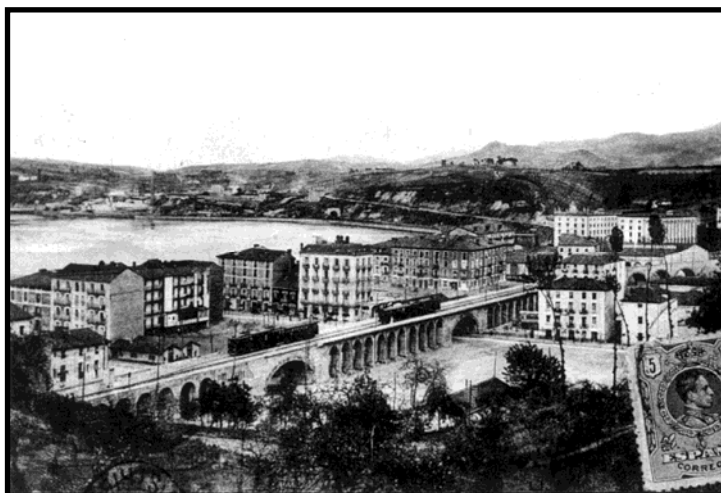


Las primeras señales de la Revolución Industrial comienzan a dejarse ver en la comarca a partir del segundo tercio del siglo XIX. Este nuevo periodo llega con algo de retraso si es comparado con la prontitud con la que se instalan fábricas en la margen izquierda de la ría Nervión.

La industrialización fue un proceso modernizador y de índole capitalista promovido por la burguesía bilbaína que más tarde se extendería a la guipuzcoana, y que convirtió a la Autonomía en un territorio enteramente industrial. En unas pocas décadas, la industria se convirtió en el sector económico más característico de la economía vasca. Esa importancia sigue estando latente hoy en día, pues un tercio de la población trabaja en la industria y ésta supone cerca del 36% del PIB.

1. LA INDUSTRIALIZACIÓN EN LOS DISTRITOS PASAITARRAS.

Desde sus orígenes, allá por el siglo XII, los tres distritos pasaitarras han sido lugares propicios para la comercialización de productos que fueron cambiando a medida que pasaban los años. Esto se debe principalmente al puerto que los separa; puerto que propició que los vecinos se ganaran la vida en el mar.



El Pueblo con las vías del Topo

Sin embargo, al poner la mirada en Pasai Antxo no se requiere mucho tiempo para darse cuenta que el pequeño distrito comenzó su edificación a partir de la desecación de la marisma de la regata de Molinao.

Si bien Pasaia también se formó con la llegada de la Carretera, antes mencionada, en la actualidad hace gala de unas condiciones de ubicación geográficas inmejorables, envidiada por el resto de municipios.

2. EL PUERTO.

En el ámbito comercial, a menudo Pasaia ha sido situado gracias al puerto de igual nombre. El hecho de tener a mano el transporte marítimo y terrestre facilitó, y continúa facilitando hoy en día el comercio.

2.1. Ubicación geográfica.

El Puerto de Pasaia es un puerto natural cuya desembocadura se caracteriza por ser más estrecha de lo normal, ya que no supera los 200m de anchura. El Puerto es la desembocadura de la ría de Molinayo y el río Oiartzun, a diferencia de otras entradas a la costa guipuzcoana, en nuestro puerto no se forma una especie de barra de arena natural, lo que permite la entrada de embarcaciones sin importar la marea.

Sin embargo, pese a que no es demasiado amplio, tiene un gran peso dentro de la economía de los alrededores.



Vista aérea del Puerto



El Faro de la Plata, y al fondo, dos barcos entrando por la bocana

Los municipios que lo rodean son los cuatro distritos pasaitarras, Lezo a la par que los montes costeros Jaizkibel y Ulía protegen el interior del puerto del oleaje del Mar Cantábrico.

