

Jordi Catalan Vidal. El Gran Viaje, 1955-2015. Sesenta años de industria en España. Madrid, Fundación EOI, 2015, 301 págs., ISBN: 9788415061519.

El prólogo del libro que reseñamos está escrito por José Manuel Soria, cuando era ministro de Industria, Energía y Turismo. En él se señala que “la industria es responsable de una parte mayoritaria de los gastos empresariales en investigación y desarrollo, y que el sector genera alrededor de un 70% de las exportaciones”. Se añade que la industria es “donde hay un mayor nivel medio de salarios, aparte de mayor estabilidad laboral” y que “por cada puesto de trabajo que se crea en la industria, aparecen al menos otros dos en servicios”, lo que parece indicar que la tan cacareada “servitización” (servicios a la industria que son presentados como si fueran actividad industrial genuina) funciona de la industria hacia los servicios y no al revés. Finaliza el prólogo abogando por una política industrial “que no solo ha de existir y ser cierta, sino que ha de ser activa y flexible ante el permanente cambio en el que vivimos”.

El ministro del Partido Popular había expuesto las mismas ideas en la introducción a su *Agenda para el Fortalecimiento del Sector Industrial en España*, presentada en julio de 2014. Pero lo cierto es que la *Agenda* suponía el fin del *Plan Integral de Política Industrial 2020* (PIN 2020), lanzado en los últimos días de 2010 por el ministro socialista Miguel Sebastián. El PIN 2020 sintonizaba con la vuelta a las políticas industriales “verticales” (con objetivos sectoriales y regionales explícitos) que se estaba extendiendo por la Unión Europea tras el fracaso de la Estrategia de Lisboa, fundada en la *Bangemann Communication*, documento de inspiración neoliberal impulsado en 1990 por Martin Bangemann, influyente vicepresidente de la Comisión Europea. Por el contrario, la *Agenda* de Soria suponía dar alas otra vez a las políticas “horizontales”, apoyadas por los neoliberales, que se contentan con crear un buen ambiente para la industria en general, lo que cabe juzgar como una estrategia de industrialización débil.

El libro de Jordi Catalan, catedrático de Historia Económica en la Universitat de Barcelona, muestra a las claras que el proceso de industrialización de un país resulta impensable sin el apoyo de políticas industriales eficaces, por lo que resulta muy útil en estos tiempos de preocupación por la desindustrialización de los países occidentales. Se trata de un libro sin bibliografía o notas a pie de página, y con abundantes fotografías de la Agencia EFE, pero que, al estar escrito por un gran especialista en historia industrial, constituye una magnífica síntesis de tono académico sobre lo que sabemos que ocurrió entre 1955 y 2015.

El modelo “autárquico, guiado por intereses militares” (p. 17) del decenio de 1940 derivó en un fracaso sin paliativos,

pero, en julio de 1951, empezaron a soplar otros vientos, por más que la dictadura de Franco se prolongase hasta su muerte en 1975. El Gobierno formado en julio de 1951 contaba con el beneplácito de Estados Unidos, que había decidido aceptar a Franco como aliado en la Guerra Fría. Así, nos dice Catalan, fue posible retomar el camino de la Segunda Revolución Industrial, tras un alejamiento de dos décadas. El paradigma de esta revolución industrial, el automóvil, tendría gran protagonismo en España. La inauguración en 1953 de la factoría de Seat en la Zona Franca de Barcelona representó todo un hito.

Lanzado el proceso de industrialización, se vivieron años de vértigo: “En un lapso de tan solo 13 años el producto per cápita de la industria se triplicó [...] se alcanzaron las tasas máximas de expansión de toda la historia industrial de España (alrededor del 11% de media anual)” (p. 79). Fueron años de política industrial vertical, con objetivos sectoriales y regionales bien definidos en el marco de una planificación indicativa de inspiración francesa (los Planes de Desarrollo). Los objetivos sectoriales se negociaron con el capital privado a través de “acciones concertadas” y los objetivos regionales se instrumentaron a través de “polos de desarrollo”, con notable éxito en Valladolid, Vigo y Huelva. En las postrimerías del Franquismo, el ministro José María López de Letona (1969-1974) quiso consolidar el proceso con una mayor integración en los mercados mundiales, lo que es juzgado por Catalan como un error, pues hubiera sido preferible dar más tiempo a los productores nacionales.

Lo cierto es que una Segunda Globalización estaba en ciernes y muy pronto la industria occidental tendría que vérselas con los pujantes competidores asiáticos. “En 2000 la producción industrial per cápita española alcanzó el nivel máximo de toda su historia” (p. 209). Cuando en ese momento se adoptó el euro y se perdió la posibilidad de competir con una moneda propia devaluada, se inició un proceso de decadencia irreversible. Antes y después, la única política frente a la crisis industrial serían las privatizaciones. Una verdadera política industrial estaría ausente hasta el PIN 2020 (que, por cierto, no se menciona en la obra).

Concluye Catalan con cierto optimismo: “El gran viaje de la industria, después de cambiar de marcha, sigue su recorrido” (p. 266), pues el desafío de la globalización no ha supuesto el fin de la industria española, pero está claro, como prueban España en su pasado y Asia en su presente, que sin políticas industriales sólidas es difícil asegurar el futuro.

José Luis García Ruiz
Universidad Complutense de Madrid

<https://doi.org/10.33231/j.ihe.2019.04.003>
1698-6989/