

# Los orígenes de la industria del caucho en el País Vasco (1923-1950)

(The beginning rubber industry in the Basque Country, 1923-1950)

González García, José M<sup>a</sup>

Eusko Ikaskuntza

María Díaz de Haro, 11, 1.

48013 Bilbao

BIBLID [1136-6834 (1998), 25; 187-193]

---

*En 1932, dos multinacionales del neumático, Firestone y Michelin, decidieron instalar sendas fábricas en Usúrbil y Basauri. Con esta primera aproximación se pretende responder a las preguntas de quiénes y cómo participaron en el establecimiento, además de exponer la coyuntura a la que tuvieron que hacer frente en los primeros momentos.*

*Palabras clave: Industria química. Caucho. Historia.*

*1932. urtean, pneumatiko multinazional bik, hau da, Firestone eta Michelinek, norbere lantegia Usurbilen eta Basaurin jartzea erabaki zuten. Aurreneko hurbilketa honen bidez, nortzuk eta nola parte hartu zuteneko galderei erantzuteko asmoa dugu, baita harrezkero zein egoerari aurre egin behar ziotela adieraztekoa ere.*

*Giltz-Hitzak: Kimika industria. Kautxu. Historia.*

*En 1932, deux multinationales du pneu, Firestone et Michelin, décidèrent de s'établir à Usurbil et à Basauri respectivement. On a voulu déterminer, par cette première estimation, comment et qui participa à cet établissement. On a voulu également présenter la conjoncture à laquelle ils ont dû faire face au début.*

*Mots Clés: Industrie chimie. Caoutchouc. Histoire.*

## TRES GRANDES EMPRESAS DEL NEUMÁTICO SE ESTABLECEN EN EL PAÍS VASCO (1923-1950)

La industria del caucho surge a partir del descubrimiento de la *masticación* ( Hancock, 1819 ) y de la vulcanización del caucho<sup>1</sup> (Charles Goodyear, 1839). La evolución de la industria del caucho se debe especialmente a la invención de los neumáticos (Dunlop, 1888), cuya fabricación consume la mayor parte del caucho natural. La necesidad de independizarse del suministro del caucho natural (en época de guerra) y el deseo de fabricar productos superiores a los procurados por el caucho natural constituyeron el incentivo para obtener caucho sintético.

En la década de los años veinte comenzaron a instalarse en el País Vasco los primeros establecimientos dedicados a la manufacturación e importación de caucho. Pero la industria del caucho no aparecerá hasta la creación de las sociedades, Sociedad Ibérica de Gomas y Amiantos (Asúa, Vizcaya), Firestone Hispania, S.A. (Basauri, Vizcaya) y Sociedad Anónima para la Fabricación en España de Neumáticos Michelin (Usúrbil-Lasarte, Guipúzcoa).

La primera compañía con instalaciones industriales capaces de fabricar toda clase de artículos de goma y amianto, así como también la fabricación y comercio de hilados y tejidos de algodón, sus similares y derivados fue la Sociedad Ibérica de Gomas y Amiantos, con fábrica en Asúa (Sondica), y constituida en 1923. Nueve años más tarde, a expensas de la multinacional americana del neumático, The Firestone Tire & Rubber Company (Akron, Ohio), se constituye en Bilbao, Firestone Hispania, localizando su fábrica en Basauri (Vizcaya).

Asimismo en ese mismo año se establece en Guipuzcoa la Sociedad Anónima para la Fabricación en España de neumáticos Michelin, empresa filial de la sociedad francesa Michelin (Compagnie générale des établissements), y promovida por los Bancos, Guipuzcoano y San Sebastián. La filial española de Michelin instalará su fábrica de neumáticos en los terrenos ocupados anteriormente por la empresa Aceros de Lasarte (Lasarte).

## ORIGENES Y FORMACION DE SIGA, FIRESTONE-HISPANIA, y MICHELIN (Lasarte)

Con anterioridad al establecimiento de las instalaciones dedicadas a la fabricación de neumáticos, existían toda una serie de empresas dedicadas a la confección de productos cuya primera materia eran gomas, caucho, y regenerados del caucho<sup>2</sup>.

