



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

### **LAS PECULIARIDADES DE LA INCORPORACIÓN DE ESPAÑA A LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL:**

Por lo que se refiere al tema industrial, el profesor Nadal, en su libro “El fracaso de la Revolución Industrial en España”, plantea los argumentos que le son válidos para llegar a la conclusión que expone en el título del libro: en España no hubo Revolución Industrial.

La reforma agraria cumplió la misión de liberar trabajadores para la industria; la mano de obra abundante, no cualificada y barata era una condición imprescindible en todo fenómeno de desarrollo económico, pero por sí sola no es suficiente. La industrialización es un proceso global, que no admite la eclosión del factor trabajo frente a la atrofia del factor capital o al estancamiento del mercado. Esa atrofia y ese estancamiento son los responsables del atraso económico español.

Los distintos gobiernos impulsaron la liberalización de todos los sectores productivos, y facilitaron la entrada de capitales e inversiones extranjeras, contribuyendo así al desarrollo de los negocios y a la expansión de una economía de mercado de signo capitalista. La escasa industrialización que hubo en España se concentró en la zona de Cataluña (sector textil) y en las comarcas de Bilbao, Asturias y parte de Málaga (sector siderúrgico y minero). Sin embargo, siempre estuvieron presentes una serie de obstáculos que retardaron y obstaculizaron el proceso de desarrollo industrial en la España del siglo XIX: La pérdida de los territorios americanos, la inestabilidad política (golpes de Estado militares y excesivos cambios de gobierno), la carencia de materias primas, la dependencia energética del exterior, el insuficiente mercado interior español, el elevado índice de analfabetismo y la ausencia de una mentalidad empresarial entre los ciudadanos.



## MODERNIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS; EL IMPACTO DEL FERROCARRIL

Un aspecto negativo, tanto para el desarrollo industrial como para el consumo interno, era la deficiente infraestructura viaria que tenía España. Hacia finales del siglo XIX mantenía casi la misma red de calzadas y caminos de 2.000 años atrás, pero en peor estado debido a su uso. También se seguían utilizando los viejos viarios prehistóricos: cañadas, cordeles y veredas, para el traslado de los grandes rebaños ovinos en la actividad económica de la trashumancia, que tantos beneficios había dado a los grandes propietarios desde la Edad Media (la Mesta) hasta la Edad Contemporánea.

No se había producido ningún tipo de inversión pública, ni para mejorar, ni para diseñar una nueva red viaria más moderna y eficiente. En Europa, había ocurrido todo lo contrario, como consecuencia de la activación de la Revolución Industrial; se desarrolló un plan para modernizar las infraestructuras, tanto viarias (nuevas carreteras, puentes, viaductos...) como de transporte (ferrocarril). El tren fue la apuesta más sólida que se hizo en Europa, ya que permitió incrementar exponencialmente el flujo de pasajeros y mercancías, acortando considerablemente los tiempos de desplazamiento. Por el contrario, el principal problema de este nuevo medio de transporte eran las elevadas inversiones económicas que requerían. Esto obligó a España a dar entrada a capitales extranjeros (franceses y belgas), pues la situación económica del país era ruinoso.

Las características del ferrocarril español del siglo XIX eran:

- El trazado de las líneas fue el de una red radial, con centro en Madrid y ejes hacia las periferias.
- El ancho de vía era superior al europeo. Esta decisión se tomó por el temor a que el ferrocarril fuera usado por un ejército invasor.
- La construcción de las líneas se realizó mediante concesiones gubernamentales a empresas privadas.

El 80% de las líneas quedaron en manos de empresas extranjeras que, tenían plena libertad para trazar los itinerarios. El desarrollo del ferrocarril contribuyó positivamente al desarrollo de industrias adyacentes o complementarias, como la siderometalúrgica (motores, ejes, locomotoras vagones...). La expansión de las ciudades y el crecimiento de su número de habitantes hicieron necesaria la



introducción de nuevos medios de transporte de pasajeros que efectuaran recorridos urbanos; así, en 1871 se inauguraron las primeras líneas de tranvías en Madrid y Barcelona.

Para poder entender la política económica española desde s. XIX y el primer tercio del s. XX, dentro de los parámetros de librecambismo y proteccionismo, hay que acudir al estudio de García Delgado sobre el nacionalismo económico y la intervención estatal. Para este autor están muy interrelacionadas ambas variables.

**LA MODERNIZACIÓN ECONÓMICA DE ESPAÑA 1830-1930.** Compilación de Nicolás Sánchez-Albornoz (1985), Alianza Editorial.)

Desde que llegó la Restauración se fueron abandonando determinadas políticas librecambistas para ir virando hacia el proteccionismo, utilizando instrumentos y medios que pueden considerarse como propios del intervencionismo económico estatal. Más tarde, según este autor, acabaron derivando hacia una política económica de signo nacionalista y protector desde finales del s. XIX hasta la dictadura de Primo de Rivera. Los ejes de esta intervención fueron la protección arancelaria, el proteccionismo administrativo y el corporativismo: medidas de protección arancelaria frente al exterior; medidas de apoyo y estímulo a la producción nacional, con el objetivo de conseguir la nacionalización de las materias primas y la sustitución de las importaciones; y medidas de más estricto intervencionismo estatal en la producción y comercialización con objetivos reguladores y de ordenación general o sectorial.

Por lo que se refiere a la aparición de la banca moderna, Martín Aceña destaca que entre 1844, año en el que comienza en España el funcionamiento de la banca moderna con la creación de los Bancos de Isabel II y Barcelona, y 1935 el sistema bancario registró un cambio radical. Hubo un importante aumento de entidades bancarias acompañado de un proceso lento pero gradual de modernización del sistema. Hubo un marco legal que se debatió entre períodos con leyes y normas de libertad casi absoluta con otros de carácter restrictivo. Cuanto más cicatera sea la legislación bancaria menos competitivo y eficaz será en general el sistema. A pesar de todo ello, el citado autor considera que hubo un notable desarrollo y modernización del sistema financiero español:

\*elevada participación de las entidades de financiación

\*diversificación de las entidades e instrumentos de crédito



\*alto coeficiente de intermediación financiera

Por su parte, el sistema monetario registró una transformación radical al pasar de estar basado en el dinero metálico a mediados del s. XIX, a basarse en dinero fiduciario hacia 1900; y posteriormente se convirtió en un sistema con predominio de dinero bancario, que es el rasgo

