

TEMA 12.- REVOLUCIÓN INDUSTRIAL. MODERNIZACIÓN DE LAS ESTRUCTURAS: EL IMPACTO DEL FERROCARRIL

Introducción

En la España del siglo XIX, el proceso de industrialización sufrió un notable retraso con respecto a los países que lideraron la Revolución Industrial. Sin embargo, y a pesar de que a comienzos del siglo XX la economía española siguiese siendo fundamentalmente agraria, algunas zonas de la Península iniciaron el camino hacia la industria moderna.

La lentitud y el retraso del proceso industrializador estuvieron directamente relacionados con las dificultades para vertebrar un mercado interior. La escasez de compradores y las deficiencias de los medios de transporte fueron en buena parte responsables de la escasa articulación de la economía española.

Desarrollo

1. EL PROCESO DE INDUSTRIALIZACIÓN EN ESPAÑA

1.1. Las transformaciones

España experimentó un proceso de transformación económica, modernización y aceleración industrial cuyos signos distintivos fueron (como también sucedió en Europa y EEUU) el vapor, el carbón, las máquinas, la fábrica y el ferrocarril. Los cambios económicos vinculados a esta expansión industrial no fueron bruscos e inmediatos sino lentos, ya que continuaron ininterrumpidamente durante todo el siglo XX.

Los distintos gobiernos (desde 1833 hasta 1874) 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**. El crecimiento continuado de la producción, el comercio y el consumo desencadenó una verdadera oleada de euforia económica que provocó la **creación de numerosas empresas y sociedades anónimas** de todo tipo.

La industrialización se concentró en la comarca de Barcelona (sector textil) y en las comarcas de Bilbao, Oviedo-Gijón y Málaga (sector siderometalúrgico). El desarrollo industrial se circunscribió a estas zonas costeras relativamente reducidas por fácil accesibilidad por mar y por su proximidad a los países europeos más avanzados económicamente (Francia y Gran Bretaña).

Las **industrias textiles catalanas** (que elaboraron telas y prendas de vestir hechas con lana y algodón importado de América) fueron mecanizando sus procesos de fabricación y sustituyendo los viejos telares manuales por modernas máquinas inglesas que podían entrelazar y tejer los hilos con mayor velocidad. Hacia 1860, la mitad de los habitantes de Barcelona ya vivían directa o indirectamente de las actividades industriales.

En el **sector siderúrgico** también se fueron imponiendo las nuevas técnicas de producción, forjado y laminación de hierro y acero mediante la fundición en altos hornos mezclando el mineral con carbón de hulla. La política proteccionista de los gobiernos españoles a lo largo del siglo XIX favoreció el crecimiento de los sectores industriales en Cataluña y Vizcaya. Sin embargo, el proceso de industrialización fue enormemente desigual entre las distintas regiones y casi toda la península permaneció completamente desindustrializada.

La explotación de los **yacimientos mineros** de Huelva, Murcia y Ciudad Real se intensificó desde los primeros años del siglo XIX, y el Gobierno aprobó (durante el Sexenio Revolucionario) una legislación que modificó sustancialmente este sector. Aunque el subsuelo continuó siendo considerado patrimonio nacional perteneciente al Estado, la explotación y comercialización de los yacimientos mineros quedó en manos de empresas privadas mediante concesiones estatales a perpetuidad. En contrapartida, las empresas mineras quedaban obligadas a pagar (en concepto de impuestos) una tasa por un valor equivalente al 1% del mineral extraído. Tras estas nuevas leyes promulgadas entre 1868 y 1870, la mitad de las minas pasaron a ser controladas por poderosas compañías privadas extranjeras como la empresa francesa Societé Minière et Métallurgique de Peñarroya, dedicada a la extracción y transformación del plomo de los yacimientos de Badajoz y Córdoba, y que estaba controlada por los banqueros Rothschild (que también explotaban las minas de mercurio de Almaden, en Ciudad Real).

