

## **La primera industrialización en el País Vasco (1876-1936)**

### **Los orígenes: 1876-1914**

En 1856, el escritor y periodista Juan A. Delmás describía de forma poética “los amenos y risueños paisajes, bañados de purísimas aguas” que se extendían a lo largo de los ríos **Nervión e Ibaizabal** y hacían las delicias de los turistas. Un año antes Henry Bessemer había patentado en Inglaterra un proceso de refinado y reducción de hierro para producir acero en cantidades industriales a bajo coste. Poco imaginaban los vecinos, e incluso los turistas de aquellas localidades de la **Margen Izquierda de la Ría**, como iba a cambiar aquel invento su mundo apacible. En pocos años el proceso de transformación del mineral de hierro transformó para siempre la bucólica estampa que presentaba la zona a mediados del siglo XIX. La aparición de algunas innovaciones técnicas, como el convertidor de acero Bessemer y la introducción de aire caliente en el alto horno, provocaron un verdadero terremoto que sacudió las bases sociales, económicas y políticas de la Margen Izquierda del Nervión. El nuevo sistema de producción, promovido por la siderurgia británica y europea continental, necesitaba un mineral de hierro con bajo nivel de fósforo, como el que se extraía en **la zona minera de Vizcaya**. La riqueza de este mineral fue un factor determinante en la industrialización del País Vasco.

Sin embargo, este proceso no hubiera sido posible sin la existencia de otra serie de factores, como el cambio de legislación que se produjo tras el final de la Guerra Carlista, el impulso de los Concierdos Económicos, la presencia de una mano de obra cualificada o la participación directa de una emprendedora burguesía local. Todo ello, unido a las inversiones extranjeras, sobre todo de origen británico, y a la existencia de unas determinadas condiciones geográficas, como **la cercanía de una ría navegable que facilitaba la salida al mar**, favorecieron el desarrollo de la zona, que pasó a convertirse en el centro neurálgico de la economía vasca.

Para facilitar de la extracción del mineral de hierro vizcaíno se pusieron en marcha los más modernos avances tecnológicos de la época. Los mejores ingenieros y arquitectos colaboraron en aquella magna empresa. Entre 1877 y principios del siglo XX se extrajeron decenas de millones de toneladas de hierro, se construyeron tranvías aéreos, lavaderos y cargaderos de mineral, planos inclinados, varias líneas férreas e incluso fue necesaria la construcción de un muelle de hierro en Portugalete para facilitar la navegación de los buques por la Ría.

Todo este proceso necesitó de un enorme volumen de mano de obra. Miles de trabajadores procedentes de otras provincias llegaron al territorio atraídos por unas

prometedoras condiciones laborales. Sin embargo, la situación que se encontraron al llegar fue desoladora. Obligados por patronos y contratistas a alojarse en inmundos barracones y a gastar sus salarios en las cantinas de la zona, comprobaron en muy poco tiempo la cara oculta de aquel proceso. Los destajos, los accidentes laborales y las penosas condiciones sociales, crearon un enorme malestar que explotó finalmente en el primer gran conflicto de la minería vizcaína, la gran huelga general de mayo de 1890. La protesta fue posible gracias a la labor de los primeros socialistas, encabezados por el carismático **Facundo Perezagua**, que había llegado a la zona unos pocos años antes con la misión de extender las ideas del partido fundado por Pablo Iglesias. Fue el primer gran conflicto de todo un ciclo de huelgas generales y protestas que se extendió desde la última década del siglo XIX hasta 1911. El terremoto social que provocó aquel proceso lo cambió prácticamente todo en el País Vasco. De él surgieron también otras fuerzas políticas, como el Partido Nacionalista Vasco, liderado por **Sabino Arana**, que supo reunir en torno a él a un importante sector político, alarmado por los cambios que se estaban produciendo a pasos acelerados en aquella sociedad.

Y también surgieron figuras tan relevantes como **Víctor Chávarri**, Marqués de Triano, uno de los hombres más poderosos de toda España en su época. Fundador del ferrocarril Bilbao-Santander, del Vasco Asturiano y de *La Vizcaya*, que más tarde se fusionaría con la emblemática *Altos Hornos de Vizcaya*. Chávarri levantó empresas en casi todos los sectores que alumbraron el espectacular novecientos vizcaíno, fue senador desde 1891 hasta su muerte y promotor de Neguri, el *alter ego* de la Margen Izquierda al otro lado de la Ría y fue el personaje más importante de un grupo oligárquico singular, *La Piña*, que tuvo una importante influencia en la política local. **Facundo Perezagua, Sabino Arana y Víctor Chávarri** serían tres personajes clave para comprender la nueva sociedad y la nueva política nacidas de aquel proceso de industrialización.

