



UNIVERSIDAD DE JAÉN
Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas

Trabajo Fin de Grado

LINARES:

DESARROLLO

INDUSTRIAL Y EVOLUCIÓN

URBANA

Elena Fernández Maza

Junio, 2014

RESUMEN

Este trabajo tiene como objetivo conocer el desarrollo de Linares, observando la evolución urbana y los cambios económicos. Se basa en la influencia de la actividad industrial sobre la ciudad, diferenciándose dos importantes periodos que otorgarán un arraigado carácter a la misma. Por un lado, la minería se convertirá durante los siglos XVIII y XIX en el motor de desarrollo económico, urbano y social. Sin embargo se producirá un declive a causa de factores tanto endógenos como exógenos. Por otro lado, ya en el siglo XX, la aparición del sector de la automoción, con Santana a la cabeza, condicionará la ciudad hasta nuestros días. El siglo XXI supone el fin de Santana. De nuevo, la industria decae, convirtiéndose el sector servicios en el más relevante. Así, se hace latente la necesidad de diversificación de la economía linarense, pero la actual crisis económica paralizará los proyectos destinados a ello.

ABSTRACT

The aim of project is to know the development of Linares, observing the urban and economic evolution. The project is based on the influence of the industrial activity about the town, explaining the differences between two important periods which will give Linares this deep industrial nature. On the one hand, the mining will become during the XVIII and XIX centuries the engine of the economical, urban and social development of the city. Nevertheless, this industry will suffer its deterioration due to internal and external factors. On the other hand, in the XX century, the appearance of the automotive sector, led by Santana, will influence the city until the present. The XXI century means the end of Santana. So the industry again suffers decadence and the service sector becomes the most important for the economy of Linares, but the current economical crisis will stop the new projects to diversify this activity.

INDICE

RESUMEN	1
1. INTRODUCCIÓN	3
2. PRESENTACIÓN DE LA CIUDAD	5
3. EL NACIMIENTO DE LA CIUDAD: LA ACTIVIDAD MINERA.....	6
3.1. ANTECEDENTES	6
3.2. EL ESPLENDOR DE LA CIUDAD DE LA MANO DE LA INDUSTRIA MINERA.....	6
3.3. DEMOGRAFÍA, ENTORNO URBANO, COMUNICACIONES Y PROBLEMÁTICA SOCIAL	10
3.4. CRISIS MINERA.....	15
4. REVITALIZACIÓN DE LA INDUSTRIA: SANTANA MOTOR.....	17
4.1. SANTANA MOTOR	17
4.2. EL ALCANCE DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA EN LA CIUDAD.....	20
4.3. INDUSTRIA AUXILIAR Y PARQUE DE PROVEEDORES.	24
4.4. CIERRE DE SANTANA: NUEVA CRISIS INDUSTRIAL.....	29
5. LINARES EN LA ACTUALIDAD	33
5.1. LA ACTIVIDAD ECONÓMICA	33
5.2. INTENTOS DE DIVERSIFICACIÓN DE LA INDUSTRIA	34
6. CONCLUSIONES	35
7. BIBLIOGRAFÍA	38

1. INTRODUCCIÓN

Hace algunos meses, tras leer la devastadora frase “Linares alcanza una cifra de paro del 50%”, no era capaz de entender el porqué de ese dato tan elevado en la ciudad.

Es entonces, ante el hecho de haber cursado una asignatura de desarrollo local y tener que elegir el tema de mi trabajo de fin de grado, cuando me planteo aprovechar los conocimientos teóricos adquiridos para conocer mi realidad más cercana y qué ha llevado a la ciudad a esta situación crítica.

El objetivo principal de este trabajo es conocer la evolución sufrida por Linares, las circunstancias que la han llevado hasta la situación actual en consecuencia de su actividad económica.

Este proyecto refleja como Linares a lo largo de su historia ha adquirido un importante carácter industrial que arrastrará hasta el presente, siendo la industria minera el determinante para su desarrollo como ciudad. Con el declive de la actividad en las minas, será Santana, empresa del sector de la automoción, la que mantenga ese carácter industrial en la ciudad hasta nuestros días.

El hecho de realizar este análisis es fundamental para poder llegar a entender el desarrollo económico, urbano y social de Linares. Por ello, basándose en su actividad industrial y estructurado en el tiempo se divide el trabajo en varias partes diferenciadas. En primer lugar, y tras una breve presentación de la ciudad, se exponen los principales antecedentes al surgimiento de la industria de la mano de la minería.

En un primer bloque se pretende hacer una sintetización del desarrollo minero, su influencia directa en la ciudad y los principales motivos causantes del declive de la industria. Posteriormente manteniendo un orden cronológico, se inicia un segundo bloque sobre la revitalización de la industria mediante la empresa Santana y el sector de la automoción. Con éste, se pretende ver cómo la industria de la ciudad en los últimos tiempos se ha basado en exclusividad en el sector de automóvil, y en especial en una importante dependencia de la empresa Santana Motor; suponiendo su fin de un nuevo periodo de declive económico y urbano del que todavía Linares no se ha podido recuperar.

El final de este análisis se basará en la situación actual y los intentos de recuperación y diversificación llevados a cabo para superar este nuevo periodo de crisis local, acrecentado por la importante crisis económico-financiera global.

El objetivo final es conseguir tener una visión global de la repercusión de la actividad económica en el desarrollo actual de la ciudad.

En cuanto al método de trabajo, ha consistido en la recopilación de datos e información recogidos en diversos puntos, entre ellos la Universidad de Jaén, la Biblioteca Municipal de Linares, el Archivo Histórico de la ciudad, empresas e Internet.

En esta búsqueda de información se han presentado algunas dificultades, como el hecho de no encontrar determinados datos que podrían ser relevantes para el desarrollo del trabajo. En referencia a esto, las principales limitaciones son la falta de bases de datos sobre la actividad económica de la ciudad, la escasa actualización y la imposibilidad de verificación y comprobación de datos por la inexistencia de otras fuentes. Por el contrario, el hecho de la gran cantidad de fuentes encontradas en referencia a la minería en Linares o al sector de la automoción ha supuesto un largo proceso de lectura, comprobación y sintetización de los datos.

Las conclusiones que se aportan como cierre sobre el tema son fruto del análisis y el trabajo realizado.

2. PRESENTACIÓN DE LA CIUDAD

Linares es una localidad situada al noroeste de la provincia de Jaén, justo en las primeras estribaciones de Sierra Morena, formando parte de la Andalucía Oriental (véase ilustración 1). Se encuentra a 418 metros sobre el nivel del mar y cercana a la depresión del Guadalquivir. Son los ríos Guadalimar, Guarrizas y Guadiel los que delimitan un término municipal de 197,92 km², caracterizado en el norte por la típica dehesa andaluza y en el sur por el cultivo del olivar tradicional. Su clima se basa en inviernos templados-fríos y veranos muy calurosos, con escasa duración de temperaturas suaves, propias de primavera y otoño; y unas precipitaciones anuales medias de 600 l/m², es decir, un clima mediterráneo continental (Ayuntamiento de Linares, 2014).

ILUSTRACIÓN 1: MAPA DE SITUACIÓN DE LINARES



Fuente: Google Maps.

3. EL NACIMIENTO DE LA CIUDAD: LA ACTIVIDAD MINERA.

A continuación se va a desarrollar el importante crecimiento y desarrollo económico, social, urbano y cultural que se produce en Linares debido a la industria minera. Situar los antecedentes de la ciudad para conocer el verdadero desarrollo de los siglos XVIII y XIX nos llevará a descubrir cómo se convierte en un referente de la época para la provincia.

3.1. ANTECEDENTES

El origen de Linares se remonta a varios siglos antes al nacimiento de la ciudad como tal. Cástulo, ciudad ibero-romana fundada en el siglo VI a.C y situada a tan solo 5 km de la actual ciudad de Linares, supondrá una importante influencia en el contexto social y económico que se establecerá en los siguientes siglos (Choclán, C., 2008). Sin embargo no será hasta el año 1.155 d.C. cuando aparezca por primera vez Linares como tal, pero siempre dependiente a Baeza, en aquel tiempo urbe con mayor relevancia (Castillo, J.C. & Gutiérrez, M.V., 2008). Paulatinamente se consolida como un núcleo rural de cierta entidad. Según Sánchez Martínez (1982), en el año 1400 la habitaban 1.165 personas, haciendo de ella una de las más pobladas del Concejo de Baeza, pero sin dejar de ser una pequeña aldea con poco más que un castillo de origen árabe. El título de villa será otorgado en el s. XVI, gracias a la importancia que adquiere la ganadería y agricultura, aumentando por consiguiente la población y el comercio (Castillo, J.C. y Gutiérrez, M.V., 2008).

3.2. EL ESPLENDOR DE LA CIUDAD DE LA MANO DE LA INDUSTRIA MINERA.

Tras conseguir el título de villa y dedicar su actividad casi en exclusividad a la agricultura y ganadería, la industria minera se convertirá en el motor de Linares durante el siglo XVIII y especialmente el XIX (Soler, R., 2000).

Las minas en la región son conocidas y trabajadas desde épocas muy antiguas. Sin embargo, no será hasta 1750 cuando se retome la actividad; gracias a un periodo de estabilidad inicial y el despegue económico impulsado por los primeros síntomas de industrialización, especialmente en países como Inglaterra y Holanda. En este contexto el control de la minería se convierte en un atractivo, primero para el Estado y posteriormente para las empresas extranjeras (Artillo, J., 1987).

Se pueden diferenciar varias etapas. De 1750 a 1820, un primer momento donde la totalidad del éxito dependía casi en exclusiva del esfuerzo físico. El desarrollo tecnológico era muy limitado y las zonas de trabajo extremadamente peligrosas. Tras varios intentos de

modernización, entre 1759-1788 la principal mina de Arrayanes empieza a dar abundantes frutos, pero con un importante problema para la comercialización. Será a partir de aquí, con el inicio de las exportaciones especialmente a Inglaterra, donde la actividad minera de Linares vivirá pendiente del mercado internacional de Londres, lugar donde se marca el precio de los minerales (Artillo, J., 1987). Reflejo de esto es la crisis que afectó a la minería de la ciudad en 1881 por la caída de los precios internacionales del plomo, evidencia de la dependencia internacional (Garrido, L., 2008).

El periodo de 1823-1849 será decisivo para la minería. El gran momento de auge y plenitud que vive parte de Europa a consecuencia de la Revolución Industrial supone una oportunidad para las minas españolas, incluidas las de Linares como suministradoras de materias primas (Artillo, J., 1987). El nuevo siglo supone la llegada de importantes empresas extranjeras con el objetivo de sacar productividad de las explotaciones mineras; pasando el Estado a un segundo plano y primando los intereses individuales y privados. Un importante cambio legislativo y la introducción de las primeras innovaciones técnicas supondrán el cambio a una minería moderna (Garrido, L., 2008).