Entre los faros de la zona, destaca el Faro de la Plata. Fue construido en 1855 y está empotrado en la ladera del monte Ulía, con el fin de resguardarlo de los temporales. Su luz no puede verse a más de trece millas,

esto se debe a que su tarea principal es la de alertar de la estrechez de la bocana a las embarcaciones que se disponen a entrar al Puerto.

2.2. Actividad portuaria.

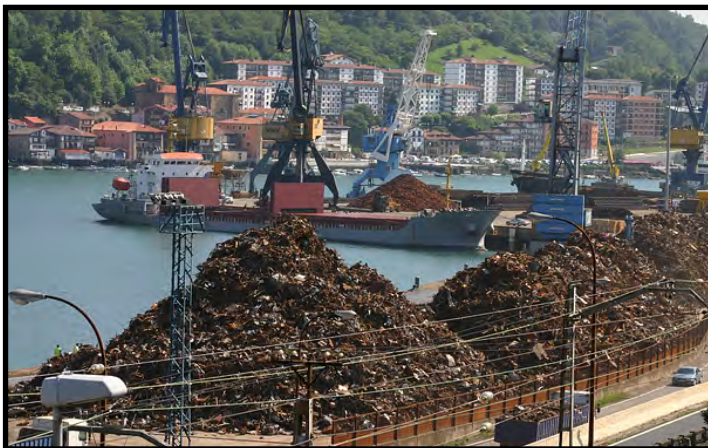
Dentro de la lista de los puertos con mayor tráfico de mercancía ocupa el decimosexto puesto, sobre un total de veintiocho que conforman el ranking de Puertos españoles. En cuanto a la actividad que se desarrolla en el resto de puertos vascos, se le asigna el segundo puesto, por detrás del Puerto de Bilbao.



Antiguo vagón de cargas



Bueyes arrastrando una máquina



Montones de chatarra

En cuanto su actividad, una tercera parte la constituye el almacenaje y distribución de chatarra destinada al uso de la industria metalúrgica. El puerto también cobra importancia a la hora de importar mercancías.

Es el caso de marcas como Mercedes de Vitoria, que al carecer de

puerto primero llevan sus vehículos en tren hasta el puerto y una vez allí, los almacenan en barcos.

La materia prima que más se utiliza en el puerto es sin duda alguna, el carbón. Se utiliza más que nada para garantizar el funcionamiento de la central térmica que se sitúa en sus inmediaciones, Iberdrola, la única

central importante de producción eléctrica de la provincia.

En cambio, las actividades referentes a la pesca tienen su lugar en la Zona Portuaria de Herrera, pues allí existen almacenes, el centro de investigación marina, reparaciones de maquinaria, manipulación y distribución de marisco, etc...

El primer sector se caracteriza por estar inmerso en una crisis desde hace décadas. En todo el puerto, la población que se dedica a la pesca no supera los 300 habitantes, dato que llama la atención pues hay constancia de que en la década de los setenta eran 1000 pasaitarras los que se dedicaban a la pesca de bacalao.

Un tema bastante debatido de unos pocos años aquí es la idea del la construcción del puerto exterior. Esta obra levanta diversas controversias, por un lado, debido a su intensa actividad, parece ser que el puerto actual se ha quedado pequeño. Pero por el otro, también debe tenerse en cuenta el fuerte impacto medioambiental que supone su construcción. Existen varios proyectos sobre su diseño, pero por el momento todavía no ha pasado de ser un proyecto y se ha abierto un debate político al respecto.

2.3. Curiosidades referentes al Puerto.

·Tal y como refleja el mapa del **ANEXO 3**, los municipios de San Juan y San Pedro antiguamente eran conocidos como *El Pasage de Aquende* y *El Pasage de Allende*, respectivamente. El primero pertenecía a San Sebastián y el segundo, a Hondarribia.

