

**INDICE. Unidade 8. Debilidade e fragmentación do desenvolvemento industrial. Modernización dos transportes: o ferrocarril. Emerxencia do sistema financeiro. Debilidade do mercado nacional. Desindustrialización e novos sectores en Galicia**

**1. Introducción**

- a. Teorías sobre “o fracaso ou non da Revolución Industrial en España” As razóns polas que España non se industrializou plenamente no século XIX.

**2. A POLÍTICA ECONÓMICA: PROTECCIONISMO- LIBRECAMBISMO**

- a. A Loita entre o proteccionismo e o librecambismo durante o século XIX.
- b. As dificultades do mercado interior.
- c. O aumento do comercio exterior.

**3. A lenta expansión industrial**

- a. Fases
- b. Atrancos

**4. A industria siderúrxica.**

**5. A industria téxtil catalana:**

- a. Desenvolvemento do sector téxtil
- b. Modernización e consolidación do sector (1830-1860)
- c. As dificultades do sector a finais do XIX
- d. o proceso de mecanización e a consolidación e límites da industria téxtil.

**6. Os Transportes: A construción do ferrocarril.**

**7. Facenda e débeda pública: modernización fiscal e sistema financeiro**

**8. A desindustrialización en Galicia**

- Novos sectores: a industria téxtil e conserveira.

## 1.Introdución

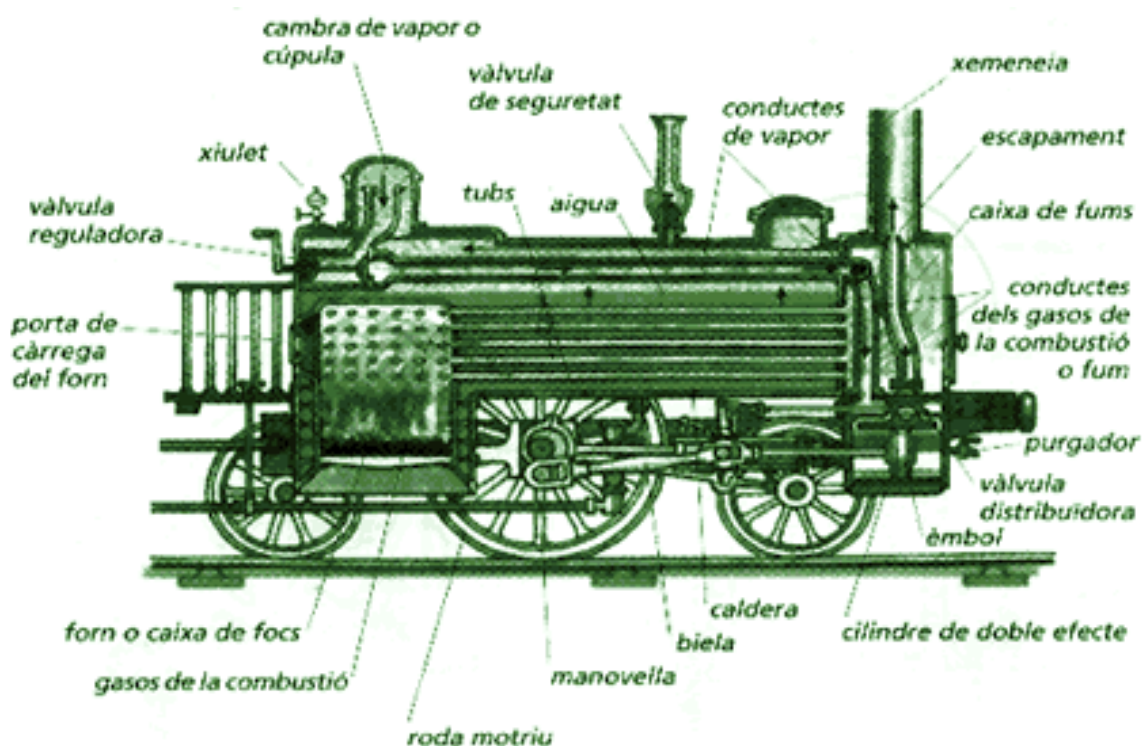
Como xa quedou aclarado na unidade anterior, a pesar das súas insuficiencias e erros, as desamortizacións de Mendizábal e Madoz cambiaron de forma radical a situación do campo español. Baste con sinalar que afectaron a unha quinta parte do conxunto do chan. Lamentablemente, **o atraso técnico** e a **desigual repartición da propiedade da terra** seguiron sendo problemas crave da sociedade e a economía españolas.

**Na industria** España viu como a revolución que se iniciou en Gran Bretaña e estendíase a outras zonas do continente, só afectaba de forma moi localizada ao país en Cataluña e País Vasco.

Diversos factores explican este atraso:

- ✓ Escaseza de carbón e materias primas
- ✓ Atraso tecnolóxico e dependencia do capital exterior
- ✓ Falta de **articulación dun mercado interior** (básico e esencial na R. I.) caracterizado polas dificultades de comunicación e polo baixo poder adquisitivo de grandes masas da poboación
- ✓ Factores políticos como a perda do mercado colonial, as desfeitas da guerra da Independencia ou a inestabilidade política.

Éste sería o prototipo e modelo das posteriores locomotoras a vapor de todo o mundo, incluídas



as da liña Barcelona-Mataró.



- ✓ A expansión do tendido ferroviario foi un factor crave de modernización como no resto do mundo. España chegou con atraso ao novo medio de transporte e a primeira liña foi a construída entre **Barcelona e Mataró en 1848**. Curiosamente, o primeiro ferrocarril nos dominios españois foi construído en Cuba en 1837 no traxecto A Habana-Güines. Tras a promulgación da Lei Xeral de Ferrocarrís en 1855 tivo lugar un verdadeiro "boom" do ferrocarril. En 1866 a rede alcanzou os 5.145 quilómetros de extensión.

A política comercial foi en xeral **proteccionista**. As leis arancelarias de 1841 e 1849 favoreceron os intereses dos industriais do téxtil catalán e dos terratenientes casteláns cultivadores de trigo. Só durante o Sexenio Democrático tentouse unha política liberal co Arancel Figuerola de 1869. A Restauración significou de novo a volta ao proteccionismo coa lei arancelaria de 1875.



No terreo financeiro este período caracterízase polas dificultades da Facenda estatal angustiada pola Débeda Pública. A pesar destes problemas neste período adoptáronse algunhas decisións históricas:

En 1856 creouse o **Banco de España** que veu substituír ao Banco Español de San Fernando. En 1874 quedou configurado como banco nacional co monopolio da emisión de papel moeda. En outubro de 1868 adoptouse a peseta como nova unidade do sistema monetario.

En economía o XIX é o século da industrialización e o da nova sociedade burguesa capitalista, especialmente en Gran Bretaña, Francia, Alemaña e Bélxica. En España as transformacións foron máis limitadas. Crecemento lento e atraso. España formou parte do conxunto de países e rexións periféricas de deficiente industrialización, situados sobre todo en Europa oriental e meridional. A economía española do primeiro terzo de século XX estivo marcada, aínda que con diferenzas segundo as conxunturas, por unha tendencia xeral ao crecemento que quedou interrompida pola guerra civil e a política autárquica. Este proceso de crecemento e de transformación estrutural acurtou algo as distancias respecto das economías da nosa contorna, preparando e posibilitando a explosión desarrollista da década dos sesenta. Outra característica deste período é o aumento das desigualdades económicas e sociais producíndose en

España unha dualización; dualización xeográfica, demográfica, social, económica e política. Xunto a unha periferia máis desenvolvida e industrial persistía un centro peninsular agrario e atrasado.

**-A evolución económica pode dividirse en dúas etapas.**

a) De 1800 a 1860-70 de maior estancamento, con descenso de prezos que dificultan o crecemento, guerras e perda das colonias americanas.

b) De 1860-70 a 1901 de ritmo de crecemento máis rápido. - Produciuse un incesante crecemento da poboación seguindo o modelo demográfico antigo que non entra no modelo de transición demográfica até o primeiro terzo do XX. A súa distribución



continuou coa tendencia de crecemento da periferia.

- A partir da metade do XIX comezou o éxodo rural e o crecemento das cidades nun proceso de urbanización, cun modesto crecemento urbano no XIX. en 1914 a poboación seguía sendo maioritariamente rural: 51% vivía en poboacións de menos de 5000 hab., e o 91% en cidades de menos de 100.000 hab. Só Cataluña tiña taxas máis europeas.

España non alcanzou durante o século XIX un grao de desenvolvemento industrial tan elevado como o dos países máis desenvolvidos de Europa occidental.

O desenvolvemento económico español e o seu retraso foron un tema moi debatido por historiadores, economistas e políticos.

**• Teorías sobre “o fracaso ou non da Revolución Industrial en España”**

Na década dos 70 do século XX a historiografía considerou a centuria anterior como o século do **fracaso dun proxecto nacional de revolución industrial**. O principal portavoz desta teoría, **Jordi Nadal**, sostivo que a debilidade da demanda interior — basicamente formada por poboación agrícola— revelaba que o proceso



industrializador foi moi cativo. A limitación dos cambios producidos como: o lento crecemento demográfico, a escaseza de enerxía, a errónea política agrícola e unha contraproducente política librecambista xustificaban a hipótese do que Jordi Nadal denominou «*fracaso da revolución industrial en España*» antes da Primeira Guerra Mundial.

Para desenvolverse, a industria decimonónica debiera contar **cun mercado interior no estado de formación avanzado**. Este mercado esixiría, á súa vez, un certo grao de división do traballo. Ó falar ámbalas dúas condicións cada sector houbo de desenvolverse pola súa conta, sen chegar a compoñer, entre todos, unha verdadeira economía nacional (...) Os grans casteláns apodrecían nos graneiros do interior mentres Cataluña ou Valencia gastaban cantidades inxentes na adquisición de trigos estranxeiros.

Esta teoría foi amplamente discutida na última década por outros historiadores como **G. Tortella**, que demostrou que España participou das correntes económicas internacionais durante a maior parte do século XIX, e sinalou como principais factores do escaso crecemento económico de España, causas internas (como dificultades xeográficas, problemas sociopolíticos e culturais) ou a negativa influencia de políticas illacionistas e proteccionistas —predominantes durante a maior parte do século— que foran un atranco no camiño da industrialización pero que non chegaron a facela fracasar totalmente.

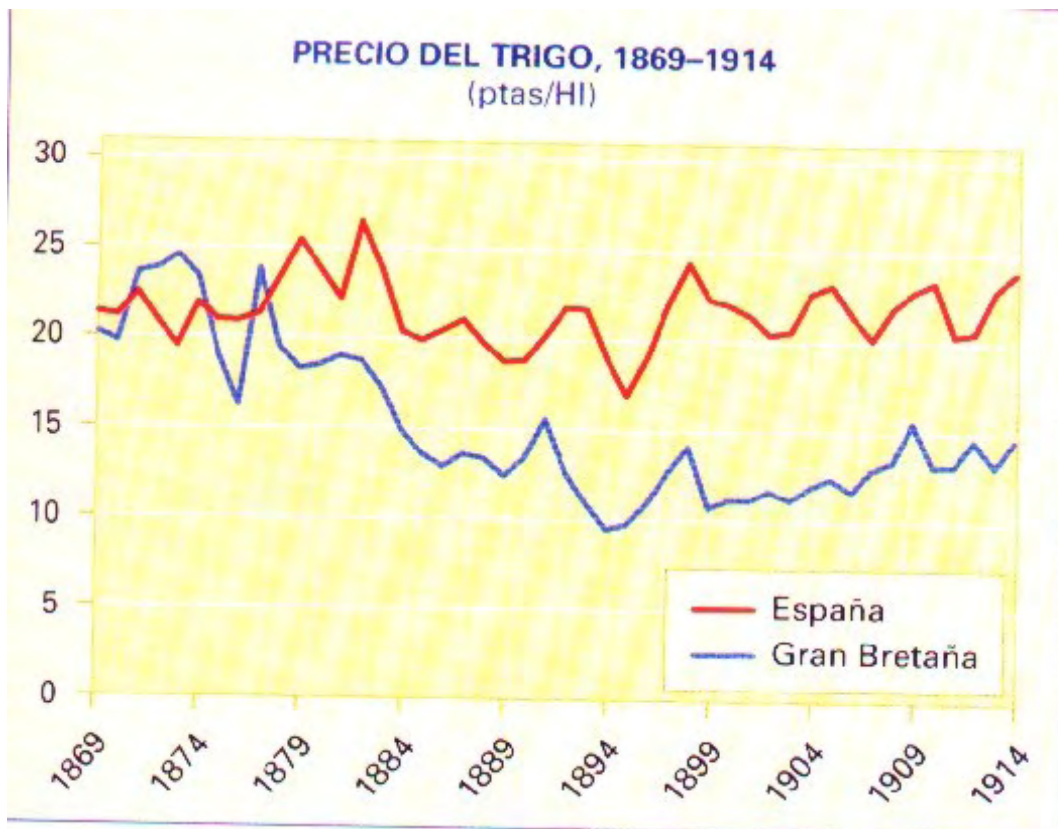
Esta visión máis optimista é compartida por outros historiadores, que pensan que o s. XIX non foi un período de simple estancamento, con períodos de crecemento moi rápidos entre 1830-1860. A economía española está próxima ao crecemento económico do resto de Europa occidental, aínda que se produciu en menor medida e cun considerable retraso.

