

**MADRID EN LA ENCRUCIJADA DEL INTERIOR  
PENINSULAR, C. 1850-2009,**

---

**MADRID AT THE CROSSROADS OF THE INTERIOR OF  
THE IBERIAN PENINSULA, C. 1850-2009**

José Luis García Ruiz  
Universidad Complutense de Madrid

*Entregado el 15-3-2010 y aceptado el 16-12-2010*

**Resumen:** ¿Se puede hablar de una historia económica de la Meseta Central? En este trabajo se intenta recoger las aportaciones que se han venido haciendo sobre la historia económica contemporánea de Madrid, Castilla y León, Castilla-La Mancha y Extremadura con una perspectiva que pone el acento en la interacción entre las citadas comunidades autónomas. La conclusión es que en el último siglo y medio la industrialización y modernización de Madrid ha cambiado completamente el panorama descrito por David Ringrose para la época anterior. Madrid ha servido como elemento dinamizador y modelo para el *catching up* de las otras regiones de la Meseta. La distancia al modelo madrileño, tanto en términos geográficos como de políticas económicas y empresariales, ayuda a explicar el nivel de desarrollo alcanzado.

**Palabras clave:** Historia contemporánea, Meseta Central, centros económicos, convergencia.

---

**Abstract:** Is it possible to think about an economic history of the Spanish Meseta Central? In this article we try to put together the main contributions to the modern economic history of Madrid, Castile and León, Castile-La Mancha and Extremadura with a perspective that stress the interaction between those autonomous regions. We conclude that in the last century and a half the industrialization and modernization of Madrid has changed completely the landscape de-

picted by David Ringrose for the previous time. Madrid has provided dynamism to the Meseta and has been a model for the catching up of the other regions. The distance to the Madrid model, in geography or in terms of economic and entrepreneurial policies, help us to explain the level of development that has been achieved.

**Key words:** Modern History, Meseta Central, economic centres, catching up.

## 1. Introducción

Durante la creación en España del Estado de las Autonomías, en los años de la Transición, se debatió mucho sobre la ubicación de Madrid en el nuevo marco político. Finalmente, el 25 de febrero de 1983 se constituyó la Comunidad Autónoma de Madrid, desgajada administrativamente del territorio al que venía perteneciendo, Castilla La Nueva, que pasó a ser la Comunidad de Castilla-La Mancha. La poca consistencia de Madrid como realidad histórica independiente queda reflejada en las estrofas del himno de la Comunidad, compuesto por el filósofo Agustín García Calvo: «Yo soy el Ente Autónomo Último / el puro y sincero. / ¡Viva mi dueño / que sólo por ser algo / soy madrileño!». Un cuarto de siglo después subsisten grupos que reivindican una Castilla integrada por Cantabria, Castilla y León, Castilla-La Mancha, La Rioja y Madrid, pero lo cierto es que sólo tienen una importancia testimonial<sup>1</sup>.

Los editores del número especial de la revista *Historia Contemporánea* dedicado a resumir el estado de las investigaciones sobre las regiones españolas han optado por un criterio de Geografía Económica y me han pedido que escriba sobre Madrid como centro que articula el «interior peninsular». De este modo, el interior peninsular comprendería las dos Castillas, pero no Cantabria o La Rioja, que se hayan muy alejadas de Madrid; por el contrario, habría que sumar Extremadura, región que ha mantenido una relación de amor-odio, pero al fin y al cabo de dependencia, con la capital de España. Además, no cabe desconocer que la Meseta Central —realidad geográfica descubierta por Alexander von Humboldt y caracterizada por su considerable altitud (sobre todo en el norte) y aridez (más acusada en el sur)— está formada por las comunidades autónomas que consideramos. El planteamiento de los editores tiene algo de atrevido, pero he aceptado el envite y espero aportar en las líneas que siguen alguna información y alguna reflexión en el largo plazo que sean de utilidad.

---

<sup>1</sup> En la exposición de motivos de la Ley 2/1983, de 23 de diciembre, sobre la bandera, escudo e himno de la Comunidad de Madrid, se dice que la bandera es roja porque «indica con ello que [Madrid] es un pueblo castellano y que castellana ha sido su historia», y que los castillos de oro sobre gules del escudo «recogen también el más característico símbolo castellano [...] El hecho de estar pareados [los castillos] simboliza la pretensión de la Comunidad de Madrid de ser lazo entre las dos Castillas, fundiendo el símbolo fundamental de una y otra, al tiempo que viene a proyectar su propia complejión extensiva [sic] hasta los límites precisos de las cinco provincias [castellanas] que la abrazan».

La interacción entre Madrid y Castilla ha sido planteada con claridad por David Ringrose para el periodo anterior al que abordamos<sup>2</sup>. Para Ringrose, conforme la capital del Imperio español fue enriqueciéndose dejó de abastecerse de los productos poco sofisticados que le ofrecían las provincias castellanas limítrofes y dirigió su demanda —muy concentrada en la clase alta— a otras regiones y al extranjero. En consecuencia, el desarrollo de Madrid implicó el subdesarrollo de la Castilla circundante. También se ha cuestionado la interacción entre Madrid y Extremadura durante el siglo xx, desde un planteamiento que llevó a sus autores a hablar de una «Extremadura saqueada» en tres frentes: 1) la fuerza de trabajo (por la emigración), 2) las materias primas y alimentos (por su venta en bruto a bajo precio) y 3) la energía eléctrica (por su generación para otras comunidades con un sistema tarifario que hacía pagar lo mismo a la región productora que a la región consumidora)<sup>3</sup>. Hay que decir que Madrid compartía las responsabilidades por el saqueo extremeño con Sevilla y Barcelona, saqueo que también tendría aspectos fiscales y financieros. Para los autores, la solución vendría de la mano de la autonomía regional, que permitiría poner en valor los recursos extremeños.

En el limitado espacio de que disponemos, expondremos el curso de los principales acontecimientos entre c. 1850 y nuestros días en Madrid —singularizada por ser la capital de España en un Estado que ha tendido al centralismo<sup>4</sup>—, las dos Castillas y Extremadura, para finalmente hacer algunas consideraciones sobre su interacción en esa unidad que hemos denominado el interior peninsular. En el caso de Castilla y León se prestará especial atención a los problemas relacionados con la «empresarialidad», es decir, con la presunta falta de espíritu empresarial, que ha sido el factor más aducido por la historiografía tradicional para explicar el atraso

---

<sup>2</sup> David Ringrose, *Madrid y la economía española, 1560-1850*, Alianza, Madrid, 1985.

<sup>3</sup> Mario Gaviria, José M. Naredo y Juan Serna (coords.), *Extremadura saqueada: recursos naturales y autonomía regional*, Ibérica de Ediciones y Publicaciones (Ruedo Ibérico), Barcelona, 1978.

<sup>4</sup> Seguiremos, por tanto, el planteamiento de José L. García Ruiz, «La empresa en Madrid: una realidad condicionada por la capitalidad», en José L. García Ruiz y Carles Manera (dirs.), *Historia empresarial de España*, LID, Madrid, 2006, pp. 361-390. El planteamiento de Historia de la Empresa de la obra citada debe completarse con José L. García Delgado y Miguel Carrera, «Madrid, capital económica», en Luis Germán, Enrique Llopis, Jordi Maluquer y Santiago Zapata (eds.), *Historia económica regional de España, siglos XIX y XX*, Crítica, Barcelona, 2001, pp. 209-237.

de la región<sup>5</sup>. En lo que se refiere a Castilla-La Mancha, su mayor singularidad es la confluencia de dos regiones bastante diferentes: 1) la región comprendida entre el Sistema Central y el río Tajo (provincia castellana de Guadalajara y buena parte de la de Toledo), muy marcada por su proximidad a Madrid, y 2) la región conocida como La Mancha (con comarcas que ocupan casi todo Ciudad Real y Albacete, aunque también partes de Toledo y Cuenca), por lo que resulta difícil hablar de una región castellano-manchega con historia económica propia<sup>6</sup>. Finalmente, en Extremadura lo más llamativo es su permanente retraso en los procesos de la industrialización y modernización<sup>7</sup>.

## 2. El interior peninsular ante el desafío de la modernidad liberal, c. 1850-1900

### 2.1. Madrid: de la «economía de la capital» a la «economía de la ciudad»

En el siglo XVIII se hicieron cuantiosas inversiones públicas para crear un sistema radial de transportes y comunicaciones que consolidara la ventaja de Madrid como centro geográfico de España, algo que se vio continuado con el establecimiento del kilómetro 0 de las nuevas carreteras en

---

<sup>5</sup> Javier Moreno, «La precaria industrialización de Castilla y León», en Luis Germán, Enrique Llopis, Jordi Maluquer y Santiago Zapata (eds.), *Historia económica regional de España, siglos XIX y XX*, Crítica, Barcelona, 2001, pp. 182-208. Javier Moreno, «Factor empresarial y atraso económico en Castilla y León, siglos XIX y XX», en José L. García Ruiz y Carles Manera (dirs.), *Historia empresarial de España*, LID, Madrid, 2006, pp. 315-336.

<sup>6</sup> Rafael Dobado y Santiago López, «Del vasto territorio y la escasez de hombres: la economía de Castilla-La Mancha en el largo plazo», en Luis Germán, Enrique Llopis, Jordi Maluquer y Santiago Zapata (eds.), *Historia económica regional de España, siglos XIX y XX*, Crítica, Barcelona, 2001, pp. 238-270. Javier Moreno, «Sector público, capitales foráneos y atonía empresarial en Castilla-La Mancha, 1830-2004», en José L. García Ruiz y Carles Manera (dirs.), *Historia empresarial de España*, LID, Madrid, 2006, pp. 337-359. Como señala Javier Moreno, dentro de La Mancha siempre ha destacado el dinamismo de Albacete por su vinculación a zonas costeras como la Comunidad Valenciana o Murcia, a cuya región histórica perteneció hasta la creación del Estado de las Autonomías.

<sup>7</sup> Enrique Llopis y Santiago Zapata, «El "Sur del Sur". Extremadura en la era de la industrialización», en Luis Germán, Enrique Llopis, Jordi Maluquer y Santiago Zapata (eds.), *Historia económica regional de España, siglos XIX y XX*, Crítica, 2001, Barcelona, pp. 271-298. Aurora Pedraja, «Las "mayores" empresas industriales extremeñas, 1886-1930», en José L. García Ruiz y Carles Manera (dirs.), *Historia empresarial de España*, LID, Madrid, 2006, pp. 449-481.

la Puerta del Sol (1856) y por la temprana dotación de ferrocarril. Las iniciativas empresariales en la época moderna correspondieron también al Estado, con la creación de numerosas reales fábricas. El esfuerzo de las autoridades por consolidar la capitalidad en Madrid contrastaba con el escaso dinamismo de la iniciativa privada. Jaume Vicens Vives insistió en que en el primer tercio del siglo XIX sólo hubo verdadera burguesía en Barcelona y Cádiz<sup>8</sup>. Más negativa todavía es la visión de David Ringrose antes citada. Madrid sería una especie de «agujero negro» por su disposición a fagocitar recursos humanos y bienes destinados a su propio consumo que se importaban de regiones o países lejanos<sup>9</sup>. José Luis García Delgado y Miguel Carrera han criticado esta tesis por no ser creíble que el grave problema del atraso castellano se debiera a las pautas de consumo de una ciudad relativamente pequeña como Madrid: 90.000 habitantes en 1597; 130.000 en 1685; 190.000 en 1797 y 230.000 en 1846<sup>10</sup>.

