

LA FORMACION DEL CORREDOR INDUSTRIAL DEL BESAYA. RELACION E INCIDENCIA CON EL MODELO TERRITORIAL

Pedro Gómez Portilla (*)

El corredor industrial del Besaya, conjunto urbano-industrial conformado históricamente entre el puerto de Santander y la meseta castellana, es el resultado de la acumulación de diferentes procesos en torno a un canal de comunicaciones, carretera y ferrocarril, paralelo al río Besaya. Iniciado como eje comercial —Camino de Castilla— tiene su antecedente en los primeros esta-

blecimientos preindustriales del siglo XVIII. La introducción de nuevos procesos industriales en el último tercio del siglo XIX, apoyada en la existencia de recursos, da paso a la formación de diferentes conjuntos urbano-industriales que irán consolidándose y aumentando su área de influencia en el siglo XX.

1. INTRODUCCION

La estructura económica de Cantabria mantiene un palpable equilibrio intersectorial a nivel de empleo, con una significativa dependencia aún del sector primario (casi 1/3 del empleo) y con un sector industrial que ha quedado estancado en los últimos veinte años sin aprovechar en la medida previsible la expansión que se ha producido a nivel nacional.

La estructura industrial es, asimismo, bastante equilibrada, sin que existan sectores que tengan una especial relevancia y sin que se pueda hablar de especialización sectorial a nivel global, a pesar de que en algunos sectores existan industrias de evidente relevancia dimensional.

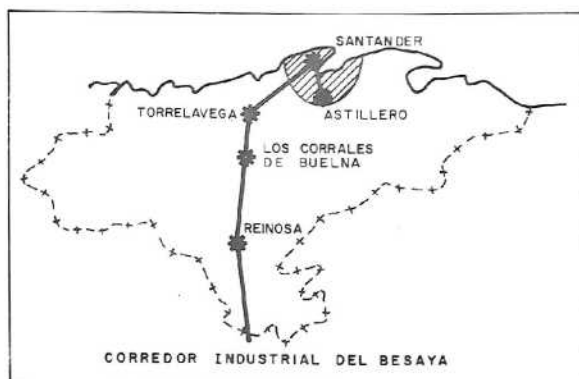
Este equilibrio intersectorial de la industria no

tiene similitud a nivel territorial. No se ha producido un desarrollo homogéneo del proceso de industrialización, sino que el proceso de localización industrial se ha visto influido y ha incidido a su vez en la conformación del modelo territorial. Por ello, trasluce una distribución polarizada de la industria en áreas concretas como la Bahía de Santander, Torrelavega y su área de influencia, Reinosa, la Bahía de Santoña o el núcleo oriental del Asón, complementado con algunas implantaciones aisladas.

Esta distribución territorial no es inconexa, sino que existe una notoria integración sobre algunas de las áreas indicadas, como la Bahía de Santander, Torrelavega y Reinosa, que en conjunto ocupan el primer lugar en el esquema jerárquico de conformación del espacio industrial en la región, formando un corredor industrial.

La idea y denominación de *corredor* de comunicaciones de Santander a Reinosa no es nueva, al igual que la nominación de *cuenca del Besaya* para

(*) Ingeniero de Caminos. Prof. titular de Urbanismo. E.T.S. de I. de C. Santander.



expresar el proceso industrial entre Torrelavega y Reinosa. Asimismo se ha esbozado en algunas publicaciones el concepto de corredor industrial del Besaya, pero sin una definición precisa del ámbito espacial a que corresponde. Entendemos, y este artículo intenta mostrarlo con objetividad, que debe hablarse de corredor industrial refiriéndose al conjunto articulado de aglomeraciones urbano-industriales desde Santander y su Bahía hasta Reinosa y área de influencia, en el marco espacial del antiguo camino de Castilla (hoy de accesos a la meseta) y del valle del río Besaya. De ahí la adopción del término *corredor industrial del Besaya*, aun cuando no se ajuste perfectamente a la cuenca del río, que ha de ampliarse a la Bahía de Santander.

El análisis de la gestación y evolución del proceso de industrialización y la relación con la formación del modelo territorial muestra la realidad de esta integración y articulación entre los diferentes núcleos industriales. De ahí que el trabajo se plantea desde una perspectiva histórica, con la premisa de que la actividad industrial en Cantabria se programa y desarrolla en periodos de tiempo no uniformes y de cierta duración, en función del desarrollo general de la estructura productiva y de la organización de la estructura territorial.

El proceso de gestación, evolución y conformación del corredor industrial presenta diferentes fases, con un distinto contenido:

- Hasta 1875.—Antecedentes preindustriales y definición del corredor de comunicaciones.
- 1875-1940.—Polarización de la industria moderna a nivel regional, modificaciones generales de la estructura económica regional y nuevos contenidos para el modelo territorial.
- 1940-1960.—Fase de transición en la que se preparan las bases para la transformación posterior.
- 1960-1980.—Aceleración de la dinámica industrial e inducción de nuevos procesos urbano-territoriales.

2. LOS ANTECEDENTES PREINDUSTRIALES

En sentido estricto, no puede hablarse de industria ni de corredor hasta la segunda mitad del siglo

XIX. No obstante, en el siglo XVIII cristaliza en la región un conjunto de componentes de carácter coyuntural y discontinuo ligados a situaciones y ámbitos espaciales concretos, que son representativos de una estructura preindustrial al margen todavía de las innovaciones tecnológicas derivadas de la Revolución de la industria, y que tendrán una relativa incidencia en la posterior conformación del corredor. Esta trayectoria preindustrial tiene dos fases con un contenido diferenciado:

- Una primera fase, que llega hasta 1770, en la que se marca una cierta evolución de la actividad meramente artesanal a la de las industrias de la primera generación y de la que son claros exponentes las ferrerías, el Real Astillero de Guarnizo, las Reales Fábricas de cañones de La Cavada y Liérganes y las empresas de Juan Fernández de Isla.
- Una segunda, 1778-1875, caracterizada por una mayor dinámica comercial y que, junto a la decadencia de las empresas citadas, da paso a un tipo de industrialización de especialización mercantil.

