

Resumo da unidade 8. Debilidade e fragmentación do desenvolvemento industrial. Modernización dos transportes; o ferrocarril. Emerxencia do sistema financeiro . Desindustrialización e novos sectores de Galicia. 2ª Avaliación 2ª quincena

Causas do atraso económico español

- 1.- As condicións xeográficas
2. Escaseza de materias primas e de fontes de enerxía
3. Lento crecemento demográfico, e ademais desigual
4. A perda das colonias americanas
5. A falta de capitais
6. O papel do Estado, cuxa política proteccionista favoreceu os intereses agrarios e impediu o desenvolvemento da competencia capitalista.

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 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.
- **A expansión do tendido ferroviario** foi un factor cruce 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 intentouse 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, o sector financeiro adoeceu da mesma debilidade causada por:

- o clima de permanente inestabilidade política
- o atraso de España, ata 1856, en xeneralizar o sistema de sociedades anónimas [aínda que estaban creadas desde 1829], o que retrajo aos investidores
- o país achábase sumido nun caos monetario [cara a 1848, circulaban poucos billetes, había numerosas cecas e bancos emisores repartidos de forma bastante anárquica, faltaban metais preciosos e a moeda de prata española, moi sobrevalorada, fuxía ao estranxeiro, entrando moita moeda de mala calidade]
- a débeda pública actuou atraendo os capitais polos seus elevados intereses, ata os dos poucos bancos que funcionaban. 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

A agricultura

Xa vimos o cambio que supuxo a desamortización desde o punto de vista legal. Pero eses cambios non se traduciron en innovacións nas técnicas agrícolas. O rendemento da terra non aumentou e só incrementouse a produción debido á posta en cultivo de máis terras.

A desamortización supuxo tamén a decadencia da cabana gandeira porque moitas das terras que foran de pastos cultiváronse. Tamén diminuíu o abono natural achegado á terra.

Aínda que aumentou o cultivo da pataca e o millo, o trigo e outros cereais seguiron sendo os cultivos principais e a base da alimentación. Permanente ameaza de fame por mor das malas colleitas ou de pragas (Varias crises agrarias nos anos 1825, 1837, 1847, 1856 e 1867-68)

O sector industrial

Se había atraso considerable no sector agrario, a industria española presentaba un cadro similar a mediados de século. O baixo nivel de vida da poboación era un obstáculo para a formación dun mercado o suficientemente importante como para promover a produción de artigos de consumo.

Os salarios, moi baixos debido ao excedente de man de obra no campo. A poboación sobranter, ademais non emigraba á cidade ante a falta de emprego industrial
Inexistencia dun mercado interior interconectado.

Falta unha boa rede de estradas e de ferrocarrís. **Política proteccionista** dos gobernos que aínda que en principio puido preservar a industria nacional, a longo prazo desincentivó o investimento e a incorporación de novas técnicas.

En 1830 soamente unha cidade e un sector iniciara a súa industrialización: Barcelona e a téxtil. A partir de 1832 comezou unha nova fase de expansión, lenta ao principio e máis acelerada desde 1840 tras finalizar a guerra civil e prolongarase ata 1862.

Introdución da enerxía de vapor e a mecanización das fábricas téxtiles..... diminución de custos e multiplicación das vendas. A cambio, substitúe a man de obra masculina pola feminina e os nenos.

A industria algodonera catalá afundiuse tras a Guerra da Independencia. Mecanización a partir de 1830. 27.220 Mule-Jennys en 1835 e 475.490 en 1850, mentres que os usos manuais descenden de 691.949 a 183.778.

Causas: falta de man de obra (xeracións perdidas en 1830-40), repatriación de capitais americanos, maior produtividade.

Falta de materia prima= importación de algodón estranxeiro. Producción: en 1834 Cataluña consome 3.096 Tm. de algodón; en 1863, 17.861.

Así, **desenvolvemento nas décadas de 1840 e 1850** seguramente pola política de protección do Estado, polo investimento de capitais procedentes do comercio colonial e pola importación de maquinaria inglesa.

A concentración de empresas e a crecente importancia das grandes fábricas implicou a concentración dun proletariado que deu temperás mostras dunha notable combatividade social.

