

Los Larios y la *Industria Corchera*. Un caso de industrialización fallida en el Campo de Gibraltar*

● JOSÉ IGNACIO JIMÉNEZ BLANCO
Universidad Complutense de Madrid

Este artículo trata de un caso de industrialización truncada en Andalucía casi desconocido hasta la fecha, pero significativo por quiénes fueron sus protagonistas (el grupo Larios), por la actividad a la que se refiere, por el lugar donde ocurrió y por el momento histórico en el que acaeció. Jordi Nadal fue quien primero se ocupó de la desindustrialización andaluza en un artículo pionero publicado hace algo más de tres décadas¹. Al final del mismo, Nadal se planteaba la necesidad de encontrar una explicación global al hecho, de buscar un denominador común que dé cuenta de tan singular fenómeno. La hipótesis apuntada era la posible falta de mentalidad empresarial (capitalista) tanto de los de abajo –trabajadores de las industrias que habían descollado en los tres primeros cuartos del siglo XIX– como de los de arriba –propietarios de las mismas–. Mas como entre estos últimos era evidente que la iniciativa no había faltado, sugería indagar las actuaciones de los hijos y de los nietos de los pioneros, los Heredia y los Larios, para ver cómo habían empleado el enorme capital que les fue legado, no fuera a ser que la aristocratización, a la que pronto accedieron, hubiese comportado un cam-

* Este trabajo se ha realizado con la ayuda de dos proyectos de investigación del Ministerio de Ciencia y Tecnología: “La evolución del negocio corchero en España, siglos XVIII-XX. Empresas, redes comerciales e intervención pública” (BEC2001-2128) y “La industrialización del bosque en la España contemporánea” (BEC2002-01955). La consulta de las fuentes estadounidenses utilizadas ha sido posible gracias a una beca del Real Colegio Complutense y a la acogida como *Visiting Scholar* en el Minda de Gunzburg Center for European Studies de la Universidad de Harvard en el curso 2002-2003. Agradezco a Joaquín Alvarado y a Francisco Manuel Parejo Moruno la información proporcionada, y a Domingo Gallego Martínez, José Antonio Sebastián Amarilla, Juan Francisco Zambrana Pineda, Santiago Zapata Blanco y dos evaluadores anónimos de la revista las observaciones realizadas a una primera versión de este trabajo, que han permitido mejorarla. Los errores son responsabilidad exclusiva del autor.

1. Nadal (1972). Al respecto puede verse también Martín Rodríguez (1990). Posteriormente, Parejo (1997) ha precisado la evolución en el tiempo de la industria andaluza y ha matizado el concepto de desindustrialización.

bio de mentalidad que les hubiera hecho perder la perspectiva del negocio, dispersando demasiado las fuerzas o invirtiendo excesivamente en sectores marginales.

Este trabajo indaga en esta última línea, pues se refiere a una iniciativa de industrialización tomada por miembros de la cuarta generación de los Larios, con destacada ayuda de la tercera²; en un sector como el corchero, que sin ser líder tampoco puede considerarse marginal; durante una etapa de la Restauración en que la producción industrial andaluza se estaba ralentizando; y en una zona, la de las estribaciones occidentales de la Penibética, que había estado en el margen del auge industrial precedente. Una iniciativa que, no obstante sus favorables condiciones de partida, también fracasó, hasta el punto de que apenas ha quedado rastro historiográfico de su existencia.

Ello pese a que la *Industria Corchera* tal vez fuera la fábrica española más importante del sector cuando se constituyó a finales de la década de 1880, tanto por el volumen de empleo y producción generados, como por la avanzada tecnología utilizada. Sorprendentemente, la fábrica no se instaló en Cataluña, la región que había sido, y era, la principal zona transformadora de la península Ibérica y una de las principales del mundo, sino en el extremo opuesto, en el Campo de Gibraltar, y más en concreto en La Línea de la Concepción. Un área donde abundaba la materia prima, pues estaba al pie de una gran masa arbórea de monte mediterráneo, pero que carecía de tradición fabril en general, y por lo que respecta al corcho, sólo contaba con algunos pequeños establecimientos dedicados a la preparación. Además, La Línea, por su singular devenir histórico, consecuencia de su ubicación contigua a Gibraltar, apenas tenía actividad industrial, pues durante mucho tiempo estuvieron prohibidos este tipo de establecimientos, para no desvirtuar su carácter de fortaleza militar y evitar el contrabando. De esto último, así como de la importancia de la *Industria Corchera*, da idea el hecho de que los lugareños la denominaran coloquialmente “la fábrica”.

Este trabajo pretende arrojar un poco de luz sobre esta experiencia, tan relevante como desconocida. Para ello analizaré las razones que movieron a sus promotores a ubicar la fábrica donde lo hicieron; algunos de sus rasgos más significativos en cuanto al abastecimiento de la materia prima, su organización productiva y los mercados de destino; y, en fin, las posibles causas de su declive y posterior desaparición. Con todo, quisiera dejar claro desde el principio que se trata de una primera aproximación, por cuanto la información disponible está muy dispersa, es fragmentaria y, sobre todo, porque no he encontrado documentación emanada de la propia empresa referente a su funcionamiento interno, como los libros de contabilidad, correspondencia, actas, etc.

2. Sobre los Larios puede verse Nadal (1972), Jiménez Quintero (1976), (1977) y (1979); Parejo Barranco (1990) y (1999); Benady (1993); Regueira Ramos (1997) y Jiménez Blanco (2004).

Además, el estudio de este caso de fracaso entiendo que puede ser útil también para comprender y valorar el éxito de la industria catalana de transformación del corcho, que se desarrolló en unas condiciones menos favorables en algunos aspectos, pero supo reaccionar ante el reto de los nuevos tiempos y aprovechar las ventajas de los que llegaron primero.

El establecimiento

El proceso productivo y la organización fabril

Es un lugar común entre los distintos autores que se han ocupado de este asunto³, que la *Industria Corchera* se inauguró en 1888. Sin embargo, pese al consenso, la información disponible no avala esta afirmación, o cuando menos obliga a matizarla. De lo que no hay duda es de que la fábrica se erigió en La Línea de la Concepción, en un amplio terreno del espigón de San Felipe, lindante con la playa de poniente, que pertenecía a los señores Larios, a tiro de piedra del peñón de Gibraltar.

Las dudas respecto a la fecha de inauguración derivan del hecho de que existe constancia de que, en el cabildo celebrado el 30 de julio de 1888, se discutió y aprobó el dictamen de la Comisión de Policía Urbana y Rural del Ayuntamiento, por el cual se fijaba la línea que debía seguir el muro de la fábrica de tapones de corcho que se pretendía construir en terrenos adquiridos por Pablo Larios Sánchez. La distancia fijada entre dicho muro y la playa en pleamar fue de 64 pies. Esto tenía su importancia porque por ese espacio debía discurrir el tráfico de personas y mercancías de Gibraltar y La Línea con la bahía de Algeciras⁴. Si así estaban las cosas a finales de julio de 1888, no resulta verosímil que se edificara una fábrica de la envergadura de ésta en el plazo de 5 meses. La inauguración, por tanto, en esa fecha parece poco probable. Cuestión distinta es que se utilizase parte del terreno para almacenar y preparar la materia prima, tarea ésta que, como veremos, fue uno de los objetivos de la empresa. Pero la elaboración de tapones debió de demorarse algunos meses.

La escritura de unificación de dominios de los terrenos sobre los que se asentó la fábrica confirma esta hipótesis. Pablo Larios hizo la primera adquisición el 1 de mayo de 1888. Se trataba de una hacienda con una casa y varias viviendas en su interior, que cuando menos debieron de ser sometidas a una profunda reforma, para ser útiles a su nuevo cometido. Éste fue el eje en torno al cual se construyó la fábrica —pues representaba el 71 por ciento de la superficie final del esta-

3. López Zaragoza (1899), Tornay (1976), Regueira Ramos (1997) y Vega Rodríguez (s.f.).

4. Archivo Municipal de La Línea de la Concepción (AML), *Actas capitulares. Año 1888*, f.º 63 vto. y 64.

blecimiento–, y junto con otro terreno comprado el 17 de julio del mismo año, debieron de ser la base de la discusión del cabildo. Pero no debe perderse de vista la circunstancia de que doce de las quince parcelas que constituyeron la finca donde se ubicó la fábrica fueron adquiridas después de 1888⁵.

Durante las últimas décadas del siglo XIX hubo importantes novedades en la industria corchera internacional, tanto en el ámbito de la tecnología empleada como en el de los productos obtenidos⁶. Sin embargo, el estado de la cuestión hasta ahora dice que estos avances tardaron en implantarse en España, y más concretamente en Cataluña, la principal zona transformadora del país. Un buen conocedor de la evolución del negocio corchero, como era Medir Jofra, describía del siguiente modo la situación existente respecto de este asunto a finales de aquella centuria:

*“...exceptuando la máquina garlopa movida por el mismo hombre y algunas auxiliares sin importancia, una innovación a fondo no se ha hecho ni se desea hacer. Sigue la artesanía en auge y el elemento trabajador, hostil a la máquina por instinto de conservación, presiona para que no se altere aquella vida plácida y agradable de los talleres artesanos.”*⁷

Esta imagen de un sector dominado por la manufactura –independientemente de que la causa fuera, como señala Medir, la influencia del “elemento trabajador”– y renuente a las transformaciones que llevaban hacia la fábrica, pese a que ésta era la dirección de la historia, dada la importancia que tenían los mercados exteriores para la producción final, en especial de tapones, presenta una señalada excepción. Se trata de la *Industria Corchera*, un caso desconocido por la mayor parte de los autores que se han ocupado de estos asuntos, tal vez porque fue una experiencia fallida y de corta duración.

La *Industria Corchera* fue absolutamente innovadora en los procesos productivos empleados, y relativamente en los productos obtenidos. En cuanto a esto último, su orientación fue muy clásica, si la enmarcamos en un contexto español, pero avanzada si el ámbito de referencia lo situamos en la mitad meridional del país (Extremadura y Andalucía), una zona que se había especializado en la obtención de corcho en bruto o preparado, que luego era transformado en Cataluña y en otros países. La *Industria Corchera* no renunció a preparar corcho –en algunas coyunturas difíciles, esta rama pudo ser su salvavidas–, mas su objetivo preferente fue la obtención de tapones a gran escala, de los que llegó a producir 100 millones al año de diversos tipos. Además comercializaba dos subproductos de esta labor principal: las virutas o deshechos y el serrín. El primero lo vendía a las

5. Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC), Protocolos (San Roque), legajo 129, *Unificación de finca. Sr. D. Pablo Larios y Sánchez (1899)*. El terreno sobre el que se asentaba la fábrica era el resultado de unir quince fincas adquiridas entre 1888 y 1898, media 23.492 m² y estaba valorado en 52.000 pesetas. Todo él pertenecía exclusivamente a Pablo Larios.

6. Medir Jofra (1953) y Zapata Blanco (1986).

7. Medir Jofra (1953), p. 218.

fábricas extranjeras de linoleum; el serrín era muy demandado por los empaquetadores de fruta, sobre todo de uva y de naranja⁸.

La *Industria Corchera* fue pionera e innovadora en la forma de producir los tapones. Como prueba basta comparar la imagen artesanal que se desprende del citado texto de Medir, con la descripción que hace López Zaragoza de dicha fábrica, donde el papel estelar lo representan las máquinas y las fuentes de energía inanimadas, quedando el hombre relegado a un lugar secundario. Todo ello en una cadena de producción integrada verticalmente en un único establecimiento. Para ver esto vamos a hacer un rápido repaso del sistema de fabricación de tapones implantado a finales de la década de 1880 en la empresa linense.

Primeramente, el corcho era cocido en calderas de hierro cerradas y caldeadas al vapor, para eliminar impurezas y facilitar el raspado. Una vez hecho esto, las planchas se dejaban reposar durante un mes en una sala con elevada humedad ambiental. Al término de este periodo, las planchas eran cortadas en rebanadas por unas máquinas con cuchillas circulares. Dependiendo del calibre, las rebanadas pasaban bien a las máquinas de cuadrar –de las que salían cuadradillos–, bien a otras máquinas –patente de la casa– de las que se obtenían cilindros. Éstos eran cortados posteriormente en otras máquinas según la longitud que quisiera dárseles a los tapones; mientras los cuadradillos pasaban directamente a unas máquinas, sistema Nowe, para obtener de ellos tapones.