Hai no século XIX español un número elevado de esforzos a prol da modernización do país. Por unha parte temos os esforzos privados da clase empresarial catalana por crear unha base industrial no principado. Por outra parte están os repetidos intentos progresistas por sentar as bases políticas e lexislativas dunha sociedade moderna, é dicir, industrializada e tecnificada.. Xa vimos que o século XIX non foi en España de absoluto estancamento: Cataluña, e en especial Barcelona, desenvolveron unha notable industria; o país levou a cabo a desamortización e a construción da rede ferroviaria; reformouse a educación, o sistema monetario e bancario, os impostos; instituíuse definitivamente o orzamento; botáronse as bases da industria siderúrxica, etc. Pero en total a tan cacareada revolución industrial non tivo lugar.

#### **Causas do fracaso da industrialización en España:**

- A modernización chegou con atraso respecto de Europa: cegounos o tren da primeira revolución que chegou rapidamente a uns países pero que chegou lentamente ou non chegou a outros países, como o caso de España
- O crecemento lento durante a segunda metade do século XIX cando os demais países se lanzan.
- A baixa produtividade agraria debido á pouca industrialización do campo.
- O atraso do desenvolvemento ferroviario, mineiro e na industria pesada.
- A escaseza de recursos enerxéticos.
- A falta de capital e a debilidade da Banca española.
- A carencia dun espírito e mentalidade empresarial.
- O endebedamento crónico do estado.

## **2. A POLÍTICA ECONÓMICA : PROTECCIONISMO & LIBRECAMBISMO**



Desde finais do século XIX produciuse un importante avance na intervención do Estado, consolidándose o proteccionismo típico da economía española do século XX. A consolidación do proteccionismo **arrinca da crise agraria de finais de século cando coinciden os intereses agrarios cos industriais** e vaise a ir consolidando a través de todo o século, coa excepción do período 1914-1919 ( período da 1ª Guerra mundial)onde se relaxa-.

Este proteccionismo ou nacionalismo económico vai presentar dúas modalidades; **elevación das tarifas arancelarias e lexislación de medidas que favorezan a iniciativa privada.**

Xunto ás leis arancelarias **fóronse aprobando un extenso grupo de leis** que outorgaban exencións e privilexios fiscais, subsidios, primas e pedidos directos da Administración, até chegar, no caso do carbón, á obrigatoriedade do seu consumo para poder acollerse ás axudas. Outra medida moi importante foi a **anulación da franquía arancelaria para o material ferroviario, en 1896, que favoreceu o desenvolvemento da siderurgia.** A intervención económica do Estado alcanzou o seu máximo nos anos 20, encartándose ás peticións dos industriais vascos e cataláns-Cambó xogou un protagonismo moi importante-.

**A política proteccionista e de intervención en economía** alcanzará un alto grao coa ditadura de Primo de Rivera. Na segunda República continuouse co proteccionismo, pero a política económica estivo marcada polo intento reformista que a caracterizou, co obxectivo de aumentar as políticas sociais para beneficiar ás clases populares. Así se explica por exemplo a **lei para a Reforma Agraria, a dos xurados mixtos, o aumento de salarios ou o establecemento dun salario mínimo.**

A esta política económica levada a cabo durante case todo o primeiro terzo do século XX denominóuselle **Nacionalismo Económico.** Nalgúns sectores novos; o apoio

público á iniciativa privada foi esencial como no sector químico, eléctrico e, sobre todo, naval.<sup>1</sup>

#### VANTAXES E INCONVENIENTES DO PROTECCIONISMO

O proteccionismo é unha política económica adecuada para unha economía que está en proceso de cambio e de crecemento. Unha economía, como a española no inicio do século XX, que está a se transformar a unha economía plenamente industrial e non pode competir coas economías dos países veciños, é dicir, para unha economía que se está industrializando é necesario que o estado protexa mediante aranceis, continxentes e leis fiscais a economía interna. Pero esta protección tamén leva carrexadas as súas **consecuencias negativas**, xa que non facilita nin a modernización, nin a competitividade. En España os prexuízos desta política proteccionista foron moi importantes; **prexudicaron a competitividade da industria española**, non estimulando a súa modernización e fixesen que o mercado español pagase eses produtos 2 ó 3 veces máis caros que no resto de Europa, co que **prexudicou o aforro e a acumulación de capital**. Ademais **foi unha das causas da radicalización do movemento obreiro**.

- A loita entre o proteccionismo e o librecambismo durante o século XIX. Ao longo do s. XIX enfrontáronse, por tanto, dúas concepcións distintas da política económica.

**Os moderados** eran partidarios dunha **política proteccionista** que —mediante aranceis altos— protexese aos terratenentes produtores de trigo do interior e á industria téxtil catalana, da competencia doutros países. Pola súa banda,

**Os progresistas** consideraban que a maneira de desenvolver a economía española era abrindoa **á competencia co exterior** e permitindo a entrada de capitais estranxeiros que cubrise a ausencia deles en España. Eran, polo tanto, partidarios dunha política **librecambista**.

A **defensa do proteccionismo** foi protagonizada por **fabricantes e cerealeiros**, e sobre todo polos industriais cataláns. En cambio o **librecambismo** era defendido por **sectores mercantís do país**, especialmente os vinculados ao mercado exterior ou ó capital estranxeiro: rexeitaban o proteccionismo porque encarecía as importacións do estranxeiro e favorecíase un sistema de impostos que entorpecía a circulación interior.

Nos períodos de Goberno dos progresistas Bienio Progresista e Sexenio Democrático a lexislación favoreceu a entrada de capital extranxeiro, que se volcou no ferrocarril e na mineiría, como logo veremos. Sen embargo, a política dominante foi o proteccionismo, que se consolidou durante a Restauración e, sobre todo, desde que en 1907 se creou a *Comisión Protectora da Producción Nacional*.

- **As dificultades do mercado interior.**

A lentitude e mais o retraso do proceso industrializador, estiveron directamente relacionados coas dificultades para vertebrar un mercado interior. A escaseza de compradores e as deficiencias dos medios de transporte, foron en boa parte responsables da escasa articulación da economía española.

Sabido é que un requisito imprescindible para o proceso de industrialización, é o de ter articulado un mercado interior e na España do último terzo do XIX, cando estíbbase a inaugurar a liña Barcelona - Mataró, 40 anos despois, aínda en Segovia íase en dilixencia.

---

<sup>1</sup> Esta política proteccionista continuou en España até 1986 coa entrada na UE que se produciu o desarmamento arancelario entre eles e a desaparición de monopolios e axudas excesivas estatais.



## Segovia 1890



## Barcelona-Mataró 1848



**A dilixencia na estrada de Cambados a Pontevedra en xulio de 1898**



É verdade que os pasos necesarios para suprimir os obstáculos á circulación de mercadorías e á construción dun mercado nacional se tiñan dado na primeira metade do XIX, derogándose os gremios, suprimindo os impostos de paso e eliminando as taxas e impostos indirectos sobre o comercio; así mesmo se tiña inaugurado un sistema de transportes que permitía levar as mercadorías ate os e as consumidoras cun custo razoable e certa “rapidez”; aínda así, España non posuía unha rede de camiños ou unha rede hidrográfica que permitise o transporte fluvial, como lle tiña pasado a Inglaterra ou a outros países europeos, así que houbo que agardar á construción da rede ferroviaria.

- **O aumento do comercio exterior**

As exportacións durante o século XIX medraron a un ritmo similar ás do resto de Europa, aínda que as importacións fixérono a unha taxa algo menor. Na súa evolución pódense establecer dúas etapas:

Unha primeira (1815-1850) de crecemento modesto, pero sostido, e unha segunda (1850-1900), de maior aumento pola influencia da expansión do comercio internacional.

A estrutura por produtos, reflicte moi ben a transformación da economía no século XIX. Ao primeiro, as exportacións máis relevantes eran o aceite e o viño, e as



importacións, os tecidos de algodón e de liño. A finais do século, eran as principais importacións, o algodón en rama e o carbón, mentres que nas exportacións, os minerais se engadiron aos produtos agrarios e aos tecidos de algodón. Así vese como o peso dominante dos produtos agrarios dentro destas modificacións, pon de manifesto os límites da transformación económica e o pequeno desenvolvemento do sector industrial.

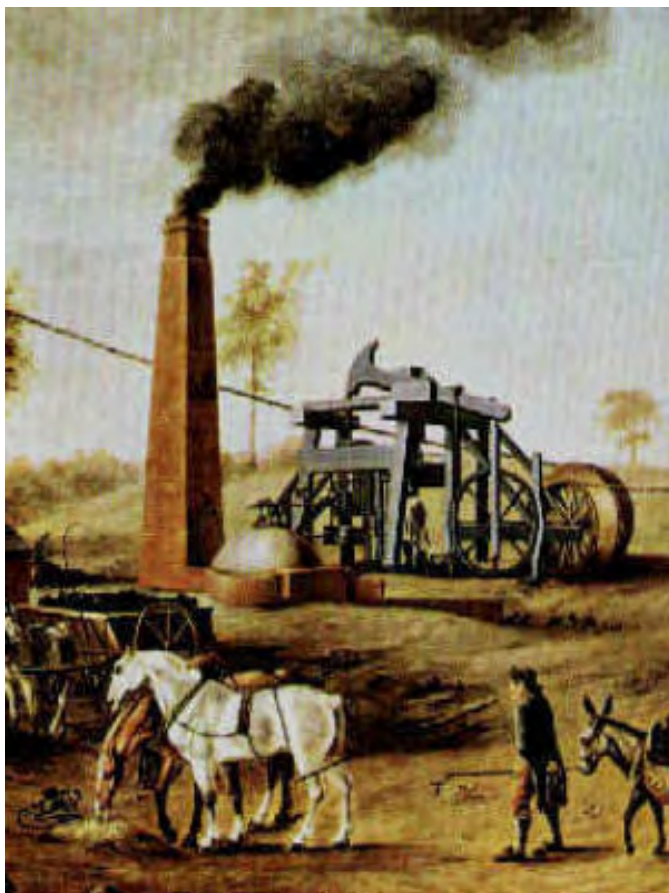
As relacións comerciais co exterior, víronse alteradas como consecuencia da perda das colonias americanas que eran, ate ese momento, os principais socios comerciais de España. A partir de 1850, España vai uníndose máis ás economías avanzadas de Europa, substituíndo ás colonias por Francia e gran Bretaña. A súa industrialización proporcionou unha crecente demanda para os produtos españois ate chegar a absorber máis da metade das exportacións, aumentando tamén as importacións destes países.