Guerra de Crimea recuperación de prezos desde 1854: Expansión algodonera catalá 1861: Guerra Civil americana: fase de baixa produción [soben os prezos do algodón americano; detraimiento de capitais cara ao ferrocarril]

Os sectores téxtil e siderúrxico estaban subordinados á importación de materias primas e técnicas do estranxeiro. A demanda no sector siderúrxico foi crecendo a partir de 1830. Pero non se pode falar de boom siderúrxico que supuxese o ferrocarril ou os barcos porque a **lei de 1856** permitía a libre importación sen aranceis de materiais do estranxeiro, moito máis baratos que os españois. A escaseza, a baixa calidade e alto custo do carbón español aumentan os prezos do ferro nacional.

Tres etapas:

1. Inicial (entre 1830 e 1860). Predominio dos **altos fornos andaluces**, que fornecen ferro de alta calidade pero caro. En 1832, en Marbella, a primeira ferrería de ferro coado por altos fornos [Miguel Agustín de Heredia, capital e consellos técnicos de exiliados políticos que estiveran en Inglaterra.
2. Entre 1860 e 1880. Desde os anos 50, comeza a producirse no Norte un ferro máis barato. Predominio dos **altos fornos asturianos** (A Felguera). Altos Fornos de Santander (1846) e Oviedo (1848)
3. Iníciase cara a 1880. **Predominio biscaíño**, grazas ao ferro de excelente calidade, a concentración de empresas (familias Chavarri e Ibarra fundan Altos Fornos de Biscaia), os encargos da Mariña e a acumulación de capitais xerada pola venda ao exterior. Boa tecnoloxía Outras industrias de consumo (calzado, fariñeira, vitivinícola, cerámica, etc.) creceron ao longo do período, pero a súa produción era de pequena escala

Polo que respecta á **minería**, a falta de planificación e os problemas financeiros da Facenda levaran a entregar a explotación das minas a acredores estranxeiros, como garantía do cobro dos empréstitos que os sucesivos gobernos víronse obrigados a pedir desde a época de Carlos III. España é unha das zonas mineiras máis cobizadas polos capitais europeos en plena expansión industrial e con escasos recursos mineiros nos seus propios países (Inglaterra recibía un 20 % do seu mineral férrico das minas españolas). Máis de 30 compañías inglesas mineras actuaban en España. Xunto ao mercurio (cinabrio de Almadén, cuxa comercialización acaparábana os Rostchild), tres metais atraeron o investimento europeo: cobre, chumbo, ferro.

Os transportes

Carlos III proxectou e fixo construír a maior parte dos seis camiños reais que unían Madrid con Irún (País Vasco), a Jonquera (Cataluña), Valencia, Andalucía, Extremadura e Galicia. Estas eran **as únicas vías de comunicación que permitían o transporte terrestre** de mercancías e persoas polo interior de España. En 1850 estableceuse o servizo de correos e en 1852 inaugurouse o servizo de telégrafos que foi estendéndose polas principais cidades, o que permitiu un desenvolvemento importante das comunicacións e unha gran expansión da prensa diaria.

Pero o **reto principal** no sector das comunicacións seguía sendo o **transporte masivo de mercancías**. Só así podían unificarse os prezos dos produtos, condición indispensable para facer funcionar un gran mercado. **A ocasión chegaría co ferrocarril.**

A rede ferroviaria

A construción do ferrocarril experimentou un enorme impulso na segunda metade do reinado de Isabel II. Ata 1855 (Ano en que se decreta a Lei de ferrocarrís) o total de quilómetros construídos é de 440; 1.120 en 1859 e 2.729 en 1862. En 1868 quedaron xa tendidas todas as grandes liñas. Tendo un grande papel na formación do mercado nacional, como a atracción de man de obra, o efecto multiplicador nas industrias mineiras, siderúrxicas e de maquinaria.

Foron **os progresistas quen aprobaron en 1855 A Lei Xeral de Ferrocarrís**, que fixaba condicións moi favorables para a construción: regulaba a formación das compañías de construción, garantía os investimentos estranxeiros en caso de guerra, eximía de aranceis aos materiais necesarios para tender as liñas, subvencionaba ata un terzo do coste de produción e permitía ás compañías financiarse emitindo obrigacións.

