

## Transformaciones económicas en la España de mediados del siglo XIX: Industria, minería, transporte y banca.

El siglo XIX es el siglo de la industrialización, que supuso el nacimiento de un nuevo modelo de economía y de sociedad, debido a un cambio radical en las formas de producir y en las formas de propiedad y en el modo de organizarse la sociedad que recibió el nombre de capitalista. Reino Unido, Francia, Alemania, participaron de estas transformaciones, pero España presentó un evolución diferente, parecida a los países del Este y del Sur, quedando al margen de la consolidación de la sociedad industrializada..



Desde el punto de vista económico, la marginación de España del proceso industrializador europeo se explica por:

- El escaso desarrollo del sector agrario
- Sector artesanal en decadencia que se industrializó de forma tardía y muy dependiente de las inversiones extranjeras
- Un sistema de comunicaciones y transportes en mal estado, y un FFCC que se empieza a desarrollar en la segunda mitad del siglo XIX de forma lenta.
- El sistema financiero capitalista fue muy dependiente de Francia e Inglaterra.

### TRANSFORMACIONES ECONÓMICAS:

**El proceso de industrialización** fue lento, localizado en la periferia: Cataluña, Asturias y País Vasco y vinculado a dos sectores: el textil y la siderurgia.

- No se contó con una burguesía emprendedora que invirtiera en un sector productivo nuevo y más arriesgado, lo que hizo que se dependiera de las inversiones y tecnología extranjeras.

- La mala situación económica generalizada impedía el aumento de la demanda de productos manufacturados que estimularan el desarrollo de un mercado nacional, por lo que la producción se tenía que destinar a la exportación donde era poco competitiva
- Los regímenes liberales mantuvieron políticas proteccionistas que pretendían defender a la industria nacional, aunque al final significaron un lastre, ya que gravaron tanto a los productos extranjeros que las materias primas importadas acababan por encarecer los costes de la producción industrial. Las trabas a la importación de productos manufacturados, sobre todo los textiles ingleses, mejoró un poco la situación de la industria textil catalana.

El nacimiento de la industria moderna se vincula a la **industria textil y algodonera catalana**. El desarrollo inicial se trunca con la Guerra de la Independencia y la pérdida del mercado americano (independencia de las colonias), pero vuelve a arrancar a partir de 1830: mecanización (máquina de vapor); triunfo del sistema fabril; impulso de la demanda interior; burguesía emprendedora; legislación proteccionista... son algunos de los factores que la impulsaron. Se concentró en Barcelona, Sabadell y Tarrasa. Fue la clave de la industrialización catalana. La industria lanera de Castilla y la sedera de Valencia y Murcia perdieron importancia.

La **industria siderúrgica**, fue otro de los sectores punteros en la revolución industrial, localizándose en Asturias y el País Vasco. Sin embargo:

- El carbón es escaso, de mala calidad y con costes de explotación muy altos. Con la política librecambista de 1869 que liberalizó el mercado su producción se vinculó a ayudas estatales.
- La demanda nacional fue muy reducida
- La falta de inversiones hizo que se dependiera de capital extranjero, lo que provocó que los beneficios empresariales salieran de España fortaleciendo las economías de otros países.

Hubo **tres focos** sucesivos:

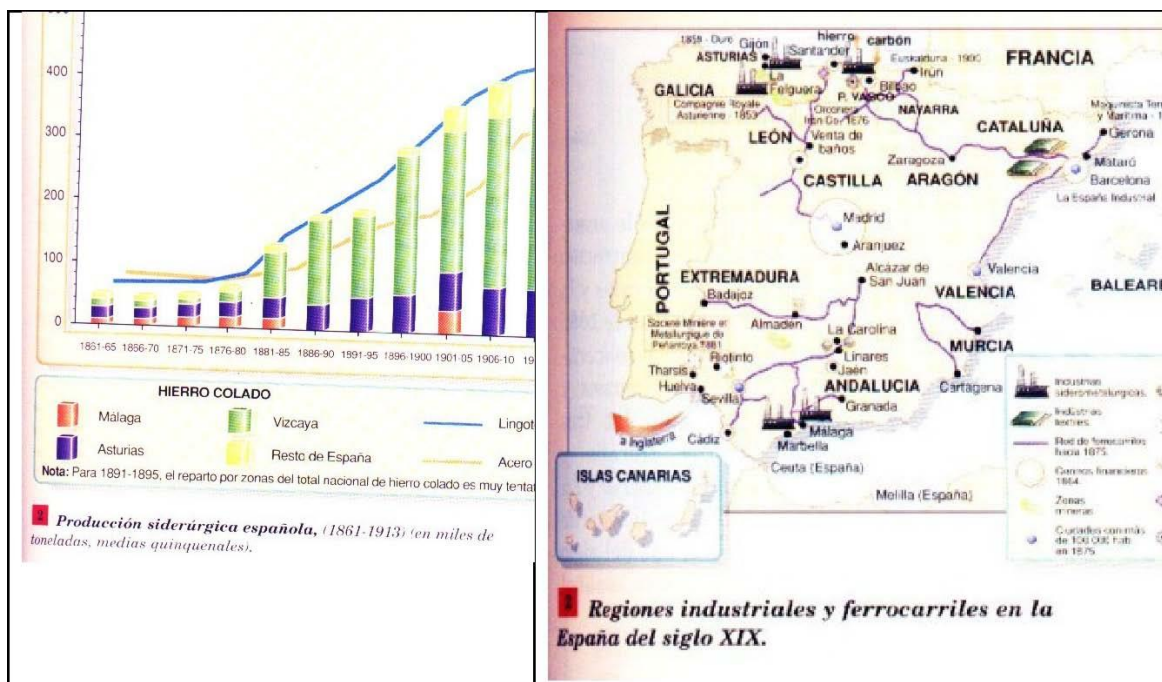
**1º en Málaga, en Marbella** 1826. Fracasó por la utilización de carbón vegetal, sus elevados costes de producción y su falta de competitividad, lo que provocó su declive en la segunda mitad del XIX.