El paso siguiente consistía en pulimentar los tapones y limpiar los extremos, tareas éstas que también se hacían mecánicamente. Después, los tapones se lavaban en máquinas y se secaban, si el tiempo era bueno, al aire libre, si no, con estufas. La fase siguiente era la clasificación, donde primero unas máquinas los distribuían según el calibre, para a continuación escogerlos a mano según la calidad, formando seis grupos. En fin, los tapones se embalaban en sacas formadas con una capa de papel y otra de cañamazo, que contenían un número variable, según el tamaño de los mismos⁹. Como se ha dicho, la producción llegó a ser de 100 millones de unidades al año¹⁰.

Para mover todos estos artefactos hacía falta una fuerza que no podían proporcionar los motores de sangre tradicionales, motivo por el cual se dotó a la fábrica de dos máquinas de vapor (de 90 y 150 caballos) y tres calderas de vapor (una de 60 caballos y dos de 100). La fábrica contaba además con un servicio de lucha contra incendios integrado por una bomba a vapor cuádruple, capaz de proporcionar 200 litros por minuto, y una bomba portátil de 300 litros por minuto,

8. La principal fuente de información sobre las características productivas de la *Industria Corchera* es López Zaragoza (1899). Otros autores se han ocupado de este asunto y aportan datos puntuales de interés, pero siguen a López Zaragoza en lo esencial. Al respecto puede verse Tornay (1976), Regueira Ramos (1997) y Vega Rodríguez (s.f.).

9. La escritura de unificación de dominios comentada anteriormente confirma las grandes líneas de esta descripción, aunque con el añadido significativo de la existencia de un depósito de carbón.

10. López Zaragoza (1899:102).

aparte de mangueras, cubos y otros trebejos necesarios. La fuente energética utilizada por este conglomerado de máquinas era el carbón mineral. Parte de esta energía se destinaba a alimentar tres dinamos, que proporcionaban electricidad a 300 bombillas y 16 bujías; otro signo de modernidad, pues se trata de la primera vez que se utilizó luz eléctrica en la zona.

Esta realidad contrasta con la organización del proceso productivo en Cataluña a finales del siglo XIX, descrita en unas memorias elaboradas por unos ingenieros que trabajaban para el Ministerio de Hacienda con objeto de reformar la contribución industrial y de comercio¹¹. Allí, la cocción se realizaba en calderas abiertas; las principales labores, tales como el rebanado, la obtención de cuadradillos y la de tapones, se hacían a mano; y para la clasificación por tamaños se empleaban aparatos rudimentarios. Ello se justificaba por la especialización en tapones de calidad, para los cuales no eran adecuadas las máquinas. Los mayores costes obligaban a vender a precios más elevados: los tapones elaborados manualmente podían llegar a valer hasta el cuádruple que los obtenidos con máquinas. Sólo para las clases inferiores se utilizaban unas maquinillas de la casa marsellesa Peyra Plana.

El argumento era cierto, pero sólo en parte. Prueba de ello es que, al final, la propia memoria afirma que se estaba empezando a sustituir trabajo por capital en la provincia de Gerona, mediante el empleo de unos tornos de patente inglesa, que transformaban los cuadradillos en tapones. El principal protagonista de la innovación era la empresa Martín Montaner de Palamós. El gran salto adelante en esta dirección se dio un año después, en 1900, con la creación de *Miquel y Vincke*, gran impulsora del empleo de la máquina en la transformación del corcho, lo que le permitió acabar convirtiéndose en una de las primeras empresas mundiales del ramo¹². Estamos, por tanto, ante una cuestión de calidad, pero también de retraso en la aplicación de las técnicas productivas más avanzadas, en las que la *Industria Corchera* marcó el camino a seguir, aunque ella, después, se quedara en la cuneta.

Como se ve, la fabricación de tapones, según la tenía organizada la *Industria Corchera*, dependía en gran medida del trabajo mecánico y de fuentes energéticas inanimadas, frente a la manufactura de tapones, en la que el protagonismo correspondía al trabajo humano y a la habilidad del artesano, lo que le situaba en una posición de fuerza frente al capital. Este estado de cosas se fue transformando durante el primer tercio del siglo XX, pero justamente en la dirección que había marcado la fábrica linense –y, por supuesto, otras empresas extranjeras–. Por ello cabe calificar esta experiencia como pionera e innovadora.

Además de a la elaboración de tapones, la fábrica linense se dedicaba a la preparación de corcho y a la obtención de serrín. El preparado era una tarea sencilla que constaba de cuatro fases: la cocción; la clasificación, según grueso y

11. Ministerio de Hacienda (1900). La memoria que aquí nos interesa se titula “Memoria sobre la industria corcho-taponera en la provincia de Gerona”, está firmada por el ingeniero industrial J. M. de Brugada y fechada el 1 de noviembre de 1899.

12. Sala i López (2001) y (2003a).

calidad; el recortado, consistente en limpiar un poco las planchas con cuchillos; y, finalmente, el enfardado, con la novedad del empleo de una prensa hidráulica, usada también para envasar las virutas. A la fabricación de serrín se dedicó un edificio independiente de dos plantas –que fue donde se inició el grave incendio de 1894–; la de abajo dedicada a la trituración y la de arriba al cernido.

Tanto la diversidad de tareas productivas como la escala e intensa mecanización, sobre todo de la elaboración de tapones, requerían unas instalaciones amplias, como en realidad ocurrió con la que nos ocupa, pues la fábrica contaba con una superficie total de 23.492 m.², de los que 8.753 m.² estaban ocupados por edificios. Por lo demás, la construcción era de mampostería muy sólida.

La intensa mecanización del proceso productivo de los tapones no excluía, sin embargo, el empleo de un alto número de trabajadores, pues se calcula que unas 500 personas, entre hombres, mujeres y niños participaban en el mismo. Se trataba, eso sí, de un trabajo menos cualificado que el de la manufactura, como lo demuestra la presencia de mujeres y niños. A lo anterior hay que sumar las 200 personas dedicadas a la preparación de corcho y los 20 hombres empleados en la obtención de serrín durante una parte del año¹³.

En cualquier caso, la importancia de la fábrica, en cuanto al personal empleado, es puesta de manifiesto por el hecho de que funcionó permanentemente una escuela de primera enseñanza para los hijos de los obreros, que contaba con 150 alumnos en 1899. La política social de la empresa se completaba ayudando al mantenimiento de una sociedad de socorros mutuos, cuyos afiliados tenían el derecho a percibir un salario, asistencia sanitaria y medicinas en caso de enfermedad. Empero, esto no le libró de las acerbas críticas del movimiento obrero de signo anarquista, que denunció a los patronos por hacer trabajar sin descanso a hombres, mujeres y niños, a quienes trataba como a esclavos, por un miserable jornal¹⁴. Una crítica que, pese a lo que pueda tener de exagerada, confirma el carácter fabril del establecimiento.

La creación así como la posterior desaparición de la *Industria Corchera* quedan reflejadas en las estadísticas. La contribución industrial pagada por la industria corchera gaditana experimentó una notable elevación entre 1863 –sobre todo después de 1879– y 1895-96 (cuadro 1). En ese periodo, Cádiz registró el mayor crecimiento habido en el sector en el conjunto de España, nada menos que un 1.779 por ciento, superando al de Gerona entre esas mismas fechas, e incluso al de esta provincia entre 1910 y 1930, el momento de gran transformación fabril de la industria gerundense. Pero con la misma rapidez que se expandió, cayó en 1910, siguiendo el declive hasta 1930. La acusada intensidad de estos movimientos es un indicio de que los cambios pudieron estar protagonizados por una

13. Algunos autores, como Vega Rodríguez (s.f.), p. 220, afirman que la *Industria Corchera* llegó a tener 1.000 operarios en 1894.

14. “Toque de atención”, *La Protesta*, n.º 107, 7 de noviembre de 1901. p. 1.

CUADRO 1

CONTRIBUCIÓN INDUSTRIAL PAGADA POR LA INDUSTRIA CORCHERA, 1863-1930
(PESETAS DE 1910)

	1863	1879	1895-96	1910	1930
Badajoz	593 (100)	1.830 (309)	5.707 (962)	3.798 (640)	2.672 (451)
Barcelona	643 (100)	921 (143)	1.567 (244)	1.951 (303)	4.741 (737)
Cádiz	247 (100)	582 (236)	4.642 (1.879)	1.216 (492)	1.189 (481)
Gerona	7.366 (100)	11.712 (159)	20.537 (279)	28.969 (393)	11.5047 (1.562)
Sevilla	593 (100)	309 (52)	3.609 (609)	8.916 (1.504)	8.837 (1.490)
ESPAÑA	10.628 (100)	17.858 (168)	40.832 (384)	48.955 (461)	143.013 (1.346)

Fuente: Zapata Blanco (1986), pp. 278-279. Las cifras entre paréntesis corresponden a los números índices con base en 1863.

sola empresa, pero muy destacada, con mucho peso en la producción provincial, que bien pudo ser la que nos ocupa. En esta línea debe de estar lo ocurrido en Sevilla como consecuencia de la instalación de la *Armstrong* en 1878, si bien aquí surgieron diversas empresas, unas independientes y otras satélites de ésta, circunstancia que no se dio en el caso de la fábrica linense.

La propiedad

Es un lugar común que la fábrica de la *Industria Corchera* perteneció a *Larios Hermanos*, la empresa –también llamada casa de comercio– con la que la familia Larios operaba desde Gibraltar. Así se dice en numerosos protocolos notariales y otros documentos oficiales. Para confirmar esto haría falta un inventario de la empresa en una fecha posterior a la creación de la fábrica o alguna otra información interna que documentase la propiedad. Sin embargo, la vida y patrimonio de esta empresa permanecen, por el momento, en el más absoluto anonimato, debido principalmente a su domiciliación en el peñón de Gibraltar.

El escepticismo respecto a la citada pertenencia deriva de la lectura del testamento de Ricardo Larios Tashara, quien puede considerarse el patriarca de la rama gibraltareña de la familia en la segunda mitad del siglo XIX, sobre todo después de la muerte de su hermano Pablo Antonio en 1879. En la cláusula decimoquinta, el testador afirma que, pese a figurar la fábrica de corcho de La Línea como perteneciente a la casa *Larios Hermanos*, y aunque él (Ricardo Larios) les ha prestado dinero para su construcción así como para la adquisición de materia prima, y les ha avalado con su nombre en diversas actuaciones, se trata en realidad de un negocio emprendido por y para sus sobrinos Pablo, Leopoldo, Augusto, Ernesto y Carlos Larios Sánchez, hijos de su hermano Pablo Antonio. El deseo de Ricardo de ayudar a sus sobrinos en el negocio del corcho se manifestó, además, en un legado de 2.500.000 pesetas, para que pudieran desarrollar con desahogo esta actividad –en él se incluían las cantidades ya anticipadas–, la

carencia de intereses por estos préstamos y la exclusión de su patrimonio de todo lo que guardara relación con el corcho, y, por tanto del ulterior reparto del mismo¹⁵. Dicho de otro modo, el negocio corchero quedaba en manos exclusivamente de sus mencionados sobrinos.

A tenor de lo expuesto, no hay duda de que la *Industria Corchera* pertenecía a los hermanos Larios, pero no era de *Larios Hermanos*. Sin embargo, cabe la duda de si tras la muerte de Ricardo, ocurrida en 1892, los referidos sobrinos incluyeron la fábrica en el patrimonio de la empresa gibraltareña. Esta suposición deriva del hecho de que, en el citado testamento, se establece expresamente que todos sus bienes de Gibraltar, incluida su participación en la empresa, debían pasar a los hijos de su hermano Pablo Antonio. De aquí se deduce que, después de la partición de bienes, aquéllos se convirtieron en los principales accionistas de la empresa, aunque no los únicos, pues al menos también era socio capitalista de la misma Arturo Larios Tashara, un hermano demente de Ricardo. En esta situación, cabe la posibilidad de que acabaran incluyendo la fábrica dentro de *Larios Hermanos*, una decisión que, por otra parte, habría sido coherente con una larga trayectoria familiar, de despersonalizar la propiedad del patrimonio, aportándolo a empresas de diverso tipo.

Lo que está meridianamente claro es que el negocio del corcho fue emprendido y ejercido sólo por la rama gibraltareña de los Larios, sin participación alguna de la malagueña. Y esto sí es una novedad, porque la tradición establecía que los grandes negocios eran abordados conjuntamente. Una prueba la tenemos en la *Sociedad Industrial y Agrícola del Guadiaro*, que aglutinaba la mayoría de las pertenencias territoriales e industriales de la familia, tanto particulares como empresariales, situadas en torno a ese río. Pues bien, si se analiza la distribución del capital de esta importante sociedad, se observa que estaba repartido al 50 por ciento entre las dos ramas, la malagueña y la gibraltareña. Otro tanto ocurrió con la *Industria Malagueña*, la empresa algodонера del grupo¹⁶.

