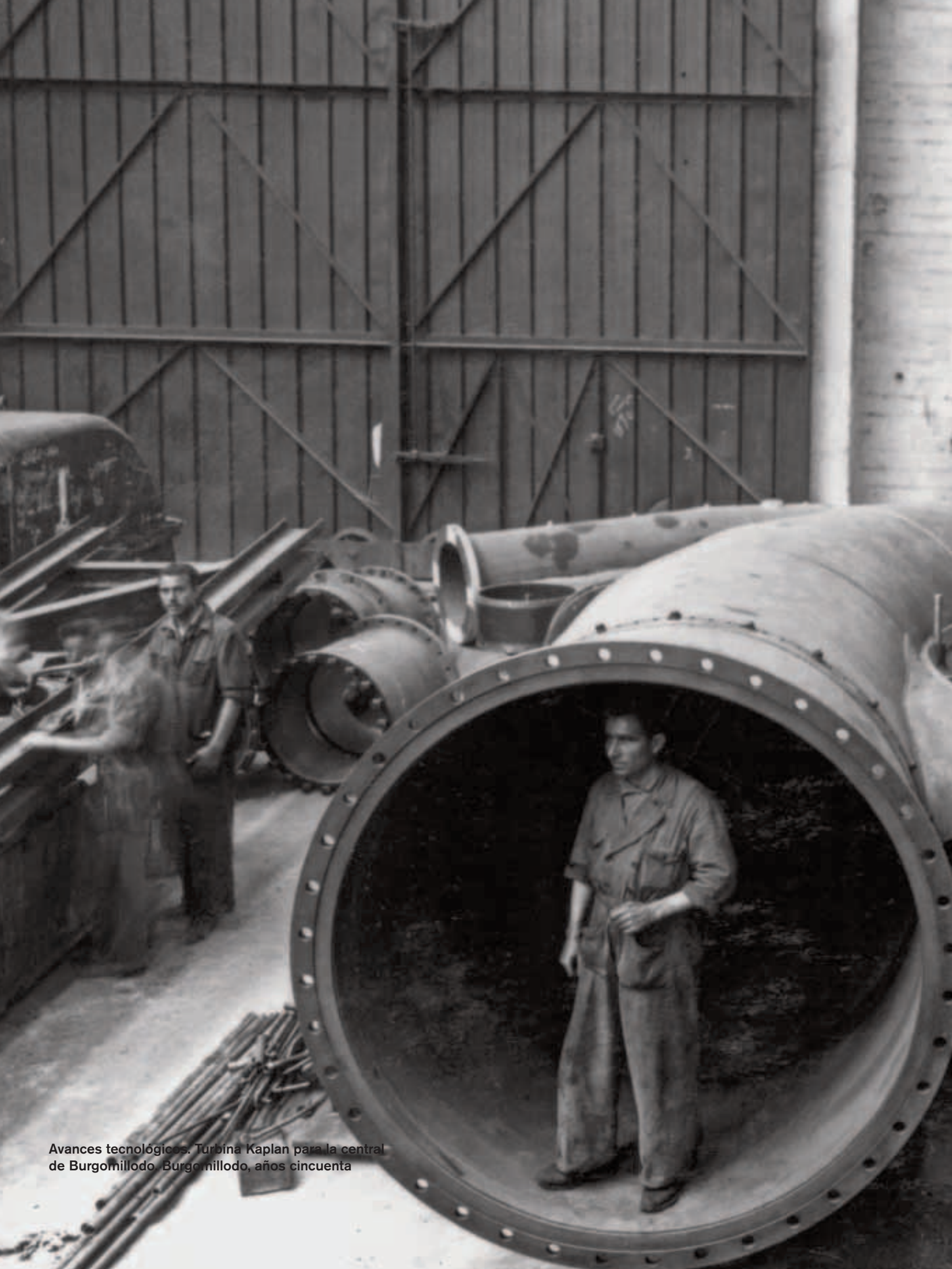


1955 / 2015

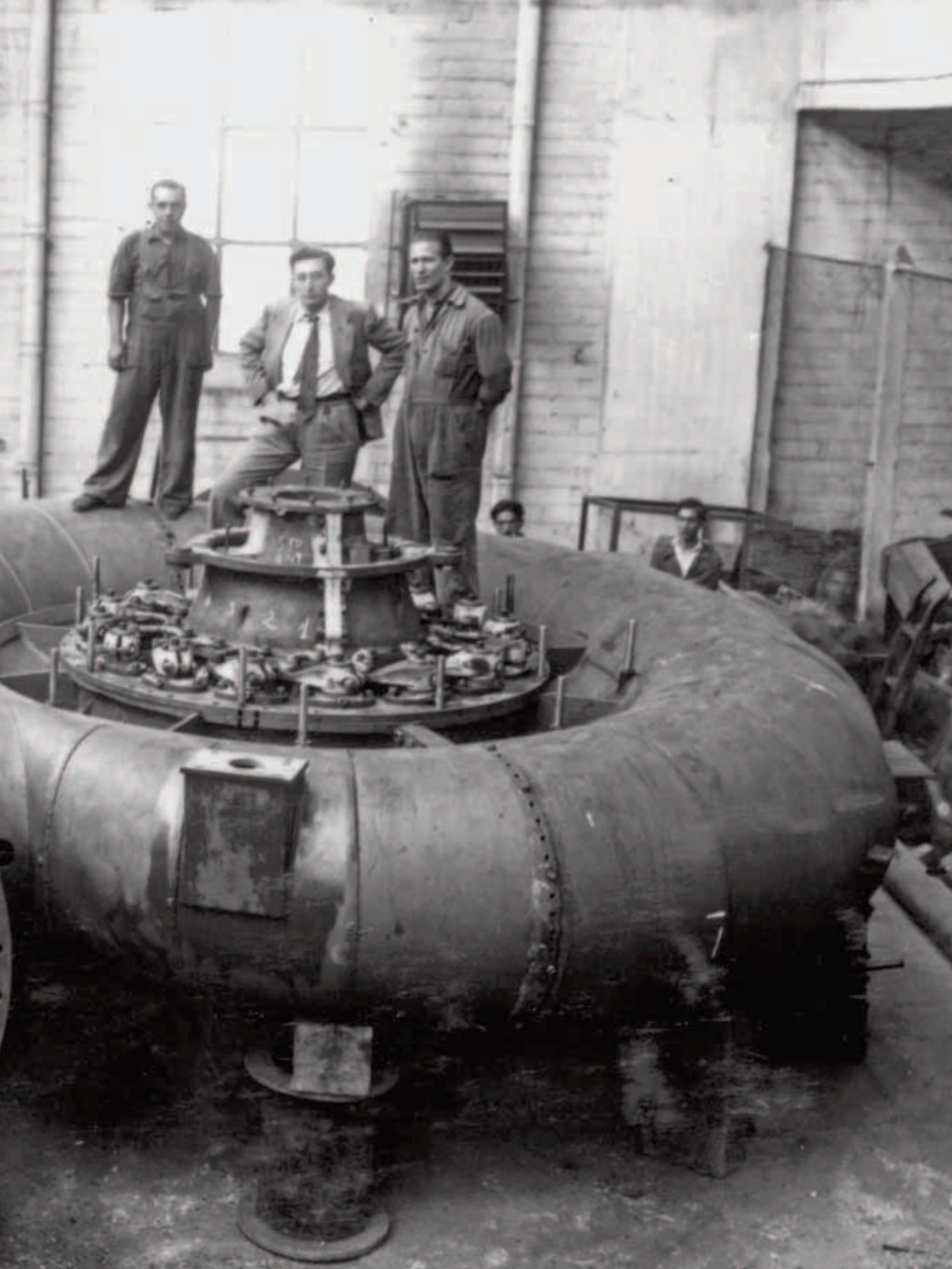
EL GRAN VIAJE

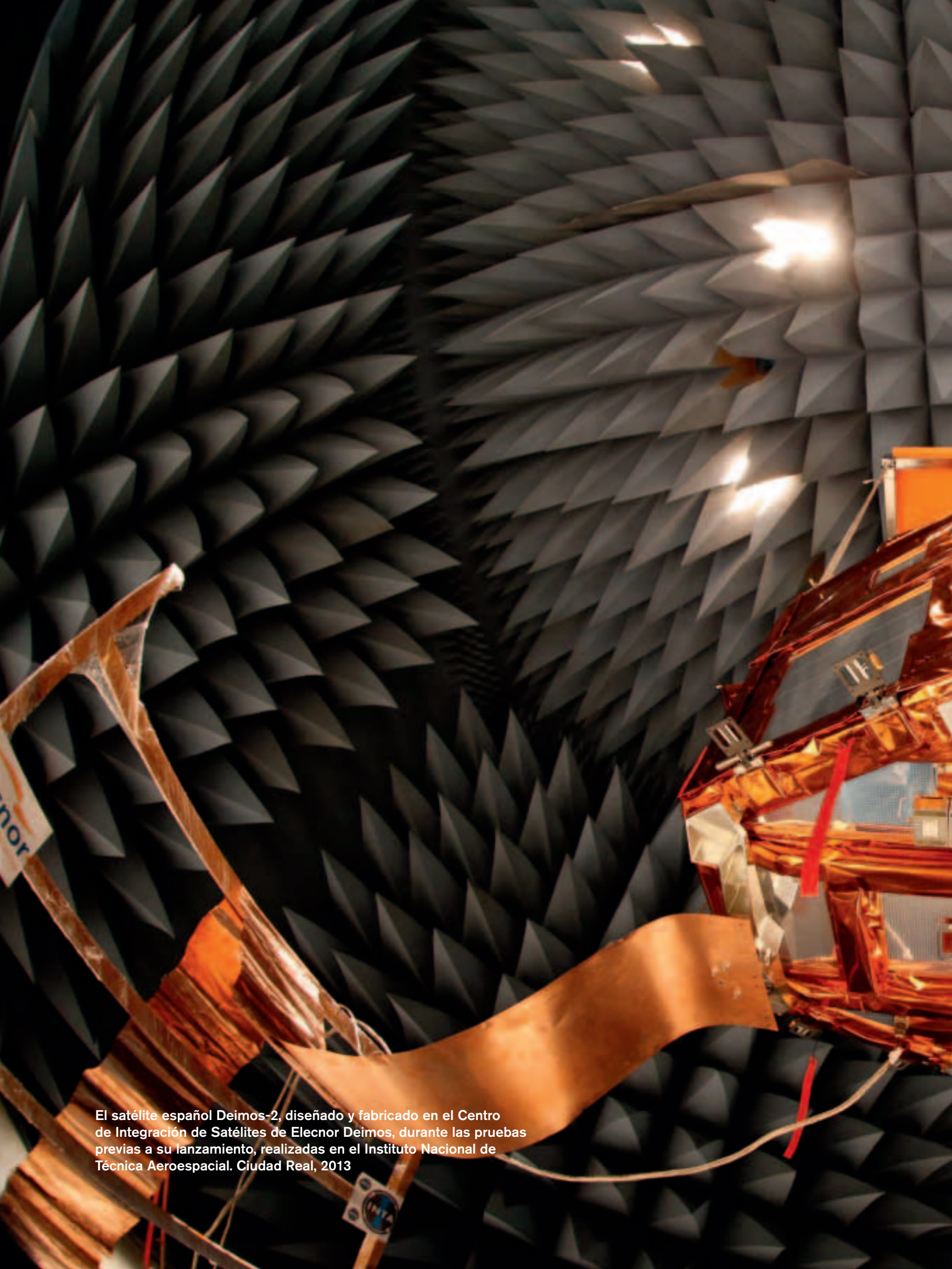
Sesenta años de Industria
en España

EOI60
El Observatorio
Español de Indicadores de
Innovación y Competitividad

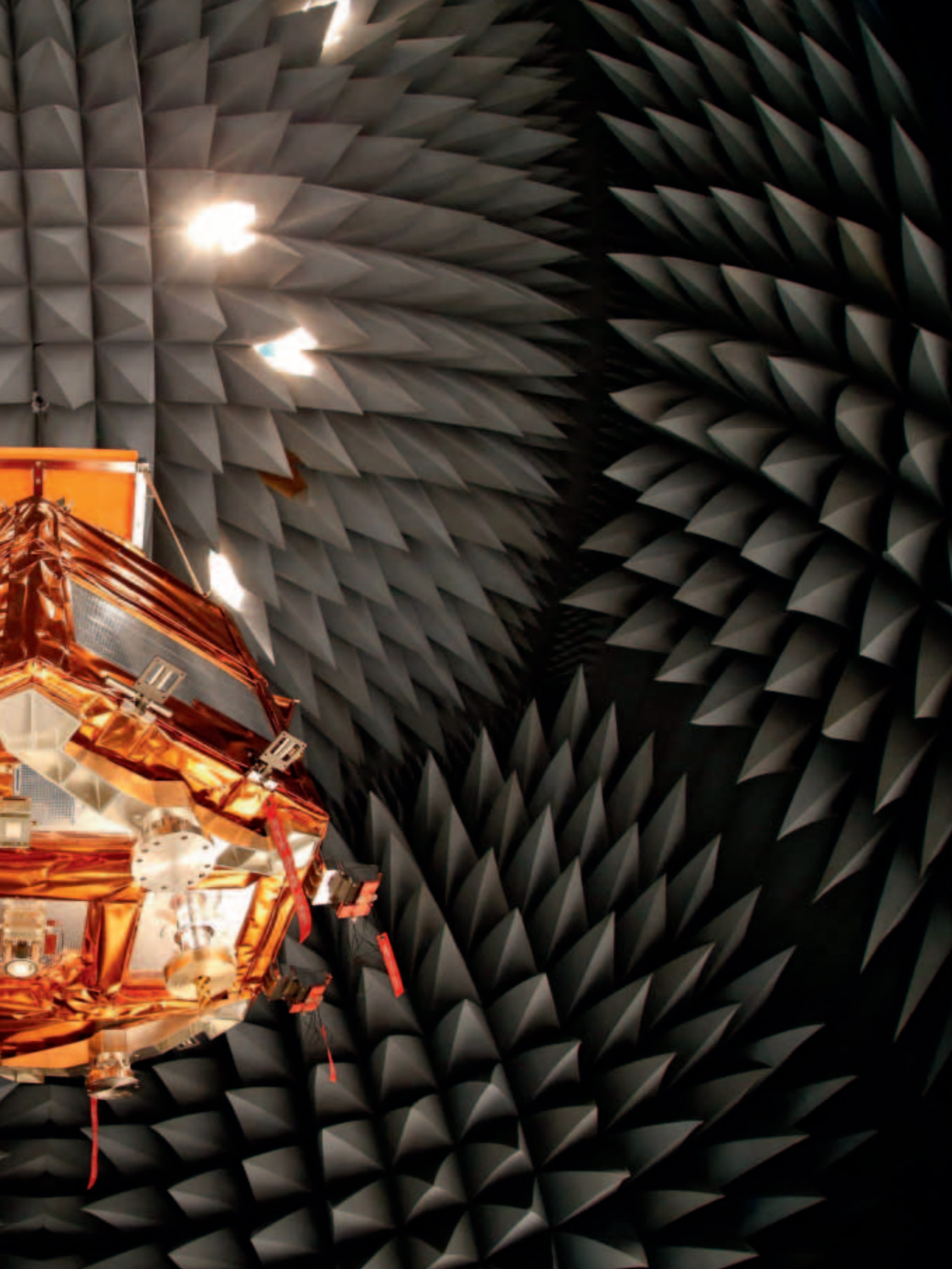


Avances tecnológicos. Turbina Kaplan para la central de Burgomillodo. Burgomillodo, años cincuenta





El satélite español Deimos-2, diseñado y fabricado en el Centro de Integración de Satélites de Elecnor Deimos, durante las pruebas previas a su lanzamiento, realizadas en el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial. Ciudad Real, 2013





Modernización del país. Cruce de Talgos en la estación de Carboneras de Guadazaón durante el viaje inaugural de la línea Madrid-Valencia. Cuenca, 1964





Infraestructuras. Viaje inaugural del primer tren de alta velocidad en la línea La Coruña-Santiago de Compostela-Ourense, a su paso por el viaducto del Ulla, el más alto de España. Ponte Ulla, 2011



1955 / 2015

EL GRAN VIAJE

**Sesenta años de Industria
en España**

DIRECCIÓN DEL PROYECTO

Escuela de Organización Industrial

Eduardo Lizarralde González-Varela
Vicedecano EOI

Enrique Ferro Martínez
Responsable de Proyectos de Investigación

Autor del texto

Jordi Catalan Vidal

Edición gráfica

Chema Conesa
Lucía Laín

Diseño gráfico

gráfica futura

Fotomécanica

Lucam

Impresión

Brizzolis

© Fundación EOI, 2015

www.eoi.es

Madrid, 2015

© del texto: su autor

ISBN: 978-84-15061-51-9

DL: M-15225-2015

Esta publicación ha contado con la cofinanciación del Fondo Social Europeo a través del Programa Operativo Plurirregional de Adaptabilidad y Empleo 2007-2013



Cuidamos el papel que utilizamos para imprimir este libro.
Fibras procedentes de bosques sostenibles certificados por el Forest Stewardship Council (FSC).

Libro digital en:
<http://a.eoi.es/60industria>

Enlace directo en:



Jordi Catalan Vidal, autor de los seis capítulos de este libro, es catedrático en Historia e Instituciones Económicas de la Universidad de Barcelona. Recibió el Premio Extraordinario de Doctorado de la UAB por su tesis doctoral *Fábrica y franquismo, 1939-1958: el modelo español de desarrollo en el marco de las economías del sur de Europa*. Es especialista en la historia económica del franquismo, historia de la automoción, economía de los distritos y clusters, historia de los ciclos y análisis comparado de los procesos de desarrollo. Sobre estos temas ha publicado libros y artículos como *La economía española y la Segunda Guerra Mundial* (1995) y «From the Great Depression to the Euro Crisis, 1929-2014» (*Revista de Historia Industrial*, 2014). Ha sido investigador en la Universidad de Cambridge (Reino Unido), el Instituto Universitario Europeo de Florencia (Italia) y el Mannheimer Zentrum für Europäische Sozialforschung (RFA).

<i>Prólogo</i>	
José Manuel Soria López	11
Sesenta años de Industria en España	
1955 / 1959	
El abandono de la autarquía	16
1960 / 1973	
La España del <i>desarrollismo</i>	78
1974 / 1985	
Apertura, crisis y transición	122
1986 / 1995	
España en la Unión Europea	154
1996 / 2001	
Expansión y nuevas tecnologías	208
2002 / 2015	
Retos y realidades del euro	258
Créditos de las fotografías	300

Prólogo

La transformación vivida desde un país de hegemonía rural hacia la sociedad plenamente urbana, como la actual, tuvo en el desarrollo de la industria su protagonista clave. En el transcurso de la segunda mitad del siglo XX, el impulso productor de España fue tal que la producción industrial per cápita del país se multiplicó. La industrialización se formalizó como apuesta estratégica nacional. Este proceso de cambio de modelo económico tuvo consecuencias socioeconómicas, propiciando movimientos migratorios internos desde el ámbito rural hacia el urbano, iniciando la vía de la modernización del país y configurando su actual morfología.

El alto desarrollo de la industria española acaecida entre los años sesenta y setenta supuso el paso de una economía de subsistencia a una de consumo. En un inicio, la industria se orientaba hacia el mercado interno, por lo que era poco competitiva en el exterior. Las importaciones crecían mucho más rápido que las exportaciones.

La entrada en 1986 en la CEE constituyó un estímulo para la modernización del tejido productivo industrial. La proyección en los mercados internacionales que propiciaba Europa para el conjunto del sector español tuvo consecuencias en la mejora de la competitividad y en el desarrollo de programas de innovación. De estos procesos emergieron nuevos modelos de éxito industrial, mejor preparados para adaptarse a las exigencias de los mercados globales, cada vez más desregulados.

Los nuevos procesos están demostrando que requerimos más adaptación. Los sectores tradicionales están perdiendo importancia y las fronteras clásicas entre ellos se están rompiendo, apareciendo nuevas esferas de actividad y vías de cooperación. En este marco, las pequeñas y medianas empresas han de jugar un papel fundamental en el crecimiento económico, y su imbricación en las cadenas de valor de los grandes agentes multinacionales ha de permitirles acceder a nuevos mercados, dentro y fuera de España.

Por ello, a pesar de la creciente tercerización de la economía, España ha de apostar por ser una economía industrial, fuerte, potente y eficiente. Esto implica el que la industria recupere su protagonismo como motor de crecimiento y generación de empleo. No conviene olvidar que por cada puesto de trabajo que se crea en la industria, aparecen al menos otros dos en servicios relacionados, que la industria es responsable de una parte mayoritaria de los gastos empresariales en investigación y desarrollo, y que el sector genera alrededor de un 70% de las exportaciones.

La industria es el sector donde más se innova y donde hay un mayor nivel medio de salarios, aparte de mayor estabilidad laboral.

El dinamismo de la economía española impulsada por la actividad industrial sigue estando presente en nuestros días. La estabilidad, la capacidad de esfuerzo y la colaboración público-privada han afianzado un modelo de industria abierta a la inversión exterior que busca confianza, seguridad y cooperación entre los agentes sociales, políticos y económicos. Por ello es necesario impulsar la Inteligencia Económica como herramienta de soporte empresarial, favoreciendo medidas para la disminución de riesgos e incertidumbres, identificación de oportunidades empresariales, planificación en entornos globales, defensa de intereses estratégicos y, en definitiva, mejora de la competitividad nacional.

En la actualidad España cuenta con muchas empresas entre las más innovadoras del mundo con actividades de vanguardia en los campos de economía digital, en los sectores de energía e ingeniería, en las industrias médico-farmacéuticas, en la construcción, la moda, las infraestructuras, el automóvil, en el sector agroalimentario y un largo etcétera, todos ellos en relevantes puestos a nivel mundial.

Finalmente, pero no menos importante, se ha dado un renovado impulso a la Marca España vinculada a la tecnología, dado que la industria española tiene tecnología propia reconocida internacionalmente. El desarrollo integral de la Marca España como percepción en el exterior de los valores característicos nacionales actúa de palanca en términos de competitividad, estimulando las exportaciones, inversiones y consumo.

En definitiva, un mayor y mejor peso de la industria en la economía es la mejor garantía para alcanzar cotas de competitividad, actividad económica y empleo estable. Ese y no otro es el objetivo al que debe encaminarse la política industrial que no solo ha de existir y ser cierta, sino que ha de ser activa y flexible ante el permanente cambio en el que vivimos desde hace ya algunos años. Eso sí, ninguna política industrial será efectiva si no es en un entorno de estabilidad macroeconómica. Esa es la razón por la que la apuesta del Gobierno durante toda la Legislatura ha sido la de una política económica de corrección de desequilibrios sin la cual no habría sido posible, como estamos viendo, la recuperación del valor añadido bruto de la industria.

José Manuel Soria López
Ministro de Industria, Energía y Turismo

EL GRAN VIAJE

**Sesenta años de Industria
en España**

1955 / 1959

El abandono de la autarquía



Durante el medio siglo largo que transcurrió a finales del segundo milenio de nuestra era, España dejó de ser una sociedad agraria para transformarse en un país fabril. La industrialización representaba un tremendo desafío que sus hombres y mujeres aceptaron con entusiasmo. En el punto de partida había un país relativamente pobre y cerrado que todavía no había cicatrizado las heridas provocadas por un conflicto armado de casi tres años. Al término del viaje, encontramos una España con relativa prosperidad, plenamente integrada en la Unión Europea y aceptando, con ganas, el nuevo reto del viejo continente de competir con el Asia renaciente. Quizás el símbolo más actual de la relevancia de ese gran viaje sea el protagonismo de un industrial gallego al frente de las fortunas europeas, Amancio Ortega. Pero, junto a casos como el suyo, millones de personas de los cuatro confines de la piel de toro dejaron el campo para trabajar en las fábricas y levantar una sociedad industrial que ha acabado compitiendo en el mundo global del tercer milenio. Este libro describe el gran viaje contemporáneo de la industria española y constituye un homenaje a todos sus protagonistas.

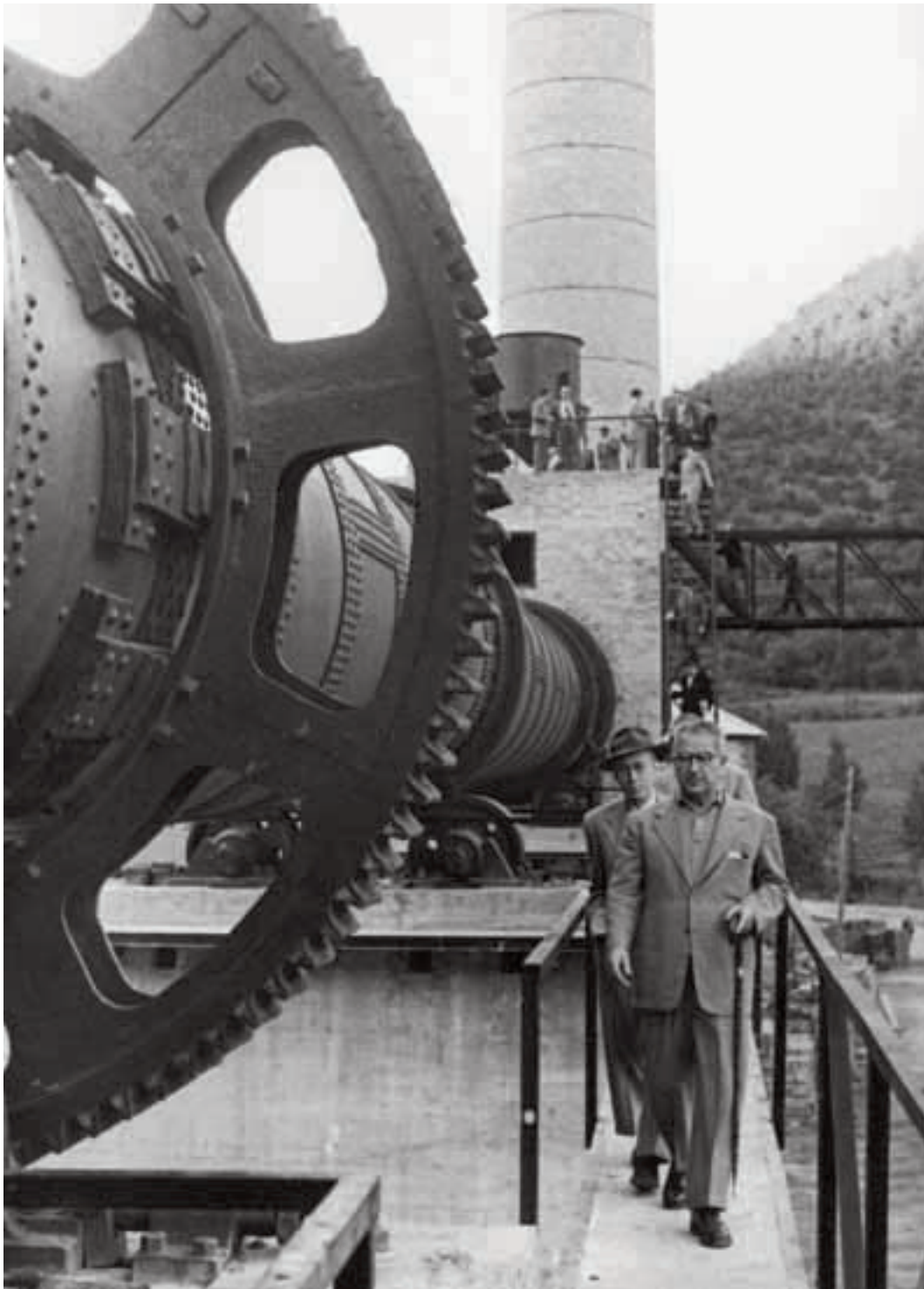
A principios del viaje, en 1950, todavía casi la mitad de la población laboral española estaba ocupada en la agricultura, pesca y demás actividades primarias. En la actualidad, el sector primario emplea menos de un 5,0% de los activos. La transición desde un país de hegemonía rural a la sociedad plenamente urbana del siglo XXI tuvo en la industria a uno de sus protagonistas destacados. En el transcurso de la segunda mitad del novecientos, el empuje fabril de España fue tal que la producción industrial per cápita del país se multiplicó por un factor de alrededor de nueve, lo que quiere decir que el español nacido en el año 2000 tenía a su disposición casi diez veces más bienes industriales que su abuelo. Dicho ancestro iba a trabajar a pie o en bicicleta porque en la península ibérica apenas se construían vehículos a motor. El país contaba todavía con una franja importante de población analfabeta y las empresas raramente investigaban. En cambio, al término del siglo XX, España se había convertido en el sexto productor mundial de automóviles, habiendo sobrepasado a constructores tradicionales como Reino Unido o Italia. El analfabetismo había desaparecido y muchos españoles pisaban las

universidades. Y en la actualidad España cuenta con siete empresas de entre las más innovadoras del mundo (en términos de gasto en Investigación y Desarrollo) con actividades de vanguardia en los campos de las tecnologías de la información y comunicación (Telefónica y Amadeus), los sectores de energía e ingeniería (Acciona, Iberdrola, Repsol) y las industrias médico-farmacéuticas (Almirall y Grifols).

La historia de ese gran viaje que transformó al país se presenta a continuación. No ha sido una historia sin sobresaltos, ni crisis. El crecimiento ha conocido pausas y recesos, pero, como después de determinadas enfermedades, el organismo ha salido finalmente fortalecido durante los episodios más críticos de ese largo recorrido.

En 1950 la situación económica y social de España era desesperada. Hasta entonces había estado experimentando dos decenios de crisis ininterrumpida. La primera parte de la misma había coincidido con la gran depresión internacional de los años treinta. A partir de julio de 1936, cuando un creciente número de países comenzaba a transitar por la senda de la recuperación, España comenzó a desangrarse en una guerra fratricida y una coyuntura abiertamente revolucionaria que vinieron agravadas por la intervención de algunas de las potencias totalitarias del momento: la Italia de Mussolini y la Europa de Hitler, con los ejércitos de Franco, y la URSS de Stalin, al lado de la República. El general Franco, dueño absoluto de las riendas del poder a partir de abril de 1939, adoptó una política de reconstrucción muy influida por las decisiones económicas tomadas por sus aliados en los años anteriores.

La política económica del Primer Franquismo se concretó, primeramente, en una fuerte centralización en la toma de decisiones concernientes a la industria. El gobierno asumió la fijación de precios de los artículos y la concesión de permisos de importación y licencias de inversión. También impuso el racionamiento de multitud de alimentos y materias primas. Además, Franco quiso favorecer un modelo de industrialización autárquico, guiado por intereses militares, que tuvo como máximo exponente al Instituto Nacional de Industria (INI).



Protagonistas. Juan Antonio Suanzes, ministro de Industria y Comercio, visita la fábrica de cementos de Cherallo. Cherallo, años cincuenta

Eduardo Barreiros Rodríguez, constructor de motores diésel de origen gallego, fue uno de los empresarios que protagonizaron los años cincuenta. Madrid, 1968

Javier Benjumea Puigcerver fue fundador de la sociedad Abengoa, puntal de la industria española. Madrid, 1998

Página anterior

Pioneros textiles. Moda de primavera en un escaparate de la calle Preciados. Madrid, 1961

La versión española del Istituto per la Ricostruzione Industriale, creado por Mussolini en Italia, iba a ser dirigido, desde sus orígenes en 1941 hasta 1963, por Juan Antonio Suanzes, un ingeniero naval y exteniente coronel de la Armada que propugnaba la autarquía desde 1937.

Por otra parte, al término de la Guerra Civil, el Ministerio de Trabajo decretó que los salarios volvieran a los niveles previos al estallido del conflicto, pero los precios no lo hicieron. En el contexto inflacionario del momento, agudizado por la escasez derivada del estallido y desarrollo de la Segunda Guerra Mundial, esto acabó provocando un deterioro permanente de los ingresos reales de los trabajadores, que fueron mucho más pobres en 1950 que en 1936. Las exigencias del servicio de la deuda externa derivada de la Guerra Civil y las veleidades autárquicas del régimen contribuyeron a mantener la importación de materias primas como algodón, lana, pieles, chatarra, metales o abonos muy por debajo de los niveles prebélicos. En particular, impidió la recuperación de las industrias de bienes de consumo, que eran las principales de España en aquel momento. Estas se vieron perjudicadas, además, por la caída experimentada por los salarios reales. La política de tipo de cambio fuerte, con una paridad inamovible de 11 pesetas por dólar, frenó asimismo la recuperación de las actividades de exportación.

Durante los autárquicos años cuarenta, el desarrollo industrial fue además cercenado por la escasez energética. La orientación autárquica dificultó las importaciones de carbón, que habían sido habituales antes de la guerra. El apoyo de Franco al Eje durante la Segunda Guerra Mundial provocó cortes en el suministro de hidrocarburos por parte de Estados Unidos y sus aliados. Favoreció también la exclusión de España de las ayudas del Plan Marshall, decididas en 1947 y que beneficiaron a la mayoría de países de Europa occidental hasta 1952. Por último, la congelación de tarifas eléctricas, en un marco inflacionario y de carencia de suministros energéticos alternativos, provocó un vertiginoso aumento de la demanda de fluido eléctrico en el transcurso de los años cuarenta. A partir de 1944, la potencia instalada de generación de electricidad fue insuficiente para hacer frente a la demanda, lo que

conllevó a tener que imponer restricciones en el suministro durante determinados días y horas de la semana. Dichos cortes periódicos llegaron a ser máximos en los años de malas lluvias de 1945 y 1949, momento en que la demanda eléctrica insatisfecha fue de más de un tercio. Los recurrentes paros de fábricas por falta de fuerza contribuyeron a prolongar la crisis industrial a lo largo de toda la década.

A resultas de las restricciones eléctricas, el INI fundó las sociedades anónimas Empresa Nacional de Electricidad (Endesa) y Empresa Nacional Hidroeléctrica Ribagorzana (Enher), destinadas a paliar la falta de fluido. Pero hasta entonces el buque insignia del Instituto había sido la Empresa Nacional Calvo Sotelo (Encaso), empeñada en emular, desde Puertollano, el sueño de la Alemania nazi de convertir pizarras bituminosas en combustibles líquidos. Dicha empresa consumió un tercio del presupuesto del holding público durante su primer decenio de vida. Otros proyectos autárquicos anteriores a 1950 vinieron determinados más por razones de prioridad militar que por criterios de eficiencia económica, impulsando la fabricación de aluminio (Endasa), buques (EN Bazán y EN Elcano), camiones (Enasa), equipo aeronáutico (CASA e Hispano Aviación), nitrógeno (SIN) o la red de telégrafos y teléfonos en el Protectorado de Marruecos (EN Torres Quevedo). Este tipo de proyectos, a corto plazo, no contribuyeron a aligerar la escasez de energía, materias primas y maquinaria que padecía el resto de empresas, puesto que compitieron con las mismas por los muy limitados recursos. Al contrario, como Suanzes, además de la presidencia del INI, aunó la doble condición de ministro de Industria y Comercio durante la segunda mitad del decenio de los cuarenta, dichas compañías obtuvieron trato preferente en la asignación de licencias de importación, divisas, primeras materias y maquinaria. El resto de empresas solían intentar paliar sus escaseces recurriendo al estraperlo, es decir, a las compras en los mercados negros, que florecieron hasta 1950.

El modelo autárquico de reconstrucción hasta aquí analizado, lejos de favorecer la recuperación, alargó la crisis industrial española durante todo el decenio de los cuarenta. A finales del mismo, las condiciones de vida

habían empeorado tanto para la mayoría de la población que el propio régimen acabó imponiendo un cambio de rumbo en sus políticas durante los años cincuenta o Segundo Franquismo. En el año inicial de nuestro viaje comenzó el abandono de la autarquía con la supresión de los controles sobre los precios del calzado y el suministro de sus materias primas y, posteriormente, de tejidos de lana, lácticos y cerámica. El gobierno que tomó posesión al año siguiente, en julio de 1951, separó las carteras de los ministerios de Industria y Comercio. Suanzes, amigo personal de Franco, siguió al frente del INI, pero dejó de ser ministro. Al frente de Industria fue nombrado uno de sus colaboradores: Joaquín Planell, antiguo agregado militar en la embajada española de Washington, vicepresidente del INI y presidente de Encaso. Pero el nuevo Ministerio de Comercio quedaría bajo la batuta de Manuel Arburúa. Este exdirector de cambios del Banco de España aprobó, ya durante la segunda mitad del ejercicio, ulteriores medidas de liberalización de precios y suministros que beneficiarían a industrias de piensos, cárnicas, madera, papel o carburo de calcio y al principal ramo fabril del momento, el textil algodónero. Durante 1952 prosiguió por esta línea, decretando el comercio libre y el fin del racionamiento de pan, aceite de oliva, azúcar, cueros y abonos nitrogenados. El nuevo ministro de Comercio autorizó unas importaciones de materias primas en dicho último año que superaron en dos tercios el volumen físico de las de 1949. Como consecuencia, la escasez de materias primas se redujo drásticamente en los primeros años cincuenta y la producción industrial comenzó a crecer a un ritmo del 9,0% anual. El estallido de la Guerra de Corea, que mejoró la demanda internacional de productos estratégicos españoles (tales como el wolframio), contribuyó al cambio de coyuntura. También jugó su papel la aproximación de Estados Unidos, que comenzó de manera tímida con la concesión de créditos y fue reconocida abiertamente mediante la firma de los Pactos de Madrid en septiembre de 1953. Aunque la ayuda fue menos generosa que la concedida a muchos Estados europeos con el Plan Marshall, algunas empresas del INI, Renfe o empresas privadas, como Altos Hornos de Vizcaya (AHV) y la Unión Eléctrica Madrileña, pudieron acceder a materias primas y equipo productivo de importación.