### 3. A lenta expansión industrial

As razóns da lenta industrialización española no século XIX relaciónanse, en primeiro lugar, con causas físicas ou xeográficas.

-Distancia relativa do núcleo europeo de industrialización, circunstancia que desfavorece as transaccións internacionais.

-A pesar da riqueza en minerais estratéxicos da primeira revolución industrial (chumbo, cobre, mercurio, ferro, zinc, estaño), España non contaba con bos xacementos carboníferos ou cursos de auga caudalosos que achegasen enerxía á nacente industria.



En segundo termo e de forma máis decisiva, estas razóns vincúlanse **ao propio atraso do país na senda da modernización ao preservar trazos propios dunha sociedade e economía preindustrial.**

-Persistencia do ciclo demográfico antigo até a última década do século XIX ao manterse moi altas as taxas de mortalidade debido á insuficiente dieta alimenticia, insalubridade das vivendas e serias carencias de hixiene e de servizos sanitarios, en parte debido ao escaso investimento público.

-Predominio do sector agrario na actividade económica do país, que provocou unha elevada dependencia da industria respecto da demanda agraria, caracterizada por un escaso

poder adquisitivo.

Aínda que como vimos no tema anterior, integraron gran cantidade de terras de propiedade comunal ou eclesiástica en relacións capitalistas de mercado, as Desamortizacións de Mendizábal (1836-44) e Madoz (1855) non serviron para dotar de maiores recursos económicos ao campesinado, necesidade máis aguda no sur do país pola existencia dun amplo sector de xornaleiros sen terra. Orientadas a prover fondos á súa Facenda endebedada, as vendas de propiedades desamortizadas por parte do Estado liberal beneficiaron á nobreza e burguesía urbana en detrimento de a súa posible compra por pequenos e medianos campesiños.

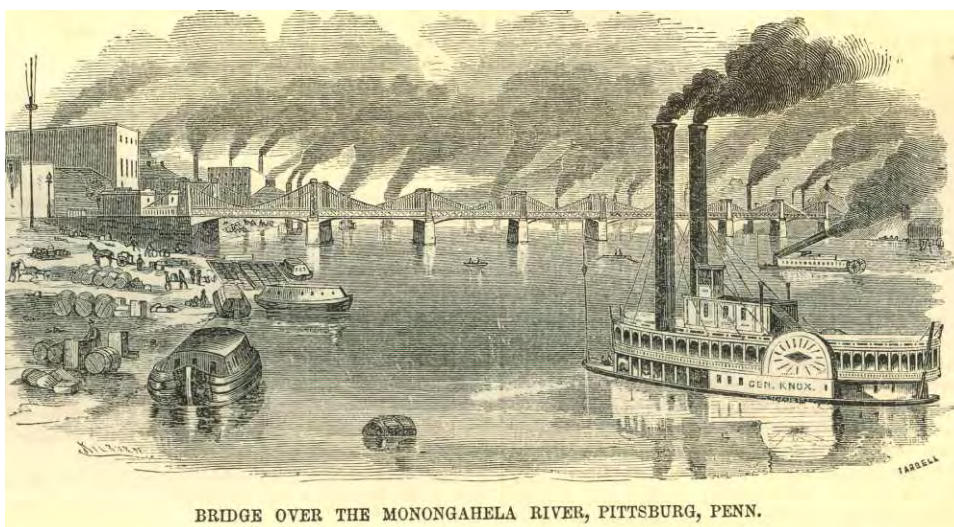
-Consecuencia do limitado poder adquisitivo da súa poboación e da perda da maioría das súas colonias en América tras a Guerra de Independencia (1815-25), España afrontou unha seria escaseza de mercados externos e internos para as súas manufacturas no século XIX.

Como resultado, **o proteccionismo dominou a política comercial**. O tenue desarmamento arancelario iniciado en 1841 só se intensificou tras aprobarse en 1869 **o arancel Figuerola** (Como sinalase José M<sup>a</sup> Serrano: “Figuerola ante a desorde optou pola orde”) e continuou nos anos setenta e oitenta ao asinarse tratados internacionais librecambistas. 2<sup>a</sup>. Proteccionismo y librecambismo en la España del siglo XIX.

Tuve a honra de propor ás Cortes constituíntes de 1869 a reforma dos Aranceis de Aduanas; non podía ser desairado o principio tan natural como combatido, da liberdade escurecida e velada por unha inxustiza social sostida co título de protección da industria. Predominaba nas Cortes, con gran maioría, a opinión librecambista, e tivera sido facilísimo chegar a unha solución radical e inmediata si se tivese empeñado ardente loita; pero renunciaron a ela, ante a evidencia da derrota, os que podían acometela, e apelaron aos acomodamientos. Tiveron as Cortes sereno espírito e prudencia exquisita [coa minoría proteccionista] Non poderán acreditar análoga conduta [tras o Sexenio revolucionario] os contradictores da reforma.” Laureano FIGUEROLA, La Reforma arancelaria de 1869... Madrid. 1876, cfr. J.B. Vilar y M<sup>a</sup>.J. Vilar, La primera Revolución industrial española (1812-1875). Barcelona. Ariel Practicum. 1998

. Tras expirar estes, a forte competitividade agrícola e industrial internacional forzou ao Goberno **a aumentar os aranceis en 1891** en defensa de agricultores e industriais.

Superiores aos aplicados a fins de século en países agrarios como Francia e Italia, os altos aranceis españois permitiron á industria replegarse nun mercado interno protexido; pero lle restaron competitividade. A agricultura do interior de España seguiu idéntico camiño, cun marcado estancamento técnico; pero en zonas litorais



foise introducindo a fins de século unha clara especialización en froitas e hortalizas orientadas ao exterior.

Aínda que a produción de viño retrocede tras a chegada da filoxera, os cultivos de oliva e froitos secos crecen e remodelanse.

-Dependencia do estranxeiro para o desenvolvemento industrial: técnica, financeira e comercial, ligada á importación de materias primas e maquinaria. A dependencia financeira foi favorecida polo escaso desenvolvemento do sistema bancario e o endebedamento da Facenda Pública, que forza ao Estado a manter altos tipos de interese para atraer capitais do exterior en detrimento de o investimento nacional. Con especial forza en 1851-70, os investimentos franceses, inglesas, belgas e alemáns permitiron desenvolver infraestruturas como o ferrocarril, abrir minas, crear bancos e fomentar a innovación empresarial.

Este proceso percíbese con nitidez na minería ao promulgar o Goberno liberal en 1868 unha lei que liberalizaba este sector ao recoñecer a propiedade privada sobre o subsolo antes propiedade do Estado, quen podía ceder o usufructo a particulares- e vender numerosas concesións mineiras. Esta desamortización do subsolo provocou un forte auxe da minería española en 1870-1913, aínda que orientada á exportación e desenvolvida con técnicas e capitais estranxeiros.

Como xa se indicou para o conxunto da economía, a industria española tamén se desenvolveu máis tarde que nos países europeos máis desenvolvidos. Na primeira metade do século XIX só a industria téxtil catalana incorpora os avances provocados pola Revolución Industrial iniciada en Gran Bretaña. E non será ata finas de século cando se implantará unha industria siderúrxica importante no País Vasco. Polo tanto, a industrialización foi serodia e con grandes diferencias rexionais.

#### **a. Fases**

---

Os contratempos da guerra da Independencia e outras sublevacións levaron a un claro estancamento industrial de 1808 a 1830; a partir deste momento até a chegada do bienio progresista (1854-56) tivo lugar o comezo da nova industria, en especial da **téxtil e a do ferro**, apoiado todo iso pola **política arancelaria**.

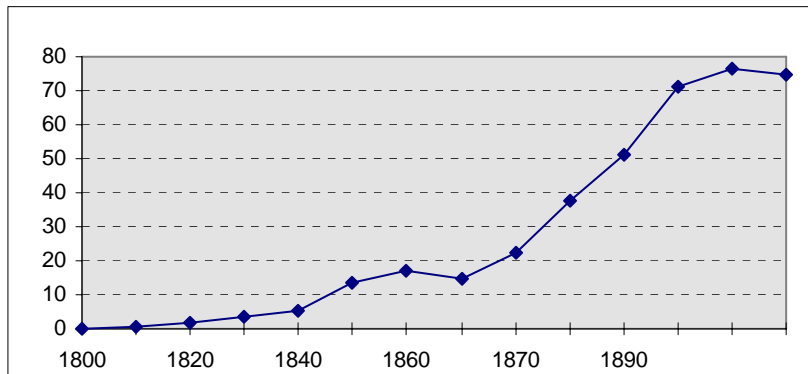
No primeiro período (**1830-1861**) prodúcese o **arranque** da industrialización española. O segundo período (**1861-1913**) e que se inicia coa gran crise dos anos sesenta. Despois produciuse un **crecemento forte de 1871 a 1875**, para diminuír con posterioridade. O crecemento nos últimos decenios do século XIX foi **constante, aínda que lento**. Entre 1831 e 1861 o crecemento industrial español foi considerable. A partir deste último ano experimenta unha desaceleración. A mesma debe relacionarse coa frustración das expectativas levantadas polos investimentos realizados na década (1854-1864), especialmente os investimentos ferroviarios.

O fracaso de devanditos investimentos estivo relacionado coa limitación que supuña o reducido do mercado interior. O mesmo pode dicirse da dependencia provocada polas grandes achegas de capitais franceses e ingleses á economía española, que resolveron a escaseza de capitais que dificultaba o desenvolvemento español. Gran Bretaña foi o principal provedor español de maquinaria, bens de equipo e combustible e constituíu o principal mercado dos nosos produtos mineiros e metalúrxicos. En definitiva, as economías francesa e inglesa funcionaron como motor para a industrialización española; cando estas economías retardaron o seu crecemento, especialmente a partir de 1873, a economía española, dada a súa dependencia, resentíuse gravemente.

**b. Os atrancos:** Escaseza de materias primas e de capitais. Ausencia dun mercado articulado.



**Importación de algodón en rama pola Aduana de Barcelona (medias  
quinquenais, miles de t.)**

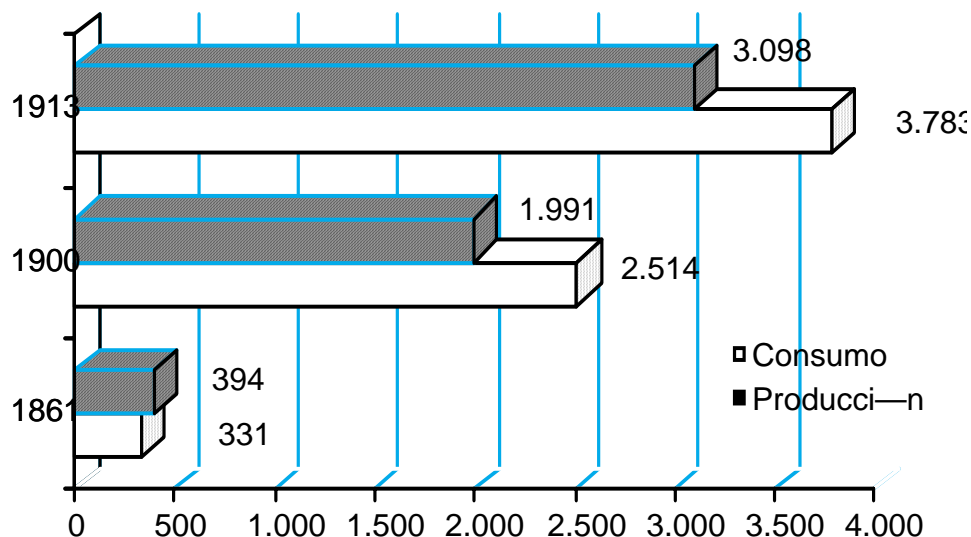


Un dos problemas principais foi a **escaseza de materias primas**, que se resolveu mediante as importacións. Entre estas rexistran un notable incremento as compras de algodón en rama para a industria téxtil catalana. O **carbón** foi

a fonte de enerxía básica ata a aparición da hidroeléctrica. España tiña minas de carbón —Asturias, León, Serra Morena—, pero de difícil extracción e, pola súa situación, o transporte ata os centros de consumo era caro.

