

Universidad de Valladolid

**Facultad de Ciencias Económicas y
Empresariales**

Trabajo de Fin de Grado

Grado en Economía

**Banca y ferrocarriles en las
primeras fases de la
industrialización española**

Presentado por:

Alberto Velasco Cabrera

Tutelado por (a cumplimentar voluntariamente):

Javier Moreno Lázaro

Valladolid, 16 de junio de 2020

Índice

1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. RESUMEN.....	6
3. LOS PRIMEROS BANCOS MODERNOS	7
4. EL SISTEMA BANCARIO: LOS AÑOS DE VACAS GORDAS	11
5. LOS FERROCARRILES	16
6. EL SISTEMA BANCARIO: LOS AÑOS DE VACAS FLACAS.....	20
6.1. El caso vallisoletano.....	22
6.2. El año 1866.....	24
7. LA REVOLUCIÓN.....	25
7.1. Reformas liberales	25
7.2. Banca nacional.....	27
8. CONCLUSIONES	28
9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	29

Índice de figuras

Figura 1. Bancos por Acciones en España, 1829-1874.....	5
Figura 2. Banco de España: Balances sectorizados y consolidados. 1857-1866. (millones de pesetas).....	12
Figura 3. Banco de Barcelona: Distribución de los préstamos con garantía en porcentajes, 1858-1867.....	13
Figura 4. Cartera de inversión del Crédito Mobiliario Español, 1857-1864.....	14
Figura 5: La expansión de la red ferroviaria de ancho ibérico en España durante el siglo XIX.....	18

1. INTRODUCCIÓN

En el siguiente trabajo se analiza el origen del capitalismo en España y la importancia de la banca para el surgimiento del ferrocarril.

El siglo XVI en España es de crecimiento y progreso, sin embargo el siguiente fue decadente para España y para la mayor parte de Europa Occidental, y a comienzos del XVIII la economía y toda la sociedad en conjunto progresó. Este siglo comenzó con la guerra de Sucesión que acabó con un Borbón en el trono, tras varios siglos de reyes Austrias. Desde este momento la población creció y con ella aumentó la producción agraria, gracias a un aumento de las técnicas agrarias y de los factores productivos. Este aumento de la población causó una subida de los precios de los alimentos y un aumento de las rentas agrícolas, lo que incentivó nuevas técnicas de cultivo.

El sector exterior también creció. Las medidas liberalizadoras que empezaron en 1715 promovieron la apertura al comercio americano de muchos puertos españoles, antes solo gozaba de este privilegio el puerto de Sevilla.

En cuanto al comercio interior se vio también estimulado por la abolición de aranceles y las mejoras en las comunicaciones interregionales, se mejoraron las rutas internas. Estas medidas incitaron un aumento de la economía, división del trabajo y así una mayor especialización.

No todo fue crecimiento, la llegada de la guerra napoleónica hizo que España cayera en inestabilidad política, guerra civil y regresión económica, a diferencia del resto de Europa, que continuó el camino inglés de industrialización y desarrollo.

El subdesarrollo español no se debe a ninguna desmembración del territorio ni a ninguna dominación extranjera, se debe a su estructura social y política. Si

que hay algún ejemplo de intromisión extranjera, el caso de la invasión napoleónica, pero este hecho fue a escala europea.

Gabriel Tortella divide en tres categorías las posibles causas del subdesarrollo en España que indujeron a una industrialización mediocre:

1. Las estructuras sociales, políticas y culturales seculares desarrolladas desde la Reconquista, la expansión imperialista del siglo XVI y el carácter rígido, esclerótico y sofocante de la Contra-Reforma.
2. Las peculiaridades de la localización geográfica, características climáticas, orografía, en una palabra, los recursos naturales y su estructura.
3. La pérdida de la mayor parte del imperio colonial ultramarino a principios del siglo XIX.

“De las tres grandes causas generales que pudieron haber impedido el progreso en España hacia el desarrollo económico, la primera es la única que puede seriamente tenerse por decisiva en el atraso económico”. (Gabriel Tortella, 1973, pp. 8).

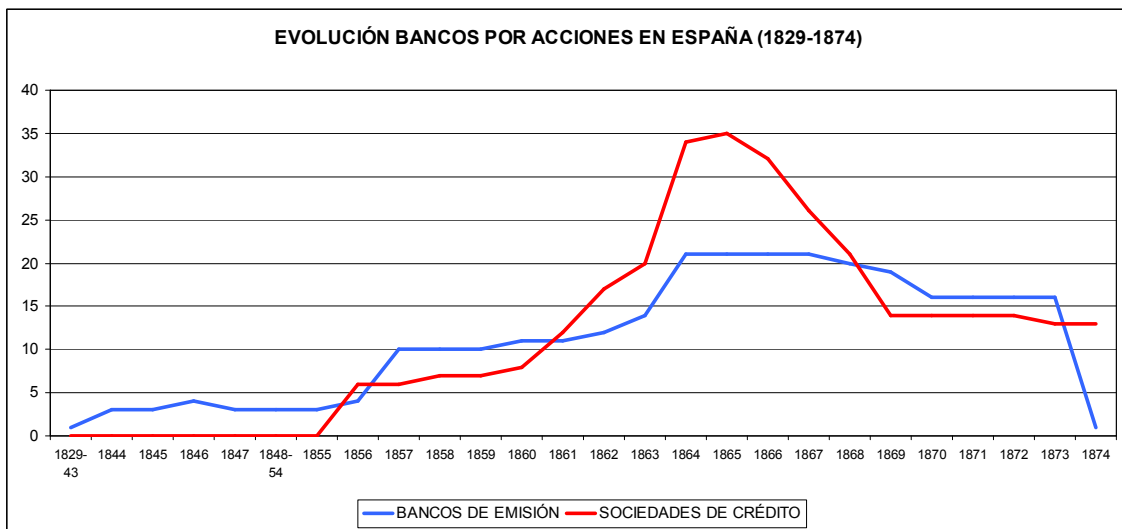
En este trabajo se va a analizar política económica de España para intentar vislumbrar el porqué fracasamos en el intento de crecer económicamente en esta época. Muchos autores observan las etapas de industrialización en Europa Occidental para poner de ejemplo los factores utilizados, sin embargo, Tortella cree que es más ilustrativo el fracaso que el éxito, ya que para lograr el éxito antes hay que anteponerse a los obstáculos. Añade que las claves para la industrialización cambian de un contexto a otro.