El propio Suanzes, desde el holding público, fue reorientando su estrategia respecto a la seguida en el decenio anterior. Por un lado intensificó el esfuerzo de las compañías Endesa y Enher para instalar centrales térmicas e hidroeléctricas a lo largo de la geografía peninsular y creó, además, las nuevas sociedades Hidroeléctrica de Moncabril y Gas y Electricidad. Como resultado, la cuota de producción eléctrica de las empresas del INI aumentó desde un modesto 2,0% en 1948 a un notable 15% en 1955. A medida que se construyeron grandes embalses en los ríos españoles y se inauguraron plantas hidroeléctricas, las restricciones fueron cada vez más excepcionales, y desaparecían en la práctica al cruzar el ecuador del decenio. La suficiente disponibilidad de energía eléctrica hizo posible que volviera a ganar velocidad la Segunda Revolución Industrial en España, después de haber registrado un terrible frenazo durante los 20 años que sucedieron a 1930.

En el campo de los hidrocarburos, el INI inauguró la primera gran refinería de la península en Escombreras. Repesa, erigida en la mencionada bahía de las cercanías de Cartagena, eligió una localización bien situada para recibir el crudo de los países de Oriente Medio. La planta de Escombreras no solo suministraría gasolina, fueloil y demás derivados del petróleo, otro pilar destacado de la segunda revolución industrial, ya que, con el transcurso de los años, tendría asociadas instalaciones de cracking o fraccionamiento de naftas, que permitirían obtener amoníaco de la mano de Enfersa y de la compañía Abonos Complejos del Sureste, y contribuiría a suministrar abonos nitrogenados para industrializar el campo español. Escombreras incorporaría, asimismo, una central térmica para abastecer de electricidad a Murcia y Cartagena. Por otra parte, el propio Instituto acabó también reconociendo su cambio de estrategia cuando decidió reconvertir la empresa Encaso de Puertollano en otra refinería convencional. Aunque sería una de las pocas situadas en el interior del continente, un oleoducto de 265 kilómetros le permitiría acceder al crudo desembarcado en la costa malagueña. En la refinería de Puertollano acabarían estableciéndose instalaciones de cracking para obtener etileno, la principal primera materia de la química orgánica, que sería capital durante los años sesenta para producir plástico.



Carteles y logos. Luminoso de Seat, Sociedad Española de Automóviles de Turismo, 1961

Camioneta con el logotipo de la empresa de electrodomésticos Bru, 1953

El emblema de Marconi Española, fabricante de radios y equipos electrónicos con sede en la capital. Madrid, 1961

El INI de los años cincuenta también impulsó la modernización de destacados astilleros de la geografía hispana. Apoyadas por una política de crédito muy blando, desde mediados de los años cincuenta las canteras navales comenzaron a superar el tonelaje de arqueos de los buques construidos antes de la guerra. Cádiz, San Fernando y Sevilla, en el sur, contaron con establecimientos de la EN Bazán, de construcciones militares, y del EN Elcano de marina mercante. En el norte, la primera llegó a emplear más de 6.000 trabajadores en Ferrol. En Quart de Poblet, cercanía de Valencia, la segunda erigió también sus talleres. Los astilleros del INI presentaron batalla a las empresas tradicionales del sector, como La Naval o Euskalduna, que tenían su emplazamiento privilegiado en la ría del Nervión.

La difusión de la segunda revolución industrial exigía la disponibilidad creciente de acero. Pero hasta 1954 la producción siderúrgica española no recuperó el umbral alcanzado en 1929. De ahí que el INI impulsara durante los años cincuenta la creación de la planta de siderurgia integral de Ensidesa en Asturias. Esta encendió su primer alto horno en Avilés durante 1957. A partir de entonces, los fabricantes vascos, con AHV en cabeza, tuvieron que competir con las instalaciones de los núcleos industriales emergentes, al igual que los constructores de navíos y otras ramas metalúrgicas.

Los grandes proyectos de construcción de las compañías del INI y de otros organismos públicos, con Renfe a la cabeza, contribuyeron al desarrollo de importantes grupos familiares en la construcción de obra civil, infraestructuras e ingeniería. Por ejemplo, la empresa fundada por el ingeniero de caminos vizcaíno José Entrecanales, además de hacerse con el grueso de los concursos para la construcción de las bases estadounidenses de los Pactos de Madrid, proyectó y construyó también la mayoría de la obra civil asociada a la planta siderúrgica de Avilés. También destacó en la construcción de muelles y diques secos y varaderos para la construcción de buques, como los de Matagorda en Cádiz. Ferrovial (iniciativa de otro ingeniero de caminos, el madrileño Rafael del Pino) se hizo en 1952 con la contrata para renovar las traviesas de Renfe durante años prorrogables y estuvo dos lustros y medio ofertando

dichos insumos a la empresa pública de ferrocarriles. Abengoa, fundada por el ingeniero sevillano Javier Benjumea, se especializó en suministrar material de señalización y tendido de catenarias a Renfe, además de construir líneas de alta tensión y proporcionar instalaciones eléctricas a la Dirección General de Puertos.

La escasez de medios mecanizados de transporte fue la triste realidad peninsular hasta la segunda mitad de los años cincuenta. Con todo, en la Barcelona de posguerra, que había sido la capital de la industria del motor ibérica desde 1889, floreció un distrito de constructores de motocicletas, con industriales provenientes de varias especialidades y particularmente de las de construcciones metal-mecánicas. El antiguo fabricante de proyectores cinematográficos, Manuel Giró, popularizó la marca Ossa. El constructor de gasógenos Lluís Permanyer y el ingeniero Paco Bultó lanzaron la marca Montesa, hasta que el segundo se independizó para fabricar las Bultaco. Xavier Sanglas, procedente de una dinastía algodonera de Manlleu, montó su fábrica de motocicletas en el barrio del Poblenou de la Ciudad Condal, no demasiado lejos de las instalaciones de Ford Motor Ibérica. El fabricante de bicicletas de Mollet, Simeó Rabasa, lanzó las motocicletas Derbi. La industria barcelonesa de la motocicleta alcanzó su clímax hacia 1957, momento cénit de la matriculación. Les acompañaron en la aventura de motorizar la piel de toro los constructores de microcoches con marcas como David, Clua o Ausa y, sobretodo, Biscutter.

Tanto los fabricantes de motocicletas como los de microcoches padecieron a partir de entonces por el lanzamiento del 600. Este sería el segundo modelo fabricado por Seat. Dicha sociedad, impulsada por el INI en colaboración con el Banco Urquijo y Fiat, había inaugurado su planta en la Zona Franca de Barcelona en 1953. Comenzó construyendo un modelo de relativo lujo para el mercado español, el 1400, pero el gran éxito de la compañía llegaría con el modelo popular, el 600 (que fue fabricado con más de un 95% de sus componentes de origen español). Su competencia arruinó a los constructores de microcoches y provocó la reestructuración de los fabricantes de motos. Estos últimos tuvieron que reorientarse hacia nuevos segmentos de mercado como las motos de montaña, trial o ciclomotores.

El crecimiento más vertiginoso de la industria española durante los años cincuenta fue, sin embargo, el protagonizado por la gran empresa de Madrid. La industria del metal de la capital fue el principal protagonista del nuevo embate de la segunda revolución tecnológica en España. A mediados de los años cincuenta la capital había logrado encumbrar a una docena de empresas de construcciones metal-mecánicas, con más de un millar de empleados cada una. En la cúspide se hallaba la filial de ITT, Standard Eléctrica, que daba empleo a más de 5.000 trabajadores y producía terminales para la Compañía Telefónica Nacional de España (Telefónica). Cinco empresas ocupaban a cerca de 3.000 operarios cada una: el fabricante de los camiones Pegaso, Enasa; el constructor de motores diésel de origen gallego, Eduardo Barreiros; los fabricantes de equipo de aviación, Construcciones Aeronáuticas (CASA) y Aeronáutica Industrial (Aisa); y la sociedad Manufacturas Metálicas Madrileñas, que produjo desde batería y utensilios de cocina hasta minas, obuses y proyectiles para los ejércitos español y estadounidense. A continuación, con un empleo comprendido entre el millar y los dos millares de trabajadores, Madrid albergaba a los fabricantes de radios y equipo eléctrico Marconi Española y Telefunken, los constructores de material ferroviario y equipo industrial Grasset y Vers, el fabricante de instrumentos de medida Bressel y el constructor de ascensores Boetticher y Navarro.

La mayor parte de las anteriores empresas crecieron rápidamente, favorecidas, al igual que las constructoras de obra civil, por las contrataciones públicas. Por ejemplo, los modelos avión de transporte C-202 Halcón y C-207 Azor, diseñados y construidos por CASA, fueron contratados por el Ministerio del Aire. Otro caso, relativo a la fabricación de receptores de televisión, sucedió en 1956, cuando se iniciaron en Madrid las emisiones de TVE. El gobierno convocó posteriormente un concurso para adquirir 10.000 aparatos de televisión. El resultado del concurso fue conocido en 1958 y las ganadoras fueron dos compañías radicadas en la capital, Standard Eléctrica y Marconi Española. La primera estaba ligada a Telefónica (nacionalizada en 1945) y la segunda al INI. Cada una de ellas obtuvo un pedido de 5.000 aparatos. Con él se

reforzaba al metal madrileño y, especialmente, al desarrollo de la industria de fabricación de productos electrónicos en la capital.

La demanda estatal no solo propulsó la industria madrileña. Ya hemos destacado los astilleros diseminados a lo largo de la periferia peninsular. Además, la propia CASA también tuvo fábricas en Sevilla y Cádiz. En la primera de ambas provincias se ubicaban también, desde la guerra, las instalaciones de Hispano Aviación. Para esta compañía, el profesor Messerschmitt diseñó los primeros aviones a reacción construidos en España. Los HA-220 Saeta estuvieron listos a partir de 1956. Algunas unidades serían exportadas a Egipto durante el cambio de decenio.

En definitiva, el crecimiento de la industria española a lo largo de los años cincuenta, azuzado por las especialidades protagonistas de la segunda revolución industrial, fue vertiginoso: hacia finales del decenio la producción industrial per cápita se situó un 50% por encima del nivel registrado en 1929. Pero, como la industria se orientaba sobre todo hacia el mercado interno, era poco competitiva en el exterior y las importaciones crecían mucho más rápido que las exportaciones. El creciente desequilibrio comercial se pudo paliar hasta 1955 gracias a los créditos y ayuda estadounidenses, el creciente auge turístico y las remesas de los emigrantes. También contribuyó a controlar el déficit la devaluación encubierta de la peseta, que implicó la adopción de un sistema de tipos de cambio múltiples y su continua revisión a la baja.

A partir de 1956 el problema del desequilibrio exterior vino agudizado por una decisión del ministro de Trabajo, Juan Antonio Girón de Velasco. Los ingresos del empleo habían comenzado a recuperarse en el transcurso del decenio, pero el ministro falangista juzgó su evolución insuficiente y decretó sendas subidas de salarios nominales, que provocaron un repunte inflacionario y desbocaron el déficit. Aunque se intentaron adoptar medidas correctoras, endureciendo la política macroeconómica y situando el cambio del dólar en 42 pesetas, no pudo evitarse que, a principios de 1959, las reservas exteriores españolas prácticamente se hubieran agotado.



Industria pesquera. El pueblo de Berneo despide a los pescadores que parten para la campaña de pesca en Dakar. Berneo, 1959





A pie de calle. Venta de castañas asadas en los soportales de la Plaza Mayor. Madrid, 1956

Crisis y escasez. Con la bajada de las temperaturas los madrileños hacen cola en las carbonerías para abastecer de carbón las calefacciones. Madrid, 1956





Detal y granel. Venta de aceite de oliva en una tienda de ultramarinos. Madrid, años cincuenta





Trabajo en cadena. Las latas para el envasado de tomates se hacen en la fábrica Felipe Corchero, dedicada a las conservas vegetales. Montijo, 1958



El abandono de la autarquía



Paisaje industrial. Vista aérea del complejo industrial de Puertollano, años cincuenta





Industria naval. Un operario trabaja en la construcción de una pequeña embarcación.
Bilbao, años cincuenta

A pie de calle. Mercado de la Cebada. Madrid, años cincuenta



Empresario: LUIS DIEZ
Teatro LATINA
EL TEATRO DE LA ALIBERIA
COMEDIA
TITULAR
OPERETAS + REVISTAS

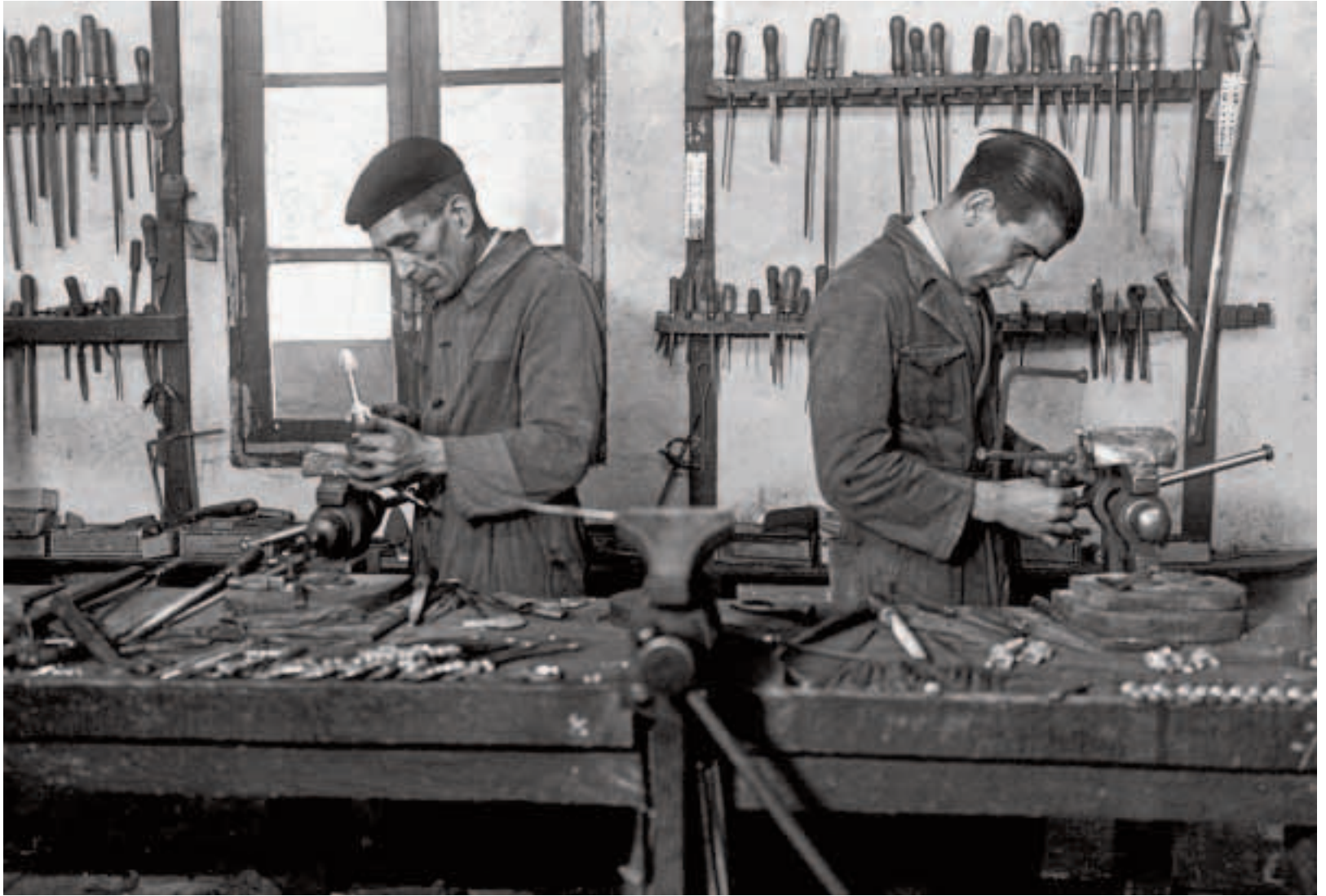
7 UNICOS DIAS
20 al 26 de Julio
Tomas DE M...
Mercedes CHACOR
Emillo EL MORO

ALMACEN DE...



Industria energética. Una planta de embotellado de Butano, en su primera fase, 1960





Las fábricas por dentro. Las espadas toledanas, símbolo de la capital castellana, se graban a mano para satisfacer la demanda de los visitantes. Toledo, años cincuenta

Pioneros textiles. Escaparate de Cortefiel. Madrid, 1957

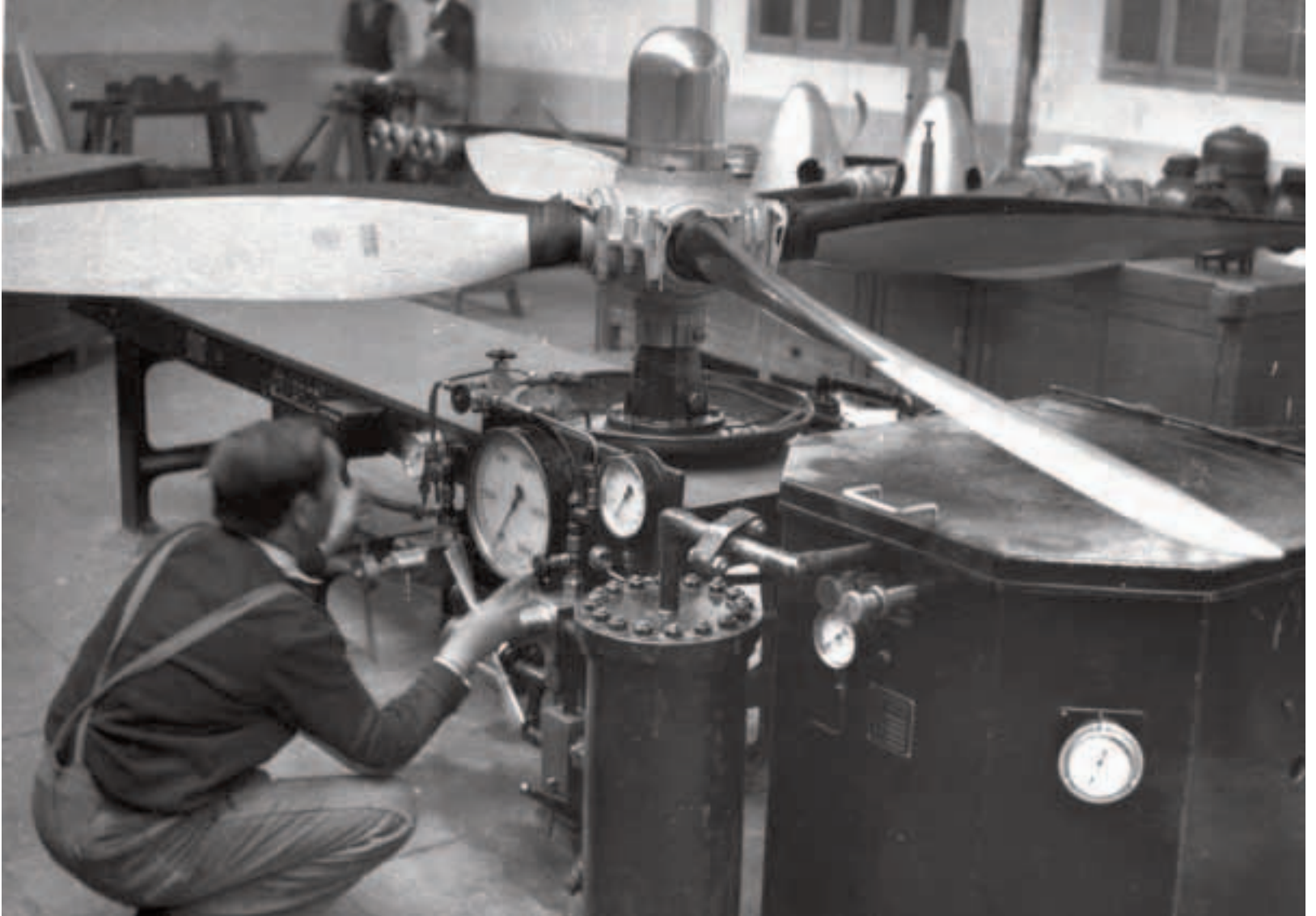




La cadena de tiendas Cortefiel fue una de las más innovadoras entre las empresas de la moda española. Madrid, 1956

RUWENT FIEL





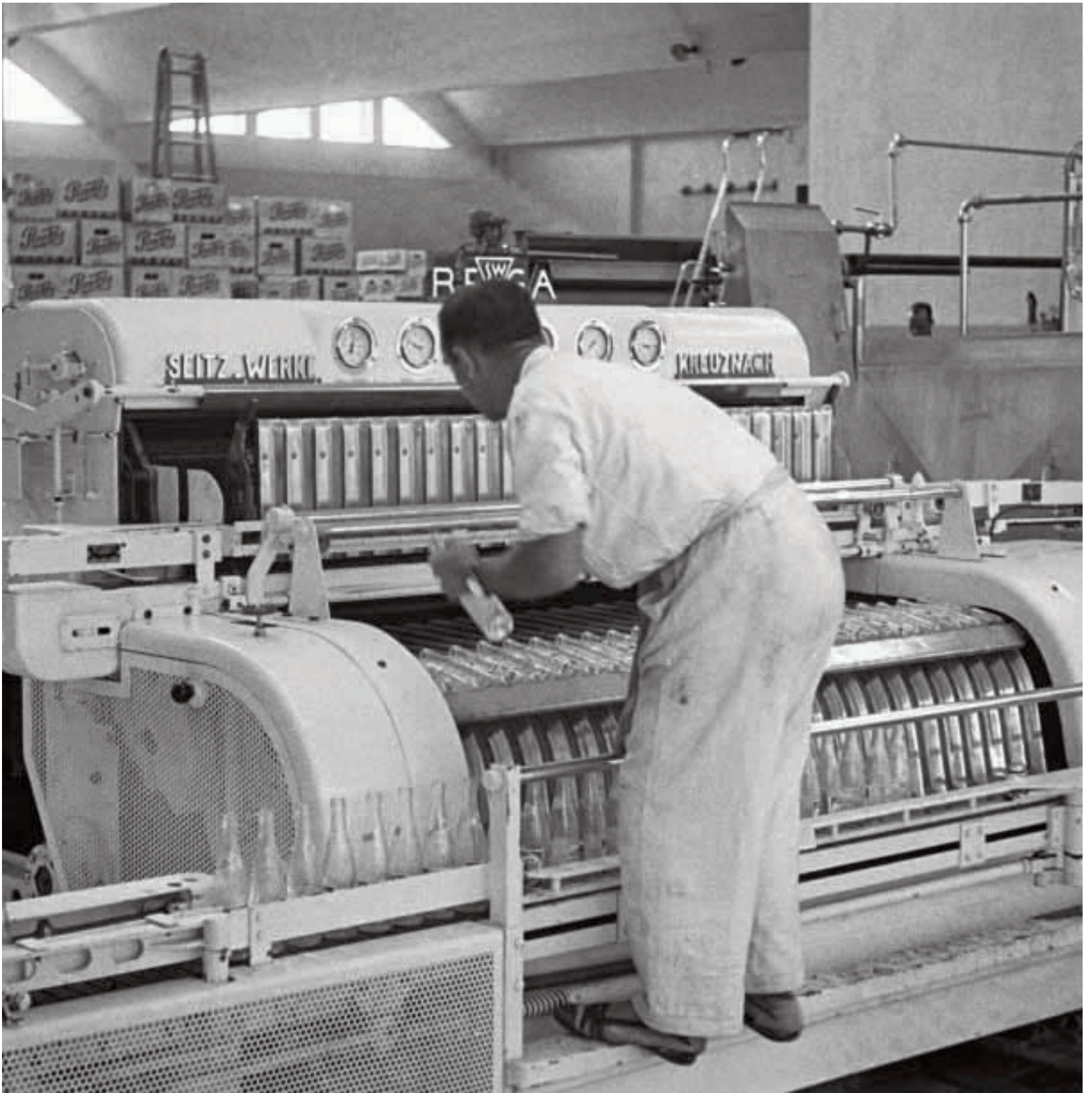
Avances tecnológicos. Banco de prueba de las hélices de paso variable en vuelo, años cincuenta

Pioneros aeronáuticos. Vista de un Lockheed Constellation en vuelo, 1955





La industria militar es un importante bastión de desarrollo durante la autarquía. Se fabrican, por ejemplo, paracaídas que se pliegan a mano, 1958



Embotelladora de Pepsi-Cola, una de las marcas de consumo masivo que aparecen en España con el repunte del poder adquisitivo. Madrid, 1955



Emigrantes. Salida de los primeros trabajadores españoles hacia Bélgica desde la Estación del Norte, de acuerdo con el convenio firmado entre los dos países. Madrid, 1957



TRABAJADORES
A
BELGICA



Nave de matanza de Frigsa, Frigoríficos Industriales de Galicia S.A.
Lugo, 1958



Curso para maquinistas de confección industrial celebrado en la Residencia de las Siervas. La Coruña, años sesenta





Empuje automotriz. Los coches comienzan a ser adquiridos por la población, gracias a la fabricación de modelos asequibles para la clase media, como el modelo 600. Melilla, años cincuenta

Primer turismo Seat modelo 1400 D-A fabricado en la factoría de Barcelona, 1953



Personajes. El ciclista Gabriel Compani promociona la marca Faema (empresa italiana productora de cafeteras industriales) durante la Vuelta Ciclista a España. Santander, 1959





Las fábricas de hilados fueron una de las primeras piezas de la industria catalana de textiles. Terrassa, años cincuenta





Autobuses de monocasco de la empresa Atesa, 1959



Cadena de montaje de los coches 4 CV Sport, ensamblados por la factoría Fasa-Renault. Valladolid, 1955

El abandono de la autarquía



Avances tecnológicos. Cintas para el transporte de coque al horno alto, junto al espesador y foso de escorias en instalaciones de Ensidesa. Avilés, 1956





Hogares modernos. Los electrodomésticos comienzan a entrar en los hogares con distintas firmas: lavadora Norge, aspiradora General Electric, pulidora Cepir y batidora Birtman. Madrid, años cincuenta

Las neveras de la época constituyen un paso adelante en el progreso y revolucionan la manera de hacer compras y consumir los productos básicos. Madrid, años cincuenta





Publicidad y estilo de vida. Fotografía publicitaria de electrodomésticos de la casa Pimer, tomada en la tienda Delicias 68. Madrid, 1965

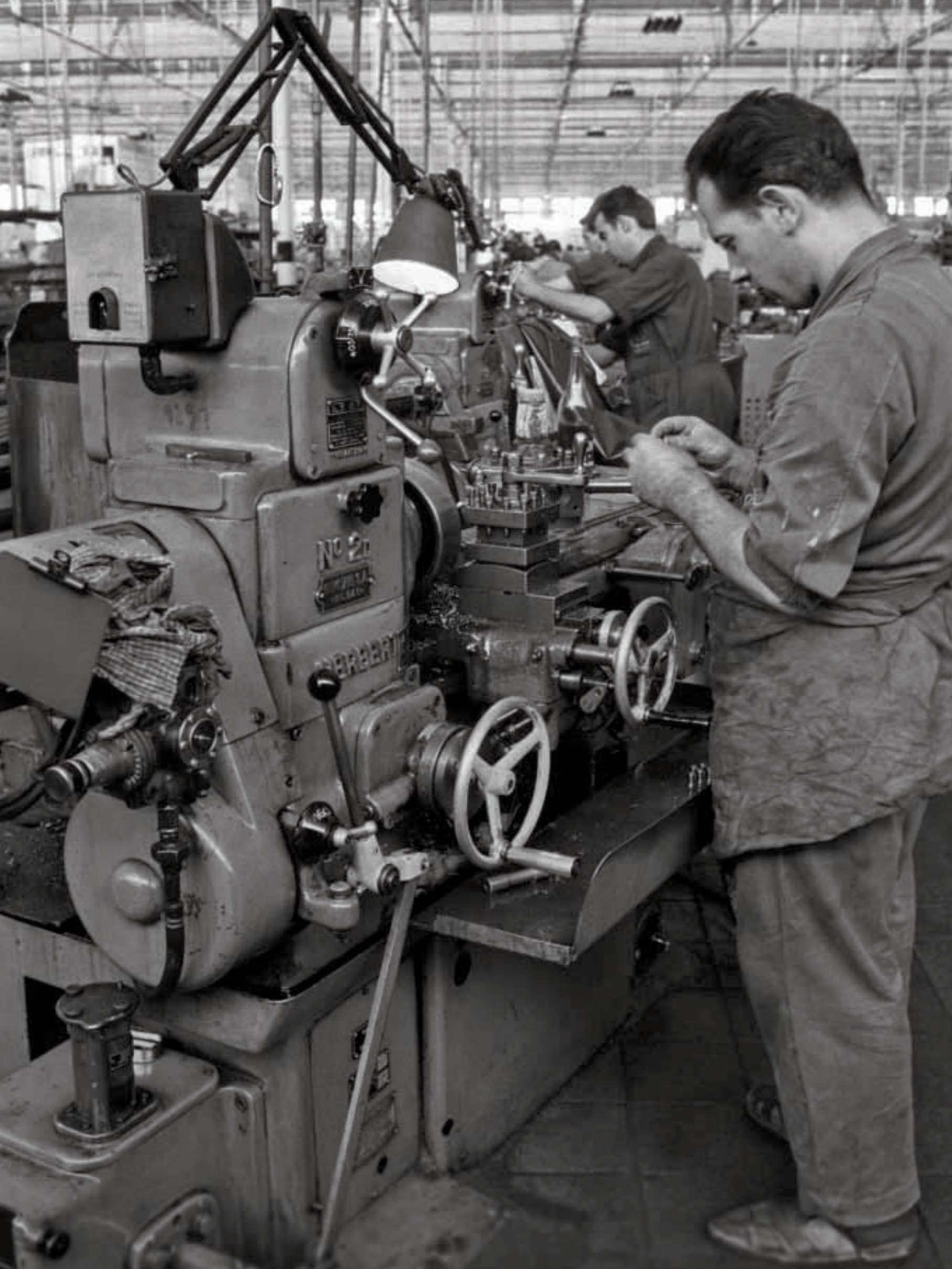


Imagen publicitaria donde una modelo hace de ama de casa y muestra una cocina moderna, 1953



Avances tecnológicos. Vista general de las naves de laminación de la factoría de Villaverde. Madrid, 1959

Trabajo en cadena. Pulido de piezas en la factoría de camiones Pegaso. Madrid, 1964





Grandes astilleros. Botadura del buque Río Hija de 4.000 toneladas, fabricado en los astilleros Ruiz de Velasco. Erandio, 1955

Los trabajadores de Astilleros de Cádiz engrasan la hélice del buque Bahía Gaditana. Cádiz, 1961







Fabricación de tapones de corcho para las botellas de vino. Mérida, 1959

Temple del acero en una fábrica de espadas toledanas. Toledo, años cincuenta



Modernización del país. Obras del túnel de Guadarrama, que une la Comunidad de Madrid con la provincia de Segovia, primera infraestructura de peaje de España, que ayudaría a acercar el norte y el sur de la península. Madrid, 1963



MAS BARATO QUE EN
Y CON UN SERVICIO
LA LECHERA 13'95 JUDIA
EL NIÑO 13'55 JUDIA
COLA-CAO 9'95 HARIN
AVECREM 2'90 NESO
BIZCOCHOS. 4'50¼ GALLE
SERV A DOM

A pie de calle. Unas mujeres observan la fachada del ultramarinos Santa Cecilia.
Madrid, 1959

NINGUN LADO
O ESMERADO

AS PINTAS 7'95 1/2
S BLANCAS 8'95 1/2
VA DE TRIGO 7'50 1/2
CAFE 38'95
TAS MARIA 4'50 1/4





Agricultores de regadío de todas las vegas del Segura se concentran tras la inauguración de los pantanos de Cenado y Camarillas. Murcia, 1963



Infraestructuras. Presa de Alarcón en el curso alto del río Júcar. Alarcón, 1964



Nuevos mercados. El modelo de comprar y consumir comienza a cambiar y se abren supermercados con cajas registradoras. Madrid, 1959



En la calle Embajadores se inaugura uno de los primeros locales modernos de la capital. Madrid, 1958

1960 / 1973

La España del *desarrollismo*



Entre finales de los años cincuenta y principios de los setenta, la industria española registró su momento dorado de crecimiento. En un lapso de tan solo 13 años el producto per cápita de la industria se triplicó. Los campos se vaciaron y las grandes ciudades acogieron a millones de inmigrantes. Los ocupados en la industria, que suponía el 28% de los activos en 1960, se aproximaron al 40% en 1972. España pasó de ser una economía exportadora de productos primarios, como cítricos, a vender al exterior manufacturas, con transformados metálicos y material de transporte a la cabeza de la exportación. El viaje de la industria española durante el periodo de los Planes de Desarrollo pareció a los contemporáneos un auténtico milagro.

A principios de 1959, la situación era, sin embargo, algo desesperada. El brote inflacionario y el desbocado desequilibrio exterior habían conducido a drenar las reservas de oro y divisas hasta un umbral mínimo de unos 56 millones de dólares, importe que tan solo cubría un mes de importaciones. El viaje industrial durante los años cincuenta había transformado España, pero también había situado sus finanzas exteriores al borde de la suspensión de pagos. Debía de adoptarse medidas drásticas. Estas comprendieron el Plan de Estabilización de julio de 1959 y un conjunto de leyes complementarias que se fueron aprobando hasta 1963. El principal artífice del plan fue el economista Joan Sardà, apoyado desde el gobierno por algunos ministros reformistas como los que ocuparon las carteras de Hacienda y de Comercio, Mariano Navarro Rubio y Alberto Ullastres.

El programa combinó el ajuste coyuntural para derrotar la inflación y situar el déficit bajo control, con medidas de reforma estructural para favorecer un crecimiento más equilibrado en el largo plazo. El ajuste conllevó la adopción de medidas monetarias y fiscales restrictivas que domeñaron la inflación y recuperaron las reservas de divisas ya en 1960. Por su parte, la reforma estructural condujo a la unificación definitiva del tipo de cambio y a una importante devaluación de la divisa española, situando su cambio en 60 pesetas por dólar. El límite de participación de la inversión extranjera en las empresas españolas se amplió desde el 25% vigente durante la autarquía hasta el 50%. Fue aprobado un nuevo arancel y

disminuyó el comercio de Estado. Algunos organismos que todavía intervenían en la distribución de productos fueron suprimidos. También se flexibilizaron las restricciones a la creación de bancos y a la apertura de oficinas.

Aunque 1960 fue de recesión, el crecimiento se recuperó rápidamente y en los años siguientes se alcanzaron las tasas máximas de expansión de toda la historia industrial de España (alrededor del 11% de media anual). La industria española pisó el acelerador, mientras los límites a la expansión del decenio anterior se suavizaban gracias al alud de turistas que visitaron las costas españolas, las transferencias de los españoles que se fueron a trabajar al norte de Europa y el empuje de la inversión extranjera.

Los Planes de Desarrollo, de inspiración francesa, que puso en marcha Laureano López Rodó, contribuyeron a difundir territorialmente la industrialización y se convirtieron en el símbolo del Franquismo Desarrollista. Fijaron objetivos de cumplimiento para las empresas públicas, y opcional para las privadas. El principio de subsidiariedad propugnó una limitación de la inversión pública a aquellos sectores o áreas no rentables para el capital privado. Sería aplicado desde el INI por su nuevo presidente, también, como Suanzes, militar e ingeniero naval. José Sirvent Dargent le reemplazó al frente del holding en 1963. A partir de entonces las prioridades sectoriales se negociarían con el capital privado a través de las acciones concertadas. Con la política de polos se quiso favorecer la iniciativa industrial de regiones con débil tradición fabril. Tres casos de relativo éxito en la implementación de dicha política serían los de Valladolid, Vigo y Huelva.