Lo cierto es que en el Madrid de la primera mitad del siglo XIX los únicos burgueses que podemos identificar con claridad son los comerciantes y éstos ocupaban un rango muy inferior al de nobles, eclesiásticos y altos funcionarios. Esto no ocurría en otras grandes ciudades europeas, ni tampoco en capitales como París o Londres, donde junto a las funciones político-administrativas también se ejercía una intensa actividad económica. El caso madrileño parecía asemejarse al de Roma, arquetipo de ciudad cortesana que había cedido el protagonismo económico a Milán, de modo similar a como en España se repartían los papeles Madrid y Barcelona. Se ha citado el atraso industrial madrileño como ejemplo de «traición de la burguesía» braudeliana, es decir, explicándola por prejuicios sociales<sup>11</sup>. El origen hidalgo de muchos comerciantes parece validar esta tesis, pero

---

<sup>8</sup> Ver los capítulos correspondientes de Jaume Vicens Vives (en colaboración con Jordi Nadal), *Manual de historia económica de España*, Vicens Vives, Barcelona, 1959.

<sup>9</sup> Los trabajadores madrileños terminaron sufriendo las consecuencias de la falta de un modelo productivo más ambicioso en la capital, lo que llevó a muchos a emplearse en el servicio doméstico. Enrique Llopis y Héctor García Montero, «El coste de la vida y salarios en Madrid, 1680-1800», *Documento de Trabajo de la Asociación Española de Historia Económica*, 0901. Carmen Sarasúa, *Criados, nodrizas y amos. El servicio doméstico en la formación del trabajo madrileño, 1758-1868*, Siglo XXI, Madrid, 1994.

<sup>10</sup> García Delgado y Carrera, *op. cit.*, p. 211. Sobre la evolución de la población en Madrid, ver María F. Carbajo, *La población de la villa de Madrid. Desde finales del siglo XVI hasta mediados del siglo XIX*, Siglo XXI, Madrid, 1987.

<sup>11</sup> Ángel García Sanz, «El interior peninsular en el siglo XVIII: un crecimiento moderado y tradicional», en Roberto Fernández (ed.), *España en el siglo XVIII. Homenaje a Pierre Vilar*, Crítica, Barcelona, 1985, pp. 630-680.

también es cierto que la inversión industrial no era tan rentable a corto plazo como la deuda pública, los negocios del Estado o el mercado inmobiliario que surgió al hilo de la desamortización<sup>12</sup>. Es posible, por tanto, encontrar elementos racionales en la preferencia manifiesta de los comerciantes por los negocios no industriales<sup>13</sup>.

En la segunda mitad del siglo XIX, la evolución económica de Madrid siguió estando determinada por la capitalidad, que a partir del Plan Castro (1860) empezó a verse correspondida con un trazado urbanístico moderno<sup>14</sup>. Aunque persistió una débil base económica, Madrid fue pieza básica en la configuración del mercado nacional, modernizando sus funciones financieras y de servicios y acentuando su papel de centro intermediario, impulsado por la vocación centralizadora del Estado liberal y por la procedencia geográfica de la elite. La economía de Madrid quedó asociada al mundo de los ferrocarriles, las finanzas, los servicios y la intermediación. Pero también hubo una ciudad más industrial, más rentista que burguesa, más de comerciantes sujetos a una estructura familiar que de empresarios en sentido estricto. Como detectó tempranamente Ángel Bahamonde, hubo falta de acoplamiento entre la «economía de la capital» y la «economía de la ciudad», pues la elite estuvo poco vinculada a ésta. De alguna manera, Madrid centralizó recursos pero no los absorbió en su propio desarrollo<sup>15</sup>.

Las fábricas surgieron en sectores de baja tecnología y producción destinada al gran consumo o bien en torno a la construcción (el sector que movilizó más recursos) y la edición (el ámbito de tipógrafos y encuadernadores fue el que primero se modernizó). Predominó el taller y la penetración del vapor fue difícil. Grandes establecimientos lo fueron sólo la fábrica de gas, el taller de reparaciones de la compañía ferroviaria MZA y algunos establecimientos oficiales como la Imprenta Nacional, la Casa de la Mone-

---

<sup>12</sup> Francisco Simón Segura, *La desamortización de Mendizábal en la provincia de Madrid*, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1970.

<sup>13</sup> Jesús Cruz, *Los notables de Madrid. Las bases sociales de la revolución liberal española*, Alianza, Madrid, 2000.

<sup>14</sup> Borja Carballo, Rubén Pallol y Fernando Vicente, *El ensanche de Madrid. Historia de una capital*, Editorial Complutense, Madrid, 2008.

<sup>15</sup> Ángel Bahamonde y Julián Toro, *Burguesía, especulación y cuestión social en el Madrid del siglo XIX*, Siglo XXI, Madrid, 1978; Ángel Bahamonde, *El horizonte económico de la burguesía isabelina. Madrid, 1856-1865*, Universidad Complutense de Madrid, 1981; Ángel Bahamonde y Luis E. Otero (eds.), *Madrid en la sociedad del siglo XIX*, 2 vols., Comunidad de Madrid, 1986; Ángel Bahamonde y Luis E. Otero (eds.), *La sociedad madrileña durante la Restauración, 1876-1931*, 2 vols., Comunidad de Madrid, 1989.

da y, sobre todo, la fábrica de tabacos. Dentro del sector manufacturero, el textil se hundió completamente frente al empuje de los productos ingleses, franceses y catalanes. El sector del metal anotó la creación en 1839 del gran taller de Bonaplata —en el antiguo convento de Santa Bárbara— donde este industrial catalán invirtió la indemnización que obtuvo tras el incendio de sus fábricas barcelonesas. A partir de aquí se constituiría un sector con 70-90 contribuyentes, entre los que destacaron los hermanos Safont o los joyeros Meneses (que se distinguieron en un sector donde antes lo habían hecho las célebres Platerías Martínez). La edición progresó hasta el punto de que en 1870 había más de 80 imprentas en la ciudad, con el caso notorio de Ribadeneyra. La alimentación tuvo manifestaciones notables en un centenar de tahonas, fábricas de chocolate como la de Matías López y las empresas cerveceras del cambio de siglo (Mahou, El Águila). En el decenio de 1890 el gas empezó a ser desplazado por la electricidad como sistema de alumbrado o fuerza motriz, lo que ofreció grandes posibilidades a la industria. En consonancia, en 1901, se reabrió la Escuela Central de Ingenieros Industriales (cerrada desde 1867). La Unión General de Trabajadores, nacida en Barcelona, trasladó su sede a la capital en 1899.

El ferrocarril ayudó mucho al comercio madrileño y consolidó su carácter de centro redistribuidor. Hay que señalar que el único género alimentario que producía Madrid en cantidades importantes era la cerveza; el resto se importaba: las harinas llegaban de Castilla, la carne de cerdo de Toledo y Extremadura, la de vaca de Ávila y Badajoz, la de ternera de Galicia y Extremadura, el cordero de Ciudad Real y Toledo, el queso del extranjero, los vinos de La Mancha y Andalucía (los selectos), etc<sup>16</sup>. Con el ferrocarril, el mayor cambio fue que el pescado salado de origen extranjero —solía ser bacalao— empezó a ser sustituido por pescado fresco español. Pero el ferrocarril facilitó que entraran y salieran productos muy diversos —sobre todo, materiales de construcción y combustibles— y que la clase alta frecuentase París —con conexión directa desde 1864— y veranease en San Sebastián<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> Bahamonde y Fernández García, *op. cit.*, p. 533. Antonio Fernández García, *El abastecimiento de Madrid en el reinado de Isabel II*, Instituto de Estudios Madrileños, Madrid, 1971.

<sup>17</sup> Antonio Gómez Mendoza, *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*, Espasa-Calpe, Madrid, 1989. AA.VV., *Ferrocarril y Madrid: historia de un progreso*, Ministerio de Fomento, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 2002.



La tradición de Madrid como «capital financiera» de España desde finales del siglo xvii<sup>18</sup> se vio confirmada con la animación de la Bolsa, creada en 1831 —casi sesenta años antes que la de Bilbao (1890) y más de ochenta que la de Barcelona (1915)—, y la constitución de importantes entidades financieras a partir de la Ley de 1856<sup>19</sup>. El Banco de España, sucesor del Banco de San Carlos y del Banco de San Fernando, y llamado así a partir de la citada ley, tuvo su sede en la capital, como también el Crédito Mobiliario Español (1856), el Banco de Castilla (1871) y el Banco Hipotecario (1872). Se trató de un grupo de entidades muy vinculadas a los grandes negocios que poco hicieron por los comerciantes y artesanos madrileños. Éstos tuvieron que seguir siendo atendidos por los comerciantes-banqueros, pues la banca societaria no privilegiada careció de solvencia hasta la aparición del Banco Hispano Americano en 1900<sup>20</sup>. Esta situación contrastaba con la vigente en Barcelona y en Bilbao, donde las entidades financieras privadas hicieron más por el desarrollo de las economías locales y así consiguieron desafiar la capitalidad financiera de Madrid.

## 2.2. *El fracaso de la Revolución Industrial en Castilla y Extremadura*

La Revolución Liberal supuso en la actual Castilla y León un intento de industrialización que, finalmente, se malogró. El intento queda reflejado en los datos de los apéndices, donde se puede comprobar que, a mediados del siglo xix, Castilla y León tuvo un peso demográfico notable (13,5 por 100 de la población total de España) y, aunque su renta por habitante estaba considerablemente por debajo de la media (índice 84,4, siendo 100 para España), su intensidad industrial (peso industrial/peso demográfico) sí logró colocarse en la media, superando a las otras regiones del interior peninsular: si la intensidad de España era 1, la de Castilla

---

<sup>18</sup> Carmen Sanz Ayán, *Los banqueros de Carlos II*, Universidad de Valladolid, 1988.

<sup>19</sup> Pedro Tedde, *Madrid y el capital financiero en el siglo xix*, Ayuntamiento de Madrid e Instituto de Estudios Madrileños, 1981. Gabriel Tortella, «Madrid, capital del capital durante la Restauración», en Ángel Bahamonde y Luis E. Otero (eds.), *La sociedad madrileña...*, *op. cit.*, vol. 1, pp. 337-350.

<sup>20</sup> José L. García Ruiz, «La nueva banca mixta en el Madrid de comienzos de siglo», en Pedro Tedde (ed.), *Economía y colonias en la España del 98*, Síntesis y Fundación Duques de Soria, Madrid, 1999, pp. 261-297.

y León se situó en 1,05, frente al 0,98 de Extremadura, el 0,97 de Madrid y el 0,89 de Castilla-La Mancha.

Los impulsores del experimento fueron los fabricantes de harinas, que actuaron al amparo de la protección arancelaria y de las oportunidades de transporte que ofrecía el Canal de Castilla y los ríos de la región<sup>21</sup>. Hay que decir que la mayoría de los inversores eran navieros cántabros interesados en la exportación de harinas, dándose también el caso inverso de algunos propietarios terracampinos que hicieron negocio con las harinas y terminaron de navieros en Santander. La conexión con Madrid estuvo en la Compañía del Canal de Castilla (1831), donde hubo accionistas madrileños destacados<sup>22</sup>. El punto donde terminaba el Canal, Alar del Rey, se unió con Santander mediante el Ferrocarril de Isabel II, sociedad que precisó del apoyo de los bancos de emisión (bancos comerciales) y las sociedades de crédito (bancos de inversión) recién creados en la región. Gracias a este ferrocarril, Valladolid se convertiría por un momento en la tercera plaza financiera de España (con arreglo al capital escriturado de las sociedades activas)<sup>23</sup>. La capital pucelana también destacó por entonces como núcleo algodoneo<sup>24</sup> y papelero.

En 1860, las ciudades fabriles de Valladolid Palencia y Burgos quedaron comunicadas por ferrocarril, gracias al apoyo de capitales franceses. La buena comunicación animó la creación de bancos de emisión en cada una de las ciudades citadas. En 1863, los talleres de Norte fueron instalados en Valladolid, con lo que se iniciaba la importante trayectoria meta-

---

<sup>21</sup> Javier Moreno, *La industria harinera en Castilla y León, 1841-1864*, Asociación Empresarial de Fabricantes de Harinas, Valladolid, 1990.