Hasta 1778. Aprovechamiento de los recursos naturales.

El umbral preindustrial se expresa en una primera etapa por la superación de la manufactura tradicional hacia una primera generación de los procesos industriales. Al margen de otras posibles conexiones, estos procesos de carácter preindustrial están basados de forma primordial en el aprovechamiento de los recursos naturales (minerales, recursos forestales y energía de los ríos). La existencia de mineral y recursos naturales en abundancia en el territorio regional se complementa con el potencial energético que existe en el curso rápido y caudaloso de los ríos, en una región de fuertes pendientes por la proximidad de la cordillera cantábrica al mar y con un clima adecuado por el volumen y continuidad de las precipitaciones, para encauzar la implementación de estos procesos.

Este potencial se abre a la estructura preindustrial como consecuencia del incipiente comercio con el exterior, que demanda diversos productos de las *ferrerías*, y sobremanera como consecuencia de una demanda de tipo estatal, como la construcción y fabricación en las *fábricas reales* de los materiales (buques y otros) que precisa la Armada Española.

En este marco coyuntural y sin proyección a largo plazo, el emplazamiento de las diversas actividades preindustriales se acomoda a la obtención de los componentes básicos de funcionamiento (mineral, energía —agua de los ríos— y combustible-carbón vegetal). Tanto las ferrerías como las fábricas de cañones o las de curtidos, anclas..., ajustan su localización a la existencia de un medio apropiado; ello conlleva la difusión de la actividad preindustrial en diversas áreas del territorio regional, jalonando el curso de los ríos...; el río Besaya empieza a ser soporte de las primeras actividades industriales (ferrerías) aún en el umbral preindustrial.

1778-1875.—Especialización comercial de los procesos industriales e interconexión a los sistemas de transporte

El carácter coyuntural, la dependencia de un mercado único y la falta de integración con un mercado local condicionan la evolución de los procesos anteriores determinando su paralización en el último tercio del siglo XVIII. Esta paralización de la estructura preindustrial no se convierte, sin embargo, en ruptura definitiva de la fase preindustrial, merced a la apertura de un nuevo mercado: las colonias. Este mercado genera una nueva demanda de productos industriales y con ello la aparición de un nuevo marco para el desarrollo preindustrial.

La apertura de este nuevo mercado se realiza a partir de la consideración de Puerto de Santander como puerto de comercio libre y preferente con América (1778). El Puerto se abre entonces a un tráfico nuevo, el de las harinas de Castilla y León, fuertemente demandadas desde las colonias y que se exportaron por Santander. La integración directa de la meseta castellano-leonesa con el Puerto de Santander se produce con la construcción del camino de Santander a Burgos por Reinosa (siguiendo el curso del Besaya) y la continuación a Palencia en la primera parte del siglo XIX. Esta infraestructura viaria, el «camino de Castilla» se convierte en el eje del intercambio comercial, polarizado en el Puerto de Santander, y de los nuevos procesos industriales de especialización comercial.

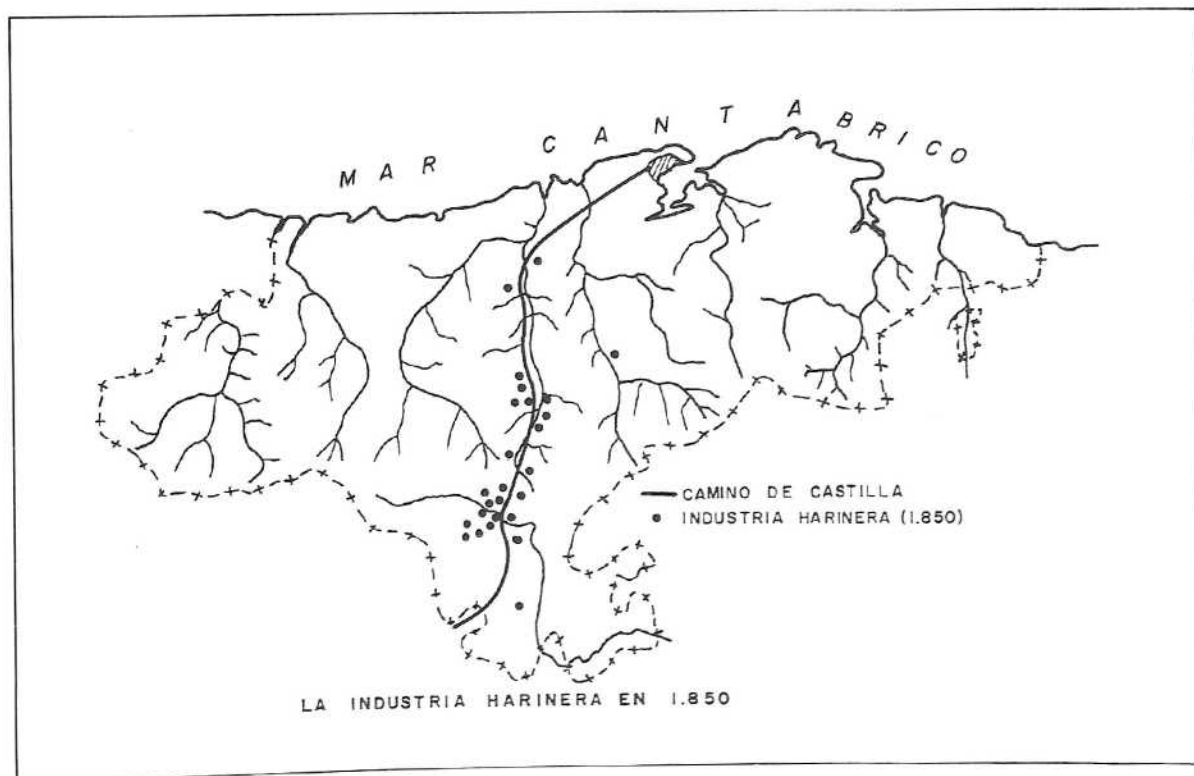
Con el auge general en España de los productos elaborados y el aumento del intercambio comercial con las colonias, cambia la orientación de la

industria con respecto a la fase anterior, dirigiéndose primordialmente al consumo y el comercio, debido al impacto de la demanda exterior complementado por el aumento de la demanda interna en Santander (merced a la concentración de capital colonial). El contexto es apropiado para la implementación de nuevos procesos industriales (fábricas de harina, curtidos, textil, cerveza, licores, azúcar...) susceptibles de una rápida evolución en esta coyuntura favorable.