El polo de desarrollo de la ciudad castellana potenció la iniciativa que desde principios de los años cincuenta había estado desarrollando Fasa-Renault, iniciativa personal del teniente coronel Manuel Jiménez Alfaro. Las inversiones subvencionadas en el polo de Valladolid correspondieron en casi dos tercios al sector del metal. En total, el polo contribuyó a crear casi 20.000 nuevos lugares de trabajo en la ciudad castellana. Durante los años sesenta, Fasa amplió drásticamente su gama de productos con modelos como el Dauphine, el R-4, el R-8



Protagonistas. Ramón Areces Rodríguez, fundador y presidente de El Corte Inglés, en sus almacenes, durante un acto dedicado a los niños. Madrid, 1966

Pepín Fernández, presidente de Galerías Preciados y Sederías Carretas, junto a algunos de sus trabajadores. Madrid, 1966

José María López de Letona y Núñez del Pino, ministro de Industria, acude a la inauguración de una exposición internacional de maquinaria para la minería. Madrid, 1970

Durante el acto inaugural del paso subterráneo de María de Molina, el futuro Rey de España, Juan Carlos de Borbón, conversa con el alcalde de Madrid, Carlos Arias Navarro, y el ministro de la Gobernación, Garicaño Goñi. Madrid, 1972

Página anterior

El ministro de Industria, Gregorio López Bravo, en el interior de un vehículo modelo 124, durante la presentación del coche un millón fabricado por Seat. Barcelona, 1969

y el R-10. Sus economías de gama la consolidaron como la segunda empresa de automoción de la península después de Seat, que complementó su modelo 600 con otros productos como el 1500, el 850 y el 124/1430. Valladolid pasó a ser el principal centro productor de Renault fuera de Francia. Seat y Fasa-Renault comenzaron a exportar turismos a finales de los sesenta y convirtieron a España en el noveno productor mundial de automóviles hacia 1972. Otros fabricantes del periodo fueron Barreiros (luego Chrysler y Peugeot) en Madrid, Authi (después Seat y Volkswagen) en las cercanías de Pamplona y Citroën-Hispania en Vigo.

Casi tanto éxito como el polo castellano tuvo el de la mencionada localidad gallega. Ayudó a crear 15.000 nuevos empleos en la ciudad y sus alrededores. Las subvenciones otorgadas potenciaron la expansión de la filial de la firma automovilística francesa, pero el protagonismo fue compartido con el ramo de la construcción naval. El polo apoyó la expansión de astilleros locales como los de Hijos de J. Barreras, Enrique Lorenzo y Construcciones Navales Freire.

Precisamente, los planes de desarrollo situaron a la construcción naval entre los sectores prioritarios. Subvencionaron abundantemente la concesión de financiación al sector mediante los préstamos del Banco de Crédito a la Construcción y del Banco Exterior de España. El país acabaría contando en Cádiz con el dique seco más grande del mundo. El sector experimentó un vertiginoso despegue en las exportaciones de buques. La acción concertada de 1969 subvencionó la fusión de las principales gradas del INI (Elcano, Bazán y Astilleros de Cádiz) con las instalaciones privadas de la ría del Nervión. El resultado fue Astilleros Españoles. Con su concurso estelar, España acabaría convirtiéndose en el tercer constructor de buques de la Europa occidental, yendo tan solo a la zaga de Alemania y Suecia.

La construcción y mantenimiento de aeronaves, sin alcanzar una importancia cuantitativa comparable a automóviles o barcos, también aceleró su expansión durante los años sesenta y volvió su mirada hacia el exterior. De una parte, CASA se encargó del mantenimiento y revisión de los aviones

estadounidenses, fabricó componentes para el prototipo Hamburger Flugzeugbau y construyó, bajo licencia de Northrop, 70 unidades del avión F-5, lo que ayudó a poner al día sus métodos de producción. A principios de los setenta participó en los dos grandes proyectos consorciados de la aviación europea, gracias a los pedidos de Iberia: el de los constructores privados, Mercure, para el que CASA suministró parte del fuselaje del Falcon; y el proyecto público franco-alemán Airbus, al que la compañía española abasteció de estabilizadores horizontales, partes del tren de aterrizaje y puertas de la aeronave europea. Como resultado, el empleo conjunto de las fábricas de Madrid y Getafe de CASA pasó de 1.790 personas en 1955 a 2.818 en 1971. Sus plantas andaluzas (Sevilla y Cádiz), aumentaron durante el mismo periodo desde los 1.331 a los 1.919 empleados.

La metalurgia ligera tuvo sus plazas fuertes en Barcelona y Guipúzcoa. En el área de influencia de la capital catalana destacaron los constructores de maquinaria textil (Serra, Bracons y Riera y Jumberca), equipo eléctrico (Siemens, AEG y Asea-Brown Boveri), calentadores y cocinas (Corberó, Bru, Crolls), compresores y neveras (Unidad Hermética y Cadí) o radios y televisores (Lavis, Vanguard y Philips). En la provincia vasca se desarrolló la fabricación de electrodomésticos y máquina-herramienta, de la mano del movimiento cooperativo, siguiendo el camino desbrozado por el padre José María Arizmendiarieta y la cooperativa Ulgor de Mondragón. Las tradicionales industrias armeras y de fabricación de máquinas de coser y bicicletas de Eibar encontraron réplicas a lo largo de los municipios vecinos del valle de la cuenca del Deba y sus valles contiguos, ya fueran constructores de máquina-herramienta, motocicletas, calentadores, cocinas, lavadoras, neveras y pequeños electrodomésticos. Constituyeron la base del movimiento cooperativo de Mondragón, que se extendería de la producción industrial al suministro de crédito (Caja Laboral), los seguros (Lagun Aro) o los supermercados (Eroski).

El crecimiento vertiginoso de la química fue otra consecuencia del gran viaje de la industria española durante el clímax de la segunda revolución industrial. El polo de desarrollo de Huelva fue el que captó más

inversiones hasta 1974, superando los 20.000 millones de pesetas de la época y absorbiendo la industria química un 68% de las mismas. La ciudad andaluza, además de haber contado con una oferta excepcional de azufre en las piritas de Río Tinto, se hallaba bien situada para recibir fosfatos del norte de África e impulsar la fabricación de superfosfatos. Unión Española de Explosivos Río Tinto instaló allí una de las mayores plantas de fabricación de fertilizantes del continente. Huelva se convirtió en el mayor centro europeo de producción de ácido fosfórico.

El desarrollo de la química orgánica fue impulsado con la construcción de refinerías de petróleo, que abarató la oferta de benceno, cloruro de vinilo y etileno. Este último componente orgánico permitía obtener los tres principales polímeros: el polietileno, para bolsas y envases; el cloruro de polivinilo (PVC), para tubos y envases; y el poliestireno, para neumáticos y objetos de precisión. En 1961 el gobierno decidió complementar las refinerías de Repesa en Escombreras y Encaso en Puertollano, con una nueva planta en La Coruña. En la propiedad de la refinería de Petroliber, inaugurada en 1964, participaría por vez primera el capital extranjero (Marathon). El entonces ministro de Industria, Gregorio López Bravo, autorizaría sucesivamente tres refinerías adicionales: Huelva (Río Tinto-Gulf), Castellón (Banesto-Esso) y Algeciras (Cepsa). En 1968 una nueva autorización se plasmaría en la refinería vizcaína de Petronor, patrocinada por la banca local, Campsa y Gulf.

En la remodelación de gobierno de 1969, el también ingeniero naval López Bravo fue reemplazado al frente del Ministerio de Industria por el ingeniero de caminos burgalés, José María López de Letona. Este autorizaría en 1971 la construcción de una gran refinería en Tarragona, donde participaron el INI, Chevron, Texaco, Explosivos Río Tinto y el Banco Urquijo, y que dio lugar a la EN Petróleos de Tarragona. Dicha ciudad catalana acabaría disputando a Puertollano el palmarés de la petroquímica peninsular.

La revolución del plástico, la difusión de los conservantes químicos, el abaratamiento del vidrio y la adopción del frío industrial transformaron profundamente a la industria de la alimentación tradicional. Conservas de

exportación como el tomate de la huerta murciana o las hortalizas navarras se vieron complementadas con la producción de concentrados, purés, mermeladas y zumos. Nuevos piensos (soja), la estabulación animal y la construcción de cámaras frigoríficas en los mataderos abarataron radicalmente la oferta de carne, especialmente de aves y cerdos.

Francisco Roig comenzó a erigir el futuro imperio alimentario de Mercadona con un negocio porcino en la localidad valenciana de la Poble de Fanals. Conservas Campofrío aceptó el desafío desde Burgos. Mataderos privados o cooperativos hicieron lo propio desde Cataluña y el Bajo Aragón, destacando la iniciativa, entre otras, de la Cooperativa Agroalimentaria de Guissona. El fabricante de piensos Pedro Pascual creó en 1966 Pascual de Aranda, para impulsar la cría de aves, cerdos y bovinos, y tres años más tarde fundó Leche Pascual. El catalán Lluís Carulla había comenzado su meteórica carrera empresarial durante la Guerra Civil con los cubitos de caldo, pero durante los años sesenta diversificó su negocio Gallina Blanca hacia piensos, multitud de especialidades alimentarias e, incluso, productos de higiene personal. Dichas iniciativas, y muchas otras similares, permitieron que los españoles comieran más, diversificaran su dieta e incluso recuperaran la talla perdida en la inmediata posguerra.

La eclosión del consumo en la España del *desarrollismo* tuvo como protagonistas paradigmáticos a los grandes almacenes de inspiración americana en los que los españoles pudieron adquirir desde ropa confeccionada hasta electrodomésticos. Dos primos asturianos, que se habían formado en El Encanto de Cuba, compitieron por la primacía: Pepín Fernández, con Galerías Preciados, y Ramón Areces, con El Corte Inglés. Finalmente, fue el segundo quien se llevó el gato al agua, ya que recurrió menos al endeudamiento y creció más lento, pero seguro. Areces también destacó por abastecerse ampliamente con filiales productivas, como Induyco, y por priorizar la integración de los trabajadores en la empresa al incluirlos entre sus accionistas.

Otros empresarios en la confección textil, entonces mucho más modestos, también dieron pasos



Protagonistas. Claudio Boada, presidente del INI, junto al secretario general Miguel Ángel García Lomas, antes de partir a Nueva York, para hablar en la Cámara de Comercio Hispanoamericana y reunirse con el Banco Mundial, Export-Import Bank y la Corporación Financiera Internacional. Madrid, 1971

Anuncio luminoso de la marca de alimentos Gallina Blanca, situado entre la Gran Vía y el Paseo de Gracia, el día de su retirada. Barcelona, 1988

Pioneros aeronáuticos. Sección del taller de Iberia con elementos giroscópicos, donde se prueba un equipo de los DC-8. Madrid, 1966

Documento del Plan Nacional de la Minería, 1973

significativos en la España del *desarrollismo*. Uno de ellos fue Amancio Ortega, quien comenzó a conocer las preferencias femeninas desde su tienda de La Coruña. Fundó su primera sociedad en 1963 y a lo largo de la década desarrollista fue aprendiendo, poco a poco, el negocio. Desde aquellos tiempos apostó ya por la venta de novedades para amas de casa, a precios económicos.

La producción de calzado desarrolló músculo en localidades del oriente peninsular como Elche, Elda, Vall d'Uixó, Inca, Alaior o Ferreries. En particular, durante los años sesenta, despegaron las exportaciones de calzado, desde las plazas fuertes de dicho negocio en el alicantino valle del río Vinalopó. En 1960 fue creada Elda Exportadora Industrial de Calzado, que acabó reuniendo a un centenar largo de empresas con capacidad de fabricación de dos millones de pares anuales. Ese mismo año abrió las puertas la primera Feria del Calzado e

Industrias Afines en dicha localidad del Valle del Vinalopó. A partir de 1968 las instituciones feriales crearon el Centro Promotor de Exportaciones. El primer intervalo de auge exportador desde el distrito del Vinalopó se produjo entre 1967 y 1975.

En suma, el viaje de la industria llevó a los españoles a entrar en los años setenta mejor vestidos, calzados y alimentados. Conducían ya motocicletas o autos fabricados en la península ibérica. Sus viviendas se iban poblando de electrodomésticos, también producidos en la piel de toro. Los hábitos de consumo iban aproximándoles vertiginosamente a Europa. Los cientos de millares de turistas que llegaban a su costa comenzaban asimismo a modificar sus costumbres. Solo la dictadura del general Franco parecía aún una herencia inamovible de la dramática coyuntura de la Europa de entreguerras.



Modernización. Centro de asistencia técnica de Fiat y Seat en la carretera Madrid-Barcelona. Madrid, 1968



Bienvenida al desarrollo. El polígono industrial de Manzanares se construyó para aligerar la carga industrial de Madrid. En una visita de los ministros de Vivienda, José María Martínez Sánchez-Arjona, y de Plan de Desarrollo, Laureano López Rodó, los vecinos les reciben con una pancarta. Manzanares, 1969

TIENE MOLINOS
MENEAS





Vuelta a casa. Llegada de inmigrantes a la Estación de Ferrocarriles de Atocha. Madrid, 1966





Infraestructuras urbanas. La explosión de la industria hace que miles de personas migren a la ciudad y se construyen pisos de protección oficial, como las que inaugura el ministro de Vivienda, Vicente Morte Alfonso, en el polígono de Zarzaquemada. Leganés, 1971





Hogares modernos. Retrato familiar con un televisor Pimer al centro. La televisión comienza a presidir los salones de las casas. Madrid, 1967



Impulso institucional. Stand de Fagor en la Inauguración del V Salón de la Electrificación, celebrado en el Palacio de Exposiciones y Ferias Comerciales, organizado por la Cámara Oficial de Comercio de Madrid, 1968



Publicidad y estilo de vida. Anuncios del IV Salón de Electrificación, tanto en el autobús como en la parada. Madrid, 1967



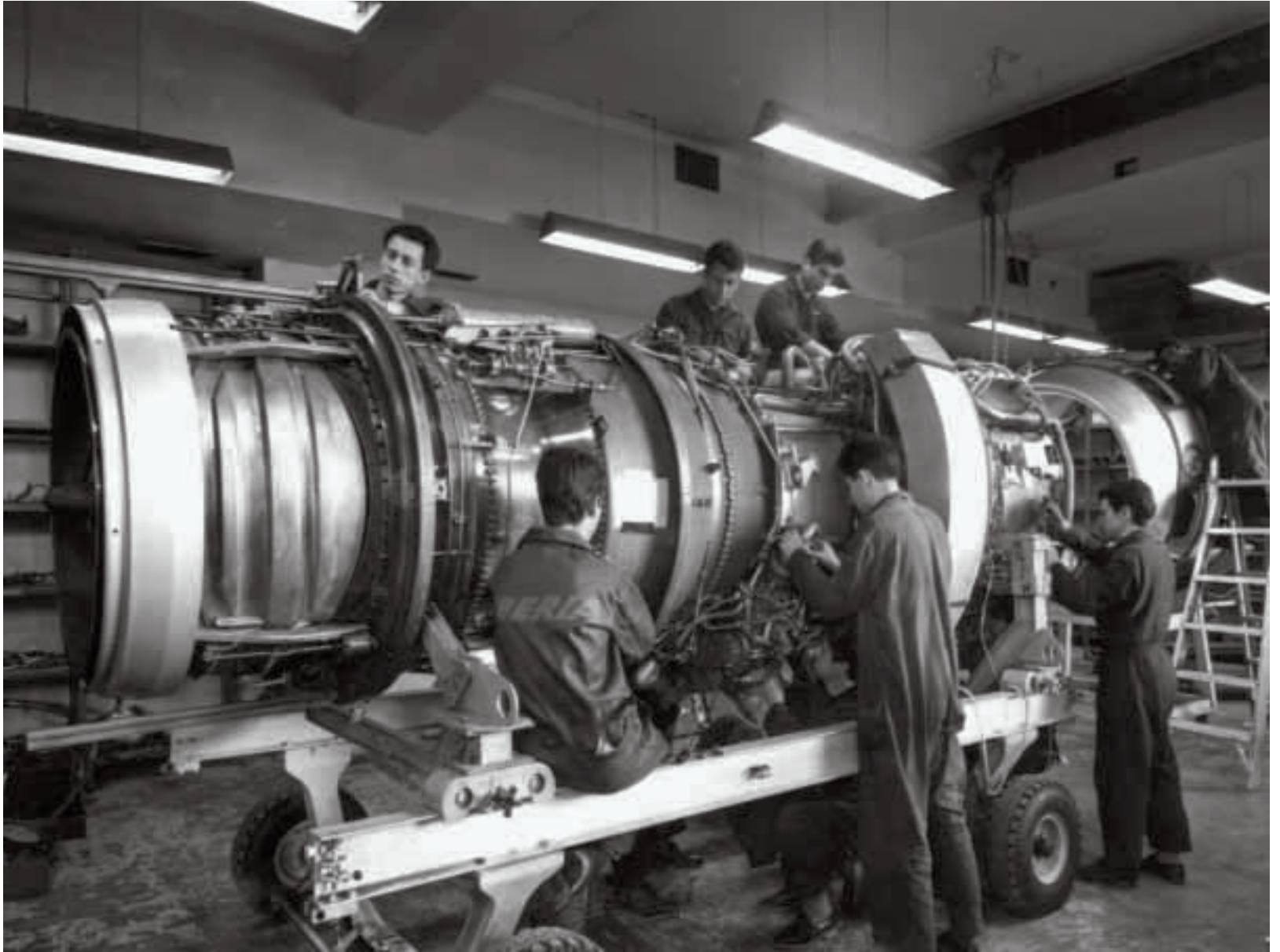
ESTE AUTOBUS
LE LLEVARA AL **IV**salón de la electrificación



Empuje automotriz. La factoría Barreiros Diesel comenzó fabricando mil motores al año en los cincuenta y en la siguiente década llegó a un acuerdo con Chrysler para producir los Dodge Dart. Madrid, 1966



Nuevos transportes. Camiones Avia 6500, 4000 y 2500, en una fotografía publicitaria de AISA, su fabricante, 1965



Pioneros aeronáuticos. Revisión de motores de Iberia en sus talleres de Barajas.
Madrid, 1966

Montaje y equilibrado de hélices hidromáticas, 1963





Pioneros aeronáuticos. Construcción del caza F-5 en la factoría de CASA. Madrid, 1969





Avances tecnológicos. Máquina de urdido en los talleres de Intelhorce. Málaga, 1967



Telares de Intelhorce. Málaga, 1967



Logística y consumo. En los meses de verano aumenta la población en la sierra de Madrid, por lo que la Comisión de Abastecimiento refuerza el envío de suministros desde los almacenes centrales con camiones-tienda. Madrid, 1965



La industria alimentaria llega a los anaqueles de las tiendas, aunque los precios de algunos productos, como la leche, siguen regulados por el gobierno. Madrid, 1966



Nuevas arquitecturas. La Pagoda, edificio de los laboratorios Jorba, fue construida en 1965 por el arquitecto español Miguel Fisac. Madrid, 1969





Nuevas instalaciones de la factoría Standard Eléctrica en el polígono industrial de Toledo. Toledo, 1971





Foto publicitaria de un Seat 1430 Sport, mediados de los años setenta

El príncipe Juan Carlos corre tras el infante Felipe de Borbón, mientras juegan con un kart en los jardines del Palacio de la Zarzuela. Madrid, 1972





Empuje automotriz. Directivos y operarios de la fábrica Barreiros, en Villaverde, posan durante la presentación de la unidad cien mil del modelo Simca 1000. Madrid, 1968

100.000





Infraestructuras. Inauguración del puente José León de Carranza, de 1.400 metros de longitud, que une Cádiz con Puerto Real, permitiendo también el paso de buques hacia la base de Carraca y los astilleros de San Fernando. Cádiz, 1969

Colocación de la dovela simbólica con la que se inauguró el acueducto del trasvase Tajo-Segura, 1974



SATO

S

QUE ALFONSO ROMERO
EL SEÑOR CARLOS
LEBA, SUFIA DE MONTAN
INGENIEROS LA CONSTRUCCION
DE ESTA OBRA
EL DIA 20 DE MAYO DE 1974



Grandes astilleros. Botadura del gran buque Irache en los astilleros de la Naval. Sestao, 1973



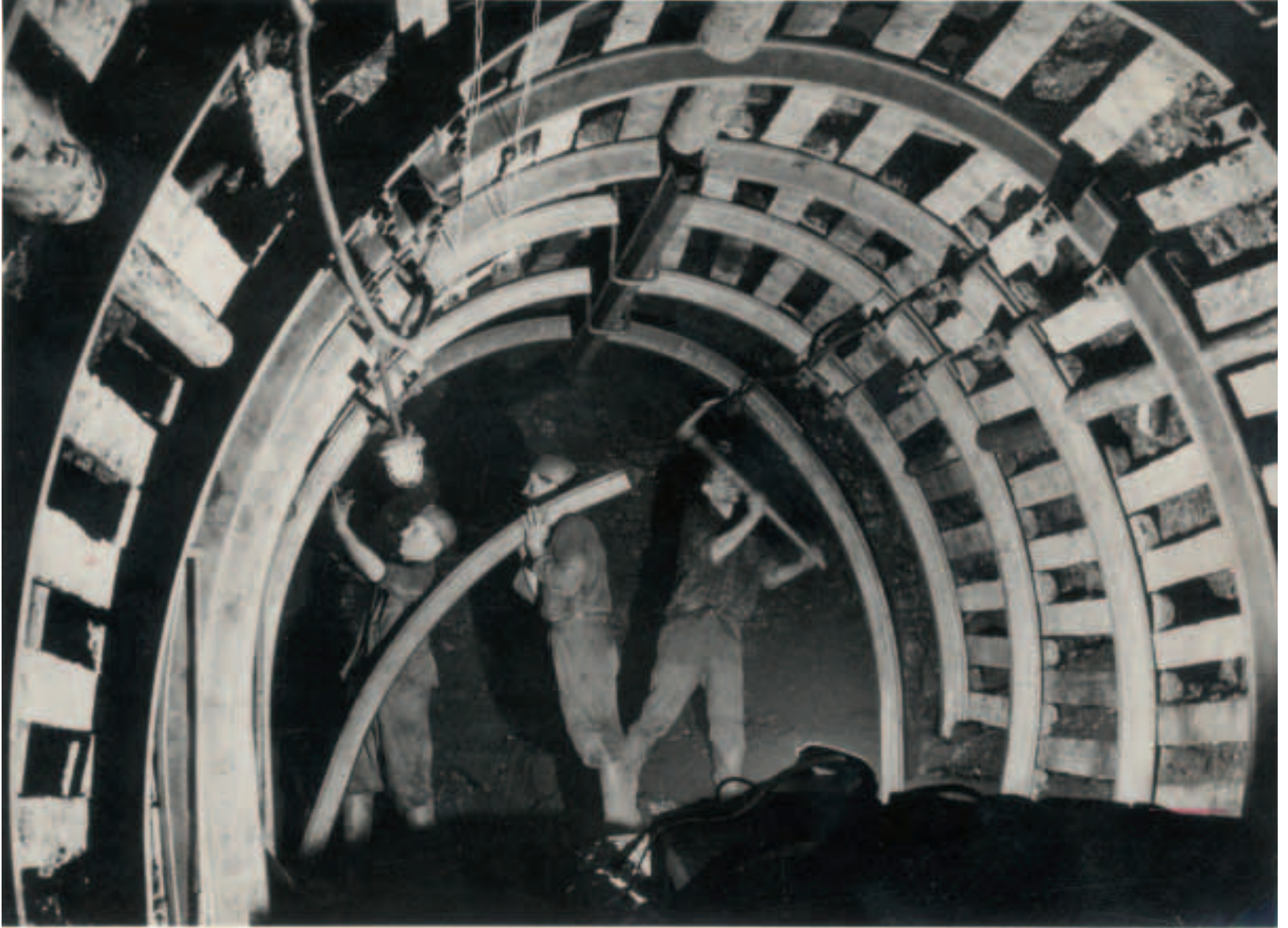


Nuevos empleos. La industria cosmética y farmacéutica genera puestos de trabajo, como los de esta empleada de Revlon. Madrid, 1968

Julia Dorado y Esperanza Galván, las dos primeras mujeres españolas en obtener el título de Ingeniero Técnico de Minas, empujan una vagoneta cargada de cinabrio. Almadén, 1968

La precaución no es cobardía,
es inteligencia





Avances tecnológicos. Instalaciones de la empresa nacional Adaro, la primera que constituyó el INI, dedicada a la ingeniería y consultoría de explotaciones mineras, como la Mina de Linares, 1972



1974 / 1985

Apertura, crisis y transición



El optimismo reinante en la España de principios de los años setenta se trasladó a la política económica de la mano del ministro de Industria López de Letona y de quien sería elegido para reemplazar a Julio Calleja (presidente del INI desde 1969) como cabeza del holding público: Claudio Boada. Este ingeniero catalán estaría al frente del instituto entre 1970 y 1974. López de Letona y Boada habían colaborado en los años cincuenta en la empresa fundada por el primo del primero, Ferrovial. Volvieron a colaborar, entonces desde sus despachos públicos, en la gran fusión de canteras navales que había dado lugar a Astilleros Españoles durante el último tramo del periodo desarrollista y en la formulación de la política industrial del franquismo tardío.

A principios de los años setenta, el INI siguió aumentando su exposición en la industria de la construcción naval absorbiendo a la empresa gallega Astano y fundando Astilleros Canarios en 1972. Esta línea de actuación llevó al holding público a controlar un insólito 94% de la producción naval en dicha fecha (cuota que más que duplicaba el peso del INI en la construcción de buques a mediados de los años sesenta).

La política industrial del periodo también llevó a que el INI alcanzara grandes cuotas de responsabilidad en la producción de la mayoría de industrias claves vinculadas a la producción metalúrgica. En 1972 sus filiales llegaron a extraer el 56% del carbón producido por las minas españolas (a través de Hunosa) y a fabricar el 46% del acero salido de los hornos españoles (con protagonismo de Ensidesa). El INI de Claudio Boada favoreció asimismo la absorción de Hispano Aviación y Enmasa por CASA y la toma de la mayoría accionarial en el capital de dicha última sociedad, en el fabricante de armamento Santa Bárbara y en la constructora de material ferroviario La Maquinista Terrestre y Marítima.

Por su parte, López de Letona dio un vuelco a la que hasta entonces había sido la política automovilística del franquismo. A renglón seguido de la visita de Henry Ford II a España durante el mes de noviembre de 1972, el Ministerio de Industria aprobó dos decretos que liberalizaban parcialmente la política automovilística. El primero rebajó del 90% al 60% el mínimo obligatorio de

uso de componentes nacionales para nuevos constructores establecidos en España. El segundo declaraba la automoción como sector preferente y permitió a las plantas españolas obtener desgravaciones fiscales, terrenos, crédito oficial y rebajas arancelarias. Siete días después del segundo decreto, Ford formalizó su solicitud para abrir una planta para la construcción de automóviles en España. Sería la fábrica de Almussafes, que abriría sus puertas, con la producción de motores, en 1976.

El escenario político del régimen franquista no era tan optimista como el industrial. El envejecimiento del general le llevó a renunciar a la presidencia del gobierno en favor del almirante Luis Carrero Blanco, reservándose para sí mismo la jefatura del Estado. Pero Carrero fue asesinado en el atentado perpetrado por ETA Militar el día 20 de diciembre de 1973 y reemplazado por Carlos Arias Navarro. Menos de dos años después, el 20 de noviembre de 1975, fallecía Franco. Juan Carlos I de Borbón fue automáticamente proclamado rey de España y confirmó a Arias como presidente.

En julio de 1976, Juan Carlos designó a Adolfo Suárez como sustituto de Arias Navarro. El referéndum de diciembre del mismo año y las elecciones constituyentes del 15 de junio de 1977 dieron paso a un régimen democrático. La aprobación de la Constitución en 1978 reforzó este proceso, dirigido desde la presidencia del gobierno por Suárez, con el apoyo de su nuevo partido, UCD. En 1981, el intento fallido de golpe de Estado por parte de los generales Alfonso Armada y Jaime Milans del Bosch y el teniente coronel Antonio Tejero promovió, infructuosamente, la involución. Pero la victoria del PSOE a finales de 1982 y la transmisión pacífica de poderes entre Leopoldo Calvo Sotelo, de UCD, y Felipe González, del PSOE, aseguró la consolidación democrática.

Con todo, entre 1972 y 1977 España tuvo cuatro presidentes de gobierno y cinco ministros de Industria. Además del ya mencionado López de Letona, desempeñaron la cartera Alfredo Santos, Alfonso Álvarez Miranda, Carlos Pérez de Bricio y Alberto Oliart. Igual número alcanzó el de presidentes del INI: el propio Boada, Francisco Fernández Ordóñez, José María Zunzunegui, Juan Miguel Antoñanzas y Francisco



Protagonistas. El presidente del Gobierno Adolfo Suárez posa con los ministros de Agricultura, Jaime Lamo de Espinosa; Transportes y Comunicaciones, Salvador Sánchez-Terán Hernández; Industria y Energía, Agustín Rodríguez Sahagún, y Trabajo, Rafael Calvo Ortega. Madrid, 1978

Carlos Bustelo, presidente del INI, durante la toma de posesión del cargo, junto a los ministros de Industria y Energía, Ignacio Bayón; Hacienda, Jaime García Añoveros; Defensa, Alberto Oliart; Obras Públicas y Urbanismo, Luis Ortíz, y Economía y Comercio, Juan Antonio García Díez. Madrid, 1981

Página anterior

Crecimiento de la ciudad. Aspecto del barrio de Manoteras, durante la construcción de 1.750 nuevas viviendas que, junto a las 2.054 ya ocupadas, lo convierten en una de las zonas más pobladas de la periferia. Madrid, 1981

Giménez. La inestabilidad en la cúpula del poder político impidió tomar decisiones firmes en la primera fase de la Transición a la democracia.

A finales de 1973 estalló la guerra de Yom Kippur, cuya consecuencia fue que el precio del barril del petróleo saltara de los 3,0 a los 12 dólares en unos pocos meses. Debido a la intermitencia y consecuente debilidad de los gobiernos de la época, España no pudo atajar el proceso inflacionario que padeció la mayor parte de economías a mediados de los años setenta. En el caso español, la tasa de inflación se fue acelerando desde un nivel del 8,0% en 1972 a cerca de un 30% durante 1977. El problema de la inflación debía de ser abordado de una vez por todas si se quería evitar el deslizamiento de la economía hacia el precipicio.

La solución vino de la mano del vicepresidente económico del gobierno de Adolfo Suárez, el profesor Enrique Fuentes Quintana, quien, además de apoyar la restricción monetaria impulsada por el Banco de España y devaluar nuevamente la peseta, propició la firma de los Pactos de la Moncloa en octubre de 1977. Dichos acuerdos restringieron el crecimiento de los salarios y lograron desacelerar la inflación. Pero, al conllevar también un brusco aumento de los tipos de interés, contribuyeron a que muchas empresas que se habían endeudado fuertemente durante los años anteriores se situaran al borde de la quiebra.

Entre 1977 y 1982 se sucedieron seis gobiernos presididos por Adolfo Suárez y otros dos encabezados por Leopoldo Calvo Sotelo (también de UCD). Un total de cinco ministros desfilaron por la cartera de Industria: Pérez de Bricio, Alberto Oliart, Agustín Rodríguez Sahagún, Carlos Bustelo e Ignacio Bayón. El número de presidentes del INI fue algo menor: Francisco Giménez Torres, José Miguel de la Rica y el propio Bustelo (antes de ascender a ministro de Industria). Todavía fueron demasiados los conductores para que el viaje industrial español pudiera ser plácido y sortear los obstáculos creados por el enrarecimiento del crédito y la intensificación de la competencia internacional.

El parón inversor provocó un gran retroceso de la demanda en las principales industrias que había impulsado el INI. Así, por ejemplo, el consumo de acero per cápita cayó desde los 320 kilogramos de 1975 a solo 200 en 1983. El volumen

de contratos de los astilleros se hundió en casi tres cuartas partes entre 1974 y 1982, lo que reflejó la creciente competencia de nuevos países industrializados como Hong Kong y Corea del Sur. Como consecuencia, la mayoría de empresas del holding público español registraban pérdidas astronómicas a principios de los años ochenta. El desempleo había ascendido del 5,0% de la población activa en 1977 a un dramático 16% en 1983.

La política industrial de UCD fue de continuidad con respecto al franquismo tardío. El INI acentuó su carácter de hospital de empresas, entrando como accionista en las grandes metalúrgicas con acusadas dificultades. Fue el caso de Altos Hornos del Mediterráneo (AHM), AHV o Hijos de J. Barreras. En 1979 un nuevo decreto automovilístico facilitó el establecimiento de la filial europea de General Motors, Opel, en la localidad zaragozana de Figueruelas.

En 1981, el gobierno de Calvo Sotelo decidió agrupar todas las participaciones accionariales del Estado en empresas relacionadas con el petróleo y el gas en un nuevo holding desligado del INI: el Instituto Nacional de Hidrocarburos (INH). El INH se creó con empresas que operaban en cinco líneas diversas de negocio: exploración y producción de hidrocarburos, refinado de petróleo, distribución de derivados petrolíferos, gases licuados del petróleo y gas natural. En la primera línea sobresaldría Hispanoil. El refinado de petróleo iría a cargo de las filiales Petroliber y Enpetrol (que acabaría responsabilizándose de la actividad petroquímica mediante las filiales Alcludia, Calatrava, Montoro y Paular). La distribución de productos petrolíferos siguió en manos de Campsa, compañía cuyo 54% de capital quedaría en manos del INH. El suministro de gases licuados de petróleo y gas natural continuaría respectivamente en manos de Butano y Enagás. El presidente del INH volvió a ser, inicialmente, Claudio Boada, quien desempeñaría el cargo hasta principios de 1985.

El primer gobierno de Felipe González tomó posesión en diciembre de 1982 y duró hasta julio de 1985. Tuvo como responsables de Economía a Miguel Boyer y de Industria a Carlos Solchaga. Ambos ministros y los presidentes del INI, Enrique Moya y Luis Carlos Croissier, apostaron por la reconversión industrial. Las pérdidas de las empresas del

INI eran tan elevadas que optaron por cerrar plantas, reducir plantillas y modernizar instalaciones. La proporción de buques construidos en astilleros del INI pasó del 87% en 1982 al 35% en 1986. La producción de acero en filiales del holding descendió del 40% al 33% en esas fechas. Entre las factorías cerradas destacaron las instalaciones de AHM en Sagunto y, entre las filiales enajenadas, sobresalió SKF Española. También se negoció con Volkswagen la privatización de Seat. En otros sectores, el INI desinvirtió en Potasas de Navarra, EN de Óptica y EN de Turismo. El empleo total en empresas del INI se había alcanzado en 1980, con un total de 254.258 trabajadores. En 1982 todavía daba empleo a 219.060 personas. Pero en 1986 los puestos de trabajo directamente generado por el grupo habían descendido a 169.396.

Los lanzamientos del Ford Fiesta valenciano en 1977 y del Opel Corsa zaragozano en 1982 repercutieron sobre la rentabilidad de los constructores automovilísticos más arraigados y especialmente sobre Seat, que registró pérdidas voluminosas. Después de su abandono por Fiat, el INI buscó un nuevo socio industrial para la marca barcelonesa. Acabó encontrándolo en Volkswagen, que la engulliría por completo en 1986. Dos años antes, sin embargo, cuando Seat todavía dependía del INI, puso a punto un nuevo modelo: el Ibiza. Durante los 30 años posteriores resistiría como el modelo más vendido de la marca. Su primera versión fue diseñada por Giorgetto Giugiaro, equipada con motor Porsche y acabada en el Centro Técnico de Martorell. Gracias a viejos constructores como Seat, Renault o el grupo Peugeot-Citroën y a las nuevas filiales de las grandes compañías estadounidenses, España se consolidó como gran país exportador de automóviles del sur de Europa. Entre 1972 y 1985 pasó del noveno al octavo puesto mundial entre los constructores de automóviles y su producción aumentó desde casi 700.000 a más de 1.300.000 unidades.

