a menor escala, en Elgoibar y Placencia. Otro caso, de sumo interés es el de Unión Cerrajera (Mondragón-Bergara-Aretxabaleta), que desde las cerrajerías iniciales llega a convertirse en empresa integral, dominando la producción desde el arrabio a la manufactura ferretera y controlando su propia producción eléctrica, la preparación de sus operarios (escuela de aprendices), su propia seguridad social (Hetruc), su economato y hasta sus viviendas.

Junto a estos sectores, vinculados en cierto modo con la industrial artesanal, hacen su aparición otros dos que tendrán en Gipuzkoa su máximo desarrollo: el del papel y el textil. El primero se inicia en 1841 en Tolosa (La Esperanza) y servirá de vivero para una extensa proliferación de papeleras instaladas a o largo del Oria primero, en Hernani y Legazpia poco después para culminar en 1912 en Rentería. La réplica bizkaina vendrá de la mano de la Papelera Española y sus instalaciones de Arrigorriaga y Aranguren-Zalla. La incidencia de las papeleras en el paisaje vegetal es patente desde 1918 en Gipuzkoa y desde 1935 en Bizkaia con la incorporación del pino insignis a la economía del caserío. Y en cuanto al sector textil, es a partir de 1845 cuando hacen su presencia en Rentería, Bergara (Algodonera San Antonio), Andoaín, Lasarte-Oria y Villabona (Subijana), para pasar luego a Tolosa (Elosegi) en un difícil resistir ante la competencia de las consolidadas instalaciones textiles catalanas.

La presencia del sector químico será aún incipiente en este período: salvo una empresa de colorantes y otra de abonos en Rentería, Bizkaia, y en concreto el área de confluencia Nervión-Ibaizabal, conocerán la implantación de las Vasco-Asturiana (Arrigorriaga) y Dinamita S.A. (Galdácano) que terminarán por fusionarse con la asturiana Santa Bárbara procurando así el nacimiento de Unión

Española de Explosivos (1896), ampliada luego con la fábrica de Luchana (Baracaldo)

Las infraestructuras de comunicación conocen un gran desarrollo en torno al ferrocarril: línea Bilbao-Tudela por Miranda (1863); Bilbao-Muskiz (1865) a cargo de la Diputación; Bilbao-Portugalete (1888); Bilbao-Las Arenas; Bilbao-Durango-Zumárraga; La Robla-Balmaseda (1884); Elgoibar-San Sebastián y San Sebastián-Hendaya.

1.2. La consolidación industrial: 1914-1936

Tras el boom que para la economía vasca supuso la I Guerra Mundial, singularmente para la banca y las navieras, gracias a su papel abastecedor a nivel peninsular en sustitución de las importaciones de los países implicados, el final de la misma se tradujo en un período de crisis que la Dictadura de Primo de Rivera su política de obras públicas permitió remontar a los sectores del acero, hierro, material de transporte, construcción y cemento sobre todo.

En el espacio del Bajo Ibaizabal, es de destacar la creación de Babcock & Wilcox (1918) y General Eléctrica (1929), vinculadas a los sectores de bienes de equipo y transporte la primera y material eléctrico la segunda. La difusión del fenómeno industrializador remonta el Ibaizabal hacia Amorebieta y Durango, consolidándose los talleres de transformados metálicos preexistentes (Jauregi, Hijos de Mendizábal) a la vez que aparece con una cierta fuerza el sector de fundición y forja en Elorrio y Berriz. Markina y Gernika siguen la misma tónica configurándose como cabeceras industriales a nivel comarcal.

En Gipuzkoa, la creatividad empresarial será más pujante que en Bizkaia: Eibar, tras la crisis armera de 1919-25 diversifica sus actividades en base a la bicicleta, máquina de coser y ferretería mientras resurge la escopeta de caza como sustituta del arma corta. En Legazpia y Zumárraga, la iniciativa individual de Patricio Echeverría o los Orbetgozo se lanzará al campo de la producción de acero generando una casta de empresarios (continúa en la página 8) característica de Gipuzkoa y basada en la figura del trabajador convertido en empresario Luzuriaga, en Pasajes; Vollmer, en Irún; Niessen, en Rentería repiten el modelo diversificando el mundo industrial gipuzkoano hacia la construcción naval y el acero, las herramientas o el material eléctrico. Y junto a ellos, Pysbe (1926) y Meipi (1930) industrializan las capturas de Bacalao (Pasajes); Olibet y Suchart insisten en el sector alimenticio. El Urola Medio y Zarauz conocen la implantación de las fábricas de muebles y los talleres de dimensiones notables como C.A.F. (Beasaín) y Unión Cerrajera continúan con la construcción de material ferroviario y cerrajería.