Es precisamente en estos momentos cuando comienza una nueva etapa de 1849 a 1877. Linares vive el gran momento de esplendor minero. Los dos hechos fundamentales que suponen un crecimiento ininterrumpido para este periodo son la nueva legislación minera y la llegada de la máquina de vapor para el desagüe. La introducción de esta tecnología posibilita la explotación de las minas de manera muy competitiva. Hasta entonces el hecho de encontrarse los minerales en suelos muy arcillosos fácilmente inundables suponía el continuo cierre y apertura de pozos para suplir el problema de inundaciones; algo que conllevaba importantes costes y una menor rentabilidad (Artillo, J., 1987). Por su parte, la nueva legislación liberal supondrá la presencia decisiva y agresiva del capitalismo extranjero y con este la introducción de una moderna tecnología extractiva (Garrido, L., 2008). Esta etapa de gran esplendor dejará su mayor reflejo en el crecimiento demográfico del núcleo urbano, concediéndole así Alfonso XII el título de ciudad en 1875 (Soler, R., 2000).

A finales del siglo XIX este periodo de gran esplendor llega a su fin. Se inicia a partir de este momento un periodo (1877-1930) de alternancia entre crisis y momentos de prosperidad. A causa de las variaciones del precio del plomo, la influencia tardía de la revolución industrial, los momentos álgidos de gran productividad, la Primera Guerra Mundial, así como otros factores, la industria minera comenzará una lenta decadencia estructural (Garrido, L., 2008).

A pesar de vivir un periodo de menor regularidad en el crecimiento, el sector de la minería sigue siendo el eje de la economía linarense y su repercusión sobre la ciudad hasta mediados del siglo XX será crucial.

A continuación (véase ilustración 2) se puede observar a partir de una fotografía el interior de una de las minas de la ciudad, la mina “Los Quinientos”, llamada así por sus quinientos metros de profundidad. Concretamente, es una foto realizada en un descanso de los mineros en su interior, en la 11ª planta.

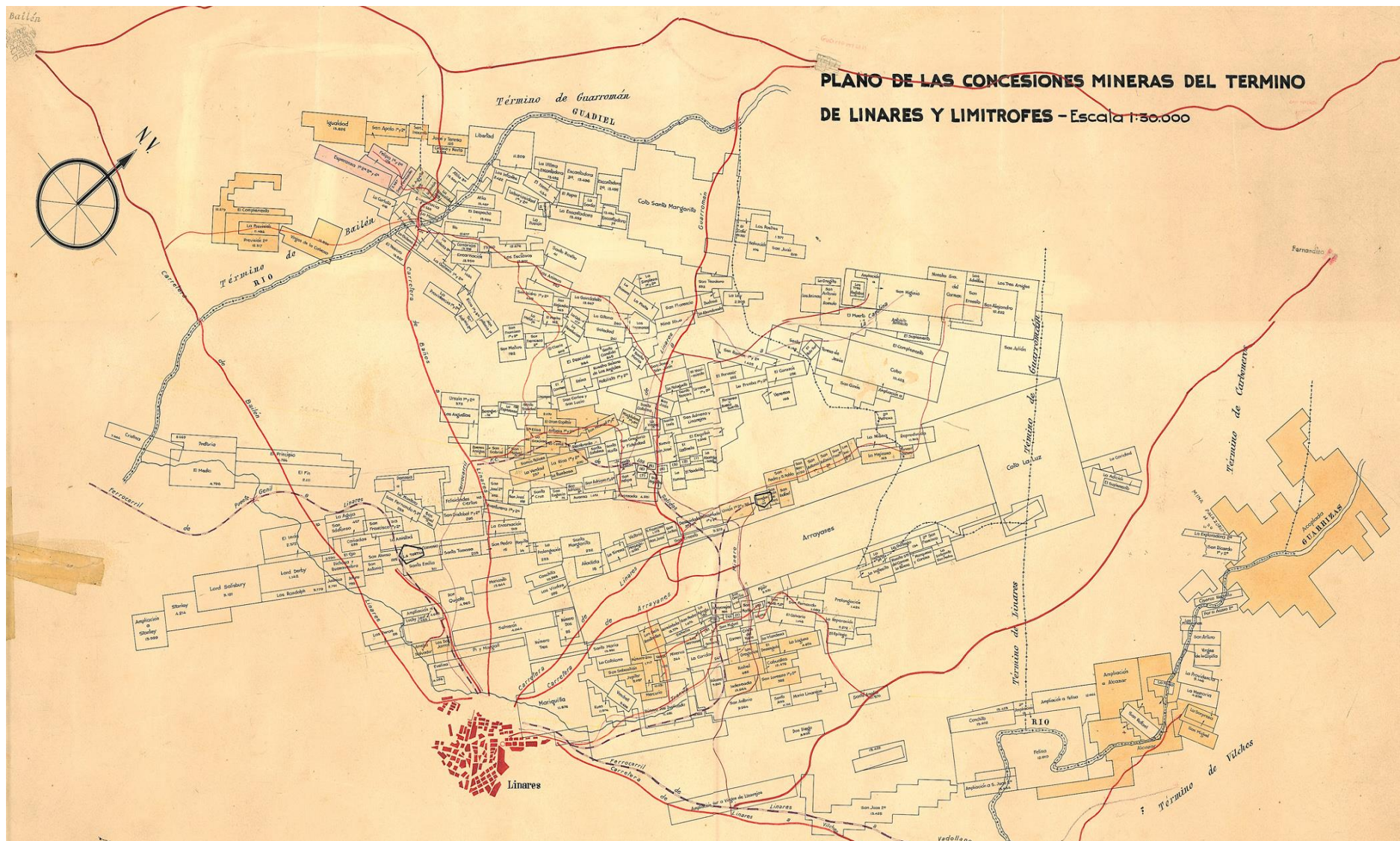
ILUSTRACIÓN 2: FOTOGRAFÍA MINA “LOS QUINIENTOS”



Fuente: Archivo Histórico de Linares.

El mapa de las concesiones mineras que se muestra a continuación (véase ilustración 3) permite conocer sobre plano el verdadero alcance del número de explotaciones.

ILUSTRACIÓN 3: MAPA DE LAS CONCESIONES MINERAS EN EL TÉRMINO DE LINARES



Fuente: Archivo histórico de Linares

Linares: desarrollo industrial y evolución urbana

3.3.DEMOGRAFÍA, ENTORNO URBANO, COMUNICACIONES Y PROBLEMÁTICA SOCIAL.

En la evolución demográfica de Linares se refleja las diversas coyunturas del mercado internacional de plomo. Un extraordinario crecimiento demográfico, que hará que la población se duplique entre 1846 y 1860 (véase tabla 1).

TABLA 1: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN LA ETAPA MINERA
POBLACIÓN ABSOLUTA Y RELATIVA (1846-1930)

Años	Linares		Jaén (cap.)		Jaén (prov.)	
	N.º Abs.	%	N.º Abs.	%	N.º Abs.	%
1846	6.567	—	17.387	—	238.835	—
1857	11.377	—	21.520	—	345.879	—
1860	12.342	100.0	22.938	100.0	362.466	100.0
1877	36.630	296.8	24.392	106.3	423.025	116.7
1887	29.692	242.8	25.706	112.1	437.842	120.8
1897	35.233	285.5	25.929	113.0	463.806	127.9
1900	38.245	309.9	26.434	115.2	474.490	130.9
1910	37.039	300.1	29.217	127.4	526.718	145.3
1920	40.010	324.2	33.444	145.8	592.297	163.4
1930	42.170	—	39.787	—	674.415	—

Fuente: Censos oficiales de la población de España, en Moreno, A., 1987.

Si vemos la comparativa con Jaén capital o la provincia en sí, el crecimiento de la población relativa es muy superior en Linares. Entre 1846 y 1877 se multiplica por 6 la población, como consecuencia del aumento de explotaciones. Estas pasarán de 13 a 270 en tan solo 12 años, trayendo consigo un aumento de casi 7.700 trabajadores, de 2.600 a 10.300 en 1877 (Moreno, A., 1987).

Como consecuencia de la crisis minera por la caída del precio del plomo, en la década siguiente la población desciende hasta 29.692 habitantes, y el exceso de mano de obra minera se destina a la construcción de infraestructuras como el ferrocarril. Tras la crisis de producción momentánea entre 1905 y 1909 se inicia un crecimiento de las cuotas de producción que supone un nuevo crecimiento de la población (Moreno, A., 1987).

En cuanto a los movimientos naturales el principal hecho a destacar es una tasa de mortalidad superior a la media nacional, como consecuencia de las deficitarias condiciones higiénico-sanitarias que se padecen tras el aluvión de población entrante. Esto no permitirá las condiciones mínimas de habitabilidad en gran parte de la ciudad, causando grandes epidemias y hambre. Entre otros motivos de mortalidad se encontraban los relacionados con las minas, la

mala alimentación, el abuso de alcohol, la mala situación del agua y las pésimas condiciones de vida de los obreros (Moreno, A., 1987). Un hecho muy clarificador en cuanto a la mortalidad es el dato de 1860, siendo la tasa en España del 27,2% mientras que en Linares alcanza el 49,9% (Archivo Municipal de Linares, 2014)

En referencia al crecimiento de la población es necesario aclarar que a pesar de que la naturaleza de los residentes era muy variada, procediendo de toda España incluso del extranjero, la gran parte procedía del resto de la provincia de Jaén, Granada y Almería, encontrando en la ciudad una solución alternativa a la agricultura. En cuanto a la población extranjera, encabezada por ingleses y franceses. Eran los representantes de grandes empresas mineras o responsables de las explotaciones (Moreno, A., 1987).

Como refleja la tabla 2, la actividad minera va en aumento continuo hasta los inicios del siglo XX, donde comienza la decadencia estructural del sector. El comercio y los servicios iniciarán un crecimiento continuo, adquiriendo cada vez mayor relevancia, que llegará hasta nuestros días. Sin embargo, será el sector agro-ganadero el que no solo no crezca sino que además pierda la mayoría de su representación en la ciudad.

TABLA 2: POBLACIÓN Y SECTORES ECONÓMICOS EN LINARES DE 1860 A 1930 (%)					
Sectores	1860	1875	1887	1897	1930
Agroganadería	20.8	16,9	24.0	8.4	1.4
Ind. Extractiva	29.5	49.8		69.2	55.9
Ind. Transformación	9.3	10.7	55.4	7.3	10.5
Construcción	2.4	3.2		0.9	2.2
Transportes	2.9	1.7	1.2	0.4	2.3
Comercio	2.9	8.3	4.4	6.7	8.4
Servicios	12.8	10.3	15.0	7.1	19.2
P.Activa	36.8	40.0	34.5	32.0	35.0

Fuentes: Padrón Municipal. (Moreno, A., 1987)

Esto es un reflejo de la importancia sociológica del mundo laboral que marca y define durante este periodo a la ciudad. El proletariado entre 1850-1855 alcanza las 4.500 personas

sobre un total de población de 15.000 habitantes, gran parte procedente de poblaciones cercanas y con una mentalidad agrícola aun presente. Es por ello, que no será hasta una década después cuando este segmento social tome conciencia de colectivo y encabece un importante movimiento obrero al igual que grandes ciudades industriales del resto de España (Artillo, J.,1987). El movimiento obrero adquiere un mayor carácter, más estable y organizado cuando en el siglo XX, especialmente en la coyuntura de la Primera Guerra Mundial, el poder adquisitivo de los obreros llega a ser incluso más bajo que en épocas anteriores, encareciéndose el nivel de vida. Estos conflictos darán paso al nacimiento de sociedades de trabajadores y a un movimiento obrero que a pesar de su lento ritmo de consolidación, a partir de inicios del siglo XX reivindicará la mejora de las condiciones de trabajo, entre ellas, mejor sueldo, indemnizaciones por accidentes, menos horas de trabajo, etcétera. La huelga será la manera en que los obreros reivindiquen estos cambios, seguidos a su vez por algún otro colectivo de la ciudad aunque de manera aislada (Garrido, L., 1987).

