

Composición de texto 10. OS PRINCIPAIS SECTORES INDUSTRIAIS E O PAPEL DO FERROCARRIL

Durante o século XIX, en España produciuse unha transformación das estruturas económicas e sociais; pero **o paso a unha economía e sociedade industrializadas**, se o comparamos con outros países europeos, **foi lento**. Ata a metade do século, aínda que houbo intentos de modernizar a estrutura económica (liberdade de comercio, abolición dos gremios e dos señoríos, desamortizacións), a débeda crónica do Estado (agudizada polas perdas coloniais e as guerras), a crise agrícola, etc. impediron o avance industrializador e a economía seguiu sendo tradicional e maioritariamente agraria. Na segunda metade do século, iniciouse un lento e limitado proceso de industrialización, que se viu afectado pola crise agraria do sector cerealeiro (incapaz de competir coas importacións de EE.UU.:) e vinícola (crise da filoxera) e pola perda do mercado colonial.

Os factores que provocaron esta lenta e limitada industrialización son diversos e controvertidos, pero se poden destacar os seguintes:

- . Existencia dunha **agricultura tradicional** que ocupaba a moita man de obra e xeraba escasos rendementos, de modo que non podía actuar de motor da modernización proporcionando alimentos, man de obra e capitais a outros sectores económicos.
- . **Reducido e fragmentado mercado interior**. A poboación escasa, a agricultura tradicional e a miseria da maioría da poboación non estimulaba a demanda de produtos industriais, e a ausencia de medios de transporte que conectasen lugares distantes dificultaba a creación dun mercado nacional. Ademais, a disposición do relevo peninsular engadía dificultades técnicas para os transportes e elevaba o seu custe de execución.
- . Permanente **déficit público**. O deficiente sistema tributario, que impedía xerar ingresos suficientes, a perda das colonias e os gastos das guerras (Independencia, Carlista e nas colonias americanas) provocaron o déficit crónico da Facenda, impedindo o Estado investir en infraestruturas.
- . Oscilante **política económica**. En xeral, a lexislación foi proteccionista (os gobernos moderados impoñían aranceis ás importacións para evitar a competencia cos produtos nacionais), pero tamén houbo períodos librecambistas (libre comercio exterior), sobre todo cos progresistas. Para uns historiadores (Tortella) a política proteccionista atrasou o desenvolvemento e modernización da industria porque tiña asegurado o mercado interior e non innovaba para facer os seus produtos máis competitivos. Para outros (Tamames) o proteccionismo arancelario favoreceu o desenvolvemento económico ó evitar a competencia de produtos máis baratos procedentes de países industrializados.
- . **Escasa mentalidade emprendedora e capitalista**. Aqueles que tiñan cartos preferían investilos en terras e vivir de rendas que investilos en actividades produtivas.
- . **Baixo nivel educativo**. En 1874 as taxas de analfabetismo aínda eran altas (55% dos homes e 75% das mulleres).
- . **Ausencia de institucións financeiras** (bancos, caixas de aforros) adecuadas para impulsar a industrialización.
- . **Desequilibrios rexionais**. As rexións que se desenvolven van estar na periferia (Cataluña, País Vasco, Asturias...), mentres o interior seguía sendo agrario, pobre e atrasado.
- . **Dependencia de capitais e tecnoloxía estranxeira**. O capital exterior controlaba importantes sectores da economía española (os ingleses a minería e os franceses o ferrocarril). O baixo nivel educativo dificultaba a creación tecnolóxica.

Os primeiros sectores industriais en desenvolverse foron o siderúrxico e o téxtil.

A **SIDERURXIA** precisa de carbón e ferro. España contaba con escasos e localizados xacementos de hulla. O carbón asturiano era abundante e as minas estaban próximas á costa, o que facilitaba o seu transporte, pero a calidade era mediocre e só puido resistir a competencia da chegada de carbón inglés con medidas proteccionistas. O ferro vasco era de gran calidade e extraíase tamén preto da costa; a maioría, ante a escasa demanda interior, exportábase a Europa, principalmente a Gran Bretaña.