Con la crisis mundial de 1929, el retroceso y la atonía se generalizan: sólo Michelfín en Lasarte y Firestone-Hispania en Galdácano serán iniciativas de cierta importancia. Paralelamente se desarrollan iniciativas infraestructurales y sociales diversas: continúa la expansión del ferrocarril por Bizkaia (Amorebieta-Gernika-Sukarrieta; Bilbao-Lezama; Bilbao-Luchana-Mungia); la Diputación gipuzkoana acomete (1924) el ferrocarril del Urola; se completa el Málzaga-Vitoria-Estella; y se empalma San Sebastián con Pamplona (Ferrocarril del Plazaola, 1919).

1.3. La autarquía industrial: 1939-1959

El cierre de fronteras a las importaciones y las necesidades de reconstrucción del mercado interior ponía a disposición de la industria vasca todo el mercado estatal, sin posibilidad de competencia exterior, situación que -iniciada en 1937- continuaría durante el desarrollo de la II Guerra Mundial (1939-1945).

Sin embargo, las limitaciones en el suministro eléctrico, las dificultades en la renovación de utillaje mecánico y el intento estatal por diversificar las áreas industriales a nivel peninsular, junto con la creación del INI y la implantación de sus empresas al margen del País, serán dificultades que la economía vasca, encabezada por Bilbao (3ª plaza financiera estatal), logrará superar: y aunque la penetración del sector siderúrgico vasco en el mercado peninsular se reduzca al entrar en producción Ensidesa (INI), la industria de transformados metálicos se potenciará realmente: Mefesa (1950) en el campo de las ferroaleaciones y Metacal (1957) en el de fundición de calidad acompañan al crecimiento del sector químico (Unquinesa 1939, Sefanitro 1941) aprovechando subproductos siderúrgicos. Los fundidores y relaminadores se establecerán en el Alto Ibaizabal (Elorrio, Abadiano, Durango) al tiempo que la ferretería, mientras que la legislación favorable al proteccionismo en materia de construcción naval permitirá el mantenimiento de la actividad y la aparición de algunos nuevos pequeños astilleros en la ría bilbaína.

El proteccionismo a ultranza favorecerá el nacimiento del sector de máquina-herramienta que, presidido por Elgoibar, se colocará a la cabeza del sector a nivel peninsular. Frente a diez fabricantes en 1940, veinte años más tarde serán casi doscientas empresas las dedicadas a este sector.

Simultáneamente, y a partir de 1954, se inicia el proceso de fabricación de automóviles en el estado: fracasado el intento vitoriano de ubicar a Citroën -y resuelto parcialmente con la creación de Imosa (1954)- la industria auxiliar del automóvil encontrará en el País una infraestructura productiva apta para el suministro de componentes: la fabricación en Mungía del Gogomovil (1962) no

será más que un corto episodio en la historia de la motorización que calará con más fuerza en Eibar a través de la fabricación de la *scooter* Lambreta y la motocicleta derivada de la bicicleta Orbea, Mobylette GAC). Todo el Valle del Deba se convierte en suministradora de accesorios de vehículos de transporte, de máquinas de coser, material de oficina, etc.

Y junto al automóvil, el electrodoméstico: el equipamiento del hogar permite la aparición de numerosas empresas del sector tanto en el ámbito vizcaíno-Edesa (Basauri), Westinghouse (Erandio), Sagarduy (Orduña), Imigás (Ermua) -como en el gipuzkoano: Fagor (Mondragón), Otsein (Bergara): incluso Navarra se incorpora a tal tendencia en Estella (Agni) y Pamplona (Orbaiceta). A la vez, el pequeño electrodoméstico y el menaje del hogar alcanzarán cierta relevancia en Eibar, Gernika, Derio y Usurbil (planchas, cafeteras, radiadores, buertería, muebles de cocina, etc.). La propia Unión Cerrajera entrará en la fabricación de botellas de butano, nueva fuente energética de fines del período.

Otros sectores ya establecidos, como los del papel, textil o mueble, apenas se diversifican: sólo merece la pena destacar la fabricación de pasta de papel ante las dificultades de importarla de la Europa nórdica y la consolidación de Zarauz y Valmaseda en el campo del mueble.