<sup>22</sup> El Canal de Castilla se empezó a construir con recursos públicos en 1753 para unir Reinos (Cantabria) con El Espinar (Segovia). Dificultades de todo tipo hicieron que el Canal terminara teniendo poco más de 200 kilómetros y uniera Alar del Rey (Palencia) con Valladolid (ramal Sur) y Medina de Rioseco (ramal de Campos), adoptando una forma de Y invertida. En 1828 se inició la transferencia del Canal a la iniciativa privada, lo que permitió la entrada de los capitalistas madrileños. En el decenio de 1850 se vivieron los mejores años del Canal, pero luego la llegada del ferrocarril supuso una dura competencia. Juan Helguera, Nicolás García Tapia y Fernando Molinero (coords.), *El Canal de Castilla*, Junta de Castilla y León, Valladolid, 1991.

<sup>23</sup> Valladolid contaría con banco de emisión y tres de las cuatro sociedades de crédito que el capital francés creó en la región (la otra se ubicó en León, donde existía el atractivo de la minería). Moreno, «La precaria...», *op. cit.*, p. 189.

<sup>24</sup> Valladolid llegó a ser en 1863 el «mayor enclave algodoneo de la España interior». *Ibidem*.

lúrgica de la ciudad<sup>25</sup>. A los talleres se unirían, también con capital francés, pequeñas empresas metalúrgicas orientadas a cubrir las necesidades del campo y de las fábricas de harinas. Otro sector industrial que recibió cuantiosas inversiones galas fue el del curtido, tanto en Valladolid como en Salamanca y Burgos.

Las limitaciones de la temprana industrialización castellana fueron: 1) la excesiva concentración en Valladolid; 2) la naturaleza familiar de los negocios —las fusiones «no se resolvían frente a un notario, sino ante un altar»— en un mundo donde era forzoso dividir la herencia (no existía la figura catalana del *hereu*); 3) las dificultades de financiación por el desdén hacia la sociedad anónima —a diferencia de Cataluña— y la necesidad de acudir a los onerosos mercados informales del crédito, pues la banca sólo tenía ojos para los ferrocarriles, y 4) la falta de experiencia de los empresarios de la región en mercados competitivos (el harinero no lo era)<sup>26</sup>. El resultado fue que las empresas industriales no se consolidaron y los problemas que tuvo el Ferrocarril de Isabel II a partir de 1864 desencadenaron una crisis financiera que se llevó todo por delante. Como se ha dicho, «[d]esde entonces y hasta la pérdida de la isla de Cuba en 1898 la apatía más absoluta reinó en el panorama mercantil regional [de Castilla y León]»<sup>27</sup>. La inversión en deuda pública y bienes raíces se impuso con rotundidad.

En el último cuarto del siglo XIX, el proteccionismo arancelario de la Restauración convirtió a Castilla y León en «granero de España» y la harinería volvió a ser predominante en la industria de Castilla y León, con pocas excepciones significativas (por ejemplo, las bodegas Vega Sicilia<sup>28</sup> o el textil lanero de Béjar). La compañía ferroviaria Norte facilitó que las harinas encontrasen mercado en Barcelona, lo que hizo que la histórica relación con Cantabria se debilitase<sup>29</sup>. El sistema bancario nunca se recuperó de la crisis anterior a la Revolución de 1868 y el crédito

---

<sup>25</sup> Pedro Carasa (coord.), *La ciudad y el tren. Talleres y ferroviarios en Valladolid, 1856-1936*, Ayuntamiento de Valladolid, 2003. José L. Lalana, «Establecimientos de grandes reparaciones de locomotoras a vapor: los talleres de Valladolid», *Revista de Historia Ferroviaria*, 2005, 4, pp. 45-82.

<sup>26</sup> Moreno, «Factor empresarial...», *op. cit.*, pp. 317-318.

<sup>27</sup> Moreno, «Factor empresarial...», *op. cit.*, p. 318.

<sup>28</sup> La filoxera, que afectó a las vides castellanas a partir de 1884, supuso todo un reto para el desarrollo vinícola de la región.

<sup>29</sup> Se ha escrito: «Cuando España perdió en 1898 sus vínculos políticos con la colonia, Cuba y Castilla habían roto los económicos hacía casi una década». Moreno, «La precaria...», *op. cit.*, pp. 191-192.

quedó en manos de casas de banca locales. Ante las dificultades surgió un espíritu asociativo que impulsó, por ejemplo, la Liga Agraria para defender a los fabricantes de harinas. Los empresarios irrumpieron en la vida pública y ocuparon cargos en la Administración<sup>30</sup>. Todo ello no impidió que 7 de cada 100 castellano-leoneses emigrasen a América en los tres últimos lustros del siglo XIX en busca de nuevas oportunidades<sup>31</sup>.

Por lo que se refiere a Castilla-La Mancha, cabe decir que la crisis del Antiguo Régimen supuso un duro golpe para su industria agremiada. A mediados del decenio de 1830 poco quedaba de las fábricas laneras alcarreñas y manchegas. Las Reales Fábricas de Cuenca y Guadalajara cerraron sus puertas tras la ocupación francesa, como también lo hicieron los sederos toledanos o los ceramistas de Talavera<sup>32</sup>. El negocio fundamental volvió a ser la ganadería lanar y el comercio de cereales, aceite, miel y azafrán<sup>33</sup>. Esta estructura económica tan elemental sólo se vio alterada por la presencia de algunos empresarios destacados en la industria alimentaria (harinas, aceites, mazapanes y chocolates, caramelos y vinos).

Los datos disponibles nos hablan de un cierto renacimiento de la industria textil en los años de la Restauración (paños en la provincia de Guadalajara, alfombras en Sigüenza, esparto en Hellín, seda en Talavera y Toledo, encajes y blondas en Almagro), pero lo cierto es que sólo en la fabricación de armas y cubertería brilló a gran altura la industrialización castellano-manchega. La Real Fábrica de San Juan de Alcaraz —que en realidad estuvo en Riópar— fue privatizada, lo que permitió la entrada de empresarios dinámicos como Miquel Safont, mientras que en Albacete proliferaban los talleres artesanales de cuchillería<sup>34</sup>. En Toledo, las necesi-

---

<sup>30</sup> Pedro Carasa (dir.), *Elites castellanas de la Restauración*, 2 vols., Junta de Castilla y León, Valladolid, 1997. En esta obra se muestra una realidad multiforme, pero la elite política aparece bien conectada con las actividades industriales, comerciales y financieras.

<sup>31</sup> Moreno, «La precaria...», *op. cit.*, pp. 191-192.

<sup>32</sup> La empresa pública abundó en Castilla-La Mancha durante el siglo XVIII, principalmente en el sector textil al que se dedicaron las Reales Fábricas de Guadalajara, Pastrana, Toledo, Talavera, Almagro y Cuenca. La mayor de ellas era la de Guadalajara que llegó a contar con 24.000 operarios al final de la centuria. También hubo destacadas intervenciones públicas en la minería (Almadén) y la fabricación de armas (Real Fábrica de Toledo). Dobado y López, *op. cit.*, pp. 243-244.

<sup>33</sup> Con la Revolución Liberal desapareció la Mesta y los pastos fueron sustituidos progresivamente por tierras con cultivos de la triada mediterránea (cereales, olivo, vid), convirtiéndose la región en un gran abastecedor de trigo para Madrid.

<sup>34</sup> José M. Martínez Carrión, «La industria fabril en Albacete a mediados del siglo XIX», *Información Cultural Albacete*, 1989, 31, pp. 3-18. Miquel Safont i Lluch era el tercero de

dades de la Tercera Guerra Carlista activaron su antigua fábrica de armas. Estas iniciativas manufactureras se sumaron a la explotación de la riqueza minera, donde brillaban las minas de mercurio de Almadén, propiedad del Ministerio de Hacienda, que serían arrendadas a los Rothschild, quienes también se interesaron por las minas de plata de Hiendelaencina. El carbón de Puertollano y el azufre de Hellín fueron descubiertos por la iniciativa local, pero pronto terminaron en manos francesas y estatales, respectivamente. La falta de entidades financieras propias ayuda a explicar que los recursos mineros de la región fueran explotados por capital foráneo y con destino a la exportación.

Sobre el caso extremeño se ha insistido en la importancia de las destrucciones causadas por la invasión napoleónica y el abandono de los pastos invernales por las cabañas de la Mesta tras la crisis de esta institución<sup>35</sup>. Los núcleos industriales laneros de Casatejada y Torrejoncillo, que habían alcanzado cierta notoriedad a mediados del siglo XVIII, entraron en una profunda decadencia<sup>36</sup>. De este modo, Extremadura se encaminó por una senda de agricultura y ganadería de baja productividad (en dehesas), más atrasada incluso que la correspondiente a Andalucía, región en la que hubo notables excepciones<sup>37</sup>. El aprovechamiento de la madera y el corcho de los árboles se convirtió en el negocio más próspero de Extremadura, pero no hubo forma de evitar que la materia prima se transformase fundamentalmente fuera de la región, sobre todo en Girona, a pesar de los elevados costes de transporte<sup>38</sup>.

---

los cuatro hijos varones que tuvo Josep Safont i Casarramona, un importante hombre de negocios de Vic que mantuvo abierta una casa de banca en Madrid entre 1836 y 1866. El primogénito, Josep Safont i Lluch, había impulsado una gran fundición y taller metalúrgico en el antiguo Palacio de Monteleón madrileño, donde su hermano Miquel aprendió el oficio. José María Ramón de San Pedro, «Els Safont», *Ausa*, 1956, 17 (2), pp. 311-319.

<sup>35</sup> Extremadura había encontrado ventajas, pero también inconvenientes, en su estrecha relación con la Mesta. Recordemos que, entre 1771 y 1783, tuvo lugar el famoso pleito entre Extremadura y la Mesta, donde la región intentó que los vecinos tuvieran más labraníos y pastizales a su disposición. Zapata Blanco, *op. cit.*, p. 277.

<sup>36</sup> Santiago Zapata (ed.), *La industria de una región no industrializada. Extremadura, 1750-1990*, Universidad de Extremadura, Cáceres, 1996.

<sup>37</sup> Fernando Sánchez Marroyo, *Dehesas y terratenientes en Extremadura. La propiedad de la tierra en la provincia de Cáceres en los siglos XIX y XX*, Asamblea de Extremadura, Badajoz, 1993.

<sup>38</sup> Santiago Zapata, «Corcho extremeño y andaluz, tapones gerundenses», *Revista de Historia Industrial*, 1996, 10, pp. 37-68. Santiago Zapata (ed.), *Alcornocales, fábricas y comerciantes. Pasado, presente y futuro del negocio corchero*, Museu del Suro, Palafrugell, 2009.

### 3. El impulso a la economía nacional en el centro de España, 1900-1939

#### 3.1. *El Madrid de la Monarquía, la República y la Guerra Civil*

En el primer tercio del siglo xx, Madrid dio comienzo a su transición demográfica<sup>39</sup>. Ello permitió el salto de los casi 540.000 habitantes de 1900 a los más de 950.000 de 1930, y que se superara el millón en vísperas de la Guerra Civil. En el siglo xix habían sido los inmigrantes los responsables del crecimiento total, pues el vegetativo fue negativo debido, sobre todo, a una alta mortalidad infantil: en 1901 todavía el 41 por 100 de los fallecidos tenían menos de 5 años. En las dos primeras décadas del siglo xx se consiguió un crecimiento vegetativo positivo, pero la inmigración explica un 90 por 100 de la explosión demográfica. El Madrid del decenio de 1930 se caracterizó por ser una ciudad de inmigrantes o hijos de inmigrantes, con muchos jóvenes (el 40 por 100 de la población tenía entre 15 y 34 años). Estas características básicas persistieron hasta la crisis del decenio de 1970.