La especial caracterización comercial de estos procesos industriales conlleva unas estrategias de localización diferentes de las manifestadas con anterioridad. Hasta que se impone la utilización de la nueva técnica de la máquina de vapor (avanzado el siglo XIX) se mantiene la localización orientada a la obtención de la energía hidráulica y de una accesibilidad directa a las materias primas y al mercado vía los sistemas de transporte. Con estos condicionantes, al tratarse de una industrialización especializada en el *comercio con ultramar desde la meseta*, la localización de la industria se orienta al camino de Castilla y a los núcleos urbanos que atraviesa.

En la medida en que la industria consigue liberarse del condicionante de la energía, su localización preferente se orienta al Puerto de Santander, como elemento base para el intercambio, y a la capital. Muestra de ello son las implantaciones de la primera mitad del siglo XIX en Santander (fábricas de cerveza, refino de azúcar, tabacos, licores...), directamente ligadas al movimiento portuario y al intercambio de materias primas y productos elaborados.

Es resaltable, asimismo, el papel preponderante en el sistema regional del eje del río Besaya, que se



perfila como base del desarrollo comercial e industrial y que actúa a modo de cordón umbilical de conexión del Puerto de Santander con la meseta. A la primera implantación de la carretera se añade, posteriormente, la construcción paralela al río y la carretera del ferrocarril de Alar a Santander (1868). El ferrocarril genera una revolución en los sistemas de transporte y potencia el desarrollo mercantil al mejorar sensiblemente la accesibilidad entre la meseta y el Puerto, remarcando el papel preponderante del canal de comunicaciones del Besaya frente a otros posibles en el sistema regional.

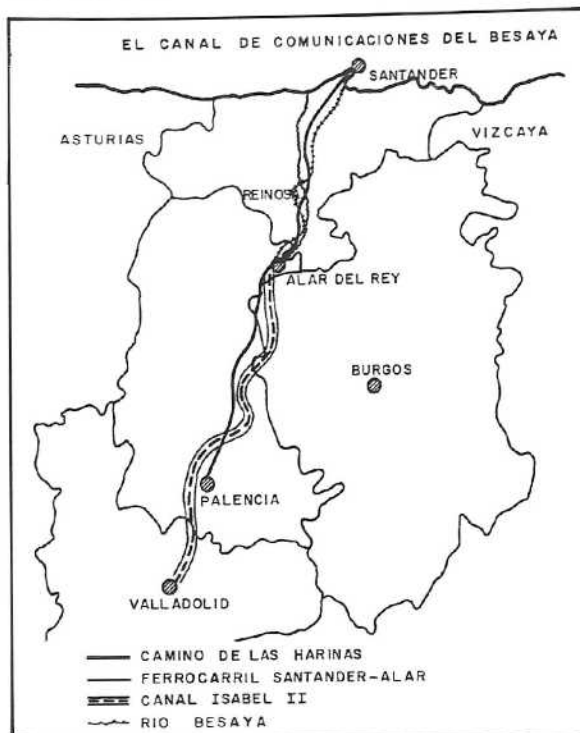
Esta estructura industrial generada por el desarrollo mercantil es extremadamente dependiente de unas materias primas ajenas a la región y de un mercado exterior que no es controlable, y carece de interdependencias con su hinterland próximo, lo que conlleva la inexistencia de un mercado interior dinámico que genere iniciativas industriales paralelamente a la decadencia del comercio. Se trata de un esquema industrial dependiente y subordinado a decisiones externas, imposibilitado de una proyección hacia el futuro sobre unas bases sólidas. De ahí su paralización y desaparición paralela a la decadencia del comercio, entrado el último tercio de siglo XIX.

3. POLARIZACIÓN DE LA INDUSTRIA MODERNA Y GESTACIÓN DEL CORREDOR INDUSTRIAL (1875-1940)

Coincidiendo con el decaimiento de la actividad mercantil, en las últimas décadas del siglo XIX se produce una incorporación de la actividad industrial en su fase moderna a la estructura económica regional. Esta incorporación del sector industrial no es autónoma y está relacionada con otras transformaciones básicas, como son la apertura de nuevos campos en la minería y la especialización ganadera de la estructura agraria regional. Aun cuando se trata de procesos en principio independientes, se produce un solape espacial en sus impactos, que confluyen sentando las bases para la configuración del modelo territorial de la región y remarcando la posición de este modelo del corredor del Besaya, que en el período 1870-1940 supera el umbral del corredor de comunicaciones para conformarse como un corredor urbano-industrial, superado espacial y funcionalmente del resto del territorio.

Apertura de nuevos campos en la minería

La explotación de nuevos yacimientos mineros de importancia (con anterioridad existieron algunos poco significativos) comienza en Cantabria con el descubrimiento de vetas de «calamina» en Comillas, en 1852, se continúa un año más tarde en Reocín, y posteriormente en otras zonas como Liébana o Picos de Europa, para alcanzar su fase expansiva en el período 1890-1930, con la consolidación de estas explotaciones y el desarrollo de la



minería del hierro en la comarca de Santander (1). Para que se produzca esta transformación es preciso que confluya, por un lado, las exigencias de la Revolución Industrial, de apertura de nuevos yacimientos para satisfacer la demanda creciente de mineral de hierro, con la necesidad de atracción de capital extranjero en el engranaje económico de la Restauración para inversiones en infraestructuras y desarrollo industrial. La confluencia de estos factores conlleva la concentración de inversiones extranjeras en la explotación de yacimientos mineros en el entorno de Torrelavega y de la comarca de Santander, potenciando el desarrollo de estas áreas.

