

## U.D. 9.3.- TRANSFORMACIONES ECONÓMICAS DEL SIGLO XIX: LAS DESAMORTIZACIONES.

### INTRODUCCIÓN

Se define como desamortización las medidas que pusieron en marcha los gobiernos burgueses liberales para suprimir la amortización, es decir, liberar la tierra de los vínculos jurídicos que impedían su venta con la intención de acabar con la estructura de la propiedad del Antiguo Régimen o simplemente de obtener un capital para el Estado. El hecho de desamortizar tales bienes suponía dos momentos bien diferenciados: primero, la incautación por parte del Estado de esos bienes, por lo que dejaban de ser de "manos muertas"; es decir, dejaban de estar fuera del mercado, para convertirse en "bienes nacionales"; y segundo, la puesta en venta, mediante pública subasta, de los mismos. El producto de lo obtenido lo aplicaría el Estado a sus necesidades.

La herramienta fundamental para la modernización del régimen de propiedad agraria en España fue la desamortización: iniciada en el reinado de Carlos IV, a causa del crecimiento de la Deuda pública (empréstitos obtenidos por el Estado para hacer frente a los gastos extraordinarios) lo que lleva a Godoy en 1798 a declarar en venta el 6% de los bienes de la Iglesia de Castilla. Durante la Guerra de la Independencia tanto el gobierno bonapartista como las Cortes de Cádiz realizaron una legislación paralela de supresión de conventos y órdenes religiosas y de puesta en venta de sus propiedades. En el Trienio liberal (durante el reinado de Fernando VII) volvieron a entrar en vigor las decisiones de las Cortes de Cádiz, aprobándose el Decreto de supresión de monacales de 1820 y emprendiéndose la desamortización de bienes de propios (bienes comunales cultivados) y baldíos (bienes comunales -tierras sin labrar-).

Pero como veremos a continuación, será durante el reinado de Isabel II cuando se producen las desamortizaciones más destacadas (de Mendizábal y Madoz) y suelen coincidir con momentos en los que los liberales progresistas acceden al poder.

### DESARROLLO

#### 1.- LA DESAMORTIZACIÓN DE MENDIZÁBAL

Durante la regencia de M<sup>a</sup> Cristina, a partir del año 1833 el proceso de desamortización se precipitó por varias causas: La guerra carlista, que obligaba al Estado a obtener recursos; el clima anticlerical, que se extendió por el país; los antiguos compradores de bienes desamortizados en el Trienio, expropiados en 1823, que presionaban al gobierno para que les devolviera sus bienes. En esta situación, se publicó **la ley de desamortización de Mendizábal o desamortización eclesiástica**, en febrero de 1836, declarándose en venta todos los bienes del clero regular (órdenes religiosas), *por el que los bienes de las órdenes regulares eran declarados nacionales y se ponían a la venta en pública subasta*. En 1837, por otro decreto, Mendizábal, desamortizaba los bienes del clero secular.

Mendizábal aspiraba alcanzar los siguientes objetivos con la desamortización: El objetivo financiero era el más importante, puesto que había necesidad de buscar ingresos para pagar la deuda pública del Estado, y obtener recursos económicos para la guerra contra los carlistas. El objetivo económico: se quería aumentar la producción agrícola. El objetivo político: era necesario ampliar el número de simpatizantes al liberalismo y atraerse a las filas liberales a los principales beneficiarios de la desamortización, la incipiente burguesía. El objetivo social: era necesario crear una clase media agraria de campesinos propietarios.

La venta de los bienes desamortizados se haría en pública subasta, con el siguiente procedimiento de pago: se abonaba el 20% al contado, el resto se pagaba aplazado, se admitían para el pago los títulos de Deuda pública teniendo ocho años de plazo; si se pagaba en efectivo tendrían dieciséis años de plazo para pagar.