Resultaban máis baratas as importacións de carbón británico. A industria siderúrxica vasca utilizou nas súas orixes, e durante bastante tempo, carbón inglés. Dende principios do século XX a acción do goberno encamiñouse a estimular o consumo de carbón español no marco da política proteccionista xa mencionada.

**Producción e consumo de hulla en España (en miles de toneladas)**



A **enerxía eléctrica** —obtida de centrais térmicas ou hidráulicas de pequenas dimensións— apareceu en España cara 1890. A partir de 1900 xurdiron as grandes empresas, situadas en Cataluña (pobre en recursos enerxéticos clásicos como o carbón). Por tratarse dunha industria que require fortes investimentos de capital foi preciso acudir á colaboración de empresas estranxeiras. A principios do s. XX apareceron en Viscaia as primeiras empresas hidroeléctricas. Foron os primeiros pasos dunha industria que só alcanzaría un nivel apreciable a partir de 1914.



En España os recursos financeiros eran moi escasos. O capital español investiuse na compra de terras desamortizadas, na creación de pequenas empresas industriais e de pequenos establecementos bancarios, pero os créditos rara vez ían destinados á industria. As necesidades de investimento obrigaron a ofrecer incentivos ó capital estranxeiro. Durante o Bienio progresista (1854-56) comezou unha política aperturista destinada a paliar o retraso na construción dos ferrocarrís (en comparación con outros países europeos). Os capitais, sobre todo de procedencia francesa (Rothschild, Pereira), comezaron a acudir masivamente a España para financiar a construción do ferrocarril e a débeda do Estado. Consequiron dos gobernos unha serie de vantaxes que lles permitiron investir en condicións de rendibilidade aseguradas polo Estado.

#### As sociedades explotadoras de minas en España (1913)

Sociedades	Número	Capitais (pesetas)
<i>Con capital coñecido</i>		
Españolas	232	635.470.030
Estranxeiras	138	593.991.445
<b>TOTAL</b>	<b>370</b>	<b>1.229.461.475</b>
<i>Con capital descoñecido</i>		
Españolas	167	—
Estranxeiras	27	—
<b>TOTAL</b>	<b>194</b>	<b>—</b>

Na explotación das minas españolas tamén interviron activamente investidores estranxeiros. Desde o século XVI; as minas eran propiedade do Estado, explotadas por este ou por particulares. O déficit financeiro trala revolución do 68 obrigou a poñelas á venda. Neste momento había unha grande demanda de minerais metálicos por parte dos países industrializados de Europa occidental, isto explica que as grandes empresas europeas tratasen de controlar a mineiría

española. Dun total de 564 empresas só 399 eran españolas.

As minas de Andalucía e Murcia foron controladas a finais do s. XIX por empresas estranxeiras (británicas, francesas, alemáns). Foi especialmente significativa a venda das minas de cobre de Riotinto a unha compañía británica polo Estado, en 1870. Os novos propietarios convertírona na máis importante do mundo, proporcionando en 1912 o 44% do total de mineral de cobre mundial. A explotación do ferro vizcaíno realizárona empresas británicas xunto con empresarios bilbaínos. Os xacementos de ferro viscaíno foron obxecto dunha extracción moi intensiva destinada no 90% á exportación. O principal comprador do ferro viscaíno foi o mercado británico.

A economía española careceu dun **mercado nacional** integrado. Os países que experimentaron un proceso industrializador no s. XIX realizárono gracias á existencia dun amplo mercado. Os mercados permiten a acumulación de beneficios que, investidos en mellorar a tecnoloxía, facilitan a fabricación de produtos máis baratos, condición imprescindible para unha posterior ampliación do mercado.

**A debilidade da expansión industrial española no s. XIX** explica as reducidas dimensións do mercado interno, constreñido polo baixo nivel de renda da poboación, maioritariamente ocupada na agricultura de subsistencia, e afectado polas deficiencias dos medios de comunicación (ata finais de século, gracias aos ferrocarrís, non se estableceu unha verdadeira circulación de mercancías pola península).

Aos problemas anteriores debemos engadirlle as fortes **diferencias rexionais**. Hai diferentes formas de produción, diferentes tipoloxías e obxectivos. Industrias con vocación nacional, fundamentalmente a catalana e a vasca, industrias de alcance rexional, vinculadas a transformacións agrarias, por exemplo a industria da faría na

economía castelán e a industria vitivinícola para a Mancha.

E por último industrias de carácter local para un mercado próximo, nas que o incremento poboacional serve de estímulo, por exemplo en Madrid, onde a mediados de século produciuse certo dinamismo industrial, con industrias tipográficas e de editorial, tabacaleiras, etc.

#### 4. Industria siderúrxica

O sector siderúrxico foi considerado un dos puntais básicos na primeira etapa da industrialización. No noso país a súa evolución reflicte as **insuficiencias enerxéticas** e as dificultades para a aplicación de innovacións tecnolóxicas procedentes do exterior. Os tres focos siderúrxicos que se desenvolveron durante o s. XIX revelan a crise do carbón vexetal, a súa substitución pola hulla asturiana, demasiado cargada de impurezas, e o triunfo definitivo do coque británico como elemento impulsor do despegue siderúrxico vasco en íntima colaboración co mineral de ferro de Somorrostro.

O punto de partida da siderurxia sitúase nas ferrerías e inicia a súa transformación ante a crecente demanda de ferro para a agricultura, a industria téxtil e os modernos sistemas de transporte. O período de **1830-74** foi a época do desenvolvemento e fracaso da **siderurxia andaluza**, pioneira na apertura de altos fornos. Asociou capitais do porto de Málaga, mineral da rexión e carbón vexetal. A mediados de século resultaba evidente a precariedade do esforzo industrial co futuro seriamente cuestionado polos elevados custos de produción. A comezos do anos trinta había dúas fábricas en Marbella e Málaga. Posteriormente abriuse algún outro establecemento. Trinta anos despois a decadencia era irreversible.

	Ferro Colado (miles de T)				
Anos	España	Málaga	Sevila	Oviedo	Viscaia
1861-65	42,65	12,43	2,22	13,17	11,73
1866-70	42,56	1,91	1,36	19,24	10,73
1871-75	42,53	3,08	1,38	24,90	8,72
1876-80	62,57	3,36	1,43	28,84	17,24
1881-85	131,59	1,51	1,38	40,08	76,71

A siderurxia malagueña mantivo a súa primacía en España ate 1861-1865.



En 1848 encendeuse en Mieres o primeiro alto forno de coque, pero foi apagado ao cabo duns meses e só a partir de 1852 empleouse de maneira continuada a nova instalación, á que se sumaron a partir de 1859 novas construcións. A comezos de 1866 o país contaba con **oito unidades de este tipo, en tanto en Inglaterra superara as trescentas en 1826 e Francia que arrancara con retraso tiña 190 en 1861**. As diferencias de volume de produción son, por conseguinte, espectaculares e constitúen unha das causas máis evidentes do subdesenvolvemento español (...). Para explicar o atraso parece necesaria engadir aos factores estruturais —comunicacións, baixa calidade do carbón— a escaseza de capitais e os erros de localización xeográfica. É significativo o feito de que as empresas siderúrxicas cando son sociedades anónimas se levantan con capital estranxeiro —A Asturiana Minig Co. foi a propietaria do primeiro alto forno de coque, reactivado catro anos despois pola *Compagnie minière et métallurgique des Asturies*— en tanto as españolas son fundamentalmente comanditarias coa conseguinte limitación de capitais que esta fórmula supón (Heredia de Málaga, a Duro e Cía., Gil e Cía., etc.) (...). Entre 1862 e 1880 Asturias disfrutou das vantaxes inherentes á súa condición de productora de carbón, situación favorable que Viscaia lograría compensar gracias á importación como mercancia de retorno do carbón británico»[Artola, M., Ob. cit., pp. 116-118]

As vantaxes comparativas da nacente **siderurxia asturiana** arredor de 1850, provocou o desprazamento xeográfico da siderurxia española ata o norte como preludio dunha situación completada nos anos 80 co desenvolvemento da siderurxia vasca. Segundo as estatísticas minerais en 1856, o 44% da produción siderúrxica



interior procedía do núcleo andaluz, o 20% da ferrería tradicional vasca e o 16% da rexión asturiana. Un decenio despois hai un cambio considerable. En 1868, o foco andaluz só proporciona o 5% do total interior.

A siderurxia asturiana sitúase en pleno proceso de expansión co centro en Mieres-La Felguera absorbendo o 46% da produción nacional. As estatísticas de 1868 sinalan que o **País Vasco** proporcionaba o 26% do total interior, a súa modernización tecnolóxica acelerouse ó abeiro da exportación do mineral de ferro a Gran Bretaña e a



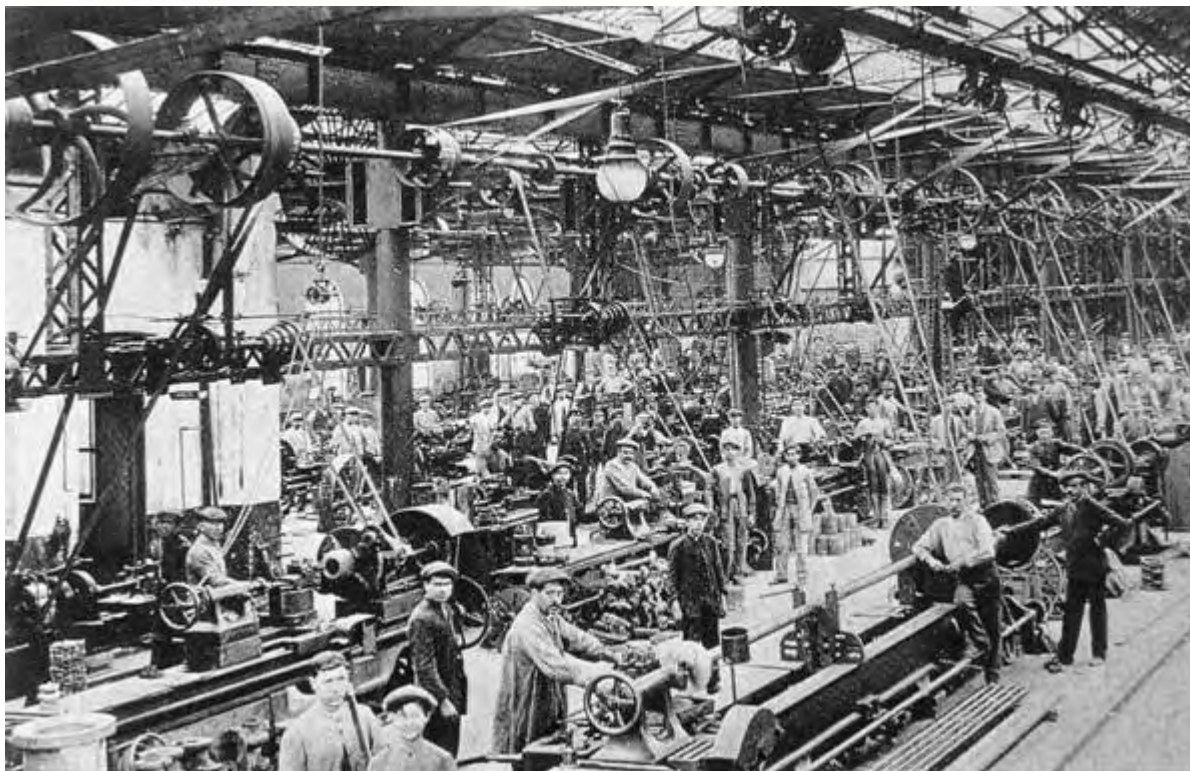
importación de combustible desta procedencia. A fins de século os altos fornos da cunca do Nervión desprazaron en importancia aos asturianos.