Especialización ganadera de la estructura agraria

Paralelamente a las transformaciones en la actividad minera en la segunda mitad del siglo XIX se gesta la renovación de las explotaciones agrarias tradicionales de la región, a través de la revolución en las técnicas de explotación y producción en la ganadería, orientando el aprovechamiento ganadero a la producción de leche. Esta renovación en un principio no es continua ni está orientada a una producción con carácter industrial. Es en la medida en que la sociedad urbana adopta nuevos hábitos de consumo (entre ellos, el de leche), cuando se aceleran los procesos y se potencia la industrialización láctea.

El territorio rural se especializa en el aprovechamiento ganadero, con extensión de la actividad ganadera a todo el territorio regional en un proceso dual y dependiente de la demanda de los núcleos urbanos. El excedente agrario va a posibilitar la concentración en núcleos urbanos y la polarización de los asentamientos urbano-industriales.

(1) Marcial de Olavarría: «Un poco de minería montañesa». *Album de Cantabria*. Artes, Historia, su vida actual. Santander, 1890, p. 108.

Concentración espacial de la actividad industrial

Aunque la transformación agroganadera se difunde por el territorio regional y la renovación de las explotaciones mineras alcanza, asimismo, un ámbito espacial amplio, la conjunción de los factores señalados lleva aparejado la potenciación de determinadas áreas, en detrimento de otras. Precisamente en estas áreas, que son las que ocupan una mejor posición en el sistema territorial, es donde se refleja la transición del sector industrial a su fase moderna, con implantación y concentración de las primeras grandes empresas industriales.

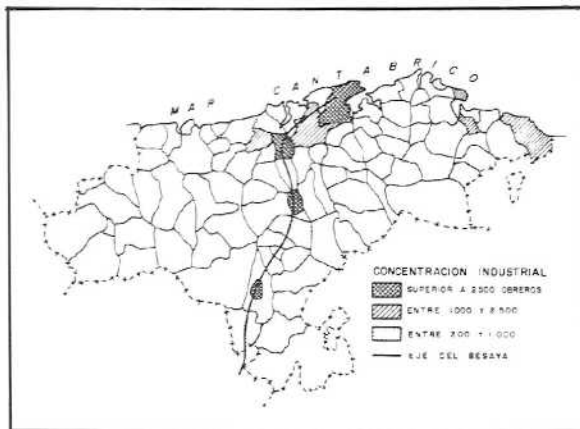
Esta tendencia se constata (ver plano siguiente) con la polarización de la mano de obra industrial en el corredor que va desde Reinosa a Santander (corredor del Besaya). El desequilibrio no es tan manifiesto en el número de empresas como en su tamaño, pues, a pesar de existir pequeñas industrias en otros núcleos de la región, las grandes implantaciones están polarizadas en torno a ese corredor. La razón de esta polarización reside en la interrelación entre varios factores:

- Concentración de inversiones extranjeras en la minería, infraestructuras y desarrollo urbano-industrial en áreas específicas.
- Existencia de núcleos urbanos consolidados y con una estructura apropiada por la expansión comercial del período anterior (Santander, Torrelavega, Reinosa).
- Posición privilegiada con respecto a la red general de comunicaciones con el exterior (Puerto, carreteras interregionales, ferrocarriles...). Concretamente el ferrocarril de Alar, construido por el corredor del Besaya y los ferrocarriles de la comarca de Santander, son los elementos que posibilitan el desarraigo de la industria con respecto a las materias primas y su implantación en los núcleos urbanos buscando la aglomeración urbano-industrial.

3.1. El incipiente desarrollo de la industria metalúrgica en Los Corrales de Buelna

El incipiente desarrollo de Los Corrales de Buelna en el último tercio del siglo XIX se debe a la instalación de una fábrica de puntas en 1873, aprovechando D. José M.^a Quijano un molino harinero de su propiedad (2). Esta pequeña fábrica, que se aprovecha de la coyuntura industrial y de la proyección de la metalurgia y la siderurgia a nivel nacional, se convierte con posterioridad en una de las trefilerías más importantes de España, llegando en 1890 a una producción diaria de alambre de 16-20 Tm., y de puntas de 6 Tm. (3).

La industria motiva la transformación del núcleo urbano preexistente, orientándolo hacia una mayor especialización industrial que se consolidará con posterioridad. El ferrocarril es el elemento clave en el desarrollo de la empresa y, con ello, del núcleo



industrial, viabilizando la obtención de los elementos básicos de funcionamiento (mineral de hierro o maquinaria), que han de ser traídos del exterior.

3.2. La industrialización de Reinosa: un proceso singular

El desarrollo industrial de Reinosa en la primera parte del siglo XX coincide con la consolidación definitiva de la industria siderometalúrgica a nivel nacional y la progresiva fabricación de bienes de equipo en otros sectores de expansión. Por otro lado, el singular potencial del territorio reinosano es adecuado para las grandes implantaciones industriales, por las características topográficas en una zona de suaves pendientes, la existencia de un potencial hidrológico coherente con la exigencias del desarrollo industrial y la posición privilegiada en la red principal de comunicaciones a nivel regional, dado que en Reinosa confluyen los ejes que comunican la meseta con el litoral y las provincias cántabras entre sí por el interior. Todo ello contribuye a una adaptación más rápida y sencilla a las exigencias de la industrialización.

El polo industrial de Reinosa se articula a partir de varias implantaciones básicas: la *Sociedad Española de Construcción Naval* (1917), antecedente de lo que después sería Astilleros Españoles —AESA— (1969) y en la actualidad Forjas y Aceros de Reinosa, S.A. —FYARSA—, la *Constructora Nacional de Maquinaria Eléctrica* (1930), absorbida con posterioridad por la multinacional norteamericana Westinghouse y la *Farga*, que se implantó en 1933 tras segregarse de la Sociedad de Construcción Naval.

En torno a estas implantaciones básicas se conforma un incipiente entramado industrial, configurando un polo industrial plenamente diferenciado en el esquema industrial regional, por su carácter singular de estar basado en grandes implantaciones sin una aglomeración paralela de medianas y pequeñas empresas. Otra característica básica de este entramado es su dependencia con respecto al exterior en materias primas y demanda de productos y la escasa relación con la transformación de los recursos naturales de la unidad territorial (comarca de Reinosa) en que se enclava. Todo ello condiciona su estructura y su proyección en el siglo XX, manteniendo su configuración inicial.