·En 1770, el Pasage de Allende, consiguió independizarse después de que el político ilustrado José de Vargas Ponce (1770-1821) decretara una Orden, que finalmente sería aprobada por el rey Carlos III (1716-1788), por la cual San Juan se convertía en un municipio independiente. En este asunto tuvo mucha relevancia la familia Arizabalo, pues aparte de costear los gastos de la investigación que Ponce debía hacer para comprobar si el municipio reunía las condiciones suficientes para independizarse, Juan Bautista de Arizabalo fue el



Blas de Lezo y Olavarrieta

primer alcalde del distrito además de capitán de mar. El palacio Arizabalo, construido en 1723, es actualmente el Ayuntamiento de Pasaia.

Más adelante, San Pedro también se desligaría de San Sebastián (1805) pasando a formar parte de San Juan.

·En una de las casas más antiguas de San Pedro, nació Blas de Lezo (1689-1741) también conocido

como *Mediohombre* y que es considerado uno de los mejores almirantes de la armada española.

·Las Regatas de la Concha son una celebración muy arraigada en el Puerto pasaitarra puesto que en el mismo conviven los equipos de San Pedro y San Juan. La rivalidad entre ambos distritos es muy antigua. Al no tener regata, la mayoría de los antxotarras se decantan por la embarcación sanpedrotarra.

·Durante las excavaciones realizadas a mediados del siglo XIX para la construcción del muelle, se encontraron unas pocas monedas romanas, cuya fecha parece concordar con el periodo en el que los romanos explotaron las minas de Arditurri. Este suceso alimenta las suposiciones que afirman que los romanos comercializaron sus productos a través del Puerto.

·Antes de la construcción del muelle, las casas de algunos de los pasaitarras estaban próximas al mar. Dada esa cercanía, aprovechaban para pescar desde sus balcones, sin necesidad de bajar a la calle.

·Aun hoy existe gente que asegura que durante los años treinta y cuarenta, entraban por la bocana marsopas. Esta noticia no pilla por sorpresa, pues más de una vez se han visto por el Puerto de Pasaia delfines. Estos mamíferos despiertan gran expectación entre la gente de los alrededores, que hasta acuden a San Pedro y San Juan para verlos.

·También se tiene constancia de hay varios barcos hundidos próximos al Puerto. Las causas de hundimiento más frecuentes han sido y suelen ser los temporales. Sin embargo, en el caso de la modesta embarcación que permanece todavía en la desembocadura de la ría de Rentería y que puede verse desde la carretera cuando baja la marea, ésta se trata de un pecio abandonado hace años.

·El barco de mayor envergadura que ha entrado en el Puerto ha sido el *Asian tomorrow*, barco maderero de 180 metros de eslora.

·Actualmente, la entrada al puerto está

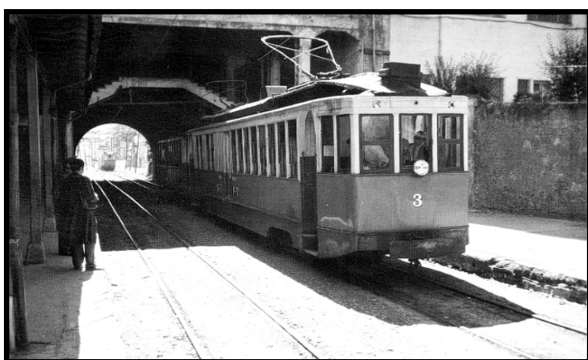


Plano general del Asian Tomorrow

restringida, cosa que indigna a los pasaitarras porque siempre lo han hecho. El único día que la gente ajena a las tareas portuarias tiene permitido el paso es el día en que tiene lugar la Behobia-San Sebastián³.

3. EL FERROCARRIL EN ANT XO.

Actualmente atraviesan nuestro pueblo dos líneas férreas; la del Norte, hoy RENFE entre Madrid-Irún, y Euskotren, que une el País Vasco con el resto de ferrocarriles de vía estrecha de la costa cantábrica. Como curiosidad, se puede afirmar que el Puerto de Pasaia fue el primero en recibir al Ferrocarril del Norte, en 1864.