La ubicación

Una pregunta que surge de inmediato al conocer la existencia de una fábrica tan avanzada como la *Industria Corchera* es la del porqué de su ubicación, lejos del distrito corchero catalán y, más concretamente, en La Línea de la Concepción, un auténtico desierto industrial entonces. Como suele ocurrir en este tipo de cuestiones, la respuesta no es única ni simple, pues requiere considerar varios factores.

El primero es la existencia de personas interesadas en la idea y con capital bastante para abordarla. Los Larios comenzaron a comprar tierras en la zona en

15. AHPC, Protocolos (San Roque), legajo 107, *Testamento abierto. El Señor Don Ricardo Larios y Tashara (1892)*. El testador falleció a los pocos meses de firmar este documento, que rigió el reparto de su patrimonio.

16. Parejo Barranco (1999), p. 1.194.

1869, con la adquisición de diversas fincas al duque de Medina Sidonia en Jimena de la Frontera y Gaucín, pero, en este momento, no mostraron interés por la principal dehesa de alcornoque que poseía la casa ducal en Jimena¹⁷. En ese momento, el corcho comenzaba a ser una mercancía valiosa para los propietarios de las estribaciones occidentales de las sierras Béticas, pero el negocio allí todavía estaba en los albores, como lo prueba el que el esquilmo más apreciado del alcornoque fuera entonces la casca, utilizada para obtener curtiente para las pieles, muy demandado en localidades de la serranía gaditana especializadas en el trabajo del cuero, como por ejemplo Ubrique. Pero este aprovechamiento era incompatible con el corcho, porque provocaba la muerte del árbol. Otra prueba de que el interés de los Larios por el corcho debió de ser tardío –de la segunda mitad de la década de 1880– es que no concurrieron a las primeras subastas para la enajenación del corcho de los montes públicos gaditanos, celebradas a finales de los años setenta y comienzos de los ochenta.

Sin embargo, su profunda imbricación en la economía del litoral mediterráneo andaluz les proporcionó información de primera mano sobre el auge que estaba experimentando la demanda de corcho, y les permitió conocer que, salvo contadas excepciones, los pueblos gaditanos y malagueños se limitaban a preparar la materia prima, para expedirla después por barco hacia Cataluña o el extranjero, donde se incorporaba la mayor parte del valor añadido de los productos finales.

Una característica del grupo Larios fue la de participar en cualquier actividad económica que pudiera dar dinero, por lo que resulta difícil pensar que les pasaran desapercibidas las posibilidades de un negocio que estaba enriqueciendo a sus vecinos propietarios de dehesas. Por ello, con cierto retraso, se lanzaron a él con la intención de ir a por todas, lo cual se manifestó en dos hechos fundamentalmente. El primero, la adquisición de numerosas dehesas de alcornoque en los municipios de Algeciras, Los Barrios, Jimena y San Roque. La intención de estas compras era disponer de corcho, como lo demuestra el hábito de arrendar el usufructo de todos los esquilmos menos éste. La participación del conjunto de la familia en esta faceta del negocio se manifiesta en que estas fincas estuvieran a nombre tanto de *Larios Hermanos* como de la *Sociedad Industrial y Agrícola del Guadiaro* o de los Larios Tashara¹⁸. El segundo hecho, que significó un gran paso adelante, y denota el carácter emprendedor de estos empresarios, fue el de no limitarse a preparar la materia prima, como se había hecho hasta entonces, pasando a transformarla *in situ*, mediante la plasmación de un ambicioso proyecto fabril. Aunque, en este caso, la iniciativa quedó limitada a los hermanos Larios Sánchez, como hemos visto más arriba.

Un segundo elemento que ayuda a explicar la ubicación de la *Industria Corchera* es que las personas que tuvieron la idea dispusieron de capital

17. Sobre los pormenores de esta transacción puede verse Jiménez Blanco (2004).

18. Borrallo (1909), pp. 46-66.

(2.500.000 pesetas) para echarla a andar, sin tener que pagar nada por él —el préstamo de Ricardo Larios fue sin interés y, finalmente, no tuvieron que reembolsarlo, porque les fue legado en herencia—, además de poder contar con el asesoramiento desinteresado y fiable de un grupo de expertos hombres de negocios como eran sus primos, tíos y demás parientes, en especial su tío Ricardo, quienes unían una dilatada experiencia en asuntos económicos a unos selectos contactos políticos y sociales¹⁹.

En tercer lugar está el hecho de ser la zona una gran productora de materia prima, por localizarse allí, a horcajadas de las provincias de Cádiz y Málaga, una de las masas continuas de *quercus suber* más importantes de España. Hoy, este espacio constituye el Parque Natural de los Alcornocales. Al final del siglo XIX, la provincia de Cádiz producía unos 160.000 quintales métricos de corcho²⁰; a lo cual habría que añadir el obtenido en los municipios de la parte oriental de la serranía de Ronda, Cortes y Gaucín principalmente. De la primera estadística de producción elaborada en España por la Comisión Mixta del Corcho se deduce que las provincias de Cádiz y Málaga aportaban el 45 por ciento del total de esta materia prima recogida en nuestro país por término medio en 1932-1933²¹. Si el cálculo lo limitamos a la primera de dichas provincias, resulta que ella sola representaba la tercera parte del total español, que, no lo olvidemos, era el segundo productor mundial de corcho. Queda claro, por tanto, que la abundancia de corcho en las inmediaciones fue otro elemento explicativo de la ubicación de la fábrica de los Larios.

Asimismo influyó —y éste es el cuarto factor— el hecho de que la bahía de Algeciras sea un excelente puerto natural, estratégicamente situado en las rutas internacionales que unían el Atlántico con el Mediterráneo y, a través del canal de Suez, con el Índico. Ello facilitaba la salida por mar de la producción, tanto hacia los mercados nacionales —las planchas de corcho preparado para Cataluña y el serrín para Almería y Valencia—, como hacia los internacionales —las planchas para Alemania, Inglaterra, Estados Unidos y los tapones para estos países y Francia—.

Ahora bien, esto último no explica la elección concreta de La Línea. Es más, lo lógico según este criterio habría sido levantar la fábrica en Algeciras, ya que era en esta ciudad donde estaba el puerto marítimo, que ha acabado siendo uno de los principales de España, por las razones antes apuntadas y porque servía de puente hacia África. A ello coadyuvaba otro factor no despreciable como era que

19. Según los cálculos de los ingenieros al servicio del Ministerio de Hacienda (1900), pp. 153-155, el capital total (fijo y de explotación) necesario para hacer funcionar una industria manufacturera de tapones de corcho en Gerona a finales del siglo XIX, era de 248.495 pesetas. En el caso de la *Industria Corchera*, los requerimientos debieron de ser bastantes superiores, a causa de su elevado nivel de mecanización.

20. AHPC, Hacienda, caja 507, *Memoria del catastro por masas de cultivo de la provincia de Cádiz, 1897-1899*, f.º 44.

21. Zapata Blanco (1986), p. 234.

el ferrocarril que debía conectar el Campo de Gibraltar con el resto de España, cuya construcción era tramitada en esos momentos, estaba previsto que terminase precisamente en Algeciras. Este medio de transporte resultaba fundamental para abaratar el coste del traslado del corcho desde los lugares de producción a los de transformación o embarque, porque atravesaba toda la serranía de Ronda, facilitando la conexión de municipios tan importantes como Cortes, Gaucín, Jerez o Jimena, con el puerto de Algeciras.

Sin embargo, la fábrica se ubicó en La Línea. ¿Por qué? Desde luego no fue porque los Larios carecieran de influencia política en el ayuntamiento algecireño para conseguir las mismas facilidades que en el municipio vecino. La familia era gran propietaria en aquel término. De una de sus fincas manaba el manantial que abastecía de agua potable a la ciudad, después de una concesión hecha por Pablo Larios²². La respuesta debe buscarse en otro sitio, pero por más que lo he intentado, no he encontrado información directa sobre este asunto; empero, la indirecta –como veremos más adelante– sugiere la hipótesis de que la fábrica se levantó en terreno linense por la proximidad a Gibraltar y ello por tres motivos.

El primero es que en una fábrica con un alto nivel de mecanización, como era ésta, el carbón resultaba un insumo básico, el segundo en importancia tras el corcho. Gibraltar se convirtió, en la segunda mitad del siglo XIX, sobre todo después de la apertura del canal de Suez en 1869, en uno de los principales lugares –junto con Malta y, después, Argel– donde repostaban carbón los vapores que hacían las rutas del Mediterráneo y las orientales. Lógicamente, el carbón era británico; y la oferta abundante, diversificada y barata, pues se trataba de un mercado muy competitivo. Como vecinos y hombres de negocios que eran de Gibraltar²³, los Larios sabían que a 200 metros en línea recta del espigón de San Felipe, en los pecios inutilizados fondeados en el mar, había cantidades ingentes del mejor y más barato carbón que se podía obtener en el mercado internacional²⁴. Llevarlo a Algeciras habría costado más.

Ciertamente, el alejamiento de la estación de ferrocarril de Algeciras era un inconveniente en cuanto al acarreo de la materia prima, pero los Larios no consideraron esta situación como definitiva, pues tenían la esperanza de que, finalmente, fuera admitida su solicitud de construir un ramal del ferrocarril que llegase hasta Campamento, una pedanía de La Línea. Hoy sabemos que no tuvieron éxito, pero ellos probablemente pensaran que acabarían lográndolo.

El segundo motivo guarda relación también con el papel estratégico de Gibraltar en las rutas marítimas, ya que el propósito de la fábrica era exportar la

22. López Zaragoza (1899), p. 105.

23. En realidad, de los cinco hermanos Larios Sánchez, sólo tres (Pablo, Augusto y Ernesto) mantuvieron la vecindad gibraltareña, mientras Leopoldo y Carlos fijaron su residencia en Málaga y Los Barrios, respectivamente.

24. Sobre este asunto son sumamente ilustrativos los *Informes consulares* de los Estados Unidos.

mayor parte de su producción, para lo que el puerto de la colonia británica era especialmente idóneo. Por último, el tercer motivo es que la gerencia de la fábrica se situó en Gibraltar, en la sede de *Larios Hermanos*, por lo que la proximidad del municipio linense facilitaba el control de la misma.

Podría pensarse que situar la fábrica en un lugar sin tradición en el trabajo del corcho significó un obstáculo para su desarrollo. Esto habría sido cierto si se hubiera tratado de una industria manufacturera, donde el peso de la mano de obra cualificada era muy alto, como ocurría entonces en Cataluña. Pero ya hemos visto que el planteamiento de los promotores de la *Industria Corchera* era totalmente distinto, pues significaba una apuesta decidida por la mecanización. En este caso, los requerimientos de mano de obra especializada son menores y de otro tipo. Prueba de ello es la abundante presencia de mujeres y niños entre los trabajadores de la fábrica. Es más, cabe pensar que partir de cero fue una ventaja respecto de otros sitios con más tradición, conocida la resistencia de los artesanos a la modernización del sector en Cataluña. En La Línea nadie había para oponerse. Al contrario, la noticia de la creación de 720 nuevos puestos de trabajo directos debió de ser muy bien recibida por todos en el pueblo. Éste es un claro ejemplo de superioridad del recién llegado. Aquí, la ausencia de tradición, más que perjudicar, favoreció.

El acopio de la materia prima

Según López Zaragoza, la *Industria Corchera* procesaba anualmente unos 150.000 quintales de corcho, incluyendo tanto el destinado a la preparación como el que servía para elaborar tapones²⁵. Si se tratara de quintales métricos, la cifra resultaría un poco exagerada, pues ello significaría que habría necesitado casi la totalidad de la producción de corcho de la provincia gaditana. Por ello supongo que el autor se refiere a quintales castellanos (de 46 kilogramos), de donde se desprendería que la fábrica procesaba al año 69.000 quintales métricos. Cantidad que resulta muy respetable, pues significa el 43 por ciento del obtenido en dicha provincia. Parece claro en cualquier caso –y es lo que ahora me interesa destacar– que el funcionamiento de una fábrica de la envergadura de la que nos ocupa exigía disponer de gran cantidad de corcho, lo cual implicaba arbitrar una política de abastecimiento eficaz, en un doble sentido. Primero en cuanto a la disponibilidad física de la materia prima en el momento adecuado; y, segundo, que los precios a pagar por la misma fueran razonables. Ninguno de estos dos requisitos era fácil de cumplir.