(2) Emilio Arijá Rivas: «Los orígenes de la industria siderúrgica en Santander». *R. E. Montañesa*, n.º 48. Santander.

(3) José M.^a Cagigal: «La industria en la provincia de Santander». Santander, 1890, p. 158.

3.3. Formación de un complejo industrial de base natural en Torrelavega

Cuando en 1857 inicia la *Real Compañía Asturiana de Minas*, la explotación de un yacimiento de calamina, abriendo camino a la industrialización, Torrelavega es un centro comercial de carácter comarcal, en el que los mercados constituyen un eje económico fundamental para la comercialización del ganado, harinas, textiles..., y mantiene su carácter de núcleo preindustrial conservando las industrias de harina y curtidos tradicionales.

La consolidación en la última parte del siglo XIX como centro comercial, a partir de la implantación de las ferias de ganado, confluye con la expansión del embrión preindustrial, que se apoya ahora en una industria de calzado de rápido desarrollo, en una industria azucarera que sustituye a la de harinas y en especial en la expansión de las grandes implantaciones caracterizadoras del complejo industrial de Torrelavega: La R.C.A. y Solvay y Cía (1863).

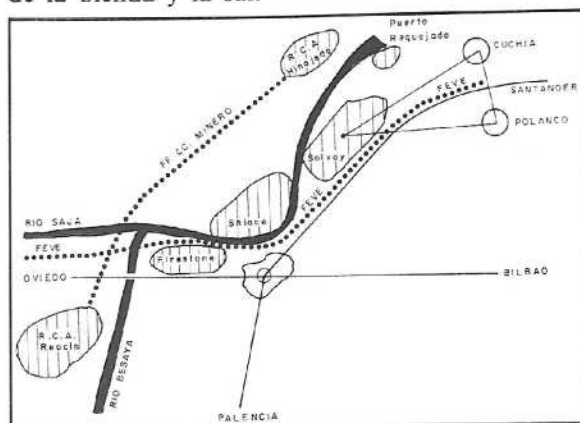
Esta afirmación comercial y la rápida expansión industrial, que se gesta en el último tercio del siglo XIX y se consolida en las primeras décadas del XX, son el reflejo de la concatenación de una serie de hechos y factores que confluyen de forma positiva, realizando la funcionalidad económica expresada.

- La existencia de un núcleo comercial de ámbito comarcal, la consolidación de algunas industrias existentes y la formación de otras.
- La afirmación de Torrelavega como centro estratégico, con la construcción de los ferrocarriles y su situación de encrucijada en los ejes N-S y E-O del Norte de España, engarzando en las modernas infraestructuras de transporte.
- La existencia de recursos naturales en la comarca, básicos para el desarrollo de determinados procesos industriales y de un potencial hidrológico delimitado por la confluencia de los ríos Saja y Besaya, que sustenta la implementación de estos procesos industriales.

Con la integración económica y espacial que posibilitan estos factores, Torrelavega experimenta un cambio sustancial, y el primer tercio del siglo XX representa el período expansivo de mayor prosperidad, conformándose ya en 1930 como un núcleo industrial complejo, con un volumen global de 4.456 empleos, de los cuales el 46,60 por 100 corresponde al sector industrial y un 26,80 por 100 al minero, directamente relacionado con el industrial (4).

Se configura en Torrelavega un complejo industrial de base natural, en el que los polos del entramado son la R.C.A. y Solvay, empresas que inicialmente basan su funcionamiento en la explotación de los recursos minerales (blenda la R.C.A. en Reocín y diapiros de sal por parte de Solvay en Polanco). Con posterioridad, ya en el primer tercio del siglo, añaden nuevos procesos de transforma-

ción, con implantación de nuevas factorías en Hinojedo (RCA) y Barreda (SOLVAY), en las que se introducen procesos químicos de transformación de la blenda y la sal.



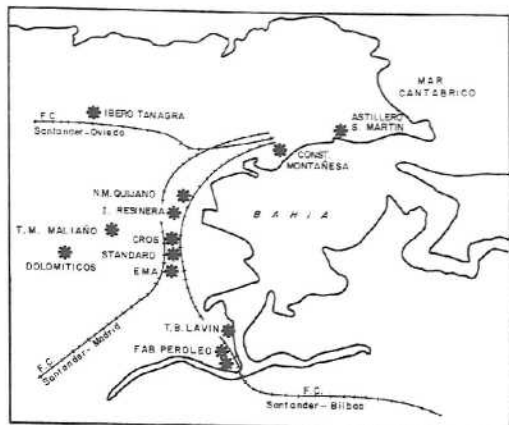
Es un complejo natural que supera los límites municipales en la explotación de los yacimientos, pero en todo caso articulado en un entorno comarcal polarizado en Torrelavega. Complejo de base natural que integra otros sectores en expansión, como la industria láctea o las primeras empresas de transformados metálicos, instaladas vía la demanda de mantenimiento de la RCA o Solvay, para conformar un entramado industrial con clara relevancia en el ámbito regional.

3.4. Un complejo industrial de base portuaria en la Bahía de Santander

En el período 1875-1940 se consolida, asimismo, un complejo industrial que tiene como ámbito espacial el Arco Noroeste de la Bahía de Santander y que, con los de Torrelavega, Reinosa y Los Corrales, conforma el corredor industrial. Es un complejo que se forma en un contexto diferente y con unas connotaciones específicas que lo diferencian claramente de los demás. Ligado a la capitalidad y en cierto modo ajeno a ella, por cuanto el asentamiento industrial es marginal a la ciudad y se sitúa en los municipios periféricos. Complejo industrial de base portuaria, con implantaciones industriales directamente ligadas por sus procesos internos al movimiento portuario o que precisan de una instalación próxima al Puerto para racionalizar su proceso productivo.