Junto a este crecimiento y paralelo al movimiento obrero, las clases altas construyen edificios modernistas y el Banco de España abre una delegación crucial junto con las delegaciones diplomáticas de países como Bélgica, Francia Gran Bretaña o Alemania, también presentes ya en la ciudad. Se le unen cines, casinos, bares, círculos recreativos, un importante mercado de abastos, una escuela de minas y el Hospital de los Marqueses. El ferrocarril llega hasta la ciudad y junto con las líneas de tranvía (véase ilustración 4) mejoran las comunicaciones de la misma, denotando un nivel de desarrollo acorde como otras ciudades que encabezan la Revolución Industrial en España. En definitiva, la ciudad alcanza importantes niveles de dinamismo y prosperidad propios de grandes ciudades (Sánchez, J., 1987).

Ilustración 4: Llegada del primer tranvía a Linares



Fuente: Archivo Histórico de Linares

Las comunicaciones, como se ha mencionado con anterioridad, suponen desde el inicio de las explotaciones un problema. Hasta la llegada del ferrocarril, la salida natural del plomo hacia Inglaterra se realizaba por los puertos de Sevilla, Adra o Almería, hasta donde era transportado en carretas de tracción animal. La lentitud, las dificultades y la inseguridad suponían un incremento de los costes de manera proporcional. El esplendor de la minas trae consigo la construcción en la década de 1840-1850 de importantes carreteras que unen Jaén-Granada y Linares-Úbeda-Albacete, significando un acercamiento y mejora de las comunicaciones (Artillo, J., 1987).

A pesar de que la comarca de Linares fue pionera en el trazado ferroviario de la provincia (véase ilustración 5) gracias a la rica zona minera y su posición de eje económico de este periodo, no fue un camino fácil. Una línea ferroviaria que une Linares desde Vadollano con la línea general andaluza de la MZA será el primer paso en 1877. A esta se unirá un ramal que supondrá la llegada del ferrocarril al distrito minero y que será completado con una estación en el recién abierto y espacioso ensanche de la ciudad, la conocida como Estación de Madrid, que supondrá el enlace entre la ciudad, el distrito minero y la línea general andaluza (Artillo, J., 1987).

ILUSTRACIÓN 5: TRAZADO FERROVIARIO LINARES-ALMERÍA.



Fuente: Navarro de Oña, en Artillo, J., 1987.

Era evidente la repercusión de estas líneas para el desarrollo de la actividad minera, suponiendo fluidez y rapidez en los intercambios comerciales. Sin embargo, el precio del ferrocarril supuso un gran impedimento.

La línea Linares-Almería se convirtió entonces en el gran objetivo. Veinticinco años después de aprobar el proyecto, se inaugurará en 1904 su último enlace entre Linares y la Estación Linares-Baeza. La importancia de este ferrocarril fue esencial para el desarrollo comercial y minero, aunque el retraso en la construcción privó de los beneficios de la etapa de expansión productiva de la última década del siglo XIX (Artillo, J., 1987).

En 1910 se pone en funcionamiento la que será la línea minera por excelencia, Linares-La Carolina, que atravesará todo el corazón minero linarense. Ésta es consecuencia de los inicios de la decadencia en Linares y el creciente auge de La Carolina en la minería (Artillo, J., 1987).

En definitiva este sistema de comunicaciones e infraestructuras escaso y realmente tardío supuso una desventaja para la minería linarense (Artillo, J., 1987).

Estas circunstancias de crecimiento se verán reflejadas en la ciudad con una transformación urbana. Las primeras repercusiones serán a causa de la aprobación del plano del ensanche (véase ilustración 6) en 1876, el desarrollo industrial y el impulso del ferrocarril.

ILUSTRACIÓN 6: PLANO DEL PROYECTO DE CRECIMIENTO DE LA CIUDAD



Fuente: Breve Historia de Linares (Soler, R., 2000)

Hasta entonces no se presenta una clara separación por clases sociales en el espacio urbano, siendo frecuente la convivencia en una misma calle de ricos y pobres jornaleros, tanto de la agricultura como de la minería. Los cambios se produjeron tanto en el término municipal de la ciudad como en el casco urbano. Por un lado, los conjuntos de casas donde residían los mineros se emplazaron tanto en las zonas contiguas a los pozos mineros como a ambos lados de los caminos hacia las explotaciones, teniendo esto último gran relevancia sobre la actual zona norte de la ciudad. En algunos casos la densidad será tal que esos núcleos se empezarán a considerar barrios y posteriormente quedarán englobados en el casco urbano. El continuo aumento de las migraciones a la ciudad para trabajar en las minas supondrá la generación de suburbios obreros que crecerán de forma anárquica. Este problema es ignorado por la corporación municipal, centrada en las zonas comerciales y de residencia de la burguesía. Será el gobierno de la nación quién a través de leyes intente paliar el problema de la vivienda obrera y los hacinamientos en ésta (Ramírez, J.M., 1987).

3.4. CRISIS MINERA

A finales del siglo XIX y los primeros años del siglo XX el “boom” minero cosechado hasta entonces comienza a disiparse, como consecuencia de una serie de factores. El declive de la zona de Linares irá acompañado del crecimiento de la zona minera de La Carolina, lo que convertirá el distrito Linares-La Carolina en una de las principales zonas productoras de plomo de España (Molina, A., 1987).

Este declive minero vino motivado por una serie de factores tanto endógenos como exógenos (Garrido, L., 2008). Una de las principales causas será la fluctuación de los precios del plomo en momentos donde la rentabilidad era mucho menor. El precio del plomo supondrá que los pequeños empresarios tengan que abandonar sus explotaciones, soportando estas crisis de precios las grandes sociedades que contaban con importantes reservas. Otra de las grandes causas será la escasez por el agotamiento de los filones y la profundidad alcanzada de las explotaciones. A esto se le unirá la abundancia de especuladores cuyo único objetivo es el enriquecimiento rápido a base de la inutilización y destrucción de la mina (Molina, A., 1987).

Como consecuencia de esta imprevisión de las empresas y de su objetivo de beneficio inmediato, no se aprovecharán los últimos adelantos en técnicas para la explotación, quedando estancadas en su innovación tecnológica y perdiendo competitividad nacional e internacional (Molina, A., 1987).

A diferencia de Linares, La Carolina si cuenta con maquinaria más sofisticada y con métodos de menor coste y mayor rapidez como consecuencia del menor uso de dinamita al no existir rocas tan duras y resistentes como en Linares. Se produce así una lenta pero continua e inevitable caída de la zona de Linares, trasvasándose parte del capital a La Carolina y suponiendo el cierre temporal o definitivo de muchos establecimientos linarenses (Molina, A., 1987).

Algunos acontecimientos políticos también tendrán repercusión sobre la minería a nivel nacional, como la proclamación de la Primer República que supuso un descenso de la producción; o el estallido de la Primera Guerra Mundial, que causó una importante perturbación en la industria minera y metalúrgica a nivel internacional. Ésta posteriormente supondrá un beneficio para la misma por la condición del plomo como mineral esencial para el conflicto. De esta manera, a partir de 1925, se marcan las pautas de la caída de la industria minera, convirtiéndose en desencadenante de la vuelta a un momento de vacío económico, como consecuencia de la marcha y abandono de las grandes compañías españolas y extranjeras. Un subdesarrollo que asume nuevamente a la ciudad en una grave crisis (Molina, A., 1987).

A pesar de que la población de la ciudad seguirá aumentando entre 1930-1955, en más de 10.000 habitantes en solo 20 años (Soler, R. 2000), esto no será como consecuencia al crecimiento de la actividad industrial como en etapas anteriores. El fuerte éxodo rural creciente en toda España será el principal motivo, ya que la minería sigue en decadencia con el cierre de gran parte de sus explotaciones, quedando tan solo algunas que conseguirán sobrevivir. Será entre 1940-1949 el periodo en el que se produzca la suspensión parcial de la actividad, encontrarse solamente en explotación la mina de Arrayanes. Tras un pequeño repunte de la actividad a consecuencia de la mejora de los precios del plomo, algunas compañías reinician la actividad, algo que no será suficiente para evitar que la industria siga disminuyendo de manera irreversible (Garrido, L., 2008). El conjunto de las causas mencionadas llevarán al fin inexorable de la minería en la ciudad.

4. REVITALIZACIÓN DE LA INDUSTRIA: SANTANA MOTOR

En los años cincuenta la desaparición casi absoluta de la minería y los graves momentos por los que pasa la agricultura sumergen a la provincia de Jaén en una situación gran pobreza, que comparte con el resto de Andalucía (Gallego, V.J., 2012).

Es ante esta situación extrema donde aparece el Plan Jaén. El gobierno decide tomar medidas urgentes que aborden la cruda situación de pobreza de la provincia, adoptando iniciativas para acabar con los graves problemas sociales. Estas medidas las llevará a cabo en diferentes puntos de España que se encuentran en una situación similar. De esta manera se acuerda poner en marcha el Plan, que será financiado en su mayor parte por el Estado pero también con capital privado. Una comisión técnica será la encargada de determinar cuáles son los puntos de la provincia donde se llevarán a cabo las actuaciones y la implantación de instalaciones y empresas (Rodríguez, C., 2011). Con la consideración del carácter rural de la provincia y la concentración de la principal industria mecánica en Linares, el comité decidirá ubicar en la misma una fábrica de maquinaria agrícola (Rodríguez, C., 2011).