En Vizcaya, la primera iniciativa con mayor impacto y que detentará una dimensión industrial fue la constituida en Bilbao, el 17 de marzo de 1923<sup>3</sup>. Fecha en que nace la Sociedad Ibérica de Gomas y Amiantos (SIGA). Firma comercial cuyo objeto social será la fabricación y comercialización de artículos de goma y amianto, en unas instalaciones que la

---

1. La *masticación* consiste en triturar el caucho recién cortado y comprimirlo hasta convertirlo en una masa plástica homogénea, a la que puede darse la forma deseada. La *vulcanización* es una invención que permite fijar las cualidades del caucho masticado. El caucho crudo, tratado con azufre a una temperatura superior al punto de fusión del azufre, sufre una transformación íntima que mejora sus propiedades mecánicas y su resistencia a las variaciones de temperatura. Bruno, G.(1939); Gassiot Horrens, J.(1943); Kestner, G.(1938); Gibert, J. (1948), y Le Bras, J.(1960).

2. En Vizcaya estaban establecidas las siguientes firmas comerciales: Garay y Sesúмага, Bilbao Goyoaga, Cotoruelo y Compañía, Juan Santos y Compañía, Viuda de F. Montero, Azo, S.L., Hijos de A. Berrio, Importaciones y Exportaciones Alvarez, y Confecciones For. Arostegui, F. (1956), pág. 144.

3. Registro Mercantil de Vizcaya, 9 de junio de 1923, fls. 74-80.

sociedad había adquirido en Asua (Sondica) a la compañía Empaquetaduras Morali, S.A. La SIGA se constituyó con un capital social de un millón de pesetas<sup>4</sup>. Para presidir la compañía se nombró a Rafael María de Villasante, y en el cargo de Vicepresidente se designó a Julio Hernández Mendirichaga, cuya presencia estaba vinculada al Banco Bilbao.

En Vizcaya, en aquellos años la débil demanda de neumáticos era satisfecha mediante importaciones del exterior. En esta actividad comercial participaba, desde 1926, la firma Importadora de Neumáticos, S.A.<sup>5</sup>, dedicada a la importación de neumáticos fabricados en el extranjero. Esta sociedad se creó con un capital de 400.000 pesetas, a instancia de Julio Hernández Mendirichaga, y Juan Antonio Olóriz, nombres estrechamente vinculados a los orígenes de la industria del caucho en Vizcaya.

Una vez que fue aumentando la matriculación de vehículos (hasta 1920, el número de automóviles matriculados en España anualmente nunca llegó a 3.000. A partir de ese año la matriculación nunca estuvo por debajo de los 10.000) los gestores de la casa importadora bilbaína concibieron la idea de promocionar este territorio como el lugar más idóneo para localizar una empresa dedicada a la fabricación de neumáticos. Las negociaciones con la sociedad americana, Firestone Tire & Rubber Company, que acababa de inaugurar la primera fábrica de neumáticos Firestone en Europa (en 1928, en Brenntford, Inglaterra), fueron encomendadas a Juan Antonio de Olóriz, que actuó en representación de un grupo financiero constituido por los principales bancos españoles.

En el contrato preliminar firmado en Akron (Ohio), en junio de 1931, se establecieron las bases para la creación en España de una fábrica de objetos de caucho, principalmente neumáticos y cámaras para vehículos. Las bases del Acuerdo fueron las siguientes, la sociedad norteamericana proporcionaría a la futura empresa española los planos para la construcción de la fábrica, el personal competente, el derecho a usar el nombre, las marcas y todos sus secretos de fabricación y patentes, fórmulas y datos de carácter técnico, presentes y futuros, mientras que la sociedad que se constituiría en España entregaría a cambio un canon de 3 centavos por kilo de cubierta, cámara manufacturada, y útiles para la venta que la nueva sociedad depositase en su almacén de productos terminados (se pagará en oro en los EE.UU.).

La constitución definitiva de la sociedad fue el 22 de agosto de 1932<sup>6</sup>. En ese año se creó en Bilbao la sociedad Firestone Hispania Sdad Anónima, filial de la empresa norteamericana, The Firestone Tire & Rubber Company (con domicilio social en Akron, Ohio), fundada en 1900 por Harvey S. Firestone. Firestone Hispania nació con un capital social de 10 millones de pesetas, distribuido entre 20.000 acciones de 500 pesetas, y con el objeto social de fabricar cubiertas, cámaras neumáticas para vehículos, artículos de caucho y otros artículos aunque no entre el caucho en su composición.

---

4. Capital inicial sobre el que se realizaron sucesivas ampliaciones: en 1928 a 1.200.000 pesetas; en 1929 a 1.500.000 pesetas; en 1939 a 2.000.000, y en 1940 a 4.000.000. Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas (dirigido por Guillermo Ibáñez), varios años. Bilbao.