Pero este período comienza a marcar unas pautas que se acentuarán en el decenio de los años sesenta: la conveniencia de situarse en la cercanía de los centros de poder comienza a dejarse notar en el mundo empresarial, singularmente en las grandes empresas. De ahí al traslado de sus sedes sociales y centros de decisión a Madrid no hay más que un paso y, en muchos casos, el País Vasco no proporciona más que la ubicación del centro de producción y la mano de obra. Las decisiones y servicios anejos se tomarán y ejercerán en otras latitudes.

1.4. Desarrollo industrial: 1960-1975

A escala peninsular, el Plan de Desarrollo Económico y Social (Plan de Estabilización, 1959, marca el final del período autárquico y el inicio de una generalización industrializadora; simultáneamente la mecanización del campo refuerza la emigración rural con destino a las áreas industriales y, en menor medida, a las urbanas. En cuanto respecta al País Vasco, destacan varias cuestiones: la extensión del fenómeno industrial a la totalidad de Bizkaia y Gipuzkoa; la industrialización de Araba y Navarra; la inmigración masiva peninsular a Bizkaia y Gipuzkoa; y la aparición de nuevas modalidades empresariales.

La superación de la autarquía económica acarrea la necesidad de competir por la conquista de los mercados y, consecuentemente, la de equipararse adecuadamente. La racionalización de los procesos de fabricación, la mecanización de las instalaciones y el aumento de la productividad son retos que las empresas con escasa capacidad financiera no son capaces de alcanzar: de ahí que la desaparición de talleres sea un síntoma de los primeros años del período mientras la adaptabilidad del resto se manifiesta en ampliaciones cara a las nuevas demandas del mercado (equipamiento de la vivienda y automóvil sobre todo) y de bienes de equipo necesarios para su producción.

Toda Gipuzkoa se incorpora al proceso: la creatividad empresarial, basada en pequeños talleres, se fundamenta en la aportación de capital rural y mano de obra procedente de los centros de formación profesional. En este sentido, el papel de la Escuela de Armería eibarresa resulta decisivo como lo será, a su escala, el de la Escuela Politécnica de Mondragón. Sectorialmente, la máquina-herramienta, el electrodoméstico, los accesorios de automóvil, la ferretería doméstica y el sector del mueble resultan potenciados. Ello acarrea la especialización de la industria gipuzkoana a nivel municipal y, sobre todo, comarcal, modelo reproducido en el área de la industria dispersa de Bizkaia: sector del papel en el Valle del Oria, del metal en el Deba, del mueble en el Urola, forja y fundición en el Alto Ibaizabal, etc. Simultáneamente se inician los Planes de Acción Concertada cara a la modernización de las plantas de cabecera y ampliación de su capacidad productiva, actualización que contempla asociaciones con capitales exteriores (Altos Hornos de Vizcaya y Unión Steel; Echevarría y Crucible Steel; Unquinesa y Dow, etc. Como resultado se duplica la capacidad de producción de Altos Hornos mientras lo hace por cuatro la de los fabricantes de aceros especiales.

Pero el acceso a la economía industrial de Araba y navarra es otro de los puntos destacables del período. A través de la iniciativa de sus respectivas Diputaciones Forales, y el objeto de frenar la emigración extraterritorial -por un lado- y atender la demanda de suelo industrial de los talleres del Valle del Deva por otro, se sientan las cimientos de la industrialización del País Vaco Mediterráneo: el modelo navarro, con tendencia a industrializar las cabeceras comarcales (Alsasua, Estella, Tafalla-Olite, Tudela, Aoiz, Sanguesa, Santesteban y la propia Pamplona) contrasta con el alavés y la primacía de Vitoria sobre el resto del territorio (polígonos de Arriaga, Betoño, Ali-Gobeo, Jundiz, Errekaleor, etc.), que se mantendrá hasta comienzos de los años setenta, para diversificarse luego. Al margen de la capital, el Valle de Ayala (Llodio y Amurrio) supondrá la extensión del modelo industrializador disperso de Bizkaia aguas arriba del Nervión mientras Zambrana y Oyón se beneficiarán de la personalidad fiscal alavesa y de la proximidad de Logroño y Miranda de Ebro.

