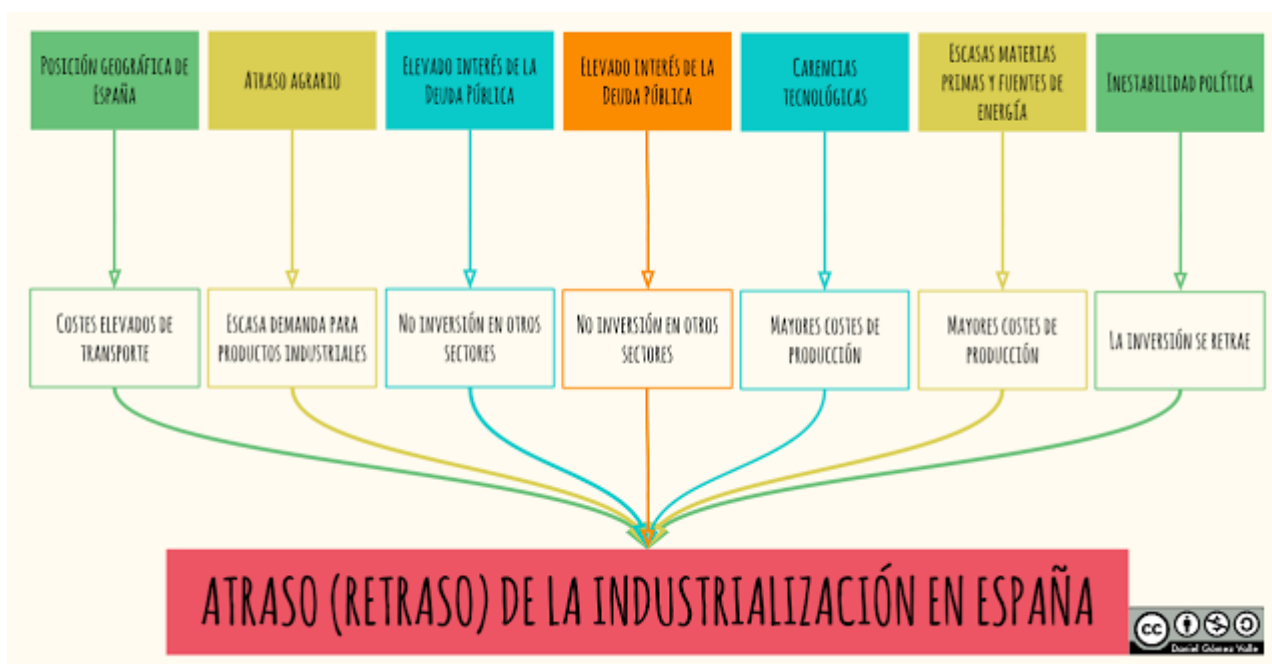


EPÍGRAFE 8.2: LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL EN LA ESPAÑA DEL SIGLO XIX. EL SISTEMA DE COMUNICACIONES: EL FERROCARRIL. PROTECCIONISMO Y LIBRECAMBISMO. LA APARICIÓN DE LA BANCA MODERNA.

INTRODUCCIÓN

Paralelamente al discurrir político, entre 1833 y 1868 se produce la sustitución de la economía feudal y de la sociedad estamental - propias del Antiguo Régimen-, por un sistema económico capitalista y una sociedad de clases. A partir de mediados de siglo se inicia un continuo crecimiento económico que, sin embargo, no se verá acompañado de un progreso social equivalente.



LA “FALLIDA” REVOLUCIÓN INDUSTRIAL

En España se pretendió impulsar, como en otros países de Europa, el proceso de revolución industrial para transformar la vieja estructura económica, esencialmente agraria, en otra nueva, basada en el desarrollo de la industria y del comercio. Pero los resultados no se correspondían con los objetivos. Este desfase se prolongó hasta bien entrado el siglo XX, constituyendo el origen de buena parte de los problemas del país hasta nuestros días.