A pesar de la dureza de la crisis industrial, España también afirmó su posición de exportador de aeronaves durante la Transición. La empresa aeronáutica CASA había estado estudiando, desde finales de los años sesenta, el diseño de un nuevo avión de transporte con dos motores de hélices y capacidad para una veintena de viajeros: el futuro C-212. También conocido como Aviocar, tenía la ventaja de su

doble uso potencial, tanto militar como civil. Las plantas de Getafe (fuselaje), Sevilla (alas) y Cádiz (cola) lo empezaron a construir en serie durante 1972. Los problemas de Portugal en Angola y Mozambique llevaron a su fuerza aérea a contratar un pedido de 24 unidades del C-212 en 1974. Al año siguiente Jordania también cursó un pedido a CASA. Vinieron posteriormente órdenes de Indonesia, Nicaragua, Turquía, Chile, Francia, Suiza e, incluso, Estados Unidos. En 1976 Nurtanio, empresa pública de Indonesia, inauguró una planta que trabajaría con licencia de CASA y donde se montarían los C-212. Nueve años después CASA abrió una filial comercial en Estados Unidos. Hacia 1986 un total de 326 unidades de C-212, de origen español, operaban en 36 países.

CASA también lanzó, en 1977, un monorreactor para uso de escuela y escolta: el C-101 Aviojet Mirlo. Hacia 1986 el ejército español había adquirido el grueso de su producción: 132 unidades. También se exportaron 20 unidades de C-101 a Chile, 16 a Jordania y cuatro a Honduras. En 1983 CASA inició la fabricación de un nuevo bimotor de carga y transporte, el CN-235. Además colaboró, entre otros, en el programa Airbus desde 1973 y en el programa B-757 de Boeing a partir de 1980. Su participación en el programa A-320 de Airbus le llevó a crear laboratorios de materiales para evaluación y certificación y un departamento de robotización y automatización. En el contexto general de crisis de las construcciones mecánicas, el crecimiento de la plantilla reflejó el auge exportador de la especialidad. Entre 1972 y 1982 el número de empleados de CASA ascendió de 5.480 a 8.275. En 1986 su plantilla se mantenía todavía por encima de las 8.000 personas.

Entre las actividades que mejor resistieron la crisis de la Transición destacó la industria química. Las cuatro principales especialidades fueron la química básica inorgánica, la de transformados plásticos, la del caucho y la industria farmacéutica. En la primera destacaron Cros y Unión Explosivos Río Tinto, con negocios basados en la producción de ácidos básicos y abonos y un rosario de establecimientos a lo largo de la periferia peninsular. La producción de etileno y primeras materias plásticas en las instalaciones de cracking anexas a las refinerías de Tarragona y Puertollano favoreció la fabricación de



Protagonistas. El rey Juan Carlos y el vicepresidente de Asuntos Económicos, Leopoldo Calvo Sotelo, acompañados por los directivos de Alumina-Aluminio durante su visita a las instalaciones del complejo industrial. San Ciprián, 1980

polímeros en dichas localidades y potenció la inversión extranjera en la primera de la mano de compañías como Dow Chemical, Basf o Elf Aquitaine. El desarrollo de la automoción y la petroquímica y la implantación de las grandes transnacionales de la especialidad en localidades como Basauri (Firestone), Vitoria (Michelin) o Manresa (Pirelli) ayudaron a convertir a España en el séptimo exportador mundial de neumáticos.

La industria farmacéutica venía desarrollándose con brío a lo largo del periodo franquista impulsada por tres factores: las innovaciones de la revolución terapéutica, con penicilina y antibióticos en cabeza; la demanda creciente generada por el desarrollo de la seguridad social, y una ley de patentes relativamente favorable a los productores locales. A finales de los años setenta, dos provincias superaban el millar de personas ocupadas en laboratorios: Barcelona y Madrid. En la capital, con casi 14.000 empleados, destacaron compañías como Abelló, Alter, Antibióticos o Ibys. En Barcelona, con más de 16.000, coexistían filiales productivas de sociedades europeas (Boehringer Sohn Ingelheim, Ciba-Geigy, Bayer o Sandoz) con dinámicos laboratorios locales (Almirall, Esteve, Ferrer, Uriach o Grifols). Precisamente, el fundador de uno de ellos, el ingeniero químico Carlos Ferrer Salat, llegaría a ser el primer presidente de la patronal española moderna. Fue escogido para dirigir la CEOE en 1977 y estuvo al frente de la misma hasta 1983. Laboratorios Ferrer, que se transformó en Ferrer International a partir de 1975, abrió filiales en Alemania, Bélgica, Hong-Kong, Irlanda, México y Marruecos.

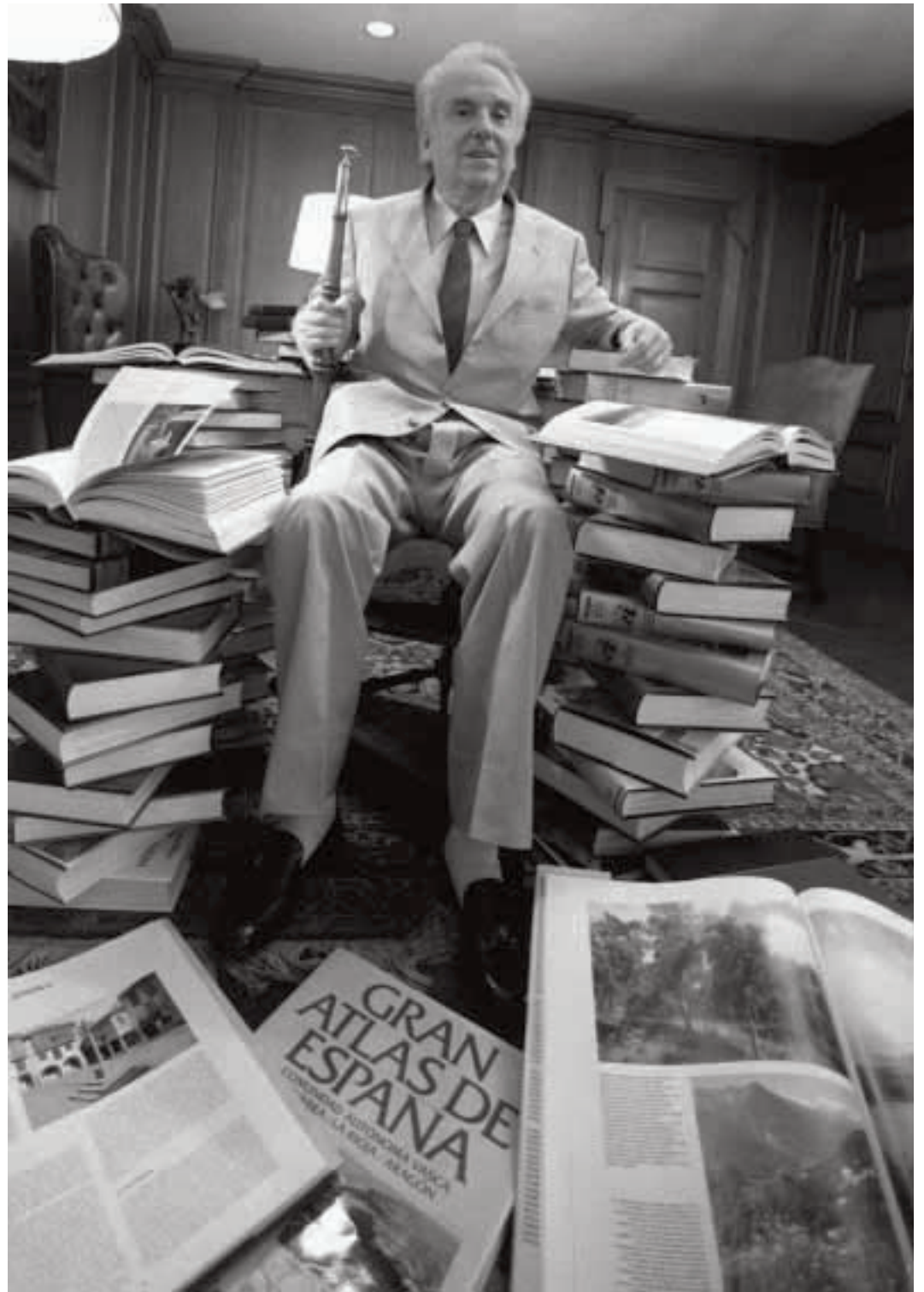
Otra industria centrada en Madrid y Barcelona que experimentó una notable expansión durante la Transición fue la editorial. En 1978 la capital concentraba 66 de los 306 establecimientos editoriales radicados en España, una cuota del 22%. En la provincia catalana radicaban 77, un 25% de los sellos de edición del país. La industria editorial barcelonesa había estado registrando una notable expansión desde los años sesenta, con el boom de la novela latinoamericana. Pero los inicios de la Transición le fueron especialmente favorables, de manera que pasó de publicar alrededor de 50 millones de ejemplares de libros en 1972 a más de 109 millones en 1981. Las claves de la coyuntura favorable fueron varias. El debilitamiento y posterior final

de la censura incentivó la publicación de obras anteriormente minoritarias: política, historia, contracultura, erotismo y libro en catalán. También estimuló la recuperación de clásicos universales o el libro de bolsillo. Asimismo se benefició del tremendo dinamismo que registraron las exportaciones a América Latina hasta principios de los ochenta. Casi todas las grandes editoriales del momento jugaron alguna de las anteriores bazas. Fue el caso de Salvat, Bruguera, Plaza & Janés, Planeta, Ariel, Noguer u Océano.

El impulso de la industria editorial de Madrid durante la Transición fue más moderado, por su mayor especialización en libro de texto, obra religiosa y novela española, que no experimentaron coyunturas tan expansivas. Con todo, el número de ejemplares publicados en Madrid pasó de los 61 millones en 1972 a 82 millones en 1980. Destacaban entre la lista de editores madrileños de libros las casas Aguilar, Espasa Calpe, Editorial Católica, Ediciones SM, Anaya y Santillana. Francisco Pérez González (Taurus), Jesús de Polanco (Santillana) y José Ortega Spottorno (Alianza) impulsaron la fundación del periódico *El País*, que fue lanzado en 1976. Estaba llamado a convertirse en el primer diario de España y una de las cabeceras mundiales de referencia.

A principios de los años ochenta la crisis también llegó a la industria editorial. La tremenda depresión que registró América Latina, a raíz de la insolvencia de la deuda externa de México, hizo aumentar los impagados y propició la concentración. Los libros publicados en Barcelona bajaron a 92 millones de ejemplares en 1986 y los de Madrid a 68 millones. La editorial Bruguera suspendió pagos en 1982 y quebró en 1986. Seix-Barral, Ariel y Destino fueron a parar a manos del grupo Planeta, pilotado desde 1949 por el andaluz José Manuel Lara Hernández. Salvat, que también había apostado cuantiosamente en el mercado latinoamericano, iría a parar al grupo francés Hachette en 1988. En la capital, Jesús de Polanco se hizo con el control de Alfaguara en 1980. El grupo Anaya, fundado por Germán Sánchez Ruipérez, adquirió Tecnos en 1981.

Durante la Transición la gente leyó más y diferente, pero también vistió distinto y en música fue imponiéndose el rock anglosajón. La moda ya había ido experimentando



Protagonistas. El rey Juan Carlos en la inauguración de la fábrica de General Motors. Figueruelas, 1982

Jose Manuel Lara, presidente de la editorial Planeta. Barcelona, años ochenta

José Ortega Spottorno, miembro fundador del diario *El País*, junto a su primer director, Juan Luis Cebrián. Madrid, años setenta

una intensa transformación durante los años sesenta con la difusión de las fibras sintéticas y el *prêt à porter*. Con las protestas contra la guerra de Vietnam, los cabellos se habían ido alargando y las faldas encogiéndose. Los rostros masculinos se fueron poblando de barbas y los jóvenes se enfundaron ropa vaquera. El viaje de la industria llegó a la moda.

Dos hermanos valencianos, Joaquín y Manuel Sáez Merino habían empezado a fabricar y vender pantalones tejanos en los años sesenta. En 1968 los fundadores de la marca Lois habían abierto su primera filial fuera de la península. Durante los años setenta pasaron a comerciar los vaqueros Lois en todo el mundo y, especialmente, en Holanda, Francia, Portugal, Bélgica y Canadá. Tycesa, la sociedad que quedó en manos de Joaquín Sáez Merino llegó a tener 13 fábricas en todo el mundo: la mayoría en el País Valenciano, pero también en Portugal, Irlanda y Marruecos. Alcanzó a emplear a unas 4.000 personas. En 1980 el grupo Lois llegó a ser el cuarto fabricante mundial de vaqueros por detrás de Levi Strauss, Wrangler y Lee.

También durante los años sesenta Amancio Ortega había comprobado la emergencia de la moda de masas en prendas femeninas confeccionadas. Primero había comercializado ropa elaborada con tejidos catalanes y valencianos. En 1975 y desde La Coruña lanzó por vez primera su marca Zara. A principios de los años ochenta comenzó a abrir tiendas a lo largo de la geografía española, donde comercializaba las prendas producidas en Galicia y el norte de Portugal. Aunque el genio de Ortega se fundamentó en un conocimiento profundo de las preferencias femeninas y un uso intensivo de las nuevas tecnologías, tuvo como fermento el poderoso distrito de confección y moda surgido en el Finisterre peninsular. Allí también habían surgido iniciativas como las de Regojo y Dresslock o Roberto Verino y Adolfo Domínguez. Mientras

tanto, en la Barcelona de los años setenta, un joven estudiante abandonaba la carrera de Económicas para vender blusas de procedencia turca en los mercadillos que proliferaban durante la época. Procedía de una familia de origen sefardí que se había dedicado al negocio textil. Era Isak Andik, el fundador de Mango.

Durante la Transición se decidió asimismo la lucha entre los dos primos que controlaban los mayores grandes almacenes de la península. Pepín Fernández entró líder en el decenio, con Galerías Preciados a la cabeza del número de grandes almacenes y unos 10.000 trabajadores. En 1971 adquirió Galeprix y en 1975 la cadena de supermercados Aurrerá. Pero su rápido crecimiento se basó en el crédito generosamente concedido por instituciones como el Banco Urquijo. Cuando a finales del decenio y principios de los ochenta se encareció el crédito, el deterioro de su posición financiera provocó la crisis en Galerías. Pepín murió en 1982 y no vio su final, que iría asociado a su compra por el grupo de José María Ruiz Mateos, que sería a su vez insolvente y expropiado por iniciativa de Miguel Boyer.

Por el contrario, el otro primo, Ramón Areces, quien había sido más prudente y desconfió siempre del uso de recursos ajenos, conquistó el vértice del sector en plena crisis de la Transición. No solo El Corte Inglés acabó superando en número de establecimientos a Galerías Preciados, pues también creó un grupo diversificado que incluía viajes, muebles, seguros y servicios de edición. A través de su filial Induyco pasó a fabricar los uniformes de las fuerzas armadas. También suministró el mobiliario y material de la gran mayoría de ministerios y otros organismos públicos. Aunque hemipléjico y sin descendencia, el antiguo dependiente formado en la perla del Caribe acabó siendo patrón de la investigación de excelencia realizada en España, a través de la Fundación Ramón Areces.



Protagonistas. Felipe González, secretario general del PSOE, conduciendo el autobús con el que recorre las distintas provincias españolas durante la campaña electoral. Murcia, 1982

Miguel Boyer, ministro de Economía y Hacienda, en el Palacio de la Moncloa. Madrid, 1983



Modernización. Las tiendas de electrodomésticos exhiben los televisores de última generación, y algunos transeúntes siguen las noticias, como, en la imagen, la renuncia de Suárez. Madrid, 1981



DE GARANTIA TOTAL

REZ
TIO
JEFE
ERNO

DI...
SUN...
SP...



La factoría siderúrgica de Altos Hornos del Mediterráneo (AHM) en Sagunto.
Valencia, 1983

La fragata Cataluña fue la tercera unidad de la serie de cinco fragatas de los astilleros
de la empresa Nacional Bazán. Ferrol, 1970



SOLCHAGA :¿ PORQUE
NO VIENES A
CERRARLA TU ?
!! TE ESPERAMOS !!

Resistencia a la modernización. Los trabajadores de Altos Hornos del Mediterráneo se manifestaron y encerraron dentro de la fábrica como protesta por los planes del Gobierno de reconversión de la siderurgia. Sagunto, 1983



QUE TIENE EL
GOBIERNO
CONTRA AHM

ENTRE SOLCHAGA
Y LUCIA SECARGAN
LA SIDERURGIA



Los planes de reconversión y reindustrialización causaron una pérdida de más de 5.000 puestos de trabajo directos en las empresas vizcaínas, bases del desarrollo vasco.
Bilbao, 1983

Los trabajadores de Sagunto y sus familias se manifiestan en la plaza de Callao contra las medidas del gobierno para la reconversión de Altos Hornos del Mediterráneo.
Madrid, 1983



OUCH

8 OSCAR
MEJOR PELICULA

MUSIC TRAVEL

BURGER KING

WINDY CITY

K.B.C.

K.B.C.

NO
MUERTE DEBE
PUEBLO

THE TOWN



Resistencia a la modernización. Mas de 13.000 trabajadores del sector naval se manifiestan por el centro de la ciudad contra el desmantelamiento industrial de Galicia. Vigo, 1984

CONTRA O DESI
INDUS
C.C.O.O. U.G.T.



EN FEBRERO...
REBAJAMIENTO
LAS REBAJ...

PELUQUERIA
DE SEÑORAS
Mily

La

S
O
L

HABI...

Ca

RS

MANTENIMIENTO
INDUSTRIAL
INTERSINDICAL



Protestas. Los tractores interceptan la carretera León-Astorga a su paso por Estébanez de la Calzada, cuando cae el precio de la patata. Estébanez de la Calzada, 1977





Protestas. Manifestación de los trabajadores de Aceriales en el distrito de Lakua, mientras los delegados sindicales se reúnen con el consejero de Industria. Vitoria, 1984



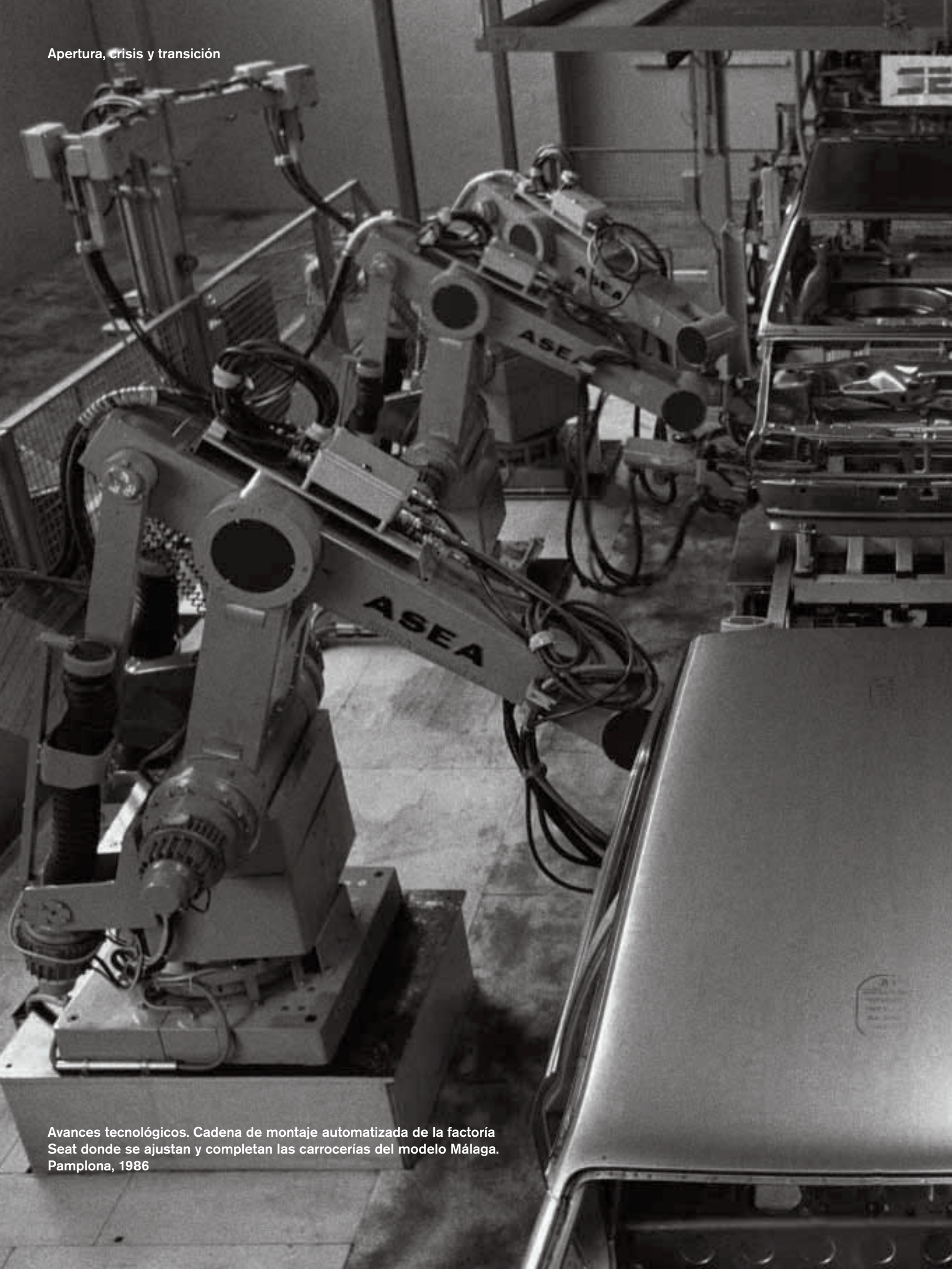
Huelga de Metro. Andén de la línea 5, Carabanchel-Ventas, durante la huelga de Metro. La participación de los soldados del Regimiento de Movilización y Prácticos de Ferrocarriles permitió su funcionamiento. Madrid, 1976





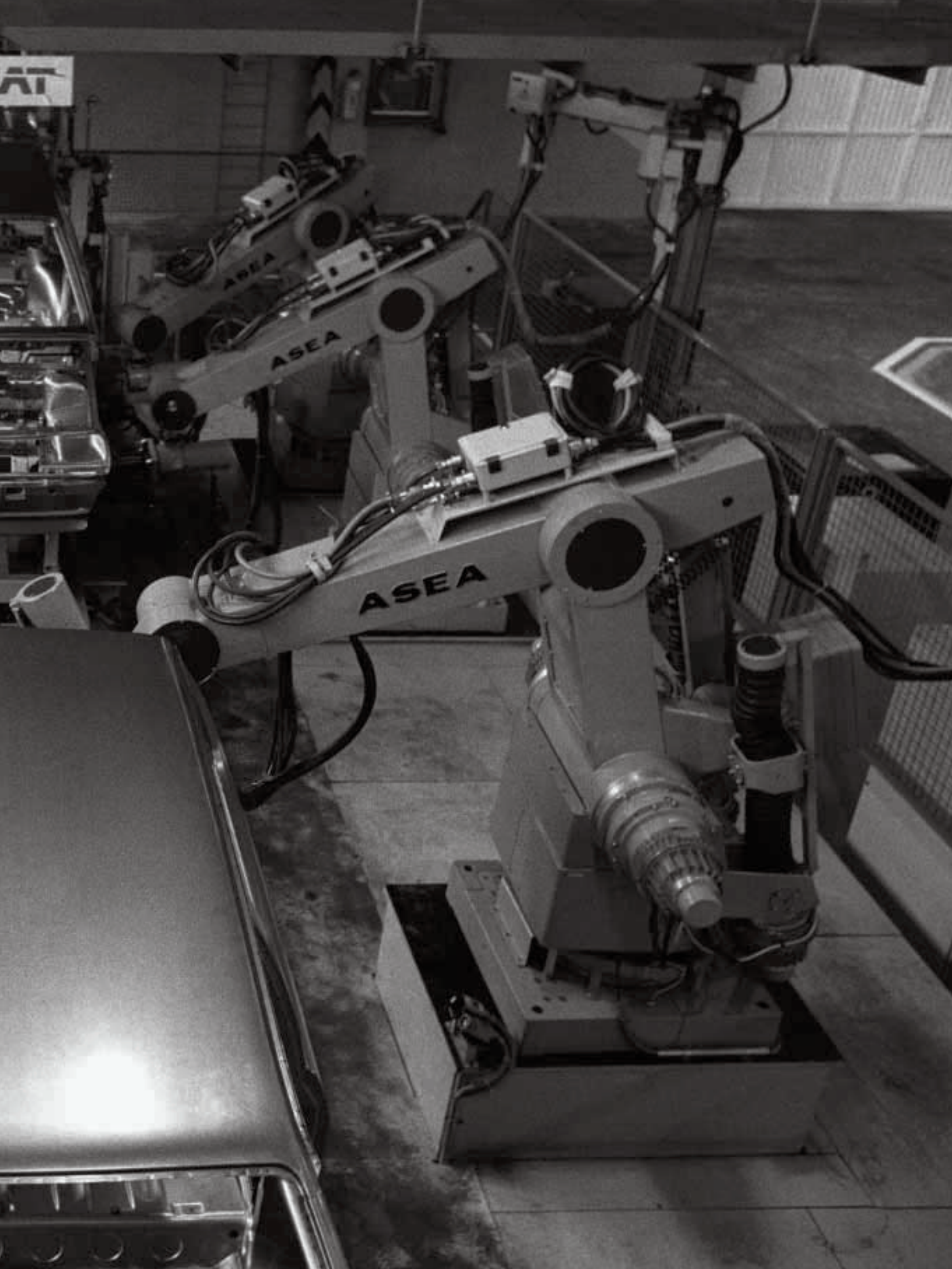
Nuevas tiendas. Fachada de Galerías Preciados en la Plaza de Callao. Madrid, 1983

El centro comercial Madrid-2 La Vaguada repleto de gente que disfruta de un espectáculo. Madrid, 1983



Avances tecnológicos. Cadena de montaje automatizada de la factoría Seat donde se ajustan y completan las carrocerías del modelo Málaga. Pamplona, 1986

AT





Avances tecnológicos. La industria armamentística presenta el submarino Cosme García, en el que embarcan los Reyes de España. Cartagena, 1977



Aviones de entrenamiento C-101 del ejército español, contruidos por CASA.
Llanos, 1985



Nuevos empleos. Mujer tecleando en una caja electrónica, años ochenta



Trabajo en cadena en una fábrica de conservas de pescado. Galicia, años ochenta

1986 / 1995

España en la Unión Europea



España entró en la Comunidad Económica Europea (CEE) en enero de 1986. Durante el primer decenio de pertenencia a la familia europea el país gozó de relativa estabilidad política, en contraste con la experiencia de la Transición. Felipe González siguió al frente del gobierno español en sucesivos gabinetes del partido socialista. Desde julio de 1985, Carlos Solchaga, el antiguo ministro de Industria, había sido ascendido a ministro de Economía al dimitir su antecesor Miguel Boyer. Luis Carlos Croissier, el antiguo presidente del INI, fue nombrado ministro de Industria en 1986 y desempeñó dicha responsabilidad hasta 1988. Solchaga acompañó a Felipe González con la cartera de Economía hasta 1993, cuando en plena crisis fue reemplazado por el valenciano Pedro Solbes. Entre 1988 y dicha fecha el ministro de Industria fue José Claudio Aranzadi, vasco-navarro como Solchaga y quien había desempeñado la presidencia del INI sustituyendo a Croissier. Sería reemplazado por otro vasco-navarro, José María Echegaray. Hasta su desaparición en 1995 el INI solo contó con dos presidentes más: el catalán Jordi Mercader entre 1988 y 1990 y el aragonés Javier Sala, posteriormente. Otro catalán, Narcís Serra, gozó de particular influencia económica al ejercer como vicepresidente de los gobiernos del PSOE entre 1991 y 1995. Todo favoreció una fuerte continuidad en la política económica e industrial durante el periodo de más rodaje de la gestión socialista.

Si al frente del volante del viaje industrial hubo mucha continuidad durante la primera década de integración europea, el paisaje recorrido fue muy diverso. En los primeros años dominó la recuperación económica y el producto industrial per cápita creció de manera sostenida entre 1986 y 1990. Pero desde dicha fecha hasta 1994 el escenario fue nuevamente de paulatino empeoramiento de la coyuntura económica. Cuando de nuevo se inició la recuperación industrial, avanzó pausadamente.

El renovado impulso industrial de 1986-1990 había sido favorecido por la caída del precio del petróleo, la paulatina reducción de aranceles derivada de la adhesión a la CEE, las abundantes entradas de inversión extranjera para tomar posiciones en el mercado español y las generosas transferencias de renta desde Europa vía fondos estructurales. Como consecuencia, y no sin dificultades, el paro comenzó a descender, pasando del 22% al 16% de la

población activa desde 1985 hasta 1990. El descenso del paro fue mayor en comunidades más industrializadas como la madrileña, catalana o valenciana que en las zonas de tradición latifundista. En particular, Andalucía y Extremadura mantuvieron tasas de entre un cuarto y un tercio de los activos.

La entrada en la CEE revalorizó la península como localización de proyectos intraeuropeos. Un ejemplo podría ser Amadeus. La compañía se creó en 1987 con objeto de centralizar las reservas de viajes aéreos. En el proyecto colaboraron Air France, Lufthansa, Iberia y Scandinavian Airlines y se eligió Madrid como sede de la compañía. Se especializó en la búsqueda de soluciones informáticas para las reservas de aerolíneas, trenes, cruceros, alquiler de coches, hoteles y viajes. Se convertiría en la red de la especialidad más extensa del mundo.

El optimismo del periodo fue potenciado por la concesión de los Juegos Olímpicos a Barcelona y la Exposición Universal a Sevilla para 1992. Madrid obtuvo, asimismo, la capitalidad de la Cultura Europea para dicho año. Se empezó a construir el primer tren de alta velocidad español, AVE, para conectar la capital con la ciudad del Guadalquivir. A mediados de 1989 España entró en el Sistema Monetario Europeo (SME) con una paridad también optimista de 65 pesetas por marco y una banda de flotación del 6,0%. En febrero de 1992 se celebró la cumbre de Maastricht, donde se decidió avanzar hacia la unión monetaria europea por la vía de establecer la homogenización de las políticas macroeconómicas entre los miembros de la Unión Europea. Los gobiernos que posteriormente ratificarían el Tratado de Maastricht o de la Unión Europea (y España con ellos) se comprometieron a no sobrepasar determinados niveles de déficit y deuda pública y reducir sus tasas de inflación y tipos de interés en línea con la de los países más disciplinados de la zona. También acordaron mantener su tipo de cambio estable en el seno del SME, es decir, no devaluar.

Sin embargo, la coyuntura internacional había comenzado a virar con la invasión de Kuwait por Irak y la consiguiente intervención militar estadounidense del verano de 1990, que llevaron el precio del petróleo a un nuevo pico, transitorio, de 40 dólares por barril a finales de año. En



Protagonistas. Pedro Solbes, ministro de Economía y Hacienda en el Congreso de los Diputados. Madrid, 1994

Guillermo Visedo, presidente de Fomento de Construcciones y Contratas (FCC), junto a Esther y Alicia Koplowitz, en un acto público. Barcelona, 1995

Página anterior

Felipe González, presidente de Gobierno, firma el tratado de adhesión de España a la CEE, en el Salón de Columnas del Palacio Real. Madrid, 1985

España las obras de preparación de los fastos de 1992 dispararon el déficit público, situándolo cerca del límite del 3,0% establecido en Maastricht. Ello contribuyó a que la peseta fuese objeto privilegiado de especulación junto con otras divisas débiles del momento, como la libra esterlina o la lira. El conjunto de monedas de riesgo experimentó una presión vendedora en medio de la tormenta monetaria del verano de 1992, cuando tres principales ciudades peninsulares estaban en plena fiesta. Los países con divisas débiles intentaron mantener sus paridades a base de subir tipos de interés para atraer capitales externos y provocaron una tremenda recesión doméstica, de la que España no se salvó. La tasa de desempleo volvió a dispararse y alcanzó el umbral del 24% en 1994.

Pese a lo negociado en Maastricht, el SME saltó por los aires. Desde finales del verano de 1992 se sucedieron las devaluaciones. Un año después acabaron por ampliarse las bandas del sistema, situándolas en un 15%, lo que equivalía casi a la flotación libre. A pesar de ello, siguieron las devaluaciones. Después de una serie de modificaciones de la paridad en el SME, la divisa española acabó situándose en un cambio de 85 pesetas por marco a mediados de 1995. La brutal depreciación en relación a la optimista paridad elegida en 1989 favoreció que comenzara nuevamente la expansión industrial a mediados de los noventa. En 1994 el déficit público español había alcanzado el doble del tope máximo según Maastricht.

La insuficiencia de recursos fiscales, la voluntad de limitar las pérdidas del INI y los aires privatizadores globales, que soplaron con más fuerza a partir de la caída del muro de Berlín en 1989, confluyeron para continuar la política de venta de empresas públicas del PSOE. Prosiguiendo el camino iniciado con la venta de Seat a Volkswagen, el INI desinvertió en el constructor de material ferroviario La Maquinista Terrestre y Marítima, el fabricante de los camiones Pegaso (vendida a Fiat), el constructor de turbinas Víctor Luzuriaga o el fabricante de componentes de automoción Purolator Ibérica. También impulsó el segundo plan de reconversión industrial, que afectó especialmente al empleo de sociedades con pérdidas voluminosas como AHV y Hunosa. Las privatizaciones socialistas no solo alcanzaron a empresas que registraban

pérdidas regulares, sino también a empresas con rentabilidades muy jugosas. Por ejemplo, en 1986 se vendió el 38% del capital de la energética Gas y Electricidad; entre 1987 y 1992 el Estado se deshizo del 29% del capital de Telefónica; entre 1988 y 1994 vendió el 28% de Endesa, y en 1994 vendió el 91% de Enagas a Gas Natural.

La política europea respecto a las ayudas públicas a empresas fue tradicionalmente muy restrictiva y obligó a replantear el estatus del INI. En 1992 se agruparon las empresas más rentables del INI en el holding Teneo, mientras las compañías que podían seguir recibiendo subsidios públicos continuaron dependiendo directamente de la matriz original. Fue el caso de la construcción naval, las industrias relacionadas con la defensa, la minería y la siderurgia. Durante 1995 se decidió la desaparición de los dos holdings industriales públicos de España: el INI y el INH. Para sustituirlos se creó la Sociedad Española de Participaciones Estatales (SEPI), que agruparía las antiguas empresas del INI que habían formado Teneo y las participaciones en filiales del también extinto INH. Las restantes empresas del INI, pertenecientes a los sectores que podían seguir recibiendo ayudas, se agruparon en la Agencia Industrial del Estado (AIE). Formaron parte de la AIE las empresas de construcción naval, como Astilleros Españoles, Astano o Hijos de J. Barreras; fabricantes de armamento, como Santa Bárbara; sociedades mineras, como Hunosa; siderúrgicas, como AHV-Ensidesa capital, AHM o Corporación Siderúrgica Integral, y productores de fertilizantes, como Potasas de Navarra.

En 1986 Volkswagen tenía mayoría accionaria en el capital de Seat, durante un año en el que las ventas totales de la marca española apenas alcanzaron los 220.000 vehículos. La empresa alemana decidió pasar a abastecerse de componentes mayoritariamente fuera de España y, a partir de 1988, Seat dejó de fabricar sus motores con licencia Porsche en la Zona Franca de Barcelona para pasar a importar los propulsores de sus vehículos. Por aquel entonces las ventas de la marca española ya mostraban una neta tendencia a la recuperación, puesto que se aproximaron a los 325.000 vehículos. Además, Volkswagen matriculó cerca de 80.000 unidades de su propia marca y fabricó unos 100.000 vehículos del modelo Polo en su fábrica de Landaben. En 1990 Seat lanzó su nuevo modelo

Toledo, que vino a complementar a los Marbella (Panda), Terra, Málaga e Ibiza. Este último, concebido cuando la firma estaba en manos del INI, resistió como el principal soporte de la marca.

A finales del decenio, la casa de Wolfsburg decidió erigir una nueva fábrica en Martorell, concebida con los principios que inspiraban la producción automovilística del momento: robotización, producción ajustada y preferencia al suministro con proveedores frente a mano de obra directa. La nueva factoría contaba con un parque de proveedores en la vecina localidad de Abrera, donde se facilitaba el premontaje de componentes y módulos para abastecer las cadenas de Martorell. En Abrera se establecieron proveedores como Bendix, Technomatic, VWAG, Lignostock o Nobel. Los restantes productores automovilísticos también se beneficiaron del fuerte impulso de la demanda española y europea durante el segundo lustro de los años ochenta. Renault expandió sus plantas de fabricación de motores y turismos de Valladolid y Palencia. En Sevilla se fabricaron cajas de velocidad y en Madrid, camiones en las antiguas instalaciones de Villaverde que habían pertenecido primero a Barreiros y luego a Chrysler y Peugeot. La producción de turismos de Renault en España pasó de las 225.000 unidades hacia 1985 a unas 245.000 en 1990.