Iniciativas forales, por tanto, en la base de la expansión industrial al sur del País: pero junto a ellas, la abundancia de suelo, el régimen fiscal derivado del mantenimiento de los Concierdos Económicos, la abundancia de mano de obra preparada en las escuelas de formación profesional y la decidida voluntad de frenar el éxodo del campo alavés y navarro a las áreas y núcleos industriales bizkaino-gipuzcoanos. Y, más en el fondo aún, sentido de planificación y previsión.

En efecto: la oferta de suelo industrial será rápidamente captada por la industria eibarresa que, saturado el escaso suelo de la villa y necesitado de espacio, no duda en trasladar sus instalaciones a Vitoria: muy pronto seguirán sus pasos talleres del resto del Valle del Deba. Vitoria y, en un segundo plano, Logroño, Echarrri-Aranas, Viana e incluso Burgos serán los destinos de los talleres emigrados del Deba en una primera fase. Otra posterior, de 1968 en adelante, busca suelo industrial más próximo: en las inmediaciones de su ubicación anterior (Ermua y Mallabia) o en el Alto Ibaizabal bizkaino: Saldibar, Berriz, Abadiano, Durango y Hasta Amorebieta, donde converge la industria emigrada del Deba con la procedente del Bajo Ibaizabal. El Duranguesado se convierte así en espacio de convergencia de iniciativas gipuzkoanas y bilbaínas que sumadas a las autóctonas repite el modelo vitoriano.

El sector del automóvil y la construcción naval actuarán como impulsores de gran capacidad de arrastre: las gradas de los astilleros del Bajo Ibaizabal rebosan de trabajo y una numerosa industria auxiliar, concentrada en la propia Ría y en el Valle del Kadagua, provee cuanto precisa. Algo similar, aunque a mayor escala de dispersión de talleres afectados sucede con el automóvil que, tras la experiencia a destiempo del Gogomóvil en Mungía, alcanzará madurez en el polígono de Landaben (Pamplona) con la constitución de Authi y la fabricación, durante una década, de los Morris y Austin.

Un nuevo sector, el petroquímico, se hará presente condicionando el crecimiento del puerto bilbaíno hacia el Abra: el dique de Punta Lucero se diseña cara a los superpetroleros que la crisis de Suez impone y su posterior reapertura relegará. Bilbao tiende a erigirse en la metrópoli del Norte y bisagra de las regiones del Golfo de Bizkaia.

Tal dinamismo creativo de carácter empresarial no tardaría en verse afectado por la llegada masiva de inmigrantes (1961 a 1964 sobre todo) procedentes de las áreas rurales peninsulares que se plantean la emigración al País Vasco como una alternativa a la emigración a Europa: bajo el sistema de llamada que entraña la difusión personal del puesto de trabajo y la captación de nuevos trabajadores, jóvenes solteros primero, casados después y el resto de la familia en una tercera fase configuran un nuevo componente demográfico joven, en plena capacidad

productiva, que se superpone a la población autóctona: el resultado es espectacular. Crecimiento desmesurado y, en ocasiones caótico, de las ciudades y núcleos industriales; promiscuidad funcional en muchos casos; disputa de suelo en otros más. Se configuran los ensanches de las villas: surgen las microconurbaciones gipuzkoanas (Ermua-Eibar-Elgoibar-Placencia; Mondragón-Aretxabaleta-Eskoriatza; Legazpia-Zumárraga, Pasajes-Lezo-Rentería; Irún-Hondarrabia, etc.) y la aglomeración del Bajo Ibaizabal (Galdakao-Basauri-Etxebarri-Bilbao-Barakaldo-Sestao-Portugalete-Santurtzi-Erandio-Lejona-Getxo). Talleres, viviendas, servicios e infraestructuras de transporte se disputan el fondo de los valles, crecen horizontalmente hasta toparse mutuamente, escalan los glaciares: congestión, desorganización, invertebración, caos urbano y funcional.

Surge la latente conflictividad socio-laboral: las tensiones capital-trabajo desembocan en la ausencia de diálogo, la ilegalidad de los sindicatos, las huelgas y los estados de excepción. Desde 1957, una nueva concepción empresarial había aparecido tímidamente en el Alto Deba, en torno a Mondragón: el cooperativismo, superación de la dicotomía capital-trabajo, se había incorporado a los nuevos productos que la sociedad comenzaba a demandar y buscaba nuevas direcciones industriales. En apenas treinta años, el movimiento cooperativo se consolida y diversifica. Crea su propio tejido industrial, financiero, educativo, sanitario y de consumo que, centrado en Mondragón, se extenderá en mancha de aceite por el propio Deba, y puntualmente por Gipuzkoa y Bizkaia. Recibe en Mondragón la herencia de Unión Cerrajera, empresa de un pueblo y cuna de las cooperativas, y la actualiza en la País.