4.1. SANTANA MOTOR

El 24 de febrero de 1955 se constituye la empresa Metalúrgica de Santa Ana S.A. de fabricación y montaje de maquinaria agrícola, con un capital de 3 millones de pesetas. Esta primera etapa de la empresa se enmarca dentro del ciclo de expansión que vive la economía española (1951-1959). Asimismo, la creación de Santana, aunque aún no como empresa del automóvil, coincidió con el momento de más rápido desarrollo del sector de la automoción en España (Rodríguez, C., 2011). De esta manera empieza a crecer en las afueras de Linares una fábrica de 4.000 m² que a finales del mismo año contará con 90.000m². Llegan los primeros acuerdos con firmas como la francesa Fournier & Mouillon, Huard o la americana Hércules Motors Corporation, que suponen la fabricación de cosechadoras, trasplantadoras y arados. Sin embargo el acuerdo de mayor importancia lo realizó en 1958, con la firma inglesa Rover, para llevar a cabo la fabricación de su modelo Land Rover (Aznar, S., 2002). En 1961 se consiguió la fabricación de este automóvil con componentes 100% españoles, las expectativas para Santana eran muy positivas y la década de los años sesenta fue de esplendor, coincidiendo con el mayor crecimiento hasta el momento de la economía española (Rodríguez, C., 2011). Durante estos años las nuevas técnicas y tecnologías propulsaron el cambio, desarrollo y mecanización de las tareas agrícolas, que en consecuencia a la importancia del sector agrícola en España impulsaron la demanda nacional de vehículos Land Rover producidos por Santana. Desde estos momentos la fabricación de maquinaria agrícola se ve cada vez más reducida, centrandose en

actividad en la fabricación de coches. Será en 1980 el momento en que la dirección de Santana comunica la decisión de abandonar la línea comercial de maquinaria agrícola, fundamentando su decisión en los elevados costes, la mala coyuntura del sector y la tendencia a la baja de los beneficios. Eliminada esta actividad se concentró en la fabricación y venta del Land Rover, cuya penetración en el mercado seguía creciendo pese a la fuerte crisis del sector de la automoción iniciada a finales de los años setenta (Aznar, S., 2002).

El Land Rover se convertirá en el producto más emblemático de la empresa insignia de la ciudad, ya que es el auténtico propulsor del desarrollo de esta empresa y, por ende, de Linares y la comarca. Este vehículo se ha exportado a todo el mundo, entre otros a países árabes, América y el resto de Europa. Concretamente, hasta el cese de su comercialización en 1993 se exportaron 98.195 Land Rover. Estos momentos de esplendor económicos para la ciudad se rompen cuando sus trabajadores, liderando el movimiento obrero de la provincia llevan a cabo una huelga traumática en 1977 que irá unido a una nueva crisis en 1980, provocada por la pérdida del paso sobre la renovación tecnológica y la competencia en el mercado. Esta crisis supondrá el fin del esplendor de Santana, comenzando aquí el verdadero declive de la empresa y por consiguiente un proceso de desindustrialización gradual hasta la actualidad. Esta primera gran crisis traerá en 1982 la entrada de capital japonés en Santana, a través de la firma Suzuki, con el objetivo de conseguir ocupar la mano de obra excedente, completar la gama de todo-terreno y aumentar la rentabilidad de la empresa. Y es que Santana, en 1980 cuenta con más de 4.600 trabajadores, siendo en los inicios 437 trabajadores (1957). La firma Suzuki consigue hacerse poco a poco con la mayoría de las acciones de Santana (Aznar, S., 2002).

Los japoneses se encontraron con problemas para adaptar la cultura de trabajo, a lo que se unió el descenso de los modelos Santana. Los cambios tecnológicos que se introdujeron provocaron que parte de la plantilla estuviera desempleada. A pesar del desarrollo de nuevos modelos y mejora de la productividad, la cifra de trabajadores en 1992 era de escasamente 3000 empleados. El descontento por parte de los trabajadores era latente. Sueldos inferiores a la media nacional del sector, el despido y la cultura que intentaban implantar los japoneses, nada aceptada en la factoría, supusieron una de las épocas más complicadas para la empresa.

Se calcula que en 1991 un 60% de la economía de Linares y su comarca depende directa o indirectamente de Suzuki Santana (Archivo Histórico de Canal Sur, 1992).

La grave crisis internacional del momento, especialmente dañina con el sector de la automoción puso a la empresa contra las cuerdas, llegando casi al punto de la disolución. Ante

la gravedad de la situación, el Consejo de Administración, representantes de trabajadores y la Junta de Andalucía acuerdan un plan para la supervivencia de Santana. Sin embargo, Suzuki fue aplazando la ejecución de sus compromisos incumpléndolos todos hasta sumergir a Santana en la mayor crisis de su historia. Tras un nuevo despido de 1.300 trabajadores justificado según las bajas ventas del anterior semestre, un intento desde el Ministerio de Industria por arreglar la situación y el fracaso de las negociaciones, los japoneses deciden abandonar Santana en febrero de 1994, amparándose en la grave situación de la empresa y justificando que no era rentable producir vehículos en Santana. Es en este momento cuando la Junta de Andalucía, que hasta ahora había tenido un papel de mediador entre la directiva y los trabajadores, con el objetivo de evitar la marcha de Suzuki, sin quererlo y ante las presiones, asume el protagonismo, entrando en un caos de acuerdos y negociaciones que acabarán meses después con la Junta de Andalucía asumiendo la gestión de Santana. La pretensión de esta era la búsqueda de un tercer socio para poder desligarse de la empresa, algo que le fue imposible encontrar. Sin embargo, 1995 comenzó con el acuerdo con Suzuki para permanecer 5 años más en la empresa y de una fabricación de entre 25.000 y 30.000 vehículos al año. Pero ante las escasas expectativas de llegada de un tercer socio, Suzuki suscribió un acuerdo para la transmisión de las acciones a la Sociedad para la Promoción y Reconversión Económica de Andalucía S.A., por lo que la Junta pasó a ser el accionista mayoritario de Santana. Estos hechos llevaron una serie de críticas por la gestión y las ayudas concedidas a la empresa. Hasta tal punto, que la misma Unión Europea puso en tela de juicio la legalidad de las ayudas por vulnerar el principio de libre competencia (Aznar, S., 2002).

Desde 1995 a 1999 ya en manos de la Junta, Santana consiguió aumentar su productividad, pasando de una producción de 11,29 vehículos por trabajador en 1993 a 15,41 vehículos en 1996, la facturación aumentó un 70,15% con respecto a 1994 y la empresa se estaba acercando al umbral de rentabilidad. Esta tendencia prosiguió hasta 1999, dónde nuevamente por el retraso del cobro de las subvenciones se cierra el año con pérdidas. Las inyecciones por parte de la Junta para intentar reflotar Santana serán continuas hasta 2011.

En 2003, Santana presenta un nuevo proyecto, un nuevo modelo de todoterreno, el Santana Anibal, un modelo renovado del conocido Land Rover, que producirá hasta el final de sus días. Debido a sus características de robustez es adquirido por diferentes ejércitos, entre ellos el español, el francés o incluso el checo. En 2005 tras dejar de fabricar el Suzuki Vitara, Santana presenta dos nuevos modelos en sustitución a este, el 300 y 350. Será en 2006 cuando entre en juego la multinacional italiana Iveco, llevando a cabo un acuerdo de colaboración para

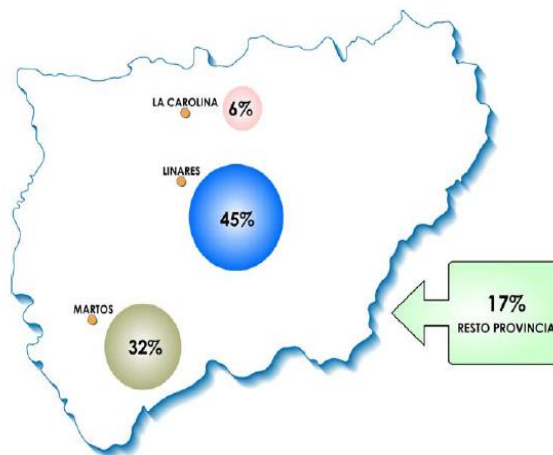
fabricar modelos en la factoría linarense con la marca y distribución de Iveco, y que incluía la posibilidad para Iveco de comprar la hasta ahora empresa pública en un plazo de 4 años. Pero la compra está ligada al éxito del nuevo modelo de Iveco-Santana, el Massif; e Iveco, nunca llegará a ejercer la opción de compra. En 2009 finaliza definitivamente la alianza con Suzuki, con la suspensión de la fabricación del modelo Jimmy. Durante el 2010 la situación se convierte en insostenible, con la actividad paralizada, solo la mantiene viva su condición de empresa pública. Finalmente, en febrero de 2011, tras más de 600 millones invertidos, ante la imposibilidad de sacarla de la profunda crisis que vive y las continuas pérdidas año tras año, se produce el tan temido cierre de Santana Motor, poniendo fin a 56 años de actividad (Rodríguez, C., 2011).

4.2.EL ALCANCE DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA EN LA CIUDAD.

Desde sus inicios a mitad del siglo XX, la industria del automóvil ha ido adquiriendo cada vez mayor relevancia, no solo para la ciudad sino también para el resto de la provincia. Esta situación se mantendrá hasta 2011, donde con el cierre de Santana el sector se verá gravemente perjudicado. Es importante por ello conocer la situación del sector en los años anteriores al cierre de Santana, para poder ver hasta qué punto ha sido influyente en la situación industrial de la ciudad.

En este mapa (véase ilustración 7) de la provincia de Jaén podemos ver la importancia del sector por porcentajes. Este se verá modificado tras el cierre de Santana Motor. Hasta entonces Linares supone en la industria del automóvil un 45%, seguida de Martos con un 32% y de la Carolina, muy por detrás con un 6%. El resto de la provincia suma el 17% restante (AEI sector automoción 2007).

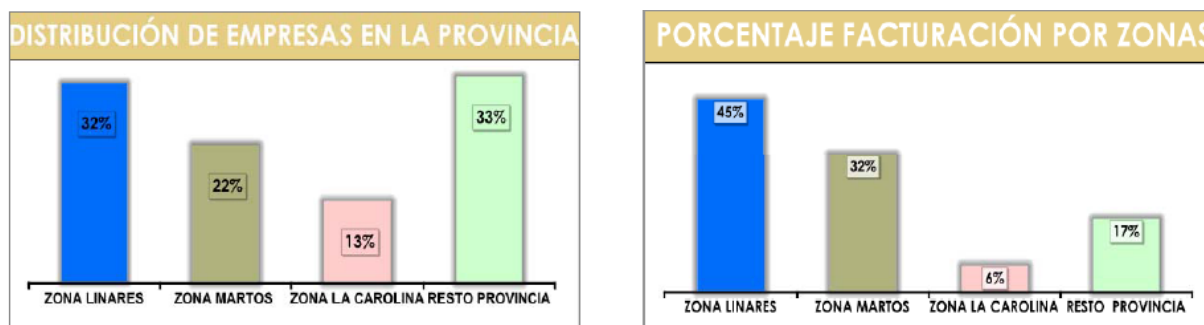
ILUSTRACIÓN 7: REPRESENTACIÓN EN % DEL SECTOR



Fuente: AEI sector automoción 2007.

Sin embargo, la distribución de las empresas (véase ilustración 8) no se corresponde con el volumen de empleados de las mismas, así mientras que Linares posee menos de la tercera parte del número de empresas del sector tiene casi el 45 % de los empleados y Martos con poco más de la quinta parte de las empresas tiene más del 40% del número de empleados total.