Aunque el principal modelo fabricado en Almussafes siguió siendo el Fiesta, la planta valenciana de Ford también produjo durante la segunda mitad de los años ochenta los turismos Escort y Orion y la furgoneta Van. En total, la producción de la fábrica de las cercanías de Valencia remontó desde las 266.000 unidades de 1986 hasta las 334.000 de 1990. Fuera de España los principales mercados del Fiesta fueron Reino Unido y Francia a mediados de los ochenta, mientras Italia tomó el relevo al final del decenio. La proporción de exportaciones sobre ventas totales del Fiesta osciló entre el 69% y el 81%.

En Figueruelas dominó la producción del modelo Corsa, pero también se construyó entre 1986 y 1991 el Opel Kadett. La planta zaragozana de la filial europea de General Motors pasó de fabricar 277.000 vehículos en 1985 a construir 383.000 unidades hacia 1990. En dicha última fecha la fábrica de Figueruelas exportaba

alrededor de tres cuartas partes de su producción y empleaba directamente a 9.498 personas. Su efecto inducido se desparramaba a lo largo de diversas localidades del centro y el sur de Aragón, donde se habían ido ubicando sus proveedores. Fue el caso de la propia Zaragoza (Mann, Metalbages o Valeo), Épila (Engelmann, Lear o MVC), Borja (Allied Signals o RSL), Pedrola (Bosal o Cortasa) y Teruel (Ronald), entre otras. El grupo PSA contó con un par de centros de producción en España, donde se construyeron modelos de dos de sus marcas: Citroën y Peugeot. En Vigo la producción de Citroën pasó de las 73.000 unidades de 1985 a las 113.000 de 1990. En Villaverde, la de Peugeot ascendió desde las 96.000 unidades hasta las 141.000 entre ambas fechas.

La producción de vehículos industriales también notó la recuperación económica de la segunda mitad de los años ochenta. Las marcas con implantación productiva en España fueron, además de la ya mencionada Renault, Pegaso, Nissan, Mercedes Benz y Suzuki. Pegaso-Enasa, adquirida por Fiat-Iveco en 1990, siguió contando con fábricas en Barcelona, Valladolid y Madrid. Nissan había irrumpido en España a través de su entrada en Motor Ibérica y heredó sus plantas en Barcelona, Montcada y Ávila. Mercedes contó con fábricas en Vitoria (antes Imosa) y Barcelona (antes Enmasa-Elizalde). Los todoterrenos de Suzuki fueron fabricados por Santana en Linares, con licencia de la compañía japonesa, y vinieron a sustituir a los Land Rover de procedencia andaluza que padecieron mucho por la llegada de Nissan. En conjunto, la producción de vehículos industriales en España pasó de las 187.000 unidades en 1985 a las 407.000 unidades en 1989.

La producción española de turismos subió desde 1,2 millones en 1985 hasta los 1,7 millones en 1990. Durante los siguientes ejercicios el ritmo de crecimiento de la producción se desaceleró bruscamente y a finales de 1992 comenzó a experimentar la crisis del SME. Durante 1993, la producción de turismos se hundió un 15% en tan solo un año, hasta situarse en 1,5 millones. La producción de vehículos industriales comenzó a capotar a partir de 1990, cuando se fabricaron 374.000 unidades y siguió cayendo hasta 1993, cuando se registró un mínimo de 262.000 vehículos.



Protagonistas. Héctor Colonques, presidente de Porcelanosa, una empresa con más de 4.000 empleados y líder del sector del azulejo. Villarreal, 2011

Seat tuvo la mala suerte de inaugurar su nueva fábrica de Martorell en el peor momento de la coyuntura, el año de 1993. Amplió su capacidad productiva para medio millón de vehículos al año, cuando, junto con el SME, se hundía la demanda de automóviles. Durante el ejercicio, las ventas interiores de la marca cayeron de 95.000 a 80.000 unidades, mientras que sus exportaciones bajaban de 259.000 a 210.000 vehículos. Por consiguiente, las pérdidas de Seat alcanzaron los 151.000 millones de pesetas y el presidente de su comité ejecutivo, Juan Antonio Díaz Álvarez (que quiso maquillarlas), tuvo que presentar su dimisión. Sería reemplazado por el ingeniero catalán Joan Llorens Carrió, quien se encargó de recortar la plantilla, poner en marcha un nuevo parque de proveedores en la Zona Franca y mejorar la productividad de las instalaciones de las líneas de montaje que subsistieron en la vieja fábrica barcelonesa y en la inaugurada en Baix Llobregat.

El presidente de Volkswagen, el doctor Ferdinand Piëch, decidió adelgazar Seat y su fábrica de Navarra, donde se construía el Polo, fue formalmente segregada de la marca española y transferida a la filial Volkswagen-Audi España. Piëch puso en marcha una política de plataformas comunes para las entonces cuatro marcas del consorcio alemán: Volkswagen, Audi, Seat y, desde 1991, Skoda. También centralizó la compra de componentes y promovió una política de ruda competencia entre proveedores, que fue implementada por el ingeniero vasco José Ignacio López de Arriortúa hasta 1996. En 1993, la compañía con sede en Wolfsburg fichó a otro español que también había trabajado para Opel y General Motors, el madrileño Francisco Javier García Sanz. Acabaría siendo el responsable de compras del conjunto del consorcio Volkswagen y sentándose en su comité ejecutivo.

La automoción española se recuperó gracias a las cadenas de devaluaciones de la peseta que se sucedieron entre 1992 y 1995, que hicieron de nuevo más competitivas las exportaciones desde la península y también favorecieron que marcas que, como Seat, habían aumentado brutalmente sus compras de componentes en el exterior entre 1986 y 1992, volvieran a dirigir la vista hacia los proveedores radicados en España en los años siguientes. El gobierno subsidió también a la producción doméstica con

ayudas en investigación y desarrollo y el Plan Renove, que premió el achatarramiento de turismos y todoterrenos con más de diez años de antigüedad durante el bienio de 1994-1995. Como consecuencia, la producción española de turismos remontó desde los 1,5 millones de unidades en 1992 a casi 2,0 millones en 1995. La de vehículos industriales saltó de 262.000 unidades en la primera de las fechas hasta 471.000 en 1996. A mediados del decenio de los noventa la construcción de automóviles había registrado un nuevo salto hacia adelante y el gran viaje industrial de España estaba a punto de cruzar el lindar de los 2,5 millones de vehículos de producción por año.

La construcción de aeronaves pasó sus peores momentos durante el cuatrienio de 1986-1989, cuando CASA acumuló cerca de 33.000 millones de pesetas de pérdidas. La demanda de aviones tardó más en salir de la crisis de los ochenta y las ventas de CASA retrocedieron durante los años de 1986 y 1987. En el último ejercicio, la plantilla de la compañía alcanzó su cénit, con 10.700 personas. A partir de 1988, las ventas comenzaron a recuperarse pero las pérdidas siguieron siendo importantes debido a los ambiciosos programas de inversión impulsados por la compañía durante la segunda mitad de los años ochenta. Durante el mismo 1988, CASA inauguró en San Fernando de Henares una planta donde ubicaría su División de Espacio, centrada en la construcción de satélites y fabricación de unidades electrónicas. En la villa gaditana de Puerto Real erigió otra factoría para montar el estabilizador horizontal del nuevo modelo de McDonnell Douglas, el MD-11. Por último, la localidad toledana de Illescas albergaría la fábrica de CASA de revestimientos y grandes piezas de fibras de carbono.

Los CN-235 contruidos por CASA pasaron a equiparse con motores General Electric CT7-9C. Su rampa trasera los hizo muy útiles para fines militares de transporte, lanzamiento de paracaidistas, ambulancia y salvamento. Entre 1986 y 1990 se exportaron a Indonesia, Arabia Saudí, Francia, Marruecos y Turquía, país al que se exportarían en piezas para ser montados localmente. CASA logró un contrato de 500 millones de dólares para impulsar la cofabricación con Turquía de 52 aparatos. Los CN-235 también fueron adquiridos por las fuerzas armadas de lugares tan distantes como Abu Dhabi, Sudáfrica, Chile,

Irlanda o Corea del Sur. En 1992 la factoría de Getafe comenzó a construir un simulador de vuelos del CN-235. Entró en servicio en 1994 y al año siguiente fue trasladado a la fábrica sevillana de San Pablo.

En 1989 Northop Corporation decidió vender sus acciones en CASA, que fueron adquiridas por el INI. En aquel momento el holding público, alcanzó a controlar el 89% del constructor aeronáutico. Además de priorizar la comercialización del ya analizado CN-235, el INI apoyó el desarrollo de un sustituto para el C-101, que sería el modelo AX, y también potenció las colaboraciones internacionales en las vertientes civil (Airbus y McDonnell) y militar (European Fighter Aircraft). Al igual que hemos visto con las compañías automovilísticas, el constructor final impulsó la creación de una red de proveedores cada vez más densa. Las exportaciones alcanzaron a ser más del 80% de la producción de CASA.

Entre las colaboraciones internacionales de CASA de finales de los ochenta y principios de los noventa destacaría la iniciativa para la construcción del avión de combate europeo (European Fighter Aircraft). Inicialmente se negoció un acuerdo a cinco bandas para buscar un sustituto de los Mirage F-1, con capacidad de operar con un solo tripulante, despegar en pistas poco aptas y ganar en combate con diferentes grados de cercanía. A partir de 1986 se establecieron cuotas de participación en el proyecto para los cuatro países finalmente participantes: 33% para Alemania y Reino Unido, 21% para Italia y 13% para España. En 1987 dichos cuatro estados fundaron en Munich la Nato European Fighter Management Agency y su primer director fue el coronel de Ingenieros Aeronáuticos Rafael García de Castro, que estuvo al frente de la agencia entre 1987 y 1990. Durante el trienio de 1993-1995 nuevamente la presidencia recayó sobre un español, el general Ignacio Sáez de Buruaga.

En 1988 comenzó la fase de desarrollo de prototipos. De los siete a construir, dos irían a cargo de British Aerospace, dos serían para la alemana MBB, dos más para Aeritalia y una para CASA. Más de 400 ingenieros y técnicos trabajaron en el desarrollo del programa y CASA tuvo que erigir nuevos laboratorios de integración de sistemas embarcados y un centro de ensayos en vuelo. La sevillana factoría de Tablada

se encargó de construir el fuselaje posterior del Eurofighter y en 1990 tuvo lista su parte para entregarla al socio italiano (que había pasado a ser Alenia). La presidencia de la sociedad Eurofighter rotaba cada dos años y a partir de 1992 la desempeñó la máxima cabeza de CASA, Javier Álvarez Vara. En 1996 voló el primer prototipo de Eurofighter asignado a CASA, el DA6. Se trataba del primer EF-2000 de dos plazas que despegó en Getafe.

En 1985 Óscar Fanjul fue nombrado presidente del Instituto Nacional de Hidrocarburos, para reemplazar a Claudio Boada. Durante el siguiente ejercicio el INH fusionó sus cuatro empresas petroquímicas (Alcudia, Calatrava, Paular y Montoro) para integrarlas bajo el paraguas de Alcudia. El nuevo presidente del INH también anunció a finales de 1986 una profunda reestructuración del holding, creando una filial que agruparía el grueso de acciones en el campo del petróleo. Se contemplaba la posibilidad de colocar acciones de la misma en bolsa. La sociedad fue bautizada como Repsol, que hasta entonces había sido la marca de los lubricantes fabricados por Repesa. Repsol, directamente o a través de filiales, participaría en las actividades de exploración de yacimientos, extracción de petróleo, refino, petroquímica, licuación y distribución de gases y distribución de productos petrolíferos. Campsa pasó a ser filial de Repsol, aunque a partir de 1988 (y por exigencia de la entrada en la CEE) tuvo que competir en la distribución con las estaciones de servicio de otras compañías.

Repsol producía unas 6,0 millones de toneladas de equivalente de petróleo en 1986 y alcanzaría los 9,4 millones en 1992, para luego declinar durante la crisis del SME y situarse en 7,7 millones de toneladas en 1995. En 1986 el 80% de su actividad extractiva provenía de pozos del Oriente Medio y Próximo, con Dubai como principal localización. Entre 1986 y 1996 adquirió reservas en Indonesia, Egipto, Libia, Reino Unido, Colombia y Argentina. Como consecuencia, el peso de los suministros de Oriente Medio y Próximo descendió al 62%, lo que indicaba un éxito significativo en diversificar los suministros. Los beneficios de Repsol aumentaron de 10.506 millones de pesetas en 1986 a 21.008 millones en 1992 y luego se estancarían por debajo de los 20.000 millones hasta 1995.

El gobierno socialista inició la privatización de Repsol en 1989. Se buscaron accionistas estratégicos a quienes ofrecer sus participaciones, mientras el resto se colocaba en bolsa. En un principio los accionistas preferentes fueron el BBV de José Ángel Asiaín y Pedro Toledo y la petrolera pública mexicana Pemex. Posteriormente La Caixa se incorporó al núcleo duro de accionistas. En 1993 el INH todavía detentaba el 40% de las acciones de Repsol. Cuando, durante 1995, se creó la SEPI, en sustitución del INI y del INH, la participación del sector público en Repsol había pasado a ser del 10%.

La entrada en la CEE no solo modificó el paisaje por el que transcurría el gran viaje de la industria en las ramas protagonistas del crecimiento durante la segunda mitad del siglo XX. También constituyó un acicate para la modernización de sectores no líderes, que hasta entonces habían tendido a organizarse en forma de distritos industriales. No solo favoreció su modernización, sino que de su seno emergieron nuevos capitanes de industria, dispuestos a presentar batalla en los mercados globales, cada vez más desregulados.

Entre los centenares de confeccionistas del noroeste peninsular fue sobresaliendo la iniciativa de Amancio Ortega. Su marca Zara había ido haciéndose famosa en el mercado español por ofrecer a la mujer productos de última moda a precios muy ventajosos. Pero a finales de los ochenta la firma radicada en Arteixo decidió dar el salto fuera del mercado español. En 1988 abrió su primera tienda en el extranjero. Fue en Portugal, país en cuyo norte estaba radicada una parte significativa de sus habituales proveedores. Al año siguiente Zara inauguró tiendas en Francia y Estados Unidos, y entre 1993 y 1996 desembarcó en México, Grecia, Bélgica, Suecia, Malta y Chipre.

Aunque las ventas de Inditex se habían multiplicado por cerca de 10 entre 1985 y 1992, a resultas de la crisis del SME se estancaron por debajo de los 800 millones de euros hasta 1995. Ortega reaccionó intensificando su esfuerzo tecnológico para ajustarse más rápido a las preferencias de un mercado rápidamente cambiante. Robotizó la producción en su planta de Arteixo (lo que favorecía las tiradas cortas pero frecuentes) y conectó vía modem su red de tiendas con la central, para conocer lo

que se vendía diariamente en sus establecimientos y poder reponer rápidamente las existencias de los productos más apetecibles para sus clientes. Ortega también impulsó nuevas marcas para satisfacer la demanda de otros segmentos de mercado. En 1991 lanzó Pull & Bear, productos de menor coste que Zara y que a diferencia de esta, abastecida principalmente por proveedores gallegos y portugueses, se basaría sobre todo en proveedores asiáticos. Entre 1992 y 1995 absorbió Massimo Dutti, sello orientado hacia la demanda masculina. Como resultado, la cifra de negocio del grupo Inditex pasó de los 90 millones de euros de 1986 a los 1.008 millones en 1996.

También emergieron nuevos campeones globales desde los distritos tradicionales de calzado del Mediterráneo peninsular. En Inca y su comarca, al pie de la Serra de Tramontana mallorquina y entre los productores de calzado de piel, comenzó a sobresalir la marca Camper. Este sello, fundado por la familia Fluxà en 1975, centró su esfuerzo en diseñar calzado casual mediterráneo, hondamente inspirado en los hábitos del campesino balear y se abasteció inicialmente en el seno del distrito de Es Raiguer. En 1990 Camper era todavía el undécimo exportador de calzado de esa comarca. De 19 fábricas que abastecían la marca, 15 estaban ubicadas en Inca y municipios de los alrededores y el resto se lo repartían otras localidades de España, Portugal e Italia. En medio de la brutal crisis de principios de los noventa, Camper recogió la antorcha de los productores mediterráneos de calzado y se convirtió en el primer exportador del distrito de Es Raiguer. Su apuesta por el diseño innovador y, como Ortega, por la venta mediante una red capilar de tiendas comenzó a encumbrarle entre las marcas ibéricas de calzado y permitió que sus exportaciones pasaran de los 35 millones de pesetas de 1990 a los 889 millones en 1994. Además Camper compitió en costes al externalizar la fabricación en países vecinos con oferta abundante de trabajo. De las 26 fábricas que proveían a la marca en 1995, la mitad se ubicaba fuera de las Baleares, con Portugal con cuatro y Marruecos con tres en posiciones destacadas.

Otro distrito tradicional, cuyos productos comenzaron a imponerse en el mercado mundial después de la entrada de España en la CEE, fue el cava. En la península ibérica la

producción de vino espumoso fabricado con el método *champanoise* se remonta, como mínimo, a los esfuerzos de la casa Codorniu y particularmente a la iniciativa de Manuel Raventós desde 1891. Durante la Primera Guerra Mundial, que cortó los suministros franceses, comenzó a emerger un distrito productor de champagne en Sant Sadurní d'Anoia. En 1925 ya había un mínimo de diez productores de champaña radicados en el Penedès, incluyendo a la familia Ferrer, fabricante de la marca Freixenet. Dicha marca, dinamizada por Pere Ferrer y Josep Lluís Bonet, dio brío a la industria con un notable esfuerzo en mercadotecnia (botella plateada y agresivas campañas publicitarias televisivas) desde los años setenta. Pero el boom de las exportaciones del champagne catalán no llegó hasta finales de los ochenta, pese a que la entrada a la CEE obligó a cambiar su denominación tradicional por la de cava. Las exportaciones de cava pasaron de los 29 millones de botellas de 1986 a los 61 millones en 1995. Entre ambas fechas el peso de la exportación pasó del 26% al 42% de la producción de cava. A mediados de los años noventa el número de botellas de cava exportadas desde el Penedès había sobrepasado en volumen a las ventas exteriores del *spumante* de Asti.

En el distrito editorial de Barcelona la entrada en la CEE pareció iniciarse con un debilitamiento de la industria local. Un campeón del distrito, como Salvat, fue absorbido

por la casa francesa Hachette en 1988. Salvat, como Bruguera o Ariel, había apostado intensamente por América Latina y naufragó en el intento. Otro sello barcelonés destacado, Grijalbo, fue a parar a manos de Mondadori al año siguiente. Pero José Manuel Lara Hernández aceptó el desafío y aumentó la apuesta. En 1986 el grupo Planeta se hizo con la mitad de la editorial Destino. Tres años después compró el sello especializado en economía Deusto. En 1992 adquirió uno de los campeones históricos de la edición madrileña y protagonista de la exportación a la América Latina, Espasa Calpe. Durante dicho ejercicio crítico absorbió asimismo el sello catalán Martínez Roca. En 1993 Planeta desembarcó en Estados Unidos con la compra de Collier. Al año siguiente, creó la *joint venture* Planwerg.

En Madrid también intentaron reforzarse algunos grupos de comunicación. Jesús de Polanco adquirió Aguilar en 1986. Tres años más tarde logró adjudicarse la cadena de televisión de pago Canal Plus. También Sánchez Ruipérez engulló Alianza en 1989. Pretendió emular al hombre fuerte de Prisa y fundó el periódico *El Sol*. Sin embargo, esta vez la fortuna no le sonrió y tuvo que cerrarlo en plena crisis del SME. Algunas iniciativas más modestas tuvieron más éxito. Fueron los casos de los sellos Síntesis, Marcial Pons y La Fábrica creados respectivamente en 1986, 1989 y 1995.



Avances tecnológicos. Factoría de la Empresa Nacional de Celulosas, en medio del entorno rural gallego. Pontevedra, 1992



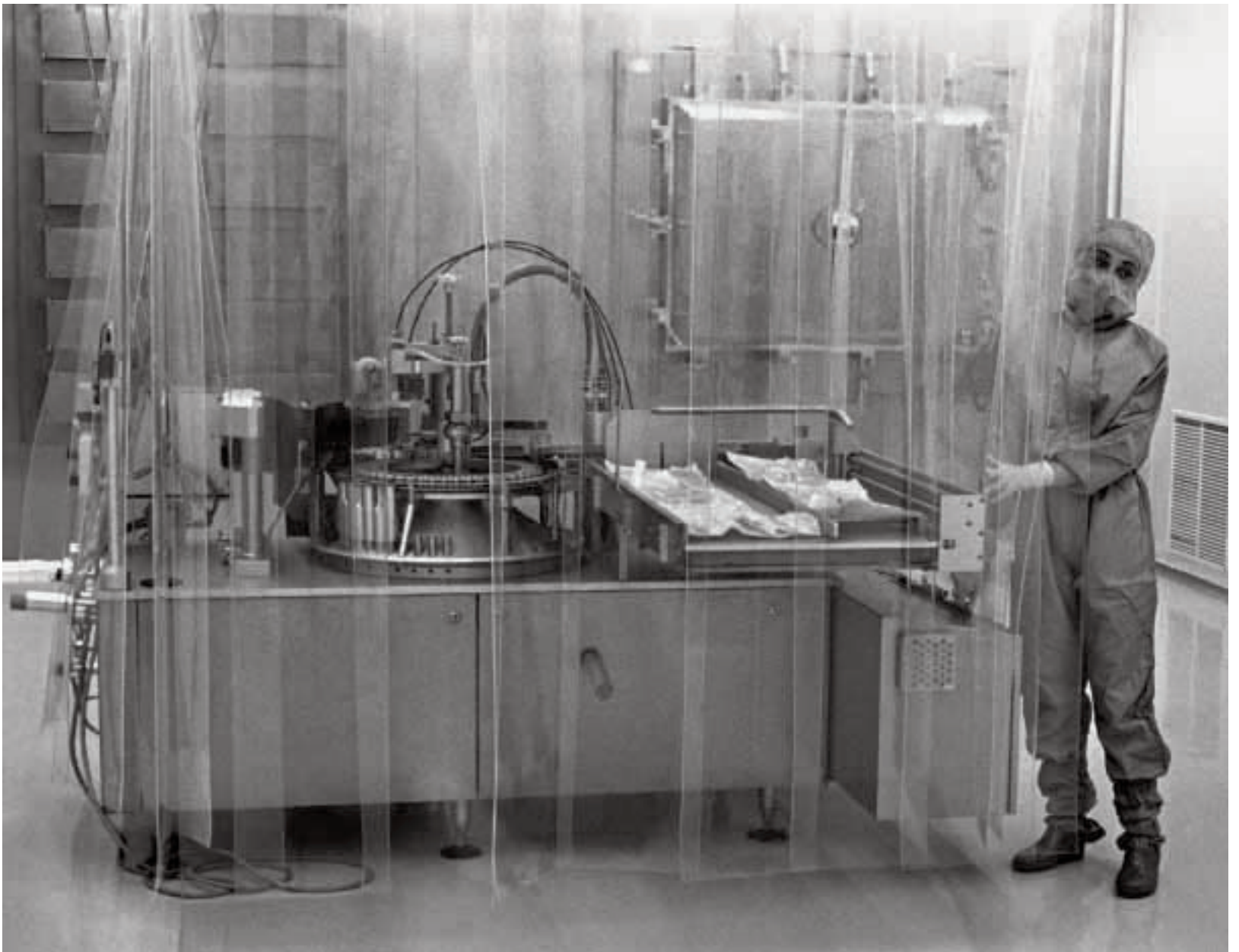


Las fábricas por dentro. Trabajadores de Juve Camps giran las botellas de cava para terminar la producción antes de las fechas navideñas. Barcelona, 1991





Dos investigadoras de los laboratorios farmacéutico Serono de ingeniería genética, donde se dedican a producir principios activos y medicamentos. Madrid, 1989



Los laboratorios Seroño constituyen la primera planta de ingeniería genética de España. Madrid, 1989



Avances tecnológicos. Terminal de graneles sólidos del Puerto de El Musel.
Gijón, 1990





Pioneras. Dos de las primeras mujeres que consiguieron un puesto de trabajo como peones en la mina de Hunosa. Riosa, 1987

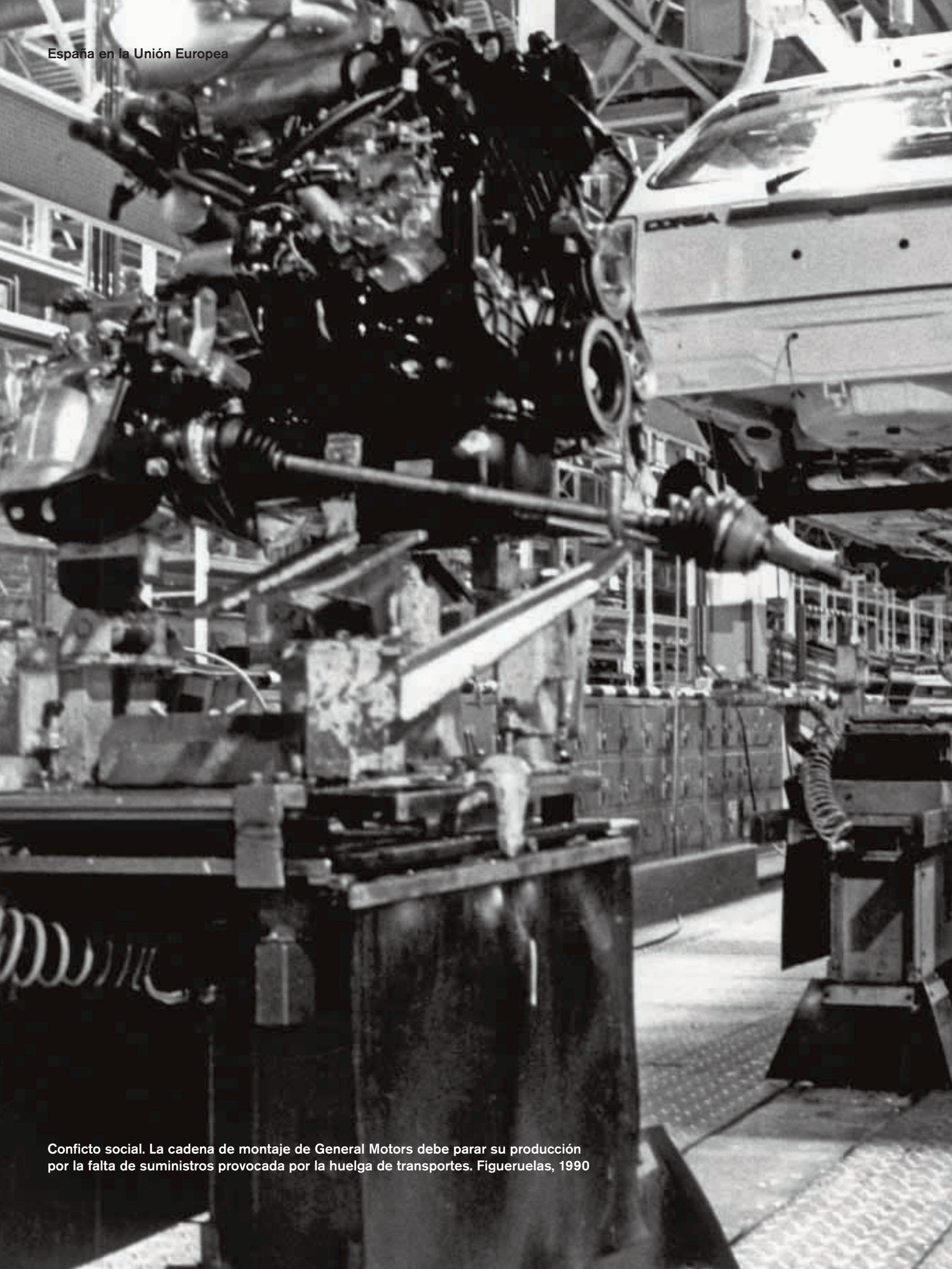






El neumático más grande del mundo, fabricado por Michelin, fue incluido en el *Libro Guinness de los Records*. La rueda, destinada a la maquinaria de unas minas de cobre del estado americano de Arizona, mide 3,7 metros de diámetro y pesa 5.782 kilos. Vitoria, 1994

Inauguración de la factoría Ebro-Kubota para la producción de tractores. Madrid, 1987



Conflicto social. La cadena de montaje de General Motors debe parar su producción por la falta de suministros provocada por la huelga de transportes. Figueruelas, 1990





Nuevos transportes. Camiones de la Empresa Nacional de Autocamiones (Enasa) aparcados en sus instalaciones. Madrid, 1989

Segundo tramo de la autovía Murcia-Alicante, entre la localidad murciana de Santomera y la alicantina de Orihuela. Murcia, 1989





Manifestación de los trabajadores de las empresas de Cartagena frente al parlamento regional durante la celebración de un pleno. Cartagena, 1992





Tejido industrial. Instalaciones de la planta de fabricación de electrodomésticos Fagor. Mondragón, 1988



Dos obreros ultiman los preparativos para embarcar una de las gigantescas piezas construidas en la factoría de Santaz-Censa, que saldrá desde el muelle de Guixar con destino a una planta aromática en Tailandia. Vigo, 1995



Conciencia ecológica. Esta es la última imagen de una tubería que tiraba al mar 3.700 toneladas de residuos diarios. Fue clausurada como consecuencia de la modernización del país y la mejora ambiental. Cartagena, 1990

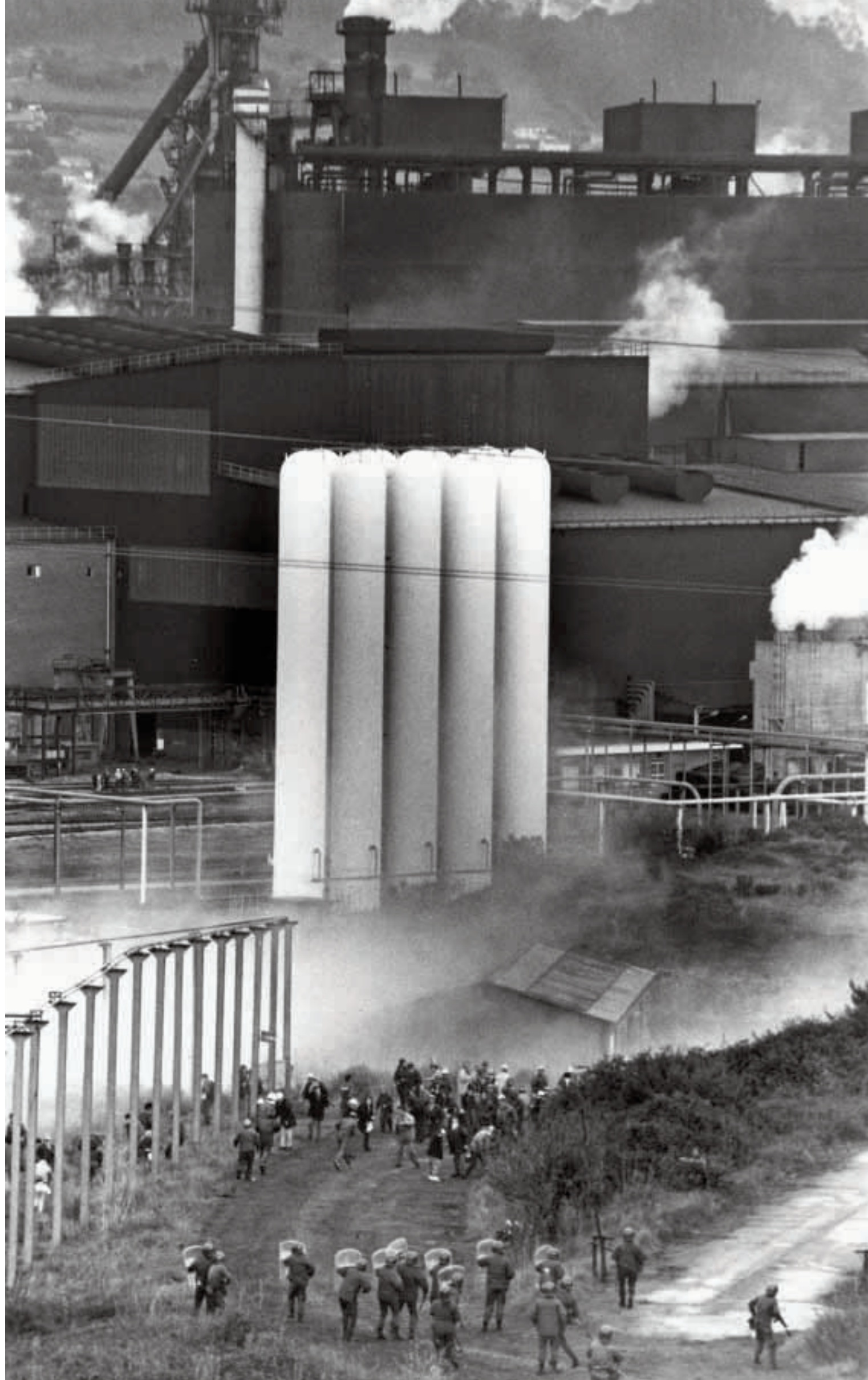


Reconversión y crisis. Chimeneas del horno alto de la antigua factoría de la Empresa Nacional Siderúrgica (Ensidesa) a punto de ser derribadas. Langreo, 1986



Avances tecnológicos. Interior de los altos hornos de la Empresa Nacional Siderúrgica (Ensidesa). Avilés, 1989

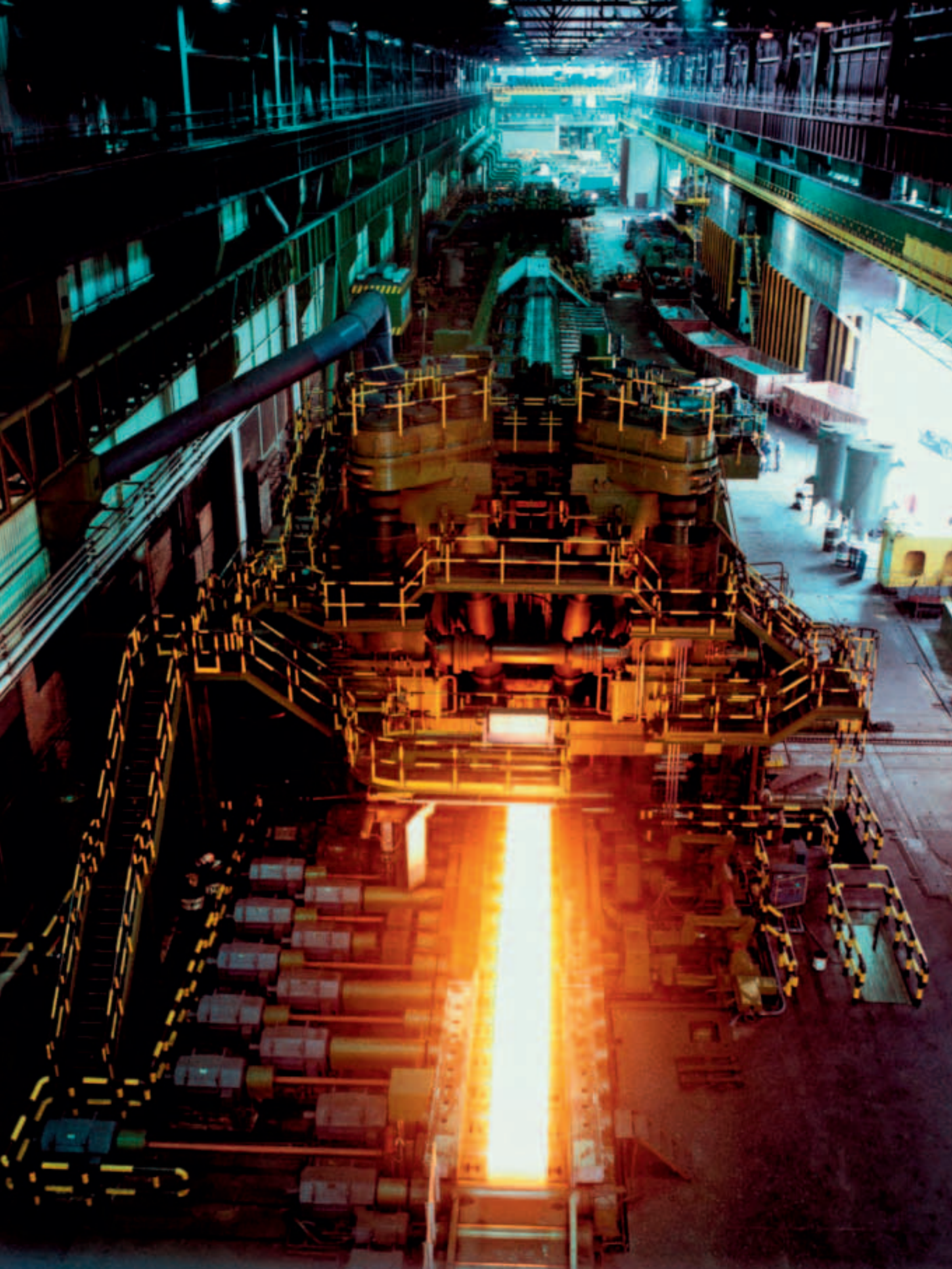
Crisis de la industria siderúrgica. Corte de la autopista A-66 (Oviedo-Gijón-Avilés) por centenares de trabajadores de las compañías auxiliares de la Empresa Nacional Siderúrgica (Ensidesa). Gijón, 1992