Frente a la creatividad infraestructural de los períodos anteriores, el del desarrollismo resulta decepcionante: sólo la autopista Bilbao-Behobia se enmarca -y precariamente- en el previsto triángulo de autopistas Bilbao-Vitoria-San Sebastián que, en 1962, se considera imprescindible para 1969: en mayo de 1969 comienzan las obras en dirección San Sebastián, mientras el acceso al Valle del Ebro y la Meseta se retrasa y el enlace Málzaga-Vitoria no acaba de abrirse paso. Y junto a la Bilbao-Behobia, el aeropuerto de Sondika se ubica definitivamente en el Txorierrri, imposibilitando la ampliación de la ciudad bilbaína en el Valle de Asúa. Y mientras el puerto de Pasajes se equipa ante la imposibilidad de ampliar sus instalaciones, constreñidas por los condicionantes topográficos y urbanos, el de Bilbao abandona decididamente el Arenal, se instala en el parcialmente realizado Canal de Deusto y, finalmente, se concentra en Santurce con el futuro del Dique de Punta Lucero como nueva defensa, inconclusa ante el abandono del Dique de Punta Galea, de una superficie abrigada de más de 25 Has. con calados de hasta 25 metros.

1.5. La crisis de los setenta: 1975-1985

Al expansionismo de los tres quinquenios anteriores le sigue la desaceleración atónfa y crisis de la segunda mitad de los años setenta: la sobrecapacidad siderúrgica y naval precisan adecuarse a la aparición de nuevos competidores; la proliferación de instalaciones dedicadas al electrodoméstico acusa la recesión de la construcción; el otrora dinámico sector de la máquina-herramienta es el primero en sufrir la crisis; y uno a uno, todos los sectores, en mayor o menor medida, son víctimas de la situación. La democratización del Estado, la aparición de los sindicatos, la conflictividad social, la liberalización económica, la crisis del cambio en definitiva, constituyen el marco del nuevo período. La propia figura del empresario, antes admirado, es considerada peyorativamente por algunos sectores: la inversión se resiente y/o busca otros horizontes y espacios donde germinar. Espacios industriales recién concebidos, de promoción municipal y privada quedan vacíos; la construcción de todo tipo se paraliza.

Empresas que cierran o, en el mejor de los casos se reestructuran en Sociedad Anónimas Laborales; reducción de plantillas, jubilaciones anticipadas; paro, de primer empleo sobre todo; incertidumbre, conflicto, concertación social. La nueva configuración autonómica del Estado, el Gobierno Vasco, los traspasos de competencias y el ejercicio de las mismas se inscriben en tal marco.

Reordenación del sector de aceros especiales, aún recién culminada en 1989; reordenación y cierre de astilleros junto a la concentración de otros menores. Reestructuración y conformación del Grupo Vasco de Electrodomésticos; crisis profunda en el sector del arma larga; pendiente aún la solución para el de bienes de equipo eléctrico.

Cambios en las actitudes: crisis de valores y sustitución de los mismos. Desaceleración dramática del creciente demográfico primero y cambio de signo después. Retorno de emigrantes, jubilados o no, llevándose consigo sus ahorros. Pérdida de centralidad bilbaína y de atracción del País. Estancamiento, retroceso en definitiva, de la actividad productiva.

El decenio 1975-1985 puede figurar con caracteres negativos en la historia reciente del País: Bizkaia y Gipuzkoa retroceden espectacularmente en el ranking estatal de la renta. Todo el área del Golfo de Bizkaia, con una estructura productiva similar, se comporta de igual manera mientras las áreas mediterráneas, en base a una industrialización reciente de tercera generación y alto valor añadido ocupan sus lugares. La incidencia de la crisis en la industria alavesa es también inferior, debido, probablemente, a la mayor diversificación y juventud de sus instalaciones.