Sobre esto Hirschman señala: “los estudios históricos sobre las condiciones en las que han resultado abortivos los intentos de industrialización pueden dar enseñanzas más valiosas que los análisis de los países que tuvieron éxito”.

Tortella analiza el sistema bancario español para analizar el fracaso de España de intentar crecer económicamente. Nos muestra un cuadro donde vemos un

espectacular crecimiento de los bancos y la circulación fiduciaria de 1856 a 1867 para después disminuir. De acuerdo con Cameron y Sánchez-Albornoz la mayor parte del capital era extranjero, concretamente francés y belga, y en cuanto a para que se utilizó ese capital ambos coinciden que fue para el ferrocarril.

Figura 1. Bancos por Acciones en España, 1829-1874.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Tortella, "El Banco de España".

La decisión de concentrar todo ese capital en el sistema ferroviario no sólo era idea de los bancos sino también del gobierno, se creía ciegamente que la inversión en red de transportes traería directamente posibilidades económicas que industrializarían el país. Esto no resultó, la construcción de la red de transporte se hizo sin tener en cuenta la demanda, que era muy insuficiente. De hecho se descubrió que la demanda era tan pequeña que no servía ni para pagar los costes de la construcción.

La fuerte disminución del número de bancos de debe precisamente a la decisión de concentrar todo el capital en la construcción del ferrocarril. A partir de 1865 las compañías ferroviarias suspendieron pagos y como los bancos tenían muchas acciones de estas, muchos de ellos se vieron obligados a cerrar.

2. RESUMEN

Este trabajo se orienta al estudio de la visión de Gabriel Tortella Casares sobre las etapas de industrialización en España. Dicha industrialización fue lenta y por fases, normalmente alternando épocas de crecimiento y de recesión. La evolución de las políticas liberalizadoras, como la eliminación de aranceles, propició crecimiento económico. Sin embargo la inestabilidad política, la corrupción, las guerras y las crisis internacionales trajeron también momentos de regresión económica.

El desarrollo de la banca durante los años de estudio trajo nuevas posibilidades de ahorro e inversión, así como la emisión de billetes y la creación de vales reales para solucionar los problemas de deuda pública y déficit.

El gran error del sistema bancario fue dejar de lado la industria, que sería el motor de crecimiento más seguro, en favor del ferrocarril. La sobre inversión en ferrocarril se debió a la creencia de que una nueva red ferroviaria traería inversión y crecimiento.

Palabras clave: Industrialización, banca y ferrocarril.

ABSTRACT:

This work is aimed at studying the views of Gabriel Tortella Casares on the stages of industrialization in Spain. The aforementioned industrialization was slow and phased, usually alternating periods of growth and recession. The evolution of liberalizing policies, such as the elimination of duty, led to economic growth. However, political instability, corruption, wars and international recessions also brought moments of economic regression.

The development of banking during the years of study brought new opportunities for savings and investment, as well as the banknotes issuance and the creation of royal bonds to solve public debt and deficit problems.

The biggest mistake of the banking system was neglecting the industry, which would be the safest growth engine, in favor of the railway. The overinvestment in rail transport was due to the belief that a new rail network would bring investment and economic growth.

Keywords: Industrialization, banking and railway.

3. LOS PRIMEROS BANCOS MODERNOS

La mejor medida económica en el siglo XVIII fue la supresión de aranceles con el nuevo mundo, mejoraron económicamente a ambos lados del atlántico y esto estimuló las relaciones comerciales entre ambos.

Como dice Tortella parece haber una interesante correlación entre actividad económica general y proliferación de proyectos bancarios. La fundación del primer banco de España se relaciona sin embargo con el crecimiento de deuda pública que surge por la necesidad financiera del Estado. Las fuerzas inglesas impedían el flujo comercial de España con el nuevo mundo, que era la principal fuente de dichos metales para España. En ese momento España tenía dos problemas: necesidad financiera para hacer frente a los conflictos bélicos y la deflación que provocaba la falta de metales preciosos. Para solucionar ambos se emitieron vales reales.

Con el tiempo la conversión de los vales reales se convirtió en un problema. Se creó un banco en 1782 llamado Banco Nacional de San Carlos para la gestión de estos vales además del crecimiento de la deuda pública. Las funciones de este banco eran tres: la conversión de dichos vales, la ejecución de los pagos extranjeros por cuenta de la Corona y el actuar como contratista para el aprovisionamiento de las fuerzas armadas (Tortella, 1973, pp. 22). Estas

funciones junto con la especulación que hacían con sus propias acciones dieron un mal resultado que al menos se compensaba con su actividad como banco comercial.

Con la paz de 1783 la situación fue más favorable, pero se volvieron a dar nuevos enfrentamientos. Primero con Francia, que duró hasta 1795, pero acto seguido se inició otra guerra con Inglaterra. Esto provocó una crisis económica y política, para sostener el gasto el Banco volvió a emitir vales reales.

La descomposición del imperio hispanoamericano y el declive económico se dieron por las guerras napoleónicas. El gasto del gobierno era alto debido a la guerra y los ingresos bajos ya que los impuestos no recaudaban demasiado por esta situación. La deuda no paraba de crecer.

Los liberales promovieron la desamortización. Consistía en comprar las tierras de particulares para después subastarlas, se creía que así aumentaría la productividad y además se empezaría a labrar tierras en desuso. No funcionó, no mejoró la productividad agraria y provocó desigualdades sociales.

“Hacia 1799 la contracción comercial debida a la guerra había reducido los ingresos de la Corona muy por debajo del gasto ordinario del Gobierno y a menos de la mitad de los gastos totales” (Hamilton, *ibid.*, pág. 56). Por todo esto se cancelaron los pagos de intereses de los vales indefinidamente. La confianza en el Banco Nacional de San Carlos se fue reduciendo con todo esto y con la llegada del siglo XIX estaba casi desaparecido.