El corcho es una materia prima de origen agrario, cuya producción depende,

25. López Zaragoza (1899), p. 104. Para hacerse una idea de la importancia de esta cifra, puede servir como punto de referencia el hecho de que la media de las adquisiciones totales de corcho de la compañía *Armstrong* en España durante la última década del siglo XIX fue 28.489 quintales castellanos (Grupo de Estudios de Historia Rural, 1999), p. 1.326.

principalmente, de la cantidad de alcornoques en situación de serles extraída la corteza, y, en menor medida, de la edad de los árboles y de la climatología durante el turno, en especial las precipitaciones. De aquí se deduce que la única forma de aumentar la producción es extender la superficie de este tipo de monte y fomentar la regeneración de los ya existentes. Sin embargo, éstas son medidas que requieren invertir capitales con un periodo de retorno muy dilatado, de varias generaciones, a causa del lento crecimiento del árbol, y con una gran incertidumbre en cuanto a su recuperación, porque el comportamiento de los mercados a tan largo plazo es imprevisible. Por ello, la iniciativa privada –propietaria de la mayor parte de los alcornocales españoles– ha sido y es muy renuente en abordar este tipo de iniciativas, y, por motivos distintos, sobre todo por falta de liquidez, el Estado tardó en actuar en los que tenía a su cargo, pues no lo hizo hasta finales del siglo XIX, cuando puso en marcha las ordenaciones. Con todo, los efectos tardaron décadas en dejarse notar.

Por ello puede suponerse que, durante el periodo de vida de la *Industria Corchera*, la oferta de materia prima fue estable o incluso descendente. Esto, en un contexto de demanda creciente, por el auge de la industria tanto en España como en el extranjero, se tradujo en una elevación del precio del corcho. Medir Jofra lo expresa gráficamente –aunque se refiere a un lapso más amplio– al afirmar que los reales se convirtieron en pesetas y luego en duros.

El mismo autor ha definido el periodo 1880-1900 como la edad de oro del taponero. La realidad debió de ser, sin embargo, algo más complicada, pues no llovió a gusto de todos. Desde luego, la coyuntura fue muy favorable para quienes habían suscrito contratos de arrendamientos de alcornocales o de compra de corcho por tres sacas (en torno a 27 años) allá por los años setenta –cuando los reales se estaban convirtiendo en pesetas–, pues ello les protegió contra el encarecimiento de la materia prima, al tiempo que se beneficiaban del alza de los precios de los productos finales. Mas para quienes entraron en el negocio en la década de 1880 –cuando las pesetas se estaban volviendo duros–, como les ocurrió a los Larios, la situación no debió de ser tan halagüeña²⁶. Asegurarse una gran cantidad de materia prima a precios aceptables debió de constituir un gran reto para los hermanos Larios. La estrategia de aprovisionamiento de ésta fue uno de los tres pilares sobre los que se asentó la *Industria Corchera*. Los otros dos fueron la concepción fabril de la elaboración de tapones –que permitía compensar mediante ganancias en la productividad el alto precio del corcho– y la búsqueda de mercados.

El acopio del corcho necesario para el funcionamiento de la fábrica se consiguió a través de diversas vías. La primera fue una habitual en las industrias agrarias de los Larios: la adquisición de la propiedad de tierras susceptibles de pro-

26. Un ejemplo de las dificultades de abastecimiento y de la subida tendencial del precio del corcho, en la década de 1880, lo encontramos en la casa *Armstrong*, y ello pese a que empezó a operar antes y era un gran comprador (Grupo de Estudios de Historia Rural (1999)).

ducir la materia prima en cuestión; en este caso, dehesas o montes poblados de alcornoques²⁷. El cuadro 2 recoge, *grosso modo*, la cantidad de corcho que podían obtener los Larios de las numerosas fincas adquiridas con esta finalidad en los últimos años del siglo XIX y primeros del XX en las estribaciones occidentales del sistema Penibético. En el mismo se observa que, por esta vía, podían allegar en la provincia de Cádiz, 44.313 quintales métricos por pela, de donde resulta, suponiendo un turno de nueve años, una producción anual de 4.924 quintales métricos. A esto hay que añadir lo obtenido en las dehesas malagueñas, ubicadas en Manilva, Monda –junto al ferrocarril Bobadilla-Algeciras– y Marbella, pero de las que sólo conocemos la producción de la última, el Coto de Heredia, una de las más importantes de la provincia, de donde se sacaban 2.556 quintales métricos al año. Todo ello suma 7.480 quintales métricos anuales, equivalentes a casi el 11 por ciento de las necesidades estimadas de la fábrica. Un punto de arranque, pero por completo insuficiente. Sin embargo, se trata de una característica singular de este caso que debe ser subrayada, pues esta integración vertical hacia atrás resulta excepcional entre las empresas industriales corcheras, además de que puede ayudar a comprender el fracaso de esta experiencia.

CUADRO 2

PRODUCCIÓN ESTIMADA POR SACA DE CORCHO DE LAS TIERRAS PROPIEDAD DE LOS LARIOS. 1909²⁸

	Quintales métricos
Algeciras	1.150
Jimena	30.283
Los Barrios	4.140
San Roque	8.740
Total Cádiz	44.313
Marbella	23.000
Total	67.313

Fuente: Elaboración propia a partir de Borrallo (1909), pp. 47-63.

27. Esta misma política de compra de tierras la practicaron también con la caña de azúcar, para cuya molturación contaban con varias fábricas en la provincia de Málaga. Al respecto puede verse Parejo Barranco (1990), Regueira Ramos (1997) y Jiménez Blanco (2004).

28. Estas cifras son aproximativas. Primero por el carácter de la fuente utilizada –el propio autor confiesa las dificultades que tuvo para allegar los datos, y el tenor de éstos, con muchos ceros al final, prueba su tosquedad–; y segundo, porque en el caso de fincas con propiedad compartida, se especifican los titulares, pero no la parte que les corresponde. Para paliar este problema he dividido la producción total de la finca por el número de poseedores, suponiendo por tanto una proporcionalidad que no tenía por qué darse en la realidad. Por otra parte, he atribuido a los Larios las que aparecen a nombre de *Larios Hermanos*, *Larios Tashara Hermanos* y la *Sociedad Industrial y Agrícola del Guadiaro*.

Resultaba, por tanto, necesario recurrir al corcho producido por otros para recabar la materia prima precisa para el normal funcionamiento de la fábrica. La primera era arrendar alcornoques o comprar corcho a futuro, haciéndose con los correspondientes derechos de saca, por cuantas más pelas mejor, pues de este modo se aseguraban el abastecimiento y se protegían contra el encarecimiento. Los alcornoques podían ser de propiedad pública o privada. La distinción es oportuna porque el camino a recorrer para conseguir el objetivo difería notablemente en uno y otro caso. La segunda posibilidad consistía en adquirir el corcho en el mercado de esa materia prima, según los precios y condiciones vigentes en cada momento. Desconozco en qué medida acudieron los Larios a esta forma de aprovisionamiento, pero cabe suponer que trataran de minimizarla por el riesgo que comportaba, sobre todo en una coyuntura expansiva, y porque su capacidad de negociación en este mercado era inversamente proporcional a la cantidad de corcho que tuvieran que obtener por esta vía. Como carezco de información sobre este asunto, nada más puedo decir al respecto. Por ello, me ocuparé de la primera posibilidad en sus dos variantes.

De ellas, la más importante fue el arrendamiento y compra de corcho de montes privados. Su finalidad fue, como señala Ricardo Larios en su testamento, asegurar la adquisición de la primera materia. Entre estas operaciones sobresale una por su magnitud y repercusión: el arriendo por doce años de la hacienda de Castellar al conde de Estrada firmado en abril de 1888²⁹. La hacienda en cuestión, formada por un grupo de quince dehesas, no es otra que la conocida finca de la Almoraima, el mayor latifundio de España, con más de 15.000 hectáreas, cuya producción de corcho por cada saca era estimada por Borrallo en 276.000 quintales métricos, es decir, 30.667 al año, equivalentes al 44 por ciento de las necesidades estimadas de la fábrica³⁰. Este contrato, en el que tanto debió de influir la habilidad y los contactos de Ricardo Larios, lo considero concluyente para que la rama gibraltareña de los Larios se decidiera a entrar en el negocio de la transformación de corcho. Así lo indica el que, al mes siguiente de su firma, Pablo Larios Sánchez adquiriese la primera parcela de los terrenos sobre los que se levantó la fábrica del espigón de San Felipe.

Los Larios no participaron en los primeros contratos de arrendamiento de corcho de los montes públicos gaditanos, una vez que la gestión de éstos quedó bajo la supervisión del Estado, firmados por dos o tres sacas, con una duración que oscilaba entre los 18 y los 27 años. El primero de estos contratos afectó a varios montes de Alcalá de los Gazules, y fue rubricado en 1875; el último, con-

29. Archivo Provincial de Málaga, Protocolos (Málaga), legajo 5.697, *Testamento del Sr. D. Ricardo Larios y Tashara*. 1890.

30. Borrallo (1909), p. 51. Según el autor, se trata de una estimación a la baja, pues había quienes elevaban la producción por saca a 460.000 quintales métricos. Medir Jofra (1953), p. 85 le atribuye a esta finca una capacidad productiva 900.000 quintales castellanos (414.000 quintales métricos).

cerniente a una dehesa de propios de Tarifa, lo fue en 1885³¹. Tampoco parece que lo hicieran en los de la provincia de Málaga. De ser esto así, cabría concluir que quedaron fuera del primer reparto de la riqueza corchera de propiedad pública, relativamente importante en estas dos provincias, que podría haber constituido, por ello, una significativa vía de aprovisionamiento de materia prima.

Esto no fue definitivo, pero sí condicionó su estrategia en los años siguientes. Ésta consistió en tratar de conseguir de segunda mano este tipo de corcho. Así, en 1891, habían logrado subrogarse en el derecho de saca que tenía Manuel Pazos sobre tres dehesas de propios del municipio de Tarifa. Mas cuando los Larios ponían un clavo en una habitación no paraban hasta hacerse con la casa. Tres años después, la subrogación se ampliaba a dos dehesas más y la mitad de otras dos. Y, en 1900, alcanzaba a la totalidad de nueve de las once dehesas públicas tarifeñas, con una producción potencial de 2.374 quintales métricos al año. No tengo constancia de que se hicieran con derechos de saca de los montes de Los Barrios, el otro gran núcleo de alcornoques públicos próximos a La Línea³².

Sin embargo, estos primeros contratos de arrendamiento de montes públicos fueron cuestionados en la década de 1890. Formalmente, ello obedeció a la puesta en marcha de la ordenación de los mismos, un instrumento de política forestal previsto desde 1865, pero que había dormido el sueño de los justos hasta entonces. En realidad, lo que subyacía en este cuestionamiento era el desacuerdo de quienes habían quedado fuera del reparto de esta riqueza —cada vez mayor como consecuencia de la subida de los precios del corcho—, y querían que se volvieran a repartir las cartas, y del Ministerio de Fomento y los ayuntamientos, porque deseaban llevarse una porción mayor de la tarta. Sólo así se entiende la ofensiva por la anulación de los contratos vigentes, que, por otra parte originó un embrollo jurídico de considerables proporciones.

Fuere por lo que fuese, el caso es que la ordenación de los alcornoques públicos gaditanos y malagueños, iniciada en 1890, les permitió a los Larios hacerse con el corcho de buena parte de estos montes públicos por un periodo inicial de 20 años, comenzando por los de Cortes, el Robledal y la Saucedá, todos ellos en Málaga, y siguiendo con los de Tarifa, Algeciras, Los Barrios y Jerez de la Frontera³³. De este modo completaron el aprovisionamiento de materia prima para su fábrica de La Línea.

31. Archivo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (AMA), Agricultura, legajo 365, expediente 32, *Relación detallada de los contratos de aprovechamiento de corchos que están en ejecución en los montes del Distrito Forestal de Cádiz formulado de conformidad con lo dispuesto por R. O. de 1º de agosto de 1891*.

32. Esta información procede de AMA, Agricultura, legajo 365, expediente 32 y de los planes de aprovechamiento de los montes públicos de la provincia de Cádiz, conservados en el mismo archivo.