Todos estos cambios provocaron también una drástica transformación del espacio urbano y social. El proceso de modernización de la siderurgia vizcaína comenzó a fraguarse en una zona muy concreta **de la Margen Izquierda, situada entre Barakaldo y Sestao**, sobre los terrenos que había ocupado un convento de los padres carmelitas. Fue allí donde la antigua fábrica de **Ntra Sra. del Carmen**, fundada por la familia Ibarra en 1854 en **zona de Desierto, se convirtió en los Altos Hornos y Fábricas de Hierro y Acero de Bilbao**, en 1882. Ese mismo año se formó la Sociedad Anónima de Metalurgia y Construcciones la Vizcaya, en la **Dársena de la Benedicta en Sestao**. Muy próxima a esta empresa, en terrenos que cedió La Vizcaya, se fundó en 1887 la fábrica de La Iberia, sucesora de la Sociedad **Goitia y Cía de Beasain**. El complejo industrial que se fue formando durante las dos últimas décadas del siglo XIX en la zona se completó con otras empresas, algunas, ya existentes,

como la San Francisco de Mudela, fundada en 1870 por la compañía inglesa The Cantabrian, especializada en la producción de lingote y otras de nueva creación, como la Aurrerá, formada en 1885 o Astilleros del Nervión en 1887, surgidas al calor de la fiebre siderúrgica de la época. La formación **de AHV** en abril de 1902 a partir de la fusión de tres empresas ya emblemáticas de la primera industrialización como La Vizcaya, Altos Hornos de Bilbao y La Iberia supuso un hito fundamental en este proceso. La empresa resultante se convertiría en poco tiempo en la mayor de toda España y en un verdadero motor de la industrialización vasca. A partir de esos momentos la imagen de los pueblos de la zona cambió de forma drástica.

Otro de los sectores que contribuyó a transformar el paisaje urbano y social de la zona fue la construcción naval. La iniciativa más ambiciosa e innovadora antes de que acabase el siglo XIX fue la puesta en marcha de los Astilleros del Nervión. El 28 de diciembre de 1887 se convocó un concurso para la construcción de los nuevos buques de guerra proyectados para la Armada. El contrato fue asignado a la sociedad colectiva Martínez Rivas, Palmer y Compañía y, una vez firmado el acuerdo definitivo el 1.06.1889, comenzaron la construcción del astillero, que atravesó por momentos muy complicados en 1892, llegando a ser incautado por el Gobierno, aunque finalmente en 1900 Martínez Rivas recuperó el astillero.

En ese mismo año sobre las instalaciones de la antigua *Diques Secos en Olabeaga* se levantaron los nuevos astilleros de la **Compañía Euskalduna** de Construcción y Reparación de Buques. Escriturada por Eduardo Aznar y Tutor y Ramón de la Sota, los gerentes vitalicios, y presidida por Eduardo Aznar de la Sota, con un capital de 8 millones de pesetas. En muy poco tiempo comenzó a construir gángiles para AHV y los primeros vapores, centrándose poco más tarde en la construcción de buques del grupo Sota y Aznar.

En agosto de 1908 se constituyó en Madrid la **Sociedad Española de Construcción Naval**, que levantó en 1916 los **Astilleros de Sestao** y en 1924 absorbió los Astilleros del Nervión. *La Naval*, como popularmente se conoció a esta empresa, se convirtió en otro de los motores de la industrialización vizcaína.

Mientras en la margen izquierda los trabajadores y sus familias se hacían en pequeñas, incómodas e insalubres viviendas, al otro lado de la Ría, en el **municipio de Getxo**, se fueron levantando las más ostentosas residencias de la burguesía vizcaína. Los deslumbrantes palacios de Mac- Mahon, Lezama Leguizamón o Ibarra, fueron el símbolo de toda una época de desarrollo, pero también de las enormes diferencias sociales y económicas que se concretaron en aquel pequeño espacio que dibujaba la desembocadura de la ría. Dos márgenes, dos mundos complejos y enfrentados, dos realidades tan próximas y tan alejadas que estarían comunicadas, al menos físicamente, a través de un puente...

La intensidad del tráfico marítimo durante el último tercio del siglo XIX y la anchura de la Ría dificultaron el establecimiento de puentes entre ambos márgenes. En 1887 el polifacético Alberto de Palacio dio con la solución al problema, al optar por una novedosa construcción: el primer **Puente Colgante** y transbordador del mundo que fue inaugurado la Reina Regente el 26 de julio de 1893, todo un símbolo de la arquitectura del hierro y de la Revolución industrial.