Al final el Banco Nacional de San Carlos se liquidó y se fundó el Banco de San Fernando el 9 de Julio de 1829, parte del capital era heredado del anterior. Además, antes de su liquidación renunció a los créditos que el Estado tenía con él a cambio de diez millones de pesetas, que eran beneficiosos ya que se pensaba que no se recuperaría nada.

El problema desde su fundación fue la dificultad de encontrar una ocupación para su capital, tenían exceso de liquidez. Pero poco después, con la llegada

de las guerras carlistas que duraron de 1833 a 1839 el Estado se convirtió en cliente monopolista del banco, le suponían mucha necesidad de crédito. Un dato esclarecedor es que entre 1829 y 1843 los beneficios logrados para el banco con operaciones privadas representaban una cuarta parte, el resto provenían de operaciones estatales. Se descuidó el sector privado en favor del público.

Se elaboró una junta poco después de la fundación del banco para tomar ciertas medidas, entre ellas cabe destacar la de establecer depósitos voluntarios gratuitos y admitir a negociación títulos de deuda pública y las propias acciones del banco.

En 1844 se funda el Banco de Isabel II, su idea era ser una banca de préstamos y descuentos. Este nuevo banco gozaba de mucho más capital que el de San Fernando. Este banco promovió la economía con préstamos a empresas aunque fue respaldándolos con sus propias acciones. Esto fue muy importante para las revoluciones industriales de los siglos XIX y XX. Este banco también popularizó el papel moneda sacando billetes de menor valor que así podían ser usados por particulares, antes quedaban reservados para empresas y grandes patrimonios. Para la puesta en marcha de estos billetes se crearon sucursales, la primera de todas se llamó Banco Español de Cádiz.

Desde este momento surgió una disputa entre los dos principales bancos. El Banco de Isabel II le había comido terreno al de San Fernando en las operaciones con particulares y este quiso entrar en ese mercado y competir con él. Esta competencia acabó siendo agresiva.

Esta situación sumada a la crisis financiera que empezó en Inglaterra y Francia en 1846 provocó un descenso del valor de las acciones de ambos bancos. En 1847 se optó por una fusión.

Esta medida no solucionó la situación, la confianza del público seguía bajando y se produjeron muchas retiradas de efectivo y las cuentas corrientes se veían menguadas. El precio de las acciones no paraba de disminuir.

En estos años aparecieron también otros bancos comerciales y de emisión más modestos como el Banco de la Unión y el Banco de Barcelona. Realizaban, entre otras cosas, préstamos, depósitos y emitían billetes como el de San Fernando y el de Isabel II. Al de Barcelona le fue muy bien ya que gozaba de una buena dirección que fue muy cauta a la vista de la crisis que azotaba en Madrid.

El Banco de Cádiz siguió su senda como banco de emisión independiente del de San Fernando y el de Isabel II.

En 1848 de nuevo el país estaba en crisis y la opinión general lo achacaba al liberalismo económico. El partido conservador estableció la ley de sociedades por acciones de 1848 que venía a decir que las sociedades por acciones quedaban prohibidas excepto los bancos de emisión, compañías de transporte, compañías cuyo objeto sea de utilidad pública y las compañías beneficiarias de algún privilegio legal que las otorgase el Estado, como apunta Tortella (1973). Esto no fueron más que obstáculos para el desarrollo económico.

El resto de la actividad económica creció tras las guerras coloniales pero las guerras carlistas interrumpieron este crecimiento, la inversión industrial cayó y la inversión en tierras aumentó gracias a las leyes desamortizadoras.

Varias compañías empezaron a planear líneas ferroviarias a partir de 1846. La primera y más exitosa fue la de Barcelona-Mataró, también se planearon las de Madrid-Aranjuez y Langreo-Gijón, estas se vieron interrumpidas con la crisis de 1847-1848.

Tras la guerra de Crimea (1853-1856) los precios de los alimentos se elevaron, el poder adquisitivo de la población disminuyó y el de terratenientes y comerciantes aumentó, gracias a esto se empezaron a oír gritos progresistas en contra del poder conservador pero lo único que se consiguió fue eliminar los impuestos de puertas y consumos, sin embargo esto hizo que la recaudación

del estado disminuyese, para solucionar todos estos problemas se creó la Ley de Madoz.

La Ley de Madoz de 1855 consistía en la desamortización de tierras de la iglesia, nobleza y ayuntamientos y pueblos cuyas tierras estaban en desuso. Esta ley no fue justa ya que muchos campesinos se quedaron sin su único sustento vital, se sembró una semilla de rebeldía en el campo.

La ley de sociedades por acciones de 1848 se vio alterada por la Ley de Ferrocarriles y por las leyes bancarias de enero de 1856. La primera se estableció el 3 de junio de 1855, daba una excepción a las compañías de ferrocarriles además de darlas privilegios impositivos y subvenciones.