33. La lista no es exhaustiva, pues sólo he incluido los montes donde me consta que los derechos de ordenación quedaron en manos de José Lameyer, pero podría haber otros, sobre todo en la provincia de Málaga. De todos modos, las condiciones de acceso al corcho por parte de los Larios no están claras, pues dependen de las relaciones que tuvieran éstos con Lameyer, un asunto que no he podido elucidar por el momento. Lameyer era un abogado de Madrid que debía de moverse bien

Ahora bien, el corcho, ya de montes propios o arrendados, ya comprado, había que ponerlo en la fábrica. Ésta no era tarea fácil ni barata, pues se trataba de muchos quintales, provenientes de zonas recónditas de la serranía de Ronda en algunos casos. El sistema tradicional de arrieros, caballerizas y carretas constituía un lastre por su limitada capacidad de carga, lentitud y carestía. Hacía falta un sistema de transporte que evitara, o al menos minimizara, esas restricciones. Tal era el ferrocarril.

La historia de la conexión ferroviaria del Campo de Gibraltar es dilatada, y podría ser el motivo de varios artículos. Por ello me voy a limitar aquí a considerar los puntos más relevantes para este trabajo, pues constituía una pieza esencial del acopio de la materia prima de la *Industria Corchera*. Pese a ello, no he encontrado ninguna prueba de la existencia de un vínculo directo de los Larios con la construcción y explotación de la línea Bobadilla-Algeciras –la conexión que se impuso finalmente–, aunque sí las hay de su participación indirecta, a través de sus influencias políticas.

En principio (1873) se estableció que el Campo de Gibraltar se conectaría con el resto de la red mediante dos enlaces, uno con Cádiz y otro con Málaga, que discurrirían ambos por la costa³⁴. La confluencia debía producirse en Campamento, un lugar próximo a La Línea. La sección Cádiz-Campamento fue concedida en 1874; la de Málaga a Campamento en 1876. Esta última concesión cayó pronto en el olvido. La primera fue objeto de diversas transmisiones, y, en 1880, se substituyó su trazado por el de Algeciras-Jerez. Paralelamente, las Cortes aprobaban por ley un nuevo ferrocarril que, partiendo de Bobadilla y atravesando toda la serranía de Ronda fuera a unirse con el Jerez-Algeciras en un punto por determinar. El correspondiente proyecto de ley fue elaborado por una comisión parlamentaria en la que participó Martín Larios Larios³⁵.

La situación resultante de estas dos iniciativas presentaba dos novedades destacadas respecto de la anterior. Una era que la conexión del Campo de Gibraltar

en los entresijos de la burocracia del Ministerio de Fomento, quien estaba apoderado por los Larios para gestionar diversos asuntos en la capital del reino (AHPC, Protocolos, legajos 108, 132 y 137). Pero de aquí no cabe concluir que fuera su subordinado, pues también ocurría que los Larios estaban apoderados por Lameyer para gestionar sus intereses en la zona del Campo de Gibraltar y alrededores (Archivo Histórico de Protocolos de Madrid, legajo 37.747), como por ejemplo todo lo relativo a la gestión de los montes de Cortes; y las concesiones de ordenación estaban en definitiva a nombre de Lameyer. Da la impresión de que se trataba de una relación de igual a igual, o al menos no de dependencia. Si así fuera, significaría que los Larios dispusieron del corcho de estos montes públicos, pero a un coste superior al que tendrían que haber pagado si los derechos de ordenación les hubieran correspondido realmente.

34. Archivo del Congreso de los Diputados. Madrid (ACDM), Serie General de Expedientes, legajo 230, expediente 89, *Expediente relativo a la proposición de ley del Sr. Cepeda, autorizando la concesión de un ferrocarril de Bobadilla-Algeciras, en sustitución del de Bobadilla por Ronda a empalmar con el de Jerez a Algeciras*. 1887.

35. ACDM, Serie General de Expedientes, legajo 201, expediente 45, *Expediente acerca de la proposición de ley sobre construcción del ferrocarril Bobadilla-Algeciras*. 1879.

con los dos radios más próximos, el de Cádiz y el de Málaga, pasaba a hacerse por el interior, en vez de por la costa, lo que podía ahorrar tiempo y, tal vez, dinero. La segunda es que el centro ferroviario del Campo se desplazaba desde Campamento hasta Algeciras, parece ser que por motivos de seguridad. Esta última decisión no se modificaría posteriormente, y acabó perjudicando a la *Industria Corchera*.

En lo relativo a los enlaces con Cádiz y Málaga sí hubo modificaciones. La más importante consistió en que la empresa que se había hecho con los derechos para construir el Jerez-Algeciras se declaró incapaz de cumplir este cometido en diciembre de 1886. El 5 de mayo del año siguiente vio la luz una ley que reordenaba el plan ferroviario de esta parte del sur de España. Por un lado se retomaba la unión con Cádiz por la costa. Esta parte del plan fue arrinconada y olvidada. Por el otro lado se mantenía la conexión con el radio de Málaga por el interior, a través de la serranía de Ronda hasta llegar a Bobadilla. Esto último se justificaba por la necesidad de tener una conexión rápida con Algeciras –se supone que desde el centro–, para que España pudiera desarrollar su política africana. La comisión parlamentaria encargada de hacer la propuesta de ley relativa a este ferrocarril, en la que curiosamente volvía a estar Martín Larios, dijo tener información sobre el interés en esta línea (Bobadilla-Algeciras) de un grupo inglés de gran seriedad y solvencia³⁶.

Un año después, el 14 de mayo de 1888, se celebró la subasta de la concesión del ferrocarril Bobadilla-Algeciras, que fue ganada por la casa de banca londinense *Greenwood y Cia*. Ésta transmitió inmediatamente su derecho a una empresa constituida en Londres expresamente para construir y explotar dicho ferrocarril, denominada *The Algeciras (Gibraltar) Railway Company Limited*³⁷. Quince años había tardado en decantarse la conexión ferroviaria del Campo de Gibraltar, que había quedado coja, pues se hacía sólo con uno de los radios, y a través del interior y no de la costa. La construcción, sin embargo, se hizo con relativa rapidez, si se tienen en cuenta las dificultades orográficas de buena parte del trazado. En octubre de 1888, el Gobierno autorizó el inicio de las obras, y dos años después (en diciembre de 1890) se inauguraba el tramo Algeciras-Jimena; en octubre del año siguiente se abrió al tráfico el otro extremo de la línea, el tramo Bobadilla-Ronda; y, en fin, el 27 de noviembre de 1892, un tren hacía por primera vez el recorrido completo. La obra fue culminada en 1893, con un ramal que unía la estación de Algeciras con el puerto de esta ciudad.

Este ferrocarril tuvo importantes y favorables consecuencias sobre los nego-

36. ACDM, Serie General de Expedientes, legajo 230, expediente 90, *Proposición de ley del Sr. Cepeda sustituyendo el ferrocarril de Jerez a Algeciras por el de Cádiz a Algeciras. Legislatura de 1887*.

37. Archivo Histórico de Protocolos de Madrid (AHPM), legajo 36.173, f.º 3.929-3.942 vto. *Transferencia de la concesión de un ferrocarril otorgada por parte de la sociedad Greenwood y Compañía a favor de la Compañía "The Algeciras (Gibraltar) Railway Company Limited"*.

cios de los Larios. En primer lugar porque atravesaba sus propiedades en una parte de su recorrido, lo que facilitó la salida de sus producciones y revalorizó sus tierras. Y, segundo, porque facilitó y abarató el transporte de corcho de las estaciones occidentales del sistema Penibético, algo muy conveniente para la buena marcha de su fábrica de La Línea³⁸. Ello ayuda a comprender la participación de Martín Larios en las dos comisiones parlamentarias que intervinieron en su creación y trazado definitivo. Su labor y, tal vez, la de otros miembros de la familia se dejó notar también en otro aspecto muy importante, indicativo de sus intereses. Me refiero a la ubicación de algunas estaciones.

Dos al menos cabe atribuirles a la influencia de los Larios. La primera es la de San Pablo, a pocos kilómetros de la de Jimena, en plena colonia de San Pablo de Buceite, propiedad de la *Sociedad Industrial y Agrícola del Guadiaro* desde 1887. La segunda la de la Almoraima, la única de cuarta categoría de toda la línea, en una zona despoblada, que servía para dar salida al corcho de esta finca, arrendada por Ricardo Larios en abril de 1888, según hemos visto más arriba. No consiguieron, sin embargo, que la línea terminara en Campamento, como estaba previsto en principio, ni que, una vez que se optó por Algeciras, se autorizara un ramal desde San Roque a Campamento³⁹. Ello les obligó a transportar el corcho por sistemas tradicionales desde aquella estación hasta la fábrica. No era el óptimo, pero se había dado un gran paso adelante. Las circunstancias del aprovisionamiento de la mayor parte de la materia prima consumida por la industria corchera catalana eran bastante más adversas.

El destino de la producción

La carencia de información interna sobre el funcionamiento de la fábrica impide conocer con certeza aspectos tan destacados de su actividad como el volumen, los tipos o los mercados adonde se dirigía su producción. Para suplir estas carencias he recurrido a fuentes indirectas, que de forma ciertamente grosera, pueden arrojar alguna luz sobre estas cuestiones. Me refiero a las estadísticas españolas de cabotaje y de comercio exterior. En el Campo de Gibraltar había cuatro aduanas autorizadas para ambos tipos de comercio: Tarifa, Algeciras, Puente Mayorga y La Línea. Las tres primeras eran marítimas y la última terrestre, situada en la frontera con Gibraltar. La de Tarifa puede descartarse por el

38. Es indicativo al respecto que establecieran unas dependencias en la estación de Gaucín, consistentes en oficinas y almacén de corcho.

39. Aquí había otros intereses en juego muy poderosos, representados por los ministerios de Hacienda y del Ejército. El primero porque temía que la llegada del ferrocarril hasta Campamento avivara el contrabando, y el segundo porque quería alejar el ferrocarril lo más posible del campo de tiro de barcos enemigos eventualmente fondeados en la bahía. De hecho, el trazado definitivo en las inmediaciones de Algeciras fue proyectado por una comisión formada por ingenieros militares y civiles, que actuaron guiados precisamente por este objetivo.

escaso volumen de sus movimientos. Puente Mayorga⁴⁰ era una pedanía de San Roque, pero estaba lindando con La Línea, por lo que se puede decir que este municipio tenía dos aduanas.

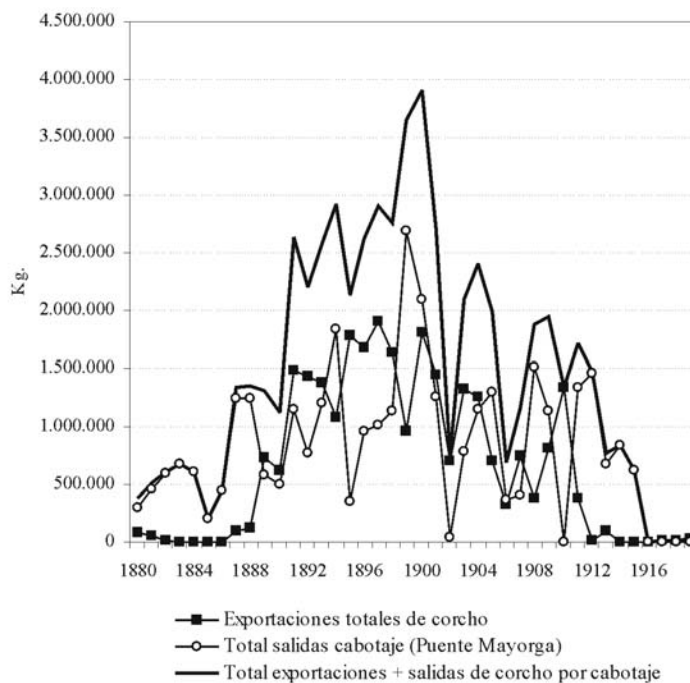
En consecuencia, para tratar de conocer la actividad de la *Industria Corchera* he procedido agregando las cifras de ambas aduanas. Las series resultantes son un indicador aceptable de la producción de esta fábrica en la medida que se cumplan los siguientes supuestos. Primero, que la mayor parte de la producción corchera se consumiera fuera del Campo de Gibraltar y saliese por mar hacia los mercados nacionales o extranjeros, o por tierra hacia Gibraltar. Segundo, que en La Línea no hubiese ningún otro establecimiento corchero. Y, tercero, que, aunque no todas, el grueso de las salidas por dichas aduanas correspondiese a la fábrica. Para las fechas objeto de análisis, este último supuesto es el único que puede suscitar dudas. Con todo resulta admisible, pues parece lógico que el resto de las personas y empresas que operaban en la zona y deseasen sacar su producción por mar, utilizaran la aduana de Algeciras, donde terminaba el ferrocarril, a no ser, claro está, que tuvieran especial interés en hacerlo a través de Gibraltar.