5. En 1926 se constituyó en Bilbao, con un capital de 400.000 pesetas (elevado posteriormente hasta 1.250.000 pesetas) una firma comercial dedicada a la importación de neumáticos, con el nombre de Importadora de Neumáticos, S.A. En el Consejo de Administración de esta firma comercial participaban: Julio Hernández Mendirichaga, Presidente; Juan Antonio Olóriz Vera; Miguel Rentería, Antonio Basagoiti, Vocales; Manuel Escudero, Secretario. AFYSA, varios años.

6. La sociedad se registró el 22 de octubre de 1932. Registro Mercantil de Vizcaya, T.-97, H.-4.54, fls. 32-47.

En el capital de Firestone-Hispania participaban<sup>7</sup>: Banco de Bilbao, Banco Vizcaya, Banco Hispano Americano, Banco Urquijo, Banco Español de Crédito, The Firestone Tire & Rubber Company, y la firma comercial, Importadora de Neumáticos, S.A. (creada por los Bancos Bilbao y Vizcaya).

En el contrato preliminar firmado con la compañía norteamericana no se había establecido en qué punto de España deberían emplazarse las instalaciones. La tarea consistente en convencer sobre las ventajas que ofrecía un emplazamiento en Vizcaya correspondió a Juan Antonio de Olóriz. Los argumentos que utilizó para defender este punto eran, la cercanía del puerto de Bilbao y su capacidad para recepcionar las primeras materias, y el desarrollo económico-financiero que se estaba experimentando en la provincia.

Como el punto más idóneo para establecer la fábrica se pensó en el municipio de San Miguel de Basauri. Las instalaciones se construyeron con tecnología y personal procedente de la sociedad norteamericana. La maquinaria y equipos eran proporcionados por Firestone Tire con una comisión del 10 por ciento sobre el precio de costo, en el caso de maquinaria propia, y del 5 por ciento sobre las adquisiciones realizadas en EE.UU.

En el primer Consejo de Administración de Firestone Hispania tuvieron representación las diferentes entidades que habían participado en la constitución de la misma, con un total de dieciséis Consejeros, y un Presidente. Se nombró Presidente de la compañía a Manuel Taramona y Díaz de Entresotos (debido al fallecimiento antes de haber transcurrido el año fue nombrado nuevo Presidente de la sociedad, Celedonio Noriega, Marqués de Torre-Hoyos). Como Consejeros de la compañía fueron nombrados: José María González, Harvey Firestone (Junior), H.H. Mc. Gregor, y George Raul Vloder, en representación de Firestone Tire; Julio Hernández Mendirichaga, Evencio Cortina Arteta, Restituto Azqueta Belaustegui, Pedro Careaga Basabe, Manuel Escudero Toledo y Juan Antonio Basagoiti, en representación de los Bancos Bilbao, Vizcaya e Importadora de Neumáticos; y otros seis Consejeros en representación de los Bancos (Urquijo, Hispano Americano y Español de Crédito).

La fábrica se inauguró el 17 de junio de 1933, con una capacidad instalada inicialmente para fabricar 200 cubiertas y 200 cámaras por día (de ocho horas de trabajo). Productos que se verán incrementados con el tiempo con la fabricación de forros de freno, llantas, carretillas, baterías, bujías, y otros artículos de caucho como correas, alfombras, etc.

Desde un principio la intención de la empresa norteamericana fue reservar a Firestone Hispania todo el mercado nacional. La concesión del derecho exclusivo para vender en España y en sus colonias productos marca Firestone supuso la liquidación de la filial distribuidora de estos productos en España, la Compañía Española de Neumáticos Firestone. Con la adquisición de la filial distribuidora, la red de sucursales en España: Barcelona, Madrid, Sevilla, La Coruña y Murcia (que cuenta con un depósito), pasan al control directo de Firestone Hispania.

En el mismo año en que se creó en Vizcaya la compañía Firestone Hispania, surgió en Guipúzcoa otra iniciativa similar también promovida por una multinacional del sector. El pro-

---

7. Los 10 millones de capital social se suscribieron en las siguientes proporciones, The Firestone Tire & Rubber Compagny, el 25 por ciento ( equivalente a 2.500.000, participación autorizada por prescripción gubernativa ); Banco Bilbao, el 12,5 por ciento; Banco Vizcaya, el 12,5 por ciento; Banco Español de Crédito, el 12,5 por ciento; Banco Hispano Americano, el 12,5 por ciento; el Banco Urquijo, el 12,5 por ciento y la Importadora de Neumáticos, el 12,5 por ciento restante.