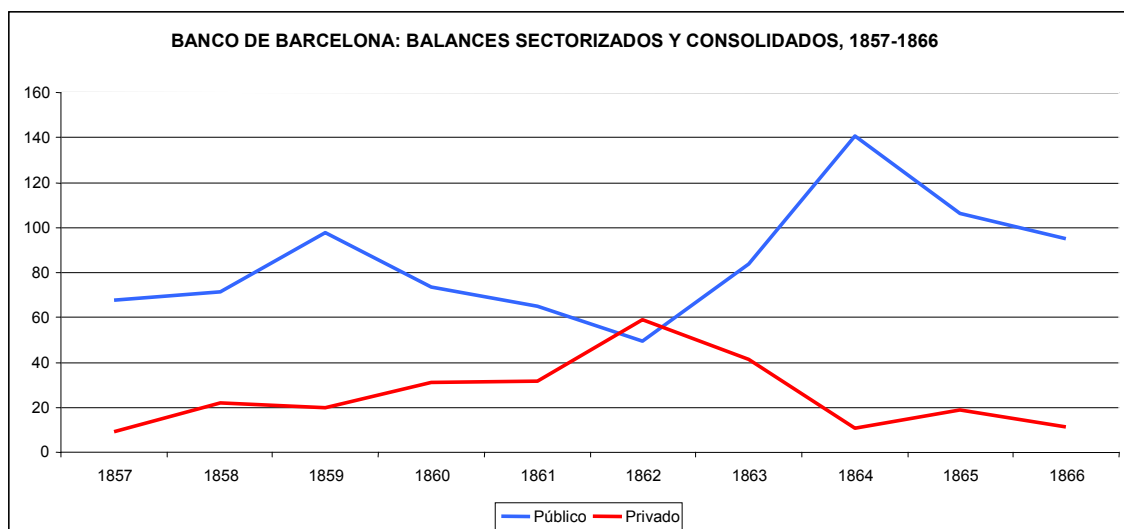
Las leyes bancarias pueden resumirse así: 1. Establecía un sistema que puede describirse concisamente como de “pluralidad de emisión”; en cada localidad sólo podía crearse un establecimiento de emisión, particular o sucursal del de España. 2. El banco de San Fernando recibía su nombre definitivo: Banco de España. 3. La emisión de billetes no podía exceder del triple del capital desembolsado ni del triple del encaje metálico. 4. El Gobierno ejercía su control a través del Gobernador del Banco de España. 5. Los tenedores de billetes de banco y los acreedores por cuenta corriente recibían el tratamiento legal de depositantes ordinarios. (Gabriel Tortella, 1973, pp. 57).

4. EL SISTEMA BANCARIO: LOS AÑOS DE VACAS GORDAS

Tras la depresión de los años 1857 a 1859, los años siguientes hasta 1864 fueron de expansión. En estos años el sistema bancario experimentó un gran avance. Las sociedades de crédito se quintuplicaron y los bancos de emisión se doblaron con un gran aumento del capital desembolsado, con todo y con eso el Banco de España tenía más capital que el resto de bancos de emisión juntos. Gran parte de este capital se destinaría a las compañías ferroviarias y la deuda pública, dejando un poco al margen al resto de actividades industriales.

Centrándose en los principales bancos de emisión, el Banco de España y el Banco de Barcelona, Tortella analiza la relación de estos con el sector privado y público de 1857 a 1866. El autor señala que el Banco de España prestó cuatro veces más al sector público que al sector privado durante todo el decenio. Pero esto hay que precisarlo, ya que gracias a los años de bonanza y a la desamortización el banco pudo dedicarse más al sector privado durante unos años, pero con la llegada de la crisis en 1864 nuevamente se dedicó la mayoría del capital al sector público. En el siguiente gráfico se puede apreciar la evolución de ambas partidas.

Figura 2. Banco de España: Balances sectorizados y consolidados. 1857-1866. (millones de pesetas).



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Banco de España, Ensayos, Apéndice II.

El caso del Banco de Barcelona es peculiar ya que se trata del banco de la ciudad más industrial de toda España y sin embargo era la industria la que menos apoyo recibía. Las partidas que más recibían eran la deuda pública y los títulos ferroviarios. Como el Banco de España, descuidó al sector privado.

Figura 3. Banco de Barcelona: Distribución de los préstamos con garantía en porcentajes, 1858-1867.

AÑOS	TÍTULOS DE FFCC	ACCIONES	
		INDUSTRIALES	DEUDA PÚBLICA
1858	43,3	14,9	29,9
1859	58,9	10,7	30,4
1860	13,6	11,4	70,5
1861	20	11,4	60
1862	29,4	8,8	58,8
1863	45,9	8,1	43,2
1864	31	3,4	62,1
1865	22	2	74
1866	6	3	87,9
1867	7,1	0	90,5
MEDIA	29,7	8	57,8

Fuente: Archivo Histórico Nacional.

El gran error del sistema bancario fue el de dejar de lado la industria, que hubiese sido el motor de la industrialización, en favor de la financiación de los ferrocarriles y el Gobierno. Este sistema bancario estaba compuesto por las tres grandes sociedades de crédito: el Crédito Mobiliario Español, la Sociedad Española Mercantil e Industrial y la Compañía General de Crédito; las sociedades de crédito de tamaño medio: la Catalana General de Crédito, la Sociedad Valenciana de Fomento, la Sociedad de Crédito Valenciano y otras sociedades de crédito de tamaño medio como el Crédito Castellano y el Crédito Mobiliario Barcelonés; además de bancos de emisión.

El Crédito Mobiliario Español fue una compañía financiera española de capital francés que posteriormente se conocería como el Banco Español de Crédito (Banesto). La cartera de inversión de esta sociedad incluía títulos de deuda pública, de ferrocarriles, de minas, de la Compañía del Gas de Madrid, así como títulos de empresas similares francesas. El 75 por ciento del capital de la

compañía era francés, el resto venía de Bélgica y de algunas provincias españolas.

Los años de apogeo de esta sociedad coinciden con el crecimiento económico del país (1859-1864), en este periodo se fundó la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España.

Figura 4. Cartera de inversión del Crédito Mobiliario Español, 1857-1864.

AÑOS	MILLONES DE PESETAS	AUMENTO PORCENTUAL
1857	6,4	-
1858	13,2	106,25
1859	18	36,4
1860	18,2	1,1
1861	20	9,9
1862	36,9	84,5
1863	37,8	2,4
1864	36,9	-2,4

Fuente: Gabriel Tortella, "Los orígenes del capitalismo en España".

A la hora de construir las líneas ferrocarriles no todos los fondos venían de la Compañía del Norte, según datos de Tortella el gasto total para la construcción de la red sería de 195,7 millones de pesetas, de los cuales 53,2 los aportaría el Gobierno a través de subvenciones, 95 la propia Compañía y 47,5 provenían de obligaciones.

El Crédito Mobiliario estaba entusiasmado con el resultado del proyecto y la industria de la mitad norte de España parecía en vías de desarrollo. A partir de aquí surgió la idea de controlar la oferta de carbón del país, el problema fue que invirtieron antes de que la demanda se materializase y que la calidad y cantidad de carbón no eran tan buenas como se esperaba. Para solucionar este problema y no quedarse con excedente se construyó una línea de

ferrocarril para llevar el carbón de las minas a las fábricas que recorrían la Red del Norte donde si había cierta demanda.