ILUSTRACIÓN 8: DISTRIBUCIÓN DE FACTURACIÓN DEL SECTOR EN LA PROVINCIA

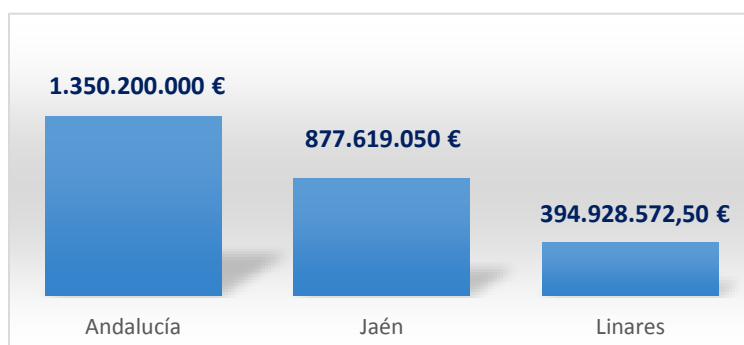


Fuente: AEI Sector Automoción de la provincia de Jaén 2007.

Según los datos de facturación del sector de la automoción en la provincia de Jaén y los porcentajes de facturación de 2006 ofrecidos por Camerdata y publicados por el AEI del sector de la automoción 2007, la facturación de las empresas situadas en Linares para ese año fue 394.928.572,5 €.

Como se puede ver en la ilustración 9, la facturación del sector en Linares en el periodo anterior a la desaparición de Santana era casi de 400 millones de €. Suponiendo casi la mitad de la facturación de toda la provincia.

ILUSTRACIÓN 9: FACTURACIÓN DEL SECTOR EN EL AÑO 2006



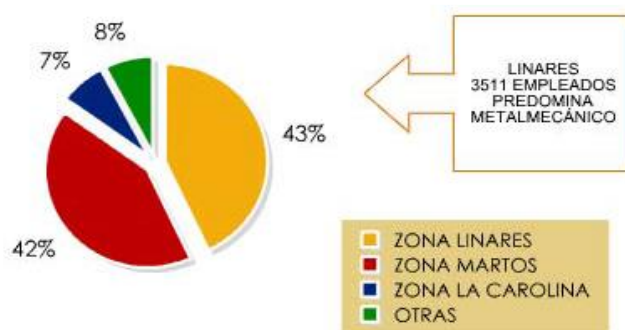
Elaboración propia. Fuente: Camerdata y AEI automoción 2007

La importancia radica en que es precisamente Linares, el único punto de Andalucía donde se sitúa una fábrica de coches como tal hasta el momento. Si bien es cierto, que a pesar de ser Jaén la provincia con mayor representación se sitúan también empresas auxiliares o de componentes en el resto de la geografía andaluza. Solo Linares, representa el 29% del total de

facturación andaluza del sector. Si se tiene en consideración toda la provincia el porcentaje alcanzaría el 65%, representando las 7 provincias restantes solamente un 35%.

Ante tal importante volumen de facturación, el número de trabajadores del sector va en consonancia (véase ilustración 10). Del total de trabajadores empleados en el sector en la provincia, el 43% pertenece a Linares. Es decir, durante esta etapa anterior a 2011, concretamente en 2007, el sector emplea en Linares a 3.511 personas, sin considerar la población de la ciudad que trabaja en alguna del resto de poblaciones de mayor relevancia como es Martos o la Carolina, que de manera indirecta también emplea a población de Linares y repercute de manera directa y positiva en la ciudad.

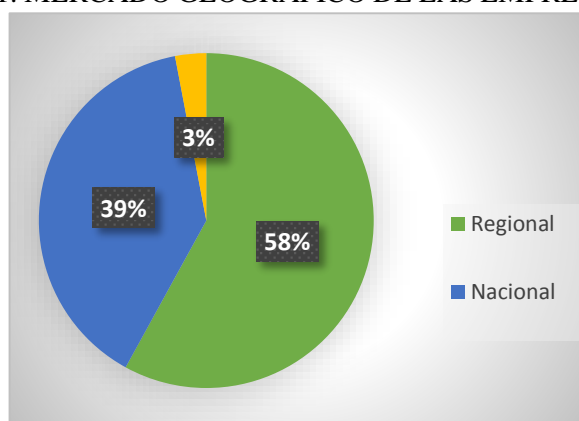
ILUSTRACIÓN 10: EMPLEADOS EN EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL



Fuente: AEI Sector Automoción 2007 con datos de Camerdata.

A pesar del volumen de facturación tan representativo en el total del sector desde el punto de vista andaluz, las empresas del sector en Linares se caracterizan por dirigirse a un mercado geográfico principalmente regional y nacional. Difiere así del sector a nivel nacional, representando su mercado exterior el 90% de la producción y suponiendo un referente en las exportaciones. Los mercados internacionales no son un destino prioritario para las empresas del sector linarense, que no cuentan con estructuras ni capacitación para afrontar ese reto (véase ilustración 11). Sólo el 3 % de las empresas dirigen sus ventas a los mercados internacionales (AEI, 2007). El hecho de que la mayoría sean pequeñas y medianas empresas, excluyendo de éstas Santana Motor con más de 500 trabajadores, supone mayores dificultades para acceder al mercado internacional por la necesidad en la mayoría de ocasiones de una importante inversión. Es por ello que estas empresas centran su mercado principalmente en la región, sirviendo a Santana y otras empresas como proveedores de componentes y formando una estructura auxiliar externa pero dependiente.

ILUSTRACIÓN 11: MERCADO GEOGRÁFICO DE LAS EMPRESAS DEL SECTOR.



Elaboración propia. Fuente: AEI 2007.

Además de la apreciación de la importancia mediante los datos anteriores, la población es un dato muy representativo que se debe analizar respecto a la evolución y situación de la industria. Los datos de población (véase tabla 3) reflejan cómo se han producido diversos cambios poblacionales. Si tenemos en cuenta las principales crisis que sufre Santana y el sector de la automoción, podemos ver como coinciden con los descensos de población en Linares. Así la población irá en aumento desde 1940 a 1960 a pesar de la pérdida casi absoluta de la actividad minera y a causa de los fuertes movimientos de éxodo rural e incremento de la natalidad con el “baby boom” de los años sesenta. El año 2001 también experimenta una disminución de la población, siendo representativa la grave crisis que Santana vivió en toda la década de los noventa. Tras un nuevo periodo de estabilización y crecimiento con los buenos momentos económicos que vive el país y la industria la población de la ciudad volverá a incrementarse. Finalmente podemos ver cómo tras el cierre de Santana en 2011 y las duras circunstancias por las que atraviesa España, Linares nuevamente vuelve a perder población.

TABLA 3: POBLACIÓN DE LA CIUDAD DE LINARES ENTRE 1940 – 2013.

AÑO	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2013
POBLACIÓN	47.562	52.811	60.068	50.516	54.547	58.417	57.796	61.110	60.740

Elaboración propia. Fuente: INE y Anuario Económico de la Caixa.

Al no ser el crecimiento de población tan radical como en la etapa minera, la estructura y condiciones urbanas apenas variarán (creándose solamente en los primeros años algunos barrios periféricos cerca de la factoría), permaneciendo la estructura de la ciudad casi sin cambios hasta inicios del siglo XXI.

4.3. INDUSTRIA AUXILIAR Y PARQUE DE PROVEEDORES.

Hablar de Industrialización en Linares en el siglo XX es hablar de Santana Motor, pero no en exclusividad. De la mano de Santana y su desarrollo se ha forjado un importante parque de proveedores e industria auxiliar, que han convertido a Linares en el mayor representante del sector de la automoción en Andalucía.

La importancia de los proveedores de Santana y de la industria auxiliar radica en la representación que todos ellos aportan al sector de la automoción en la ciudad y otras localidades de la provincia. Conocer éstos es imprescindible para ver la dependencia generada por Santana tanto en la propia industria como en la ciudad.

El inicio de esta industria auxiliar vino con la nacionalización de componentes para el Land Rover, que supuso un importante número de puesto de trabajo indirectos. Muchas de estas industrias auxiliares fueron creadas por trabajadores y directivos de la propia Santana.

A pesar de ser proveedores locales, hay importantes diferencias entre ellos, ya que muchos nacieron y crecieron con Santana y otros surgieron en su etapa final con los nuevos modelos y actividades. Por ejemplo, los japoneses buscaron acercar a los proveedores para poder implantar de la manera más eficaz posible su modelo “Just In Time”.

Además, los proveedores locales se diferencian por otros criterios, según argumenta Aznar,S., en “Historia de la empresa Santana”:

- *Si trabajan en exclusiva para Santana, o lo hacen también para otros fabricantes.*
- *Si los procesos de producción son intensivos en mano de obra o en tecnología.*
- *Si son sucursales de una empresa nacional, multinacional o autónomos.*
- *Si los precios de almacenamiento son altos o relativamente pequeños.*
- *Si pertenecen a la primera línea de suministros o a alguna de las siguientes capas de la pirámide.*
- *Si la maquinaria es más bien universal y flexible, adecuada por consiguiente para pequeñas series, o apta para series grandes.*

Estos criterios son fundamentales en la supervivencia de las empresas auxiliares. Algunas de ellas desaparecieron antes del cese de la actividad en Santana, y otras muchas lo han hecho tras el cierre de esta. Solo algunas han sobrevivido en la actualidad a la tremenda crisis industrial de la ciudad, cuyos motivos se explicarán más adelante.

Para poder ver la influencia de Santana sobre estas industrias auxiliares y en general sobre la ciudad de Linares, es importante conocer el núcleo de proveedores en el periodo anterior al cierre, aproximadamente en los últimos diez años de actividad, y con posterioridad ver la situación de esta industria auxiliar tras el cierre de Santana (véase tablas 4, 5 y 6). En las siguientes tablas se puede observar una comparación del antes y el después al cierre de las principales empresas del sector.

La información que reflejan los datos nos permiten ver como todas las empresas con su mercado centrado en Santana Motor han desaparecido. Destaca la desaparición de Fasur, Matricerías y equipos del Sur, Apcar, Climasur 21 e Industrias Auxiliares Marteñas (AEI 2012).

Dentro de las que han conseguido sobrevivir y mantener su actividad, se encuentran aquellas que han ampliado su mercado, incorporándose al mercado nacional e internacional, como por ejemplo Pintados Garley o Algama. Otras sin embargo han permanecido en el sector gracias a la diversificación de su actividad. Este es el caso de Sugremin con la producción de catenaria para ferrocarriles; de Gestamp, con nuevos productos para el sector de energías renovables y el ferrocarril; y de Aeropoxy Composites, que ha ampliado su actividad fabricando componentes para la industria aeronáutica.

La principal conclusión que se obtiene de los datos es la posición adoptada por las empresas que se mantienen en el sector. Han enfocado su estrategia hacia la búsqueda de nuevos mercados y clientes que satisfacer y la diversificación de su actividad.

Las estrategias seguidas por las empresas en general han tenido un balance positivo, considerando la situación crítica de la que partían. A pesar de que la facturación ha podido ser inferior o el número de empleados reducirse, el balance para la mayoría es muy positivo, consiguiendo algunas incluso mejorar los resultados que obtenía como proveedor de Santana.