La estructura de este complejo industrial es independiente de los procesos preindustriales detectados con anterioridad, y presenta un contenido moderno en el que se da paso a mayores unidades técnicas de producción y se incorporan diferentes procesos, en relación directa con las nuevas posibilidades energéticas y de transporte. El auge económico generado por la intensificación de las explotaciones mineras facilita el desarrollo de una estructura industrial moderna, centrada en nuevos sectores de actividad, como la minería, la siderurgia, el sector naval o el sector químico. La dinámica es en cierto modo similar a la que presenta Bilbao, con la explotación de mineral de hierro en el entorno de la ría, o Gijón, con el auge de las explotaciones de carbón y la industrialización paralela, pero no

(4) Revisión y adaptación del Plan General de Torrelavega. «Doc. Información Urbanística». Tomo I, p. 68.



cristaliza en la misma medida que en las zonas citadas, por la caracterización funcional y social de Santander, más en la línea del desarrollo comercial o la exaltación de las relaciones sociales y el ocio.

El proceso de industrialización es continuo y se gesta en la expansión de la explotación del mineral de hierro, que tiene un carácter marcadamente expansivo desde 1880. Paralelamente se van instalando, aunque de forma lenta en un principio, algunas industrias cuya base de funcionamiento reside en el aprovechamiento y transformación del mineral. *Talleres Bernardo Lavín* (Astillero-1872), basa su funcionamiento en la producción de material para las instalaciones mineras o los ferrocarriles que generan una importante demanda de transformados metálicos. En la misma línea, *Nueva Montaña Quijano* (1903), exponente de mayor rango de la industria siderúrgica en Cantabria, con implantación del primer alto horno para producción de acero.

La comercialización del mineral de hierro lleva aparejado el desarrollo de la marina mercante y de forma indirecta el despegue del sector de construcción naval (referido ya a cascos metálicos en buques movidos por maquinaria de vapor), con una intensidad que está en relación directa con la creación de nuevas sociedades navieras para la exportación del mineral de hierro. El *Astillero de San Martín* (1878), en la periferia de la capital, es la continuación del Astillero de Guarnizo y el antecedente de la floreciente industria naval de la Bahía que se realizará con posterioridad en Astillero.

En este complejo industrial resalta la integración vertical que se produce entre actividades mineras, siderúrgicas, de construcción naval y compañías navieras, en un proceso más amplio de integración de capital y de interpenetración de intereses en el contexto económico definido a partir de la explotación, transformación y exportación del mineral de hierro. El intercambio a través del Puerto es el eje articulador de este complejo industrial que tiene su sentido en la actividad portuaria.

Con una orientación diferente, pero ya en relación directa con el aglomerado industrial-portuario delimitado por las empresas anteriores, se implantan otros procesos industriales que encadenan otras empresas de singular importancia con el contexto regional, como la *Sociedad Anónima Cross* (1904), cuya producción son los fertilizantes o ácidos

minerales; *Electro Metalúrgica del Astillero* (1913), para la fabricación de carburo de calcio; *Productos Dolomíticos* (1922), para la fabricación de dolomías para hornos de acero, o *Standard Eléctrica* (1926), para la fabricación de material telefónico. Todas ellas se relacionan con el complejo industrial de base portuaria conformado con anterioridad y contribuyen a la formación del aglomerado en el que se engarza un conjunto de empresas de menor rango, que potencian la aglomeración existente y realzan el carácter industrial del Arco Noroeste de la Bahía de Santander.

4. ACELERACION DE LA DINAMICA INDUSTRIAL E INDUCCION DE NUEVOS PROCESOS (1960-1980)

Tras un período de crecimiento de la producción industrial inducido por la expansión de las empresas implantadas en el primer tercio del siglo, el corredor industrial se acomoda al relanzamiento industrial que se produce a nivel de todo el país, superado el Plan de Estabilización y en relación directa con la desaparición de la rigidez del sector industrial, vía el Decreto 157/1963, de 26 de enero, que hace referencia a la libre instalación, ampliación y traslado de industrias dentro del territorio nacional (5).

Este proceso global de industrialización incide de forma directa sobre la incipiente estructura industrial conformada en Cantabria y, aunque no se alcanzan los niveles de otras zonas como Cataluña, Madrid o el País Vasco, se produce una transformación importante y una aceleración de procesos iniciados con anterioridad. El hecho de que el desarrollo del sector industrial se concentre primordialmente en el corredor del Besaya, conlleva que la imagen del proceso quede en parte desvirtuada, dado que no se proyecta a todo el territorio regional. El cuadro siguiente muestra el peso del sector industrial en Cantabria, en términos de producción y empleo.

% (1977)	CANTABRIA		ESPAÑA	
	V.A.B.	Empleo	V.A.B.	Empleo
Agricultura y pesca ...	10,6	29,7	8,9	21,3
Industria	41,9	36,2	38,1	37,0
Servicios	47,5	34,1	53,0	41,7

FUENTE: Estudio de Reconocimiento territorial de Cantabria. Monografía de Estructura Económica. Análisis Sectoriales. 1983.

El sector industrial se concentra en torno a los núcleos que ya tienen una aglomeración significativa, y tan sólo algunas iniciativas aisladas rompen este esquema. Ya en los primeros años de desarrollo se resalta el peso relativo del corredor industrial.

Se produce una transformación acelerada apoyándose en procesos anteriores y en las grandes industrias implantadas que cumplen el papel de «motores», impulsando la implantación de nuevas industrias y la inducción de nuevos procesos. La existencia de una aglomeración urbano-industrial

(5) Ramón Tamames: *Estructura Económica* (II).

Zona	1968	% Empleo
Bahía de Santander	27,2	
Torrelavega-Corrales	33,5	
Reinosa	6,5	
Resto	33,8	

FUENTE: Situación actual y perspectivas de desarrollo de Santander. Tomo II. Pág. 331. Confederación Española de Cajas de Ahorro. Madrid, 1972.

amplía la panorámica del sector favoreciendo, asimismo, la implantación de otros procesos.

4.1. Implantación selectiva de grandes empresas

La existencia de varias implantaciones de importancia al comienzo de los años 60 proporciona un conjunto de economías de aglomeración, que facilitan la implantación selectiva de diversas implantaciones, en general, independientes de las existentes, pero que impulsan el sector industrial a una dinámica diferencial con respecto a fases anteriores. Dinámica que tiene acepciones diferentes en los núcleos consolidados.