La idea del Crédito Mobiliario fue buena ya que aparte del ferrocarril tenían varios negocios como la Compañía de Gas de Madrid, fábricas de ladrillos, minas de carbón, entre otros. Gracias al ferrocarril se unían todos y así conseguían el imperio industrial que habían buscado.

Esta sociedad fue un impulso para la economía española. Se estima que entre un 85 y un 95 por ciento del capital de la compañía era extranjero, por tanto un beneficio para el país en su conjunto. El único pero que se le puede achacar es la poca diversificación de los recursos, se centró demasiado en el ferrocarril y las minas de carbón.

La Sociedad Española Mercantil e Industrial fue una sociedad de inversión fundada por la familia Rothschild en 1856 para intervenir en el mercado español como lo hacía el crédito mobiliario español. El principal activo de la sociedad era el ferrocarril, según Tortella se trataba de una inversión de 23 millones de pesetas, lo que suponía alrededor de un 90 por ciento del capital total, y todo estaba dedicado en primer lugar a la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) y en siguiente lugar al ferrocarril de Isabel II. En 1860 la familia Rothschild vio un posible declive en la economía española y la Sociedad redujo su activo abandonando su inversión en la MZA, finalmente en 1868 la liquidaron.

La Compañía General de Crédito fue otra sociedad francesa que acabó en suspensión de pagos. En 1859 fundó la Sociedad General Española de Descuentos, era una sociedad de giro y banca con sucursales en varias provincias. El problema de esta sociedad, que se dedicaba básicamente al crédito comercial, fue registrarse como sociedad de giro y banca en lugar de crédito, ya que no podía emitir billetes por la ley bancaria de 1856. El otro principal problema era que un 50 por ciento de la cartera de la sociedad eran créditos de la propia compañía a la que pertenecía y parecían poco respaldados, se destinaba muy poca parte de la cartera a otros individuos,

entonces, o la compañía pagaba sus deudas o el devenir de la sociedad se oscurecía. Finalmente la Compañía de Crédito suspendió pagos y por tanto la sociedad con ella.

La Catalana General de Crédito es una de las sociedades de crédito de tamaño medio que superó la crisis de 1859 gracias a tres actuaciones: ampliación del capital inicial, no distribuir los dividendos del año, y limitar las operaciones comerciales a la mitad.

Otra de las sociedades de crédito de tamaño medio es la Sociedad Valenciana de Fomento, fundada en 1846, que impulsó la Sociedad de Aguas Potables de Valencia, la construcción de la carretera que uniría Barcelona con Valencia y el ferrocarril Tarragona-Valencia-Almansa. Según datos de Tortella el ferrocarril sumaba el 70 por ciento de la cartera de inversión y tres décimos del activo total, además considera su gestión brillante porque seis años más tarde de su fundación el capital invertido estaba amortizado y poco después los accionistas recibieron un 267 por 100 de la inversión.

La última sociedad de crédito de tamaño medio destacable es la de Crédito Valenciano que se centró en el crédito comercial y en la construcción del Puerto el Grao. Además, construyó un ferrocarril para unir el puerto con una cantera cercana.

5. LOS FERROCARRILES

La primera gran obra en terminarse fue la línea que unía Barcelona con Mataró en 1850, contaba con 29 kilómetros. Fue construida por una empresa española que se llamaba la Gran Compañía Española del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró aunque la dirección y el material eran de origen británico. La mayor parte de los ingresos de esta línea provenían del transporte de pasajeros. Las otras líneas que se construyeron en estas fechas fueron la de Madrid-Aranjuez y Langreo-Gijón.

No fue hasta la década de 1856-1865 cuando empezó la construcción del ferrocarril de manera intensa. Gabriel Tortella lo achaca a estas seis causas y las ordena de menor a mayor importancia.

Para empezar culpa del retraso de la construcción de ferrocarriles a las guerras civiles y a la crisis de 1847, pero él mismo asegura que carecen de fuerza explicativa. Sigue con las condiciones geográficas, a estas si las empieza a dar cierta importancia, enuncia que la orografía española es complicada debido a las numerosas cadenas montañosas y estas complican la construcción pero no la hacen imposible como después se ha demostrado.

Luego culpa al atraso económico en general, y aunque lo considera una causa demasiado genérica, establece que la falta de desarrollo fue la que limitó la demanda de transporte. A continuación manifiesta que la falta de capital y la falta de conocimientos técnicos restringieron la construcción, y añade que esto se podría haber importado del exterior pero la desconfianza del extranjero a nuestro país lo dificultó.

Tortella cree que esa desconfianza se debe a los repudios sistemáticos que el Gobierno español hacía con sus deudas del exterior. Para Tortella esta es la causa más importante del retraso de la construcción ferroviaria, la política del Gobierno. Entre otras políticas una a destacar fue la de construir un ancho de vía mayor que el resto de Europa para evitar una invasión extranjera. Con el tiempo se dieron cuenta del error y lo justificaron diciendo que el motivo era solventar orografía accidentada.

Figura 5: La expansión de la red ferroviaria de ancho ibérico en España durante el siglo XIX.



En 1855 el rumbo cambió y se estableció la Ley de Ferrocarriles que incentivaba su construcción con medidas como la de dejar fuera a las empresas de ferrocarriles de la Ley de Sociedades por Acciones de 1848, de la que hemos hablado anteriormente.

El Gobierno apoyaba a estas empresas con subvenciones y aseguraba a inversores extranjeros contra hechos que los minasen, como las guerras. Estas subvenciones llegaron a representar el 50 por ciento del capital desembolsado. Además, se estableció exenciones arancelarias para los bienes importados del exterior, por lo cual todos esos bienes se dejaron de comprar a la industria nacional.

El problema de este proteccionismo al ferrocarril era que se dejaban de lado otras industrias, se destinaba la mayoría de recursos del país a ese sector.