Sentando unha preponderancia que non oculta o modesto lugar da siderurxia española no contexto europeo, o que provocou a presión dos fabricantes vascos para conseguir maiores taxas de

protección arancelaria. En 1882 creouse a Sociedade de Altos Fornos de Ferro e Aceiro, en Bilbao. O mesmo ano creouse en Vizcaia a empresa siderúrxica «A Vizcaína». Estas dúas empresas unidas a unha terceira formaron «Altos Fornos de Vizcaia» que será durante moitos anos a empresa siderúrxica máis poderosa de España; no periodo 1881-1931 fabricou o 62% da produción siderúrxica vizcaína.







Un dos talleres propiedade da Riotinto Company Limited.

**A Industria téxtil catalana.** A mediados do século XIX xurdiu en Cataluña un tecido industrial que desprazou ao artesanado tradicional. A moderna industria baseouse na utilización do vapor, na organización do traballo en fábricas e na presenza dunha burguesía industrial. En torno a 1860 a estrutura da poboación activa na provincia de Barcelona reflectía a expansión industrial: a industria ocupaba un 41,4% mentres a agricultura un 37,5% e os servizos un 21,1%. Cataluña aproveitou unhas condicións excelentes para iniciar a aventura industrial sobre un sólido basamento.

A produción (proveniente) de fuses mecánicos, que era do 3,78% en 1835, subira ao 99,04% en 1861. Isto equivale a dicir que o fiado mecanizouse totalmente no transcurso dun cuarto de século. O ritmo resulta impresionante. Temos que advertir, sen embargo, que a máquina que domina, polo menos ata 1850, é a «mule» envellecida e caduca para a época.

Seguindo unha tendencia normal, a mecanización dos teares preséntasenos desfasada. De 1841 a 1861, nun período pouco máis curto que o que consideramos para o fiado, a porcentaxe de teares mecánicos pasou de 0,9 (231 sobre un total de 25.111) a 44,6% (9.659 de 21.721). É dicir, mecanización a medias, pero tamén importante. Os efectos da revolución tecnolóxica fixéronse patentes moi pronto. Descenso dos custos, baixa dos prezos e extensión do mercado. Ó mesmo tempo, xeralización do sistema fabril (principalmente no fiado) e progresiva especialización dos obreiros, os cales deixan de considerar a súa actividade como unha fonte subsidiaria de ingresos. O proceso que acabamos de describir alterou profundamente a estrutura da industria. Por un lado, o recurso aos axentes mecánicos incidiu sobre a localización xeográfica. Por outro, o custo superior das máquinas obrigou a un certo grao de concentración das empresas. Para librarse da máquina primitiva, o empresario algodoeiro recorreu á forza das cabalerías, da auga ou do vapor. Por razóns obvias, a primeira foi desprazada polas outras dúas. Pero as correntes superficiais de auga non se atopaban en todos lados, e o carbón inglés, moi cotizado no mercado, non se introducía facilmente terra adentro.

A concentración de empresas queda reflectida no feito de que unhas cantidades similares de fuses foron repartidas entre 382 establecementos en 1850, e entre 321 en 1861. Todo isto provocou o desprazamento das fábricas hacia as ribeiras de determinados ríos e cara certas costas do litoral mediterráneo. A fábrica barcelonesa de Bonaplata, Rull, Vilaregut e Compañía (1832-1835), a primeira en adoptar a máquina de Watt, foi considerada entón como un fito na historia económica do país (...).Nadal, J., e Ribas, E., «Una empresa cotonera catalana: La fábrica «de la Rambla» de Vilanova, 1841-1861», en *Recerques*, núm. 3, pp. 49-52)

Seguindo unha longa tradición manufactureira e artesanal, arredor de 1760 asentouse unha importante industria laneira que importa materias primas de Castela e Aragón. A partir de 1770 o algodón desprazou á lá. Aproveitáronse as vantaxes de custos comparativamente menores do algodón con respecto á lá, tanto da materia prima como das posibilidades de mecanización, aproveitando as instalacións existentes no sector laneiro sen grandes investimentos. Superadas as consecuencias da perda do mercado americano o téxtil catalán acentuou a súa proxección cara o mercado interior español. Dende os anos trinta produciuse o despegue definitivo do algodón catalán: mecanización, organización máis eficaz do traballo, incremento da demanda, nun contexto proteccionista que defendía ós tecidos cataláns da competencia exterior.

Á altura dos anos 60 Cataluña é a principal rexión industrial de España, abastecéndoa nas súas necesidades téxtiles. Existía o problema do raquitismo do mercado interior español. Os efectos da guerra de Secesión americana (principal abastecedor de algodón) e a crise económica dos anos 60 agravada pola inestabilidade política do sexenio paralizaron o crecemento, ata conseguir unha nova fase de expansión na Restauración con novos retos como a saturación do mercado interior. A política da burguesía catalana estivo marcada por unha defensa a ultranza do proteccionismo.

- **Desenvolvemento do sector téxtil**

O crecemento da produción agraria no XVIII e a elevación de prezos agrarios posibilitou a acumulación de capitais, que en moitos casos serían investido na creación de **fábricas de “indianas”** (nome que recibían os tecidos de algodón). O desenvolvemento desta produción foi posible pola protección que os fabricantes obtiveron da Coroa. A prohibición de importar fiados e tecidos de algodón reservou o mercado interior aos fabricantes cataláns. Máis adiante conseguiron tamén o control do mercado colonial a cambio de proverse con materia prima producida nas colonias. A guerra da Independencia supuxo un duro golpe para esta industria. Ademais durante este período a perda das colonias continentais privou ao sector de importantes mercados.

- **Modernización e consolidación do sector (1830-1860)**

O sector conseguiu superar todas estas dificultades, e entre 1830 e 1860 adquiriu a súa madurez. Durante este período produciuse a modernización e mecanización do sector, consecuencia de:

- a) o encarecemento do factor traballo, provocado polas perdas demográficas orixinadas pola guerra
- b) a dispoñibilidade de capitais debido á repatriación de fortunas tras a perda das colonias continentais americanas.

A mecanización afectou sobre todo á fase do fiado. Devandita mecanización esixía dispor ou ben de enerxía hidráulica ou ben de proximidade aos portos, que non encarecese excesivamente o carbón necesario para as máquinas de vapor. Así, as novas industrias fóronse concentrando ao redor de Barcelona, Tarragona e no Baixo Llobregat e o Vallés occidental.

A mecanización provocou tamén a concentración de empresas. As empresas resultantes, de maior tamaño, tiñan maior capacidade para mobilizar capitais. A formación de sociedades colectivas primeiro e sociedades anónimas despois marca este proceso.

- **As dificultades do sector a finais do XIX**

A partir de 1880 o sector enfrontouse a unha crise que se prolongou até 1913. Devandita crise relaciónase coa dependencia do sector do mantemento dunha **política proteccionista** de reserva do mercado interior. Nos anos 80 España asinou senllos tratados comerciais con Francia (1882) e Gran Bretaña (1886), que reducían os aranceis cos que as manufacturas destes países entraban en España, a cambio de facilitar as exportacións agrarias españolas a eses países. Os fabricantes nacionais tentaron paliar a situación conseguindo do goberno vantaxes nos mercados antillanos. Tras a perda dos últimos enclaves coloniais, en 1898 os téxtiles españois puideron manter por algún tempo as súas posicións debido á baixa cotización da peseta. Pero a partir de 1904 a decadencia foi imparable. O principal problema foi a pobreza do mercado interior.

**A modernización do sector lanero.** Á marxe do sector algodónero e dentro do téxtil, durante o século XIX produciuse tamén a modernización do sector lanero. Ao final do período 1900 emerxeran dous grandes núcleos da industria lanera: Sabadell-Tarrasa.

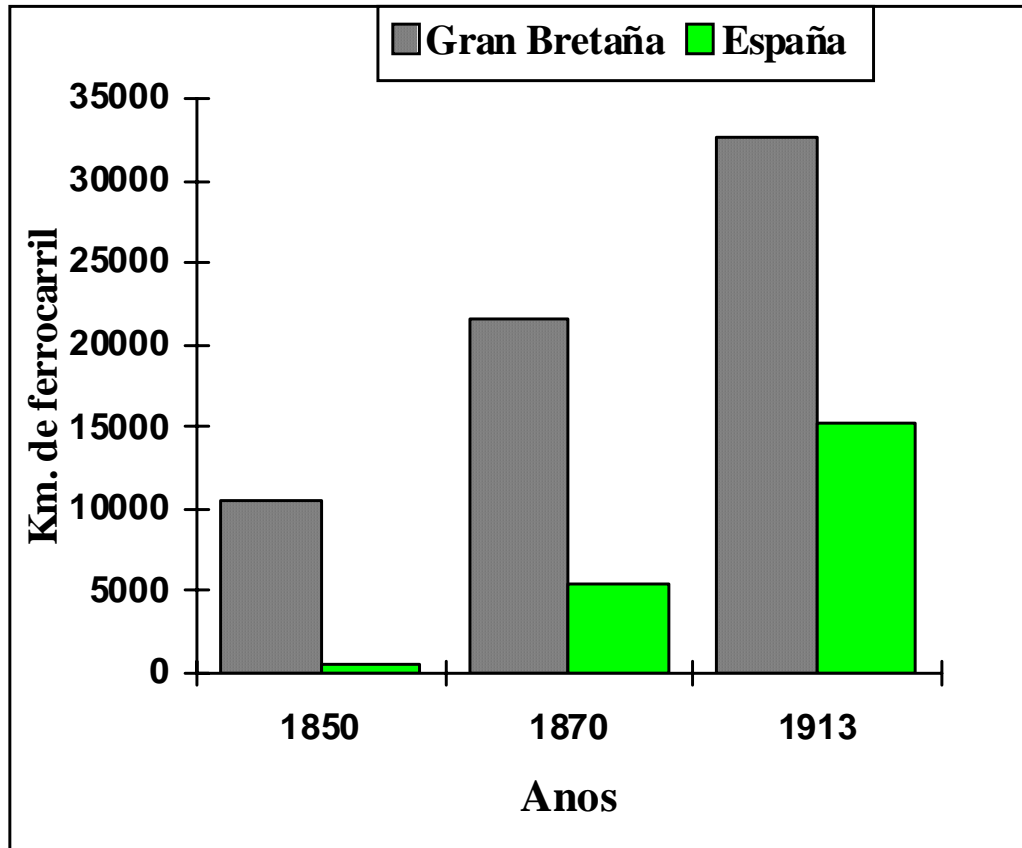
A concentración en Sabadell e Tarrasa é consecuencia dunha localización privilexiada: **o ferrocarril** facilitaba o acceso aos portos próximos. Ademais solucionouse o problema do abastecemento de materia prima mediante a creación dun depósito de lã en 1871 e a fundación do Banco de Sabadell (1881) para financiar a compra de lãs austrais. Tamén xurdiron asociacións para a defensa corporativa dos intereses laneros (Gremio de fabricantes de Sabadell-Instituto Industrial de Tarrasa en 1873). A generalización do uso de “vapores” decantou a vella pugna entre fabricantes de lã e algodón a favor dos primeiros. A partir do ano 1880 xurdiu en Cataluña unha industria *metalúrxica* de transformación. Ate esa época case tódolos obxectos fabricados con ferro ou aceiro usados en Cataluña importábanse dos países máis industrializados de Europa.

En 1855 naceu «Maquinista Terrestre e Marítima», que se consolidou e permitiu a creación de novas empresas. Sen embargo a metalurxia catalana tiña unha forte limitación: a dependencia do ferro vasco polo que só alcanzou a décima parte do valor total da produción industrial catalana.