Sin embargo, como ya hemos apuntado, el proceso de industrialización no fue igual en las tres provincias. Frente a los grandes capitanes de la industria y el mundo financiero vizcaíno, Gipuzkoa vivió un proceso menos espectacular, pero determinante para la evolución de este territorio. El enorme desarrollo industrial de Bizkaia sirvió al mismo tiempo de competencia y estímulo para los sectores productivos guipuzcoanos. Estos últimos carecían de los ricos yacimientos de hierro que salpicaban los **montes de Triano**, cercanos a la Ría del Nervión, aunque disponían de algunos cotos en **Zerain y Mutiloa**. No obstante, la especialización de los vizcaínos en la siderurgia hizo que los guipuzcoanos se volcasen en la fabricación de transformados metálicos. El papel de la burguesía, más modesta que su vecina, fue, como en aquel caso, decisivo, mostrando una aguda visión empresarial al incorporar otros sectores complementarios que impulsaron el despegue económico de este territorio.

A partir de 1860 se comenzaron a producir los primeros síntomas que apuntaban ya hacia una profunda renovación del sector. La fundación de “Vergarajauregui, Resusta y Cía”, en **Arrasate-Mondragón**, constituyó el germen de la futura “Unión Cerrajera de Mondragón”. Como se ha apuntado anteriormente, dos años antes, en 1858, se había implantado en **Rentería** la “Real Compañía Asturiana”, con la instalación de dos establecimientos dedicados a la fabricación de plomo y derivados. En 1861 se fundó en una antigua ferrería de **Beasain** el primer alto horno de carbón vegetal, “La fábrica de hierro de San Martín”, en 1877 se inauguró la “Fábrica de San Pedro” de **Elgoibar** que se dedicó a la metalurgia y en 1901 “La Fábrica de Hierro de San Martín”, que ya bajo la razón social de “La Maquinista Guipuzcoana” se fusionó con otras firmas, adoptando el nombre de “Sociedad Española de Construcciones Metálicas”. En 1905 se fundó la “Unión Cerrajera de **Mondragón**”, con tres centros, uno situado en esta misma localidad y otros dos en **Bergara y Aretxabaleta**. Además, durante el primer tercio del siglo XX y de la mano de destacados empresarios guipuzcoanos se abrieron nuevos establecimientos industriales metalúrgicos como el de **Patricio Echeverría en Legazpi, los Hermanos Orbegozo en Zumárraga y Luzuriaga en Lasarte**.

También la construcción naval experimentó un importante crecimiento en este territorio, sobre todo, tras la aprobación en 1908 de la ley de protección de la Marina Mercante, que

favoreció la producción de barcos en los astilleros de **Pasaia y Zumaia**. Otros sectores industriales de cierta relevancia fueron los dedicados a la construcción de muebles (con fábricas en **Orio, Zumaia, Zarautz, Donostia-San Sebastián, Zumárraga, Ormaiztegi...**) y **a la producción de chocolate y galletas (Oñati y Donostia-San Sebastián)**

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

El proceso de industrialización de Gipuzkoa estaba en marcha y sus consecuencias cambiarían radicalmente el status económico, político y social del territorio. Sin embargo, este proceso fue mucho más tardío Álava, pero ello no quiere decir que no se produjeran también diversos intentos por industrializar este territorio desde principios del siglo XX, sobre todo centrados en la capital. Durante aquellos años se pusieron en marcha algunos interesantes proyectos industriales en **Vitoria-Gasteiz: *La Industrial Alavesa***, (donde se fabricó el primer automóvil de España) ***El Porvenir Industrial, La Maquinista de Álava, La Metalúrgica de Vitoria y la Fábrica de Herraduras***. Sin embargo, por diversos motivos todas ellas fracasaron. Unos años más tarde, en 1907 se fundó la sociedad ***Ajuria y Aranzabal*** en los pabellones de la Metalúrgica. Esta empresa, dedicada a la fabricación de maquinaria agrícola, contó con el primer horno eléctrico de España. Posteriormente se separarían, quedando ***Ajuria S.A. por un lado y Aranzabal S.A.*** por otro, en la calle Castilla. También fueron destacables las fundaciones de Sierras Alavesas, Armentia y Corres o Jenaro Echauri y Sanchiz Bueno. **Vitoria-Gasteiz**, apenas contaba por entonces con poco más de 30.000 habitantes y estuvo a punto de incorporarse al proceso industrial del resto del país, pero los proyectos más innovadores fracasaron por diversos motivos y retrasaron el desarrollo de su industrialización y modernización social.

