

En defensa del proteccionismo

El malestar obedece a causas permanentes, a una serie de errores inspirados por este absurdo con pretensiones de ciencia que llaman librecambista, que no es en el fondo más que una negación, sin fuerza ni poder alguno para crear, pero poderosísima y con fuerza incontrastable para destruir. Los librecambistas, limitando las atribuciones del Estado a su mínima expresión en beneficio de la libertad absoluta, libertad incompatible con la civilización, y hasta (no lo digo yo, lo han dicho reputadísimos economistas) incompatible también con la existencia de la Sociedad y con la existencia del Estado mismo, que en su representación prescinden del concepto de patria para engalanarse con el pomposo título de ciudadanos del Universo, para aparecer defensores, apologistas y redentores de la Humanidad.

En cambio, si algún día dominaran los proteccionistas y en todas las naciones fueran proteccionistas los Gobiernos, aumentarían notablemente los medios de vida y las comodidades. No habría más concurrencia que la que se harían los productores dentro de la misma nación, y como los medios y elementos externos, o sea, los que no dependen del individuo, sino del Gobierno y de la administración, serían idénticos, con igual tributación e iguales cargas, la concurrencia dejaría de ser desastrosa, quedando limitada a la mayor o menor actividad e inteligencia individuales y no por esto disminuiría, como creen algunos, el comercio internacional. El mayor bienestar, la mayor riqueza determinarían un mayor consumo de toda clase de artículos, y sabido es que el lujo, la moda, el capricho y otras circunstancias exigen en los países ricos una gran suma de productos distintos de la propia nación sin reparar en su precio, ya que la baratura, que es siempre relativa, tiene escasa influencia en el mayor o menor consumo, pero la tienen muy grande y son un factor principal los recursos, los medios, la riqueza del consumidor.

P. BOSCH LABRUS, *Sobre el malestar general de la producción en España*, 1888

Condiciones de vida en las fábricas

Ha mejorado mucho [...] el régimen alimenticio de la humanidad [...], pero la higiene pública ha de notar aun que ciertas clases sociales no tienen la alimentación suficiente [...]. Si, los obreros y sus familias no disfrutan aun de una alimentación suficiente; el pan y el vino, que corrientemente consumen, no son de la mejor calidad, y del reino animal casi no conocen más sustancias alimenticias que el bacalao, el escabeche y el tocino; el obrero come muy poca carne, porque, si es verdad que compra con frecuencia los extremos, los despojos y las grasas de los animales, esta “carne de sábado”, como se decía antiguamente, alimenta muy poco y cansa mucho los órganos digestivos. [...]

[Las máquinas producían en Barcelona] un número mucho mayor [de accidentes de trabajo] de los que a priori pudiera calcularse. [...] Son diarios los accidentes desgraciados que inhabilitan al operario por algún tiempo, o lo dejan estropeado, o lo matan. [...] La influencia fatal de muchas profesiones se graba con caracteres permanentes [...] tal es, por ejemplo, la disposición a la tisis pulmonar, transmitida a los hijos por padres a quienes su oficio condena a tal enfermedad. El vicio escrofuloso es otro azote patológico que se ceba en las fábricas [...]. Una especie de anemia fabril, una endeblez constitucional deplorable [...] condena a la clase indigente a ser el pasto primero del tifo, de las calenturas perniciosas, del cólera, etc. [...]

En Madrid anualmente muere un habitante por cada 29; en Barcelona, uno por cada 36, y en Londres, con su inmensa población y clima riguroso, no mueren más que uno por

cada 42 [...]. El trabajo agotador y desproporcionado, impuesto desde la infancia, es una de las causas más frecuentes de enfermedad y muerte en las clases obreras. [...]

Entrad en una filatura de algodón, por ejemplo, y al punto sentiréis un olor desagradable y cierta constricción en la garganta. [...] Conté 178 individuos, entre oficiales y aprendices, en una pieza que cómodamente solo podía contener unos 25; era de noche; los mecheros de gas ardían desde las cuatro de la tarde; la ventilación era nula; a los pocos minutos tuve que salirme medio asfixiado. .Como habían de poder gozar de buena salud aquellos infelices que diariamente respiraban por espacio de quince horas un aire por demás impuro...? No es extraño que la estadística [...] nos diga que se encuentra doble número de tísicos entre los obreros que trabajan en fábricas o talleres. [...]

Muchas son las habitaciones insalubres, pero las de la clase pobre, y por consiguiente las de los obreros, lo son todas [...]. Todas ellas son además o muy bajas (y privadas, por consiguiente, de luz y de calor), o muy altas (y expuestas, por lo tanto, a los rigores de las temperaturas extremas, del viento, etc.) y siempre reducidas en demasía. Por manera que el aire que respira el obrero en su casa es tan impuro como el que respira en el taller. Cuando la ciencia pide de 12 a 14 metros cúbicos de aire por individuo, hay casas en las cuales el inquilino ocupa una habitación donde apenas encuentra de tres a cuatro metros cúbicos de aire respirable [...]. La insalubridad no llama la atención hasta que no se tocan las consecuencias, hasta que una epidemia cualquiera viene a advertirnos.

DOCTOR MONLAU, a mediados del siglo XIX (¿1856?).

La construcción del ferrocarril

¿Por qué se tardó tanto en construir el ferrocarril en un país que tanto lo necesitaba? La respuesta es que se combinaron el círculo vicioso del subdesarrollo con la inepticia y la inercia gubernamentales.

Las cosas cambiaron con la llegada al poder de los progresistas, que eran un partido en favor del desarrollo económico y de la importación de capital. Los progresistas consideraban que el ferrocarril era una parte esencial en la modernización de la economía española (fin que ellos perseguían explícitamente) y para lograr la construcción de la red estaban dispuestos a volcar todos los recursos necesarios, nacionales o importados.

Ahora bien, que el ferrocarril fuera indispensable no quiere decir que hubiera que pagar por él cualquier precio ni que hubiera de construirse a cualquier ritmo ni de cualquier manera. La red ferroviaria española empezó a construirse demasiado tarde y después, en el decenio 1856-66, se emprendió con excesiva precipitación. Las consecuencias de tal premura fueron una planeación deficiente, una financiación inadecuada y un trazado especulativo que dieron como consecuencia una infraestructura física y una estructura empresarial endebles.

A la velocidad de la construcción se sacrificaron muchas cosas; y cuando las grandes líneas troncales empezaron a estar terminadas, a partir de 1864, se comprobó que las expectativas de beneficios de la explotación quedaban defraudadas: los ingresos no bastaban ni para cubrir los gastos, y menos aún para restituir los capitales invertidos.

G. TORTELLA, “El desarrollo de la España contemporánea, en *Historia económica de los siglos XIX y XX*, 1994. Reproducido en J. ARÓSTEGUI y otros, *Historia*. 2.º *Bachillerato*, Barcelona, Vicens Vives, 2006, p. 197.