Entre las principales causas del retraso estaban:

- La geografía poco adecuada del país que dificultaba las comunicaciones y hacía difícil el desarrollo de un mercado nacional articulado.
- La escasez de materias primas y fuentes de energía.
- El lento crecimiento demográfico que unido al atraso en la agricultura provocó la falta de mano de obra industrial, la falta de productos agrícolas y la carencia de un mercado interior incapaz de absorber la producción de la industria.
- La falta de mentalidad capitalista en los terratenientes españoles, solo interesados en la especulación y no en la explotación de la tierra o la industria.
- El papel negativo del Estado por su continua emisión de deuda pública (atraía los capitales), unido a una política proteccionista que favoreció el inmovilismo y la falta de cambios tecnológicos en el campo y en las fábricas.
- Por último, la pérdida de las colonias americanas restó mercados privilegiados y materias primas a la industria española.

1. LA INDUSTRIA TEXTIL CATALANA – un sector pionero

Cataluña fue la única zona donde la industrialización se originó a partir de capitales autóctonos. Dentro de la industria textil catalana el **sector algodonero** fue el más dinámico y su prosperidad se debió fundamentalmente a tres razones:

- La posición de ventaja con la que partía, dado el **temprano despegue industrial** de Cataluña en el siglo XVIII.
- La **iniciativa empresarial de la burguesía catalana**, que modernizó sus industrias con la incorporación de nuevas máquinas y técnicas de producción.
- La **protección arancelaria**, que la puso a salvo de la competencia extranjera y le permitió, tras la pérdida del mercado colonial americano, orientar su producción al mercado nacional.

LA INDUSTRIA ESPAÑOLA EN EL S. XIX



2. LA SIDERURGIA – un sector en dificultades

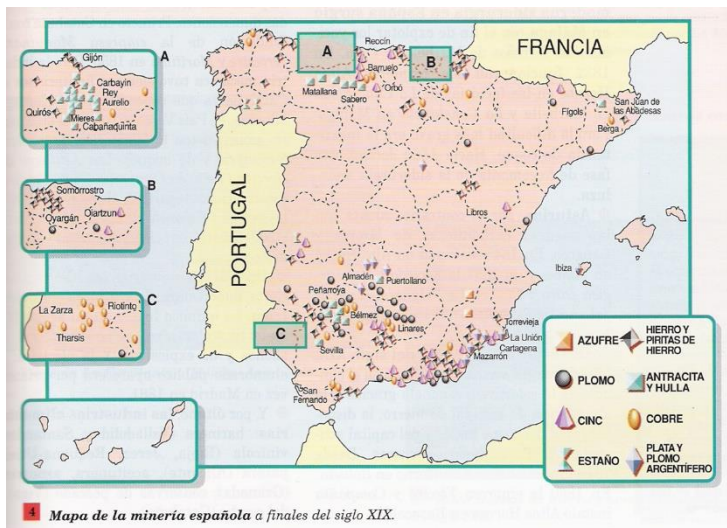
Por lo que se refiere a la siderurgia, esta se basaba en los recursos mineros españoles, los cuales apenas se exportaban hasta que la Ley de Minas de 1868 favoreció un cambio de tendencia. Así, en 1900, los minerales constituían un tercio de las exportaciones españolas. Para el desarrollo de una industria siderúrgica potente, se requiere, además del hierro, carbón en abundancia y de calidad; pero, sobre todo, que la demanda de productos siderúrgicos sea lo suficientemente grande como para rentabilizar las elevadas inversiones iniciales.

La **inexistencia en España de buen carbón y una demanda insuficiente** explican el desarrollo accidentado de esta industria cuya localización fue cambiando a lo largo del siglo XIX. Durante el reinado de Isabel II se pueden distinguir dos etapas:

1. La **etapa andaluza**, hasta los años 70, en torno a Málaga. Se basaba en la **explotación del hierro de la zona**, pero la falta de carbón mineral obligaba a recurrir en una gran proporción al vegetal, mucho más caro. (Su apogeo coincidió con las guerras carlistas que impedían la explotación de las minas del norte).
2. La **etapa asturiana** entre los años 70 y 80, en torno a las cuencas carboníferas de Mieres y Langreo. Se basaba en la **riqueza de carbón de la zona**, aunque este no era de gran calidad.

