

TEXTOS:**Tema 8: Transformaciones económicas durante el siglo XIX (1833-1930)**

Bloque IV: Transformaciones económicas y cambios sociales. La crisis del Estado liberal (1833-1930).

Incendio de la fábrica de Bonaplata

La industria textil fue el sector que centró la actividad económica en Cataluña en el primer tercio del siglo XIX, convirtiéndose con su modernización en el motor de la industrialización de la región. El obrero entendió que la fábrica suponía un atentado contra la continuidad de su puesto de trabajo y respondió destruyendo la maquinaria, incendiando fábricas, etcétera. La fábrica Bonaplata fue un ejemplo de ello.

[...] venía el general Bassa a castigar de un modo ejemplar a los que hubiesen tomado parte en los acontecimientos de la noche del 25 al 26 de julio: la resistencia del pueblo produjo la muerte del general gobernador.

En ambos días las propiedades de los particulares habían sido respetadas, y en medio del desorden reinaba cierto orden que honraba al pueblo barcelonés; pero por una de aquellas desgracias, inevitables en una población de 150 000 habitantes, un enemigo de la prosperidad pública logró sin duda seducir a algunos sugiriéndoles la idea de que la fábrica de vapor de Bonaplata, Vilaregut, Rully Cía, perjudicaba al pobre jornalero, porque causaba la disminución en el precio de su jornal; con este engaño los seducidos, en vez de acudir a la Junta de Autoridades pidiendo leyes que mejorasen la suerte de las clases inferiores; que diesen una instrucción proporcionada a sus hijos para que con el tiempo pudiesen ser unos ciudadanos útiles, que disminuyesen los enormes derechos que pesan sobre la clase más pobre y más numerosa; [...] en vez, repetimos, de ocuparse el pueblo en pedir estas leyes que podían hacer su felicidad y establecer sólidamente un verdadero gobierno representativo, se detuvo en destruir los elementos de la riqueza nacional quemando la fábrica de Bonaplata y Cía. Con ello, los que lo hicieron, acreditaron las voces de que Barcelona estaba llena de anarquistas que sólo aspiraban a enriquecerse con el robo de la propiedad de los ciudadanos pacíficos, [...]

Pero el mal está hecho: de lo que debe tratarse ahora es de repararlo. La política y la justicia lo exigen. Lo primero, para que se vea que cuando en un trastorno político se causa un mal, se repara; lo segundo, porque si no nos engañamos: y en efecto los gobernantes, siguiendo un sistema erróneo dieron lugar al estallido popular de resultas del cual se quemó la fábrica, es justo y muy justo que la Nación indemnice a los propietarios de los perjuicios sufridos, toda vez que por carecer de una ley de responsabilidad no pueden los propietarios reclamar la responsabilidad de los agentes del poder.

El Vapor. Barcelona, 10 de agosto de 1835, pp. 1-2.

Ley General de Ferrocarriles

El ferrocarril se iba a convertir en el medio de transporte del futuro. Aunque las primeras solicitudes para el tendido de líneas férreas están datadas a finales de la década de los años treinta, era necesario y urgente elaborar una ley que, contemplando todos los aspectos que rodeaban este tipo de transporte, dinamizaran el sector. A esto respondió la aprobación de la Ley General de Ferrocarriles de 1855.

Doña Isabel por la gracia de Dios y la Constitución de la Monarquía española Reina de las Españas [...] sabed que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente: [...]

Capítulo I. De la clasificación de los ferrocarriles

Artículo 1. Los ferrocarriles se dividirán en líneas de servicio general y de servicio particular. [...]

Artículo 3- Todas las líneas de ferrocarril destinadas al servicio general son de dominio público, serán consideradas como obras de utilidad general.

Capítulo II. De la concesión o autorización para construir los ferrocarriles.

Artículo 4. La construcción de las líneas de servicio general podrá verificarse por el Gobierno y, en su defecto, por particulares o compañías.

Artículo 5. Para que el Gobierno pueda emprender la construcción de una línea con fondos del Estado, de las provincias o de los pueblos, es necesario que esté autorizado por una ley.

Artículo 6. Los particulares o compañías no podrán construir línea alguna, bien sea de servicio general, bien de servicio particular, si no han obtenido previamente la concesión de ella.

Artículo 7. Esta concesión se otorgará siempre por una ley. [...]

Artículo 14. Las concesiones de las líneas de servicio general se otorgarán por término de 99 años cuando más.

Artículo 15. Al espirar el término de la concesión, adquirirá el Estado la línea concedida con todas sus dependencias, entrando en el goce completo del derecho de explotación.

Ley General de Ferrocarriles, Madrid, 1855.

Balance de la desamortización

La Ley General de desamortización de Pascual Madoz (1855) continuaba la línea emprendida en los años treinta por Juan Álvarez de Mendizábal (1836). Siendo las medidas desamortizadoras las medidas adoptadas por el régimen liberal que causaron mayor impacto en la economía española del siglo XIX, los resultados que de las mismas se derivaron todavía hoy son objeto de discusión entre los historiadores.