yecto guipuzcoano estuvo apadrinado por el Banco de San Sebastián, y el Banco Guipuzcoano. El 3 de septiembre de 1932, se constituye en San Sebastián, la Sociedad Anónima para la fabricación en España de neumáticos "Michelin"<sup>8</sup>. En el capital social de esta compañía, cinco millones de pesetas, participaban la Compagnie Financiere Michelin en representación de la casa matriz, y los Bancos, Guipuzcoano y San Sebastián. El objeto social será la fabricación y comercio de todos los artículos de caucho, especialmente neumáticos "Michelin", de sus accesorios y de los accesorios del automóvil. Los rectores de Michelin consideraron a Lasarte como punto idóneo para edificar la factoría. Para establecerse en este municipio adquirieron unos terrenos a la empresa siderometalúrgica, Aceros Lasarte. El 24 de enero de 1934 se inauguraron las instalaciones de Michelin en Lasarte, con la obtención de la primera cubierta Michelin<sup>9</sup>.

## **GUERRA CIVIL. LA REGENERACION DEL CAUCHO DURANTE LA POSTGUERRA**

Durante la Guerra Civil, la actividad industrial de las fábricas de Basauri y Lasarte se limitó a las existencias de materias primas en almacén. El bloqueo marítimo impuesto por la marina sublevada sobre el puerto de Bilbao supuso deficiencias en el suministro de materias primas, y consecuentemente el descenso de la actividad (el número de unidades fabricadas en ese año por Firestone Hispania se redujo prácticamente a la mitad). Similares consecuencias tuvo que soportar la fábrica de Michelin en Lasarte, debido a que por el puerto de Pasajes, no son recepcionadas primeras materias para la fábrica hasta febrero de 1937.

Las instalaciones de Basauri y Lasarte, una vez en manos del General Franco, se militarizaron. Las fábricas fueron sometidas a la intervención del Control de Neumáticos dependiente de la Comisión Militar de Incorporación y Movilización Industrial que se encargaba de militarizar las empresas susceptibles de fabricar material con destino al Ejército. Una vez finalizada la guerra el control gubernamental de estas instalaciones es transferido a la Dirección General de Ordenación del Transportes (DGOT) -, organismo militar cuya representación en las fábricas corre a cargo de un Intendente General, cuyas funciones son las de establecer los programas de fabricación más convenientes para las necesidades del automovilismo militar, fijar el cupo de cubiertas y cámaras que se deben producir, y entregar a dicho Organismo los precios a que deben facturarse los neumáticos.

Ante la escasez de primeras materias, ambas sociedades acometieron programas de fabricación destinados a elaborar productos con caucho regenerado. En Firestone Hispania se obtuvo mediante el aprovechamiento de cubiertas y cámaras usadas, el neumático llamado "Batalla". La inactividad que provocaba la falta de primeras materias se trató de suplir fabricando nuevos productos. Con este objetivo se construyeron talleres mecánicos tanto en la fábrica Firestone, como en Michelin. En Basauri, se comenzó con la fabricación de llantas (con aceros especiales procedentes de Altos Hornos de Vizcaya), carretillas, bujías y productos esmaltados. En Lasarte tuvo especial relieve la instalación de un taller mecánico para

---

8. Joaquín Lizasoain, Presidente del Banco de San Sebastián, y Ramón Machimbarrena, Consejero del Banco Guipuzcoano, otorgaron la Escritura de Constitución. Registro Mercantil de San Sebastián, 10 de septiembre de 1932, fls. 124-127.

9. Las primeras cubiertas son las "confort turismo", llamadas "Doleance". Su límite de carga es de 850 kg. y la presión de inflado de 2,5 kg. Se trata de una cubierta estrecha de gran diámetro.

la fabricación de gasógenos<sup>10</sup> (se trataba de una caldera alimentada con carbón vegetal cuya combustión producía el gas que movía el motor, se colocaba delante o en la parte posterior del vehículo), remolques de bicicleta y tela engomada.

Firestone Hispania ante la escasez de tejidos debida a la incomunicación con Cataluña trató de solucionar la falta de esta primera materia incorporando la elaboración de éstos a su actividad industrial. Con este objetivo adquirió<sup>11</sup>, el 4 de enero de 1938, una fábrica de hilados, ubicada en Usánsolo, llamada la "Josefina". La fábrica "Josefina" fue creada a finales del siglo XIX por Santos López de Letona. Con algodón procedente de Egipto, EE.UU y Pakistán en los telares de la "Josefina" se había obtenido una variada gama de productos<sup>12</sup> textiles. A partir de este momento la fabricación de neumáticos de Basauri se surtirá del tejido "cord" producido en Usánsolo y de cinta aislante con destino al consumo. Las inversiones realizadas por Firestone Hispania<sup>13</sup> en esos años se tuvieron que saldar con el recurso a sendas ampliaciones del capital. En 1938, la sociedad incrementó su capital hasta los 20 millones de pesetas, y en 1940 es nuevamente incrementado hasta los 40 millones de pesetas.