Fotografía del antiguo Topo

Anteriormente además de éstas dos líneas estaban: El Ferrocarril particular del Puerto que iba desde la estación de Antxo hasta los distintos muelles. El Ferrocarril de la Real Compañía Asturiana de Minas (1853), el cual iba desde la estación pasaitarra hasta la península que forma el barrio de Capuchinos, donde hoy se cargan los coches, frente a Lezo. El cuarto ferrocarril era el tranvía de San Sebastián, entre el barrio de Escalerillas y el Muelle del Reloj, en Buenavista, ambos cercanos al Pueblo. Además de servicio de viajeros, esta línea tren era utilizada también por los tranvías de mercancías de Tolosa. El Ferrocarril Minero de Arditurri (Oiartzun-Antxo) y el último, el Ferrocarril de la Frontera, actualmente EuskoTren que pasa por Antxo y termina su recorrido en Hendaya.

4. LAS CARRETERAS.

Hasta hace poco, la N1 Madrid-Irún iba paralela a la orilla sur de la Bahía desde Rentería hasta Herrera, pasando delante de Antxo, con varios accesos al Puerto y que hoy en día pasa por el Pueblo como la variante, ésta última también con accesos al Puerto.



Variante de Antxo y al fondo, Luzuriaga

³ Carrera anual de 21km cuyo origen data de 1919.

Desde Antxo, había un enlace directo a la Autopista Bilbao-Behobia a menos de 2km. A escasos 10km del Pasaia, se encuentra el Aeropuerto de Hondarribia.

5. RESTO DE FÁBRICAS EN ANT XO.

5.1. Anisette Marie Brizard et Roger.

Esta factoría francesa se dedicaba enteramente a la fabricación de esencias de licores. Había sido fundada en Burdeos alrededor del año 1755 y estableció su fábrica en Pasaia a comienzos del siglo XX, concretamente en 1902. Esta casa era una de las más antiguas dedicada a la creación de licores y bebidas a base de plantas, de frutas y de especias.

Como curiosidad, puede comentarse que la fábrica tenía por costumbre dar naranjas y limones pelados a la gente que solía pedirlos, puesto que para la elaboración de los licores solo precisaban la piel de la fruta.

Durante sus comienzos, elaboró, con gran éxito, la receta del Anisette Marie Brizard. Más adelante sus fundadores comenzaron una



Cartel de la década de los sesenta promocionando la fábrica antxotarra



Botella fabricada en Pasaia

expansión considerable al ampliar sus productos con la gama de licores para cócteles, de espirituosos, jarabes, y, más recientemente, de vinos. La fábrica de licores cerró sus puertas en 1968 para mudarse a Villabona.

Sus productos se exportaban a más de 120 países. Actualmente, la fábrica francesa continua activa y gozando de un gran prestigio.

5.2. Schuss.



Logo de la fábrica de refrescos

se instaló en las inmediaciones de Molinao, hasta hace poco, pese a que el edificio estaba deteriorado, si uno al pasar por allí se fijaba podía ver un gran letrero con un limón roñoso.

La fábrica embotelladora de Antxo era la única que existía de la marca en Euskadi y su época dorada fueron los años sesenta. La plantilla de la factoría rondaba los cien empleados. Debido a tal auge, creó también, a parte de la limonada, el refresco de naranja y la gaseosa e instaló fábricas de la cadena en Valencia, Andalucía y Mallorca. Todavía hoy se puede encontrar en el mercado la marca Schuss, pero únicamente como gaseosa.

Actualmente perteneciente a la compañía Coca-cola, Schuss nació en el pueblo en la década de los 50, Ésta marca surgió en el cercano Trintxerpe, a manos de la familia Beristain.

Respecto a su nombre, una anécdota: al ser los Beristain muy aficionados al esquí, llamaron a su bebida *schuss* que dentro del mismo deporte hace referencia a un deslizamiento rápido por la ladera nevada en línea recta.