O **primeiro foco** da siderurxia moderna foi **en Andalucía**, aproveitando os xacementos de ferro da zona (M. Heredia creou en Marbella os primeiros altos fornos de España, en 1832, ós que seguiron outros en Sevilla e Huelva). A mediados do XIX, Andalucía producía o 85% do ferro coado de España. A falta de carbón mineral suplíase usando carbón vexetal e cando faltou madeira traendo carbón asturiano, o que encarecía o produto final. Este factor, unido ó desenvolvemento da siderurxia asturiana, fixo que o ferro andaluz fose cada vez menos competitivo e o seu sector siderúrxico acabase fracasando.

O **segundo foco** foi **en Asturias**, coa fundación dos altos fornos de Felguera, Mieres e Langreo a mediados do XIX. A siderurxia asturiana empregaba a hulla das súas minas e o ferro vasco, pero a facilidade dos empresarios vascos para intercambiar o ferro por carbón inglés limitou o desenvolvemento do sector siderúrxico asturiano.

O **terceiro e principal foco** siderúrxico centrouse **no País Vasco**. O intercambio do ferro vasco por carbón inglés permitiu a Ybarra fundar os primeiros altos fornos (1866) e converter a siderurxia vasca no principal produtor español de ferro coado. A etapa de máximo desenvolvemento no XIX foi na Restauración, coa creación, por fusión de pequenas empresas, de Altos Fornos de Bilbao, A Biscaia (da familia Ybarra) e A Iberia. Estas tres empresas acabaron fusionándose en Altos Fornos de Biscaia (1902), que incrementou de forma espectacular a produción grazas ó desenvolvemento de industrias mecánicas e navais e á volta á política proteccionista, que reservou o mercado español á produción vasca. Esta industrialización ocasionou o crecemento de Bilbao (pola chegada de inmigrantes interiores) e o asentamento da banca máis próspera do país na cidade.

O TÉXTIL CATALÁN, que empregaba como materia prima o **algodón** importado, desenvolveuse e modernizouse a partir de 1844, cando empezou a importarse maquinaria de fiar e tecer movida por vapor. En poucos anos a produción, o número de fábricas e de traballadores multiplicouse. A produción destas empresas familiares e de tamaño medio, concentradas arredor de Barcelona, era o mercado interior, favorecido pola política proteccionista e pola redución do contrabando de produtos téxtiles ingleses e franceses. Porén os téxtiles cataláns eran pouco competitivos debido ós altos custes de produción (escaseza de carbón e de materias primas), á pequena capacidade de compra da poboación e ós elevados custes do transporte debido a súa situación xeográfica.

Nos anos 60 tivo un lixeiro retroceso, ocasionado pola redución das importacións de algodón procedentes de USA debido á Guerra de Secesión americana (1861-65) e ós infrutuosos resultados de importar algodón doutros países. Este retroceso no téxtil de algodón modernizou a industria do téxtil da **la catalá**, que arruinou os talleres artesanais da **la de Palencia, Béjar, Alcoi...** que non puideron competir cos tecidos industriais cataláns, Tamén perdeu importancia a tradicional industria da seda de Valencia e Murcia.

Na Restauración, o téxtil catalán de algodón volveu a crecer (mecanizáronse o 100% da fábricas e triplicouse a produción) e o téxtil da **la** consolidouse en Terrasa, Sabadell... En 1880 a produción téxtil catalá viviu unha breve crise, pola saturación do mercado nacional, que se resolveu coa procura de mercados en Italia e norte de África e coa imposición de fortes aranceis proteccionistas. Por outra banda, a excesiva produción téxtil fixo que os empresarios cataláns comezasen a investir no desenvolvemento doutro tipo de industrias (papeleira, metalúrxica, química, eléctrica...) que provocarán a conversión de Cataluña, sobre todo de Barcelona, nun gran núcleo industrial.