Empuje industrial. Producción de arrabio en los altos hornos de la Empresa Nacional Siderúrgica (Ensidesa). Avilés, 1989

Fabricación de líneas de laminación en el tren semicontinuo de la acería de Planos. Avilés, 1990





Medianas para carretera de Polyéster Málaga, una empresa que utiliza el plástico obtenido de las refinerías. Antequera, 1993



Vista nocturna de la factoría de Altos Hornos de Vizcaya, antes de ser demolida para construir en su lugar una acería compacta. Sestao, 1994



En el astillero Astano se ultiman los preparativos para la botadura de un buque capaz de extraer, almacenar y refinar el petróleo. Ferrol, 1996

Grandes astilleros. Operarios trabajando en la construcción de un buque. Vigo, 1994







Proceso industrial. El proceso de transformación del vidrio en la Real Fábrica de Cristales de La Granja. Real Sitio de San Ildefonso, 1995





Minería. Instalaciones de la Mina Vieja de Mercurio, pertenecientes a la empresa Minas de Almadén y Arrayanes. Almadén, 1988

Empuje automotriz. El coche siete millones, fabricado en la cadena de montaje Fasa-Renault, es un Twingo Wind. Valladolid, 1995



Avances tecnológicos. Inauguración del Laboratorio General de Ensayos de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre. Madrid, 1994



Nuevos empleos. Centro de trabajo en la empresa Nixdorf Computer. Madrid, 1987



Modernización del país. Llegada del Tren de Alta Velocidad a la estación de Santa Justa. Sevilla, 1992

Infraestructuras. Panorámica de las obras de la vía férrea del Tren de Alta Velocidad. Brazatortas, 1989





Perspectiva del viaducto en construcción para el Tren de Alta Velocidad a su paso por el límite de la provincia de Ciudad Real, 1989



Vista general de la Esfera Bioclimática de la Exposición Universal de Sevilla.
Sevilla, 1992



Avances tecnológicos. El mayor motor construido en el mundo en período de pruebas en la factoría Astilleros Españoles. Valencia, 1993



Conflicto pesquero. Cuarenta palangreros se concentran en el exterior del puerto de Ribeira para exigir una solución al conflicto pesquero con Marruecos, y poder volver a faenar al banco canario-sahariano. Ribeira, 1995



Paisaje urbano. Vista de la Plaza de Castilla y de las torres Puerta de Europa, conocidas como Torres Kio, diseñadas por Philip Johnson y John Burgee. Madrid, 1995



1996 / 2001

Expansión y nuevas tecnologías



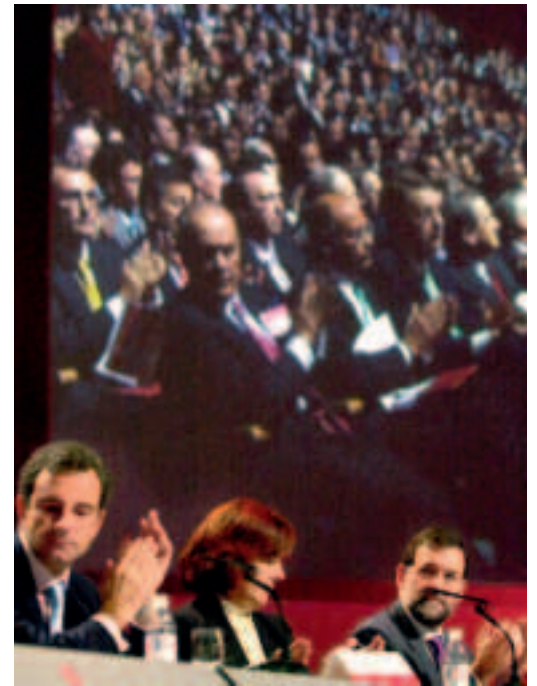
En mayo de 1996 el primer gobierno del Partido Popular tomó posesión. Estaba encabezado por el abogado madrileño y expresidente de la Junta de Castilla y León José María Aznar, que había conseguido la mayoría relativa en las elecciones de marzo. Contó como vicepresidente segundo y ministro de Economía y Hacienda a Rodrigo Rato, madrileño y descendiente de una saga de fabricantes asturianos. La cartera de Industria recayó sobre el economista de Vilanova i la Geltrú, Josep Piqué. En las elecciones de marzo de 2000 Aznar amplió su triunfo, logrando la mayoría absoluta para su partido. En su segundo gobierno volvieron a acompañarle Rato y Piqué. El madrileño mantuvo siempre la cartera de Economía y siguió como vicepresidente segundo hasta 2003, para luego ascender a primero hasta el fin de la legislatura. El catalán pasó a ser ministro de Asuntos Exteriores hasta 2000 y de Ciencia y Tecnología entre dicho año y 2003. El Ministerio de Industria se convirtió en Ministerio de Ciencia y Tecnología durante el segundo gobierno popular y recayó en otra catalana, Ana Birulés, hasta 2002. Aznar, Rato y Piqué imprimieron mucha continuidad a la política exterior, industrial y tecnológica de los dos primeros gabinetes de la España popular.

El escenario económico había ido cambiando, tanto a nivel español como internacional, desde el peor momento de la crisis del SME en 1993. La segunda mitad de los años noventa volvería a ser de tremenda expansión en las economías occidentales, espoleadas por la difusión de las innovaciones de la Tercera Revolución Tecnológica. Entre las tecnologías que revolucionaron el tratamiento y transmisión de la información, dos sobresalieron por su fenomenal impacto sobre el resto de actividades productivas: internet y la telefonía móvil. Contribuyeron a crear una situación de euforia económica en la mayoría de bolsas occidentales durante el último lustro del novecientos. España no quedó al margen del boom de los valores tecnológicos. La recuperación española vino favorecida por las cuatro devaluaciones de la peseta acontecidas entre 1992 y 1995, que impulsaron la exportación y protegieron el mercado interior. Entre 1996 y 2001 la perspectiva de la adopción de la moneda única y la venta masiva de activos públicos también contribuyeron a reforzar las expectativas favorables a la expansión de la formación de capital. De 1993 a 1995 la producción

industrial per cápita aumentó más de una décima parte y entre 1996 y 2000 casi un quinto. En 2000 la producción industrial per cápita española alcanzó el nivel máximo de toda su historia: casi nueve veces el volumen registrado al inicio de nuestro gran viaje. Posteriormente, y aunque el timón económico siguió en manos populares, la burbuja tecnológica de las bolsas occidentales pinchó. Viró la coyuntura global y la producción industrial per cápita comenzó a retroceder en España durante 2001. Había perdido cerca de un 4,0% al término del segundo gobierno de José María Aznar.

En 1996 España solo cumplía uno de los cinco criterios establecidos en Maastricht para formar parte de la Unión Monetaria, el relativo a la convergencia de los tipos de interés. Frente a las tentaciones de Romano Prodi de buscar una alianza mediterránea para pactar más flexibilidad, Aznar apretó el acelerador. A finales de 1997 España logró cumplir tres criterios adicionales: los relativos a la convergencia de la inflación y el déficit y el de estabilidad del tipo de cambio. Pero la deuda pública todavía se hallaba por encima del 60% del PIB. Tampoco Alemania, a resultas de los costes de la unificación, ni Italia cumplían dicho criterio. Sin embargo, en el Consejo Europeo del primero de mayo de 1998 se acordó que los tres países formaran parte del grupo inicial de 11 estados que adoptarían la moneda única. A finales de año se decidió el tipo de cambio definitivo de la divisa española, que sería de 166,386 pesetas por euro. En junio de 2000 el Consejo Europeo, celebrado en Feira, decidió incluir también a Grecia entre los países de la unión monetaria, pese a que había maquillado sus desequilibrios, con la ayuda de Goldman Sachs. El primero de enero de 2002 las monedas y billetes de euro entraron en circulación en los países que, como España, adoptaron finalmente la divisa europea. En el transcurso de 2002, la peseta, que había sido la moneda española desde 1869, fue convertida en euros y desapareció de los bolsillos de los españoles.

El primer gobierno popular decidió, ya en 1996, que la SEPI absorbiera la AIE, concentrando de nuevo las participaciones públicas. Pero el auténtico eje vertebrador de la política industrial de los gobiernos de José María Aznar sería la aceleración de las privatizaciones. Auténticas joyas de la corona del Estado español acabarían



Protagonistas. Florentino Pérez, uno de los mayores empresarios españoles, al frente de la constructora ACS, es también presidente del Real Madrid. Madrid, 2010

Juan Miguel Villar Mir, presidente de OHL, una de las principales empresas constructoras de España. Madrid, 2015

Juan Villalonga, presidente de Telefónica, sustituyó a Cándido Velázquez-Gaztelu al frente de la empresa. Madrid, 1996

José María Aznar asiste al montaje del Citroen Xsara Picasso en su visita a la factoría. Vigo, 1999

El secretario de Estado de Comercio, Juan Costa, la vicepresidenta de la Comisión Europea, Loyola de Palacio y el vicepresidente primero del Gobierno español, Mariano Rajoy, durante su participación en la inauguración de la II Asamblea General de las Cámaras de Comercio. Madrid, 2002

Página anterior

Gran antena de Hispasat, para la recepción de comunicaciones dentro de Europa, que incluye reflector principal de 2,3 metros y subreflector de 0,6 metros, 2002

completamente controladas por el sector privado en los últimos años del siglo XX. Se trataba de sociedades muy rentables como la compañía eléctrica Endesa, la operadora de comunicaciones Telefónica o el antiguo monopolio Tabacalera (posteriormente Altadis). También se completó la privatización del sector de hidrocarburos (Repsol y Enagás), la integración de CASA en un grupo europeo y la venta de la banca pública (Argentaria, absorbida por el BBV). Las privatizaciones se extenderían además a empresas de sectores industriales que desde hacía muchos años habían ido arrastrando voluminosas pérdidas: EN Elcano, Hijos de J. Barreras, Hunosa, Aceralia, Santa Bárbara o el Grupo Potasas.

Las privatizaciones, iniciadas por los gobiernos del PSOE y completadas por los del Partido Popular, fueron acompañadas de una creciente inversión extranjera española en los mercados exteriores, especialmente en América Latina. España pasó de ser un receptor neto de inversión extranjera a convertirse en un país exportador de capitales. Compañías como Telefónica, Endesa o Repsol desempeñaron un papel estelar en este proceso, al comprar sociedades de sus respectivos ramos en países como Argentina, Chile, Perú, Venezuela, México o Brasil. Les acompañaron en este proceso las adquisiciones de las grandes compañías resultantes de las fusiones y absorciones de principios de los años noventa y, especialmente, los bancos Santander y BBVA y la eléctrica Iberdrola (nacida de la unión de Iberduero e Hidroeléctrica Española). Algo más tarde, seguirían desembarcando en América Latina los gigantes españoles de la construcción de obra civil e ingeniería: Ferrovial (reforzada por la adquisición de Agroman a Banesto), Acciona (surgida de la integración de los grupos Entrecanales y Cubiertas-MZOV), ACS (bajo la batuta de Florentino Pérez), el grupo Villar Mir-OHL y Abengoa.

La tercera revolución tecnológica reafirmó el protagonismo de Telefónica, que tuvo que hacer frente a la pérdida de su tradicional monopolio. Su filial Movistar se situó a la vanguardia de la telefonía móvil. Su apuesta por la expansión en América Latina le permitió ser pionera en la región al ofrecer el servicio de internet. En 1997 y bajo la presidencia de Juan Villalonga, inauguró el Centro Nacional de Supervisión y Operación en la población

madrileña de Aravaca. Durante dicho año también constituyó su plataforma de televisión digital, Vía Digital. Más controvertida fue su apuesta por la filial Terra, que inicialmente subió como la espuma beneficiada por la burbuja de los valores tecnológicos, pero que se hundió con el estallido de la misma. En 2000 Villalonga fue reemplazado por César Alierta en el vértice de la compañía. Con el segundo pilotando Telefónica, se produjo la difusión del servicio de banda ancha basado en ADSL y la filial Vía Digital se fusionó con Sogecable. Alierta contribuyó a convertir Telefónica en una de las diez mayores operadoras a nivel mundial en capitalización bursátil.

Otro distrito innovador protagonista de la tercera revolución industrial en la península ibérica fue el País Vasco. Allí el gobierno regional había identificado tres sectores prioritarios clave hacia 1989: máquina-herramienta, automoción y tecnologías de la información. La agrupación cooperativa Debako, vinculada al Grupo Cooperativo Mondragón, alcanzó a emplear un millar de personas hacia 2000 e impulsó la investigación en mecánica (soporte técnico en CAD-CAM y cálculo general de máquinas), electrónica (control numérico, inteligencia artificial y sensorización) y sistemas de producción (software para simulación en tiempo real de sistemas flexibles de producción). El conjunto de empresas integradas en la Asociación de Industrias de Electrónica del País Vasco (Aiepv), creada en 1983, llegó a ocupar alrededor de 7.000 personas y a exportar 400 millones de euros hacia 2000. Operaban en tres grandes subsectores: electrónica profesional, aplicaciones informáticas y ramas multimedia. El más exitoso había sido el primero, con empresas dedicadas al control de instalaciones eléctricas (Arteche y Ormazábal), semiconductores (Fagor Electrónica), antenas (Ikusi) o máquinas de electroerosión (Ona). Entre 1994 y 2001 el conjunto de empresas asociadas en la Aiepv, también conocidas como clúster Gaia, pasó de exportar el 25% de su producción a alcanzar una cuota del 35%.

El País Vasco también recobraría protagonismo en la fase finisecular del gran viaje de la industria española gracias a la iniciativa de Gamesa. Dicha empresa había sido fundada en 1976 bajo la razón social de Grupo Auxiliar Metalúrgico

y se dedicó inicialmente a la construcción de maquinaria, componentes de automoción y robótica. En 1993 Gamesa logró suministrar componentes al líder brasileño de la construcción de aeronaves de escala mediana, Embraer. También actuaría como subcontratista de los proyectos Airbus y Bombardier. En 1994 la compañía vasca comenzó a diseñar aerogeneradores para su instalación en parques eólicos. Durante la segunda mitad de los años noventa Gamesa entró en el negocio de la construcción y mantenimiento de parques eólicos en Navarra y Aragón. A finales del decenio dio su primer salto al exterior al conseguir un contrato de mantenimiento de un parque de aerogeneradores en la Baja California mexicana. A principios del siglo XXI, Gamesa decidió comenzar a desinvertir en sus negocios de componentes de automoción y aeronáuticos para centrar sus esfuerzos en la generación de energía. Impulsó la explotación de energía eólica en países del sur de Europa, Francia, Alemania, Reino Unido, Irlanda, Estados Unidos e, incluso, China e India.

Iberdrola, otra empresa de origen vasco, también mostró una elevada propensión a invertir en el exterior y a construir parques eólicos. A finales de los noventa, al igual que otras grandes compañías españolas, compró filiales en América Latina y ganó concursos, como el de Monterrey para construir una central de ciclo combinado. Además desembarcó en Reino Unido y Estados Unidos, donde controló la producción de electricidad y distribución de gas. Por otra parte, en 2005 Iberdrola inauguró el parque de aerogeneradores de Manchón, el mayor de España en aquel momento.

Los últimos años de vida de la peseta constituyeron también un momento de excepcional aceleración en el gran viaje de industrias más tradicionales, alentadas por la recuperación de la demanda doméstica y el impulso exportador derivado de las devaluaciones del lustro anterior. En 2000, España fabricó más de 3,0 millones de vehículos de carretera y llegó a ser el sexto productor mundial de automóviles a renglón seguido de Estados Unidos, Japón, Alemania, Francia y Corea del Sur. De las 15 primeras españolas que más exportaron en 2001, seis eran constructoras de automóviles y otra más fabricaba componentes de automoción. Dentro del primer grupo, el

podio del sector lo conseguían Fasa-Renault (con 4.280 millones de euros exportados), Seat (3.742 millones) y Peugeot-Citroën (3.400 millones). De las cadenas de una de las fábricas vallisoletanas de Renault salía uno de los pequeños milagros de la automoción contemporánea: el Clio. En la otra fábrica de Valladolid se producía el motor de gasolina K4 de 16 válvulas para suministrar al grupo mundial, que había pasado a ser, a partir de 1999, la alianza Renault-Nissan. En la palentina localidad de Villamuriel de Cerrato se fabricaba el modelo Mégane, que sería otro de los superventas de la firma francesa en España. Con respecto a Seat, los vehículos más demandados del momento eran los Ibiza, Córdoba y León, construidos todos ellos en las instalaciones de Martorell. Las instalaciones de Peugeot en Villaverde fabricaban los modelos 205, 309 y 306 de la marca bajo control del Grupo PSA. Por su parte, Citroën, gracias a su dominio de la tecnología Diesel (compartida con Peugeot) mantuvo durante muchos años su primacía en este segmento de motores, con demanda creciente por parte del público español.

Entre los grandes exportadores de la automoción española, en 2001, seguían a continuación de las anteriores marcas Opel España (3.237 millones de euros), Ford España (2.400 millones euros) y Volkswagen Navarra (1.820 millones de euros). En componentes, Mondragón Corporación Cooperativa alcanzaba unas exportaciones de 1.748 millones, incluyendo, sin embargo, ventas exteriores de electrodomésticos y productos electrónicos. Entre los exportadores de componentes desde España destacaban también las filiales de grupos multinacionales como Robert Bosch, Lucas o Delphi y la multinacional catalana Ficosa. En vehículos industriales se situaban entre las 20 mayores empresas exportadoras de España en 2001 Mercedes-Benz España, Nissan Motor Ibérica e Iveco-Pegaso. En conjunto, el sector de la automoción era el primer sector exportador de España, con cerca de 30.000 millones de euros de ventas al exterior, lo que representaba el 23% de la exportación española.

En el otro sector típico de la segunda revolución industrial destacaban al inicio del siglo XXI las exportaciones del sector energético. En hidrocarburos y sus derivados Cepsa



La celebración por haber fabricado el Volkswagen Polo número tres millones coincidió con el 25º aniversario del modelo. Pamplona, 2000

Construcción del estadio de fútbol del Real Oviedo, realizada por la empresa Dragados. Oviedo, 2000

(21.763 millones de euros) y Repsol (19.756 millones) se situaban en cabeza de la exportación española. El duodécimo lugar del ranking lo ocupaba la eléctrica Unión Fenosa (2.094 millones). Cerraba el ranking de las 20 primeras empresas de la exportación española Gas Natural (en el vigésimo puesto con 1.187 millones). Durante el último tramo del siglo XX se produjo, asimismo, una cierta resurrección de la industria siderúrgica española. Entre los 25 principales exportadores españoles de 2001 se habían situado dos grupos siderúrgicos. En el lugar decimoséptimo del ranking se hallaba el productor de acero inoxidable y laminados Acerinox (exportando 1.406 millones de euros). En el vigesimotercero figuraba Aceralia Corporación Siderúrgica, especializada en los aceros laminados (con 1.089 millones).

La industria química de los fertilizantes también recibiría un nuevo impulso de la mano del holding formado por Juan Miguel Villar Mir. En 1995 el ingeniero de caminos madrileño, que había sido ministro de Economía con Arias Navarro, adquirió Fertiberia a Ercros (empresa surgida de la fusión entre Explosivos Río Tinto y Cros). Dos años más tarde, Villar Mir absorbió a otras dos históricas compañías de la fabricación de abonos: Hidro Nitro Española y Sefanitro. En el transcurso de los últimos 20 años Fertiberia llegaría a controlar tres cuartas partes de la oferta española en el sector y consolidaría su rol como uno de los líderes europeos de la producción de abonos desde sus plantas en Huelva, Palos de la Frontera, Puertollano, Sagunto y Avilés.

Las industrias de bienes de consumo pasaron igualmente por una excelente coyuntura hasta la plena entrada en vigor del euro. Algunas, como los distritos mediterráneos de la madera, trabajaban fundamentalmente para el mercado doméstico. Fue el caso la industria del mueble de Valencia, que todavía en 2001 daba empleo a 21.486 personas en los municipios de la comarca de L'Horta y alrededores. En el distrito murciano de Yecla, la industria

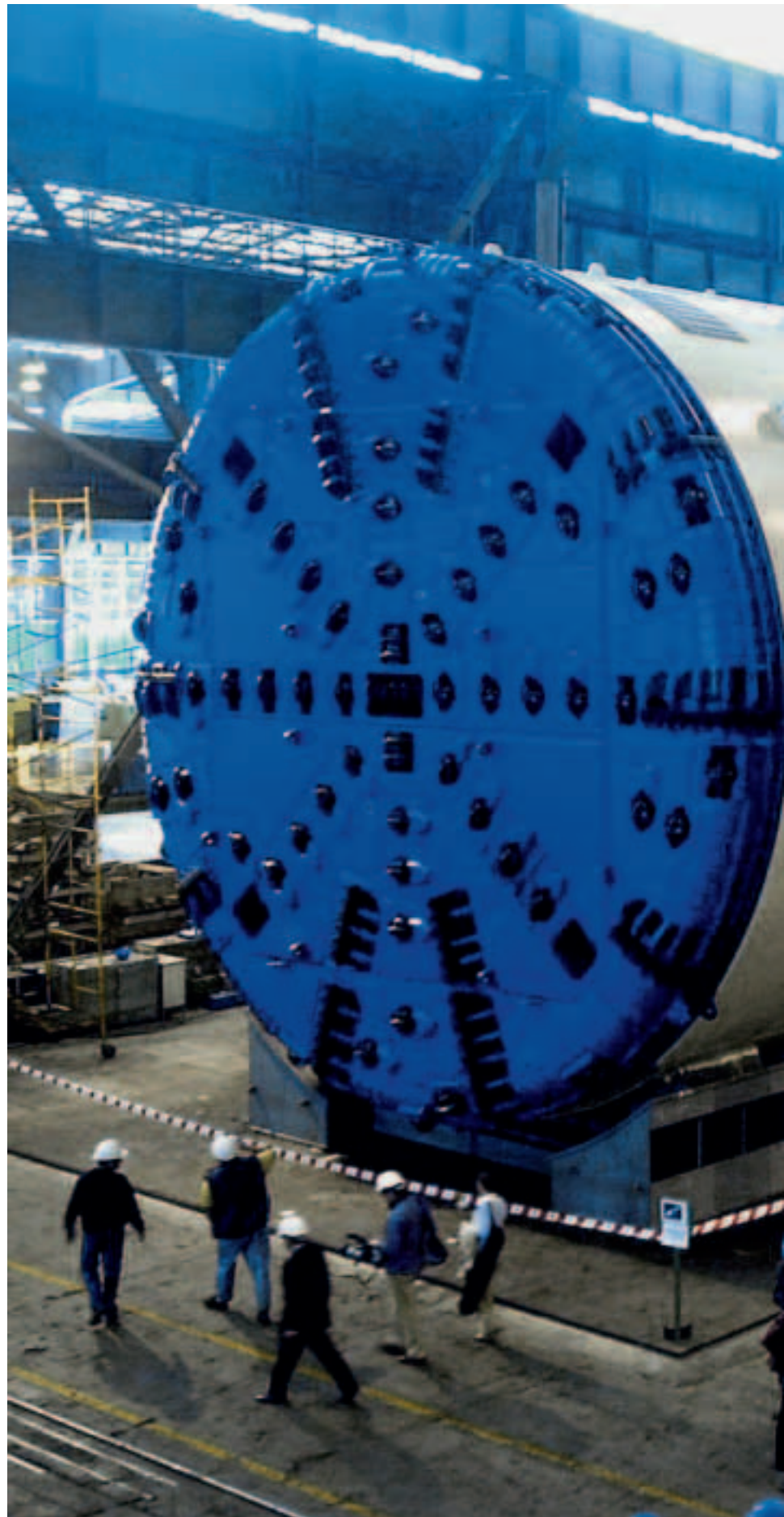
del mueble ocupaba a 6.645 personas. La fabricación de mobiliario de Lucena mantenía a unos 4.513 trabajadores en la provincia de Córdoba.

Más orientadas hacia el exterior, pero también en plena expansión, se encontraron localidades especializadas en la fabricación de calzado (Elche, Elda, Villena, Almansa, Ubrique o Arnedo), textil y confección (Sabadell, Mataró, Igualada, Onteniente o Calella) y piel (Vic). También los distritos editoriales de Barcelona y Madrid registraron un último intervalo de pleno esplendor. El distrito editorial de Barcelona pasó de publicar 6,0 millones de ejemplares de libros en 1992 a casi 11 millones en 1998 y alcanzó a ocupar a más de 40.000 personas. El rol de líder del distrito fue cada vez más para el grupo de la familia Lara. En 1996 José Manuel Lara Bosch fue nombrado consejero delegado de Planeta. Los Lara ampliaron su control del sector creando nuevos sellos (Booket), absorbiendo compañías (Crítica), desembarcando en Portugal (Dom Quixote) y potenciando sus filiales en América. El grupo Planeta amplió también su dominio de medios de comunicación, participando temporalmente en Telecinco y lanzando el diario *La Razón*. En Madrid, el número de libros publicados ascendió desde los 7,0 millones de 1995 a los 8,5 millones de 1999. La pugna entre Santillana y Anaya fue resolviéndose a favor de Polanco. El grupo de Sánchez Ruipérez acabó siendo adquirido por la compañía gala Havas (Vivendi) en 1998.

Las actividades relacionadas con la construcción comenzaron a experimentar los síntomas de un nuevo boom. Este renovado impulso benefició tanto a grandes grupos asociados a la obra pública (Ferrovial, Dragados, Fomento de Construcciones y Contratas, ACS u OHL) como a fabricantes de cemento (Valenciana Portland). También propulsaron el negocio de productores de material sanitario y de construcción (Roca) y las actividades fabriles de localidades tradicionalmente especializadas en la producción de azulejos y cerámicas (Onda, Villareal o Castellón).

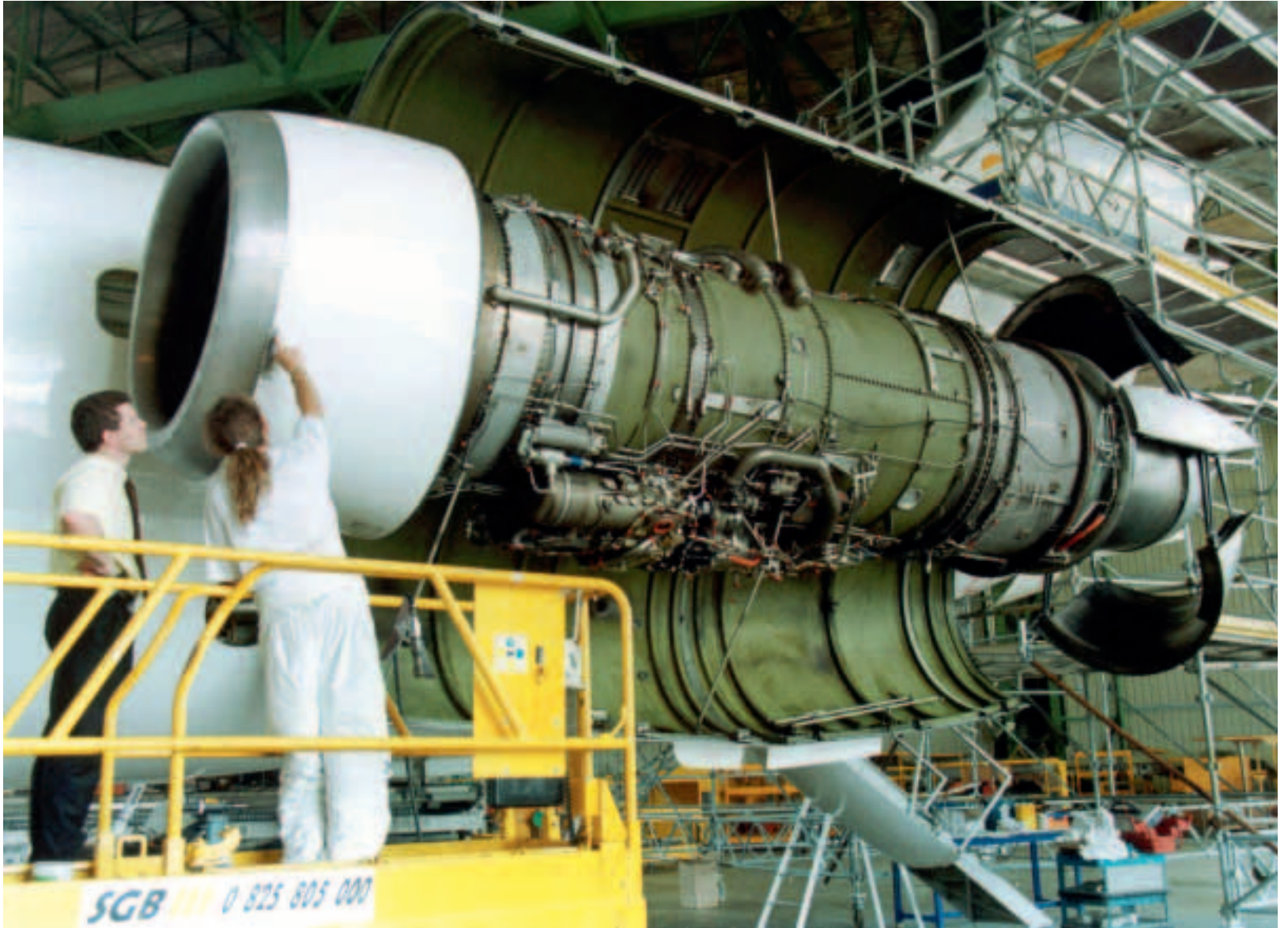


César Alierta, presidente de Telefónica desde el año 2000, ha dado un nuevo impulso a la firma, gracias a la internacionalización y a la apertura en el mercado español. Madrid, 2010

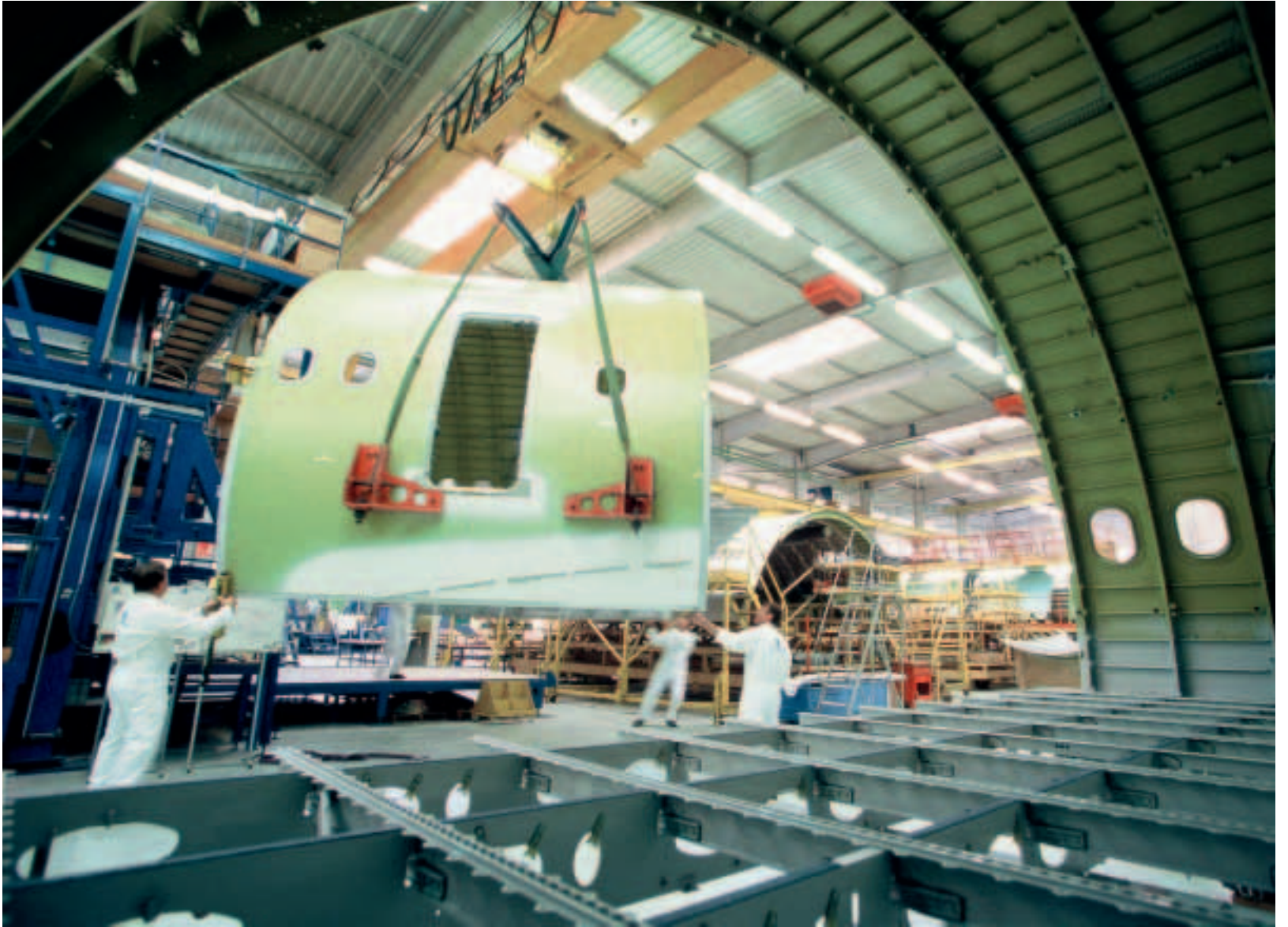


La sociedad MHI-Duro Felguera presenta las primeras máquinas tuneladoras fabricadas en España, que se utilizarán en los túneles de Abdalajis, de la línea de alta de velocidad Córdoba-Málaga. Langreo, 2003