Su pabellón se instaló en las inmediaciones de Molinao, hasta hace



Botellas de Schuss

5.3. Tasada y Beltrán S.A.

Fundada en 1924 e instalada en Pasaia a finales de la misma década, Tasada y Beltrán se dedicó a la fabricación y distribución de productos alimenticios, tales como: Caldos y Sopas Knorr, Maizena, Té Hornimans y Ginebra.

Su principal promotor fue Carmelo Eguiguren Asúa, presidente y consejero delegado



Anuncio de las oficinas y almacenes T&B

de la cadena, que además gestionó los trámites para construir la empresa en el Pueblo.

Éste pabellón en concreto, daba trabajo a unas cincuenta o sesenta personas aproximadamente.

Como se puede ver en el cartel, aparte de Pasaia, esta casa tenía pabellones en Madrid, donde estaban las oficinas principales, Barcelona y Pamplona. De todos modos, también poseía almacenes en una decena de ciudades más, por lo que facilitaba la rápida comercialización de sus productos.



Lote de productos de la cadena

5.4. Beissier.



Anuncio de la Fábrica en El Diario Vasco.

Fundada en 1880 en la capital francesa por M. Sion, comenzó su expansión en el municipio pasaitarra, puesto que su segunda fábrica se levantó aquí en 1930.

Este pabellón de 35m de largura fue conocido por las pinturas que fabricaba, pero además de ello, también producía colas, aprestos, detergentes y aglomerantes para diversas fundiciones.

Su plantilla alcanzaba los cien trabajadores.

Tras cerrar sus puertas en Antxo, fue trasladada al polígono industrial Txirrita-Maleo, dentro del municipio de Rentería. Hace pocos años fue absorbida por una multinacional alemana.



Fachada de la Fábrica poco antes de su derribo

5.5. Bianchi.



Instalaciones de la empresa

año 1967. Los tres pabellones daban trabajo a un total de 1100 personas aproximadamente.

En 1992, las instalaciones de la empresa fueron ocupadas por unos garajes.

La empresa Bianchi se dedicó a la fabricación de material eléctrico, sobre todo condensadores y resistencias eléctricas, pero también elaboraron bobinas vitrificadas, bobinados cementados e industriales, película metálica y óxido metálico. Comenzó su actividad en Antxo a finales de 1935 y también fabricaba juguetes.

La cadena construyó otra fábrica en Rekalde y una tercera en Oria durante el



Bianchi próxima a su desaparición

5.6. Laffort & Cía.

J. Laffort & Compañía estaba situada en los números 45 y 47 de la calle Eskalantegi. Llegó al pueblo a finales de la década de los treinta, a finales de 1937 aproximadamente. Realizó las actividades de distribuir y almacenar productos enológicos y aromas para la alimentación. Fue expropiada en el año 2002 pero su demolición no comenzó hasta dos años después. Como curiosidad, esta factoría se encontraba cerca de la Fundación V.L.

A medida que fueron pasando los años, el tamaño de esta última creció, por lo que llegó a rodear a Laffort. Habiéndose convertido, de esta forma en un obstáculo para el correcto funcionamiento de la fundición.

Victorio Luzuriaga propuso adquirir la empresa, dada su boyante situación económica. La respuesta que obtuvo tuvo gran eco en el pueblo, pues el director de Laffort no solamente se negó a vender sus terrenos, sino que hizo una oferta a Luzuriaga: estaba dispuesto a comprar toda su fábrica. Teniendo noticia de este suceso, queda manifiesto el poder que tenía también la empresa de origen francés.

5.7. Campsa.

Esta empresa era la única que se dedicaba al almacenaje y distribución de combustibles del pueblo, aunque en realidad su ubicación se situaba dentro de los límites del barrio de Molinao. Abrió sus puertas durante el año 1928, dando trabajo a una plantilla de unos cincuenta obreros. También disponía de otra planta en Errenteria.



Bases de la Campsa

En 1991 se comenzaron a desmontar los tanques de fuel, pese a que la fábrica dejó de estar en funcionamiento hace más de una década.