O FERROCARRIL. Foi o transporte indispensable para o desenvolvemento da industrialización do XIX e metade do XX, debido a súa capacidade de carga, rapidez e custe; ademais, o seu funcionamento aumentaba a demanda da minería de carbón e ferro, da siderurxia e da metalurxia, e proporcionaba traballo. En España, a construción do ferrocarril iniciouse tardiamente con respecto a outros países europeos (o primeiro ferrocarril de pasaxeiros inglés funcionou en 1830). Este atraso débese principalmente á falta de capitais para a súa construción (os capitais privados eran investidos en terras e a facenda do Estado estaba en continua crise) e á falta de coñecementos técnicos (o peche da Escola de Enxeñeiros en tempos de Fernando VII deixou o país sen técnicos para mecanizar os transportes).

O primeiro proxecto ferroviario, que estudaba o trazado dunha liña que unise Jerez e Puerto de Santa María (Cádiz) para transportar viño, data dos tempos de Fernando VII, pero fracasou por falta de capitais. É durante o reinado de Isabel II e na Restauración cando a construción da rede ferroviaria recibiu impulso.

A **primeira liña**, de 28 quilómetros, que se puxo en funcionamento foi a de **Barcelona - Mataró en 1848**. Nela predominou o capital español, pero a técnica e os enxeñeiros foron británicos. Foi rendible desde o principio, sobre todo para o transporte de pasaxeiros. A ela seguíronlle as de Madrid-Aranjuez, Sama de Langreo-Gijón e Valencia-Xátiva; pero a construción foi inconexa e lenta.

Durante o Bienio Progresista (1854-56) aprobáronse importantes medidas para impulsar a construción do ferrocarril. A **Lei de Ferrocarrís** (1855) deixaba ás empresas particulares a iniciativa da construción. Pero a ausencia de empresas españolas con suficiente capital, espírito emprendedor e coñecementos técnicos fixo que os gobernos progresistas aprobasen a supresión de aranceis ós produtos destinados á construción do ferrocarril co fin de atraer a compañías estranxeiras para a construción do ferrocarril en España. As empresas dos Pereyre, Rothschild, Prost... foron as que crearon a rede ferroviaria. Esta liberdade para a importación de materiais provocou un estancamento na minería, na siderurxia e na metalurxia española pola redución de pedidos. A **Lei da Banca** (1856) daba liberdade para a fundación de bancos e casas de crédito. Fundáronse moitos bancos, pero os máis importantes tamén foron estranxeiros. Os Rothschild ou os Prost fundaron bancos para alimentar ás súas compañías ferroviarias.

Durante o gobierno da Unión Liberal de O'Donnell (1857-63) recolléronse os froitos das leis anteriores e comezou unha **acelerada construción** de vías férreas **que se freou coa crise de 1866**, unha crise europea que tivo a súa orixe no ferrocarril, pero que se estendeu a outros sectores. As accións do ferrocarril, o negocio do século, atraeu a moitos investidores (especuladores) que se apresuraron a vender cando as accións comezaron a caer porque o ferrocarril non era tan rendible como prometía ó principio. A bolsa de Barcelona e a de Madrid afundíronse; moitas compañías ferroviarias, bancos e sociedades de crédito quebraron; a siderurxia, a metalurxia e a minería pasaron por unha situación crítica pola falta de pedidos... A construción do ferrocarril paralizouse.

Na Restauración, a construción do ferrocarril volveu experimentar un notable impulso (**Plan xeral de ferrocarrís de 1877**). O ritmo non foi tan forte como durante a etapa da Unión Liberal, pero se mantivo durante máis tempo. En 1900 a quilometraxe ferroviaria era case a actual, foi a época dourada do ferrocarril, que transportaba pasaxeiros e mercadorías. Pero o 90% da rede estaba en mans de capital estranxeiro, sobre todo francés.