Tortella deja un dato esclarecedor: “el capital desembolsado en compañías industriales en 1866 era menos de un tercio del invertido en bancos y menos de un octavo del invertido en ferrocarriles, además el cliente principal del sistema bancario era la industria del ferrocarril”.

Comparándolo con el caso inglés vemos que el capital ferroviario era dos tercios del capital industrial total, sin embargo el nuestro era 6,6 veces el capital industrial, es decir, unas 10 veces más. Todo esto sirvió para que de los años 1856 a 1865 la longitud de vía se multiplicase por 10.

En cuanto a los ingresos obtenidos de estas obras hay que decir que no fueron los esperados. El problema fue la demanda inelástica, Tortella nos deja unos datos que vienen a decir que según aumentaba la oferta de ferrocarril, los ingresos aumentaban pero llegaron a un tope y sin embargo, el kilometraje seguía en aumento. De hecho añade que incluso los ingresos disminuían debido a la existencia de competencia de otros medios de transporte.

Tortella viene a decirnos que había falta de responsividad por parte de la demanda, es decir, que los cambios en la oferta no eran acompañados por la demanda.

Lo que ocurre es que los aumentos de la oferta se acompañaban de aumentos inferiores de la demanda, por tanto lo que debiese haber ocurrido es que los servicios aumentasen pero con una ligera disminución en el nivel de precios.

El problema fue precisamente el nivel de precios, la Ley de Ferrocarriles de 1855 daba poder al Gobierno para fijar precios máximos, y por supuesto las compañías se movieron en esos máximos. Debido a la falta de responsividad de la demanda, los ingresos por kilómetro construido iban cayendo ya que las compañías seguían construyendo, como es lógico ya que estaban incentivados a hacerlo por medio de subvenciones.

La falta de desarrollo en el sector industrial provocó una pérdida de ingresos en el ferrocarril, y sumado a la crisis financiera internacional de 1866, muchas

compañías de ferrocarriles quebraron. Esto se debe a que la mayoría de los activos bancarios eran inversiones ferroviarias y como las acciones de estas cayeron, los bancos perdieron mucho y se dieron también muchas quiebras en este sector. Gabriel Tortella se refiere a esto como una catástrofe.

Otros dos factores a tener en cuenta son la baja renta per cápita de España, que influye en cierta medida en la demanda efectiva que hemos señalado antes y del lado de la oferta, la dificultad de construir vías dada la orografía. Pero estos factores son mínimos en comparación con el atraso general de la industria.

Algunos vieron todo esto antes de que sucediese. Por ejemplo M.G. Quijano decía en 1856: “donde falta el capital no hay productos y donde no hay productos de nada sirven carreteras, ni canales, ni ferrocarriles, si no es de exterminar los míseros restos del capital y hacer cada vez más imposible la creación espontánea de productos”. También en ese mismo año en el periódico de El Economista se escribía: “con el capital que se dedica a la adquisición de facilidad de transporte se pueden adquirir otros objetos, y hacer un ferro-carril cuando hay poco que llevar por él es obrar como el médico que sin tener visitas se compra carruaje”. Y con el tiempo, otros reconocieron el error español como La Gaceta de los Caminos de Hierro o el Journal des Travaux Publics francés, que reconocieron la insuficiente demanda de ferrocarril por parte de la industria y que fue este el motivo de la crisis ferroviaria.

6. EL SISTEMA BANCARIO: LOS AÑOS DE VACAS FLACAS

De 1864 a 1868 España se encontró con una profunda crisis. Tortella acusa como causa principal de esta crisis a la incapacidad del sector del ferrocarril para pagar sus deudas. También añade otros dos factores, el primero la Guerra de Secesión de Estados Unidos que provocó la escasez y subida del precio del algodón, clave en la industria española. El segundo, la crisis agraria de la década de 1860 que primero hizo descender los precios, para después subir alrededor de un 60 por ciento debido a la falta de oferta. Esta falta de oferta

puede deberse a dos motivos, a las malas cosechas o a la crisis financiera. La crisis financiera provocó una caída de la demanda, que explicaría la reducción de la producción agraria, y restringió la oferta de crédito agrícola.

Gabriel Tortella resume la situación en estos cinco puntos: “1) El sistema bancario se vio severamente afectado por la depresión de 1864-68; 2) Las sociedades de crédito se vieron más afectadas que los bancos de emisión, de hecho que puede considerarse como una confirmación más de los orígenes ferroviarios de la crisis; 3) Los bancos de emisión, relativamente más estables, contribuyeron a la depresión por su política monetaria conservadora; 4) Todo parece indicar que la oferta monetaria empezó a contraerse hacia 1862 en las provincias y en 1864 en Madrid; 5) Lo errático de la oferta monetaria en Madrid fue más función de las necesidades presupuestarias del Estado que de las condiciones económicas reales.”

Si Tortella está en lo cierto, la crisis ferroviaria habría sido más importante de lo imaginado, ya que afectó a toda la economía a nivel nacional.

El sector bancario se redujo considerablemente durante esta crisis, así como la circulación fiduciaria, con la excepción del Banco de Barcelona. Esta excepción se debe a que en estas fechas muchos bancos quebraron y éste tuvo que mantener la circulación. Durante estos años de depresión tanto los bancos de emisión como el Banco de España siguieron una política deflacionista, la emisión de billetes era menor que el encaje metálico, lo que agudizaba la crisis.

Una serie de claves mostraban la crisis que estaba por venir. El Banco de España amplió el capital, se podría pensar que esto es un signo de prosperidad pero no, el motivo era la falta de fondos del gobierno, por eso también se subió la tasa de descuento al 9 por ciento. Y además las acciones del banco fueron cayendo lentamente. Estas maniobras del Banco de España se debieron al alarmante déficit del presupuesto del Estado.

El enorme déficit del Estado fue causa del excesivo gasto en empresas militares en México, Perú, Indochina y Marruecos con intención de volver a ser

el imperio que fue, pero de poco sirvió. Asimismo, los gastos en subvenciones para el ferrocarril, que hicieron aumentar los intereses de una deuda pública muy elevada. “En conjunto los gastos presupuestarios aumentaron cerca del 70 por ciento entre 1855 y 1860 (de 354.5 millones a 594.4) y se doblaron en la década de 1856 a 1865” (Gabriel Tortella, 1973, pp. 257).