Pero los resultados fueron decepcionantes: el propósito financiero no se consiguió, no arregló la enorme deuda pública, aunque sí aumentan los ingresos de la Hacienda. El objetivo económico no se logró a corto plazo al no producirse aumento en la producción agrícola aunque a medio y largo plazo hubo una mejora en la productividad si aumentó la productividad porque se puso en cultivo nuevas tierras. El objetivo político sólo se alcanzó parcialmente, pues: el liberalismo se ganó nuevos enemigos entre las gentes más católicas con la puesta en marcha de la desamortización. El objetivo social tampoco se logró, muchas de las tierras fueron a parar a manos de nobles y de burgueses, los agricultores pobres no pudieron competir con ellos, reforzándose la estructura de la propiedad.

Las consecuencias de la desamortización fueron: los campesinos más humildes fueron perjudicados, pues tuvieron que pagar mayores rentas por las tierras porque los nuevos propietarios subieron los alquileres. En España, un amplio sector del campesinado fue antiliberal mientras que la mayoría de la nobleza apoyó la revolución liberal. Tras la desamortización: la Iglesia pierde casi todos sus bienes y el diezmo, aunque en 1845 se estableció una Contribución de culto y clero. El reforzamiento de la estructura de la propiedad de la tierra trajo consigo la aparición de un nuevo latifundismo burgués.

## 2.- LA DESAMORTIZACIÓN DE MADUZ

Durante el Bienio Progresista se aprobó la segunda gran desamortización iniciada con la Ley de Maduz de 1855, donde se establecía la venta en subasta pública de toda clase de propiedades rústicas y urbanas pertenecientes al Estado, a la Iglesia, y a los propios y baldíos de los Municipios, por lo que también se conocía como Desamortización general o Desamortización civil. Maduz ponía a la venta los bienes comunales y de baldíos y se desarrolló a gran velocidad, mediante el pago de un 10% de entrada y el resto aplazado, y admitiéndose sólo el abono en efectivo.

El procedimiento utilizado para las ventas fue una copia del de Mendizábal; sin embargo, había dos diferencias claras. Una se refería al destino del dinero obtenido dedicado no sólo a amortizar la deuda y a las necesidades de la Hacienda, sino que fue dedicado a la industrialización del país y de modo más concreto, a la expansión del ferrocarril. La otra diferencia estaba en la propiedad de dicho dinero: el Estado no era el propietario, sino los ayuntamientos. Aquel percibiría el importe de las ventas en nombre de estos y lo transformaría en lo que hoy podrían ser *bonos del Estado*, lo cual significaba que este se convertía en "custodio" de los fondos de los ayuntamientos, utilizándolos para el bien de todos.

Las consecuencias de esta segunda desamortización fueron: la eliminación de la propiedad comunal y de lo que quedaba de la eclesiástica, lo que provocó: en el primer caso, un agravamiento considerable de las condiciones de vida y la situación económica del campesinado privado del uso y disfrute de los antiguos bienes del Concejo, produciéndose levantamientos de campesinos andaluces ( en Utrera, El Arahal, Loja) y en el segundo, una ruptura de las relaciones con la Iglesia, ante la flagrante violación del Concordato de 1851.

## 3.- LAS REPERCUSIONES SOCIALES QUE TUVIERON AMBAS DESAMORTIZACIONES FUERON:

- Se contribuyó al cambio hacia una sociedad burguesa, porque la burguesía se apoderó (al comprarla en las subastas) de una enorme extensión de tierras (latifundios) que antes era, fundamentalmente, de la Iglesia, lo que le dio a esta nueva clase social un gran poder económico y social.

- Las desamortizaciones afectaron de un modo desigual a la sociedad:

POSITIVAMENTE:

- A la gran nobleza, que aumentó su base económica (el número de fincas que tenían), la gran propiedad (al comprar las tierras desamortizadas).

- A los grandes burgueses, que se convirtieron en:

- Grandes terratenientes al comprar muchas de las tierras desamortizadas.

- Grandes arrendatarios que explotan las grandes fincas (latifundios), es decir, que se las alquilan a los dueños de esas fincas.

- Y a algunos pequeños propietarios, que compraron algunas de las fincas desamortizadas.

NEGATIVAMENTE:

- Al clero, que perdió sus propiedades.