Si admitimos los anteriores supuestos, la vida de la *Industria Corchera* queda reflejada en el gráfico 1, donde se recogen las salidas tanto hacia mercados nacionales como extranjeros de todos los tipos de corcho⁴¹. Esta vida fue intensa pero efímera: doce años después de su puesta en funcionamiento alcanzó su cenit, para caer después rápida y bruscamente. Este hecho sorprende aun más si se considera el elevado importe que debió alcanzar la inversión realizada. Asimismo, el citado gráfico permite diferenciar el protagonismo de los mercados nacional y extranjeros como destino de la producción. Al principio (a partir de 1889), el grueso se destinó a la exportación; esta situación se mantuvo hasta 1897; después, aunque con altibajos, el mercado nacional tendió a desplazar a los foráneos, lo que constituyó la tónica dominante durante la etapa de decadencia. Dicho de otro modo, la pérdida de los mercados exteriores debió de ser un factor influyente en la rápida decadencia de la *Industria Corchera*, y esta pérdida sólo fue compensada momentánea y parcialmente por el mercado interior.

40. Aquí se tramitaban los papeles y, en su caso, se abonaban los derechos correspondientes a las entradas y salidas realizadas por el río Guadarranque, que desemboca en el centro de la bahía. La Dirección General de Aduanas habilitó este río para el embarque y exportación de corcho del país, además de cortezas, leñas y maderas por un Real Decreto de 29 de julio de 1889, promulgado a instancia de Ricardo Larios. Dicho río ya estaba habilitado para otras exportaciones (*Boletín de la Dirección General de Aduanas*, V, 1889, p.190).

41. Éste es un indicador muy grosero, pues es el resultado de sumar los pesos de todos los tipos de corcho –planchas, tapones, serrín, etc– que salían por cabotaje o se exportaban. El motivo de este proceder es que, a partir de 1892, las estadísticas de cabotaje dejan de desglosar las distintas modalidades de corcho, y pasan a dar la suma total de las cantidades por un lado y de los valores por otro.

GRÁFICO 1
SALIDAS TOTALES DE CORCHO EN TODAS SUS FORMAS POR LA LÍNEA Y PUENTE MAYORGA (KG)



Fuente: Elaboración propia a partir de las *Estadísticas del comercio exterior de España* y de las *Estadísticas de cabotaje de España*.

CUADRO 3
PROMEDIOS DE LAS EXPORTACIONES DE CORCHO POR LAS ADUANAS DE LA LÍNEA Y PUENTE MAYORGA (PESETAS DE 1902)

	Planchas, panes o tablas	Tapones	Serrín y virutas	Cuadrillos	Otras formas	Total
1881-1885	7.282	120	0	0	0	7.402
1886-1890	91.045	167.736	0	18	15.831	274.630
1891-1895	322.775	1.488.468	0	3.542	78.429	1.893.214
1896-1900	498.848	1.046.955	2.465	13.414	62.368	1.624.050
1901-1905	458.148	371.826	14.541	1.057	0	845.572
1906-1910	289.384	35.572	15.723	1.742	4.466	346.886
1911-1915	26.025	32.539	3.520	2.048	2.453	66.584
1916-1919	11	1.264	995	0	7	2.276

Fuente: Elaboración propia a partir de las *Estadísticas del comercio exterior de España*.

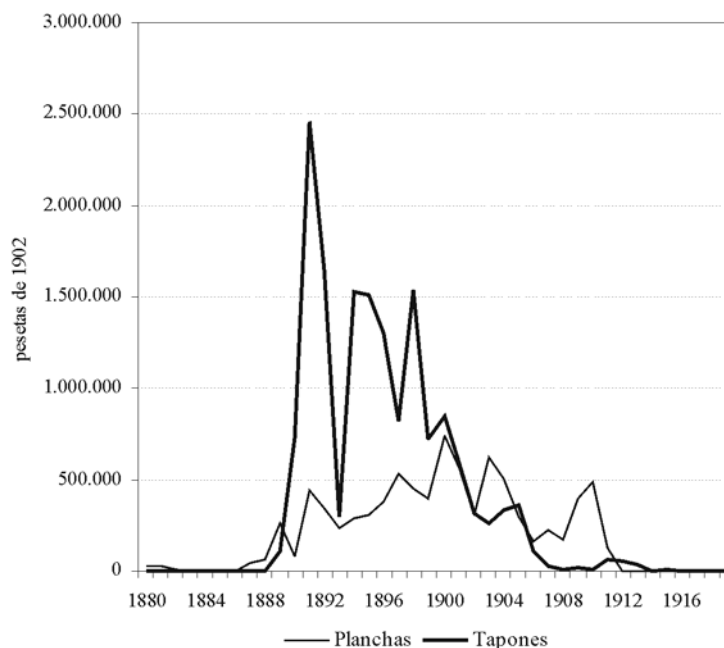
Lo anterior está ligado a otro fenómeno cual es el cambio en el tipo de corcho vendido en el exterior (cuadro 3 y gráfico 2⁴²) y en general, pues el mercado español absorbía sobre todo corcho en bruto y preparado. Vimos que la fábrica se creó para producir corcho preparado (planchas) y transformado (tapones); además podía comercializar los residuos en bruto (virutas) o triturados (serrín). Estos últimos debieron de estar englobados al principio dentro de la partida “otras formas” y, después, en la de “serrín y viruta”, pero dado que no es posible diferenciarlos y que, de un modo u otro, se trata de subproductos y la escasa entidad de los cuadradillos, nos vamos a quedar con los dos primeros, pues son los que confieren carácter a la fábrica. Al respecto vemos que los tapones tuvieron un gran tirón inicial (1891), luego se mantuvieron con oscilaciones en un nivel medio inferior hasta 1898, descendiendo a continuación de forma rápida e inexorable. Las planchas, que iniciaron el despegue un poco antes, muestran un crecimiento sostenido hasta 1900, para caer después, pero más lentamente que los tapones, lo que palió el hundimiento de éstos. Esta imagen de decadencia sólo es matizada por el alza del “serrín y virutas” (véase el cuadro 3) durante la primera década del siglo XX, desapareciendo en los años siguientes, al igual que las otras dos partidas.

Por lo que respecta al cabotaje, las estadísticas correspondientes sólo proporcionan información desglosada por tipos de corcho hasta 1892. Antes de este año, por la aduana de Punte Mayorga salieron planchas y serrín con una importancia pareja, aunque variable de unos años a otros, según que consideremos las cantidades o los valores. Después de esa fecha únicamente está disponible el agregado del total de kilogramos, sin que sepamos nada de sus componentes. Sin embargo parece razonable la hipótesis de que, en los tres primeros lustros del siglo XX, momento en el que el cabotaje supera a las exportaciones, su composición fuera similar a la mencionada, y la misma por tanto que la de las ventas al extranjero en esos mismos años. De ser así significaría el hundimiento de la fabricación de tapones en los primeros años del siglo XX; la actividad que más empleo y valor añadido generaba.

En conclusión, la *Industria Corchera* no logró consolidar la posición alcanzada en la década de 1890 en el mercado internacional de tapones. Los problemas surgidos en su principal línea de producción fueron paliados en parte y momentáneamente por la venta de corcho preparado tanto en el mercado interior como exterior, pero esta actividad no debía de permitir la amortización de la considerable inversión realizada, ni justificaba el mantenimiento en La Línea –un lugar que había quedado al margen del ferrocarril– de una fábrica con las dimensiones y características técnicas comentadas. La preparación del corcho se podía

42. Las series de este gráfico son el resultado de multiplicar las respectivas cantidades anuales por los correspondientes precios arancelarios españoles de 1902. Por lo tanto, aunque están expresadas en pesetas, su evolución refleja el movimiento de las cantidades.

GRÁFICO 2
 EXPORTACIONES DE CORCHO POR LAS ADUANAS DE LA LÍNEA
 Y PUNTO MAYORGA (PESETAS DE 1902)



Fuente: Elaboración propia a partir de las *Estadísticas del comercio exterior de España*.

hacer, probablemente con menores costes, en pueblos de la sierra aledaños a la línea férrea o en Algeciras.

Un testimonio cualificado confirma la hipótesis de la rápida decadencia de la fabricación de tapones en La Línea y en el conjunto de la provincia. Una memoria sobre la industria gaditana en 1908 señala que la fábrica linense ocupaba a 280 obreros –siendo con diferencia la mayor de la provincia en este aspecto–, dedicados exclusivamente a la obtención de planchas o panas de corcho. Según el autor, dos causas explicaban este hecho. Una de ellas era la política arancelaria de los países que tenían industria corchera, pero no la materia prima, favorecedora de esta última en detrimento de los productos transformados. La segunda era que a los propietarios y arrendatarios de alcornoques les resultaba más rentable exportar las panas que los tapones, aunque no explica por qué. Indirectamente, cita como ejemplo a la casa de La Línea⁴³.

De lo anterior se colige asimismo que la sección de serrín había dejado de funcionar y, por tanto, lo que se vendía junto a las planchas en los mercados exteriores eran virutas. Esto confirma la regresión productiva de la *Industria*

43. Ministerio de Fomento (1910), pp. 47 y 48.

Corchera desde finales del siglo XIX. Corta vida tuvo, en consecuencia, este ambicioso proyecto industrial. Procede preguntarse por las posibles causas del fiasco.

El declive y la desaparición

La incertidumbre que envuelve la puesta en funcionamiento de la fábrica surge también al tratar de concretar el final de su actividad. Tornay fecha el cierre en 1908; Vega Rodríguez dice que fue “poco tiempo después”. La información disponible avala esta ambigua segunda hipótesis. El Acta Capitular de 3 de diciembre de 1908 da cuenta de la conversación que habían sostenido el alcalde y otros concejales con el administrador de la fábrica de los señores Larios, quien les manifestó la grave crisis por la que atravesaba la empresa, con grandes gastos y cortos ingresos, y que si no se había cerrado era por la gran importancia que tenía para el pueblo. Pero como el altruismo no computa en los balances, a cambio se solicitaba del consistorio una rebaja del arbitrio recién implantado sobre carros y caballerías cargados. La corporación asumió el problema, consciente de las dificultades por las que atravesaba el establecimiento, que le habían llevado tiempo atrás a suspender la producción de tapones, limitándose, en ese momento, a la preparación de corcho en planchas. Por ello acordó exonerarla del mencionado arbitrio. De aquí se deduce que seguía funcionando a finales de 1908. Esta conclusión es confirmada asimismo por el gráfico 1 y por la memoria sobre la industria gaditana mencionada anteriormente. El Acta Capitular de 5 de abril de 1911 informa de la gestión realizada por un concejal con los señores Larios para conseguir de éstos una rebaja en la renta que debía pagarles el municipio por el alquiler de un edificio de la fábrica, donde iba a alojarse un batallón del ejército. Ello es compatible con que el resto de las instalaciones siguieran dedicándose a fines productivos, pero es un indicador claro de que los propietarios habían tirado la toalla. El gráfico 1 muestra el descenso inexorable de las salidas de corcho a partir de ese año.

Las explicaciones dadas

En los trabajos consultados se encuentran tres causas explicativas de la crisis y desaparición de la *Industria Corchera*. La primera ya ha sido mencionada y consiste en la política arancelaria implantada por diversos países, como Alemania, Estados Unidos o Francia, para favorecer el desarrollo de su industria corchera a finales del siglo XIX. Para ello resultaba imprescindible importar cantidades crecientes de materia prima, por carecer de ella. Esto les llevó a franquear la entrada de corcho preparado y de residuos, y a establecer altos aranceles para el corcho transformado. Más adelante analizaré este argumento. Baste por el

momento decir que es muy probable que influyera en el cambio de la composición de las exportaciones corcheras españolas, favoreciendo a las planchas y los desperdicios y perjudicando a los tapones, pero no puede explicar una caída de actividad tan brusca como la ocurrida en la fábrica linense a partir de 1900, tanto de los tapones como de las planchas.