1.6. La reconversión industrial: 1985-1992

Las medidas de la Administración Autónoma (Gobierno Vasco y Diputaciones), ya desde 1980, irán encaminadas a contener la situación y paliar sus consecuencias primero, y abrir nuevas direcciones industriales después: planes de promoción industrial y de empleo se suceden con diversos resultados y la declaración de áreas más afectadas por la crisis y susceptibles de medidas excepcionales se orientan hacia el Bajo Ibaizabal y Txorierri, cinturón industrial de San Sebastián y Bajo Deba. Las Zonas de Urgente Reindustrialización (ZUR) buscan ayudas financieras en la Comunidad Europea y una notable serie de instancias creadas al efecto como la Sociedad de Promoción Industrial (SPRI) (que engloba a ZID, Parque Tecnológico S.A., Tekel S.A., Programa Imi, Sociedad Gestión Capital-Riesgo S.A.) o el Ente Vasco de la Energía (EVE) (que comprende Cadem S.A., Gas de Euskadi S.A., Hidrocarburos de Euskadi, Naturgar S.A.,) y otras instancias diversas tratan de consolidar y levantar la trama industrial. Los apoyos decididos a las inversiones en nuevas tecnologías encuentran eco en los sectores industriales -Indelec, por ejemplo, en el de comunicaciones y la creación del Parque Tecnológico de Zamudio junto con los anteproyectos de Telepuertos- y a partir de 1985 comienza a remontarse la situación, si bien la generación de puestos de trabajo encuentra dificultades y las tasas de desempleo siguen siendo demasiado elevadas.

Entretanto, la iniciativa empresarial que había caracterizado al vasco de las etapas anteriores ha desaparecido en buena medida o se manifiesta en otros espacios. La concentración de las áreas de decisión en otros focos ha seguido produciéndose y el panorama actual resulta expectante ante la crisis de un modelo industrial, y la incertidumbre del futuro. Las reconversiones, ciertamente, han supuesto una adecuación técnica de las instalaciones pero la generación de nuevas líneas de actividades marcha a ritmo lento y la incorporación al tren de las altas tecnologías lleva el mismo paso.

Infraestructuralmente, el período se caracteriza por la planificación y comienzo de obras absolutamente necesarias: los Corredores de acceso a Bilbao permitirán unos niveles de comunicabilidad acordes con el volumen de los trasvases y las grandes obras (Metro de Bilbao, enlace ferroviario con Europa, Valle del Ebro y Meseta mediante la Y vasca y el Tren de Alta Velocidad, puerto bilbaíno, etc.) permitirán la vertebración territorial del País y su intento de capitanear una región a escala europea que tenga al Golfo de Bizkaia como marco espacial próximo de referencia.

2. INDUSTRIALIZACION Y ESPACIO

El proceso de creación y transformación de la trama industrial en el País ha originado un paisaje industrial diferenciado: por un lado, la concentración de instalaciones en localizaciones concretas o la yuxtaposición de las mismas más difusamente pero en un ámbito espacial personalizado motiva la aparición de las áreas industriales; frente a las mismas, la polarización de instalaciones fabriles en un entorno de carácter rural posibilita la existencia de los núcleos industriales. Áreas y núcleos configuran, por tanto, el ámbito espacial de la localización industrial.

2.1. Las áreas industriales

Propias del País Vasco Litoral, el primero en industrializarse, responden a modelos diferenciados: frente a un proceso de concentración inicial en torno a la Ría (margen izquierda del Bajo Ibaizabal), la difusión del fenómeno saltará primero a la margen derecha entre Erandio y Deusto para continuar después aguas arriba hasta alcanzar Bilbao y la confluencia Ibaizabal-Nervión (Basauri-Galdakao). El Bajo Ibaizabal se configura como la gran área industrial del país y una de las primeras a escala peninsular, a la vez que la principal aglomeración urbana vasca.

El Alto y Medio Ibaizabal son consecuencia de iniciativas autóctonas de la primera mitad del siglo XX, ampliadas considerablemente en la segunda, y a las que vinieron a sumarse instalaciones procedentes de la emigración industrial del Bajo Ibaizabal y Valle del Deba en los años sesenta y setenta: actúa pues como área de confluencia de espacios saturados urbana e industrialmente. Desde Galdakao hasta Elorrio y Ermua, por Amorebieta, Durango, Abadiano y Berriz, se trata de un corredor de comunicaciones salpicado de talleres y núcleos urbanos en el que las actividades rurales conviven con las industriales y las propiamente urbanas.

Los Valles del Nervión y Kadagua reproducen, a su escala, el caso anterior: la proximidad del Bajo Ibaizabal impone su impronta en la especialización metalúrgica y las características propias de un relieve de valles encajados lleva a la disputa por el aprovechamiento del escaso suelo disponible: desde Arrigorriaga hasta Llodio y desde Alonsotegi a Valmaseda, Nervión y Kadagua discurren encauzados por naveas industriales que se concentran en los meandros del primero (Miravalles, Arrankudiaga) o las cubetas del segundo (Gueñes-Sodupe y Aranguren-Zalla).