A medida que se fueron paliando las dificultades de esta industria, consideran la existencia de cupos para la exportación de caucho en las naciones productoras, y falta de divisas extranjeras para realizar importaciones, fueron mejorando las condiciones para el desarrollo de estas empresas. A pesar de las dificultades que impuso el "Nuevo Estado", Firestone Hispania<sup>14</sup> y Michelin (Lasarte) continuaron con sus programas de crecimiento y diversificación.

## BIBLIOGRAFIA

- AROSTEGUI, Florencio (1956): "Industria del Caucho", Consejo Económico Sindical de Vizcaya.
- ANUARIO FINANCIERO Y DE SOCIEDADES ANÓNIMAS (dirigido por Guillermo Ibáñez), varios años. Bilbao, pp. 143-149.
- AZQUETA, Restituto (1951): " El Caucho y su industria en Vizcaya", en la Revista Financiera del Banco Vizcaya, nº 77, homenaje a la economía de Vizcaya (1901-1951), Bilbao, pp. 163-168.
- BANCO BILBAO (1957): Un siglo en la vida del Banco Bilbao, Bilbao, 1957.
- BRUNO, Giuseppe (1939): "El Caucho. Traducción y Edición española a cargo de los Servicios de Publicidad y Propaganda de la Comercial Pirelli, S.A." Barcelona.
- CCINB (1983): Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, Bilbao, CCINB.
- Centenario de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, San Sebastián, 1986.

---

10. Como también escaseaba el carbón, Michelin adquirió bosques de hayas en Navarra y Asturias donde se fabricaba el "Carbobib" en unos hornos diseñados por la propia empresa. MM. de Michelin (1940).

11. La fábrica de tejidos "Josefina" se adquiere por Firestone Hispania el 4 de enero de 1938 por 1.725.000 pesetas. MM. Firestone Hispania, 1938.

12. Valencia Barahona, Xabier. (inédito)

13. En noviembre de 1938 se realizó la ampliación de la Sección de fabricación y montaje de bujías de encendido para motores de explosión, en marzo de 1939, se instalaron regeneradores del caucho, en mayo de 1939, se comenzó con la fabricación de correas de ventilador para automóviles, y en diciembre de ese mismo año se instala maquinaria destinada a fabricar cubiertas y cámaras para vehículos y automóviles. MM, Firestone Hispania, varios años.

14. A finales de los años cuarenta los rectores de Firestone Hispania decidieron elevar el capital social de la compañía hasta los 100 millones de pesetas. MM. Firestone-Hispania, varios años.

- FIRESTONE-HISPANIA, S.A. Caucho. El caucho se produce en árboles tropicales y también, sintéticamente, en instalaciones industriales. - García Grespo, M.; Velasco Barroetabeña, R.; Mendizabal Gorostiaga, A. (1981): La economía vasca durante el franquismo. Bilbao, Editorial La Gran Enciclopedia Vasca.
- GARATE OJANGUREN, M.; Martín Rudi, J. (1995): Cien años de la vida económica de San Sebastián (1887-1987). Fundación Social Cultural Kutxa.
- GASSIOT HORRENS, José (1943): El Caucho y sus Sucedáneos, Ed I.G. Seix Barral H<sup>º</sup>.
- GORGORI, J: La industria española de manufacturas del caucho ante el mercado común.
- KESTNER, Gustav (1938): La Industria del Caucho y sus Sucedáneos. Barcelona, Ed. Osso Aribau.
- LEQUERICA, J.F. (1956): La actividad económica de Vizcaya en la vida nacional, Real Academia de Ciencias Morales y Política, Madrid.
- MORA DEL RIO, F: "Cuatro empresas multinacionales fabrican los neumáticos españoles" en Revista de Informaciones Económicas.
- OLORIZ, J.A. (1944): "Caucho", Revista Información 1<sup>a</sup> quincena de Noviembre de 1944.
- PAYA RIERA: El futuro de la industria del caucho y sus transformados.
- VALENCIA BARAHONA, Xabier: La Josefina de Usansolo (inédito).