Madrid se alejó definitivamente de la agro-ciudad<sup>40</sup>: la actividad primaria que ocupaba casi al 20 por 100 de la población en 1900, treinta años después apenas daba empleo al 2 por 100; mientras, el sector secundario avanzó del 24 al 36 por 100 y empezó a abandonar el estadio artesanal. Esta gran transformación tuvo lugar principalmente en el decenio de 1920, guiada por la evolución de la construcción, a la que siguieron sectores ligeros como la confección, la alimentación, la química y la metalurgia de corto alcance, las artes gráficas y la madera. El minifundismo empresarial fue claramente dominante, tanto en la industria (los talleres no rebasaban los 100 trabajadores) como en el comercio (con tres dependientes y dedicados sólo a la venta de subsistencias funcionaron el 70 por 100 de los establecimientos). Los poco más de 7.000 establecimientos industriales localizados en la capital en 1905 habían ascendido a 10.000 en los años de la Guerra Civil<sup>41</sup>. El

---

<sup>39</sup> Francisco Sánchez Pérez, «La sociedad madrileña en el siglo xx», en Antonio Fernández García (dir.), *op. cit.*, pp. 647-649.

<sup>40</sup> Gloria Nielfa, *Los sectores mercantiles en Madrid en el primer tercio del siglo xx. Tiendas, comerciantes y dependientes de comercio*, Ministerio de Trabajo, Madrid, 1985. Luis Enrique Otero Carvajal y Rubén Pallol Trigueros, «El Madrid moderno, capital de una España urbana en transformación, 1860-1931», *Historia contemporánea*, 2009, 39, pp. 541-588.

<sup>41</sup> García Ruiz, «La empresa en Madrid...», *op. cit.*, p. 373.

fuerte avance de la metalurgia presagiaba la gran transformación industrial que estaba por llegar, pero todavía la industria madrileña se movía abrumadoramente en el terreno de la pequeña empresa<sup>42</sup>.

Acerca de la evolución socio-económica de Madrid en las décadas previas a la Guerra Civil se han vertido juicios muy optimistas<sup>43</sup> y otros muy pesimistas<sup>44</sup>. En la industria pesó excesivamente la construcción, pero es cierto que empezó a existir una verdadera «ciudad de los oficios» en trance de modernización y con capacidad para exportar. Los industriales madrileños sacaron provecho de la coyuntura expansiva de la Primera Guerra Mundial, dando más vida al núcleo del Ensanche Sur que mejoró todavía más la buena dotación ferroviaria de que se disponía desde mediados del siglo XIX entre las estaciones de Atocha (compañía MZA) y Príncipe Pío (compañía Norte). La evolución también se dejó notar en los servicios, hasta 1900 muy identificados con la Administración, el comercio y el servicio doméstico. Ahora se hacía preciso incluir aquí a la gran banca —y a la mediana del Internacional de Industria y Comercio, el Popular, el Mercantil e Industrial y las Bancas Sainz y López-Quesada— y los seguros, pero también a las empresas de transporte, como el Metropolitano Alfonso XIII y la Sociedad Madrileña de Tranvías, nuevas inmobiliarias, como la de Arturo Soria, o la Compañía Telefónica Nacional de España que ofreció posibilidades de trabajo para la mujer con la feminización del puesto de telefonista.

Poco antes de la Guerra Civil, Madrid era una ciudad que importaba productos intensivos en recursos naturales y exportaba productos intensivos en capital (incluido el capital humano) y que contaba con una

---

<sup>42</sup> Con todo, se dieron las tradicionales excepciones al minifundismo empresarial en los sectores de tabaco, gas y talleres ferroviarios, pero también otras nuevas en la energía (Unión Eléctrica Madrileña, Hidroeléctrica Española), la banca (Banco Hispano Americano, Banco Español de Crédito, Banco Urquijo, Banco Central, la Caja de Ahorros de Madrid), los seguros (La Equitativa, El Ocaso, Mapfre), la construcción (Fomento de Obras y Construcciones, Agromán, Portland Valderribas), la industria cervecera (El Águila, Mahou), la panificación (Compañía Madrileña de Panificación), las azucareras (Azucarera Madrileña), la química (Gal, Floralia), prensa y artes gráficas (Rivadeneira, Prensa Española, el Grupo Urgoiti) o el comercio (Pescaderías Coruñesas, Mantequerías Leonesas, Almacenes Rodríguez, Almacenes Madrid-París).

<sup>43</sup> Amando de Miguel, «La población de Madrid en los primeros años del siglo», *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 1982, 19, pp. 55-71.

<sup>44</sup> Santos Juliá, «Madrid, capital del Estado, 1833-1933», en Santos Juliá, David Rengro y Cristina Segura, *Madrid. Historia de una capital*, Alianza y Fundación Caja Madrid, 1994, pp. 329-600.

docena de empresas con más de 500 trabajadores. Sin embargo, seguía dependiendo en demasía de la construcción, como lo prueba el aumento descontrolado del paro cuando llegó la crisis del sector en los primeros años del decenio de 1930. Poco después, todo el proceso de modernización quedó detenido con el estallido de un conflicto armado que supuso para Madrid un largo asedio desde el 6 de noviembre de 1936, agravado por el hecho de que las zonas agrícolas quedaron en manos de los militares rebeldes. La Junta de Defensa de Madrid y, luego, el Consejo Municipal tuvieron que repartir cartillas de racionamiento en medio del caos y el hambre generalizados.

### 3.2. *Esperanzas en Castilla y estancamiento en Extremadura*

Como es sabido, el espíritu regeneracionista que siguió al desastre colonial de 1898 se centró mucho en la Meseta. La creación del Banco Castellano, en 1900, fue recibida como un buen síntoma por su declarado interés por los negocios industriales. Fueron años en que se difundió la sociedad anónima a partir de la constitución de empresas eléctricas<sup>45</sup> o empresas de servicios municipales. Una nueva generación de empresarios, aglutinada en torno a Santiago Alba, pareció abrir horizontes a una región excesivamente dominada por los harinócratas. Entre los sectores de empuje destacó el azucarero, a partir de la remolacha, en localidades como Burgos, Astorga, Palencia o Miranda de Ebro. El Banco Castellano fue capaz de impulsar en Valladolid la Sociedad Industrial Castellana, que integraba verticalmente la producción de remolacha con la explotación de un canal de riego y la generación de electricidad.

La industria alimentaria se anotó la fabricación de galletas en Aguilar de Campóo (Palencia), con la marca Fontaneda, y de cerveza en Valladolid y Salamanca, con la marca Gambrinus. No faltó el metal en talleres de Salamanca y Zamora, para la fabricación de maquinaria agraria, y en talleres de Palencia y Valladolid, para el material ferroviario. La trituración estuvo tan presente en las galletas como en la elaboración de materiales de construcción. En el sector químico, la familia Mirat impulsó una gran fábrica de fosfatos en Salamanca y la Sociedad Leonesa de Productos

---

<sup>45</sup> Pedro Amigo, «La industria eléctrica en Valladolid, 1887-1930: características fundamentales», en Bartolomé Yun (coord.), *Estudios sobre capitalismo agrario, crédito e industria en Castilla (siglos XIX y XX)*, Junta de Castilla y León, Salamanca, 1991, pp. 203-234.



Químicos se convirtió en una notable empresa farmacéutica. Eran empresas que nacían con ambición y pronto tributaron por el Impuesto de Utilidades. Su ejemplo terminó por ser imitado por otras en sectores tradicionales, como el harinero o el textil.

La neutralidad española en la Primera Guerra Mundial ofreció oportunidades de exportación que los nuevos empresarios castellano-leoneses supieron aprovechar. Fue el caso de Gregorio Mirat y su Banco del Oeste que pronto contaría con más capital que el Banco Castellano. También se registraron inversiones de capital vasco de gran envergadura, como la que impulsó Minero-Siderúrgica de Ponferrada, nacida en la senda de la Hullera Vasco-Leonesa para explotar las cuencas carboníferas leonesas, o Saltos del Duero, que pretendía aprovechar las posibilidades hidroeléctricas de la frontera entre España y Portugal. Las empresas familiares de gestión patriarcal palidecieron frente a las sociedades que no dudaban en aplicar técnicas modernas de administración y dirección y participaban en alianzas empresariales.

Una característica de los empresarios de la región fue su habilidad para conseguir contratos públicos, que proporcionaban grandes pedidos aunque se tardase en cobrar. Las empresas harineras prolongaron el ciclo expansivo de la Gran Guerra con el proteccionismo del Arancel Cambó (1922) y con los suministros al Ejército durante los años álgidos de la Guerra de Marruecos. Lo mismo ocurrió con los fabricantes textiles de Béjar y Palencia, que suministraban ropa militar en grandes cantidades (hasta que la introducción del algodón, más barato, les puso en apuros), o los zapateros salmantinos que calzaban a los soldados. Las infraestructuras energéticas y las obras municipales tiraron de la demanda de cemento, gres y vidrio (la Real Fábrica de La Granja, en Segovia, fue arrendada). Talleres Palencia (1903) tuvo que incorporar capital vasco para atender sus contratos con el metro de Madrid. Talleres Gabilondo (1869) y Talleres De Prado (1875) se vieron beneficiadas con requerimientos para fabricar bombas de riego y motores hidráulicos. Una gran empresa de Alba, IRZ, empezó a fabricar carburadores para Hispano-Suiza y la aviación militar.

Por lo que respecta a Castilla-La Mancha, cabe decir que la crisis finisecular tuvo como resultado positivo la fundación de entidades bancarias (el Banco de Albacete, el Banco Agrícola Manchego, el Banco de Cuenca y el Banco Manchego de Ciudad Real), pero es de lamentar que se volcaran en el crédito agrario, rehuendo la participación en actividades manufactureras. La electrificación fue lo que espoleó una cierta modernización

empresarial. Los requerimientos de capital y de conocimientos técnicos del sector eléctrico forzaron la constitución de sociedades anónimas, algo muy alejado de la cultura empresarial tradicional en la región. En Valdepeñas y Toledo surgieron electro-harineras de considerable tamaño que integraron verticalmente la producción de fluido eléctrico y derivados de la harina.

En los últimos años del siglo XIX se dieron empresas de cierta envergadura en la fabricación de alimentos (aceite, alcohol, miel en La Alcarria), zapatos (en Almansa), navajas (en Albacete), cerámica (en Talavera), cemento (en la provincia de Toledo y Guadalajara), resinas (Guadalajara, Cuenca) y madera (en Albacete). Esta animación no pasó desapercibida en los grandes centros económicos (Madrid, Barcelona, Bilbao), donde se empezó a ver la región como un puente entre el Levante y la capital. La elección de Guadalajara, en 1917, para emplazar una filial de Hispano-Suiza, que se convertiría en la mayor empresa de la región, obedece a ese renovado interés<sup>46</sup>. No pasó mucho tiempo antes de que grandes empresas españolas se hicieran con el control de las pequeñas empresas locales. Las eléctricas cayeron en manos de Hidroeléctrica Española y alguna otra empresa madrileña; Peñarroya se enseñoreó de Puertollano en 1912; la Unión Papelera hizo lo propio con las papeleras y la Unión Resinera, con los productores de resinas y mieras; Portland y otras cementeras foráneas se engrandecieron al adquirir empresas locales; el capital catalán ayudó a crecer a las empresas alimentarias del alcohol y del aceite, mientras el capital vasco se interesaba por los viñedos. Por su parte, el Ministerio de Hacienda mejoró la fabricación de armas en Toledo y la explotación de Minas de Almadén, cuando en los primeros años del siglo XX cesó el arrendamiento a favor de los Rothschild y los Bauer.