El Txorierrí (Valle de Asúa), desde Larrabezúa hasta Leioa, ha compaginado hasta el momento su papel de aprovisionador agrícola de Bilbao y localizador de

pequeños talleres en un entorno rural (Larrabetzu, Lezama, Zamudio, Sondika, Loiu, Asúa) o rururbano (Derio y Leioa). Al mismo tiempo ubica el aeropuerto de Sondika e instalaciones de la Universidad del País Vasco junto a urbanizaciones residenciales de cierto *standing*.

En Gipuzkoa, el Valle del Deba es el espacio donde se produce la continuidad industrial desde el siglo XVI hasta la actualidad. La cuna de las iniciativas que supone Eibar se expandió en los años sesenta a Ermua y Mallabia en Bizkaia y Elgoibar, Placencia y Bergara. La aparición del cooperativismo industrial en el Alto Deba reforzará la industrialización de Arrasate, Oñate, Aretzabaleta y Eskoriatza desde 1960. Desde 1975, la saturación espacial, presente ya quince años antes, es total en el Valle y frente a la emigración industrial característica del período 1960-1975 le sucede la creación de nuevas áreas en un espacio encajado que obliga al crecimiento lineal o vertical de sus ciudades.

El Urola y Oria medios pueden considerarse las áreas monoespecializadas de la industria gipuzkoana: frente a la actividad metalúrgica (Zumárraga, Legazpia, Villarreal, Azkoitia) de la primera el sector del mueble cobra fuerza en torno a Azpeitia y Cestona prologándose por la costa en Zarauz y Orio. De manera similar, la industria papelera marcará la tónica del Oria desde su misma cabecera (Zegama, Tolosa, Legorreta, etc.) alcanzado su red tributaria (ríos Araxes y Leizarán) mientras la metalurgia de Ormaiztegi, Beasáin y Olaberría empalma con la del Urola Medio.

El triángulo Irún-Lasarte-San Sebastián, aunque más tardíamente industrializado, es una muestra de diversidad sectorial (Pasajes, Rentería, Oyarzun e Irún) y monopolio del sector químico (Lasarte), que abrazan a la capital por el sur, Este y Oeste. A escala, repite el modelo de la ría bilbaína, al concentrar en su entorno funciones urbanas de alta densidad, industriales, portuarias y de servicios.

Finalmente, la Barranca-Burunda navarra es una réplica del Txorierrri Bizkaino en dimensiones menores: la carretera y el ferrocarril Vitoria-Pamplona actúan de eje de implantación industrial (Alsasua, Olazagutía, Urdiaín, Etxarri-Aranaz, Irurzun) de carácter continuo aunque difuso, vinculado a la metalurgia y el cemento, y en donde el sector primario mantiene su vigencia.

2.2. Los núcleos industriales

Frente a la continuidad espacial que la industria de las áreas supone, la de los núcleos conforma una tipología aislada y diferenciada de la del entorno inmediato: la industria, en los núcleos, es la excepción.

Vitoria y Pamplona se configuran a la cabeza de tal modalidad: ambas deben su importancia a las acciones decisivas de las Diputaciones Forales alavesa y navarra respectivamente, y en ambas, los Polígonos Industriales constituyen modelos de planificación en contraste con la anarquía propia de las áreas. Los polígonos de Gamarra, Betoño, Arriaga y, Ali-Gobeo conforman el cinturón industrial septentrional de Vitoria, impidiendo su expansión hacia el norte excepto por el Actur de Lakua. Los de Olarizu, Jundiz y Castilla complementan la industria vitoriana, encontrando su réplica pamplonica en los de Landaben y Cordobilla, en la propia capital, que se complementan con los situados en la margen derecha del Arga, al norte de la ciudad, y en la carretera a Francia.