En Torrelavega esta implantación selectiva es anterior a los años 60 y por ello la dinámica posterior es diferente a la de otras zonas. *Continental* (1935), antecedente de lo que después sería *General* (1952) y en la actualidad *Firestone* (1975) es la empresa puente entre las primeras implantaciones y el impacto de *SNIA* (1941), que es la empresa que configura el desarrollo de Torrelavega con posterioridad, consolidando la estructura anterior e introduciendo nuevos contenidos. Con las ventajas de localización y aglomeración que tiene Torrelavega, fundamentalmente, para diversos sectores (químico, papel...), el desarrollo industrial adquiere nuevos ritmos y se vincula estrechamente a la integración de nuevos procesos a estas empresas.

La potenciación de la dinámica portuaria en la comarca de Santander es, a diferencia de Torrelavega, lo que impulsa el desarrollo industrial de la zona. El Puerto posibilita la integración de las industrias existentes y abre el camino a otros procesos. A las empresas ya consolidadas (Talleres Astillero, EMA, Cross, Standard, N. M. Quijano, Astillero San Martín...), se añade un conjunto de industrias de relativa importancia:

- Recuperaciones Submarinas..., Naval, 388 trabajadores (80).
- Equipos Nucleares..., Maquinaria, 524 trabajadores (80).
- Calatrava..., Prod. Químicos, 327 trab. (80).
- Teka-Hergón..., Transformados, 256 trabajadores (80).
- Aceriasa..., Siderurgia, 400 trab. (80).
- Astander..., Const. Naval (antes, T. Astillero), 1.530 trabajadores (75).

Estas empresas se configuran como polos del entramado y, a través de la interconexión con empresas auxiliares o subsidiarias, contribuyen a la dinamización del sector, consolidando el complejo de base portuaria.

En Reinosa y Los Corrales de Buelna la implantación de empresas de relieve es menos significati-

va, y tan sólo algunas de cierto nivel, como CUETARA (1951), fábrica de galletas en Reinosa, o el sector de industrias relacionadas con la automoción en Los Corrales, como Motor Ibérica, Bendibérica, Fundimotor o Mecobusa, completan el entramado conformado en torno a Forjas de Buelna.

4.2. Expansión de la pequeña y mediana empresa

La vinculación de las grandes empresas al desarrollo industrial se complementa con la expansión de la pequeña y mediana empresa. En el corredor del Besaya (especialmente Torrelavega y comarca de Santander) esta expansión es significativa y se manifiesta según diversos procesos:

- Consolidación y desarrollo de las empresas que son auxiliares o subsidiarias de las grandes, con una producción dependiente en buena medida de la interrelación con el proceso productivo de ellas.
- Desarrollo del sector de construcción, vía la aceleración de los procesos de crecimiento urbano y expansión espacial en el entorno metropolitano de Santander y Torrelavega.
- Desarrollo del sector de automoción, derivado de la posición estratégica de las áreas industriales con respecto a la red general de carreteras. Esta posición y la existencia de mercados urbanos de dimensiones apropiadas encauza el asentamiento de las empresas concesionarias de los modelos más importantes.

La expansión de la pequeña y mediana empresa es en buena medida paralela al trasvase de empleo de las grandes, que no alcanzan una progresión similar en estas áreas.

EVOLUCION DE LA DIMENSION DE LAS EMPRESAS INDUSTRIALES

Bahía de Santander				
N.º trabajadores	1970		1980	
	N.º	%	N.º	%
8-100	3.228	25,2	2.785	24,6
101-500	1.373	10,7	1.621	14,3
Más de 500	8.215	64,1	6.915	61,1
TOTAL	12.816	100	11.321	100

FUENTE: Censos Cámara Comercio. Elaboración propia.

Torrelavega				
N.º trabajadores	1970		1980	
	N.º	%	N.º	%
8-100	15.292	51,0	19.687	58,7
101-500	4.938	16,4	8.102	34,6
Más de 500	9.764	32,6	5.707	17,1

FUENTE: Revisión y Adaptación Plan General de Torrelavega. 4. El sector industrial.

4.3. Transformación sectorial y tendencia a la especialización

La trayectoria industrial refleja, asimismo, un

proceso de transformación sectorial, que se manifiesta en varios puntos:

- Irrelevancia actual de algunos sectores tradicionalmente significativos, como fueron las empresas lecheras o de calzado en Torrelavega o los textil y madera en la comarca de Santander, que en el primer tercio del siglo alcanzaron un alto nivel y que en la estructura contemporánea apenas tienen entidad.
- Mayor progresión de las ramas dinámicas del sector secundario, apoyada en la existencia de una mano de obra especializada y de un aglomerado de empresas auxiliares capaces de abastecer la demanda de mecanización existente.

Esta especialización es diferente en las zonas del corredor industrial. En Torrelavega la especialización es en el sector químico, con Sniace y Solvay como industrias básicas a las que se han integrado nuevas empresas, como Interrox, Hispavic o Plásticos Españoles. En Santander la especialización es en el sector metálico y en especial en transformados metálicos y maquinaria y automoción, ligado a las implantaciones anteriores. En Reinosa la industria se especializa en metálicas básicas con prácticamente total concentración de estas funciones productivas.

Además de la especialización zonal se produce una especialización interna de los procesos industriales, con algunas empresas (sobremano en Torrelavega) que desarrollan una producción altamente especializada, que se inscribe en el marco de producción para un mercado específico, generalmente exterior a la región.

5. EL CORREDOR INDUSTRIAL DEL BESAYA EN EL CONTEXTO ACTUAL

En la actualidad el corredor del Besaya, desde Santander a Reinosa, juega un papel realmente importante en el contexto regional en dos niveles: el específicamente industrial y el nivel espacial como parte del sistema territorial.

— A nivel industrial

Las tendencias de concentración apuntadas en los años 60 y 70 se han ido agudizando y la expansión industrial se ha seguido apoyando en la red principal de comunicaciones y en las aglomeraciones urbano-industriales existentes. Para una clasificación de la población activa industrial en establecimientos de más de 5 trabajadores (8 por 100 del empleo regional), se obtiene el siguiente cuadro de distribución de empleo.