TABLA 3: EMPRESAS RELEVANTES DEL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN EN LINARES

EMPRESA	ANTES DEL CIERRE DE SANTANA				DESPUES DEL CIERRE DE SANTANA			
	Facturación	Empleo	Productos	Mercado	Facturación	Empleo	Productos	Mercado
Santana Motor	343.799.000 €	563	Vehículos Todoterrenos y componentes.	Nacional e Internacional	Cierre en 2011			
Gestamp	32.483.300 €	173	Matricería, formatos soldados, estampación en caliente, hidroformado, ensamblado de conjuntos y sistemas.	Nacional e internacional. Proveedor de los principales grupos automovilísticos y de energías renovables.	23.000.000 €	137 + 10 externos	Desarrollo y fabricación de componentes y conjuntos metálicos para la automoción, para energía renovables y ferrocarril.	Nacional e internacional. Proveedor de los principales grupos automovilísticos y de energías renovables.
Fasur	Entre 15.000.000 y 30.000.000 €	174	Adaptador, brazo, brocas, carter, par cónico y piñones. Componentes de las cajas de cambio de los modelos de Suzuki.	Nacional y Portugal. Su principal mercado se centra en la provincia de Jaén, en concreto en Santana Motor	Cerrada			

Elaboración propia. Fuente: AEI sector automoción 2007 y AEI sector metalmecánico y del transporte 2012

TABLA 4: EMPRESAS RELEVANTES DEL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN EN LINARES

EMPRESA	ANTES DEL CIERRE DE SANTANA				DESPUES DEL CIERRE DE SANTANA			
	Facturación	Empleo	Productos	Mercado	Facturación	Empleo	Productos	Mercado
Algama S.L.	3.500.000 €	58	Galvanizado de todo tipo de materiales.	Andalucía y el centro peninsular	4.500.000 €	38	Galvanizado de todo tipo de materiales.	Nacional
Aeropoxy Composites	2.066.713€	37	Moldes y modelos para el sector de la automoción	Nacional	3.300.000 €	38	Moldes y modelos para el sector de la automoción y aeronáutico.	Nacional
Matricería y equipos del Sur	3.500.000 €	75	Diseño de piezas en 3D	Nacional	Cerrada			
Sugremin	5.439.185 €	45	Piezas metálicas y subconjuntos	Nacional, empresas como Santana, Gestamp y John Deere	8.000.000 €	86	Piezas metálicas y subconjuntos y elementos de catenaria para ferrocarriles.	Mercado Nacional e Internacional, empresas como Gestamp, John Deere, Adif, Abengoa.... Etc.

Elaboración propia. Fuente: AEI sector automoción 2007 y AEI sector metalmecánico y del transporte 2012

TABLA 5: EMPRESAS RELEVANTES DEL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN EN LINARES

EMPRESA	ANTES DEL CIERRE DE SANTANA				DESPUES DEL CIERRE DE SANTANA			
	Facturación	Empleo	Productos	Mercado	Facturación	Empleo	Productos	Mercado
Pintados Garley	1.429.478 €	25	Pinturas sector automoción.	Nacional	1.000.000 €	23	Pintura para el Sector de la Automoción	Nacional
Apcar	450.000 €	18	Tubos, soldaduras, tratamientos superficiales	Nacional: Santana Motor e Iveco España	Cerrada			
Climasur 21	2.250.000 €	15	Componentes para la automoción	Nacional: Santana Motor e Iveco España	Cerrada			
Rosenbauer - Ciansa		60	Fabricación, construcciones mecánicas y carrocerías de camiones de bombero	Nacional e internacional		60	Fabricación, construcciones mecánicas y carrocerías de camiones de bomberos.	nacional e internacional
Industrias Marteñas Auxiliares	25.250.000 €	125	Componentes automoción	Nacional: Santana Motor e Iveco España	Cerrada			

Elaboración propia. Fuente: AEI sector automoción 2007 y AEI sector metalmecánico y del transporte 2012.

4.4.CIERRE DE SANTANA: NUEVA CRISIS INDUSTRIAL

Tras varias décadas donde la empresa se encuentra en una situación complicada y de crisis, finalmente en 2011 empujada por una serie de factores internos y externos, Santana Motor cierra. A pesar de ello, se acuerda que la Junta de Andalucía no venderá los activos de la compañía, en concreto las líneas de producción, con la idea de la posible reanudación de la actividad en un futuro. Precisamente en estos momentos, Linares ha conseguido paralizar la subasta de la Junta de Andalucía con el que rompe este acuerdo.

Teniendo en cuenta la historia de Santana desarrollada y las circunstancias descritas hasta ahora, se puede realizar una reflexión sobre los principales motivos que han llevado al fin de la empresa.

En primer lugar hay que decir que el cierre de Santana ha supuesto un importante golpe para el sector en la provincia, ya que esta era la empresa de mayor tamaño y de la que gran parte de las pymes del sector dependían. Dicho esto, y centrándonos en los principales motivos que ha llevado a la empresa al cierre, se pueden destacar los siguientes:

- **Falta de demanda.** En relación a la demanda, el problema surge tanto desde la caída de las matriculaciones por la crisis que han afectado al sector en general, incluida la última crisis económica, como la baja demanda del producto de Santana. Es decir, los vehículos de Santana han tenido una media de demanda inferior al resto de empresas fabricantes situadas en España (Aznar, S., 2002), debido a que se centraba en la fabricación de todoterrenos, demanda que a su vez bajada a favor del aumento de la de turismo (Aznar, S., 2002).
- **Falta de profesionales cualificados.** Desde el punto de vista de los RR.HH., Santana ha contado con el problema de tener un plantilla poco cualificada y con los conocimientos necesarios para llevar a cabo su trabajado de la manera más eficientemente (AEI, 2012). La plantilla a lo largo de su historia ha estado formada por trabajadores sin formación alguna, que entraban en la empresa siendo muy jóvenes, aprendían poco a poco las tareas del puesto y tras muchos años se jubilaban en la misma, sin haber salido de ella y realizando en su mayor parte la misma tarea a lo largo de toda su etapa en la empresa. (Aznar, S., 2002).
- **La productividad.** En esta son varios los factores que han influido, estando entre ellos interrelacionados. Por un lado, el hecho de tener unos recursos humanos en las bases de la empresa poco cualificados, la mala situación continua de la empresa, la

desmotivación propia de puestos rutinarios y la poca valoración del trabajo de los empleados por parte de la alta dirección, ha supuesto que la productividad de la empresa nunca haya alcanzado niveles rentables desde el punto de vista directivo. Por otro lado, la mejora de la productividad se ha visto dificultada por la falta de inversión en nuevos modelos de producción y tecnología, a pesar del cambio implantado por los japoneses con la llegada de Suzuki a la empresa ((Rodríguez, C., 2012) y (Aznar, S., 2002)).

- **La inversión pública y la actuación de la Junta de Andalucía.** Este quizá sea uno de los temas más delicados a la hora de analizar, ya que la Junta de Andalucía ha jugado un papel fundamental, siendo motivo tanto de la supervivencia de la empresa directamente, como quizá indirectamente del cierre de la misma. Y es que, tras el anuncio del abandono de los japoneses en la fabricación, fue precisamente, aunque de manera controvertida, la Junta de Andalucía la que se hizo cargo de Santana, motivada por el importante peso que tenía la empresa tanto en la provincia como en Andalucía. Pero por contra, el hecho que se convirtiera en una empresa propiedad de la Junta, hizo que se extendiera entre los trabajadores la creencia de que Santana siempre estaría ahí al ser de propiedad pública; a pesar de en un principio conseguir una mejora de la productividad, a largo plazo esto cambiará por la pérdida de competitividad (Aznar, S., 2002).

Santana a pesar de no ser rentable ha recibido continuas subvenciones, inversiones y fondos por parte de la Junta, con el objetivo de mantener la empresa a flote e intentar nuevos proyectos y un inversor privado. Y es que a pesar de ello, la mala gestión por parte de los directivos públicos, la toma de malas decisiones y el no invertir en aspectos tan importantes como la tecnología y el reciclaje de la empresa para ponerla a la altura de sus competidores, han hecho que todas esas inversiones fueran en vano.

En definitiva, esto deja entrever que, a pesar de que se invierta dinero en una empresa, si no se gestiona, se solucionan los problemas y se toman las decisiones adecuadas, se convierten en insostenibles hasta para una entidad pública. Y empresas como Santana, que se mueven en la línea de la supervivencia gracias a fondos públicos, en épocas de crisis con la actual acaban cayendo.

- **La cultura.** Esta ha tenido mucha relevancia en la trayectoria de la empresa. El hecho de estar formada por trabajadores sin cualificación alguna, acostumbrados a una manera

de trabajar determinada, con reticencias a los cambios fue una de las justificaciones que expuso Suzuki para marcharse de Linares (Rodríguez, C., 2011). Los japoneses pretendían implantar en la fábrica la cultura japonesa de trabajo. Para ellos, era necesario ampliar las jornadas, trabajar a un ritmo mayor, en definitiva, el trabajo debía ser lo más importante. Sin embargo se encontraron con una cultura laboral muy diferente, dónde los ritmos eran más lentos, las maneras de hacer las cosas distintas, donde el trabajo no era lo primero, y dónde una vez la jornada terminada el trabajador se marchaba y no había más conexión con la empresa. (Aznar, S., 2002)

Por otro lado, el hecho del peso cultural del olivar tan importante, supuso un grave problema para los japoneses, que argumentaban que las cifras de productividad eran muy bajas entre otros motivos por el absentismo y las bajas laborales en época de recolección de la aceituna. (Aznar, S., 2002)

Todos estos choques culturales, fueron uno de los principales motivos para que Suzuki dejara Santana.

- **La falta de inversión en I+D y tecnología.** Las principales entradas de I+D y tecnología en la empresa se han producido con la llegada de empresas externas, Land Rober, Suzuki e Iveco. Sin embargo, a pesar de eso, la rápida evolución de la tecnología y las importantes y continuas evoluciones de innovación del sector han hecho que Santana siempre fuera un paso por detrás del resto de la industria.
- **La no adaptación a los nuevos mercados y circunstancias.** Al igual que ha ocurrido con la tecnología y la innovación, la adaptación de manera rápida a los mercados ha sido una asignatura pendiente para Santana (Rodríguez, C., 2012). El no conseguir una rápida adaptación le ha supuesto a Santana que su demanda descendiera a favor de la de sus competidores directos.
- **La competencia a nivel nacional.** Precisamente el sector del automóvil es uno de los sectores más competitivo, y donde las exigencias para permanecer en él son mayores (ANFAC, 2014). El hecho de que sea pionero en innovación y tecnología hace necesario para todos los que lo componen mantener ese nivel , ya que si no es así, pueden ver como su cuota de mercado cae sin freno en muy poco tiempo.
- **La crisis económica y financiera.** Las crisis que se han producido tanto en el sector como económico-financieras desde 1960 hasta la actualidad siempre han hecho que la salud de la empresa se tambaleara. La debilidad continuada de Santana ha supuesto

para esta que toda y cada una de las crisis la pusieran en una situación crítica, coincidiendo su desaparición con la última crisis del sector iniciada en 2009 y con la grave crisis económica que se inició en 2007 y en la España aún se encuentra sumida.