Sin embargo, el verdadero **despegue de la industria siderúrgica española** se inició a finales de siglo en torno a **Bilbao**, sobre todo por la actividad de unas pocas empresas grandes. La clave del éxito fue el eje comercial Bilbao-Cardiff (Gales): Bilbao exportaba hierro¹ y compraba carbón galés, más caro, pero de calidad superior y, por tanto, más rentable.

3. LA MINERÍA – un sector acaparado por los extranjeros

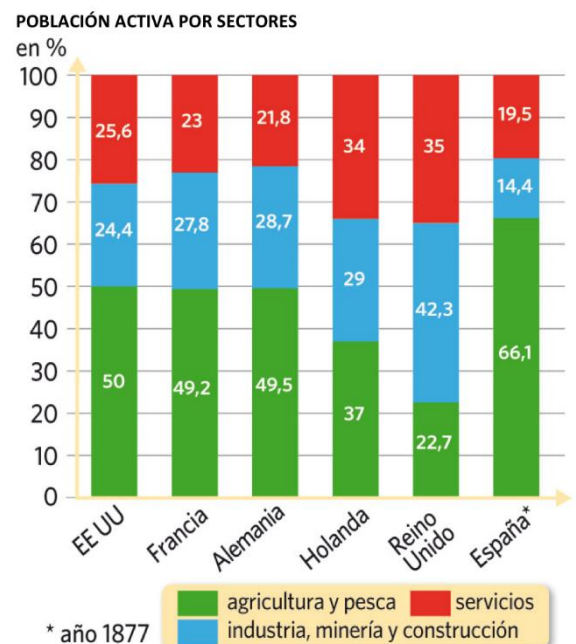


España era rica en reservas de hierro, plomo, cobre, mercurio y cinc. Además, los yacimientos estaban próximos a zonas portuarias, lo que facilitaba el transporte de los minerales. Sin embargo, la minería española no alcanzó su pleno apogeo hasta el último cuarto de siglo, en que se convirtió en uno de los sectores más activos de la economía nacional. Eso fue posible en gran medida por la **ley de Bases sobre minas de 1868** –promulgadas tras el derrocamiento de Isabel II.

Se hicieron cargo de la explotación minera sobre todo **compañías extranjeras**, que extraían los minerales para su exportación en bruto a sus países de origen. España se convirtió, por tanto, en exportadora de materias primas: plomo, mercurio, cobre y hierro, fundamentalmente, que a fines de siglo representaban uno de los capítulos más importantes de la balanza comercial.

4. NUEVOS SECTORES INDUSTRIALES

La **industria eléctrica** tuvo un rápido crecimiento desde el momento en que surgió. Las primeras compañías fueron fundadas por capitales extranjeros (AEG o General Electric) pero pronto aparecieron compañías españolas, vascas, catalanas y madrileñas, de rápida expansión. Otras industrias que se desarrollan son las de **cementos, la química o la papelera** produciéndose una mayor diversificación en cuanto a los sectores, pero no en cuanto a la localización, pues seguirán siendo Barcelona, Bilbao y Madrid las ciudades que atraen todas las inversiones.



¹ Hierro bajo en fósforo característico de esta zona que era lo que en este momento demandaba el convertidor Bessemer.

5. CONCLUSIONES SOBRE LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL ESPAÑOLA

El desarrollo industrial de España durante el siglo XIX fue limitado y con graves deficiencias:

- La **escasez de capital nacional** fue la causa de que la moderna industria española se levantara con predominio de capital extranjero (salvo en Cataluña). Los capitales se invirtieron preferentemente en la compra de tierras desamortizadas, y como se verá a continuación, en el negocio de ferrocarriles.
- La industria se limitó en la práctica a **dos focos periféricos**: la industria textil catalana y, desde fines de siglo, la siderurgia vasca. Pero ambos sectores eran poco competitivos en el exterior, lo que obligaba a mantener una política proteccionista para reservarles al menos el mercado nacional.
- A fines del siglo XIX la **base económica del país seguía siendo una agricultura** de escasos rendimientos, que ocupaba a las dos terceras partes de la población activa y generaba más de la mitad de la renta nacional.