¿Para qué sirvió la desamortización? Desde el punto de vista del gobierno la respuesta es sencilla. En la etapa de Mendizábal, para salvarlo de la bancarrota y ayudarle a ganar la guerra civil. En la llamada ley Madoz (la etapa de 1855 a 1867), para financiar la construcción de la red ferroviaria.

Pienso que la medida exacta en que estas ventas redundaron en provecho del Estado no debe minimizarse, que ha de establecerse a través de un juego muy complejo de encadenamientos.

No es sólo la suma de dinero efectivo que llegó al tesoro, como en muchas ocasiones se pretende. Hay que tener en cuenta, además, que la atención a la deuda hizo posible concretar nuevas operaciones de crédito en momentos decisivos, y que las transferencias de tierras a propietarios particularmente se reflejaron en un aumento de la recaudación tributaria, aunque no fuese más que por los líquidos imponibles sobre los que podía cargar la contribución.

Una cuantificación adecuada de estos procesos obligará a un análisis minucioso de las numerosas interrelaciones entre economía del país y hacienda pública.

Desde el punto de vista del crecimiento económico, la respuesta es mucho menos favorable. No hay duda de que los objetivos esperados no se alcanzaron. Las censuras a la forma en que se llevó a cabo la desamortización parecen plenamente justificadas.

Pero las otras soluciones propuestas, como la cesión en enfiteusis que defendían Flórez Estrada en 1836 o Claudio Moyano en 1857, eran inviables. La única alternancia válida, como demostraría el ejemplo de todas las reformas agrarias intentadas en los siglos XIX y XX, era la alternativa revolucionaria.

Fontana, J.: *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*, Ariel, Barcelona, 1972.

Ley de Sociedades de Crédito

Creadas al amparo de la Ley de 1856, las Sociedades de Crédito formaron parte de las instituciones monetarias y financieras que consolidaron en España el capitalismo moderno a mediados del siglo XIX.

Doña Isabel II [...] sabed que las Cortes Constituyentes han decretado y Nos sancionado lo siguiente. Artículo 1. Las sociedades anónimas de crédito podrán establecerse en España con sujeción a lo dispuesto en esta ley y a las que rijan sobre sociedades anónimas, en lo que no fueren modificadas por la presente.

Artículo 2. Su duración no podrá exceder de noventa y nueve años.

Artículo 3. Deberá fijarse el domicilio de la sociedad en un pueblo de la Península e islas adyacentes; pero tendrán todas la facultad de establecer agencias o sucursales en cualquier punto de las posesiones españolas, y previa la autorización del Gobierno para el extranjero.

Artículo 4. Las operaciones de las sociedades de crédito podrán extenderse a los objetos siguientes:

1º Suscribir o contratar empréstitos con el Gobierno, corporaciones provinciales o municipales, y adquirir fondos públicos y acciones u obligaciones de toda clase de empresas industriales o de crédito.

Para suscribir o contratar empréstitos con naciones extranjeras se necesitará autorización del Gobierno.

No podrá tampoco dedicarse a la adquisición de fondos públicos, al contado ni a plazo, más que la mitad del capital efectivo de las acciones de la sociedad.

2º Crear toda clase de empresas de caminos de hierro, canales, fábricas, minas, dársenas, [...] y cualesquiera otras empresas industriales o de utilidad pública.

3º Practicar la fusión y transformación de toda clase de sociedades mercantiles y encargarse de la emisión de acciones u obligaciones de las mismas.

4º Administrar, recaudar o arrendar toda clase de contribuciones y empresas de obras públicas, y ceder o ejecutar los contratos suscritos al efecto con la aprobación del Gobierno.

5º Emitir obligaciones de la sociedad por una cantidad igual a la que se haya empleado y exista representada por valores en cartera por efecto de las operaciones de que tratan los párrafos primero, segundo, tercero y cuarto de este artículo.

Palacio a 28 de enero de 1856. Yo la Reina. El Ministro de Hacienda, Juan Bruil.

Creación del Banco de España

La creación del Banco de España, procedente de la fusión del Banco Español de San Fernando y el Banco de Isabel II en 1856, significó un hito fundamental en la conformación del moderno sistema financiero español.

Doña Isabel II [...] sabed que las Cortes Constituyentes han decretado y Nos sancionado [...].

Art. 1º El Banco español de San Fernando tomará en lo sucesivo el nombre de Banco de España. Su duración será la de 25 años, a contar desde la publicación de la presente ley. [...]

Art. 3º El Banco de España establecerá en el término de un año sucursales en Alicante, Bilbao, Coruña, Málaga, Santander, Sevilla, Valencia, Valladolid y Zaragoza, [...] con los mismos privilegios que la presente ley concede al de España.

Art. 4º En cada localidad sólo podrá crearse un establecimiento de emisión, bien sea Banco particular, bien sucursal del de España, [...]

Art. 9º El Banco de España, [...] y los que se constituyan en la Península e islas adyacentes, en virtud de la presente ley, quedan facultados para emitir una suma de billetes al portador igual al triple de su capital efectivo. [...]