- A los campesinos (no propietarios) arrendatarios o subarrendatarios, (alquilan pequeñas parcelas para cultivarlas y les pagan al dueño, si son arrendatarios, o al arrendador si son subarrendatarios una renta que todos los años sube).

- A los jornaleros: el número de campesinos *jornaleros* aumentó porque muchos de los campesinos si no pagaban la renta eran expulsados de las parcelas y se convertían en jornaleros, es decir, trabajan a cambio de un jornal, el día que no trabajan no cobran.

## CONCLUSIÓN

La desamortización, primero de los bienes eclesiásticos y luego de los civiles, fue la medida práctica de mayor trascendencia tomada por los gobiernos liberales durante el reinado de Isabel II. Como consecuencia de estas desamortizaciones se consolidó el régimen liberal, pero no produjo un aumento significativo de la producción agraria y por el contrario la propiedad se concentró más.

Ninguna de las dos desamortizaciones llegó a culminarse, ambas podían haberse realizado con más rendimiento para el Estado y se podían haber aprovechado para repartir la tierra entre el campesinado iniciando un verdadero proceso de reforma agraria. Pero ni los nuevos propietarios invirtieron en la modernización de la explotación agraria, ni se creó una clase de propietarios medios, por lo que no se dieron las circunstancias favorables para que la agricultura sirviera de base a la Revolución Industrial al no existir un mercado interior, debido al escaso poder adquisitivo de la población.

Por otra parte, los capitales generados por la venta de propiedades desamortizadas tampoco se destinaron a la industria (salvo en el ferrocarril, con la de Maduz) por lo que el proceso de desamortización no contribuyó al crecimiento económico.

## 9.4.- REVOLUCIÓN INDUSTRIAL. MODERNIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS: EL IMPACTO DEL FERROCARRIL.

### INTRODUCCIÓN

En el siglo XIX algunos países (Gran Bretaña, Francia, Alemania y Bélgica) desarrollan una intensa industrialización, en este contexto España presenta una evolución singular como otros países del sur europeo, siguió manteniendo una economía predominantemente agraria y un sector industrial limitado y poco capaz de competir en el mercado exterior. En la evolución económica de España, se puede observar un período de estancamiento hasta 1860, en el que se produjeron descensos permanentes de los precios, guerras y pérdidas de las colonias americanas y a partir de esta fecha, 1860, la economía se caracteriza por un ritmo de crecimiento más rápido.

### DESARROLLO

La revolución industrial española fue un proceso lento (desde el primer tercio del siglo XIX hasta bien entrado el s. XX), localizado (Cataluña, Asturias y País Vasco) y de poco alcance ya que en España existía un considerable atraso industrial respecto a Europa. Entre los factores que explican este retraso se encuentran:

- De carácter social: el bajo poder adquisitivo de los consumidores españoles y poca mentalidad empresarial
- De carácter económico: la inexistencia de un mercado interior interconectado: faltaba una red de carreteras y ferrocarriles; el escaso desarrollo de las industrias de consumo; la escasez de las inversiones; la política proteccionista de los gobiernos que a largo plazo desincentivó la inversión y la incorporación de mejoras técnicas; atraso tecnológico agravado por la falta de capital nacional y la dependencia energética exterior, además los capitales generados por la venta de propiedades desamortizadas no se destinaron a la industria, sino que se reinvirtieron en la agricultura o en deuda pública del Estado, escasez de fuentes de energía (falta de cursos de agua importantes, mala calidad del carbón) y de materias primas.
- Y finalmente los factores de carácter político: las continuas guerras, la pérdida de los territorios americanos y los conflictos revolucionarios. Todos estos factores explican la falta de un proceso de revolución industrial en España similar al inglés, francés o alemán.