6. EL FERROCARRIL: la revolución en el transporte

Para apoyar y difundir el auge industrial se hizo necesario la generalización de un nuevo medio de transporte. Aunque las primeras líneas férreas se construyeron en Europa en la primera mitad del siglo XIX, en España esta construcción se fue dilatando, en unos casos por falta de iniciativa empresarial, en otros por la falta de un marco legal, y en otras por falta de inversiones.

La primera línea férrea se construyó en Cuba, entre las zonas de plantaciones de caña de azúcar y el puerto de La Habana (1837). A partir de ese momento la construcción del ferrocarril experimentó un enorme impulso, tendiéndose la primera línea férrea peninsular entre Barcelona y Mataró (1848). Fueron los progresistas quienes en 1855 aprobaron la **Ley General de Ferrocarriles**, que fijaba las condiciones para la construcción y establecía un plano radial a partir de Madrid para el tendido de las diferentes líneas, en consonancia con las ideas liberales centralistas del momento. La ley de ferrocarriles fue acompañada de otras como la **Ley de Sociedades de Crédito**, que permitía la entrada de capital extranjero para financiar las obras.



Inicialmente se formaron tres grandes compañías ferroviarias con predominio de capital francés a los que se unieron también socios españoles. Se acabarían creando hasta 20 compañías ferroviarias de entre las que destacan MZA y el Ferrocarril del Norte de las que sólo el 25% era capital español.

Entre 1855 y 1865 hubo un claro **boom ferroviario** gracias a la llegada de capital, tecnología y material extranjeros. Se construyeron más de 4.000 km de red, a un ritmo de unos 450km anuales durante la década moderada. La fiebre constructora se interrumpió con la **crisis financiera internacional de 1866**, que en España tuvo mucho que ver con el hundimiento de las sociedades ferroviarias, ya que se había invertido mucho dinero, pero en líneas no muy rentables. Se habían seguido criterios especulativos más que económicos: Apenas había

Entre 1855 y 1865 hubo un claro **boom ferroviario** gracias a la llegada de capital, tecnología y material extranjeros. Se construyeron más de 4.000 km de red, a un ritmo de unos 450km anuales durante la década moderada. La fiebre constructora se interrumpió con la **crisis financiera internacional de 1866**, que en España tuvo mucho que ver con el hundimiento de las sociedades ferroviarias, ya que se había invertido mucho dinero, pero en líneas no muy rentables. Se habían seguido criterios especulativos más que económicos: Apenas había

personas que pudieran desplazarse (escaso éxodo rural español), o mercancías que transportar (escasez de mercados interiores). Las acciones se hundieron en la Bolsa y esto generó un **crack bursátil que ocasionó la quiebra del sistema bancario** (crisis de 1866-76). El último impulso constructor del siglo XIX comenzó con la Restauración, a partir de 1876.

Aunque el gobierno creía que la construcción del ferrocarril favorecería el proceso de la industrialización en nuestro país -tal y como había ocurrido en otros países de Europa- lo cierto es que, al otorgarse las principales concesiones a compañías extranjeras, los materiales empleados se importaban del extranjero y, por esta razón, el ferrocarril no estimuló la industria siderúrgica nacional (que habría sido a su vez, el motor de otras industrias) sino, la de los países inversores.

En realidad, el escaso capital español existente, además de desviarse hacia la compra de tierras (desamortizaciones), fue absorbido, en gran medida por el ferrocarril, especialmente en la época del boom, pero, por eso mismo, no se derivó hacia la inversión industrial. Aun así, a largo plazo, es cierto que el ferrocarril terminó por tener efectos positivos en la economía española cuando la economía española por fin despegó en el siglo XX.