6.1. El caso vallisoletano

Valladolid contaba con una privilegiada situación ya que era la ciudad con más población entre Madrid y la frontera con Francia. “El Valladolid de la época parecía destinado a ser lo que hoy se llama un polo de crecimiento” (Gabriel Tortella, 1973, pp. 262).

La situación de la ciudad llevó a varios empresarios locales a fundar el Banco de Valladolid el 27 de Julio de 1857, que poco después se vería envuelto en varios escándalos y corrupciones.

En 1860 el Comisario Regio, encargado de velar por los intereses públicos en las actividades financieras, denunciaba que ciertos miembros del consejo estaban intentando prestar más dinero de lo permitido en los estatutos. El consejo del banco lo gestionaban los propios clientes e incitaban a otras fortunas a traer sus ahorros, lo consiguieron ya que de 1859 a 1862 los depósitos del banco se multiplicaron por cinco.

En 1862 algunos miembros del consejo del banco fundaron una sociedad de crédito llamada Crédito Castellano. El motivo fue la imposibilidad de recibir intereses en los depósitos por parte del banco. Con el tiempo ganó más importancia que el propio banco, tenía mucho más capital y carecía de Comisario Regio. La competencia fue dura para el Banco de Valladolid, según datos de Tortella la circulación se redujo un 40 por ciento en 1863 y los depósitos disminuyeron más de un 50 por ciento en el año siguiente.

En 1864 se fundaron la Unión Castellana y la Sociedad de Crédito Industrial, Agrícola y Mercantil (SCIAM). La Unión Castellana fue fundada por varios consejeros del Banco de Valladolid con objetivo de enriquecerse con la especulación de sus propias acciones.

Con la crisis de 1864 el precio de las acciones de todas estas sociedades disminuyó. La Unión Castellana y el SCIAM decidieron fusionarse y junto al Crédito Castellano presentaron al Banco de Valladolid un plan para solventar la situación. Lo que se proponía era que la circulación fiduciaria que no tenía respaldo en el encaje metálico fuese aceptado entre banqueros y comerciantes locales, pero que no se devolviese después a los bancos a modo de cobro, y a cambio el banco prestaría dinero a las sociedades de crédito con un interés bajo.

El Comisario Regio y algunos consejeros se opusieron alegando que era contrario a los estatutos. Los adversarios se agruparon para intentar neutralizar al Comisario, la idea era comprar las acciones de aquellos que se ponían de su parte. Finalmente, el consejo decidió vender la mitad de las acciones al Crédito Castellano, solo se opuso el Comisario.

A partir de este momento fueron los propios consejeros los que arruinaron al banco, no fueron responsables y utilizaron la caja como si de una hucha se tratase, se auto prestaban dinero con garantías irrisorias, incluso los grandes directivos se prestaban dinero usando como garantía las acciones del banco. Lo que ocurrió en Valladolid se repitió después en varias ciudades españolas en los años posteriores, se extendió la idea de fusionar banca de emisión con sociedad de crédito.

El negocio parecía tan lucrativo que incluso algunos destacados miembros del Banco de España fundaron la Sociedad Española de Crédito Comercial, era provechosa para sus miembros pero ruinosa para el resto del país.

No fue hasta 1865 cuando el Gobierno español denunció estas prácticas y creó un grupo de Inspectores de Sociedades de Crédito. "El papel principal de estos

inspectores estaba mas cerca del de guarda jurado que del de experto financiero” (Gabriel Tortella, 1973, pp. 271). Este cuerpo de inspectores llegaba tarde porque muchos de estos acuerdos fueron tomados meses o incluso años antes.

Los escándalos y corrupciones minaron la confianza de los ahorradores por los riesgos que suponía acudir al mercado financiero, por lo que la preferencia por la liquidez aumentó y por consiguiente el crecimiento económico se vio entorpecido.

6.2. El año 1866

Desde principios de 1864 a mediados de 1866 las acciones del Banco de España disminuyeron su valor a entorno la mitad. En 1865 los gastos del Estado aumentaron debido al incremento de los gastos de deuda pública que se incrementaron un 22 por ciento en ese año. Y además, la circulación fiduciaria se redujo respecto al encaje metálico. En el caso de los bancos provinciales la reducción fue muy significativa. La economía española estaba pendiente de un hilo.

Las cuentas del Gobierno no salían, no podía pagar las deudas del momento y los intereses de las antiguas no paraban de subir. El Gobierno elaboró un plan que consistía en recibir un préstamo inglés de 100 millones de pesetas y a cambio les otorgaríamos el derecho de fundar un banco nacional que sustituiría a los bancos de emisión, incluido en Banco de España. Evidentemente, el Banco se oponía a tal medida ya que perderían sus privilegios como banco central.

Finalmente, el Banco de España se salió con la suya ya que se descubrió que la casa Overend, Gurney & Co., que aportaría gran parte del préstamo, estaba como dijo David Landes, “podrida de arriba abajo”. El 10 de mayo de 1866, poco después de que se acordase el proyecto de ley para la fundación del banco nacional, la empresa inglesa se declaró insolvente. “El acontecimiento

causó unos días de pánico en Londres; en España desencadenó una profunda crisis económica y social” (Gabriel Tortella, 1973, pp. 279).

Dos días después la Catalana General de Crédito y el Crédito Mobiliario Barcelonés se declararon en suspensión de pagos, con ellos muchas empresas entraron en quiebra. Según datos de Tortella entre 1864 y 1869 fueron liquidados 24 bancos, más del 40 por ciento del total de la primera fecha.

La Sociedad Española Mercantil e Industrial fue la quiebra más importante en Madrid, se achaca a la falta de terreno para invertir en España y a la caída del Crédit Mobilier francés en 1867, de la cual era filial.

Según Tortella las claves de estas oleadas de quiebras fueron la sobreinversión en ferrocarril, la insolvencia del Gobierno y la recesión internacional.