Una segunda posible explicación es que dicha decadencia obedeciera a los incendios sufridos por la fábrica, en total tres⁴⁴. El primero ocurrió el 21 de junio de 1889, tal vez antes de alcanzar el pleno funcionamiento. Sobre los efectos de las llamas hay discrepancias. Según Benady no afectaron a las instalaciones de la fábrica, limitándose los daños, nada más y nada menos, que a la pérdida de 10.000 toneladas de corcho; según el *Diario de La Línea*, la fábrica quedó reducida a cenizas. A la vista de las curvas del gráfico 1, merece más credibilidad la primera versión, pues con los edificios demolidos y, cabe suponer, que con las existencias destruidas, no se comprendería el brusco ascenso de las salidas de 1891, protagonizado sobre todo por las exportaciones de tapones. Otro incendio acaeció el 12 de noviembre de 1900. Fue controlado con rapidez, al igual que el anterior con la ayuda de los bomberos de Gibraltar, y parece ser que generó escasos daños. En absoluto puede considerarse la causa del hundimiento de las salidas ocurrido el año siguiente (gráfico 1).

El más grave de los tres se desencadenó la tarde del 13 de febrero de 1894 en el depósito de serrín. Al tratar de sofocarlo, el depósito estalló, y las llamas se extendieron a uno de los talleres de máquinas y al depósito de tapones. Cinco horas se tardó en apagar el incendio. A ello se aplicaron los 1.000 operarios que trabajaban en ese momento en las instalaciones, con los medios del servicio antiincendios de la propia fábrica, que al parecer no funcionaron muy bien. La mayor parte de los empleados se esforzaron por evitar que ardieran las inmensas pilas de corcho depositadas en el patio. El balance fue de ocho muertos, numerosos heridos, 40.000 pesetas de pérdidas por existencias inutilizadas y daños en las máquinas y edificios por importe de 100.000 pesetas. Las instalaciones más afectadas fueron el depósito de serrín y el taller de discos que había encima, así como el taller y depósito de cuadradillos, afectando sobre todo a la estructura de los edificios, a las máquinas sobre las que cayó el techo de uno de ellos, y a la instalación eléctrica de los mismos, que quedó destruida. La fortuna estuvo, sin embargo, del lado de los propietarios en que pudieron resarcirse de los daños, pues tenían asegurada la fábrica por una elevada cantidad. Lo que desconocemos es si procedieron a la posterior reconstrucción.

Mas, de nuevo, los indicadores de actividad recogidos en los gráficos 1 y 2 nos muestran que, pese a su gravedad, este incendio no pudo ser la causa de la crisis y desaparición de la *Industria Corchera*, por cuanto, ese mismo año, se registró uno

44. Sobre este asunto puede verse Benady (1993) y la crónica de *Diario de La Línea* del 13 de febrero de 1894.

de los momentos de mayores salidas de toda su historia, y a él siguieron otros de similar e incluso superior nivel. Especialmente significativo es que esto ocurriera con los taponos. Ello nos obliga a considerar otro tipo de explicaciones.

La tercera causa aducida para explicar la crisis y desaparición de la *Industria Corchera* pertenece al ámbito institucional. Se trata en concreto de dos normas de índole fiscal, dirigidas a poner coto al contrabando. La primera es el Real Decreto de 23 de marzo de 1893 para el restablecimiento de la zona fiscal⁴⁵, que obligaba a quienes portasen determinados artículos, en un área de diez kilómetros en torno a las fronteras, a demostrar que dichos artículos eran de producción nacional o habían sido importados legalmente mediante el certificado de adeudo. Esta norma debió de afectar en general al comercio de La Línea, pero malamente al de nuestra fábrica. Ello por dos razones. La primera porque cabe suponer que éste era legal; y, en segundo lugar, porque entre los géneros afectados no estaban ni el corcho ni el carbón ni ninguno con los que trasegaba habitualmente en el desarrollo de su actividad⁴⁶.

La segunda norma aludida es el Real Decreto de 23 de octubre de 1894, que reducía la habilitación de la aduana de La Línea exclusivamente a la importación de aquellos artículos necesarios y en la cuantía precisa para el consumo de una familia durante una semana. Dicho con otras palabras, este decreto vedaba la entrada del carbón gibraltareño por dicha aduana. Esto sí podía haber afectado a la fábrica, pues el carbón era un insumo importante para su funcionamiento⁴⁷. Sin embargo, esta explicación se aviene mal con el hecho de que se viviera un momento de gran esplendor en el quinquenio posterior, como evidencian los gráficos 1 y 2 y el cuadro 3. Lo cual concuerda con el testimonio de López Zaragoza, quien publicó su libro, varias veces citado anteriormente, en 1899, donde no se encuentra ninguna referencia a dificultades o problemas, antes al contrario transmite la impresión de que la fábrica vivía un momento boyante.

¿Por qué el mencionado decreto no tuvo los efectos que sobre el papel cabría atribuirle, como algunos han hecho? Por varias razones. En primer lugar, porque La Línea contaba con dos aduanas, la terrestre con Gibraltar y la marítima de Puente Mayorga, y esta última no se vio afectada por la norma en cuestión. De hecho, la mayor parte del carbón había entrado hasta entonces por la aduana de Puente Mayorga, salvo el primer año de funcionamiento de la fábrica, como se

45. Véase Tornay (1976) y Vega Rodríguez (s.f.). Ambos autores añaden a esta causa de decadencia la falta de comunicaciones de La Línea con el resto de la bahía. El problema es que esta carencia existió también en la época de auge.

46. Los artículos afectados por este decreto eran los coloniales, la glucosa, los de pasamanería, los hilados de algodón, lana y seda, los tejidos y los ganados. Esta norma consolidaba y daba mayor fuerza a la Real Orden de 10 de noviembre de 1891, que restableció las zonas de especial fiscalización y vigilancia aduanera, que habían sido suprimidas unos años antes por las Ordenanzas de aduanas de 1884, en un periodo de predominio de las ideas liberales.

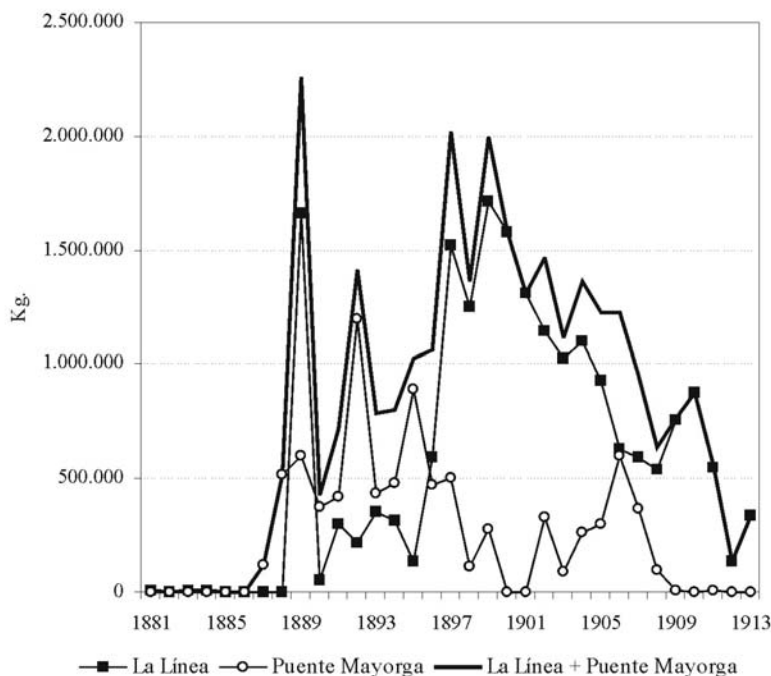
47. Tornay (1976) y Regueira (1997) sostienen que éste fue el principal motivo de la decadencia de la *Industria Corchera*.

puede comprobar en el gráfico 3. La segunda es que el R. D. de 23 de octubre de 1894 estuvo vigente dos años escasos, algo que no tienen en cuenta ninguno de los autores mencionados. En efecto, otra norma de similar rango de 30 de agosto de 1896 amplió la habilitación de la aduana de La Línea para importar, entre otros artículos, carbón y coque, y fue a partir de entonces cuando esta aduana se convirtió en hegemónica. Por último conviene considerar que, incluso en el año 1895 –el único en el que estuvo vigente la prohibición en su totalidad–, siguió entrando carbón legalmente por la aduana de La Línea, aunque en menor medida, sin que sepamos cuál pueda ser la justificación. Pero el hecho es que entró y, por consiguiente, se pudo utilizar.

El gráfico 3 muestra también que las importaciones totales de carbón por ambas aduanas tuvieron un comportamiento similar al de las salidas totales de corcho (gráfico 1), con dos fases claramente delimitadas: la primera ascendente hasta finales de siglo –1899 en el carbón y 1900 en el corcho–, y la segunda receptiva a partir de entonces y hasta el final.

GRÁFICO 3

IMPORTACIONES TOTALES DE CARBÓN (MINERAL Y COKE) POR LAS ADUANAS DE LA LÍNEA Y PUENTE MAYORGA (KG)



Fuente: Elaboración propia a partir de las *Estadísticas del comercio exterior de España*.

Una hipótesis alternativa

De lo dicho hasta ahora en este epígrafe se colige que ninguna de las causas aducidas por los autores que se han ocupado del tema, ni conjuntamente ni por sí solas aclaran la decadencia y desaparición de la *Industria Corchera*. Se hace necesario, por tanto, buscar una explicación alternativa. Dado el nivel de información disponible, sobre todo por carecer de fuentes internas de la fábrica, resulta imposible zanjar definitivamente la cuestión. A lo más que podemos aspirar en este momento es a encontrar una hipótesis razonable de por qué les acabó resultando más rentable a los Larios vender el corcho preparado en vez de hacerlo transformado en taponés o discos, o en otras modalidades intermedias como los cuadradillos, pese a que ello significaba infrautilizar unas instalaciones que habían requerido una cuantiosa inversión. A mi juicio, este comportamiento pudo obedecer a diferentes motivos que actuaron todos en la misma dirección: mermar la competitividad de los productos más elaborados. Algunos son imputables a los propietarios, pero otros, tuvieron su origen fuera, por lo que no pudieron influir directamente sobre ellos, y no deben ser anotados en principio en el debe de su actuación.

Comencemos por una cuestión relativa a la oferta. Hemos visto cómo, dado el alto nivel de mecanización con el que se concibió la fábrica, el carbón era un insumo importante para su funcionamiento. Pues bien, éste se encareció en los años finales del siglo XIX y primeros del XX, por tres motivos fundamentalmente: por el alza del precio en origen (en Gibraltar), por la elevación del arancel y por la depreciación de la peseta, si bien este último pudo no afectar a la *Industria Corchera*.

Según los informes del cónsul de los Estados Unidos en esta plaza, una tonelada inglesa de carbón de Cardiff costaba 19 chelines y 3 peniques en 1885⁴⁸—la fecha más cercana a la apertura de la fábrica para la que dispongo de información—; además había que pagar 1,25 pesetas por cada tonelada métrica en concepto de arancel⁴⁹. Una vez hechos los correspondientes acomodados en las unidades de peso y monetarias, resulta un precio de 25,61 pesetas la tonelada métrica (cuadro 4)⁵⁰. A partir de aquí, su cotización se elevó, al principio en pequeña

48. La serie de informes consulares de los Estados Unidos que he manejado es la conservada en la biblioteca Widener de la Universidad de Harvard, que va de 1856 a 1910. Durante este lapso cambiaron tanto los editores como el nombre y la periodicidad (de los informes, no de la publicación), pero no el tipo de información, consistente en noticias sobre la vida económica de la plaza, que estaba centrada en el comercio, haciendo especial hincapié en aquellos artículos que eran importados o podían llegar a serlo de los Estados Unidos. El carbón era uno de ellos. Para simplificar, a todos los informes consulares los denominaré de forma genérica *Consular reports*, independientemente del nombre oficial que tuvieron en las distintas épocas.

49. En cuanto al nivel de protección no he utilizado la serie que proporcionan Coll y Sudriá (1987), pp. 437 y 438 porque incluye el impuesto de transporte marítimo, que entiendo no es aplicable a este caso, por ser Gibraltar un puerto británico.

50. Una tonelada inglesa equivale a 1.016 kilogramos. El tipo de cambio de la peseta frente a la libra se ha tomado de Aixalá Pastó (1999), p. 195.

cuantía, pero de forma muy acusada en los años 1899 y, sobre todo, en 1900, año clave en la historia de la *Industria Corchera*, como hemos visto, pues marca el inicio de su brusca decadencia. El encarecimiento en esta última fecha, estimado con un tipo de cambio constante con respecto a 1885, fue del 88 por ciento, que se explica principalmente por la subida del mineral –provocada por la oleada de huelgas que se estaba viviendo en Gran Bretaña y el aumento de los fletes, según el cónsul–; el alza de la protección influyó muy poco, y su efecto se dejó sentir tras la entrada en vigor del arancel de 1891, pero después permaneció constante (cuadro 4). En los primeros años del siglo XX, los precios del carbón descendieron. Sin embargo, esto no bastó para normalizar la situación, tal vez porque ya se había decidido cambiar de estrategia productiva.