7. PROTECCIONISMO Y LIBRECAMBISMO

Desde las Cortes de Cádiz se había ido imponiendo el liberalismo en lo tocante a la economía (librecambismo), proclamándose la libertad de industria, trabajo y comercio. Los gremios, que regulaban los oficios desde el medievo, fueron suprimidos en 1834 lo mismo que los derechos de paso que dificultaban la circulación de mercancías dentro de una provincia, a lo que se sumaban los aranceles que pagaban las mercancías por el paso de uno a otro reino. Estas medidas liberalizadoras contribuyeron a la creación de un mercado nacional junto con otras como la creación de un nuevo sistema monetario basado en la peseta (1868), la difusión del ferrocarril, del telégrafo o del servicio de correos.

Por lo que respecta al comercio exterior, en estos años España perdió la mayoría de sus colonias americanas por lo que pasó a convertirse en una potencia comercial de segunda fila lo que incrementó las demandas de la burguesía empresarial por una política arancelaria proteccionista frente al exterior, que protegiera la industria española de la competencia de terceros países como Gran Bretaña, pioneras en la industrialización, y que por ello ofrecían sus productos a menor precio y mayor calidad.

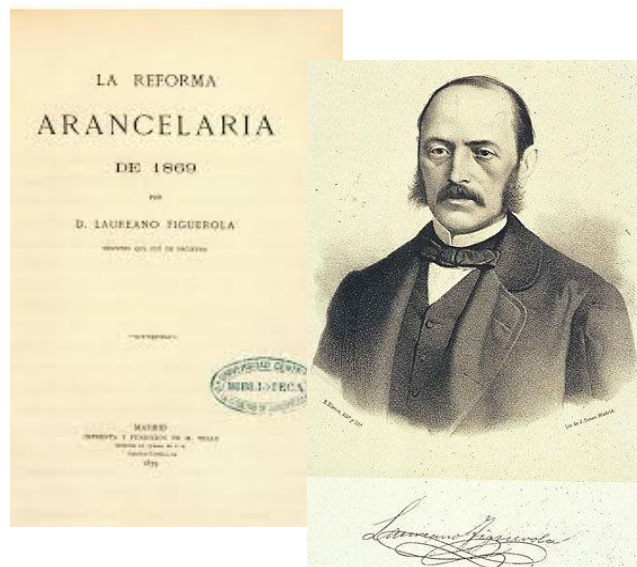
En España los grupos socioeconómicos que propugnaban un **proteccionismo** de elevados aranceles eran, en primer lugar, los **fabricantes de algodón catalanes**, que consiguieron atraerse también a los obreros -temerosos de que la competencia extranjera arruinara a las industrias españolas que les daban trabajo-; en segundo lugar, los **productores cerealistas castellanos**, que así, aseguraban la venta de sus cosechas de trigo a cualquier precio; y en tercer lugar, desde finales de siglo, los **industriales siderúrgicos vascos**.

Pero, frente a los partidarios del proteccionismo, se encontraban los defensores del librecambismo, para quienes el Estado debía intervenir lo menos posible en la economía y dejar que las fuerzas del mercado actuaran libremente.

Los librecambistas formaban un grupo menos definido social y económicamente que el de los proteccionistas, ya que su posición era más ideológica que de defensa de intereses particulares concretos. No obstante, en general, el librecambio era defendido por los comerciantes y las compañías ferroviarias, que esperaban de la rebaja de los aranceles un aumento del comercio y de los transportes.

La política arancelaria española a lo largo del siglo XIX partió del proteccionismo del siglo XVIII y pasó por diversas etapas:

- 1) Un acusado proteccionismo inicial (Arancel de 1826, que prohibía la importación de 657 artículos).
- 2) Una reducción paulatina del proteccionismo desde mediados de siglo (los aranceles de 1841 y 1849, que reducían el número de artículos prohibidos a 83 y 14 respectivamente).
- 3) Una política relativamente librecambista con el Arancel Figuerola en 1869².
- 4) Un retorno al proteccionismo durante la Restauración, que culminó con el Arancel de 1891, con el que se inició un largo periodo de fuerte proteccionismo hasta 1960.