### **Una economía entre dos guerras: 1914-1936**

Desde principios del siglo XX hasta el comienzo de la Guerra Civil se produjo un importante crecimiento de la producción industrial que se vio favorecido por un cambio técnico en sectores “tradicionales”, como la siderurgia, el papel o la alimentación y por la irrupción y desarrollo de nuevos sectores vinculados a la Segunda Industrialización, como la electricidad o el químico. Como ha apuntado el historiador Valdalis, a lo largo de este proceso se produjo una redistribución de la población activa que fue decantándose claramente hacia el sector secundario en Bizkaia y Gipuzkoa.

Uno de los factores que constatan la extensión de la industrialización fue el crecimiento de la producción de energía eléctrica, que se multiplicó por algo más de cuatro desde 1901/05 hasta 1931/35. La Hidroeléctrica Ibérica, fundada en 1901 con el respaldo financiero del **Banco de Vizcaya**, experimentó un importante crecimiento durante aquellos años. Mientras tanto, en Gipuzkoa fueron las pequeñas empresas las que controlaron el mercado hasta la década de los años treinta.

Dos fueron los periodos de mayor dinamismo inversor; el que tuvo lugar con el cambio de siglo y el que coincidió con los años de la Primera Guerra Mundial. La Gran Guerra, como se la denominó durante muchos años, supuso, paradójicamente una época de oportunidades para la economía vasca, especialmente para el sector naviero vizcaíno pero también para muchas empresas guipuzcoanas, que amplían su capacidad productiva, convirtiéndose de paso en sociedades anónimas.

A lo largo de la década de los años veinte, el importante crecimiento de la flota de arrastreros de vapor tuvo efectos muy positivos para el sector de la construcción naval guipuzcoana. Sin embargo, en Bizkaia, la contracción de la demanda de buques mercantes que se produjo tras el final de la Guerra dio lugar al cierre de algunos astilleros y obligó a otros a la diversificación de su producción, dirigida ahora a la construcción de material de transporte. Cuatro empresas vascas, como la **Compañía Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) de Beasain, Babcock Wilcox y dos grandes astilleros vizcaínos, como Euskalduna y La Naval**, pasasen a ser las más importantes en la construcción de material ferroviario, aportando entre las cuatro más del 50% de la producción española de locomotoras y vagones entre 1918 y 1935.

Todo este desarrollo que se produjo desde principios del siglo XX aumentó la demanda de construcciones fabriles, pero también de construcciones residenciales y de infraestructuras. Como consecuencia de ello surgieron en el País Vasco, gracias a la ayuda de los aranceles proteccionistas, importantes empresas de cemento (**Cementos Rezola en Añorga, 1901 y Portland en Olazagutía, 1905**) y de vidrio plano (**Fábrica de vidrios de Lamiaco, 1890 y Vidriera Vizcaína en 1895**).

Otros sectores, como el de la industria papelera, también experimentaron un importante desarrollo durante el primero tercio del siglo XX. La producción de papel, liderada por la principal empresa del sector, **La Papelera Española**, que había sido creada en Bilbao en 1901 a partir de la fusión de varias empresas vascas, una navarra y otras del resto de España, se multiplicó por tres, hasta convertirse en vísperas de la Guerra Civil en la principal región de España en este sector.

Otro tanto podría decirse con respecto a la industria armera, localizada en la cuenca del **bajo Deba** y con un importante centro **en Eibar**. Después de unos años de fuerte crecimiento el sector se vio obligado a diversificar su producción tras el final de la Guerra Mundial. Así surgieron experiencias industriales tan importantes como las ligadas a la producción de máquina herramienta, la fabricación de **Bicicletas (GAC)** o la de **máquinas de coser (ALFA)**. Una mención aparte merece esta última, considerada la primera cooperativa industrial moderna del País Vasco y de España, fundada por obreros vinculados a la Unión General de Trabajadores en 1920 bajo el impulso de un personaje tan importante y singular como el socialista Toribio Echevarría.