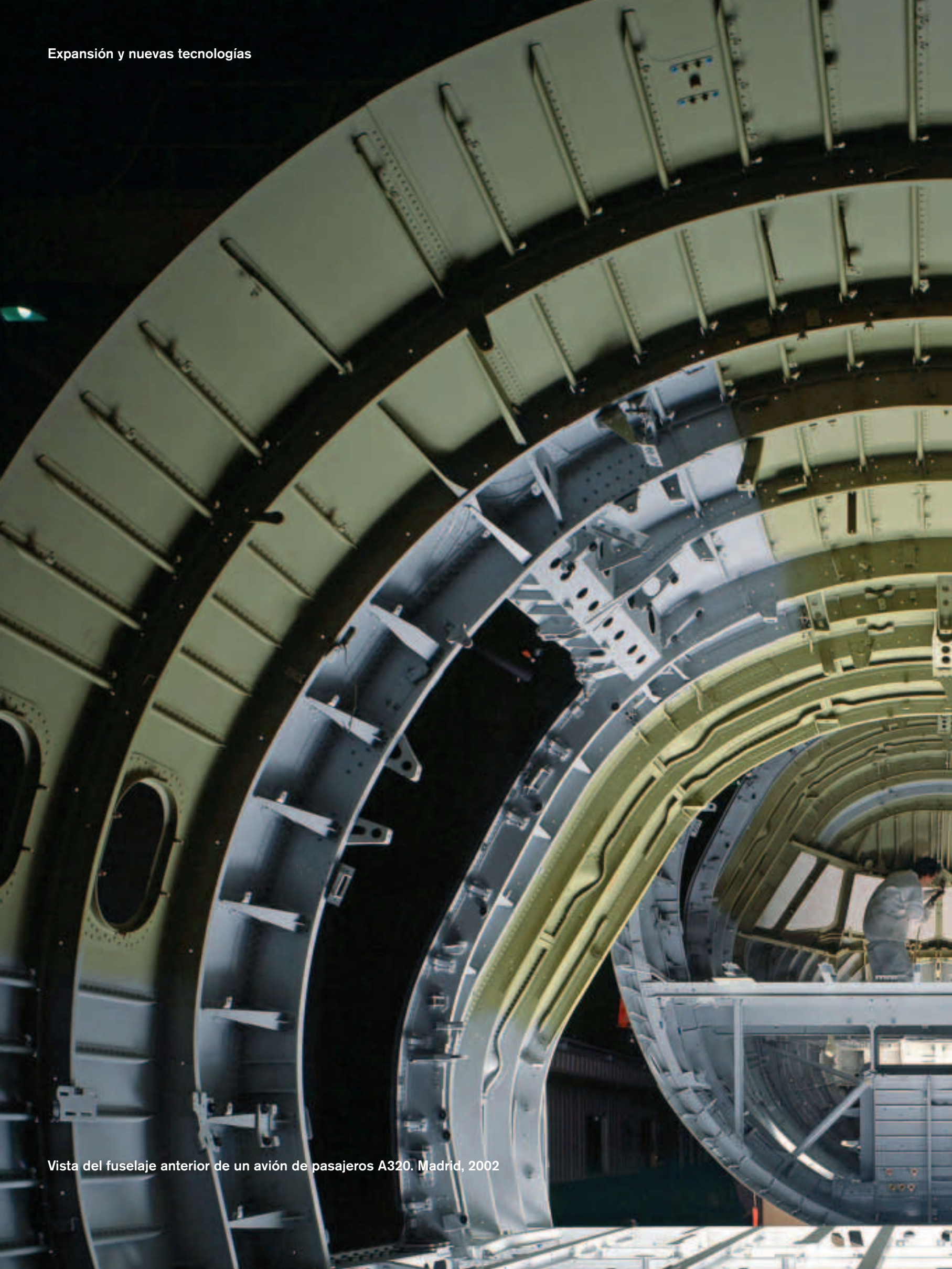


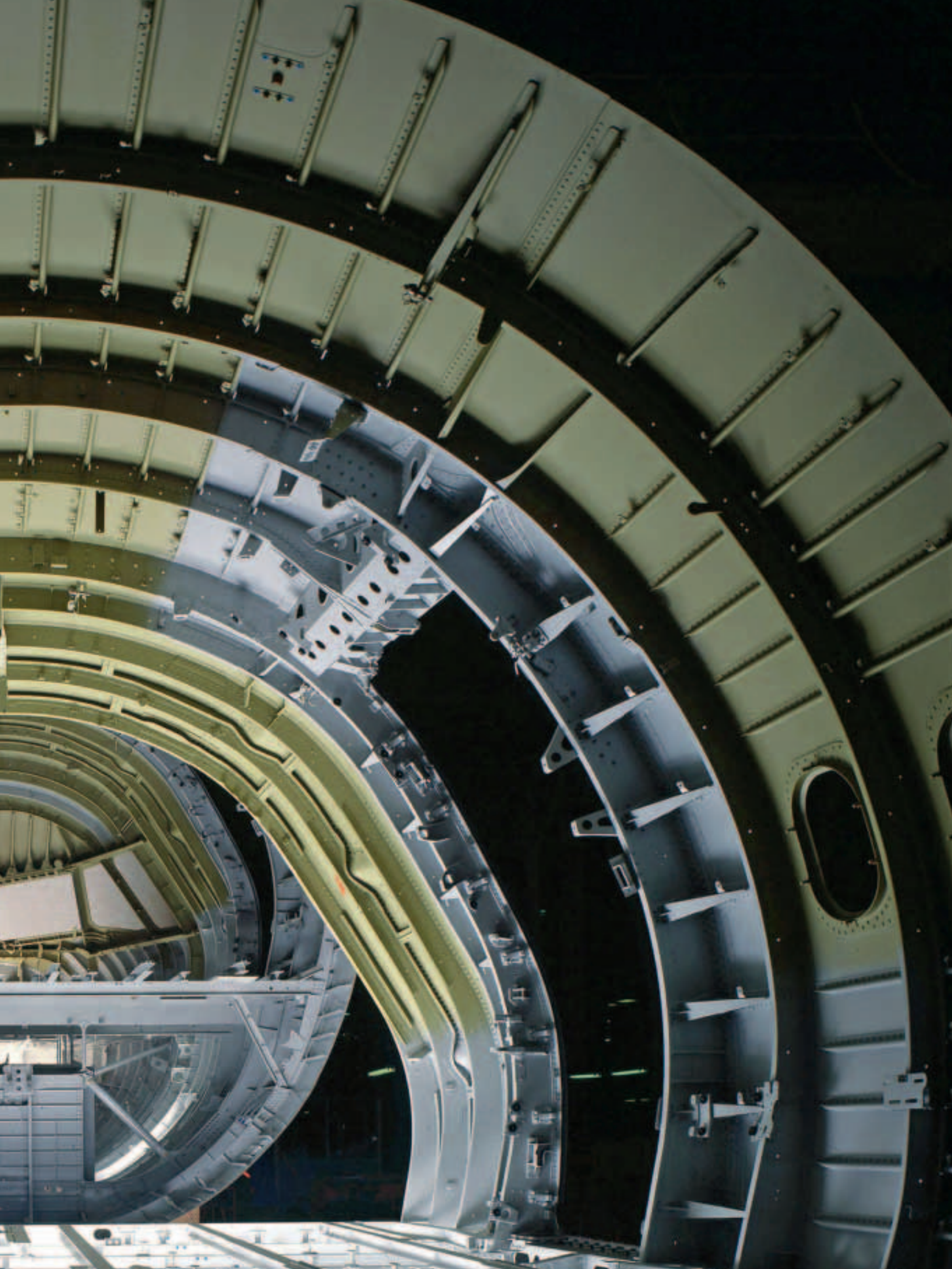


Revisión de un motor de un avión de pasajeros MD80. Madrid, 2002



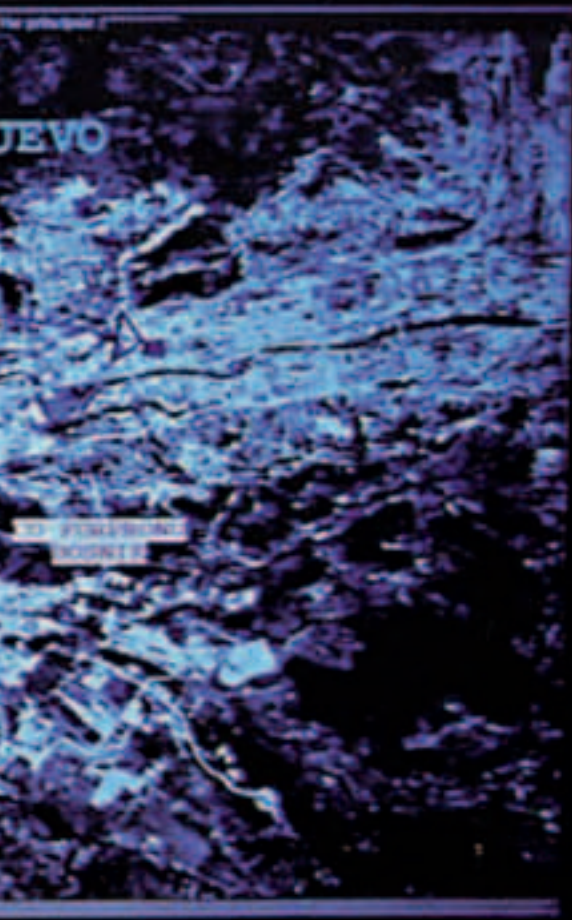
La última generación de Airbus se fabrica y produce en EADS, 2002







Las telecomunicaciones tienen un papel decisivo tanto en la transmisión de información como en la toma de decisiones de la industria. Madrid, 2002







Cooperación internacional. Vista del Airbus-Beluga que transportó desde Getafe hasta Francia parte del fuselaje del Airbus A-380, la primera que se fabrica en fibra de carbono para aviones comerciales de más de 100 plazas. Madrid, 2003

Telecomunicaciones. Artemis presenta dos antenas, una de enlace interorbital y otra de banda, llamado Reflector CLRD Artemis Espejo, por su reflector parabólico de tres metros de diámetro. Madrid, 2002



Avances aeronáuticos. Primer estabilizador horizontal del Airbus 380, una pieza considerada como emblemática dentro del montaje del avión comercial más grande del mundo. Puerto Real, 2004



El avión Airbus Defence and Space, SPS-Beluga entrando en el hangar de la empresa aeronáutica, 2014





Renovación del país. Vista de las obras de la ampliación del aeropuerto de Barajas.
Madrid, 2003

Paisaje urbano. Inauguración del tranvía de Bilbao que une Atxuri y Uribitarte.
Bilbao, 2002



Grandes astilleros. En Astano se ultiman los preparativos para la presentación del buque Captain FPSO, encargado por la multinacional Texaco. El Ferrol, 1996

Construcción de un buque-tanque para un armador noruego en el astillero Naval. Gijón, 1997





Un petrolero construido en la naval de Sestao es uno de los barcos más grandes del mundo, y es botado en la ría de Nervión. Sestao, 1998





Últimos billetes de 10.000 pesetas, impresos por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre antes de su desaparición definitiva. Madrid, 2000



BANCO DE ESPAÑA 10000 PESETAS





Fabricación de juguetes en la empresa Ibi, para la campaña de Navidad. Alicante, 2011

Stand de la editorial Anaya, en la Feria del Libro de Fráncfort, la más importante a nivel mundial, donde España tiene un lugar destacado. Fráncfort, 2005



El nuevo almacén de la cooperativa Fagor Electrodomésticos, rehabilitado después de un incendio. Vitoria, 2002



Cantera de mármol de la empresa Tino Canteras. Macael, 2002





Conflictividad social. Manifestación de 200 camioneros por las calles de Pontevedra para rechazar el traslado de la fábrica de celulosa que se observa al fondo. Pontevedra, 2004

Trabajo en cadena en la planta de componentes electrónicos para el automóvil Visteon, perteneciente a la firma americana Ford. Puerto de Santa María, 1999



Un operario de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre da los últimos toques al diseño de una moneda. Madrid, 2001

Imagen exterior. El clásico toro de Osborne y el cartel de Oscar Mariné Brandi para la película de Pedro Almodóvar *Todo sobre mi madre*, en la exposición *Pasión diseño español*, en la Academia de las Artes de Berlín. Berlín, 2002





Protagonistas. Felipe de Borbón inaugura una nueva planta industrial del Grupo Uralita, pionera en España en la fabricación de tubos de poliéster con fibra de vidrio mediante el proceso de centrifugación. Alcázar de San Juan, 1997

Ferias y público. Un visitante observa los ejes de varios semi-remolques durante la jornada inaugural de la Feria Indutrans, dedicada al transporte industrial y sus derivados. Valencia, 1998





Impulso institucional. Feria de la Construcción y Maquinaria del Atlántico Ficomat, el día de su inauguración. Silleda, 2002



Innovación en material sanitario. Operarios durante la fabricación de filtros para dializadores renales, producto exclusivo de la empresa Idemsa. Majano, 2002



Protagonista. El astronauta Pedro Duque quien, después de su paso por la Agencia Espacial Europea, ha trabajado en la industria aeroespacial española, siendo director general de Deimos Imaging, cuando esta empresa de Valladolid puso en órbita el primer satélite español de observación de la Tierra en 2009. Houston, 1998



Expansión y nuevas tecnologías



Construcción del Metro Norte, por parte de la empresa Acciona.
Madrid, 2004





Avances tecnológicos. Fabricación de trenes de alta velocidad por el consorcio Alstom-CAF. Barcelona, 2001

Industria militar. El submarino Carrera, en su última fase de ensamblaje en Izar, fabricado para la Armada de Chile. Cartagena, 2004

163-12-20

30,000K

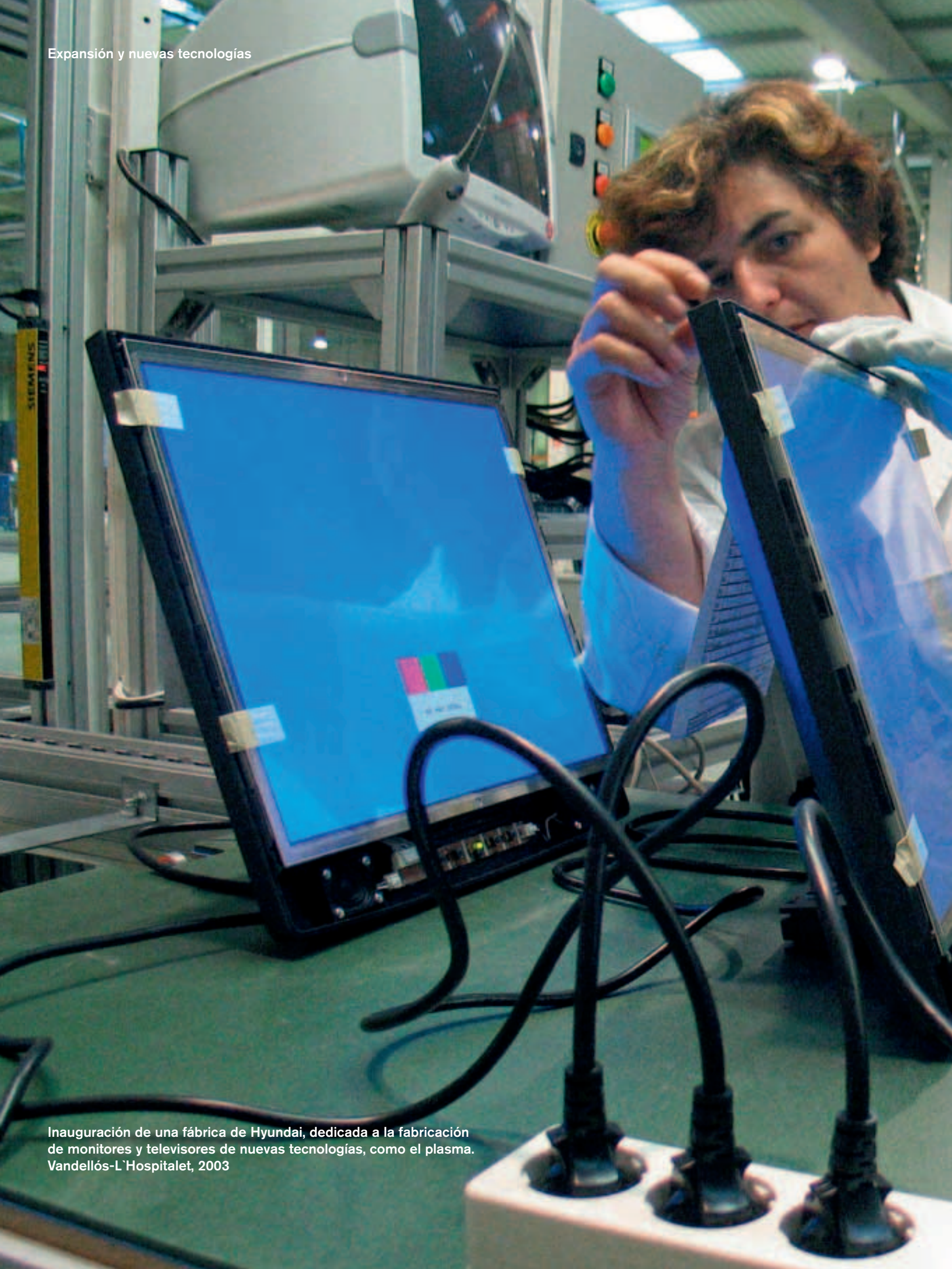




Avances tecnológicos. Robot caminante desarrollado en el Instituto de Automática Industrial del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). Madrid, 2000

Avances aeronáuticos. Técnicos de European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) montando el equipamiento en la cabina de un avión. Madrid, 2002





Inauguración de una fábrica de Hyundai, dedicada a la fabricación de monitores y televisores de nuevas tecnologías, como el plasma. Vandellós-L'Hospitalet, 2003



2002 / 2015

Retos y realidades del euro



El proceso de entrada en circulación de la moneda única favoreció el acusado abaratamiento de los tipos de interés en los países periféricos de la zona euro. La caída de los tipos de interés fue reforzada por la política del presidente de la Reserva Federal de Estados Unidos, Alan Greenspan, de mantener bajos los de su país para suavizar el aterrizaje derivado del estallido de la burbuja de los valores *.com*. Tipos de interés mucho más baratos abrieron la perspectiva del acceso a la propiedad de vivienda a muchas familias y parejas que hasta entonces la habían tenido vedada. En España, la firma de hipotecas se disparó a partir de 2003, estimulada asimismo por el crédito fácil concedido por las instituciones financieras y, en particular, las cajas de ahorro. Otro factor que alentó la expansión inmobiliaria fue el boom migratorio que España había comenzado a experimentar a finales del segundo milenio. La población española que era de 39 millones en 1990 y se mantuvo por debajo de los 40 millones hasta 1999, al final del segundo mandato de José María Aznar, en 2004, se aproximaba a los 43 millones de habitantes. Las personas procedentes de América del Sur, África, Asia y Europa del Este presionaron la demanda de vivienda al alza, y los precios se dispararon, registrando subidas anuales del 10% o más. La construcción fue vertiginosamente catapultada.

Mientras tanto, la industria fabril tuvo que hacer frente a una realidad mucho menos optimista. El gran viaje se hacía ahora en abierta competencia con los socios europeos y dejaba de existir la posibilidad periódica de refuerzo vía devaluación, que fue recurrente durante la segunda mitad del siglo XX. El nuevo reto era mantener la competitividad en relación a los líderes de la industrialización europea y, especialmente, Alemania. Además, otro tremendo desafío surgía en el horizonte. Los países asiáticos habían seguido reforzando su competitividad, fortalecidos por los procesos de deslocalización industrial desde Europa, iniciados en el transcurso de los años noventa. Entre ellos, un gigante había ido despertando de su sueño secular: China. En diciembre de 2001, el coloso amarillo entró en la Organización Mundial del Comercio. Lo hizo con un valor del yuan muy depreciado en relación a su paridad cuando comenzaron las reformas de Deng Xiaoping a

principios de los ochenta. Además, los salarios en China eran mucho más bajos que en el mundo desarrollado. Consecuencia de todo ello fue que Occidente se vio inundado de mercancías orientales a precios que hacían muy difícil la competencia. Comenzaron a cerrar fábricas y muchos empresarios y trabajadores debieron de apearse del gran viaje industrial. Pero la sociedad española miró hacia otro lado, narcotizada por la pasajera euforia asociada a la moneda única y al vertiginoso crecimiento de la construcción.

José Luis Rodríguez Zapatero ganó las elecciones de marzo de 2004, obteniendo mayoría relativa. Eligió como ministro de Economía al último responsable de la cartera con Felipe González, Pedro Solbes. Los ministros de Industria fueron respectivamente el andaluz afincado en Cataluña José Montilla, hasta 2006, y el catalán Joan Clos el resto del mandato, que concluiría en 2008. Los cuatro tuvieron una plácida singladura debido a que, si bien la producción industrial por habitante seguía estancada como durante el segundo mandato de Aznar, el ímpetu inmobiliario contribuía a mantener relativamente elevadas las tasas de crecimiento del PIB. Entre 2004 y 2008 la producción industrial per cápita se mantuvo siempre por debajo del nivel máximo alcanzado en el año 2000, pero en 2007 se encontraba ligeramente por encima de 2004. La burbuja inmobiliaria siguió incentivando la llegada de inmigrantes y la población española superó los 45 millones de habitantes en 2008.

A finales del primer mandato de Zapatero estalló la gran recesión estadounidense, derivada de los excesos en la concesión de hipotecas y su conversión en títulos por la banca de inversión. Pero el presidente socialista todavía estuvo a tiempo de revalidar su triunfo electoral en marzo de 2008. El nuevo ministro de Industria pasó a ser el madrileño Miguel Sebastián, quien finalizaría la legislatura en noviembre de 2011. Por el contrario, Solbes, que volvió a ser escogido para la cartera de Economía en 2008, dimitió al año siguiente por su desacuerdo con los excesos en la política expansiva del presidente socialista, que llevaron el déficit público a un insólito 11% del PIB durante 2009. Solbes fue reemplazado por Helena Salgado, quien acompañaría a Zapatero hasta el fin de su segundo mandato. En la



Protagonistas. Rafael del Pino y Moreno, fundador de la empresa Ferrovial en los años cincuenta. Madrid, 2006

José Luis Bonet, exprofesor de la Universidad de Barcelona, presidente de Freixenet desde 1999 y de Alimentaria 2004, una de las ferias de referencia del sector de alimentación. Barcelona, 2004

Jorge Gallardo, presidente y consejero delegado de Almirall, durante una comparecencia de prensa. Madrid, 2007

Juan Roig, presidente de Mercadona, empresa del sector alimentario líder en la distribución y en centros de venta. Valencia, 2014

Isidoro Álvarez Álvarez, presidente del Consejo de Administración de El Corte Inglés, poco antes de la reunión de la junta de accionistas para presentar los resultados del ejercicio 2013. Madrid, 2014

Isak Andik, presidente y fundador de Mango, una de las empresas textiles pioneras de España. Barcelona, 2012

Página anterior

Industria vitivinícola. Sala de cubas metálicas de la bodega Iturralde. Bilbao, 2009

primavera de 2010, Zapatero y Salgado cambiaron de política, amputando los salarios de los trabajadores públicos e intentando un duro ajuste de las cuentas de las administraciones. La tasa de paro, que había descendido al 8,0% de la población activa en 2007, superaba ya el 21% a finales de 2011. Al término de la gestión socialista la producción industrial per cápita española había caído más de 25 puntos en relación al cénit registrado en 2000. El peso de la deuda pública en el PIB, que era del 36% en 2007, superaba de nuevo y ampliamente el límite de Maastricht a finales del 2011.

Mariano Rajoy ganó las elecciones de diciembre de 2011 y nombró como ministro de Economía a Luis de Guindos. El ministro de Industria del nuevo gabinete del Partido Popular pasó a ser el canario José Manuel Soria. El gobierno conservador siguió con la política de ajuste iniciada por el PSOE durante el segundo trimestre de 2010. Además tuvo que hacer frente a una tremenda crisis financiera, derivada de la insolvencia de algunas de las entidades que habían cometido más excesos concediendo hipotecas en la época de vacas gordas. Entre ellas destacaron las de Caja de Ahorros del Mediterráneo, Bankia (antes Caja Madrid), Banco de Valencia y Caixa de Catalunya. La segunda y la cuarta coincidieron en haber estado dirigidas por dos exvicepresidentes de gobierno: el popular Rodrigo Rato y el socialista Narcís Serra. El rescate de cajas de ahorro y bancos insolventes habría costado al erario público más de 100.000 millones de euros a finales de 2014. El gobierno de Rajoy también aprobó en febrero de 2012 una reforma laboral que rebajó sensiblemente la indemnización por despido. La tasa de desempleo en España alcanzó su máximo en el primer trimestre de 2013, cuando se aproximó al 27% de la población activa. Entre dicho momento y finales de 2014 descendió ligeramente hasta situarse en el 24%. La crisis industrial, aunque persistía a principios de 2015, parecía comenzar a atemperarse. Pero la deuda pública equivalía ya a todo un año de la actividad productiva española.

Aunque el cénit industrial de España pueda datarse en el año 2000, el boom inmobiliario español fue aprovechado por las actividades fabriles más estrechamente relacionadas con la actividad de la construcción. En la vigilia de la Gran Recesión, España llegó a ser el tercer

productor mundial de baldosas cerámicas, a renglón seguido de China y Brasil y por delante de un líder tradicional como Italia. El sector llegó a emplear a 7.000 personas. Las cinco empresas líderes de dicha actividad fueron Porcelanosa, Venis, Pamesa Cerámica, Taulell y Cerámicas del Foix. Más del 90% de la producción española de azulejos provenía del distrito de la Plana de Castellón, especializado en el tratamiento de pasta roja. A renglón seguido de la castellonense seguían, en número de empresas, las provincias de Valencia y Barcelona. China se había situado a la vanguardia de la exportación mundial de baldosas a partir de 2005, suministrando azulejos a sus vecinos asiáticos. A finales del decenio el gigante amarillo copaba el 30% de la exportación mundial e Italia y España competían por el segundo lugar en el podio exportador, con cuotas respectivas del 18 y del 16%. El clímax de la producción española de azulejos se registró en 2007, con 3.900 millones de euros y 587 millones de metros cuadrados de baldosas surgidas de los hornos de cocción de los distritos levantinos.

La política de apoyar a la producción de energía renovable reforzó el protagonismo de fabricantes de equipo, empresas eléctricas y constructoras en el campo de las nuevas energías. Gamesa absorbió la empresa Cantarey, especializada en la construcción de aerogeneradores en 2004. Al año siguiente inauguró el parque eólico con mayor potencia instalada de Portugal y comenzó a fabricar aerogeneradores en su planta china de Taijin. También se estableció en Pensilvania. Con posterioridad, alcanzaría el liderazgo en el mercado egipcio de energía eólica. Cuando se inició la crisis, Gamesa gestionaba parques eólicos en más de 20 países de Europa, América y Asia. En 2009 anunció su acuerdo estratégico con otro campeón de la actividad de origen vasco: Iberdrola.

Durante el primer decenio del siglo XXI Iberdrola duplicó su potencia instalada para generar electricidad en el mundo y se expandió particularmente por América Latina. Posteriormente integró a las compañías Scottish Power, la estadounidense Energy East y la brasileña Elektro. Su potencia instalada casi se triplicó en el transcurso del siglo XXI, al pasar de 16.500 megavatios en 2001 a 45.000 megavatios en 2015. Su apuesta por las energías renovables, le llevó a alcanzar una potencia de 14.250

megavatios en dicho tipo de fuerza, situándose en la vanguardia mundial de la especialidad. El grupo había conseguido suministrar energía a más de 100 millones de personas en todo el mundo y posicionarse entre las cinco primeras eléctricas europeas por capitalización bursátil.

El grupo Acciona también protagonizó un gran esfuerzo de diversificación en el ámbito de la energía y, especialmente, en fuentes renovables. A finales de 2014 contaba con centrales y parques de generación de energía en una quincena de países: cinco americanos, otros cinco en la Europa meridional y el resto en Hungría, Polonia, Australia, Sudáfrica e India. Acciona contaba con parques eólicos en propiedad con capacidad de generación de más de 7.000 megavatios y gestionaba capacidad adicional en aeroparques por valor de otros 5.500 megavatios. También explotaba centrales hidráulicas y solares, en sus modalidades térmica y fotovoltaica. En total, el grupo vinculado a la familia Entrecanales gestionaba 15.000 megavatios de generación de electricidad de diferentes orígenes, habiendo complementado su actividad constructora originaria con el próspero negocio de la energía.

Otra empresa, en este caso andaluza, que intensificó su esfuerzo por liderar las tecnologías de generación de energías limpias e invertir en proyectos de gran impacto medioambiental a principios del siglo XXI fue Abengoa. La constructora de la familia Benjumea evolucionó desde el montaje e instalación de infraestructuras y telecomunicaciones hacia el impulso de la energía solar, la fabricación de biocombustibles y la construcción de plantas de reciclaje y desalinización. En España erigió complejos termosolares y plantas de energía fotovoltaica, incluyendo la mayor plataforma solar del continente, ubicada en la población sevillana de Sanlúcar la Mayor. Experimentó con la generación tecnoparabólica en instalaciones como las de Écija. Instaló plantas de obtención de biocombustibles, como la de etanol de Ecocarburantes Españoles en Escombreras. Construyó, asimismo, plantas de reciclaje de polvos de acero y residuos aluminicos.

En 2010 Abengoa comenzó a construir en Solana (Arizona) la mayor planta solar del mundo, que utilizaría

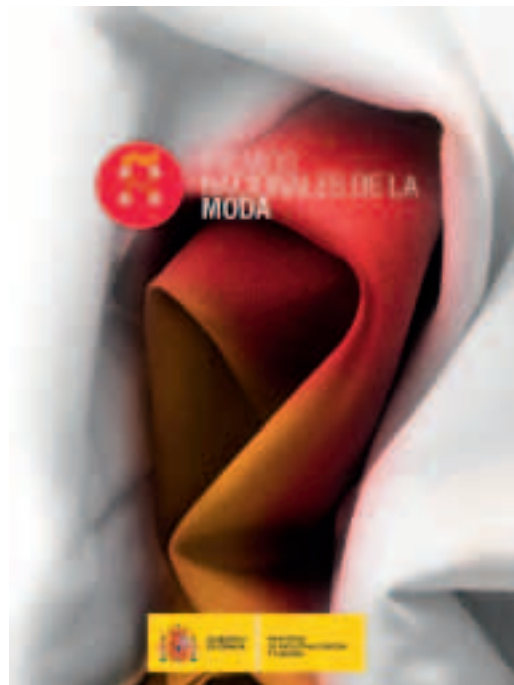
la tecnología cilindroparabólica. Inaugurada en 2013, contaba con una potencia instalada de 280 megavatios. La compañía andaluza también logró hacerse con el contrato para erigir la planta termosolar de Moave en California, con una capacidad de generación también de 280 megavatios. En Estados Unidos, Abengoa impulsó la producción de etanol y biodiesel en media docena de instalaciones.

En Brasil construyó plantas para generar biocombustibles a base del bagazo de caña y también entró en el negocio de construcción y explotación de los parques eólicos. Otros países latinoamericanos con presencia relevante de la compañía sevillana han sido Argentina, Perú, Chile, Uruguay y Venezuela. Abengoa cuenta también con plantas desalinizadoras en China, India y Argelia y plantas termosolares en Abu Dhabi y Sudáfrica.

Si otras constructoras históricas se hicieron fuertes experimentando con las nuevas energías, Ferrovial apostó por posicionarse internacionalmente en el negocio de las infraestructuras y, especialmente, en el de aeropuertos y autopistas. En 2002 Ferrovial entró en el accionariado del de Sidney. Cuatro años más tarde la empresa de la familia Del Pino adquirió el operador aeroportuario BAA25 y por esta vía pasó a gestionar siete destacados aeropuertos británicos, entre los que se encontraban los de Heathrow, Gatwick, Glasgow y Edimburgo. El grupo dirigido desde Chamartín también ganó protagonismo internacional con la construcción y explotación de autopistas en países como Canadá, Estados Unidos, Portugal, Grecia e Irlanda.

En 2005 el holding de Villar Mir engulló la filial canadiense de Alcan, Pechiney Électrométallurgie, y adquirió al gobierno argelino la parte del león de Fertial Spa. Tres años más tarde compró Ferroatlántica Brasil Mineração y posteriormente Adubos de Portugal. Durante la segunda década del siglo adquirió Sinice Silicon Industries en China, Timminco en Canadá y Sam Quarz en Sudáfrica, entre otros intereses industriales y mineros. A través de la filial constructora ha llegado a controlar casi un 20% de la gestora de infraestructuras Abertis.

El también ingeniero de caminos y rival madrileño Florentino Pérez se catapultó a la cabeza de los constructores españoles con la adquisición de Dragados



Jesús de Polanco, presidente del Grupo Prisa y de Santillana, durante la entrega del Premio Alfaguara. Madrid, 2005

Con motivo del 50 aniversario de la editorial Planeta, el editor José Manuel Lara Bosch decidió elevar la cuantía de su premio de novela a 600.000 euros. En la imagen, con el Rey Juan Carlos, la Reina Sofía y Rosa Regás, la ganadora de ese año, junto a otras personalidades. Barcelona, 2001

Cartel de los Premios Nacionales de la Moda, promovidos por el Ministerio de Industria para potenciar la Marca España

Cartel de EOI para los Premios Nacionales de Artesanía

en 2003. Cuatro años más tarde entró en el capital de uno de los gigantes mundiales de construcción de infraestructuras, el grupo alemán Hochtief, implantado fuertemente en Estados Unidos, Europa central, Australia y el sur de Asia, y en 2011 ACS se hizo con la participación de control de la constructora germánica. Su participación en las sociedades Leighton y Turner ha llevado a este grupo a aumentar sus ventas en el exterior desde un 20% en 1997 hasta más del 85% en 2015. La región más dinámica del mundo, Asia Pacífico, constituye en la actualidad el 56% de la cartera de obras del grupo ACS, con proyectos como la construcción de un complejo turístico en Macao, infraestructura ferroviaria en Hong Kong o parte del metro de Sidney.

Las clásicas industrias de la primera y la segunda revoluciones industriales padecieron más intensamente las consecuencias del ascenso del Asia fabril y la intensificación de la competencia en la Europa del euro. La intensidad de la Gran Recesión en la Europa del sur añadió más incertidumbre desde finales del primer decenio del siglo XXI. Pero a pesar de la crisis, que todavía estaba lejos de ser superada a principios de 2015, capitanes de industria y productos nacidos en la piel de toro reforzaron su protagonismo en la aldea global.

El caso de mayor éxito es, seguramente, el de la moda española. España registró un déficit creciente en el comercio exterior de productos textiles, de confección y calzado durante los dos primeros decenios del siglo XXI, que implicó el cierre de fábricas y la venta de marcas. Pero, pese a que una cuota creciente de la producción se iba deslocalizando hacia áreas de costes laborales más bajos, sellos como Zara, Mango, Camper, Sfera o Desigual se disputaban locales céntricos en las más lujosas avenidas y plazas de las grandes ciudades del globo. En el vértice de la pirámide se sitúan las marcas de Inditex, que se convirtió, en el transcurso de la segunda década del siglo XXI, en el primer grupo del mundo en distribución textil. Como consecuencia, su fundador Amancio Ortega ha escalado hasta el tercer puesto del ranking de grandes fortunas del planeta, evaluadas por la revista *Forbes*.

La industria de la automoción experimentó una fuerte caída en la España del euro, retrocediendo desde más de

3,0 millones de automóviles fabricados en 2000 hasta menos de 2,0 millones en 2012. Durante 2013 las cifras comenzaron a mejorar, pero España había descendido del sexto al decimosegundo puesto del ranking de constructores mundiales de vehículos. La caída reflejaba el ascenso de Asia, que de solo tener tres países entre los diez principales al término del siglo XX, pasaba a contar con cinco tres lustros más tarde. En cabeza del proceso, China había desbancado a Estados Unidos como primer constructor mundial en número de unidades.

Sin embargo, en términos europeos, la automoción española resistía aceptablemente bien: España se había situado por delante de Francia, Italia e Inglaterra y solo Alemania la superaba en volumen de vehículos construidos. A mediados del segundo decenio del siglo XXI los grupos radicados en España seguían diversificando los modelos fabricados en la península. La Seat de Martorell construía el Audi Q3, junto a sus productos estrella Ibiza y León. Nissan comenzó a montar su furgoneta eléctrica en la Zona Franca de Barcelona durante la primavera de 2014 y anunciaba la construcción del turismo Pulsar en exclusiva para el ejercicio de 2015. A finales del verano de 2014 Opel inició la fabricación del Mokka en Figueruelas, lo que también auguraba un buen futuro para la planta aragonesa. En el Salón del Automóvil de Ginebra, a principios de 2015, Carlos Ghosh anunciaba la adjudicación a la planta palentina de Renault del modelo Kadjar, el nuevo crossover de la marca gala. En Almussafes se lanzaba el nuevo Ford Mondeo, dotado con un vanguardista sistema de detección de peatones para evitar colisiones, que complementaría la producción del S-Max y el Galaxy. Con todos sus problemas, la industria del automóvil había comenzado a remontar, apoyada por la administración con el Plan Pive, y alcanzaba de nuevo los 2,4 millones de vehículos de producción a finales de 2014.

La industria editorial tuvo que enfrentarse con los retos de la creciente facilidad para la piratería que brindaban las tecnologías de la Tercera Revolución Industrial y el hundimiento de la demanda durante la recesión. En los años interseculares, España había llegado a ser el quinto país del globo en número de títulos publicados. La industria editorial madrileña alcanzó su tope en 2005, con cerca de 122 millones de ejemplares publicados. Pero

entre dicha fecha y 2011 la contracción de la demanda redujo las tiradas hasta 30 millones de ejemplares. La coyuntura tampoco fue buena para algunos de los líderes más destacados del distrito. Anaya quedó en manos francesas y aunque *El País* sigue siendo un referente mundial entre los cotidianos, las pérdidas de Prisa en negocios como Sogecable obligaron al grupo, después de la muerte de su fundador Jesús de Polanco, a desinvertir parcialmente en la cadena televisiva Cuatro y la editora Santillana. Mejor resistencia, por el contrario, mostraron los editores más especializados y de tamaño más modesto como Siruela, Marcial Pons, Biblioteca Nueva, Lengua de Trapo o La Fábrica.