Los sectores industriales más desarrollados fueron:

- **El sector textil algodonero.** Tuvo su área de expansión en Cataluña, donde existía, antes del S. XIX una importante actividad artesanal y manufacturera basada en la lana. El sector del algodón, se desarrolló gracias a la protección arancelaria. La producción se mecanizó gradualmente y se destinó al mercado nacional, a Cuba Y a Puerto Rico. Sus posibilidades de crecimiento fueron limitadas por su incapacidad de atraer al sector bancario, ya que predominaba la autofinanciación familiar, y a la industria de bienes de equipo para las fábricas textiles. Estas sufrieron una crisis desde finales del siglo XIX, agravada por las pérdidas de las colonias españolas.
- **El sector siderúrgico** tuvo un menor desarrollo que el textil, porque: *faltó un proceso de mecanización*, tanto en el campo como en la industria; *el boom siderúrgico* que hubiera supuesto el ferrocarril o los barcos de vapor *no se produjo y aumenta los precios del hierro*. Hubo tres etapas en la formación de la siderurgia española del XIX: la etapa inicial entre 1830 y 1860, es el predominio de los altos hornos andaluces (el alto horno sirve para la obtención de hierro y acero), que suministraban un hierro de alta calidad pero muy caro; hacia 1868 la siderurgia española era débil, poco avanzada, con producción demasiado cara y con muy poca demanda. Entre 1860 y 1880, segunda etapa, se produce en el Norte, altos hornos asturianos, un hierro más barato; la tercera etapa se inicia hacia 1880, y en ella se impone el predominio vizcaíno. El País Vasco pasó a ser la región productora de hierro (hasta 1880 lo había sido Asturias), gracias a: la excelente calidad del hierro vasco; la concentración de sus empresas; los encargos de la Marina; la acumulación de capitales en manos de los empresarios bilbaínos, generada por la venta al exterior, que permitieron organizar las factorías a partir de altos hornos modernos, con procedimiento de última generación; la facilidad para comprar coque inglés (carbón más bueno y más barato que el de España) que se traía como flete de retorno: se vendía mineral hierro a Inglaterra y para que los barcos no regresasen vacíos se traía carbón inglés. En 1902 se crearon los Altos Hornos de Vizcaya como resultado de la fusión de tres empresas siderúrgicas.
- **El sector minero.** Los recursos mineros españoles apenas se exportaban antes de la Ley de Minas de 1868. Esta ley facilitó la llegada de capital extranjero para el aprovechamiento de las minas y la exportación de sus productos. Los minerales, sobre todo, el hierro, constituían un tercio de las exportaciones españolas en 1900. Parte de los beneficios se reinvirtieron en España, sobre todo, en el País Vasco. Alrededor de las minas surgieron numerosas industrias y se construyeron redes de ferrocarriles. El carbón, la fuente de energía de la época, se concentraba en Asturias y León, pero era escaso, caro y de baja calidad. Su extracción estaba muy protegida por los aranceles, lo que encareció los costes de la industria nacional. Las fuentes de energía alternativas apenas se explotaron en el siglo XIX.

Los problemas financieros de la Hacienda habían llevado a entregar la explotación de las minas a acreedores extranjeros, como garantía del cobro de los empréstitos. Las minas eran desde el siglo XVI propiedad del Estado, que explotaba directamente las más productivas (minas reservadas), las otras las cedía a los particulares por un período determinado de tiempo (minas no reservadas). Sin embargo, se vieron entregados a capitales extranjeros que explotaron las minas no reservadas y *algunas de las reservadas* que, a partir de 1868, comercializaron el mineral y se llevaron los beneficios.

• **Otras industrias:** El desarrollo siderúrgico permitió el crecimiento de la **industria mecánica y metalúrgica de transformación**. Primero en Cataluña con la fundación de “Maquinaria Terrestre y Marítima” aunque con limitaciones por depender de la siderurgia vizcaína. El País Vasco se convirtió en el centro principal (Astilleros del Nervión, Compañía Euskalduna de construcción y reparación de buques, Sociedad española de Construcción naval, 1909), gracias a la política proteccionista de los distintos gobiernos. La **industria química** irá de la mano de la textil (colorantes), de la producción de abonos y explosivos. La **eléctrica**, para el alumbrado público. Las **industrias alimentarias** se desarrollaron al amparo del crecimiento de la demanda interna: harinera (Valladolid, Santander), vinícola (Rioja, Jerez, Requena-Utiel), pasera (Alicante), aceitunera, azucarera (Granada), conservas de pescado (Vigo) y de corcho (Cataluña).