Art. 14º Los Bancos se ocuparán en descontar, girar, prestar, llevar cuentas corrientes, ejecutar cobranzas, recibir depósitos, contratar con el Gobierno y sus dependencias competentemente autorizadas, sin que queden nunca en descubierto. [...]

Art. 18º El Gobierno de S. M. nombrará un Gobernador para el Banco de España. [...].

Palacio Real, a 28 de enero de 1856. Yo la reina. Exministro de Hacienda, Juan Buril.

Situación laboral de las mujeres

Aunque con un porcentaje escaso respecto de la mano de obra masculina, la incorporación de la mujer al mercado laboral en las décadas centrales del siglo XIX fue un hecho. A la inmensa mayoría, la penuria económica doméstica le obligó a ello; sólo en algunos casos fue fruto de su decisión de equipararse con el hombre en su derecho al trabajo.

El asunto a que nos referimos es importantísimo, como que afecta a la inmensa mayoría de la mitad del género humano. Trátase de una de las mayores, o más graves injusticias que se cometen, y que, como la gangrena, corroe y devora las entrañas de la sociedad; del escandaloso desnivel que resulta de la falta desproporción y de equidad con que se distribuyen los jornales, entre individuos de ambos sexos, pertenecientes a la clase proletaria: de cuya desproporción y falta de equidad palpamos continuamente las más terribles y desastrosas consecuencias; que, a pesar nuestro, nos arrancan un grito de dolor. [...]

Comparad, si no, el máximo de los jornales dados a las mujeres, con el mínimo de los que se dan a los hombres, y considerad si la enorme diferencia que resulta, ¿no es la más irritante de las injusticias!

De aquí es que las pocas mujeres que tienen la virtud de resignarse a vivir con el sudor de su frente, viven obligadas casi en su totalidad, un punto menos que a mendigar la mitad de su subsistencia, para cubrir apenas sus más perentorias necesidades. [...]

La superioridad de los deberes impuestos al hombre por la sociedad es, en nuestro sentir, la razón más poderosa que se alega para justificar, aunque no sea más que en apariencia, la manifiesta protección que se dispensa a sus trabajos con notable perjuicio de la mujer. [...]

Lo repetimos, no se crea que nosotras pretendemos rebajar en un ápice el trabajo de los obreros; antes por el contrario, anhelamos de todo corazón que se les adelanten los jornales, porque comprendemos cuán útil y necesario es a la sociedad la mejora de las clases trabajadoras. [...]

Nuestros deseos se limitan por ahora a que se tengan en cuenta la utilidad y la índole del trabajo de la mujer; para dilucidar si es o no, digno de alternar y competir con el del hombre, y una vez resuelta la cuestión por la afirmativa, que sea recompensado en los mismos términos que aquel.

El Nuevo Pensil de Iberia, Cádiz, 3ª Época, núm. 7 (10 de diciembre de 1857), pp. 1-3.

La industrialización andaluza

De 1833 en adelante -ha escrito Nadal- Heredia es, por encima de todo, el más destacado empresario de la Península.

En efecto, por la complejidad de sus negocios, por el volumen de la producción de sus fábricas, por el número de trabajadores que de él dependen, por su presencia y éxito en todos los frentes, Heredia figura a la cabeza de los hombres de empresa de la Península.

Las ferrerías malagueñas, una vez superados los obstáculos y dificultades iniciales, y beneficiándose de la paralización impuesta a las fábricas de Vizcaya por las guerras carlistas, conocieron su mejor época. Su producción no dejó de incrementarse hasta el punto de que los hierros meridionales llegaron a suplantar a los del norte en el mercado nacional. En 1840 Heredia se había convertido en el primer ferretero español.

Poco antes había iniciado su expansión hacia otro ramo de la metalurgia, la industria del plomo, comprando en 1837 la fundición del plomo llamada San Andrés en Adra [...]. En poco tiempo, la fundición de Adra se convirtió, igualmente, en un establecimiento modelo entre los españoles de su clase.

Por las mismas fechas es dueño también de dos fábricas de jabón situadas en el barrio malagueño del Perchel y, en 1841, se presenta como propietario de doce buques entre fragatas y bergantines que hacen la carrera de las Américas hasta el mar Pacífico.

Sólo las ferrerías de La Concepción y de La Constancia, proporcionaban trabajo a casi 2000 personas a principios de los años cuarenta y a unas 2500 a fines de la misma década. Si a estas cifras añadimos el número de operarios que trabajaban en la fundición de Adra, en las fábricas de jabón, casa de comercio, etc., comprenderemos la exactitud de las palabras de Heredia cuando en 1841 presume de ocupar el mayor número de brazos que alimenta jamás un particular en estas provincias.

García Montoro, C: Málaga en los comienzos de la industrialización: Manuel Agustín Heredia (1786-1846), *Pub. del Instituto de Historia de Andalucía, Univ. De Córdoba, Córdoba, 1978, pp. 69-70.*