España siguió manteniendo estrechas relaciones comerciales con Cuba, Puerto Rico y Filipinas, los restos del Imperio colonial español, de las que importaba productos agrícolas como la caña de azúcar o el ron, y exportaba manufacturas como los textiles de algodón catalanes, en régimen de monopolio.

8. LA BANCA

Hasta mediados del siglo XIX en España se mantuvo un sistema fiscal de Antiguo Régimen, en el que existían infinidad de impuestos, poca eficacia en su recaudación y numerosas exenciones (clero y nobleza no pagaban impuestos), lo que generaba una deuda crónica al Estado. Todos los intentos de reforma fracasaron al chocar con los intereses de los grupos privilegiados.

La reforma fiscal de 1845 fue obra de Ramón Santillán, primer gobernador del Banco de España, siendo ministro de Hacienda Alejandro Mon. Por ello se conoce esta reforma como la **reforma Mon-Santillán**. Se introdujeron dos tipos de impuestos, directos (contribuciones) e indirectos (consumos), y se estableció un Presupuesto general del Estado, poniéndose en marcha medidas para reducir el déficit del Estado, ya que las desamortizaciones no habían sido suficientes.



Ramón Santillán (1791-1863) y Alejandro Mon (1801-1882). Doctores y académicos artífices de la reforma fiscal de 1845, el primero, como redactor del proyecto y el segundo como ejecutor desde el Ministerio de Hacienda. Con los cambios que introdujeron se creó el primer sistema fiscal español uniforme, con un conjunto de cinco impuestos aplicables en todo el territorio nacional.

En 1829 se creó el Banco Español de San Fernando cuyo fin era prestar dinero al Estado mediante la emisión de deuda pública y de moneda. Este banco quebró durante la crisis financiera de 1848, y fue sustituido en **1856 por el Banco de España**, que a partir de 1874 era el único autorizado para la emisión de billetes.

² El "Arancel Figuerola" (1869) -recibe el nombre del ministro de Hacienda que lo elaboró tras la Gloriosa-, se califica a menudo de librecambista, pero solo puede ser considerado como tal en relación con los que le precedieron y los que vinieron después. De hecho, las tarifas que se aplicaban a las importaciones no se suprimieron, solo se bajaron, pero seguían siendo bastante altas. Las razones por las que se considera el más librecambista, aunque no acabó del todo con el proteccionismo, son principalmente dos: no prohibía la importación de ningún producto, y los aranceles sobre los productos importados deberían haberse rebajado gradualmente desde 1875 hasta 1881. No obstante, con la Restauración se suspendió definitivamente la reducción arancelaria prevista.

En estos años, y tras la grave crisis financiera de 1866-76 ligada a la construcción del ferrocarril que arruinó a la banca del momento, se crearon nuevos bancos privados, en las zonas de mayor desarrollo industrial de norte (siderurgia) y Cataluña (textil), que actuaron más como prestamistas del Estado que como impulsores del desarrollo económico: Bancos de Barcelona, Bilbao, Santander y Crédito Mobiliario. España seguía teniendo el problema crónico de falta de una clase empresarial y financiera, por lo que fue la inversión extranjera, francesa y británica fundamentalmente, la que suplió la falta de inversores españoles, especialmente en sectores donde eran necesarias fuertes inversiones como el de la minería (capital británico) y el del ferrocarril (capital francés).



También en el sistema monetario español se mantenían características de Antiguo Régimen en cuanto que existía una variedad enorme de monedas, pesos y medidas, lo que dificultaba el comercio interior. A lo largo del reinado de Isabel II se fueron introduciendo reformas para introducir una moneda única (el real y el escudo, equivalente a 10 reales), y en 1868, durante la revolución, se introdujo la peseta (4 reales) como unidad monetaria. El papel moneda se fue generalizando, lo

mismo que el uso de la peseta, y poco a poco se fue abandonando el uso del oro, que no de la plata, que siguió usándose hasta bien entrado el siglo XX.