En el distrito editorial de Barcelona la crisis llegó antes. Los 110 millones de ejemplares de libros publicados en 1998 nunca más volvieron a alcanzarse. En 2011, y como en Madrid, a duras penas se superaban los 30 millones. Pero en la ciudad condal, Planeta consolidaba su papel de líder global, bajo la batuta indiscutida de José Manuel Lara Bosch, desde que en 2003 falleciera el fundador de la casa editora. Durante el mismo año, el grupo tomó el control de Antena 3 y Onda Cero. En 2006 participó en el rescate del Grup 62, para convertirse más tarde en su accionista principal y llegar a ser el primer editor en catalán, con más de 18 sellos en dicha lengua. En 2008 adquirió el grupo francés Editis, lo que situó al holding de la familia Lara en el segundo de la edición del hexágono, controlando unas 40 editoriales en el país vecino. Sus inversiones en Brasil, Colombia, México y Argentina consolidaron también su papel de líder de la edición en castellano y portugués. En 2012, Planeta figuraba entre los diez primeros grupos editoriales del mundo. La intensidad de la depresión en la Europa latina y la piratería asociada a la difusión de las nuevas tecnologías no ha dejado de afectarle, pero el grupo encabezado por Lara Bosch hasta finales de enero de 2015 resistía en el octavo lugar del ranking mundial. No mucho antes de su fallecimiento todavía se anunciaba la compra de Círculo de Lectores al gigante alemán Bertelsmann. El grupo publicaba más de 130 millones de libros, controlaba un centenar de sellos y dominaba la edición en castellano, francés, portugués y catalán.

Otra industria que también sufrió mucho durante estos años, pero que respondió firmemente al desafío, fue la de

laboratorios farmacéuticos. La industria farmacéutica todavía ocupaba en España directamente a unos 40.000 trabajadores en 2015 y figuraba entre las que más investigaban y patentaban. Los laboratorios padecieron especialmente por los brutales recortes en el gasto sanitario público, exigidos por la política de ajuste seguida desde 2010. El peor momento de grupos como Almirall, Esteve o Uriach fue el año de 2012, que se cerró con caídas de ventas y expedientes de regulación de empleo. Pero la intensidad de la crisis contribuyó a aumentar su apuesta por la internacionalización. Almirall pasó a exportar más del 70% de su producción y adquirió la compañía estadounidense Aqua Pharmaceuticals. Esteve, que contaba con productos estrella en España como Dormidina y Fortasec, licenció a Mundipharma su investigación y desarrollo de tratamientos contra el dolor e intensificó su esfuerzo exportador hasta alcanzar el 55% de su facturación. Uriach llegó a un acuerdo con el laboratorio nipón Teikoku Seiyaku para comercializar en el mercado japonés el antihistamínico Rupatadina.

El éxito más singular de la industria médico-farmacéutica de origen catalán fue el de Grifols. La empresa con sede en Sant Cugat del Vallès es hoy líder mundial en la producción de algunos derivados del plasma. En 2010 las filtraciones de *Wikileaks* situaban la planta de Parets de Grifols, productora de inmunoglobulina intravenosa, como la única instalación fabril española considerada entre los 300 activos de interés estratégico para el gobierno de Estados Unidos. Acompañaban a Grifols, en el listado hecho público, instalaciones de la talla del emporio químico de Basf en Ludwigshafen, la sede de BAE Systems en el Lancashire o el canal de Panamá. En 2015 el grupo Grifols cuenta con una plantilla superior a los 10.000 trabajadores, con menos de una cuarta parte atribuibles a España. Su principal mercado es Norteamérica y está implantada en cinco continentes.

Repsol tuvo que enfrentarse con la expropiación de su filial argentina, Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), pero reaccionó adquiriendo la petrolera Talisman y se aproximó a una capacidad de extracción diaria de crudo de unos 680.000 barriles. Esto la sitúa en la decimocuarta posición del ranking de petroleras del mundo. Su principal accionista, Caixabank, está también presente en el

mercado de los hidrocarburos gracias a su participación en Gas Natural Fenosa. Petróleo y gas han constituido una de las principales apuestas estratégicas de la antigua Caixa de Pensions desde finales del siglo XX. Las otras han sido las infraestructuras viarias y especialmente autopistas, por medio de su control del grupo Abertis, compartido en los últimos tiempos con Villar Mir.

Menos sobresaltos ha padecido, durante la recesión, la industria alimentaria, que ha proseguido su particular gran viaje desde los lejanos años del racionamiento mejorando sus calidades, abaratando sus precios y aumentando su presencia en los mercados domésticos e internacionales. Productos alcohólicos de empresas radicadas en la piel de toro como Mahou-San Miguel, García Carrión, Codorniu, Bodegas Riojanas, Torres u Osborne han reforzado sus posiciones en las principales capitales mundiales. Grupos como Pascual, Ebro, Guissona, Campofrío, Hojiblanca, Coosur o Agrolimen han abaratado radicalmente la oferta de cárnicos, lácticos, aceites y alimentos preparados para el consumidor global. Sin embargo, quizás el éxito más deslumbrante ha sido en el largo plazo el de quienes han sabido combinar una destacable presencia en la fase de producción con una ambiciosa apuesta por la distribución. De manera comparable a lo que hemos visto para la moda, la distribución alimentaria en la España de entre siglos experimentó un brutal impulso de la mano de grupos como Mercadona y empresarios como Juan Roig. El hijo del fundador de Cárnicas Roig protagonizó un formidable esfuerzo por abrir establecimientos a lo largo de la península ibérica desde que asumiera la presidencia de Mercadona en 1981. En 2002 contaba ya con 689 centros de distribución y en 2015 se acercaba a los 1.500 y ocupaba a unas 70.000 personas. Aunque su negocio lo basaba en una óptima relación precio-calidad de los productos

ofrecidos en sus supermercados, no había olvidado seguir invirtiendo en producción y sacar partido de la herencia industrial de la piel de toro. Así, por ejemplo, en 2003 había creado una filial en Cheste (Valencia) para elaborar cárnicos y suministrar diariamente a Mercadona un millón de bandejas; en el otro extremo peninsular, en 2006, construyó una planta de congelación de pescado en Salvatierra (Pontevedra), donde se procesaban moluscos sin concha y pescados ahumados.

Pese a la indudable dureza de la crisis y el brutal ajuste adoptado a partir de 2010 en los países del sur de Europa, el gran viaje de la industria española prosigue su curso a mediados de la segunda década del tercer milenio. La población española ha pasado de casi 30 millones de 1950 a los cerca de 46 millones de 2015. En el último momento la producción industrial per cápita es seis veces superior a la del punto de partida. El país cuenta con una población bien alimentada, bien vestida y motorizada, a diferencia de sus bisabuelos de los años cincuenta. Los jóvenes se han acostumbrado a los viajes en avión y a la telefonía móvil. Empresas como Telefónica, Iberdrola, Repsol o Grifols realizan grandes desembolsos en investigación y desarrollo. España es el segundo constructor europeo de automóviles y participa activamente en los proyectos europeos de construcción de aeronaves y satélites. Gamesa, Hiberdrola, Abengoa y otras compañías sobresalen en energías eólica y solar a nivel mundial. España cuenta con un gigante global de la edición con el grupo Planeta. Los rivales ACS y OHL colaboran en la construcción del AVE de Medina a La Meca. Y marcas españolas como Zara, Mango, Freixenet, San Miguel, Seat o Porcelanosa gozan de prestigio creciente entre los consumidores del mundo. El gran viaje de la industria, después de cambiar de marcha, sigue su recorrido.



José Ferrer, descendiente directo del fundador y presidente de Freixenet hasta 1999, compañía líder de la exportación de cava catalán, que comenzó a realizarse como alternativa al *champagne*. Sant Sadurní d'Anoia, 1981



Los Reyes de España posan con los trabajadores de la Asociación de Investigación de la Industria Agroalimentaria (AINIA), tras la inauguración de sus nuevas instalaciones en el Parque Tecnológico de Paterna. Paterna, 2006





El Rey Felipe VI, acompañado por Michael Lohscheller, vicepresidente de finanzas de Opel Group, sube al primer Opel Mokka que ha salido de la línea de montaje. Figueruelas, 2014





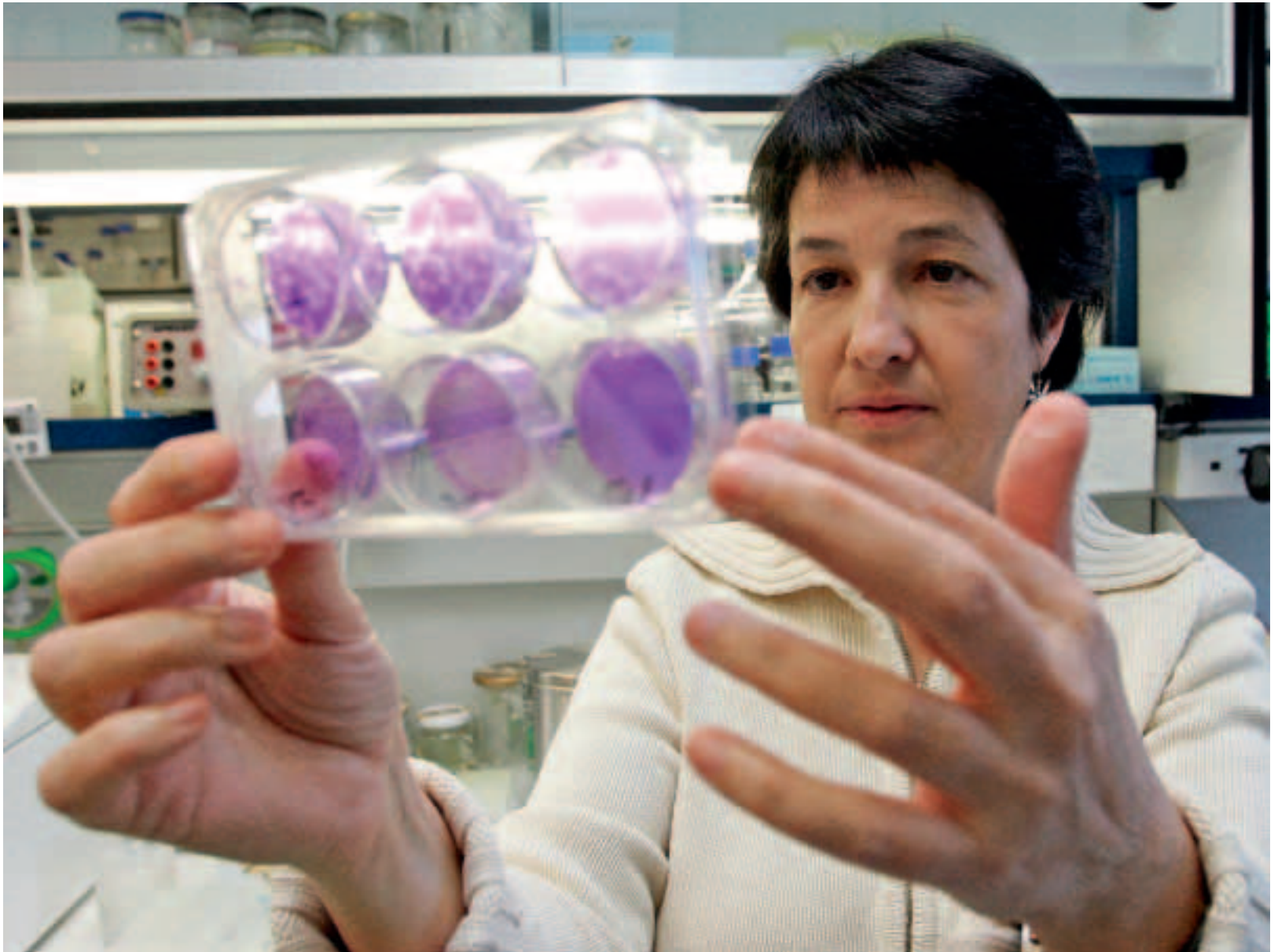
La draga Leiv Eiriksson, construida en los astilleros de La Naval de Sestao, propiedad de Construcciones Navales del Norte, pasa por debajo del Puente Colgante de Portugalete (Vizcaya) para realizar pruebas en el mar antes de ser entregada al armador belga Jan de Nul. Portugalete, 2010



LEIV EIRIKSSON

LUXEMBOURG

SERVORA TREINTA
LA COMPAÑIA

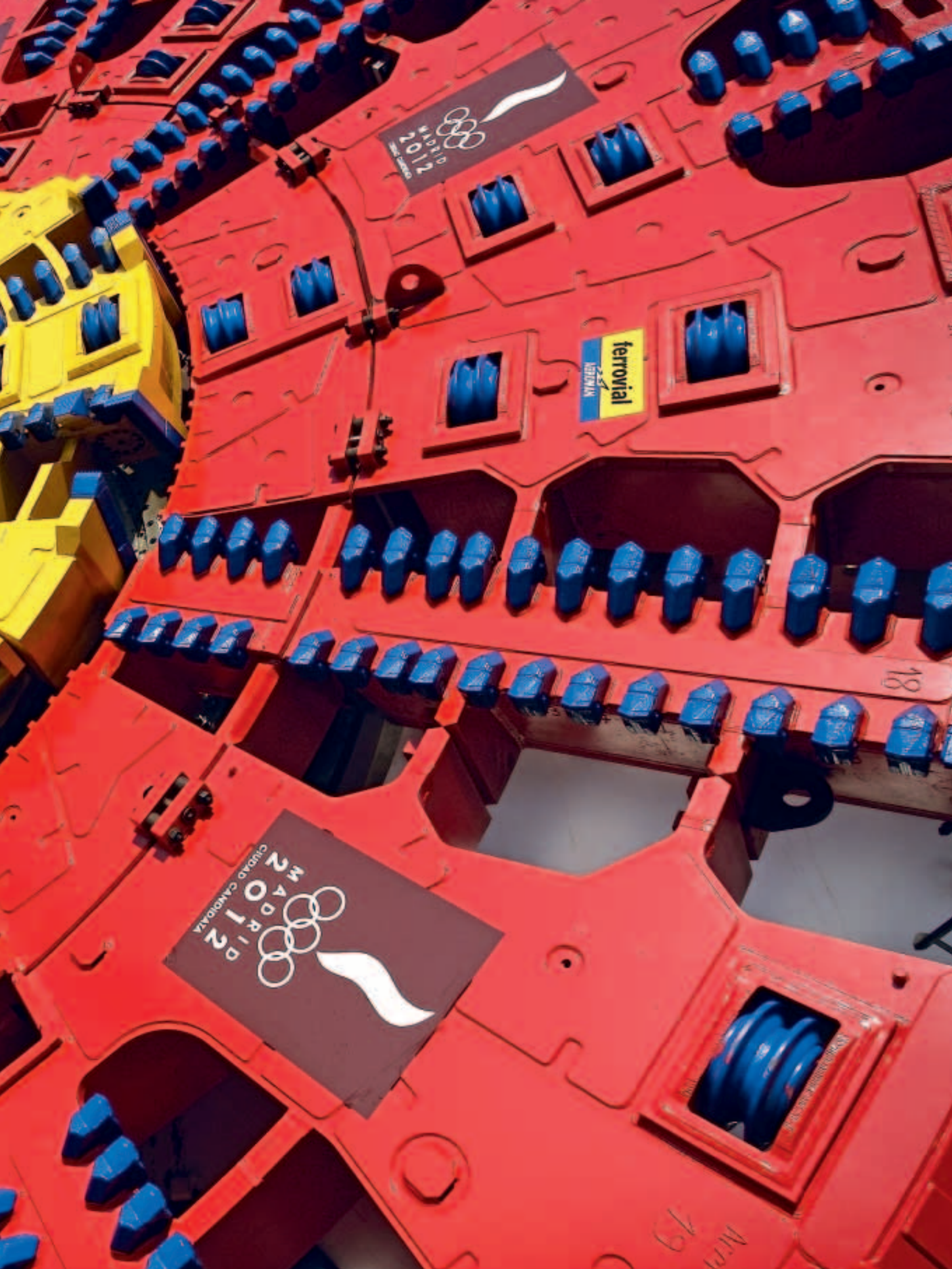


Centro Nacional de Biotecnología, donde se realizan investigaciones para el sector alimentario, como el seguimiento de casos de la gripe aviar. Madrid, 2006

Cultivos de plantas en probeta en la unidad de Biotecnología Vegetal del CIBIO, donde se estudian muestras procedentes de una decena de plantas que destacan por su valor aromático. Alicante, 2007







MADRID
2012
CIUDAD CANDIDATA

ferrovial
SERVICIOS

MADRID
2012
CIUDAD CANDIDATA

18

19



Subtramo VIII del AVE que cubre la ruta entre Madrid y Zaragoza, construido por Acciona, 2003





Primera gama de smartphones diseñada por completo en España por la empresa BQ. Con el nombre de Aquaris E, lidera el mercado local de telefonía libre. Madrid, 2014

Compras robotizadas en un supermercado de la capital. Madrid, 2006



Adele Robots

PROTECCION
12 HORAS



Factoría de la multinacional Airbus, en la que se fabrican elementos para casi todos los modelos de la firma, como estabilizadores horizontales, timones y muchas otras piezas en fibra de carbono. Puerto Real, 2015





Vista aérea del Polígono Industrial Cosentino en Cantoria.
Almería, 2014





Tienda de Loewe en un aeropuerto. Madrid, 2015

La firma Swarovski también entra en el competitivo mercado del calzado, mostrando este modelo en la Feria Modacalzado. Madrid, 2002







Proceso de producción de prendas de vestir de Inditex, 2015

Amancio Ortega, fundador de Inditex, junto a Pablo Isla, presidente del grupo, que tomó el relevo para mantener a la empresa matriz de marcas como Zara a la cabeza del mercado mundial. La Coruña, 2014



Fábrica de Inditex, donde se producen los textiles que luego serán exhibidos en sus tiendas de ropa, 2015





Industria vitivinícola. Sala de barricas de las Bodegas Darien. Logroño, 2008

Botellas de la bodega Pago de Tharsys. Requena, 2009







Industria puntera. Prueba del vehículo robótico llamado Bridget, una tecnología que podrá viajar en un futuro a Marte y a otros planetas con el objetivo de sacar imágenes y avanzar en el conocimiento del espacio. Tenerife, 2011

Tecnología nacional. Robot submarino Scorpio 3, izado a bordo del buque Neptuno, durante el simulacro de búsqueda de un pesquero naufragado, 2006



Laboratorio de análisis de agua, para la investigación y desarrollo de las ciencias, 2014



Vehículos monovolumen de la marca Citroen en el puerto. Vigo, 2012



Nuevos comercios. Centro logístico de Amazon en España. San Fernando de Henares, 2013



Créditos de las fotografías

Páginas iniciales:

Ref. Álbum 6 BYNSA 121_2/ Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI)
Ref. efespeight315921. EFE/ lafototeca.com/ Javier Lizón
Ref. efespseven959751/ EFE/ Jaime Pato
Ref. efespsix716508/ EFE/ Lavandeira JR

Capítulo «El abandono de la autarquía»:

p. 16: Ref. efespsix418467/ EFE
p. 18: Ref. efespseven073663/ EFE/ Carlos Pérez de Rozas; Ref. 76354_011/ Archivo Regional de la Comunidad de Madrid. Fondo Cristóbal Portillo;
Ref. efesptwo447857/ EFE/ Alberto Martín
p. 21: Ref. Álbum 10 Aisa 53_1/ Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI); Ref. Álbum 10 Aisa 52_4/ Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI); Ref. 70054_002/ Archivo Regional de la Comunidad de Madrid. Fondo Cristóbal Portillo
pp. 24-25: Ref. efespsix786400/ EFE/ Cecilio
p. 26: Ref. efespeight667192/ EFE
p. 27: Ref. efespseven084231/ EFE
pp. 28-29: Ref. efespeight554380/ EFE/ Manuel Iglesias
p. 30: Ref. efespsix378318/ EFE
p. 31: Ref. efespsix378304/ EFE
pp. 32-33: Ref. efespeight441070/ EFE
p. 34: Ref. efespseven080578/ EFE/ Cecilio
p. 35: Ref. efespeight554301/ Jaime Pato
pp. 36-37: Ref. Álbum 10 BUTANO 128:2/ Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI)
p. 38: Ref. efespseven070988/ EFE/ Flores
p. 39: Ref. 33-01419-00001-00/ Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI)
pp. 40-41: Ref. 64827_004/ Archivo Regional de la Comunidad de Madrid. Fondo Cristóbal Portillo
p. 42: Ref. Álbum 4 ENHASA 61_2/ Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI)
p. 43: Ref. Álbum 4 IBERIA 138_1/ Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI)
p. 44: Ref. efespsix360745/ EFE
p. 45: Ref. efespsix358667/ EFE
pp. 46-47: Ref. efespseven084233/ EFE/ Manuel Iglesias
p. 48: Ref. Álbum 7 FRIGSA 122_2/ Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI)
p. 49: Ref. efespseven374807/ EFE
p. 50: Ref. efespseven081410/ EFE/ Archivo García Bilbao
p. 51: Ref. efespeight471404/ EFE
pp. 52-53: Ref. efespsix992910/ EFE/ Jaime Pato
p. 54: Ref. F-4470-62-003/ [España] Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de la Administración, Fondo MCSE/ Augusto Vallmitjan
p. 55: Ref. F-4470-49-002/ [España] Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de la Administración, Fondo MCSE
p. 56: Ref. Álbum 7 ATESA 139_1/ Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI)
p. 57: Ref. efespseven081867/ EFE
pp. 58-59: Ref. Álbum 1 ENSIDESA 81_3/ Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI)
p. 60: Ref. 55685_002/ Archivo Regional de la Comunidad de Madrid. Fondo Cristóbal Portillo
p. 61: Ref. 85529_002/ Archivo Regional de la Comunidad de Madrid. Fondo Cristóbal Portillo
p. 62: Ref. 72473/ Archivo Regional de la Comunidad de Madrid. Fondo Cristóbal Portillo
p. 63: Ref. 67400/ Archivo Regional de la Comunidad de Madrid. Fondo Cristóbal Portillo
p. 64: Ref. efespseven084402/ EFE/ Archivo Rafael Crespo
p. 65: Ref. efespsix347135/ EFE
p. 66: Ref. efespseven088624/ EFE/ Cecilio

p. 67: Ref. efespseven554211/ EFE
p. 68: Ref. efespsix370217/ EFE
p. 69: Ref. efespseven072785/ EFE/ Flores
p. 70: Ref. efespeight528432/ EFE
p. 71: Ref. efespeight523548/ EFE
pp. 72-73: Ref. efespeight635551/ EFE
p. 74: Ref. efespseven335404/ EFE/ Jaime Pato
p. 75: Ref. efespeight528545/ EFE/ Archivo Fiel
p. 76: Ref. efespseven096895/ EFE
p. 77: Ref. efespseven088819/ EFE

Capítulo «La España del desarrollismo»:

p. 78: Ref. efespseven368920/ EFE
p. 80: Ref. 73254_004/ Archivo Regional de la Comunidad de Madrid. Fondo Cristóbal Portillo;
Ref. efespseven817639/ EFE; Ref. 78130_020/ Archivo Regional de la Comunidad de Madrid. Fondo Cristóbal Portillo; Ref. efespsix979749/ EFE
p. 83: Ref. efespseven370079/ EFE; Ref. efesfour857115/ EFE; Ref. Álbum 4 IBERIA 154_4/ Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI); Ref. F-01508-18-002/ [España] Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de la Administración, Fondo MCSE
p. 85: Ref. efespsix350251/ EFE
pp. 86-87: Ref. efespseven361556/ EFE
pp. 88-89: Ref. efespseven054749/ EFE
pp. 90-91: Ref. efespseven403866/ EFE
p. 92: Ref. 74751/ Archivo Regional de la Comunidad de Madrid. Fondo Cristóbal Portillo
p. 93: Ref. 75625_451/ Archivo Regional de la Comunidad de Madrid. Fondo Cristóbal Portillo
pp. 94-95: Ref. 74570/ Archivo Regional de la Comunidad de Madrid. Fondo Cristóbal Portillo
p. 96: Ref. efespseven344968/ EFE/ Manuel Iglesias
p. 97: Ref. Álbum 10 Aisa 71_3/ Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI)
p. 98: Ref. Álbum 4 IBERIA 154_1/ Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI)
p. 99: Ref. Álbum 4 ENHASA 74_1/ Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI)
pp. 100-101: Ref. efespseven359967/ EFE
p. 102: Ref. Álbum 5 INTELHORCE 35_1/ Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI)
p. 103: Ref. Álbum 5 INTELHORCE 35_2/ Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI)
p. 104: Ref. efespseven412028/ EFE
p. 105: Ref. efespseven346967/ EFE
pp. 106-107: Ref. efespeight243253/ EFE
pp. 108-109: Ref. efespseven530832/ EFE
p. 110: Archivo Seat
p. 111: Ref. efespseven748951/ EFE
pp. 112-113: Ref. efespeight471077/ EFE
p. 114: Ref. efespeight528443/ EFE
p. 115: Ref. efespeight528467/ EFE
pp. 116-117: Ref. efespseven385330/ EFE/ Astilleros Españoles
p. 118: Ref. efespeight554340/ EFE
p. 119: Ref. efespseven360030/ EFE
p. 120: Ref. F-01508-29-002/ [España] Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de la Administración, Fondo MCSE
p. 121: Ref. F-01508-33-004/ [España] Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de la Administración, Fondo MCSE

Capítulo «Apertura, crisis y transición»:

p. 122: Ref. efespseven750674/ EFE
p. 124: Ref. efespseven413769/ EFE; Ref. efespseven739021/ EFE/ José María Pastor
p. 127: Ref. efespsix302982/ EFE
p. 129: Ref. efespeight694448/ EFE/ J. M. Pastor;

Ref. efespseven394911/ EFE; Ref. efespseven384973/ EFE
p. 131: Ref. efespseven747197/ EFE; Ref. efespseven764310/ EFE
pp. 132-133: Ref. efespeight574983/ EFE/ Manuel P. Barriopedro
p. 134: Ref. efespseven74624/ EFE
p. 135: Ref. efespseven450222/ EFE
pp. 136-137: Ref. efespseven764782/ EFE
p. 138: Ref. efespseven764436/ EFE/ Txema Fernández
p. 139: Ref. efespseven763793/ EFE/ José Cuadrado
pp. 140-141: Ref. efespeight438761/ EFE/ Beni
pp. 142-143: Ref. efespseven398260/ EFE
p. 144: Ref. efespeight438792/ EFE
p. 145: Ref. efesfive710669/ EFE
p. 146: Ref. efespseven840225/ EFE
p. 147: Ref. efespeight173347/ EFE
pp. 148-149: Ref. efespsix337013/ EFE
p. 150: Ref. efespseven707238/ EFE
p. 151: Ref. efespseven774324/ EFE
p. 152: Ref. 033953_018/ Archivo Regional de la Comunidad de Madrid. Fondo Cristóbal Portillo
p. 153: Ref. efespseven446671/ EFE

Capítulo «España en la Unión Europea»:

p. 154: Ref. efespsix651191/ EFE/ M. H. de León
p. 156: Ref. efesptwo136401/ EFE/ Manuel P. Barriopedro; Ref. efespsix651786/ EFE/ Toni Garriga
p. 159: (Colonques) Foto Chema Conesa
pp. 164-165: Ref. efesptwo126754/ EFE/ Lavandeira JR
pp. 166-167: Ref. efespsix811773/ EFE/ Albert Olive
p. 168: Ref. efespsix307724/ EFE/ Antonio Sanjurjo
p. 169: Ref. efespsix307717/ EFE/ Antonio Sanjurjo
pp. 170-171: Ref. efesptwo120654/ EFE/ J. L. Cerejido
pp. 172-173: Ref. efespeight456731/ EFE/ J. L. Cerejido
p. 174: Ref. efespeight471122/ EFE/ David Aguilar
p. 175: Ref. efespsix337043/ EFE/ J. C. Huesca
pp. 176-177: Ref. efespsix345004/ EFE/ Javier Cebollada
p. 178: Ref. efespseven746088/ EFE/ Paco Campos
p. 179: Ref. efesptwo115082/ EFE
pp. 180-181: Ref. efesptwo125431/ EFE/ Saga
p. 182: Ref. efespsix358684/ EFE/ Antonio Alonso
p. 183: Ref. efesptwo140601/ EFE/ Miguel Riopía
p. 184: Ref. efesfour311755/ EFE/ Pedro Sánchez Gallego
p. 185: Ref. efesptwo105553/ EFE/ J. L. Cerejido
p. 186: Ref. efesptwo113501/ EFE
p. 187: Ref. efesfour027788/ EFE/ J. L. Cerejido
p. 188: Ref. efesptwo113499/ EFE
p. 189: Ref. efesptwo117327/ EFE
p. 190: Ref. efespsix304380/ EFE/ Rafael Díaz
p. 191: Ref. efespsix443541/ EFE
p. 192: Ref. efesptwo146046/ EFE/ Lavandeira JR
p. 193: Ref. efesptwo132896/ EFE/ Raquel
p. 194: Ref. efesptwo138062/ EFE/ Fernando Peñalosa
p. 195: Ref. efesptwo138064/ EFE/ Fernando Peñalosa
p. 196: Ref. efesptwo112363/ EFE
p. 197: Ref. efesfour139168/ EFE
p. 198: Ref. efesptwo135894/ EFE/ J. J. Martínez Espinosa
p. 199: Ref. efespsix122370/ EFE
p. 200: Ref. efesptwo125748/ EFE
p. 201: Ref. efesptwo114892/ EFE
p. 202: Ref. efesptwo117043/ EFE
p. 203: Ref. efespsix982207/ EFE/ Julio Muñoz

p. 204: Ref. efesptwo130479/ EFE/ Cárdenas
p. 205: Ref. efespsix835474/ EFE/ Lavandeira JR
pp. 206-207: Ref. efespsix845223/ EFE/ Pepe Velasco

Capítulo «Expansión y nuevas tecnologías»:

p. 208: Ref. efesptwo471292/ EFE
p. 210: (Florentino Pérez) Foto Chema Conesa; Ref. efephtos337275/ EFE/ Zipi; Ref. efesfour624583/ EFE/ Ángel Millán; Ref. efesptwo245346/ EFE/ Miguel Riopa; Ref. efesptwo544035/ EFE/ José Huesca
p. 213: Ref. efesptwo325944/ EFE/ Cristina Abadia; Ref. efesptwo223797/ EFE/ J. L. Cerejido
p. 215: (Alierta) Foto Chema Conesa
pp. 216-217: Ref. efesptwo600243/ EFE/ J. L. Cerejido
p. 218: Ref. efesptwo471047/ EFE
p. 219: Ref. efesptwo47128/ EFE
pp. 220-221: Ref. efesptwo471196/ EFE
pp. 222-223: Ref. efesptwo471148/ EFE
p. 224: Ref. efesptwo704299/ EFE/ Juanjo Martín
p. 225: Ref. efesptwo471293/ EFE
p. 226: Ref. efesptwo845739/ EFE/ Jaro Muñoz
p. 227: Ref. AIRBUS D&S SPS BELUGA 01-10-2014.014504/ Archivo Airbus Defence and Space
p. 228: Ref. efespeight529372/ EFE/ AENA
p. 229: Ref. efesptwo550534/ EFE/ Alfredo Aldai
p. 230: Ref. efesptwo146045/ EFE/ Lavandeira JR
p. 231: Ref. efesptwo149357/ EFE/ J. L. Cerejido
pp. 232-233: Ref. efesfive482101/ EFE/ Luis Tejido
pp. 234-235: Ref. efesptwo334183/ EFE/ Gustavo Cuevas
p. 236: Ref. efespsix697762/ EFE/ Morell
p. 237: Ref. efesphree285621/ EFE
p. 238: Ref. efesptwo459913/ EFE/ David Aguilar

p. 239: Ref. efesptwo476922/ EFE/ Bernardo Rodríguez
p. 240: Ref. efesptwo984239/ EFE/ Salvador Sas
p. 241: Ref. efesptwo194491/ EFE/ Jaro Muñoz
p. 242: Ref. efesptwo398057/ EFE
p. 243: Ref. efesptwo490484/ EFE/ Patricia Sevilla JR
p. 244: Ref. efesphree911702/ EFE/ Jesús Carvajal
p. 245: Ref. efesptwo161657/ EFE/ Alberto Estévez
p. 246: Ref. efesptwo540364/ EFE/ Salvador Sas
p. 247: Ref. efesptwo487049/ EFE/ Juan Martín
pp. 248-249: Ref. 339617. EFE/ Alfredo Aldai
pp. 250-251: © ACCIONA S.A.
p. 252: Ref. efesptwo385110/ EFE/ Lluís Gené
p. 253: Ref. efesptwo983369/ EFE/ J. F. Moreno
p. 254: Ref. efesptwo297850/ EFE/ Emilio Naranjo
p. 255: Ref. efesptwo471230/ EFE/ EADS-SOGERMA
pp. 256-257: Ref. efesptwo695190/ EFE/ Jaume Sellart

Capítulo «Retos y realidades del euro»

p. 258: Ref. 4800664/ © Todos los derechos Instituto de Turismo de España (TURESPAÑA)
p. 260: Ref. efesfour443013/ EFE; Ref. efesfour357202/ EFE/ Paco Campos; Ref. efesphree917807/ EFE/ Borja de la Lama; Ref. efespeight554875/ EFE/ Manuel Bruque; Ref. efespeight871760/ EFE/ Fernando Alvarado; Ref. efesnine309573/ EFE/ Esteban Cobo
p. 263: Ref. efesphree062779/ EFE/ Gustavo Cuevas; Ref. efespeight685128/ EFE; Ref. efesptwo792164/ EFE/ Toni Garriga; Ref. efespeight811808/ EFE/ Julián Martín Cortesía Dalda/ Grupo Planeta
p. 267: (José Ferrer) Foto Chema Conesa
pp. 268-269: Ref. efesfour136133/ EFE/

Manuel Bruque
pp. 270-271: Ref. efespeight892210/ EFE/ Javier Cebollada
pp. 272-273: Ref. efesfive540585/ EFE/ Alfredo Aldai
p. 274: Ref. efesphree355649/ EFE/ Juan Carlos Hidalgo
p. 275: Ref. efesfour572699/ EFE/ Morell
pp. 276-277: © ACCIONA S.A.
pp. 278-279: © ACCIONA S.A.
p. 280: Ref. Aquaris-E5-4G/ Archivo BQ
p. 281: Ref. efesphree355649/ EFE/ Juan Carlos Hidalgo
pp. 282-283: Ref. 120613MACFOTO-0023/ Archivo Airbus Defence and Space
pp. 284-285: Ref. COSENTINO Vista aerea 2014 7/ Archivo Cosentino
p. 286: (Loewe) Foto Chema Conesa
p. 287: Ref. efesptwo526416/ EFE/ Ángel Díaz
p. 288: © Grupo Inditex
p. 289: Ref. efephtos306566/ EFE/ Cabalar
pp. 290-291: © Grupo Inditex
p. 292: Ref. 2600684/ © Todos los derechos Instituto de Turismo de España (TURESPAÑA)
p. 293: Ref. 4600731/ © Todos los derechos Instituto de Turismo de España (TURESPAÑA)
p. 294: Ref. efespsix555477/ EFE/ Cristóbal García
p. 295: Ref. efesphree973078/ EFE/ J. F. Moreno
p. 296: © ACCIONA S.A.
p. 297: Ref. efesseven02136. Salvador Sas/ EFE/ lafototeca.com
pp. 298-299: Ref. efespeight386240/ EFE

Páginas finales:

Ref. efesptwo175614/ EFE
Archivo Seat

EOI Madrid

Avda. Gregorio del Amo, 6
Ciudad Universitaria
28040 Madrid
informacion@eoi.es

EOI Andalucía

Leonardo Da Vinci, 12
Isla de la Cartuja
41092 Sevilla
infoandalucia@eoi.es

EOI Mediterráneo

Presidente Lázaro Cárdenas del Río,
esquina c/ Cauce
Polígono Carrús
03206 Elche (Alicante)
eoimediterraneo@eoi.es

**Esta obra se terminó de imprimir en julio de 2015
conmemorando el 60 aniversario de la creación
de la Escuela de Organización Industrial
el 12 de julio de 1955**





Renovación del país. Vista panorámica de la autovía A-52 Rías Baixas, entre las localidades de Benavente y Camarzana de Tera. Benavente, 1998





Planta de Seat, 2014





EOI escuela de organización industrial

Financiado por



"El FSE invierte en tu futuro"