Foi no XIX cando se decidiu que a **rede ferroviaria** española fose **radial** (de Madrid cara á periferia), e, aínda que se trazaron algúns tramos transversais (Palencia-León, Barcelona-Valencia...), non se completou a rede en tea de araña, como sería desexable. Este modelo favoreceu o estado centralizado pero dificultou a articulación do mercado e as relacións entre as rexións. Tamén se estableceu un **maior ancho de vía** que no resto de Europa. Os motivos aducidos para facelo foron técnicos (necesidade de estabilizar unhas locomotoras máis grandes para salvar as dificultades do terreo) e estratéxicos (dificultar unha posible invasión). Porén, este maior ancho de vías con respecto a Europa dificultou o comercio español co resto do continente.

O desenvolvemento do ferrocarril tivo importantes **efectos** na economía española:

- . Favoreceu a **creación dun mercado nacional**, pero deixaba amplas zonas do país sen comunicar que non eran compensadas por unha rede de canles ou estradas. España, a finais do XIX, seguía sendo un país mal comunicado (Santiago non tivo comunicación con Madrid ata 1956).

- . Axudou á **exportación** de produtos españois.

- . Foi unha **ocasión perdida para o definitivo desenvolvemento da siderurxia** española, pois a maioría do ferro empregado nos anos 1860-65 era importado (algúns historiadores dubidan que o nivel tecnolóxico da siderurxia española da época puidese afrontar o inmenso aumento da demanda ferroviaria). Foi na Restauración cando se empregou material nacional, principalmente vasco, o que provocou a expansión da siderurxia e un incremento de capital español no ferrocarril.

- . A concentración de capitais no ferrocarril derivou no **descoido doutros sectores industriais**.

En definitiva, a finais do XIX, España era, a pesar dos esforzos, un país maioritariamente agrícola e cun moderado desenvolvemento industrial nalgunhas rexións. **A industrialización española foi un proceso lento, descontinuo, problemático e nuclear**. A falta de investimentos de capitais públicos e privados, o atraso educativo e técnico, a escaseza de fontes de enerxía de calidade, a ausencia de mentalidade capitalista, a inestabilidade política, o escaso poder adquisitivo da maioría da poboación... explican o proceso da industrialización en España. Un proceso que se centrou en Cataluña, País Vasco e Asturias e en menor medida en Madrid e Valencia; o resto do territorio seguía sendo agrario. Xerábase, pois, un desequilibrio territorial entre unhas poucas rexións industrializadas, ricas e modernas fronte a unha maioría do país agrícola, pobre e atrasado.

A nivel comercial, conseguiuase crear un mercado interior máis ou menos integrado, grazas á aposta pola liberdade de comercio dentro das fronteiras españolas e ó tendido ferroviario. Porén, **no comercio exterior as políticas oscilaron entre o proteccionismo e o librecambismo**. As políticas proteccionistas, defendidas polos industriais vascos e cataláns e maioritariamente adoptada polos gobernos do XIX, prohibían as importacións ou impoñíanlles un arancel aduaneiro co fin de que non competisen coa produción nacional; pero a ausencia de competencia minimizou a innovación e favoreceu o mantemento de prezos elevados. O librecambismo, defendido polos comerciantes e polos agricultores de cultivos intensivos destinados en boa parte á exportación, apostaba polo libre comercio exterior. O arancel Figueroa (1869) abriu o mercado exterior co obxectivo de potenciar a innovación, baixar os prezos e aumentar a demanda; pero en 1891 volveu a establecerse o proteccionismo. En calquera caso, a balanza comercial sempre foi negativa para España.

A nivel social, o desenvolvemento económico do XIX **favoreceu á oligarquía** de empresarios, banqueiros, terratenentes... que controlaban o poder político. Fronte a eles, a maioría da poboación, as clases populares seguían sendo pobres, con dereitos políticos escasos e sen dereitos laborais.