El capital regional sólo destacó en tres sectores: la cuchillería, la zapatería y el textil. La cuchillería de Albacete exportó como nunca en los años de neutralidad española de la Primera Guerra Mundial. La zapatería de Almansa siguió la estela de la familia Coloma y se hizo competitiva a base de introducir técnicas modernas de fabricación en cadena. En el textil merecen destacarse los tejidos de esparto de Hellín, las alfombras

---

<sup>46</sup> El interés parece que estuvo más en el Gobierno de Madrid que en la matriz catalana. Jordi Nadal, «La “Hispano” de Guadalajara (1917-1936), hijuela no deseada de la barcelonesa Hispano-Suiza», en Clara L. Lida y José A. Piqueras (comps.), *Impulsos e inercias del cambio económico. Ensayos en honor a Nicolás Sánchez-Albornoz*, Centro Francisco Tomás y Valiente, Valencia, 2004, pp. 273-290.

de Sigüenza y los encajes de Almagro. Una cierta «dependencia de la trayectoria» ayuda a explicar su éxito, pues se trataba de industrias de larga tradición. Por el contrario, la introducción de la fabricación de algodón en Fernán Caballero fue un completo fracaso, como también lo fue el intento de resucitar la industria sedera toledana.

En Extremadura, el aprovechamiento de los montes se hizo a partir de su privatización en procesos que se extendieron entre 1859 y 1926. Los labradores ricos de los pueblos fueron los principales compradores, con lo que se reforzaron las oligarquías locales existentes. Hacia 1930 ya se había conseguido que los aprovechamientos forestales tuvieran mercado en el resto de España. No ocurrió lo mismo con la producción agraria, incapaz de abandonar el modelo extensivo tradicional, con poco uso de la mecanización. Entre 1900 y 1930, la productividad del factor tierra se estancó y poco avanzó la productividad del factor trabajo<sup>47</sup>. Los distritos industriales que surgieron, como los de San Vicente de Alcántara o Al-mendralejo, apenas pudieron ir más allá de una industria preparadora del corcho<sup>48</sup>.

#### 4. La transformación estructural durante el franquismo, 1939-1975

##### 4.1. Madrid, capital del Nuevo Estado

Tras la victoria del general Franco, entramos en el Madrid macilento que describiera Camilo José Cela en *La Colmena*, del que sólo se saldría progresivamente con las reformas del decenio de 1950 que confirmaron el modelo de ciudad que se venía gestando: un norte y oeste residencial, un centro comercial y de oficinas y un sur y este industrial y obrero que empezó a pedir mejoras a través del movimiento vecinal (que se inició en Orcasitas y Palomeras). Conviene anotar que algunas industrias madrileñas se vieron beneficiadas de la coyuntura del decenio de 1940, como las de material eléctrico y electrónico, material de transporte, ar-

---

<sup>47</sup> Grupo de Estudios de Historia Rural, «Crisis y cambio en el sector agrario: Andalucía y Extremadura, 1875-1935», en Ramón Garrabou (ed.), *La crisis agraria de fines del siglo XIX*, Crítica, Barcelona, 1988, pp. 161-180.

<sup>48</sup> Juan García Pérez, *Entre la manufactura tradicional y el desierto fabril. El estancamiento del sector industrial en la Extremadura contemporánea, 1840-1930*, Diputación Provincial de Cáceres, 1996.

mamento, talleres de construcción y reparación de vagones y locomotoras y empresas farmacéuticas. Las publicaciones de la Cámara de Industria de Madrid dejan constancia del progreso del sector secundario en la economía madrileña hacia 1950, observándose que la capital ya no sólo albergaba sedes sociales sino también un importante contingente de población obrera.

Para la segunda mitad del siglo XX, se han resumido los cambios experimentados por Madrid en: 1) gran crecimiento de la renta por habitante, pero con desigualdad; 2) fin de la asociación de Madrid con actividades relacionadas con la Corte, la burocracia y la bolsa, pues se asistió a una fuerte industrialización; 3) refuerzo de la centralidad de la ciudad en el panorama español, con una acumulación de infraestructuras que la convierten en una auténtica metrópoli global, y 4) presencia de muchos núcleos funcionalmente dependientes<sup>49</sup>. Desde el punto de vista empresarial, Madrid fue el escenario de la consolidación de grandes grupos económicos con intereses vinculados al capital financiero (al margen de los grandes bancos, cabe citar a los grupos Fierro, Coca o Rumasa), las multinacionales (en particular, las norteamericanas) y los Planes Generales de Ordenación Urbana de 1963 y 1985 que enmarcaron la actividad de las nuevas grandes constructoras.

Durante el primer franquismo, Madrid tuvo una recuperación posbélica mejor que la de Barcelona o Bilbao. Ello fue debido a su posición central en la red de transportes, la unificación de las tarifas eléctricas en 1953, la necesidad de contar con la Administración para las licencias y autorizaciones oficiales y la creación de empresas ligadas al Instituto Nacional de Industria que se instalan en la ciudad: las participadas mayoritariamente como Empresa Nacional de Autocamiones (ENASA), Empresa Nacional de Rodamientos, Elaboración de Plásticos Españoles y Experiencias Industriales, y las minoritarias como Boetticher y Navarro, Marconi Española y Construcciones Aeronáuticas, aunque las cuatro últimas ya existían con anterioridad<sup>50</sup>. El número de contribuyentes industriales se duplicó entre 1940 y 1956. Entre ellos cundía el minifundismo, pero también era indudable la presencia de nuevas grandes empresas. El Plan General de 1946, que otorgó ventajas de localización industrial al

---

<sup>49</sup> Ricardo Méndez, *Actividad industrial y estructura territorial en la región de Madrid*, Comunidad de Madrid, 1986.

<sup>50</sup> Francisco Comín y Pablo Martín Aceña, *INI. 50 años de industrialización en España*, Espasa-Calpe, Madrid, 1991.

distrito de Villaverde, terminó por confirmar la vocación del sur en este sentido<sup>51</sup>. Villaverde sería el escenario de la gran fábrica automovilística construida por el orensano Eduardo Barreiros<sup>52</sup>.

Poco quedaba del Madrid de 1868 donde la industria se reducía a «la confección del presupuesto», en expresión de Ángel Fernández de los Ríos<sup>53</sup>. Una tercera parte de la inversión extranjera del decenio de 1960 recaló en Madrid. Se produjo entonces la instalación de grandes factorías y la expansión de algunas preexistentes. Aumentó la diversificación, al perder fuerza las industrias tradicionales en favor de la electrónica, la farmacia, la nueva alimentación, las papeleras, la siderometalurgia, etc. En 1972, Madrid tenía 216 sedes frente a 133 en Barcelona de grandes empresas, y resulta que, en 1975, de las 1.500 mayores empresas industriales, más de una tercera parte tenía su sede en Madrid desde donde se controlaba el 50 por 100 de la fuerza de trabajo<sup>54</sup>.

Finalmente, hay que contemplar el hecho de que, entre 1948 y 1975, el empleo industrial se triplicó en la capital, pero se multiplicó por diecinueve en la provincia. Al final, las grandes fábricas se localizaron en el sur y la nueva industria en el este y el norte, dejando el oeste para usos residenciales de calidad. Las carreteras de Andalucía, Toledo y Barcelona fueron los ejes de la industrialización, mientras que en las inmediaciones de las de La Coruña e Irún se erigían viviendas caras, inaccesibles para una clase obrera que tenía que contentarse con ubicarse en barriadas próximas a las fábricas y con acusados déficits de infraestructuras. Contrariamente a lo esperado por el régimen de Franco, el desarrollo económico conseguido espoleó la conflictividad, que no sólo buscaba mejoras materiales sino también mayores cotas de libertades y derechos<sup>55</sup>.

---

<sup>51</sup> Julio A. Fernández Gómez, *Buscando el pan del trabajo: sobre la industrialización franquista y sus costes sociales. Villaverde (Madrid), 1940-1965*, Miño y Dávila, Madrid, 2004.

<sup>52</sup> José L. García Ruiz, «La industria de la automoción en Madrid: ¿hubo oportunidades perdidas?», en Pere Pascual y Paloma Fernández (coords.), *Del metal al motor. Innovación y atraso en la historia de la industria metal-mecánica española*, Fundación BBVA, Bilbao, 2007, pp. 189-222.

<sup>53</sup> Ángel Fernández de los Ríos, *El futuro Madrid: paseos mentales por la capital de España, tal cual es y tal cual debe dejarla transformada la revolución*, Imprenta de la Biblioteca Universal Económica, Madrid, 1868, p. 244.

<sup>54</sup> Ver Méndez, *op. cit.*

<sup>55</sup> José Babiano, *Emigrantes, cronómetros y huelgas. Un estudio sobre el trabajo y los trabajadores durante el franquismo (Madrid, 1951-1977)*, Siglo XXI, Madrid, 1995.

La mejora de los ejes radiales de transporte y la ampliación del aeropuerto situaron a Madrid en la nueva encrucijada de los caminos de España. Los grandes almacenes, que tanto se beneficiaron de esa mejora, prosperaron mucho y se convirtieron en símbolos de las nuevas formas comerciales: SEPU (1934), El Corte Inglés (1940) y Galerías Preciados (1943) fueron los buques insignia, a los que se sumaron otras cadenas extranjeras y algunas españolas, como Almacenes San Mateo. De forma progresiva fueron surgiendo nuevas formas comerciales y, en 1975, se abrió el primer hipermercado<sup>56</sup>.

La banca pasó de tener 45 oficinas en 1936, a 134 en 1950, 259 en 1960 y 391 en 1970, lo que consolidó Madrid como centro financiero<sup>57</sup>, pero la *city* no se movió del entorno Puerta del Sol-Cibeles-Neptuno, con Alcalá y la Carrera de San Jerónimo como ejes, a los que se añadiría la Gran Vía que se finalizó en la posguerra. Más tarde, el encarecimiento del suelo obligó a ir trasladando las sedes hacia los barrios de Salamanca, Chamartín y Ciudad Lineal. Para atender las necesidades del nuevo conglomerado de viviendas y oficinas surgieron o se desarrollaron empresas de servicios difíciles de imaginar con anterioridad.

#### 4.2. ¿Sirvió para algo el enaltecimiento del espíritu castellano?

La pacificación en Marruecos trajo aparejada la reducción del gasto militar, lo que puso en apuros a muchas empresas castellano-leonesas que dependían de él. No hubo recuperación hasta que la trágica Guerra Civil reanimó la demanda militar. El régimen del general Franco dijo estar dispuesto a recuperar las esencias de la España Imperial, lo que situó a Castilla en una posición privilegiada<sup>58</sup>. Los recursos del Instituto Nacional de Industria no se destinaron a Castilla de forma especial, pero desde las instancias del poder se contó con empresarios castellano-leoneses en numerosas iniciativas. El Banco de Castilla y sus empresas, como

<sup>56</sup> José L. García Ruiz, «Cultural Resistance and the Gradual Emergence of Modern Marketing and Retailing Practices in Spain, 1950-1975», *Business History*, 2007, 3, pp. 367-384.

<sup>57</sup> José L. García Ruiz, «La banca en la capital financiera española del siglo XX», *Estudis d'Història Econòmica*, 2001, 17-18, pp. 45-80.

<sup>58</sup> No hay que olvidar que, durante la Guerra Civil, Burgos fue la capital del bando nacional, el general Franco residía en Salamanca y buena parte de su oficialidad, en Valladolid.

la Sociedad Industrial Castellana, desempeñaron un papel clave en el decenio de 1940. Quienes más se beneficiaron no fueron los empresarios del *boom* de preguerra, sino otros que mostraron más fidelidad al Nuevo Estado de Franco.