Una larga serie de cabeceras comarcales localizan la industria dispersa del resto del País: es el caso de Gernika, Mungía, Markina o Yurre en Bizkaia; de Murgía, Salvatierra, Oyón o Ribabellosa en Alava; o de Estella, Tafalla, Tudelo y Lesaca en Navarra. En el caso bizkaino, se trata de iniciativas de origen local que, en mayor o menor medida, se han visto acompañadas de procesos de implantación de talleres inmigrados desde el áreas del Bajo Ibaizabal (Yurre, Mungía) o actúan en complementariedad con núcleos próximos (Lemoa, Bedia, Usánsolo, Urduliz). En el navarro, surgen a consecuencia del Plan de Promoción Industrial de 1964 y refuerzan considerablemente las funciones de cabecera comarcal de las ciudades afectadas, contribuyendo al freno de la emigración rural. Este mismo papel de contención del despoblamiento rural se aprecia en Alava desde que se abre al Territorio alavés el proceso dirigido hasta entonces hacia Vitoria.

3. IMPACTOS DE LA INDUSTRIALIZACION

Un proceso de industrialización que ha conformado áreas y núcleos de las características señaladas a lo largo de los últimos ciento cuarenta años ha acarreado consigo una problemática diversa en los campos demográfico, urbanístico, medioambiental, infraestructural, social, cultural, etc. El cambio profundo, rápido en ocasiones y acompasado en otras, que el modo de vida industrial ha supuesto para el País obliga a unas reflexiones desde el punto de vista del geógrafo.

Al goteo de mano de obra inicial que, procedente del entorno inmediato de la submeseta norte y Cantabria, se asentó en el área minera y margen izquierda le seguiría casi de inmediato un proceso de migración interna que procedente del área rural del interior de Bizkaia se adelantaba en cien años a los trasvases campo-ciudad de la segunda mitad del siglo XX. Y tras la primera inmigración exterior, continuada hasta 1936, le seguiría otra algo más intensa durante los años de la reconstrucción para acelerarse y alcanzar su cenit en el período 1960-

1964, tras el Plan de Estabilización, afectando a las Bizkaia y Gipuzkoa industriales: toda la Submeseta Norte, Extremadura, Andalucía Occidental y Galicia proporcionará mano de obra joven y abundante al proceso de expansión industrial, áreas de emigración a las que se sumarán Navarra y Rioja. La margen Izquierda del Bajo Ibaizabal y el triángulo Irún-Lasarte-San Sebastián resultarán los espacios más afectados por tales movimientos migratorios, manteniéndose los mismos destinos -y ampliados por el sistema de llamada- a todos los municipios a los que el proceso de industrialización afectara.

Los resultados de tal desplazamiento migratorio de carácter masivo, descontrolado y desatendido no tardarían en hacerse notar: la necesidad de residencia obliga a la edificación intensiva, inmediata, sin planificación apenas, de la que sobran muestras en las ciudades y pueblos del País: los casos de Bilbao y su entorno urbano-industrial, Leioa, Basauri, Ermua, Pasajes, Rentería, Eibar y un largo etcétera son ejemplarizantes al respecto. Talleres y edificios se disputan el suelo, ya de por sí escaso en los valles gipuzkoanos, obligando al crecimiento lineal y en vertical de sus ciudades. Barrios champiñón, de tipología monótona e inadaptada al entorno, desconectados, insuficientemente dotados infraestructuralmente y con servicios de primera necesidad en el mejor de los casos, van ocupando el espacio entre edificaciones anteriores, talleres, almacenes, carreteras y ríos. Y cuando el fondo del valle resulte incapaz la solución reside en escalar las laderas y ocupar los glaciares. El espacio resultante resulta funcionalmente promiscuo, urbanísticamente caótico y ambientalmente deteriorado.

Industrialización a tope: urbanización por doquier. El medio ambiente no comienza a preocupar hasta los años setenta, con el inicio de la crisis: mientras tanto, la consigna era crecer, crecer y crecer. Redes de agua y saneamiento precarias en muchos casos: vertidos incontrolados al río inmediato, a basureros improvisados. Humos que denotan actividad y se emiten tal cual a la atmósfera: contaminación ambiental, ríos-cloaca, acuíferos en riesgo permanente. El desarrollismo económico descuida la infraestructura de comunicaciones: el triángulo de autopistas Bilbao-Vitoria-San Sebastián, aconsejado en 1962 para su entrada en servicio en 1969, comienza a construirse de Bilbao a Behobia el año en que toda la red debería entrar en servicio. Las circunvalaciones de las capitales deberían aún esperar.

Un proceso industrializador y urbano intenso, en definitiva: pero un proceso salvaje, con los ojos puestos en el futuro inmediato, sin mirar a diez o quince años más adelante. Buscando las soluciones de hoy incluso a cambio de hipotecar el mañana.

Elorrio, marzo 1992