Como se ha podido comprobar, los motivos anteriores están relacionados unos con otros, existiendo una influencia importante entre ellos. La cultura está relacionada con la productividad, ésta por otro lado vinculada con la innovación y tecnología y todas éstas a su vez conectadas con la intervención pública. También la competencia a nivel nacional está unida a la falta de adaptación a los mercados y a la demanda, y estas nuevamente a las crisis.

En resumen, el cierre de Santana no viene provocado por un único y gran problema, sino por un conjunto que ha hecho de la fábrica una empresa insostenible.

A su vez, la industria auxiliar y los proveedores de Santana que tras el cierre de esta han cesado su actividad, ha sido como consecuencia principal de su dependencia absoluta a la gran empresa. El hecho de centrarse exclusivamente en un mercado regional ha supuesto que ante la caída de Santana, las ventas y la demanda para estas pymes cayeran de manera radical, siendo prácticamente imposible reaccionar ante la falta del casi exclusivo comprador, y arrastrándolas finalmente al cierre.

Además la gran especialización de la mayoría de esta pymes ha sido un impedimento para su diversificación hacia una nueva actividad diferente a la que realizaban para Santana.

Al igual que Santana Motor, un gran porcentaje de ellas se ha caracterizado por no ser empresas enfocadas hacia la I+D y la tecnología, centrándose en estrategias de calidad y precio exclusivamente (AEI, 2012).

En definitiva, la mayoría de estas empresas comparten con Santana gran parte de los motivos causantes del cierre.

5. LINARES EN LA ACTUALIDAD

Es importante hacer mención sobre la situación más próxima a la actualidad, conocer las circunstancias de la actividad económica tras la crisis industrial, y los intentos de reindustrialización, así como si existen o no proyectos o planes de futuro.

5.1. LA ACTIVIDAD ECONÓMICA

Con la decadencia progresiva de la industria, la diversificación adquiere un papel clave y el sector servicios adquiere mayor relevancia, convirtiéndose en la actualidad en el principal eje económico de la ciudad (IECA, 2014). Las principales actividades económicas son el comercio, el olivar y el sector de la automoción, a pesar de cierre de Santana.

Linares, a diferencia del resto de la provincia por su carácter y origen industrial, cuenta con una menor relevancia de la agricultura (IAE 2014). Aunque no tiene una gran extensión de olivar por su pequeño término municipal, cierto es que, esta actividad desde tiempo atrás ha supuesto y supone un sustento incuestionable, al igual que para el resto de la provincia. No solo por su aportación a la riqueza y el empleo, sino también por las repercusiones sociales, urbanas, ambientales y culturales (AEI 2014). De hecho, se puede ver esa dependencia del sector primario reflejada en los datos proporcionados por la EPA, donde la población activa ocupada alcanza su máximo nivel en los 3 primeros meses del año (época de recolección de la aceituna), descendiendo en los 2 trimestres siguientes y, finalmente vuelve a incrementarse en el cuarto, coincidiendo nuevamente con el comienzo de mayor actividad oleícola (AEI 2012).

Coincidiendo con una etapa de esplendor económico para España, desde los inicios del siglo XXI, el comercio se convierte en protagonista, absorbiendo parte de la población parada a causa de la crisis industrial. Superficies comerciales llegan a la ciudad haciendo de esta un referente de comercio a nivel provincial. Al hilo de este periodo de crecimiento para España llegará una nueva reestructuración urbana, con nuevas circunvalaciones e infraestructuras, modificando el plano urbano que había permanecido sin cambios importantes desde la etapa de esplendor de la minería.

En cuanto a la actividad industrial, la situación en la actualidad es complicada. Linares sigue manteniendo una estrecha dependencia del sector de la automoción. A la decadencia generalizada de la industria del país y al cierre de Santana Motor y muchos de sus proveedores, se une el hecho de la grave crisis económica que afecta a España en estos momentos. La combinación de estas circunstancias ha provocado el declive de la ciudad, alcanzando una tasa

de paro en mayo del 49% (SEPE, 2014) y disminuyendo la población de manera continuada desde el año 2009, perdiendo 600 habitantes (INE y Anuario Económico de la Caixa, 2014).

El comercio, a pesar de la relevancia adquirida también pasa por una situación delicada como consecuencia de la baja demanda por el elevado paro y con este la caída del poder adquisitivo. Además el hecho de que otros municipios cercanos sobre los que Linares era un área de influencia se encuentren en condiciones similares, no ayuda a reactivar la economía de la ciudad.

5.2.INTENTOS DE DIVERSIFICACIÓN DE LA INDUSTRIA

El Plan Estratégico de Futuro “Linares, nueva ciudad industrial” (ESECA, 1992) expone *“la necesidad de una renovación y consolidación de la cultura industrial, adaptándose a los nuevos requerimientos para ser una nueva y moderna ciudad industrial”*. Esto refleja que Linares es consciente de la necesidad de diversificación de su industria, debido a que ante el cierre definitivo de la última mina en Linares en 1991, la actividad industrial estará basada casi en exclusividad en Santana Motor. El hecho de que a su vez esta empresa atravesase continuas crisis y estas cada vez de mayor envergadura supondrá que se lleven a cabo proyectos para la diversificación de la actividad. Sin embargo, no será hasta los primeros años del siglo XXI cuando se produzcan la mayor parte de hechos relacionados con esta. Esta reflexión que se produce desde la década de los noventa supondrá a las instituciones plantearse la regeneración del tejido industrial así como su diversificación. Nuevamente y en momentos de crecimiento para el país, se dan los primeros pasos entorno a sectores productivos con expectativas de futuro en ese momento, como el sector de las energías renovables y alternativas, la logística y el transporte. De ahí la llegada de importantes empresas de transporte como CAF y Alston, de relevancia internacional, siendo su actividad la fabricación de material ferroviario y unidades de tren. Por otro lado, en cuanto a energías renovables, Gamesa-Aensa será relevante, con la llegada al parque empresarial de Santana para fabricar aerogeneradores.

Tras un periodo donde se consigue iniciar esta diversificación, la irrupción de la actual crisis económica ha puesto en serias dificultades todos estos planes de futuro dada la paralización de todo tipo de proyectos.

El cierre de Santana a su vez llegó con la presentación del Plan Linares Futuro, basado en la concesión de ayudas para la reindustrialización de la ciudad, pero del cual hasta el momento no se ha obtenido fruto.

6. CONCLUSIONES

El análisis histórico de la evolución urbana y el desarrollo industrial en Linares permite comprender la realidad económica, demográfica y social que vive la ciudad en estos momentos. Evidencia como efectivamente el desarrollo de una ciudad está directamente relacionado con sus actividades económicas, siendo determinantes.

En primer lugar, el principal reflejo que desprende este trabajo es la influencia ejercida por la industria sobre Linares. Tras ver lo sucedido con el crecimiento y declive tanto de la minería como del sector de la automoción, se puede afirmar que la industria ha ejercido un papel muy positivo para la ciudad, siendo su motor de desarrollo. Sin embargo, al igual que ha influido de manera esencial para su crecimiento también lo ha hecho para su declive. La fuerte dependencia de la ciudad a su industria, ha provocado que ante los periodos de crisis industrial, Linares haya vivido paralelamente momentos de decadencia urbana. Así lo reflejan entre otros datos, las tasas de paro o las pérdidas de población en momentos de desindustrialización.

El cuanto a la etapa minera, se observa como la llegada de esta supone el verdadero crecimiento para la ciudad, alcanzando cifras de población muy por encima del resto de municipios de la provincia. Su reflejo positivo se aprecia en que no solo supuso un crecimiento poblacional, sino el desarrollo de la ciudad a nivel económico, urbano y social. Si bien es cierto que, de la mano de todo ese esplendor se desarrolló un importante contraste entre clases sociales.

Por otro lado y a pesar de haber cesado su actividad hace ya tres años, Santana hoy día sigue siendo influyente para la ciudad. Aunque la industria del automóvil no trajo consigo el crecimiento de población de la etapa minera, sus momentos de crecimiento y declive se han visto reflejados en el ámbito urbano y social. En los últimos 50 años, Santana ha sido el referente de la ciudad hasta el punto que “si le iban bien a la empresa, también le iba bien a la ciudad”.

La cifra de más 4.600 empleados que alcanzó en los años ochenta la empresa, sobre una población activa en la ciudad entre 15.000 - 20.000 personas refleja hasta qué punto ha tenido relevancia Santana en la actividad económica de la ciudad, dependiendo absolutamente esta de sus circunstancias. Ante la decadencia de Santana y una actividad económica tan centrada y subordinada a esta, la ciudad ha sido incapaz de reajustar el excedente de trabajadores del sector en otras actividades. Es por ello que una de las principales razones de la elevada tasa de paro actual, es la incapacidad a lo largo de todo el periodo de reabsorción en otros sectores, a

consecuencia de la falta de diversificación y la dependencia absoluta de Linares de Santana Motor.

De los problemas de la industria y los intentos por evitar su cierre han sido partícipes tanto la empresa y los trabajadores como la ciudad y las instituciones; conscientes de que si la empresa cerraba supondría una grave crisis para la ciudad, arrastrándola a una situación crítica de decadencia. Las acciones llevadas a cabo por la Junta de Andalucía han sido a la vez defendidas por unos y criticadas por otros. Si bien es cierto que, aunque evitó su cierre en un momento inicial, la supervivencia de Santana desde ese momento fue una continua agonía a pesar de las importantes subvenciones que recibía. Plantea así el hecho de que no sirve de nada realizar continuas inyecciones de dinero si no existe una adecuada planificación estratégica, una buena gestión de la empresa y sus recursos, o la suficiente inversión en tecnología e I+D. Esto muestra que una empresa si no emplea adecuadamente las subvenciones recibidas para alcanzar un nivel de dinamismo, productividad y competitividad acorde al momento, periodos de inestabilidad como el inicio de una crisis económica dónde el gasto público se ve reducido, y por ende las subvenciones, su supervivencia será prácticamente imposible, como así ha sido en el caso de Santana.

La influencia de Santana ha ido más allá de Linares y su cierre no solo ha repercutido a las empresas de la ciudad. Localidades cercanas como Martos o La Carolina, con gran participación en el sector de la automoción provincial, también se han visto perjudicadas. En especial La Carolina, por su relación empresarial más estrecha, sufriendo un importante declive. El sector del automóvil para la provincia es muy relevante y la caída de la empresa más importante ha supuesto el declive de muchas otras, así como la importante pérdida de puestos de trabajo directos e indirectos en toda la provincia. Ante el porqué de que unas empresas del sector hayan desaparecido y otras no es una cuestión basada fundamentalmente en las características de estas. Por lo general, todas las empresas que han sabido adaptarse a las nuevas circunstancias buscando nuevos mercados ante la pérdida de su gran cliente como era Santana y las que han sabido buscar nuevas actividades diversificando e invirtiendo en tecnologías e I+D han permanecido a pesar de las dificultades en el sector. Sin embargo, aquellas que exclusivamente se dedicaban a proveer a Santana, al cierre de esta, caen drásticamente sus ventas encontrándose en una situación crítica que las llevará en el corto tiempo a dar por finalizada la actividad empresarial.