En Cataluña xudiu tamén unha industria *química* destinada a abastecer outras industrias, sobre todo a téxtil. A produción de ácido sulfúrico, de potasa e de sosa está en función da obtención de colorantes e lexía para a industria téxtil; por iso esta industria localizouse principalmente en Barcelona. A compañía de maior tamaño e tradición foi a *Sociedade Anónima Cros*.

## **5.OS TRANSPORTES: A construción do ferrocarril.**

Mentres Europa articulou a rede ferroviaria a partir dos anos 30, en España tardou en poñerse en marcha o trazado dunha rede adecuada para articular o mercado nacional. Este retraso resultou máis rechamante tendo en conta que o transporte por dilixencias e o sistema de arriería eran moi pouco eficientes, a pesar dos esforzos realizados durante o reinado de Isabel II (a finais do mesmo a rede de camiños elevábase a 18.000 km, dos que 9.500 se construíran durante o reinado). A inexistencia dun sistema de canles interiores que animasen o tránsito fluvial facía aínda máis necesaria a construción dunha rede ferroviaria. O ferrocarril era imprescindible para a articulación do espacio económico



Dend e finais do reinado de Fernando VII ata a promulgación da **Lei de Ferrocarrís (1855)** só houbo unha serie de proxectos, e plans abortados e de pequenos ferrocarrís locais que contaron con escasa colaboración dos sucesivos gobernos. Antes de 1855 só se construíran algúns tramos curtos: o primeiro foi o de **Barcelona-Mataró, en 1848**; seguido do de Madrid a Aranjuez; pero non superaron en conxunto os 500 Km. ata despois de promulgada a *Lei Xeral de Ferrocarrís de 1855* (durante o Bienio progresista). En 1865 as liñas ferroviarias alcanzaron os 4.828 Km; descendeu despois o ritmo de construción: entre 1865 e 1930 construíronse 10.000 Km. máis. Pero as vías férreas españolas nunca chegaron a sobrepasar o 25% da lonxitude total alcanzada polas francesas.



O escaso desenvolvemento económico agravado polas consecuencias da independencia das colonias americanas e a Guerra Carlista, facía que o capital, o nivel



técnico e a iniciativa empresarial fosen insuficientes.

As cousas cambiaron durante o bienio progresista (1854-1856). Os liberais-progresistas consideraban que o ferrocarril era unha parte esencial da modernización da economía española e para lograr a súa construción estaban dispostos a aportar tódolos recursos necesarios, nacionais ou importados.

A **lei de ferrocarrís de 1855** facilitou a formación de sociedades anónimas ferroviarias e completouse coa formación dun sistema bancario que financiou a construción da rede ferroviaria.

A lexislación do «bienio progresista» non só favoreceu, senón que canalizou tódolos investimentos dispoñibles cara os ferrocarrís, pois como xa manifestara en 1840 un informe dos enxeñeiros de Camiños: xa que non cabía esperar da riqueza nacional que creara os ferrocarrís, había que esperar que dos ferrocarrís xurdira a prosperidade nacional. A Lei de Ferrocarrís de 1855 recollía as seguintes disposicións:

- Abandónase o principio de rescate polo Estado nun prazo de 20 anos e prólonganse as concesións a 99 anos.
- Estipúlase a revisión de tarifas cada 5 anos.

- Concédense axudas estatais, ben de forma de subvención, ben garantindo os xuros.
- Autorízase durante a construción e os primeiros 10 anos do seu funcionamento a libre importación de material e equipo necesarios.

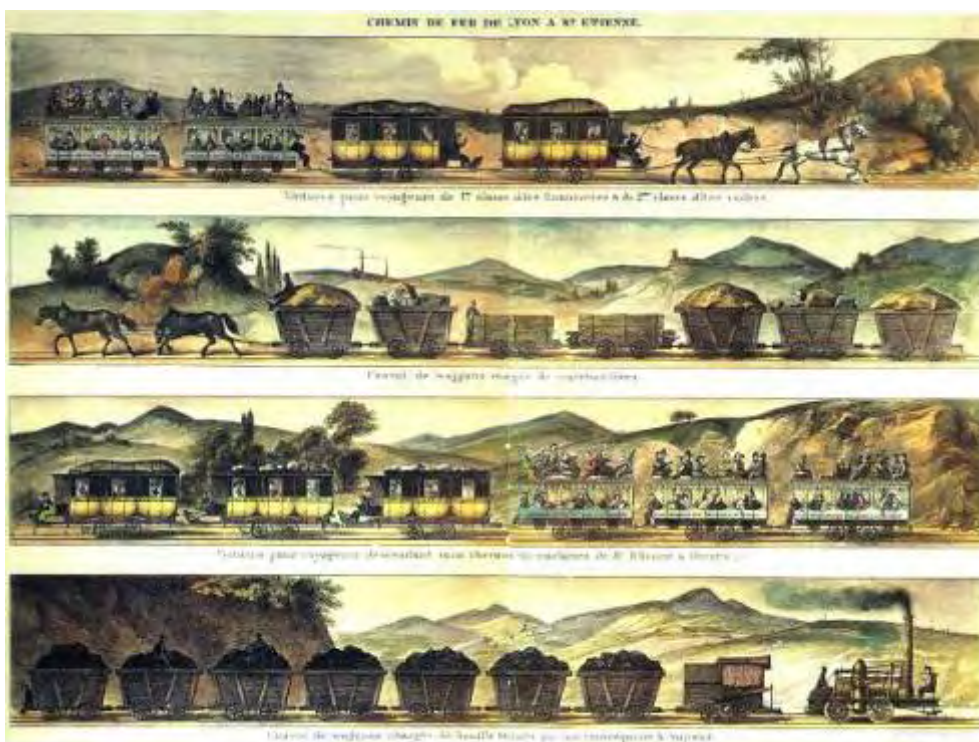
**O primeiro trazado ferroviario que funcionou en Galicia foi o que ía de Santiago a Carril, no mar de Arousa. Este é o relato xornalístico do día da inauguración**

«O asubío da locomotora deixouse oír polos habitantes de Santiago na mañá do día 15 de agosto de 1873; día de xúbilo para as comarcas de Santiago, Padrón, Carril, Vilagarcía e tantos outros pobos da Ría de Arousa que veñen a constituir un só, enlazados polo potente brazo da vía férrea.

A locomotora abriuse paso por fin ata o corazón de Galicia, penetrou pois no centro deste solo que é a cidade monumental, na cidade culta, que nos días de máis efervescencia revolucionaria se reúnen 20.000 forasteiros, e como outra Barcelona, celebra a súa festividade nos campos Elíseos de Santa Susana e paseo da Ferradura, sen que ningún cidadán se permita o menor desmán. Este pobo é digno da liberdade, porque é un pobo cidadán, un pobo agrícola, un pobo industrial. Por iso despois de tanta ilustración, de tanta cultura ven a xigante locomotora CARRIL, o novo rexenerador, a robustecer a este pobo na súa fe nova, que é a bandeira da paz e á súa sombra o vapor realizando tódolas melloras, levará á condición común o alivio das necesidades e o maior benestar» (*El Diario de Santiago*, sábado 16 de agosto de 1873)

Lei tan xenerosa non deixou de surtir efectos: en 1868 estaban en funcionamento 5.375 km. Gracias á chegada de capitais estranxeiros en cantidades moi considerables, que convirten o periodo que vai de 1856 a 1868 no de máis rápido crecemento do ferrocarril de todo o século XIX. As causas son: o apoio estatal, a influencia de capital e tecnoloxía estranxeira, sobre todo francesa, e a aportación de capital nacional (de Euskadi, Cataluña e Valencia). Durante estes anos créanse unhas vinte compañías ferroviarias, as máis importantes eran predominantemente francesas como Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA), o Ferrocarril do Norte; pero tamén había españolas de bastante entidade como Barcelona-Zaragoza.

A partir de 1860 os beneficios empezaron a decaer e comezou un decenio crítico para os ferrocarrís, e a economía española española, coincidindo as repercusións dunha



crise internacional cunha depresión interna.

A construción ferroviaria reanudouse no último cuarto de século baixo o signo da concentración. Da crise emerxeron poucas compañías. As dúas grandes, Norte e MZA eran as máis fortes. A rede fundamental estaba xa construída da primeira etapa, o

máis notable deste período foi a conexión Galicia-Asturias coa rede nacional, a liña Madrid-Cáceres-Portugal, etc. O ferrocarril era indispensable para a modernización da economía española. Un país coas características físicas de España non podía modernizarse no século XIX sen unha rede ferroviaria que paliase as súas pésimas condicións de circulación, sen un ferrocarril que abastecese de alimentos e materias primas ás cidades, e levase os produtos industriais duns centros urbanos a outros.

Cando en 1855 o capital francés emprende o equipamento ferroviario de España, non ten ningún motivo para favorecer especialmente unha siderurxia española. Pero en Inglaterra, en Francia, en Bélxica, e incluso en Prusia, a industria siderúrxica é anterior ó ferrocarril, e este axuda a que aquela medre. En España, como nos EE.UU. entre os anos trinta e sesenta, o ferrocarril é anterior á siderurxia e non pode esperar a que esta se desenvolva. As condicións naturais pouco favorables, un carbón difícil de explotar e un mercado nacional inexistente explican a ausencia dunha verdadeira industria pesada. Cando chega o ferrocarril, o país pobre en capitais, sen tradición industrial e falta de técnicos e de financeiros preparados para realizar investimentos a longo prazo e de escasa rendibilidade, non pode crear á vez unha rede ferroviaria e unha industria pesada. En 1854 aínda non existe ningunha das dúas.

[Témime, E., e outros, Historia de la España Contemporánea, p. 87]

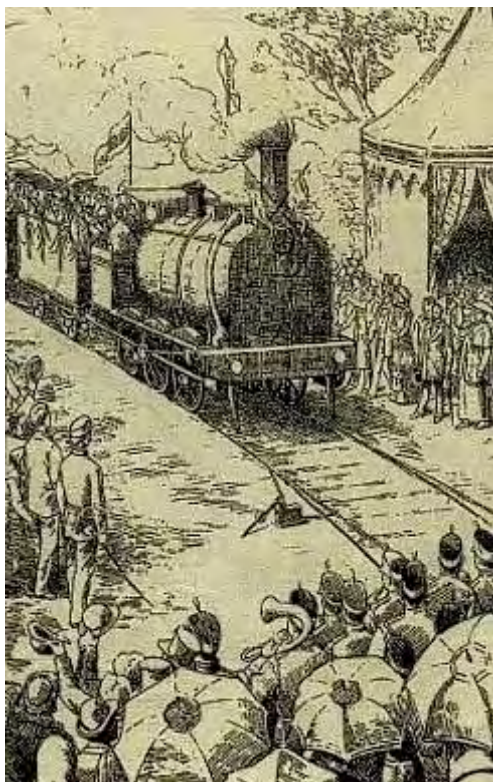
Pero esta necesidade non xustificou para moitos historiadores a concentración

excesiva de capital neste sector a expensas dos demais, en concreto da industria. Non tiña porque existir unha disxuntiva entre ferrocarril e industria (ambos sectores son complementarios) pero o goberno español interviu no mercado de capitais primando excesivamente o investimento ferroviario a expensas da industrial. A construción do ferrocarril non beneficiou á industria siderúrxica española, non só porque a libre importación de material permitida pola lei de 1855 fixo que as compañías estranxeiras trouxesen o material necesario do seu propio país sen custos aduaneiros adicionais. Senón tamén pola inexistencia dunha industria suficiente para cubrir a demanda dos constructores.

Se o modo de financiamento suscitou moitas críticas, outro tanto pode dicirse das características técnicas da rede: A opción de **escoller un ancho de vía diferente** á da maioría dos países de Europa (15 cm máis ancho) que se xustificou por motivos técnicos —para aumentar a potencia das locomotoras e poder afrontar a difícil orografía española— **significou unha ruptura na fronteira francesa** constituindo un obstáculo nos intercambios comerciais co exterior que se mantén ata a actualidade.