7. LA REVOLUCIÓN

En 1868 se formó la “Gloriosa Revolución” contra el Gobierno y contra la reina, era un grupo de generales de la Armada. Fueron la situación de quiebra presupuestaria, la depresión y la corrupción los alicientes de esta sublevación.

En 1869 se proclamó la monarquía, coronando rey a Amadeo I, príncipe de la Casa Saboya. Su reinado duró hasta febrero de 1873 cuando abdicó, el gobierno cambió a una república, pero al año siguiente el ejército volvió a dar otro golpe, se disolvieron las cortes y se nombró al General Serrano presidente. Tampoco duró mucho ya que otro año después, en 1874, se proclamó rey a Alfonso XII, hijo de Isabel II.

7.1. Reformas liberales

La política económica de los revolucionarios de 1868 procuraba ser una economía de laissez-faire, pero se encontró con dos obstáculos: la corrupción en la administración y una aplicación parcial ya que el país está fraccionado social y geográficamente. Además el capital extranjero era reticente a llegar.

La primera medida liberalizadora fue una reforma monetaria que quería alinear a España con la Unión Monetaria Latina (fundada en 1865) cuyo objetivo era crear una divisa común internacional para así crear un mercado conjunto más unido. El interés de España era unirse a esa moneda única para facilitar el pago de su deuda. La peseta se convirtió en la nueva unidad monetaria ya que tenía un valor muy aproximado al franco, cinco gramos de plata.

En la prensa financiera y en las Bolsas de Madrid, París y Londres se vieron reflejadas las buenas intenciones de la reforma, la cotización de la deuda pública española aumentó.

Otra medida de la reforma fue sustituir el impuesto sobre el consumo, que contaba con una fuerte oposición del pueblo llano, por otro de “repartimiento personal” que pretendía ser más progresivo, pagando en función de categorías y localidad geográfica. La cuestión era sufragar el enorme déficit del Estado, pero no era suficiente.

La solución a este enorme déficit fue solicitar un empréstito a banqueros extranjeros y estos pedían a cambio que el Gobierno subvencionase nuevamente a las compañías ferroviarias, y así fue. La opinión popular era contraria a esta medida.

Al mismo tiempo el ministerio de Fomento revocaba la antigua Ley de Sociedades por Acciones de 1848 y colocaba a las sociedades anónimas bajo las mismas leyes del Código de Comercio anterior. A grandes rasgos las nuevas libertades decían que no se fijaba límite a la emisión de billetes, hasta el límite que se estableciese en los estatutos, ni a las acciones u obligaciones. Si había límite en cuanto a que los bancos que gozaban del privilegio de emisión solo contaban con él hasta que este expirase.

La reforma arancelaria de julio de 1869 establecía una carga a la importaciones de entre el 20 y el 35 por ciento, era menor que el anterior impuesto y se estableció que la tarifa iría menguando durante los años siguientes.

No se lograron los objetivos de disminuir el déficit a corto plazo, los nuevos impuestos no aumentaron la recaudación del Estado ya que las cuotas eran menores y no se dio la reactivación en la economía, que a través de tributos, prometía más ingresos a las arcas del Estado. Pero a largo plazo todas estas medidas liberalizadoras si que dieron sus frutos, en los años siguientes a 1869 se experimentó cierto crecimiento económico.

Los sectores más favorecidos fueron el industrial, el ferrocarril y el bancario. El banco más importante de los fundados estos años fue el Banco Hipotecario. “El Banco Hipotecario se convirtió en el agente del Gobierno para todo lo relativo a crédito territorial, desamortización y deuda pública, además de quedar autorizado para hacer operaciones con el público y para emitir obligaciones hipotecarias” (Gabriel Tortella, 1973, pp. 314).

7.2. Banca nacional

El año 1873 vino con otra crisis de nivel internacional, la deuda y déficit del Estado seguía siendo insostenible. La nueva idea era recurrir a un empréstito del Banco de España a cambio de privilegios legales tales como el monopolio total de emisión, este privilegio se hizo oficial con el decreto del 19 de marzo de 1874.

La banca privada se sintió traicionada por el privilegio que recibía el Banco de España en detrimento del resto. Por eso, el Estado invitaba a la banca comercial a fusionarse con el Banco de España intercambiando acciones una a una sin tener en cuenta el valor. La mayor parte de los bancos aceptaron, los únicos que se negaron fueron los Bancos de Barcelona, Bilbao, Reus y Santander. Éstos orientaron su negocio hacia la captación de depósitos.

8. CONCLUSIONES

El cómputo general de los siglos XVI al XIX en España es de crecimiento con ciertos altibajos como el del siglo XVII, que fue claramente decadente. La mayor parte del crecimiento de estos siglos se debió al crecimiento de la población, producción, productividad y a las medidas liberalizadoras.

Este crecimiento y consiguiente proceso de industrialización no fue tan vigoroso como en otros países europeos. En mi opinión las causas principales son dos: a nivel social la inestabilidad política, la corrupción y las guerras, y a nivel económico la idea de que una buena inversión en el sistema ferroviario generaría un efecto en cadena positivo para la economía.

Fue el Estado español el principal responsable de la sobre inversión que provocó una gestión ineficiente de los recursos de las empresas, ya que ha quedado demostrado que no se generó el efecto arrastre en la economía que se esperaba.

El Estado se empeñaba en que la inversión en red de transportes traería directamente posibilidades económicas que industrializarían el país, por eso instigaban a los bancos a invertir y prestar a compañías ferroviarias. El efecto arrastre no se produjo, muchas de estas empresas quebraban, suspendían pagos y los bancos y el Estado se encontraban con unas deudas difíciles de saldar, muchas de estas deudas llevaron a que un gran número de bancos también cerrasen.

La eliminación de aranceles trajo crecimiento económico gracias a la apertura comercial entre España y América. También los nuevos instrumentos financieros, como los títulos de deuda, préstamos, depósitos y las negociaciones con acciones.

9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Casares, G. T. (1973): *Los orígenes del capitalismo en España*. Editorial Tecnos, S. A., Madrid.