En los difíciles años de la autarquía, los sectores más tradicionales encontraron oportunidades comerciales. El textil de Béjar no dudó en incorporar capitales catalanes para atender una crecida demanda. La harinería fue más conservadora, pero se vio favorecida por el aumento del peso del pan en la dieta española. Las grandes empresas sólo se dieron en el sector de la energía —en 1944 se formó Iberduero como fruto de la fusión entre Saltos del Duero e Hidroeléctrica Ibérica— o como excepción y siempre en sectores que gozaban del interés de las nuevas autoridades. Desde luego, la empresa media de la región siguió siendo de reducido tamaño y muy poco innovadora en tecnología y organización (recordemos que las relaciones laborales estaban sujetas a la estricta regulación de la Organización Sindical). Hacia 1950, la empresa unipersonal y tradicional seguía siendo absolutamente dominante.

Tras los duros años de la recuperación posbélica, la región de Castilla y León se aprestó a responder a la progresiva normalización de los mercados en el decenio de 1950. La industria harinera tradicional recibió el golpe de gracia cuando se puso fin al racionamiento del pan en 1952, por lo que se vio obligada a dar paso a pujantes empresas familiares de fabricación de galletas (como Fontaneda, Gullón o Loste)<sup>59</sup>, pastas para sopa, embutidos y productos lácteos. Las industrias química y del metal recibieron un considerable impulso desde la demanda militar (v.g. la instalación de la Empresa Nacional del Aluminio en Valladolid), pero fue la constitución de FASA en 1951 para ensamblar y fabricar turismos Renault en la ciudad del Pisuega lo que realmente constituyó un hito trascendental<sup>60</sup>. A FASA le seguiría SAVA, en 1957, con un proyecto para fabricar vehículos industriales. En todas estas operaciones tuvo mucho que ver la inicia-

---

<sup>59</sup> Javier Moreno, «La dulce transformación. La industria galletera española en la segunda mitad del siglo XX», *Revista de Historia Industrial*, 2001, 19-20, pp. 205-248.

<sup>60</sup> Rosario Pedrosa, *Capital extranjero en la industrialización de Castilla y León*, Universidad de Valladolid, 1986. Antonio Gómez Mendoza, «De la harina al automóvil: un siglo de cambio económico en Castilla y León», en Jordi Nadal y Albert Carreras (eds.), *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Ariel, Barcelona, 1990, pp. 159-184. Montserrat Álvarez Martín y Pedro P. Ortúñez, «La formación de un distrito industrial metalúrgico en Valladolid, c. 1842-c. 1953», 2009, *Documento de Trabajo de la Asociación Española de Historia Económica*, 0906.

tiva local, en particular, la ligada a la veterana Sociedad Industrial Castellana. Más difícil de explicar es la instalación de FADISA en Ávila para fabricar turismos Alfa Romeo, donde los factores políticos fueron más importantes que los empresariales<sup>61</sup>.

En los años 60, se consolidó en Castilla y León la especialización agroalimentaria y de transformados metálicos, proceso que se vio favorecido por la creación de «polos de desarrollo» en Burgos y Valladolid, el Plan de Tierra de Campos y la inclusión de Aranda de Duero en el Plan de Descongestión Industrial de Madrid<sup>62</sup>. La industria agroalimentaria castellano-leonesa supo ofrecer productos de buena relación calidad-precio a las clases media y baja de una sociedad en expansión. Capitales foráneos, procedente del resto de España o del extranjero —son los casos de Kraft en León o Maggi en Valladolid— contribuyeron al abandono definitivo de la vieja Castilla harinera. Empresas como Fontaneda o Campofrío fueron empresas bastante bien gestionadas que fabricaron con tecnología punta, crearon su propia red de distribución y diferenciaron su marca mediante campañas publicitarias. No por ello dejaron de ser empresas familiares típicas, es decir, con sistemas contables deficientes y una gestión de personal excesivamente paternalista.

La gran empresa moderna quedó circunscrita al sector del metal. FASA se convirtió pronto en el nodo del desarrollo industrial de la región, capaz de convencer a Michelin para que se instalara también en Valladolid (y Aranda de Duero) o de llenar el polo de Burgos con fabricantes de componentes. En las inmediaciones de Burgos también surgieron fabricantes de radiadores, material eléctrico o cables de acero. Todas ellas eran empresas que descansaban en patentes extranjeras, pero que, sin duda, aportaban modernidad a la estructura empresarial de Castilla y León. Dado que un obrero industrial podía ganar el doble que un pequeño pro-

---

<sup>61</sup> Una reciente aproximación a esta cuestión se contiene en Montserrat Álvarez Martín, *La industria fabril en Castilla y León durante el primer franquismo, 1939-1959*, Universidad de Valladolid, 2008.

<sup>62</sup> Josefa O. Ogando, *Política económica y crecimiento industrial. Aproximación al caso de Castilla y León, 1959-1980*, Universidad de Valladolid, 1983. Luis A. Escudero y Emilio J. Gómez Gutiérrez, «El Plan de Descongestión Industrial de Madrid en Castilla-La Mancha: una reflexión geográfica», *Estudios geográficos*, 2007, 263, pp. 497-526. La descongestión consistía en crear «ciudades ventosa» de Madrid —expresión de José Luis Arrese, el ministro de la Vivienda que las impulsó— en las provincias de Ciudad Real (Alcázar de San Juan y Manzanares), Guadalajara (dos polígonos en la capital), Toledo (un polígono en la capital) y Burgos (Aranda de Duero).



pietario agrícola, el proceso de industrialización del decenio de 1960 fue acompañado de una fuerte caída del número de explotaciones agrarias.

El progreso de Castilla-La Mancha quedó ligado a las empresas públicas (vinculadas al Instituto Nacional de Industria) en mucha mayor medida que el de Castilla y León<sup>63</sup>. La Empresa Nacional Calvo Sotelo impulsó un núcleo químico y metalúrgico en Puertollano. La Empresa Nacional Santa Bárbara potenció la fábrica de armamento de Toledo. Las minas de Almadén siguieron en manos públicas, lo que se hizo obligado porque empezaron a dejar de ser rentables. Los empresarios locales fueron incapaces de romper con la inercia y siguieron invirtiendo en energía eléctrica (a pequeña escala) y en actividades de poco valor añadido. En tiempos de escasez, el consumo de pan y mazapán se disparó, así como de vinos de Ciudad Real, muy competitivos en precio con los vinos de La Rioja o La Ribera. Las restricciones eléctricas favorecieron la demanda de velas, lo que enriqueció a los productores de miel alcarreña. El cáñamo de Hellín sustituyó al yute importado. Otros empresarios resucitaron la tejeduría doméstica de lana y la fabricación de aperos para un campo que había retrocedido en el tiempo.

No cabe ver con buenos ojos la prosperidad de las empresas señaladas, que eran de tamaño diminuto y estaban ancladas en el pasado, cuando las más grandes y prometedoras, como las zapateras de Almansa o las cuchilleras de Albacete, declinaban por falta de *inputs* de calidad importados o, lo que es peor, por represalias políticas en el caso de los empresarios liberales (p.ej., la familia Coloma, de Almansa). La aprobación del Plan de Estabilización (1959) y la consiguiente apertura comercial llevaron a la ruina a las empresas autárquicas en poco tiempo. Sólo sobrevivió la fabricación de cemento y materiales de construcción. Mejor suerte corrió Puertollano, donde las autoridades decidieron construir una gran planta petroquímica con ayuda de multinacionales extranjeras.

Entre mediados del decenio de 1950 y mediados del decenio de 1990, Castilla-La Mancha tuvo una emigración neta de un millón de personas. El proceso emigratorio fue intenso al principio y luego se atenuó (con alguna excepción, como Cuenca). Un elemento que contribuyó a moderar la sangría migratoria fue el citado Plan de Descongestión de Madrid, aprobado en 1959, que causó gran alborozo en las provincias próximas a la capi-

---

<sup>63</sup> Miguel R. Pardo (coord.), *Historia económica de Castilla-La Mancha, siglos XVI-XX*, Celeste, Madrid, 2000.

tal. Siendo continuación del corredor del Henares madrileño, localidades de la provincia de Guadalajara situadas en la Carretera Nacional II (Balcillo, Henares, Azuqueca) acogieron, desde 1962, empresas como Vidriera de Castilla, Industrias Plaza (carrocerías) o Eurocerámica. La provincia de Toledo también se benefició —aunque menos y más tarde— de la descongestión de Madrid, destacando la instalación de suministradores de Standard Eléctrica y la creación de los distritos industriales de Sonseca (mueble) y Fuensalida-Santa Cruz de Retamar-Esquivias (calzado).

En los años del desarrollo español, Albacete recuperó su dinamismo, e incluso lo amplió con inversiones en la industria alimentaria, la cerámica y la confección. La Feria Nacional de la Cuchillería (1965) propició que se crearan media docena de grandes empresas a partir de la fusión de pequeños productores. La industria zapatera de Almansa volvió por sus fueros y consiguió una treintena de empresas con más de cincuenta trabajadores. Los esparteros supieron evolucionar hacia la fabricación de productos textiles para el hogar. Con un modelo más autocentrado, en las postrimerías del franquismo, Albacete supo prosperar a la par que Guadalajara. Atrás quedaban las provincias de Ciudad Real, Cuenca y Toledo, donde no estaba domiciliada ninguna de las 1.500 mayores empresas de España en 1974.

Extremadura recibió atención pública en el Plan Badajoz (1952-1963), que incrementó notablemente el regadío en Tierra de Barros. Sin embargo, la vertiente manufacturera del Plan fue un fracaso<sup>64</sup>. La región avanzó al ritmo medio español, muy lejos de lo que hubiera sido necesario para una verdadera convergencia. El progreso se notó en la extensión de la electrificación y en la aparición de fábricas de harina y aceite, bodegas, fábricas algodoneras, fábricas de plásticos, cementeras y alguna manifestación del sector del metal. Pero, en conjunto, no se dio la transformación estructural que hubiese evitado los importantes flujos emigratorios que se registraron.

## 5. Crisis, recuperación y crisis en el cambio de siglo, 1975-2009

A partir de la crisis de los años 70, llegaría el paro a Madrid, alcanzándose una cota máxima del 20 por 100 en 1986, con efectivos muy concentrados en el sur y el este de la ciudad. Los núcleos industriales de

---

<sup>64</sup> Carlos Barciela, Inmaculada López Ortiz y Joaquín Melgarejo, «Autarquía e intervención: el fracaso de la vertiente industrial del Plan Badajoz», *Revista de Historia Industrial*, 1998, 14, pp. 125-170.

Arganzuela y Villaverde entraron en declive. En los últimos años del siglo XX hubo recuperación pero con un doble desplazamiento iniciado en los lustros anteriores que se hace ahora más visible<sup>65</sup>. Por un lado, adquirió mayor densidad el tejido de la periferia sur (Getafe, Pinto, Fuenlabrada, Humanes, Parla, Torrejón de la Calzada). Por otro lado, hubo un asentamiento creciente de empresas innovadoras en el este (el corredor del Henares<sup>66</sup>) y el norte (Fuencarral, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes), que culminó con la creación del Parque Tecnológico de Tres Cantos. Mención especial merecen las nuevas «oficinas industriales» de los distritos de Salamanca, Chamberí o Ciudad Lineal que externalizarían gran parte de su producción, lo que permitiría el resurgimiento de la pequeña empresa en numerosos sectores. El Madrid del siglo XXI desborda ampliamente los límites del término municipal de la capital y ha crecido por encima de la media española antes de recibir el impacto de la Gran Recesión<sup>67</sup>.