*Inauguración da estación de Ourense 1881*



*Dilixencia en Segovia; Levy 1895*



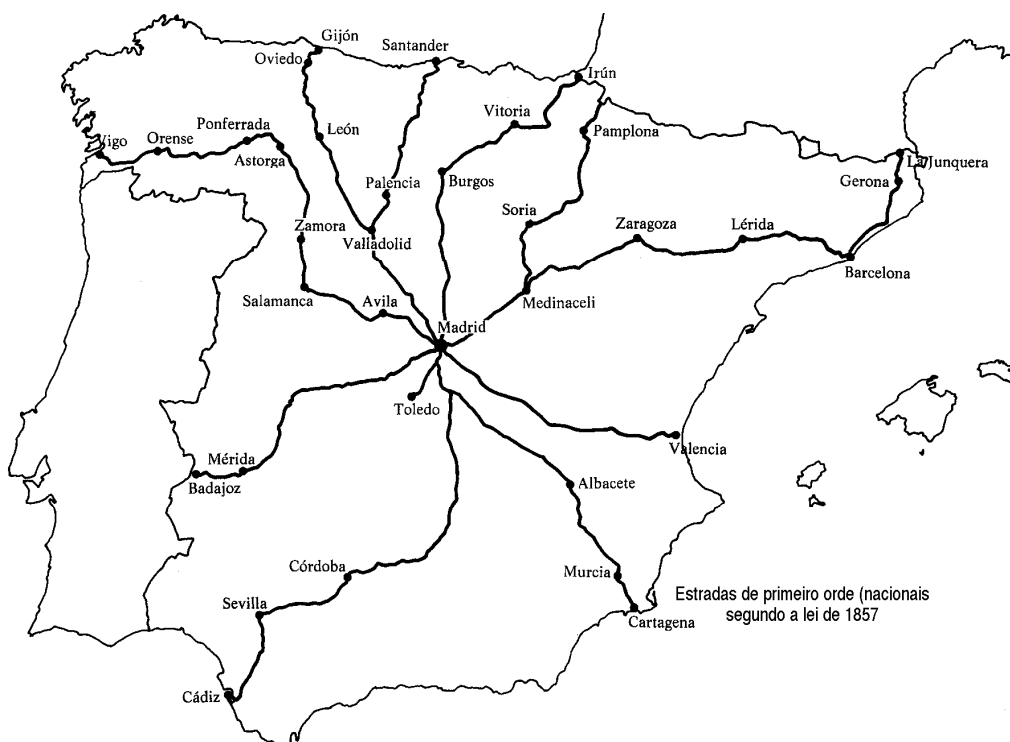
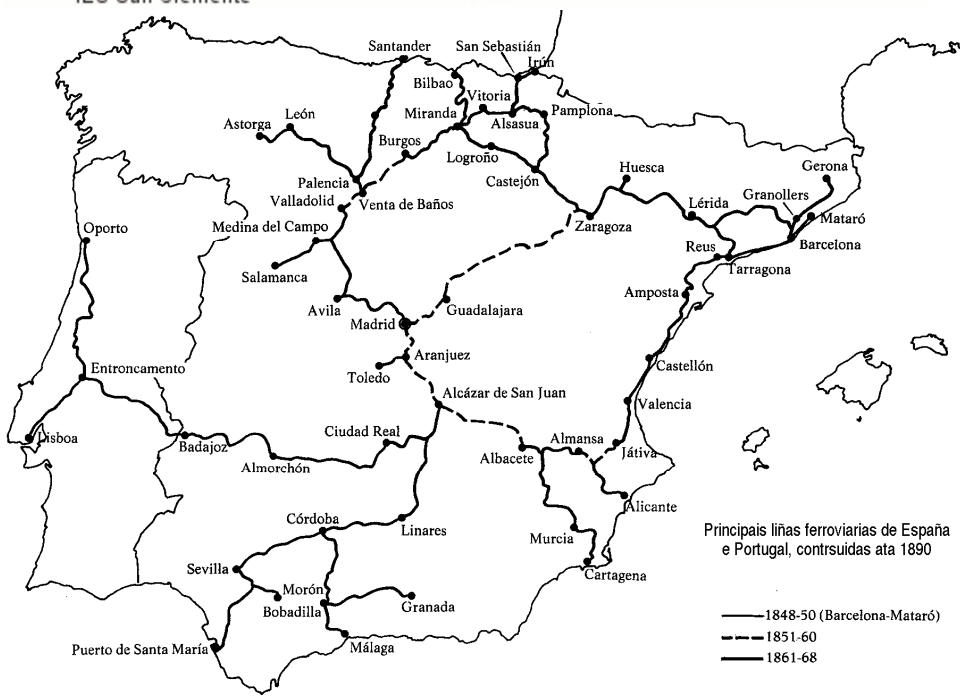
O trazado escollido foi radial, unindo Madrid coas capitais de provincia máis importantes (por motivos políticos que se xustifican na mesma lei de 1855 e que son semellantes ao trazado das estradas de primeiro orde) aínda que tamén se aplicaron criterios de rendibilidade económica (comunicar as zonas máis ricas, que xeraban un maior volume de intercambios e que facía as liñas máis rendibles). Pero este modelo non contribuíu a articular o territorio español, deixando á marxe do ferrocarril áreas moi extensas, como Galicia. O ferrocarril chegou a Vigo en 1892; o trazado que uniu Santiago con Madrid, via Ourense, non finalizou ata 1956. E a comunicación pola cornixa cantábrica completouse —e cun ferrocarril de vía estreita— en 1970.

	1884	1908
Estradas de 1ª	6.491 km	7.171 km
Estradas de 2ª	7.777 km	9.975 km
Estradas de 3ª	8.947 km	24.319 km
Total	23.215 km	41.465 km

potenciou a construción das estradas nas zonas máis próximas a Madrid, deixando a periferia —máis rica e poboada— con 5.000 km menos que o centro agrario.

Os quilómetros de estradas seguiron crescendo durante a Restauración, sendo clasificadas en tres ordes (1ª, 2ª e 3ª orde), en provinciais e camiños veciñais. O esforzo concentrouse nas vías secundarias e estivo mediatizado pola trama caciquil. As estradas non seguiron a lei de a maior riqueza, maior circulación, senón que se





## 6. Facenda e débeda pública: modernización fiscal e sistema financeiro

O establecemento dun sistema moderno de **Facenda** fíxose moi lentamente e constituíu un dos problemas claves da economía española. Ao longo do s. XIX houbo desequilibrios entre ingresos e gastos, o que xenerou dificultades para o progreso doutros sectores económicos, como o comercio exterior e o investimento. A revolución liberal transformou o sistema fiscal herdado do Antigo Réxime. As Cortes de Cádiz implantaron a obrigatoriedade de contribuir ó Estado en proporción ós ingresos, pero a restauración do absolutismo aboliu a lexislación liberal; houbo que agardar ata 1845 en que a **reforma do ministro Mon** abordou esta cuestión.

«Dúas foron, na orde administrativa e económica as obras máis trascendentais dos moderados: a centralización e o sistema tributario. Mon foi o Necker [Ministro de Facenda do rei francés Luis XVI] do seu partido, que fixo en Facenda polo doutrinarismo o que o partido non tivo quen o fixera por el. Considerado baixo este punto de vista, Mon foi o home máis grande e máis útil ó moderantismo que produciu a reacción de 1843. Ata el conservara España o caos nas rendas que dende Felipe II se fora acrecentando e enredando ata constituir un intrincado laberinto. Mon cortou polo san, concluíu dun golpe coa tradición e introduciu o sistema de rendas francés, unitario nos seus medios de recadación, sinxelo na súa aplicación e, sobre todo, excesivamente centralizado»

(Fernando Garrido, *La España Contemporánea*, 1865)

A reforma consistiu na simplificación do sistema fiscal, suprimindo moitos pequenos impostos. O sistema tributario quedou constituido por impostos directos, indirectos (entre eles o de consumos, odiado polas clases populares), monopolios fiscais e outros ingresos. Non incluíu rendas de traballo e capital, desta forma intentouse favorecer ao sector industrial e a recadación recaía sobre a agricultura. A novidade e principal aportación foi o establecemento dun *principio de reparto da carga tributaria*. O sistema reformado tampouco foi suficiente para cubrir as necesidades do Estado. Os orzamentos recolleron un déficit continuo durante o s. XIX excepto 1876, 1882, 1893, 1899,

saldados con superávit. O déficit financiouse con *Débeda pública*, o que xeraba un maior déficit. O aumento continuo da Débeda provocou o permanente endebedamento do Estado.

Durante a segunda metade do século XIX, inmobles cultivo e gando, foron o principal capítulo tributario e eses ingresos só cubrían o 20% dos gastos. Isto significa unha baixa recadación en oposición co incremento do gasto público. O Estado converteuse en refén dos grandes prestamistas que obtiveron notables vantaxes políticas e económicas, por exemplo os Rothschild, os marqueses de Urquijo e Salamanca, etc. Na estrutura do gasto da segunda metade do XIX a Débeda pública, os gastos militares, e mais o mantemento do clero, acaparaban a maior parte do orzamento impedindo os investimentos necesarios para a modernización económica e política.

**A Banca española** a principios do s.XIX continuou co mesmo camiño anterior. Ata 1827 funcionou, con moitas dificultades o Banco Nacional de San Carlos, creado en 1782 por Carlos III. A súa actuación dependía do Estado e viuse dificultada pola crise do primeiro tercio do século. En 1829, Fernando VII transformouno en Banco Español de San Fernando, limitado a servir de caixa de amortización da débeda pública. Viviu unha etapa de prosperidade despois da Guerra Carlista e, desde 1844 apareceu outro banco público competindo con el, o Banco de Isabel II.

Este foi o primeiro banco que finaciou en España actividades industriais e comerciais. En canto a banca privada, na primeira metade do s. XIX tivo un desenvolvemento mínimo. Seguía sendo banqueiros usureiros que tiñan depósitos dos clientes e prestaban diñeiro a alto interese.



Un Real Decreto de 1847 incorporou o Banco de Isabel II ao de San Fernando, dando lugar ó que en 1856 recibiría o nome de Banco de España. A lei de 1849 regulou o seu funcioanamento. Estableceu o control do banco por parte do Estado e concedíasele o privilexio de emisión de billetes para toda España. A carón do banco de España, que viviu unha etapa de prosperidade desde 1854,

creceu a Banca privada, entre as que acadaron gran importancia as sucursais de

bancos estranxeiros, como a casa Rotschild. Un dos seus principais investimentos foi o ferrocarril. No ano 1855 naceu o Banco de Bilbao, vinculado a operacións comerciais e mineiras e, en 1857 o Banco de Santander, para atender ás necesidades económicas da provincia. Tamén proliferaron as sociedades financeiras, compañías que tiñan por obxecto investir en operacións industriais e comerciais.

En 1866 produciuse unha forte crise que afundiú moitos bancos creados no período anterior. Con esta crise iniciouse a posterior transformación da banca. Os bancos que sobreviviron ao desastre do 66 enfocaron as súas actividades do seguinte xeito: en primeiro lugar foron *bancos comerciais* que viron crecer os depósitos que en forma de contas correntes lles confiaban os clientes. O aumento deses depósitos estimulounos a estender as súas actividades ao financiamento de empresas industriais, especialmente pola compra de accións en bolsa. Así naceu unha banca mixta —cada vez máis concentrada—, de negocios e comercial. Estes bancos conseguiron facer medrar os seus depósitos nunha boa época para o negocio colonial (1874-1898) e para a nacente industria vasca. Ao mesmo tempo, as dúas rexións industriais do país, Cataluña e o País Vasco, experimentaron un proceso de acumulación do capital que se investiu na banca e na industria.