Ao amparo da Lei de Sociedades de Crédito de 1856, formáronse tres grandes grupos, maioritariamente participados polas familias Pereire, Rostchild e Prost, que fundaron as tres grandes compañías ferroviarias.

- a do Norte
- A MZA (Madrid, Zaragoza, Alacante)
- Ferrocarrís Andaluces

Producíuse unha febre ferroviaria entre 1860 e 1865.

- Importación masiva de ferros estranxeiros.
- Dobre importación que produción española (Nadal, 161)
- Capitalización estranxeira, protección legal ás importacións que tiveron efectos negativos no desenvolvemento da industria nacional.
- Protestas dos fabricantes. *"As empresas ferroviarias, gozando de franquía arancelaria, traían o material para railes e locomoción de Francia e de Inglaterra, con evidente prexuízo da industria siderúrxica española"* (Tuñón, 104). *"Por obra e graza do estado, mentres a industria española languidecía, a rede ferroviaria creceu asombrosamente"* (Tortella).

- Superando os tradicionais estudos de F. Wais, etc., un equipo de historiadores dirixido por Miguel Artola publicou *Os ferrocarrís en España, 1844-1943* (2 vols., Madrid, 1978, Banco de España). Desta magnífica obra extraemos algunhas conclusións.
- Artola que fixa, cando menos, **nun cuarto de século o atraso con que se inicia o proceso de industrialización en España**, sinala como *"os recursos dispoñibles - xeográficos, sociais e financeiros- non eran, salvo no que respecta á minería e aínda esta con reservas, suficientes para promover un desenvolvemento espectacular que permitise compensar o atraso"*.
- O Estado deu, á vez que realizaba un programa de melloras para a navegación, os pasos necesarios para levar a cabo un plan nacional de transportes terrestres, *"sistema de comunicación que padecera as consecuencias dunha constante desatención orzamentaria, de modo que ao termo da guerra carlista a construción e conservación dos camiños seguía dependendo dos recursos que puidesen aplicar as provincias e aínda máis, os lugares máis próximos ao seu trazado"*.
- Ademais dunha importante acción sobre as estradas para "mellorar o transporte e promover a integración económica do territorio así como un mellor control administrativo estaba o ferrocarril, acerca de cuxas excelencias existía unha total unanimidade a escala mundial... e para a súa realización o Estado utilizaría un procedemento distinto: a colaboración co capital privado cuxas achegas serían estimuladas mediante a concesión dun privilexio exclusivo de 99 anos e co atractivo dunha axuda financeira que adopta diversas formas".
- No entanto, ao comezar a segunda metade do oitocentos, en España comezara a construírse a rede. **Tortella** resumiu así as causas que explicarían o atraso da realización de ferrocarrís:
 - Inactividade estatal
 - Falta de capitais
 - Ausencia de coñecementos técnicos
 - Atraso económico en xeral
 - Obstáculos xeográficos
 - Certos acontecementos políticos e económicos como a guerra carlista e a crise do bienio 1847-48

"A actitude oficial cara ao ferrocarril -di Tortella- foi durante moitos anos unha mestura de indiferenza hostil e estímulo mal encamiñado, dominando alternativamente unha e outra tónica".

Sobre o discutido tema da **racionalidade da rede española**, Ramón Cordeiro e Fernando Menéndez realizan un detido estudo, indicando a conveniencia de inscribir ao ferrocarril dentro do sistema global de transportes en cada momento presente na Península. En canto á determinación legal da natureza da rede ferroviaria, dos medios para a súa construción e das regras a seguir para a súa explotación, non testemuñan máis que a pretensión estatal de controlar o desenvolvemento do novo e revolucionario sistema de transporte. Sobre *"un dos tópicos máis tenaces en relación ao ferrocarril, o que postula gratuitamente o carácter irracional da rede española"*, conclúen:

“En conxunto, a estrutura da rede ferroviaria española de vía ancha, vista a súa configuración inicial e a súa posterior evolución, confirma a validez do modelo de análise inicialmente proposta, no cal tomabamos como fío condutor o obxectivo de minimizar os custos de construción. Iso *explica a centralidade e o predominio da forma arborescente que son as dúas características máis destacadas da rede tal como preséntase ao final do período estudado*”

E máis adiante relacionan o tema coas **deficiencias da rede de estradas**.