El último cuarto del siglo XX se vio marcado en Castilla y León por una crisis industrial de grandes proporciones, ligada, primero, al impacto de las subidas en el precio del petróleo y, después, a la competencia europea tras el acceso de España a la Comunidad Económica Europea en 1986. El débil entramado empresarial creado por el primer franquismo se derrumbó como un castillo de naipes y la minería quedó reducida a Mino-Siderúrgica de Ponferrada y el grupo formado por Victorino Alonso que dependen, fundamentalmente, del consumo de carbón en las centrales térmicas de la Empresa Nacional de Electricidad (ENDESA). Sólo la industria automovilística ligada a FASA-Renault y alguna empresa agroalimentaria atravesaron la difícil coyuntura de forma satisfactoria. En torno a 2000, los *rankings* empresariales dejaban claro este fenómeno, aunque resultaba notable la incorporación de empresas de servicios, como Viajes Halcón (de Salamanca) o el Grupo Norte (de Valladolid).

La empresa familiar siguió presente en un tercio de las mayores de la región, aunque con una progresiva profesionalización de la gestión. Los

---

<sup>65</sup> García Delgado y Carrera, *op. cit.*, p. 225.

<sup>66</sup> Para los antecedentes, ver Paloma Candela, Juan J. Castillo y Mercedes López García, *Arqueología industrial y memoria del trabajo. El patrimonio industrial del sudeste madrileño, 1905-1950*, Doce Calles, Aranjuez, 2002.

<sup>67</sup> José C. Fariñas y Jordi Jaumandreu (coords.), *Estructura y actividad de las empresas de Madrid*, Comunidad de Madrid, 1999. José L. García Delgado (dir.), *Estructura económica de Madrid*, Civitas, Madrid, 1999 (1.<sup>a</sup> ed.), 2003 (2.<sup>a</sup> ed.) y 2007 (3.<sup>a</sup> ed.).

típicos problemas sucesorios en las empresas familiares causaron estragos y buena parte de los grupos agroalimentarios castellanos y leoneses no encontraron más solución que entregar el negocio al capital extranjero. En el haber cabe anotar la formación de grupos integrados verticalmente, con fuerte respaldo financiero y político, como Campofrío, Ebro-Puleva, Pascual, Siro o Gullón. La salida a bolsa de Campofrío en 1988 constituyó un hito en la historia empresarial de la región. Campofrío se convertiría también en la primera multinacional española de la alimentación, con plantas en América Latina, Europa del Este y Filipinas. Por este camino se encauzaría también el Grupo Antolín, fabricante de componentes del automóvil de origen burgalés que, tras atender satisfactoriamente la demanda de FASA-Renault, conseguiría posiciones en otros mercados europeos. Frente a estas prometedoras realidades, también se han venido dando preocupantes casos de deslocalización y de polígonos industriales que no han cumplido las expectativas sobre las que fueron creados.

La crisis industrial de los decenios de 1970 y 1980 también estuvo presente en Castilla-La Mancha, tanto en las grandes intervenciones (Puertollano) como en las desarrolladas por pequeñas y medianas empresas. Pero la proximidad al gran mercado madrileño supo aprovecharse en los años 90 por empresas lácteas (García Baquero), cárnicas (Navidul) y vinícolas capaces de ofrecer una gama de productos atractiva. Empresas electrónicas (principalmente, multinacionales extranjeras) y químicas también descubrieron lo interesante que es producir en una «región objetivo uno» de la Unión Europea —región ayudada por ser pobre— situada en las inmediaciones de una región rica como Madrid. El capital local de las distintas provincias castellano-manchegas se sumó a estas iniciativas, consiguiendo una difusión de la industrialización más allá de los núcleos tradicionales de Albacete, Puertollano y el corredor del Henares.

Castilla-La Mancha parece dispuesta a sacudirse su atraso secular, pero los retos que afrontar son importantes<sup>68</sup>. El tamaño medio de la empresa de la región es diminuto, con un predominio claro del empresario individual que opera en sectores muy maduros, como la alimentación, el textil y el cuero, y cuya oferta raramente alcanza los mercados exteriores. Desde luego, el reducido gasto en I+D de las empresas hace que su futuro esté muy comprometido. En muchas ocasiones, las empresas castellano-

---

<sup>68</sup> Juan I. Palacio (coord.), *Estructura económica de Castilla-La Mancha*, Celeste, Madrid, 2002.

manchegas se limitan a producir bienes intermedios para otras regiones próximas (Madrid, Valencia, Andalucía).

Finalmente, cabe decir que si se observan los datos de las últimas décadas de la economía extremeña cunde el pesimismo. Apenas ha habido algo de «convergencia aritmética», es decir, de la convergencia que se obtiene por la alteración del denominador en la renta por habitante cuando hay flujos migratorios. En Extremadura se ha consolidado el «desierto manufacturero» y se ha desarrollado una mentalidad que acepta vivir de las transferencias públicas, cuando éstas no son sino un «narcótico social»<sup>69</sup>. Está claro que la solidaridad de la Unión Europea, máxime en estos tiempos de la Gran Recesión iniciada en 2008, tiene sus límites y que los recursos públicos no abundarán en suelo español durante mucho tiempo. Todo ello representa un verdadero desafío para la comunidad autónoma con más asalariados del sector público.

## 6. Consideraciones finales a la luz de datos recientes

Los cuidadosos estudios de Jesús Cruz sobre los hombres de negocios en el Madrid anterior a la época isabelina nos dicen que destacaron en el comercio y la banca, pero no en la industria, y que satisfacían la exquisita demanda de la capital con productos de sus regiones de origen (el norte y este de España). Estos estudios apoyan, por tanto, la conocida tesis de David Ringrose sobre lo poco que contribuyó Madrid a dinamizar su entorno castellano antes de la Revolución Liberal.

En la segunda mitad del siglo XIX, la población de Madrid creció a buen ritmo y, por tanto, aumentó la demanda de todo tipo de productos. Madrid demandó entonces grandes cantidades de harinas castellanas, vinos manchegos y carne de Extremadura, lo que condicionó el modelo productivo de las regiones exportadoras. Durante el reinado de Isabel II, la «economía de la capital» conoció una animación extraordinaria gracias a los grandes negocios ferroviarios y bancarios, negocios en los que también se vio envuelta la ciudad de Valladolid con capitales propios. Sin embargo, el estallido de la burbuja ferroviaria, a mediados del decenio de 1860, resultó mucho más grave para Valladolid que para Madrid. Según Javier Moreno, a partir de este momento y hasta el surgimiento

---

<sup>69</sup> Las expresiones entre comillas aparecen en Llopis y Zapata, *op. cit.*, pp. 294-296.

del espíritu regeneracionista tras el desastre colonial de 1898, los empresarios castellano-leoneses se volvieron muy conservadores y ello explica el indudable atraso de la región: en 1850, el índice de intensidad industrial de Castilla y León era superior al de Madrid; en 1900, había caído al nivel de Extremadura (véanse estos y los demás datos de este epígrafe en los apéndices).

Todo indica que Ángel Bahamonde tuvo razón al señalar que la «economía de la ciudad» de Madrid tardó en encontrarse con la «economía de la capital». Madrid fue sede de muchas grandes empresas españolas con actividad real fuera de su término municipal. El ritmo lento al que Madrid se industrializó y se modernizó como ciudad explica que se retrasara mucho la puesta en valor de los recursos energéticos de que disponían las dos Castillas (carbón, saltos de agua) y Extremadura (saltos de agua). Por fin, en el primer tercio del siglo XX, la empresa industrial moderna llegó a Madrid, acompañada de poderosas instituciones financieras que la consolidarían como capital financiera de España y de políticas favorables al centralismo como las desarrolladas por la Dictadura de Primo de Rivera. En 1950, poco antes de que se plasmase en realidad la preferencia de la Dictadura del general Franco por Madrid, el índice de intensidad industrial de Madrid era de 1,27, es decir un 27 por 100 por encima del correspondiente al conjunto de España.

Gracias al empuje de los empresarios del círculo de Santiago Alba, Castilla y León desarrolló iniciativas industriales propias en los ámbitos energético (como Electra Popular Vallisoletana, 1906), alimentario (transformación de harinas) y del metal (a partir de los antiguos talleres ferroviarios). Pero se trató de empresas poco innovadoras y que debían su existencia al marco proteccionista y nacionalista imperante (por el que tanto luchó Alba). Con todo, en Castilla-La Mancha y Extremadura no se registró nada parecido de forma simultánea. En Castilla-La Mancha fue capital foráneo el que aprovechó los recursos mineros y energéticos para satisfacer las necesidades de Madrid, mientras Albacete, la provincia más dinámica, unía su destino al del Levante español para huir del atraso manchego. En Extremadura la incapacidad para ir más allá de la producción agropecuaria y corchera hizo que el índice de intensidad industrial se desplomase hasta el 0,21 de 1950.

En la segunda mitad del siglo XX, Madrid consolidó su liderazgo del interior peninsular: en 2001, la provincia acogía al 13,3 por 100 de la población española, cuando en 1900 apenas superaba el 4 por 100; en ese espacio de un siglo, Castilla y León vio cómo su peso poblacional se re-

ducía a la mitad (del 12,4 al 6 por 100). Importante también fue la pérdida de peso de Castilla-La Mancha (del 7,5 al 4,3 por 100) y de Extremadura (del 4,7 al 2,6 por 100). Buena parte del crecimiento demográfico de Madrid se explica por los inmigrantes procedentes de las provincias circundantes y Extremadura. Ni siquiera con este aligeramiento Castilla-La Mancha y, sobre todo, Extremadura pudieron evitar retroceder en renta por habitante en relación con la media española. Por el contrario, Castilla y León se mantuvo siempre en la misma posición, algo por debajo de la media. Madrid también retrocedió, pero simplemente para acomodar su clara ventaja en el contexto del progreso general de la economía española.

Los autores de *Extremadura saqueada* (1978) confiaban en que la creación de una comunidad autónoma cambiara la faz de la región al dejar de entregar recursos de todo tipo (humanos, energéticos, financieros, materias primas) a las regiones limítrofes (principalmente, Madrid) sin recibir la adecuada compensación. Sin embargo, los datos disponibles nos dicen que, en las últimas décadas, simplemente parece haberse estabilizado la situación económica de la región. Es llamativo que en la distribución del VAB regional de 2007 más del 24 por 100 corresponda a «servicios sin mercado», muy por encima del 14,7 por 100 de España. Ello se explica porque los asalariados en el sector público extremeño son casi el 31 por 100 del total, cuando la media española está en el 17,7 por 100. Los productos extremeños siguen sin ser competitivos: van destinados al mercado propio en una proporción superior al 35 por 100 y la tasa de cobertura del comercio con el resto de España es del 52 por 100. El grado de apertura al exterior (sumando exportaciones e importaciones) es muy bajo, sobre todo por el lado de las importaciones, lo que sorprende en una región fronteriza. El gran proveedor de Extremadura es Andalucía, que también resulta ser el mayor cliente, aunque ha disminuido la distancia con respecto a sus inmediatos seguidores (Madrid y Castilla y León). Donde sí parece haber sido efectiva la autonomía es en la corrección del «saqueo financiero», en particular en lo que se refiere a la banca. El impuesto autonómico creado a tal efecto, en 2001, por el presidente de la Junta de Extremadura, Juan Carlos Rodríguez Ibarra, parece estar dando resultados, aunque haya sido al coste de un cierto apartamiento de la región por parte de las entidades bancarias.

La otra región atrasada del interior peninsular, Castilla-La Mancha, no ha seguido un camino tan heterodoxo como el extremeño y los resultados son mejores. En 2007, la aportación de su industria al VAB regio-

nal (20,8 por 100) es más alta que la media nacional y mucho más alta que la de Madrid. El gran mercado para Castilla-La Mancha es el resto de España, donde Madrid ocupa una posición privilegiada; también Madrid es, con distancia, el principal proveedor. Está claro que el Plan de Descongestión Industrial de Madrid, lanzado en 1959, y sus continuadores han sido decisivos en el progreso de la región castellano-manchega<sup>70</sup>. La industrialización ha convertido a Castilla-La Mancha en una región de inversión para el sistema financiero, sin necesidad de recurrir a los métodos coercitivos de Extremadura.