1.2. Los obstáculos al desarrollo industrial español en el siglo XIX

En comparación con los países más industrializados del mundo (Inglaterra, Francia, Bélgica, Alemania, Holanda, Suiza), la incorporación de España a la revolución industrial y a la modernización económica resultó más tardía, lenta, incompleta y desequilibrada. Algunos de los **obstáculos que retardaron y ralentizaron el proceso de**

desarrollo industrial en el España del siglo XIX fueron las continuas guerras, la pérdida de los territorios americanos, la inestabilidad política durante el reinado de Fernando VII, los conflictos revolucionarios, la escasez de carbón (este mineral era de mala calidad y poco abundante en la Península), la carencia de materias primas (por ejemplo, el algodón, materia básica para la industria textil catalana, debía importarse enteramente), la deficiente red de comunicaciones (la orografía hispana encarecía y dificultaba los transportes), el atraso tecnológico español, la falta de capitales nacionales, la dependencia energética del exterior, la insuficiencia del mercado interior español (a causa de la baja capacidad adquisitiva y de consumo de la mayor parte de la población, especialmente la rural), la ausencia de mentalidad empresarial entre nuestros ciudadanos y el elevado índice de analfabetismo (cuyo efecto económico consistió en dificultar a los trabajadores la ampliación de sus conocimientos técnicos y profesionales).

1.3. La modernización de las infraestructuras: la expansión del ferrocarril

El ferrocarril transformó espectacularmente los transportes terrestres en España y en toda Europa. Este nuevo medio de locomoción modificó por completo las comunicaciones al abaratar y acelerar los movimientos de personas y mercancías. Además, para la construcción de raíles, locomotoras y vagones fue necesario multiplicar la producción de madera y vidrio, extraer enormes cantidades de carbón, contratar a miles de trabajadores, invertir grandes sumas de dinero y producir millones de toneladas de hierro. Por todos estos motivos, la expansión del tendido ferroviario tuvo beneficiosas repercusiones para la industria siderúrgica, para la minería y para el comercio, ya que facilitó el transporte de materias primas, alimentos y mercancías industriales desde los lugares de producción hasta los centros urbanos de consumo.

La primera línea ferroviaria realizada en España fue la de Barcelona-Mataró en 1848 (el trayecto de 29 Km duraba casi una hora), y la segunda unió Madrid con Aranjuez en 1851. En 1855 se promulgó la Ley General de Ferrocarriles, donde se proclamaba de modo grandilocuente que el ferrocarril era “el elemento generador del progreso y la civilización “. Esta ley favoreció una aceleración en el ritmo de construcción de líneas ferroviarias, ya que tres años más tarde (en 1858) ya había 850 km de vías construidas y abiertas al público.

Las **características del ferrocarril español decimonónico** eran:

- El trazado de las líneas completó una red radial a escala nacional con centro en Madrid.
- La elección de un ancho de vía de 1,67 m de distancia entre carriles, distinto al del resto de Europa (1,44 m). Uno de los motivos que impulsó a nuestro Gobierno a tomar esa decisión fue el temor a que el ferrocarril pudiera ser utilizado por un ejército invasor extranjero para ocupar la Península. En cualquier caso, la elección de un ancho de vía superior fue una equivocación técnica que contribuyó al aislamiento comercial de España del resto del continente.
- La construcción de las líneas se realizó mediante concesiones gubernamentales a empresas privadas, ya que el Estado carecía de los recursos financieros suficientes y no asumió su realización. Se utilizaron materiales de baja calidad en las construcciones y el Gobierno descuidó el rigor en las tareas de inspección. El resultado fue la realización de una deficiente infraestructura viaria que hacía necesarios cuantiosos gastos en reparaciones. El 80% de las líneas quedaron en manos de empresas extranjeras, que tenían plena libertad para trazar los itinerarios. Tampoco la industria metalúrgica española resultó demasiado favorecida por el desarrollo del ferrocarril, ya que gran parte del material (motores, ejes, tornillos, placas, vigas, locomotoras, vagones) fue importado y adquirido a empresas belgas, francesas e inglesas. Hubo que esperar hasta 1884 para que una empresa catalana construyera la primera locomotora fabricada completamente en España. No obstante, la mayor parte de los viajes continuaron realizándose en lentas e incómodas diligencias de caballos.

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 un recorrido urbano. En 1871 se inauguraron las primeras líneas de **tranvías** en Barcelona (por el barrio de Gracia) y Madrid. La primera línea de tranvía madrileña, que unía el barrio de Salamanca con la Puerta del Sol, fue construida por la empresa **Asher & Morris** y explotada por otra empresa privada inglesa denominada **The Madrid Street Tramway Company Ltd.**