Outras conclusións ás que chegan os autores desta obra colectiva:

- A rede de vía ancha quería "atender non só os obxectivos económicos senón tamén aos políticos. O Estado mantivo, como constante aspiración, a de dotar a todas as capitais provinciais con, polo menos, unha conexión ferroviaria, calquera que fose o seu custo. Pretendía así facilitar a xestión administrativa e o control do territorio, ademais de evitar a creación de bolsas de incomunicación e desenvolvemento".

- As compañías ferroviarias son o primeiro caso de **empresa de servizos públicos** en que se **combina o investimento e xestión privada** coa existencia dun control estatal. Iso puxo ás compañías nunha especial dependencia do Estado, que esixiu delas servizos de todo tipo a prezos reducidos cando non gratuítos. Tal sucede cos transportes de tropas, funcionarios, jornaleros, etc., co servizo de telégrafos nos seus primeiros anos ou coa obrigación de cobrar en nome do Estado o imposto sobre o tráfico.

- A construción da rede ferroviaria pon de manifesto algúns fenómenos de interese. En primeiro termo, a falta de recursos interiores para levar a cabo a empresa. O investimento exterior pesa decisivamente sobre o financiamento das máis importantes liñas, e as compañías vinculadas aos círculos financeiros franceses -Péire e Rostchild- foron as únicas capaces de protagonizar un continuado proceso de concentración empresarial que acabou pondo nas súas mans as liñas máis rendibles do país, en tanto que outras escapaban á quebra á conta dunha nacionalización que se produciu anos antes da guerra civil.

- As compañías concesionarias foron as encargadas de facer realidade as ambicións ferroviarias dos gobernos. A súa intervención foi inevitable dada a insuficiencia do aforro español dispoñible. Serviron en primeiro lugar como medio para levar a cabo unha acumulación de capital sen precedentes, como se bota de ver se se pensa nos 3.000 millóns de pesetas que representan os gastos de primeiro investimento probablemente triplican o total de pagos en equivalente metálico realizados para a adquisición de todos os bens desamortizados. A incidencia do novo sistema de transporte no desenvolvemento económico español foi decisiva pero tamén limitada. Permitiu por primeira vez na Historia o desprazamento de grandes volumes de mercancía. A especialización rexional e a rápida urbanización son dous fenómenos difíciles de comprender sen o ferrocarril, que asegurou o abastecemento en carbón, materias primas e alimentos das cidades.

A Industria en Galicia

Galicia durante o século XIX, sofre un proceso de “desindustrialización”, desaparecendo sectores protoindustriais, como o siderúrxico, de curtido, e o téxtil do liño, entre outras cousas pola competencia do algodón catalán e pola política proteccionista do momento.

O complexo siderúrxico de Sargadelos, de ter un apreciable apoxeo a mediados do século, pechará por mor do aumento da competencia, da carencia de combustible e por problemas financeiros. Si haberá un crecemento na industria dos curtidos e na

primeira metade do século, debido ao crecemento da demanda, pero coas novas técnicas desde 1850, se localizarán en lugares de maior demanda.

O estancamento da produción de liño, materia téxtil por excelencia, debeuse, principalmente, á competencia, ao estancamento técnico e á erradicación da fase do fiado, rematando coa produción artesanal e doméstica do liño.

A novidade industrial é a evolución da industria conserveira a partir de 1880, aínda que o panorama industrializador galego non deixa de ser máis ben pobre. Sen embargo, a salgadura da pesca, actividade tradicional nas rías galegas, deu lugar a unha importante **industria conserveira de peixe**, de rápido crecemento a partir das últimas décadas do século XIX, sobre todo grazas á renovación e transformación das técnicas de salgadura, aplicando os descubrimentos de Pasteur e Appert sobre a conservación hermética dos alimentos e maila súa esterilización. Xiraban arredor da sardiña que se converteu na clave de todo o proceso.