En Castilla y León, el peso de la industria en el VAB regional también es superior a la media nacional. Ello se debe a la consolidación de los procesos iniciados en la preguerra y a la extraordinaria aportación del capital francés en FASA-Renault. Un 22,4 por 100 de las ventas de la región se dirigen al extranjero, lo que no está lejos ni de la media nacional ni de la cifra madrileña. Sus productos tienen demanda en las comunidades más ricas (Madrid, País Vasco, Cataluña), estando los proveedores bastante repartidos. Las tasas de cobertura financiera (cuota de créditos / cuota de depósitos) muestran un considerable progreso desde las bajísimas cifras de la crisis de los decenios de 1970 y 1980, pero no llegan a convertir a la región en inversora, seguramente por el característico conservadurismo financiero de los castellano-leoneses.

Curiosamente, la tasa de cobertura financiera más baja se da en la Comunidad de Madrid. La enorme acumulación de depósitos bancarios que se ha registrado recientemente en esta comunidad ayuda a explicar el comportamiento de la tasa. Pero también es cierto que Madrid se ha convertido en una ciudad con un peso desproporcionado de los «servicios con mercado»: en 2007, casi el 62 por 100 del VAB tenía ese origen. Madrid también destacaba en las importaciones del extranjero, lo que no se veía compensado con un flujo equivalente de exportaciones, resultando una tasa de cobertura en este comercio muy baja (33,3 por 100). Próximo al equilibrio se hallaba el comercio con el resto de Espa-

---

<sup>70</sup> Se ha dicho que de los factores geográficos favorecedores del desarrollo económico que cita Jeffrey Sachs (poca distancia a los mercados, acceso al mar, clima, alta productividad agrícola, abundancia de recursos naturales), Castilla-La Mancha sólo posee el primero, por su proximidad a la capital de España. Dobado y López, *op. cit.*, p. 267. En el caso de Extremadura, ni siquiera cabe invocar este factor, pues las regiones españolas limítrofes (las dos Castillas y Andalucía) son atrasadas y el vecino Portugal tampoco puede considerarse un elemento dinamizador. Llopis y Zapata, *op. cit.*, p. 272.



ña, donde Castilla-La Mancha se había convertido en 2006 en el primer cliente y en el primer proveedor.

En definitiva, un primer análisis de la economía del interior peninsular para el periodo 1850-2009 nos muestra una realidad cambiante, moldeada tanto por factores políticos como por características de la empresarialidad de cada región. Todavía sabemos poco del proceso por el que Madrid supo unir la «economía de la capital» con la «economía de la ciudad» y se convirtió en una alternativa al liderazgo de Barcelona, borrando la distinción entre «capital política» y «capital económico-financiera»<sup>71</sup>. Lo cierto es que antes de las políticas centralistas aplicadas por los dictadores del siglo xx (en particular, por el general Franco), la burguesía madrileña empezó a tener un importante componente industrial. De este modo, en el siglo xx, Madrid se convirtió en un elemento dinamizador de las economías de la Meseta, primero, demandando sus recursos naturales y, después, trasladando parte de sus instalaciones industriales a comunidades limítrofes.

En el proceso descrito, Castilla-La Mancha ha unido su destino al de Madrid, mientras que Castilla y León ha procurado repartir sus intereses entre Madrid, el País Vasco y Francia (con la gran inversión de Renault), lo que siendo todas entidades ricas le ha servido para compensar sus debilidades estructurales y situar su renta por habitante cerca de la media española (aunque con una imparable pérdida de peso poblacional). El gran perdedor de la Meseta ha sido Extremadura, que probablemente nunca fue «saqueada» por Madrid, como lo demuestra que el gobierno autonómico ha sido incapaz de provocar una transformación estructural de su economía para asegurar un crecimiento sostenido. En razón de lo expuesto, el desarrollo en el largo plazo del interior peninsular apoya la validez de los modelos de *catching up* (se progresa siguiendo a un líder)<sup>72</sup>, por lo que la creciente vinculación de Extremadura con una comunidad rezagada como Andalucía, a través de la llamada «Ruta de la Plata», no permite abrigar demasiadas esperanzas.

---

<sup>71</sup> Quizás la base de datos «Empresas y empresarios de Madrid, 1886-1913», creada a partir de fuentes registrales por los investigadores del Programa DETESEMP, dirigido por Gabriel Tortella y financiado por la Comunidad de Madrid, pueda ayudar en esta dirección.

<sup>72</sup> Un artículo teórico clásico en esta línea es el de Moses Abramovitz, «Catching Up, Forging Ahead, and Falling Behind», *The Journal of Economic History*, 1986, 2, pp. 385-406.

## Apéndices

### Apéndice 1

Cuotas del interior peninsular en el censo de población de España,  
1857-2009 (porcentajes)

	1857	1900	1950	2001	2009
Castilla y León	13,5	12,4	10,2	6,0	5,5
Castilla-La Mancha	7,8	7,5	7,3	4,3	4,4
Extremadura	4,6	4,7	4,9	2,6	2,4
Madrid	3,1	4,2	6,9	13,3	13,7

*Fuente:* Albert Carreras y Xavier Tafunell (coords.), *Estadísticas históricas de España, siglos XIX y XX*, Fundación BBVA, Bilbao, 2005, p. 153, excepto para 2009 (1 de julio) que es la estimación del Instituto Nacional de Estadística.

### Apéndice 2

Índice de la evolución del PIB por habitante en el interior peninsular,  
1860-2007 (España = 100 en cada año)

	1860	1900	1950	2000	2007
Castilla y León	84,4	91,2	92,6	92,4	96,6
Castilla-La Mancha	93,6	87,8	74,1	79,3	79,3
Extremadura	80,0	70,2	59,7	69,4	68,7
Madrid	309,7	222,0	148,3	129,3	128,1

*Fuente:* Albert Carreras y Xavier Tafunell (coords.), *Estadísticas históricas de España, siglos XIX y XX*, Fundación BBVA, Bilbao, 2005, p. 1373, excepto para 2007 que es [www.ceprede.com](http://www.ceprede.com)

### Apéndice 3

Índice de la intensidad industrial (peso industrial / peso demográfico)  
relativa en el interior peninsular, 1850-2000  
(España = 1 en cada año)

	1850	1900	1950	2000
Castilla y León	1,05	0,44	0,62	0,78
Castilla-La Mancha	0,89	0,63	0,40	0,99
Extremadura	0,98	0,43	0,21	0,29
Madrid	0,97	0,97	1,27	1,07

*Fuente:* Albert Carreras y Xavier Tafunell (coords.), *Estadísticas históricas de España, siglos XIX y XX*, Fundación BBVA, Bilbao, 2005, p. 371.

### Apéndice 4

Distribución del VAB total regional, 2007 (porcentajes)

	Agricultura	Industria	Construcción	Servicios con mercado	Servicios sin mercado
Castilla y León	7,3	19,5	12,4	43,6	17,2
Castilla-La Mancha	9,0	20,8	14,6	37,6	18,0
Extremadura	9,1	10,2	16,6	39,8	24,3
Madrid	0,2	13,2	10,9	61,6	14,1
España	2,9	18,0	12,2	52,1	14,7

*Nota:* La gran importancia de los servicios sin mercado de Extremadura se explica por su alto porcentaje de asalariados en el sector público, 30,8 por 100, frente al 22,2 por 100 de Castilla-La Mancha, el 21,8 por 100 de Castilla y León y el 17,4 por 100 de Madrid (la media española es 17,7 por 100). Mario V. González (dir.), *El coste de la Administración Pública*, EAE Business School, Barcelona, 2009. Fuente: www.ceprede.com

### Apéndice 5

Mercados y origen de las importaciones en el interior peninsular,  
1995-2007 (valor medio del periodo) (en porcentajes)

	Mercado propio	Mercado en resto España	Mercado en el extranjero	Importaciones del resto de España	Importaciones del extranjero	Tasa de cobertura España	Tasa de cobertura extranjero
Castilla y León	30,8	46,9	22,4	71,0	29,0	86,8	101,6
Castilla-La Mancha	23,1	66,5	10,4	77,8	22,2	87,7	53,7
Extremadura	35,4	49,9	14,8	91,5	8,5	52,0	166,5
Madrid	26,1	48,4	25,5	39,9	60,1	95,1	33,3
España	31,3	43,4	25,3	55,3	44,7	100,0	72,2

Fuente: www.ceprede.com

### Apéndice 6

Principales clientes y proveedores del interior peninsular en el comercio interregional, 1995 y 2006 (entre paréntesis figura el porcentaje que representan de las ventas y compras)

	Clientes 1995	Proveedores 1995	Clientes 2006	Proveedores 2006
Castilla y León	Madrid (19,4) País Vasco (14,1) Cataluña (13,8)	Cataluña (17,9) Madrid (16,8) Galicia (14,5)	Madrid (24,7) País Vasco (14,0) Cataluña (9,6)	País Vasco (17,6) Madrid (15,9) Galicia (14,4)
Castilla-La Mancha	Madrid (34,3) Andalucía (13,2) C. Valenciana (13,1)	Madrid (27,0) Valencia (19,3) Andalucía (18,0)	Madrid (38,2) Andalucía (14,0) C. Valenciana (13,3)	Madrid (33,8) Andalucía (14,6) C. Valenciana (14,0)
Extremadura	Andalucía (26,6) Castilla y León (20,5) Madrid (17,8)	Andalucía (42,4) Castilla-La Mancha (11,4) Madrid (9,6)	Andalucía (34,9) Madrid (25,8) Castilla y León (14,3)	Andalucía (42,6) Castilla-La Mancha (20,8) Madrid (10,2)
Madrid	Andalucía (15,5) Cataluña (13,7) Castilla-La Mancha (13,1)	Cataluña (23,8) Castilla-La Mancha (13,5) Andalucía (11,9)	Castilla-La Mancha (20,2) Cataluña (12,6) Andalucía (12,5)	Castilla-La Mancha (20,6) Cataluña (18,8) Castilla y León (13,4)

Fuente: www.ceprede.com

### Apéndice 7

#### Flujos del sistema financiero en el interior peninsular, 1973-2009

	1973		1978		1987		1990	
	Total	Banca	Total	Banca	Total	Banca	Total	Banca
Castilla y León	0,72	0,58	0,63	0,48	0,51	0,36	0,59	0,45
Castilla-La Mancha	0,83	0,74	0,70	0,58	0,65	0,53	0,70	0,56
Extremadura	0,85	0,65	0,76	0,53	0,52	0,39	0,62	0,53
Madrid	1,09	1,07	1,33	1,30	1,79	1,70	1,37	1,22
	1995		2000		2005		2009	
	Total	Banca	Total	Banca	Total	Banca	Total	Banca
Castilla y León	0,63	0,56	0,73	0,76	0,79	1,00	0,78	0,83
Castilla-La Mancha	0,83	0,70	0,78	0,80	0,95	1,17	1,06	1,10
Extremadura	0,78	0,70	0,82	0,80	0,87	0,98	0,88	1,00
Madrid	1,09	0,92	1,00	0,81	0,78	0,57	0,79	0,67

*Nota:* Se ofrece una tasa de cobertura en tanto por uno calculada por el cociente entre la cuota porcentual de los créditos regionalizados y la cuota porcentual de los depósitos regionalizados. Fuentes: Para 1973 y 1978, José L. García Ruíz, «Los flujos financieros regionales en la España del siglo xx: una perspectiva desde la historia bancaria», *Revista de Estudios Regionales*, 67, 2003, pp. 15-54, y José L. García Ruíz, «Nuevos datos sobre flujos regionales de la banca española en el siglo xx», *Revista de Historia Industrial*, 35, 2007, pp. 115-140. El resto es una elaboración propia sobre información procedente de [www.bde.es](http://www.bde.es) (para 1987 se ha tomado el dato de marzo y para 2009, el de junio; los demás son datos a fin de año).