El corredor industrial absorbe un 77,6 por 100 del total, superior al 66,2 por 100 del año 1968, lo que ratifica la progresión del sector industrial en esta área en detrimento de otras de la región. Expansión que se consolida con la ampliación del ámbito espacial a otros municipios ligados al corredor de comunicaciones, que en los últimos años están experimentando una importante transformación como consecuencia de la implantación

de actividades industriales de relativa importancia. Es el caso de Polanco o Cartes, municipios limítrofes a Torrelavega, a los cuales afecta la relocalización industrial desde el centro de Torrelavega, como consecuencia de los procesos de renovación urbana de este núcleo y que se ha de consolidar en el futuro con la inclusión en el área de expansión industrial y el planeamiento de nuevas áreas industriales de atracción, como el Polígono de Barros, entre Torrelavega y Los Corrales de Buelna, que ratifica la previsible polarización del desarrollo industrial futuro en el corredor del Besaya.

Zona	%
Comarca Santander	40,1
Torrelavega-Los Corrales.....	29,5
Reinosa	8,0
Bahía Santander	7,4
Area Oriental	6,8
Resto región.....	8,2

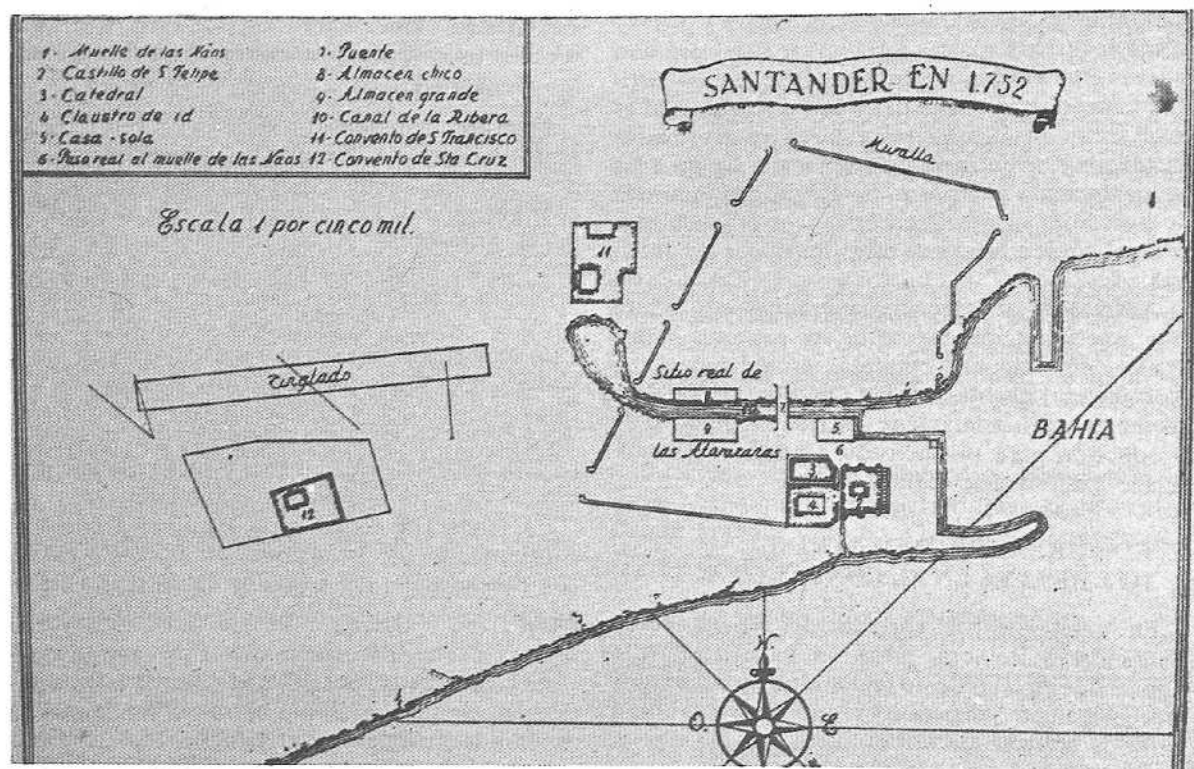
— A nivel espacial

Esta preponderancia a nivel industrial es coherente con el rol del corredor en el modelo territorial de Cantabria, modelo desequilibrado en el que la configuración de la red de transportes ha tenido un papel primordial. Al ser Cantabria una región puente, las infraestructuras de transporte se han orientado a esta función, facilitando el intercambio entre la región y el exterior y conformando, por ello, un sistema infraestructural en «T» con la red viaria y ferroviaria paralelas entre sí, según los ejes Bilbao-Santander y Bilbao-Oviedo y *Santander-Meseta*. El corredor del Besaya es uno de los ejes básicos del modelo territorial y sostén de la comunicación con la meseta castellano-leonesa.

La tendencia actual es a seguir el proceso de concentración de inversiones en infraestructuras, con potenciación del corredor del Besaya a través de varios proyectos, unos previstos y otros en fase de ejecución...

- Accesos a la Meseta.—Mejora de la tradicional comunicación por carretera con la meseta, desde Torrelavega a Reinosa.
- Autovía Santander-Torrelavega, con las Rondas de Torrelavega y los accesos a Santander, dirigidos a asegurar la conexión del Puerto con la Meseta y la interconexión de las principales aglomeraciones urbanas e industriales en la región.

La estructura actual del corredor se conforma en torno a un eje de desarrollo integrado por un conjunto de núcleos urbano-industriales, entre los que existe una clara jerarquización, que se apoyan directamente en el sistema principal de comunicaciones. El área de influencia es cada vez mayor y se articula con las nuevas implantaciones específicamente industriales o con las nuevas infraestructuras de transporte, estableciéndose una creciente dependencia del área rural periférica con respecto al corredor. La influencia sobre el modelo territorial es, asimismo, creciente, ocupando el conjunto urbano-industrial del corredor del Besaya el rango más elevado del sistema territorial.



Santander en 1752.