Estas circunstancias nos llevan al planteamiento de ¿hasta qué punto es bueno la existencia de una gran empresa? Y aunque si bien es cierto que ha creado una gran vinculación

y supeditación, es innegable su aporte a la ciudad. Durante mucho tiempo, ha sido motor económico, generando riqueza para la ciudad y siendo clave en su desarrollo. Además es necesario mencionar el aporte tan importante en cuanto a cultura innovadora, tecnología, competitividad, cooperación, flexibilidad que ha traído a las empresas tanto de Linares como del sector en el resto de la provincia, poniéndolas a un nivel muy alto.

Desde el aspecto general, minería y automoción han compartido algunas causas de declive. Entre otras, la mala gestión, la falta de competitividad, de inversión en tecnología y la escasa adaptación a los cambios. A pesar de haber introducido tecnologías, mejorado su competitividad y gestión, la globalización y competencia han hecho que los mercados se sean muy exigentes y permanecer en ellos solo sea posible en condiciones de máxima competitividad.

En la actualidad, Linares se encuentra en una situación complicada. En los últimos años ha visto como la actividad industrial que la hizo crecer ha ido desapareciendo poco a poco, sufriendo un proceso de desindustrialización a favor de un crecimiento de los servicios, centrados principalmente en el comercio. Es cierto, que esta tendencia se ha dado en toda España, pero debido a la subordinación de la ciudad a la industria, y concretamente, casi en exclusividad a Santana, el problema de Linares es más grave que el que sufren otros lugares, capaces de diversificar más su actividad. Un dato muy representativo de ellos es la tasa de paro tan elevada, que supera con creces la media española. La decadencia de la industria, no solo nivel de Linares sino español ha venido en parte por la falta de innovación. Por ello, la necesidad de implantar una cultura innovadora y emprendedora,

A pesar de los intentos de diversificación y la creación de proyectos para evitar la decadencia de la ciudad, las circunstancias externas ante las que Linares no tiene capacidad de reacción, como la crisis actual, no han permitido que Linares reanude su actividad industrial tras el cierre de Santana. Con unas expectativas complicadas y un futuro incierto afronta una nueva etapa dónde la industria ya no es la actividad por excelencia de la ciudad.

7. BIBLIOGRAFÍA

- ❖ AGRUPACIÓN EMPRESARIAL INNOVADORA DEL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN DE LA PROVINCIA DE JAÉN (2007): “Plan Estratégico del sector de automoción de Jaén”. Jaén, AEI. Obtenido de Cámara de Comercio de Linares.
- ❖ AGRUPACIÓN EMPRESARIAL INNOVADORA DEL SECTOR METALMECÁNICO Y TRANSPORTE DE LA PROVINCIA DE JAÉN (2012): “Plan Estratégico del Sector Metalmeccánico y Transporte de la provincia de Jaén”. Jaén, AEI. Obtenido de Cámara de Comercio de Linares.
- ❖ ARTILLO GONZÁLEZ, J., (1987): “El ciclo inicial de la minería linarense en la época contemporánea (1750-1860) en Artillo, J., Garrido, L., Molina, A., Moreno, A., Ramirez, J.M., SÁNCHEZ, J. & SOLÍS, M., (ed.) (1987): La minería de Linares (1860-1923), Jaén, Diputación de Jaén y Ayuntamiento de Linares, pp. 15-38.
- ❖ ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y COCHES (ANFAC, 2014): “MEMORIA ANUAL 2013” Obtenido de <http://www.anfac.com/>
- ❖ ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE EQUIPOS Y COMPONENTES PARA AUTOMÓVILES (SERNAUTO, 2010) “Análisis estratégico de la Industria de equipos y componentes de automoción en España”. Price Waterhouse Coopers (PWC). Obtenido de <http://www.measurecontrol.com>
- ❖ AYUNTAMIENTO DE LINARES (2012): Observatorio Económico de Linares 2011.Linares.
- ❖ AYUNTAMIENTO DE LINARES (2014): “Linares, oportunidad empresarial”. Linares, Diputación de Jaén.
- ❖ AZNAR SAMPEDRO, S. (2002), “Historia de la empresa Santana”. Jaén, Instituto de Estudios Giennenses.
- ❖ CASTILLO ARMENTEROS, J.C. & GUTIÉRREZ CALDERÓN, M.V., (2008):”Los años enigmáticos; la aldea, desde sus orígenes hasta la independencia”, en Leis Sánchez, V., Martínez Aguilar, L. & Rabaneda Sánchez, L. (ed.) (2012): *Actas I Congreso de Historia de Linares*, Linares, Centro de Estudios Linarenses y Diputación de Jaén, pp.73-108.
- ❖ CHOCLÁN SABINA, C., (2008):”Cástulo, radiografía de un territorio”, en Leis Sánchez, V., Martínez Aguilar, L. & Rabaneda Sánchez, L. (ed.) (2012): *Actas I*

Congreso de Historia de Linares, Linares, Centro de Estudios Linarenses y Diputación de Jaén, pp. 29-48.

- ❖ GALLEGO SIMÓN, V.J., (2012): “El Plan Jaén de 1953 y sus antecedentes. Una oportunidad perdida para el desarrollo de la provincia de Jaén en el siglo XX”. Jaén, Publicaciones de la Universidad de Jaén.
- ❖ GALVIS VALERO, F. (Abril 2009) “Estudio de la crisis en los sectores 1ª parte: sector del automóvil”. Granada, Revista nº17-Abril 2009. Obtenido de <http://www.csi-csif.es>
- ❖ GARRIDO GÓNZALEZ, L., (1987): “La minería y los problemas laborales. Nacimiento del movimiento obrero” en Artillo, J., Garrido, L., Molina, A., Moreno, A., Ramirez, J.M., Sánchez, J. & Solís, M., (ed.) (1987): *La minería de Linares (1860-1923)*, Jaén, Diputación de Jaén y Ayuntamiento de Linares, pp.163-190.
- ❖ GARRIDO GONZÁLEZ, L., (2008):”Los años prodigiosos: del esplendor minero al desarrollo industrial: la ciudad desde 1875 hasta nuevos días”, en Leis Sánchez, V., Martínez Aguilar, L. & Rabaneda Sánchez, L. (ed.) (2012): *Actas I Congreso de Historia de Linares*, Linares, Centro de Estudios Linarenses y Diputación de Jaén, pp.279-322.
- ❖ HERNÁNDEZ ORTIZ, M.J., MEDINA RIVILLA, A., [ET AL.] (2004), *Desarrollo socioeconómico de la provincia de Jaén. La formación, base de la transformación integral*. Jaén, Publicaciones de la Universidad de Jaén.
- ❖ INSTITUTO DE ESTADÍSTICA Y CARTOGRAFÍA DE ANDALUCÍA (2014): Sistema de información Multiterritorial de Andalucía, datos Linares. Obtenido de <http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia>
- ❖ INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (2014): Padrón Municipal de habitantes, Madrid. Obtenido de <http://www.ine.es>
- ❖ LA CAIXA (2014): “Anuario Económico de España” Consulta Municipal de Linares. Obtenido de <http://www.anuarioeco.lacaixa.comunicacions.com>
- ❖ MARTIN MESA, A., DURO COBO, J. & ALCALÁ OLID (Mayo, 2014) “Observatorio Económico de la Provincia de Jaén” núm.210. <http://www.dipujaen.es>
- ❖ MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACIÓN (2011) “Estudio Prospectivo, el sector de la automoción”. Madrid, Servicio Público de Empleo. Obtenido de <http://www.sepe.es>

- ❖ MOLINA VEGA, A., (1987): “El declive de la actividad minera en Linares y el surgimiento de un nuevo foco en La Carolina” en Artillo, J., Garrido, L., Molina, A., Moreno, A., Ramirez, J.M., Sánchez, J. & Solís, M., (ed.) (1987): *La minería de Linares (1860-1923)*, Jaén, Diputación de Jaén y Ayuntamiento de Linares, pp.249-258.
- ❖ MORENO RIVILLA, A., (1987): “Las repercusiones de la actividad minera en la demografía linarense” en Artillo, J., Garrido, L., Molina, A., Moreno, A., Ramirez, J.M., Sánchez, J. & Solís, M., (ed.) (1987): *La minería de Linares (1860-1923)*, Jaén, Diputación de Jaén y Ayuntamiento de Linares, pp.135-162.
- ❖ ORTIZ-VILLAJOS, J.M. “Evolución Histórica de la Industria de equipos y componentes de automoción”. Madrid, Universidad Complutense de Madrid.
- ❖ RAMÍREZ PLAZA, J.M., (1987): “Transformación espacial de Linares. Los planos de la ciudad” en Artillo, J., Garrido, L., Molina, A., Moreno, A., Ramirez, J.M., Sánchez, J. & Solís, M., (ed.) (1987): *La minería de Linares (1860-1923)*, Jaén, Diputación de Jaén y Ayuntamiento de Linares, pp. 205-222.
- ❖ RODRIGUEZ COHARD, J.C. (2003), *Desarrollo endógeno en la región urbana de Jaén. Análisis competitivo y dinámico de los sistemas productivos locales*. Jaén, Instituto de Estudios Giennenses.
- ❖ RODRÍGUEZ GÚZMAN, C. (2011), *La gestión de la fuerza de trabajo en Santana Motor: de metalúrgicas Santa Ana al parque de proveedores*. Jaén, Diputación Provincial de Jaén.
- ❖ SÁNCHEZ CABALLERO, J., (1987): “La vida cotidiana” en Artillo, J., Garrido, L., Molina, A., Moreno, A., Ramirez, J.M., Sánchez, J. & Solís, M., (ed.) (1987): *La minería de Linares (1860-1923)*, Jaén, Diputación de Jaén y Ayuntamiento de Linares, pp.191-204.
- ❖ SÁNCHEZ MARTÍNEZ, M. (1982): “Una aproximación al Linares Medieval (siglos VIII – XV)”. Cuatro estudios sobre la historia de Linares. Tomo 2, Linares.
- ❖ SERVICIO PÚBLICO DE EMPLEO ESTATAL (2014): *Datos para registrado nacional y por Comunidades Autónomas*. Madrid, SEPE.
- ❖ SOLER BELDA, R. & CARO-ACCINO MENÉNDEZ, R. (2011), *Historia del Comercio y la Industria*. Linares, Cámara de Comercio de Linares.
- ❖ SOLER BELDA, R. (2000) “Breve Historia de Linares”, Linares, Jaén.

- ❖ UTRILLA BURGAZ, M. (Julio, 2013) “Análisis del sector del automóvil: evaluación de la competitividad, causa de la deslocalización de la fabricación y eficiencia económica”. Madrid, Universidad Pontificia de Comillas” Obtenido de <http://www.iit.upcomillas.es>
- ❖ VACHON, B. (1993), “Le développement local: théorie et pratique”. Quebec, Canadá, Gaëtan Morin Éditeur Itée.
- ❖ VÁZQUEZ BARQUERO, A. (2005), “Las nuevas fuerzas del desarrollo”. Barcelona, Antoni Bosch editor.