**2º en Asturias:** sobre las cuencas carboníferas de Mieres y Langreo,

**3º País Vasco:** La hulla de mediana calidad, y la llegada del coque galés desde 1876 a Bilbao, desarrolló **la siderurgia vasca**.

En las últimas décadas del XIX se crea una moderna industria basada en la abundancia del mineral de hierro y la compra del carbón inglés. Se introdujo la última tecnología (convertidor Bessemer, horno Siemens y Martin) y se procedió a la concentración industrial por la fusión de las principales fábricas en **Altos Hornos de Vizcaya**, empresa siderúrgica más importante de España durante todo el siglo XX. Los beneficios de la explotación minera e industrial fue reinvertido por el empresariado vasco que diversificó y creó toda una industria de bienes de equipo, construcciones mecánicas, navales... para lo que contó

además con el apoyo financiero de un sector bancario representado por el Banco de Bilbao y el Banco de Vizcaya.



En el resto del territorio español, predominan las actividades industriales tradicionales: alimentación, confección, calzado, papelería y Madrid se convertiría en el tercer foco de desarrollo industrial.

En cuanto a **transportes y comunicaciones**, el territorio español estaba escasamente articulado con malos caminos y carreteras. La construcción del ferrocarril iniciada a mediados del siglo XIX, con mucho retraso respecto a otros países europeos, aunque con limitaciones, contribuyó a la articulación del mercado interior y facilitó el intercambio de mercancías y el desplazamiento de las personas.

La primera legislación se basa en la Real Orden de 1844 que dio lugar a concesiones arbitrarias que favorecieron una política de clientelismo y amiguismo muy cercano a la familia Real. El primer trazado ferroviario fue el de Barcelona con Mataró en 1848, y poco después Madrid – Aranjuez y luego la línea desde Madrid a Albacete- Alicante.

La Ley General de Ferrocarril de 1855 permitió la construcción acelerada de más de 5.840 Km. sólo en la siguiente década. Se habla del "despegue ferroviario". Hubo, eso sí, una serie de regiones que quedaron descolgadas, fuera del ámbito ferroviario, lo que sin duda perjudicó su desarrollo económico: Galicia, Extremadura, La Mancha, Andalucía Oriental. La crisis financiera de 1866 frenó la construcción de líneas y provocó el hundimiento de las acciones del ferrocarril en la Bolsa. Se reemprendió la construcción desde 1876, pero dependía de la protección del Estado con subvenciones a las compañías por km. construido. La necesidad de grandes inversiones favoreció la entrada de capitales extranjeros, sobre todo franceses.

Las leyes bancarias / crediticias permitieron la creación de sociedades anónimas. Ese mismo año se crearon las primeras dos grandes compañías que iban a construir las redes ferroviarias

de España:

Compañía de Ferrocarriles del Norte de España de capital francés.

- M.Z.A. (Madrid - Zaragoza - Alicante) era también de capital francés, de la rama francesa de los Rotchild.

Algunos aspectos de esta ley de ferrocarriles condicionaron la Historia económica de España en el siguiente siglo:

- Estructura radial de la red ferroviaria con centro en Madrid, como deseo de consolidar un Estado centralizado,
- Mayor anchura de los raíles con respecto a Europa lo que dificultó los intercambios.
- Autorización a las compañías para importar libres de aranceles, todos los materiales utilizados en la construcción, hecho que supuso un oportunidad perdida para la industrialización española puesto que se compró más barato en el extranjero en vez de fomentar el sector la siderúrgico o de maquinaria en España.



La **Banca** se vio favorecida cuando se creó el marco legal para su desarrollo durante el Bienio Progresista con la ley de Bancos de Emisión y la ley de Sociedades Anónimas de Crédito. Se crearon varias entidades financieras relacionadas con las inversiones en el ferrocarril, incluso con capital francés, hasta que en 1874 el Banco de España se adjudicó el monopolio. En 1868 se creó la peseta.

**En el comercio** hasta 1830-40 no desaparecieron las aduanas con el País Vasco. El comercio exterior tuvo que adaptarse a las pérdidas del mercado colonial y centrarse en Europa Occidental. La composición de este comercio era la propia de un país en vías de desarrollo: productos alimenticios y minerales suponían 2/3 de las exportaciones. La política comercial fue proteccionista en beneficio de los industriales catalanes sobre todo.