### **Modernización de las infraestructuras: Los Transportes y las comunicaciones:**

Durante el siglo XIX en los países europeos se creó una red de vías de comunicación terrestre que permitieron transportar cantidades importantes de mercancías a velocidades apreciables y a precios no muy elevados, todo esto se hizo posible gracias a la ampliación y mejora de la red de carreteras y, sobre todo, a la creación de las redes ferroviarias que permitían un transporte más rápido una reducción en el coste de mercancías y pasajeros.

Por el contrario, en España los transportes eran la asignatura pendiente y el gran lastre del desarrollo industrial y comercial. La construcción de carreteras emprendida a partir de 1840 y revitalizada con el Plan General de Carreteras de 1886, aumentó las vías nacionales de 17.000 Km a más de 36.000 Km a finales de siglo. Importante fue la mejora de puertos para la navegación marítima con la introducción del vapor.

Pero, la gran revolución fue el ferrocarril, a pesar del retraso con el que se hizo en España (30 años posterior a Europa), será el gran negocio del siglo XIX y el único camino para articular el mercado interior.

La construcción del ferrocarril en España va a experimentar un gran impulso a partir de la segunda mitad del reinado de Isabel II. En 1844 se publicó una Real Orden, en la que se fijaban las condiciones básicas para la concesión y explotación de líneas que serían construidas por compañías privadas. Sólo tres líneas se habían inaugurado en 1855: Barcelona-Mataró (1848), Madrid-Aranjuez (1851) y Gijón-Langreo (1853). En vista del escaso éxito logrado, **los progresistas en 1855 aprobaron la Ley General de Ferrocarriles**, que fijaba unas condiciones muy favorables para la construcción: garantizaba a las inversiones extranjeras una rentabilidad mínima del 6% anual; eximía de aranceles a los materiales necesarios para tender líneas; subvencionaba hasta un tercio del coste de construcción. También se fijaba un modelo radial de construcción de interés general a partir de Madrid y se optaba por motivos técnicos un ancho entre carriles con una achura mayor que el resto de Europa (1,67 m. por 1,41 m.), grave error que dificultó los intercambios por ferrocarril con Europa ya que obligaba a transbordar las mercancías en la frontera, con el consiguiente aumento de costes y tiempo. El aspecto más controvertido de la ley, anteriormente mencionado, fue franquicia arancelaria de los materiales que ha sido considerada una de las razones principales para defender que la construcción de la red ferroviaria en España fue una oportunidad perdida para la industrialización, los fabricantes se quejaron en diversas ocasiones al gobierno denunciando el perjuicio que les ocasionaba. Sin embargo, la industria española no estaba en condiciones de incrementar su producción para abastecer a las compañías constructoras del ferrocarril, la siderurgia era muy modesta y la de maquinaria casi inexistente.

A pesar de las limitaciones y con estos incentivos legales, las líneas ferroviarias pasaron de 475 Km construidos a mediados del siglo XIX hasta más de 11.000 Km a comienzos del siglo XX. El impulso partió del Estado, aunque el capital, la tecnología y la iniciativa fueron extranjeras (franceses principalmente).

### **CONCLUSIÓN**

Aunque se produjo un avance económico durante el reinado de Isabel II respecto al de su padre, Fernando VII, continuó el atraso económico de España respecto a Europa, en todos los sectores. En los años de euforia de construcción de líneas férreas, que coincidió con el período de la Unión Liberal, buena parte de los recursos del Estado se invirtieron en el ferrocarril. La crisis financiera internacional de 1866 prácticamente paralizó la construcción, que se reanudó después de 1876. A pesar de que se aumentaron considerablemente las líneas de ferrocarril, su contribución a la industria siderúrgica y mecánica fue escasa, pero tuvo efectos positivos en el transporte del vino y minerales para su exportación y contribuyó a la articulación de un mercado interior especialmente de cereales y tejidos. Será a partir del último tercio del siglo XIX cuando la industria española se diversificará y extenderá a nuevas regiones gracias a fuentes de energía como la electricidad y el petróleo.