Ruinas de la Campsa

5.8. Fábrica de Harinas Ugalde & Cía.

Esta factoría antxotarra se construyó en 1903 sobre un solar de más de 1000m² a las afueras del pueblo. Para hacerse una idea de su importancia, baste con decir que disponía de un pequeño apeadero del ferrocarril de la línea Madrid-Irún, así como plantas de la cadena en Errenteria y Bilbao. Su plantilla oscilaba entre 30-35 obreros y su maquinaria era capaz de moler treinta toneladas de trigo al día.



Fotografía de la Fábrica de Harinas

5.9. La Fábrica de Boinas Usoz.

De esta fábrica todavía se pueden encontrar restos en el Pueblo. Su chimenea, de 11 metros, aún continúa en pie, justo al lado de la Ikastola⁴ de Antxo, en la campa de Usoz. El número de trabajadores oscilaba entre treinta y cuarenta, de los cuales una buena parte eran mujeres. El comienzo de su actividad industrial se sitúa en 1926.



Campa de Usoz, al fondo puede verse la chimenea de la antigua fábrica

⁴ Escuela pública vasca.

5.10. Barnices y pinturas El Quijote.

Perteneciente a unos industriales franceses, ésta fábrica se instaló en Pasaia a finales de los años veinte. Durante su mejor época, llegó a albergar cuarenta empleados. Esta factoría se centraba en la elaboración y almacenaje de pinturas y barnices.

Algo que la mayoría de habitantes de Antxo desconoce es que el puente que se encuentra cerca del lugar donde se encontraba la fábrica, lleva su nombre.



Solar de la Fábrica y el antiguo puente



Tintura rápida El Quijote

5.11. Sociedad Española de Tubos de Estaño S.A (SETE).

Esta empresa era conocida como la *Fábrica de tubos* por los vecinos del municipio. Se inauguro a finales del 1936.

5.12. Caldos Rápidos S.A.

En Antxo también se creó en 1958, Caldos Rápidos S.A., que posteriormente se convertiría en Starlux S.A.

Starlux fue una empresa española dedicada a los productos alimentarios, especialmente en sopas y pastillas de caldos nacida en Pasaia.

Tras cerrar sus puertas en el municipio, abrió una nueva planta en Barcelona, y luego volvió a Lezo con el nombre de Sopas Chambo S.A.

5.13. Orlando.

La Fábrica abrió sus puertas en Pasaia en 1961. Sus creadores fueron Orlando Olasagasti y Salvador Orlando S.A. Sin embargo, la empresa también contaba con capital italiano, pues otro de sus fundadores había sido una familia de comerciantes oriunda de Sicilia que se había establecido por la comarca a principios de siglo. Su actividad se reducía a la elaboración de salsas, conservas y salazones y también abrieron plantas de la cadena en Beasain y Zumaia.

5.14. Otras fábricas.

Aunque estaba situada algo más allá de los límites del pueblo, también se creó antes de la Guerra Civil la **Fábrica de discos Columbia**, donde se fabricaban los soportes del vinilo.

Otra fábrica que comenzó su andadura en el Pueblo fue **Laminaciones de Lesaca**, en un pabellón en la Carretera de San Marcos.

La empresa de **Transportes Internacionales López**, también surgió en las inmediaciones de Antxo. Actualmente, tras asociarse con San José S.A. ha pasado a llamarse Transportes San José López.

En el Pueblo también hubo varias **tonelerías** y **vinagreras**, así como pequeños talleres de los que ninguno queda en pie actualmente.

Este conglomerado industrial condicionó el futuro del municipio antxotarra casi desde sus inicios, convirtiéndose en el *modus vivendi* de la mayoría de sus habitantes.

Pese a que la mayoría estuvieron en funcionamiento más de cincuenta años, fueron cerrando una tras otra a finales del siglo pasado. El impacto del cierre de Victorio Luzuriaga también repercutió en ellas, pues algunas de ellas eran proveedoras de material de la Fábrica.