A **Bolsa** de Madrid creouse en 1831, seguindo o exemplo de Londres e París. En beneficio só se negociaba con títulos estatais. Coa boa conxuntura de mediados de século viviu unha etapa alcista baseada nos movementos especulativos, que se agudizaron desde que se dictou a lei liberalizadora

de 1854. Desde esta data, a construción de ferrocarrís, os investimentos estranxeiros e o desenvolvemento das sociedades anónimas ó estilo europeo, provocarán a presenza de valores industriais e inmobiliarios, e non só estatais, na Bolsa —mesmo na de Barcelona, que non se constituirá oficialmente ata 1915, pero xa viña actuando con carácter privado desde os anos cincuenta do s. XIX, e a de Bilbao, fundada en 1890—.

## 8.A desindustrialización en Galicia

O panorama industrial de Galicia é, no XIX, máis ben pobre. Os sectores artesanais tradicionais, especialmente o téxtil, os curtidos e a ferraría, arruináronse debido á competencia doutras zonas. O liño galego, materia téxtil por excelencia, non puido resistir a competencia co algodón, desaparecendo. Sen embargo a salgadura da pesca, actividade tradicional das rías galegas, deu lugar a unha importante industria conserveira de rápido crecemento nas décadas finais do século XIX, arrastrando consigo a outros sectores.

- **Novos sectores: a industria téxtil e conserveira.**

En 1856 Galicia representaba moi pouco no conxunto da industria fabril española. Quedou ausente do primeiro impulso fabril español dos anos 1833-60, período no que

Cataluña se coloca á cabeza da produción industrial. Esta ausencia foi aínda máis grave por producirse no sector téxtil no que Galicia tiña unha forte tradición preindustrial.

**Industria fabril. Participación de Galicia dentro do total español de cada sector (non inclúe o País Vasco). (Datos en %)**

	1856	1900	1973
Alimentarias:	6,75	4,43	7,08
- Conservas	49,76	31,10	47,96
- Outras	21,02	12,01	—
Téxtiles	0,89	0,73	0,68
Metalúrxicas	7,63	1,78	5,23
Químicas	2,58	2,56	2,75
Papel	2,06	3,59	3,08
Cerámica, vidro, cal	2,99	0,85	4,22
Madeira, corcho	2,50	5,02	8,43
Coiro	27,18	11,22	5,50
Diversas	1,38	1,93	—
<b>TOTAL</b>	<b>5,61</b>	<b>3,05</b>	<b>4,77</b>

**A produción de lenzos en Galicia** ocupou a mediados do s. XVIII un mínimo de



15.000 tecedores e tecedoras e unha cifra catro veces superior de fiadeiras e persoas que traballaban na preparación da fibra. A industria téxtil doméstica especializouse na fabricación de tecidos de liño, con lenzos que chegaron a ser famosos. Como a produción de liño era insuficiente, importáronse grandes cantidades desde a zona do mar Báltico, sendo Ribadeo o porto principal de recepción. Os comerciantes entregábanlle-la materia prima ás familias campesiñas, e logo vendían os tecidos en Castela e no mercado americano.

#### **A industria de tecidos de liño na comarca de Viveiro**

Nesta vila e a súa circunferencia, aínda que non existe fábrica ningunha perfectamente organizada, non obstante a de lenzos constitúe a principal industria dos seus naturais desde tempos moi antigos, e tomou incremento nos actuais, sen embargo de ser susceptible de melloras.

As mulleres no xeral, e principalmente as que constitúen familia, fían e fabrican cada ano unha ou máis teas, que tecen outras do seu sexo, emprestandolles ó efecto as primeiras materias os liños estranxeiros que introducen por este porto varios especuladores; e o resultado anual desta manufactura ascende na actualidade a máis de trescentas cargas de lenzo de mil varas cada unha, que se extraen para as Castelas. *Lucas Labrada, 1804*

Durante os séculos XVIII e XIX non se introduciu ningunha mellora técnica nas formas de organización da produción, nun momento en que as actividades como o traballo de algodón experimentaron unha importante transformación e baixa nos custos. Os lenzos galegos foron desprazados dos mercados casteláns e andaluces polas novas producións de algodón inglés ou catalán, o que supuxo a liquidación das actividades das persoas que estacionalmente se ocupaban da produción e distribución, co conseguinte empobrecemento dunha fracción importante das explotacións familiares



de Galicia. Isto provocou tamén unha redución da demanda dos bens de consumo e das posibilidades de formación de capital no mundo rural.

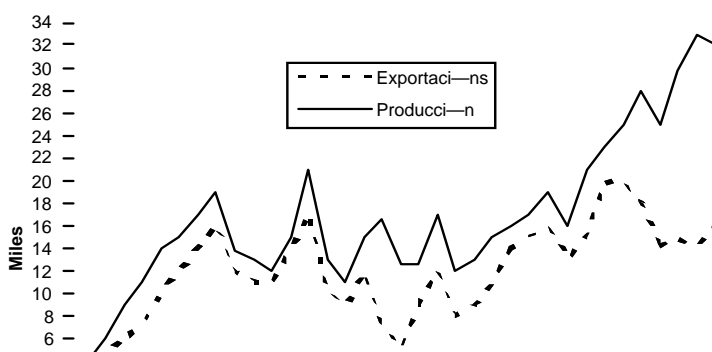
Mais como os teares eran moitos e non podían todos funcionar con regularidade, xa fora porque deixaban de recibir a fío groso que desexaban ou xa porque a moitos faltoulles a protección de este ou aquel comerciante, que prefería sempre ós primeiros que lle traballaran ou ós que eran os seus coñecidos ou amigos, orixináronse unha serie de rivalidades e loitas entre os mesmos tecedores, que terminaron economicamente rebaixando as gañancias que estes tiñan, e aínda que o seu resultado puidera parecer proveitoso para o comercio, era o certo que máis pronto ou máis tarde, todos habían de quedar grandemente prexudicados. E non se reduciu sómente a isto a crise, pois o último golpe de gracia da manufactura de que falamos o recibiu coa introducción no antigo reino galego dos algodóns de Cataluña, que as súas teas non eran coñecidas na antigüidade e hoxe inundan os mercados do mundo. Tal foi a sorte de aqueles lenzos de liño, que polas súas excelentes condicións e moderados prezos estaban ó alcance das máis modestas fortunas, que hoxe consumen tecidos de inferior calidade, aínda que parezan con máis vistosos aspectos.

(E. Segovia Corrales, 1895, p. 379)

Houbo diversos problemas que impediron a reorientación do sector. Por un lado a estabilidade do sistema agrario, do que a produción téxtil rural formaba parte. Por outro lado a propia maneira en que o sector creceu cunha distribución atomizada que imposibilitou a acumulación de capital. Conseguida a mecanización do algodón non hai grupos comerciais interesados na substitución do liño pola nova fibra. En ausencia de tal vía, nos anos posteriores á guerra de Independencia os lenzos galegos empezaron a perder os seus tradicionais mercados a mans do algodón inglés,

primeiro, e do catalán a partir de 1840. A liquidación do sector lenceiro provocou a emigración nas comarcas onde tradicionalmente aquela actividade estaba máis desenvolvida e foi un freo para o desenvolvemento doutros sistemas productivos de bens de consumo.

#### Producción e exportacións galegas de conservas de peixe (miles de Tm)



**A industria galega de conservas.** En Galicia, os primeiros intentos de industrialización, como a manufactura de tecidos de liño, fracasaron na primeira metade do s. XIX. Por iso ten gran importancia a aparición dunha importante industria conserveira a finais do século XIX, xa que esta industria tivo importantes efectos de arrastre sobre outros sectores, como a pesca de altura e a

construción naval.

A industria galega de conservas representa en Galicia a continuidade entre a industria tradicional salgadeira de peixe e a industria moderna. A fabricación de conservas desenvolveuse a partir de 1880 favorecida polo asentamento de empresarios cataláns en Galicia e pola crise sardiñeira en Bretaña, o que obrigou aos franceses a buscar en Galicia mercancías para atender os seus mercados. A potenciación do sector partiu tamén, da renovación e transformación das técnicas de salgadura coa aplicación dos descubrimentos de Pasteur e Appert sobre a conservación hermética dos alimentos e a súa esterilización.

En 1907 Galicia elaboraba o 59% da produción española de conservas de peixe e

Vigo converteuse no gran centro conserveiro da península. Este crecemento orientouse ó mercado exterior, sendo Cuba e Francia os seus principais clientes. A carón das conservas, mantivéronse os pequenos establecementos de salga.



Como se pode apreciar no gráfico a expansión da industria conserveira continuou ate a Primeira Guerra Mundial, cando xurdiron dificultades para conseguir estaño e folla de lata, necesarios para a elaboración de envases. Ata entón foran importadas de Inglaterra. As difíciles condicións impostas durante a guerra ós países neutrais e, finalmente, a alza dos fretes, ocasionaron un aumento dos prezos do estaño e da folla de lata coas conseguíntes dificultades para a fabricación.

Superadas as dificultades da postguerra o sector recuperou a súa traxectoria ascendente ata a depresión do 29. A elevación dos aranceis en Arxentina, Chile e Colombia, o establecemento de

continxentes en Francia e os problemas de cobro nos países citados acabaron coa traxectoria ascendente das exportacións galegas e españolas de conservas de peixe. A redución das exportacións quedou compensada cunha reorientación da produción cara ó mercado interior, un mercado que pasou de absorber o 17% da produción durante o quinquenio 1925-29 ó 41% durante o de 1930-34.

O traballo do sector da pesca tiña unha clara diferenciación por sexos. Nos barcos traballaban só homes, cun pago de salarios á parte, e dicir, segundo se pescase. Nas fábricas conserveiras, traballaban case unicamente mulleres, que facían todo o proceso de preparación do peixe ata metelo nas latas.



**Fábricas de conservas; Sarabia** «A salga e máis tarde a conserva foron a actividade por excelencia das mulleres da costa galega. Espichadoras e estibadoras traballaban en arcaicas fabricuchas insalubres, entre o cheiro e a humidade da salmoira e da madeira do taller de ebanistería, pechadas, da mañá á noite, detrás dos portalóns pintados cunha mestura de almagre e graxa de sardiña.

De aí saía toda liñaxe de peixe que en pataches, bergantíns ou trincados, tomaban rumbo a Italia,

Francia ou Inglaterra. Arenques e sardiñas preparadas por estas mulleres chegaron durante a Primeira Guerra Mundial ás fronteiras do Marne, en caixas e barricas.» G. Allegue, "Galicia. O oficio de vivir: o mar"

A primeira fábrica de conservas foi a instalada en Oza (A Coruña) en 1841, pero o sector non cobra importancia ate que se instalan, na década dos oitenta, as principais fábricas nas Rías Baixas, Barreras, Alonso, Curbera, massó, Cerqueira, Alfageme, xirando case todas ao principio, en torno á sardiña, que era a clave de todo o proceso.

Resumindo, as ausencias industriais maniféstanse se comparamos o panorama da segunda metade do XIX co dos anos finais do século precedente. O caso máis notable é o da industria téxtil, caracterizada pola súa escasa calidade técnica e pola ausencia dunha minoría de comerciantes que dirixise o proceso de transformación interno así como pola competencia exterior. A política governamental tampouco lle deu ánimo suficiente, xa que deixaba campo aberto aos tecidos estranxeiros.

A industria do XIX mantense nuns niveis rudimentarios e case artesanais. Permanece case até fin de século a produción de ferro nas herrerías tradicionais das montañas luguesas, toma certo impulso a industria de curtidos que comerciantes de orixe vasca montan nos arredores de vilas; sobrevive algunha actividade nas fábricas de salgadura e fortalécense as industrias do Arsenal ferrolán ou a Fábrica de Tabacos da Coruña. Soamente nos últimos anos do século aparecerá con forza unha industria conserveira que forma parte do proceso de modernización de Galicia.