Todo este desarrollo fue posible gracias a una rápida modernización de las infraestructuras y de la red de comunicaciones. Poco antes del comienzo de la Primera Guerra Mundial la red ferroviaria en Bizkaia ya era superior en densidad a la de Francia, Alemania o Gran Bretaña, y solo comparable con Bélgica. Navarra estaba conectada con sus dos grandes polos de atracción, el País Vasco y el eje del valle medio del Ebro a través de dos líneas de vía ancha (**el ferrocarril Bilbao Tudela y el Alsasua Castejón**). La puesta en marcha de una serie de líneas de vía estrecha también jugó un papel importante en este proceso, conectando Navarra con la frontera francesa y con el mercado vasco (**el ferrocarril del Bidasoa entre Irún y Elizondo, el Vasco-Navarro entre Estella y Vitoria y el ferrocarril del Plazaola con san Sebastián**).

La progresiva diversificación industrial demandó, cada vez con más intensidad, una mano de obra más cualificada. Desde finales del siglo XIX se fueron creando en las capitales y en diversas localidades las primeras **Escuelas de artes y Oficios**, que fueron promovidas mayoritariamente por las Diputaciones y los Ayuntamientos. Las más importantes fueron la **Escuela Teórico-práctica de la Industria y el Comercio de Tolosa (1908)**, la **Escuela de Armería de Eibar (1912)** y la **Escuela Textil de Vergara (1928)**. Se fue creando de este modo una cierta élite de trabajadores cada vez más preparados y cualificados que se fueron también protagonistas de la industrialización.

Sin embargo, este proceso no significó una mejora sustancial en las condiciones de vida de la gran masa de trabajadores vascos durante las primeras décadas del siglo XX. Como se

ha apuntado anteriormente hasta 1911 se produjo, en palabras del historiador Juan Pablo Fusi, una verdadera “guerra sin cuartel”, entre los trabajadores y los empresarios, especialmente en Bizkaia, donde el movimiento obrero había conseguido una cierta organización a partir del liderazgo de **Facundo Perezagua**. El fortalecimiento de la Federación de Obreros Mineros de Vizcaya y sobre todo, el del Sindicato Metalúrgico, fueron dos muestras palpables de la progresiva organización del movimiento obrero. La aparición de una figura como Indalecio Prieto al frente del socialismo vizcaíno cambiaría la estrategia del PSOE en el País Vasco. La moderación sindical y la apuesta por la lucha política electoral se convirtieron en los dos pilares de esta estrategia. A ello contribuyó, indudablemente, la nueva coyuntura económica creada tras el final de la Gran Guerra, que afectó, sobre todo, a los dos principales sectores laborales, el minero y el metalúrgico. A partir de 1914 la carestía de la vida impulsó a los socialistas a organizar la primera huelga metalúrgica. La protesta de julio de 1916 supuso el inicio de un periodo de fuertes tensiones que desembocó en la fracasada intentona revolucionaria de 1917, año mítico para el movimiento socialista internacional.

Durante ese periodo, y especialmente entre 1914 y 1923, las ideas socialistas fueron arraigando también en Gipuzkoa. Fue un proceso más tardío que en el caso vizcaíno, debido, sobre todo, a las peculiares características que tuvo la industrialización en este territorio. Sin embargo, en pocos años, localidades como **Eibar, Donostia, Tolosa, Rentería, Irún, Pasajes, Placencia, Hernani o Mondragón** verían crecer secciones y sindicatos socialistas. La UGT no fue el único sindicato a lo largo de este periodo, pero sí el más importante, (en 1910 había surgido la CNT, que tuvo una escasa presencia en el País Vasco durante los primeros años y en 1911 la nacionalista Solidaridad de Obreros Vascos) y quien lideró las protestas más notables durante esos convulsos años. En ese periodo se produjeron actos tan dramáticos, aunque aislados, como el asesinato del Jefe Administrativo de AHV Manuel Gómez, en 1921. Sin embargo, en general este periodo se definió como una época moderada en la “política de equilibrio social”, es decir, una posibilista política de negociación entre empresarios y trabajadores, que volvería a verse sacudida de nuevo por la polarización política y social que se produjo tras la crisis de 1929 y durante los años de la Segunda República.

Todo este mundo convulso que cambiaba a pasos acelerados vio surgir también a nuevos protagonistas dentro del mundo empresarial; personajes inquietos, heterodoxos, con intereses en el mundo económico pero también en el social y en el político, como en nacionalista **Ramón de la Sota** o el republicano **Horacio Echebarrieta**, dos personajes con tradiciones y trayectorias diferentes que encarnaron y representaron también aquel proceso, surgido de la industrialización, que estaba transformando las bases del país y que



desgraciadamente sufriría en muy poco tiempo una enorme y sangrienta conmoción: la Guerra Civil.

Texto: José Antonio Pérez