Si los Larios hubieran tenido que comprar las libras con las que pagaban el carbón adquirido, la subida del precio de éste habría sido del 135 por ciento, como consecuencia de la depreciación de la peseta en el tránsito de los siglos XIX al XX. Empero pienso que esa circunstancia no llegó a darse, por cuanto al estar la administración de la fábrica en Gibraltar, en la sede de *Larios Hermanos*, cabe suponer que disponían de dicha valuta⁵¹.

En el cálculo anterior no se ha incluido el importe de los trasiegos y del transporte, que también debieron de verse incrementados, como los costes salariales en general en la zona del Campo de Gibraltar a finales del siglo XIX y comienzos del XX. Aunque sobre esto no dispongo de ninguna prueba, baso esta suposición en el hecho de que, entre 1895 y 1905, se abordó en Gibraltar una obra pública de envergadura, como fue la construcción del nuevo puerto, que incluía depósitos de carbón, precisamente para facilitar la carga y descarga de este mineral. Se trata de una actividad que empleó gran cantidad de trabajadores, en su mayor parte españoles residentes en el Campo⁵². Pese al aumento de población –La Línea triplicó el número de habitantes entre 1890 y 1920–, los salarios debieron de incrementarse de forma significativa, pues es muy posible que la demanda de fuerza de trabajo fuera por delante de la oferta. No obstante, los Larios disponían de un desahogado margen de maniobra para hacer frente a este problema, el que les otorgaba la depreciación de la peseta, ya que ellos cobraban sus productos en monedas fuertes –en la medida que su producción fuera destinada a la exportación– y pagaban algunos de sus costes, como los salariales, con una moneda devaluada.

51. López Zaragoza (1899), p. 104. Para eliminar el efecto de la depreciación de la peseta he incluido una columna en el cuadro 4, que expresa el precio del carbón gibraltareño en pesetas constantes, pues en su cálculo se ha empleado para todos los años la cotización de la peseta frente a la libra de 1885.

52. Esta información procede de los informes del cónsul estadounidense en Gibraltar. Al respecto pueden verse los *Consular reports* de ese periodo. Sin embargo, según Sánchez Mantero (1989), p. 25, los trabajos de ampliación del puerto comenzaron en 1897 y duraron cuatro años y medio.

CUADRO 4

PRECIO DEL CARBÓN DE CARDIFF PUESTO EN GIBRALTAR

	Tonelada inglesa	Libras/Tm.	Pts/Tm.	Pts(k)/Tm.	Protección (Pts/Tm.)	Precio carbón consumido (Ptsk/Tm.)	Nº índice
1876	21 s. 6 p.	1,06	26,44	27,20	1,25	28,45	110
1885	19 s. 3 p.	0,95	24,36	24,36	1,25	25,61	100
1894	19,5 s.	0,96	28,89	24,67	2,51	27,18	106
1899	24 s.	1,18	37,11	30,37	2,50	32,87	128
1900	36 s.	1,77	57,69	45,55	2,50	48,05	188
1901	25 s.	1,23	42,79	31,63	2,50	34,13	133
1904	22 s. 6 p.	1,11	38,38	28,47	2,50	30,97	121

Fuente: Los precios originales del carbón proceden de los *Consular reports* de los Estados Unidos; el tipo de cambio peseta/libra se ha tomado de Aixelá Pastó (1999), p. 195; la protección se ha calculado dividiendo el importe de los derechos devengados por el arancel entre las toneladas métricas importadas, tomadas ambas partidas de las *Estadísticas del comercio exterior de España*.

El encarecimiento debió de afectar a todos los derivados del corcho, especialmente a los taponés, que eran los más intensivos en carbón y trabajo. Sin embargo, ésta no fue la única causa de la elevación de su precio. También influyeron circunstancias concernientes a los mercados de destino, como la política comercial de los países consumidores⁵³. Francia, Alemania, Estados Unidos elevaron bastante la protección frente a los taponés españoles durante la última década del siglo XIX, al tiempo que mantuvieron la franquicia del corcho bruto o preparado. La razón, como ya se ha dicho, fue proteger a las respectivas industrias transformadoras. El único mercado importante que mantuvo una política librecambista con todos los artículos corcheros fue Gran Bretaña.

En concreto, en Alemania, el quintal métrico de taponés españoles tuvo que pagar en la aduana 10 marcos entre 1883 y 1892; en este último año, el arancel subió a 30 marcos; y en 1894 se situó en 45 marcos⁵⁴. En Francia, mientras estuvo vigente el tratado comercial, hasta 1892, el quintal métrico de taponés españoles de menos de 50 milímetros de largo pagó un arancel de 5 francos, después de esa fecha se multiplicó por cuatro (20 francos); en el caso de los de mayor longitud, la subida fue de 20 a 27 francos⁵⁵.

53. En este punto, el análisis debe ser general, pues desconocemos los mercados concretos adonde se dirigía la producción de la *Industria Corchera*. Ello es consecuencia de que las *Estadísticas del comercio exterior de España* no desglosan los destinos para las aduanas de salida; sólo lo hacen para el conjunto de España. Por razones obvias, conocemos ese destino en el caso de La Línea. Mas el problema es que Gibraltar actuaba como centro redistribuidor, pues apenas consumía artículos corcheros.

54. Artigas (1907), pp. 315-316.

55. Artigas (1888), p. 24 y (1907), p. 300 y Ministerio de Estado (1901), p. 17.

Por lo que respecta a Estados Unidos es conocido el furor proteccionista del arancel McKinley, vigente desde el 1 de octubre de 1890. En relación con el corcho, esta norma modificó el tipo de exacción, que pasó de ser *ad valorem* (del 25 por ciento) a cobrarse según el peso, a razón de 15 centavos por libra, es decir, 33,3 dólares por quintal métrico. El cambio tuvo desigual acogida, pues no afectaba a todos del mismo modo, ya que el aumento de la protección era inversamente proporcional a la calidad de los tapones exportados. No obstante, fue considerado por algunos como un arancel prohibitivo⁵⁶. La afirmación es exagerada, pues no dejaron de importarse tapones, como evidencian las estadísticas estadounidenses, pero sí supuso un serio obstáculo para que la industria española pudiera beneficiarse del crecimiento de este enorme mercado, y debió de influir negativamente en la composición de nuestras exportaciones corcheras.

Así lo reconocía el cónsul de Estados Unidos en Gibraltar a los tres meses de la entrada en vigor del arancel Mckinley, en una referencia implícita pero inequívoca a la fábrica linense, al afirmar que la industria corchera de las inmediaciones –sólo había un establecimiento– había incrementado su actividad, lo cual se manifestaba en el envío de varios barcos a Nueva York, pero cargados con planchas de corcho, no con tapones, consecuencia del trato arancelario discriminatorio que recibían las manufacturas en aquel país⁵⁷.

Como se mencionó anteriormente, la protección de la industria transformadora de algunos países grandes consumidores de artículos corcheros ha sido una de las causas alegadas por algunos autores para explicar la crisis y desaparición de la fábrica linense. Sin embargo, por sí sola no puede dar cuenta de lo ocurrido. En primer lugar, porque se trata de una política que afectaba por igual al conjunto de España, y como se puede comprobar en el cuadro 5, las exportaciones españolas de tapones no dejaron de aumentar hasta la I Guerra Mundial, con la pequeña excepción del quinquenio 1905-09. Y es que, en la mayor parte de los casos, la política fue proteccionista, no prohibicionista, y además quedaba la opción británica, aunque ciertamente no era éste el principal mercado.

Por otra parte se da la circunstancia de que, justo en 1900, nació en Girona una empresa que tuvo un gran desarrollo durante el primer tercio del siglo XX, basado en la exportación de tapones, entre otros productos. Me refiero a *Miquel y Vincke*, precedente de *Manufacturas del Corcho S. A.*⁵⁸. Su exitosa estrategia orientada a establecer sus propias redes comerciales en los mercados de destino,

56. Esta es la opinión de Medir Jofra (1953), p. 186. El arancel Dingley de 1897 introdujo una novedad, que fue diferenciar la tarifa según el diámetro del tapón, de modo que se mantuvo la de 1890 para los de más de $\frac{3}{4}$ de pulgada (19 milímetros) y se estableció una nueva, más elevada, de 25 centavos la libra (55,6 dólares el quintal métrico) para los de inferior grosor. Esta situación permaneció hasta 1913, cuando se redujeron ambas tarifas a 12 y 15 centavos respectivamente. Al respecto puede verse además Ministerio de Estado (1901), p. 78, Artigas (1907), p. 300, House of Representatives (1909) y United States. Tariff Commission (1930).

57. Department of State. United States of America (1891), p. 309.

58. Sala i López (2003a).

prescindiendo de la intermediación británica, plantea una línea de investigación sugerente, pero que no ha sido posible seguir, dada la carencia de información al respecto. Tal es que, después del arancel de 1890, pudo ocurrir que no resultaran competitivos los tapones españoles llevados a Estados Unidos a través de Liverpool, práctica bastante habitual, pero sí lo fuesen exportados directamente. Algo extensible a otros países. Dicho de otro modo, la capacidad de supervivencia de las empresas españolas en un contexto de auge del proteccionismo como el de finales del siglo XIX, dependía de su capacidad para replantearse su estrategia comercial y adaptarla a la nueva realidad. Esta necesidad resultaba más acuciante si, además, se enfrentaban a un problema de aumento de costes, como debió de ocurrir en el caso que nos ocupa. El problema es que ignoramos adónde y cómo exportaba sus tapones la *Industria Corchera*, tanto al principio de su existencia como en cualquier otro momento posterior.

CUADRO 5

EXPORTACIONES DE CORCHO. MEDIAS QUINQUENALES (KG)

	Planchas			Tapones		
	Puente/Línea	Algeciras	España	Puente/Línea	Algeciras	España
1880-84	23.340	3.019	2.309.596	30	11.279	2.873.198
1885-89	139.851	19.727	2.466.554	4.287	28.622	3.670.588
1890-94	524.441	55.565	2.820.921	266.462	30.441	4.760.905
1895-99	779.725	383.918	4.342.733	235.987	54.103	5.338.145
1900-04	1.031.028	226.528	4.129.962	93.707	42.621	7.517.572
1905-09	471.700	336.830	4.730.944	21.152	12.763	7.430.298
1910-14	234.810	938.154	6.510.218	6.653	5.578	7.833.078
1915-19	16	811.698	2.333.680	574	3.822	5.444.443

Fuente: Elaboración propia a partir de *Estadísticas del comercio exterior de España*.

Pero todo lo anterior creo que no bastaría para explicar la brusca caída del nivel de actividad de la fábrica linense, expresada no sólo en el descenso de las exportaciones de tapones, sino también en el de corcho en planchas (cuadro 5) –y cabría añadir en el retroceso de las salidas globales por cabotaje (gráfico 1)–. Esto es muy significativo porque para el corcho preparado (en tablas, panas o planchas) no hubo ninguna traba arancelaria en los países de destino. Antes al contrario, todo eran facilidades. De hecho lo que se requería de España era que transformara menos y preparase más, en la línea de lo que había venido haciendo Portugal hasta ese momento. Y, en efecto, las exportaciones españolas de planchas crecieron por encima de las de tapones en los primeros lustros del siglo XX (cuadro 5). Sin embargo, las de la *Industria Corchera* –aduanas de Puente Mayorga y La Línea– cayeron abruptamente hasta casi desaparecer. Ello lleva a

pensar que, además de lo expuesto, la fábrica linense debió de tener algún problema específico, que afectó a todas sus líneas de producción.

Una explicación plausible sería la aparición de trabas en el abastecimiento de la materia prima. La información disponible sobre esto no es concluyente. Sabemos que, en efecto hubo contratiempos imprevistos, e inimaginables unos años atrás si atendemos a quiénes eran los titulares, en el disfrute de los derechos de usufructo que los Larios tenían sobre el corcho de la mayoría de los propios de Tarifa, los únicos montes públicos de la provincia a los que lograron acceder. A partir de 1890, el Estado decidió impulsar las ordenaciones de los montes públicos, empezando por los que tenían más capacidad de generar rentas monetarias, entre los cuales estaban sin duda los alcornocales gaditanos, dado el aumento habido en el precio del corcho. Pero para llevarlas a cabo se enfrentaban al obstáculo de la vigencia de los contratos de arrendamiento firmados entre 1875 y 1885 para lapsos de entre 20 y 27 años

Ante esta dificultad, el Estado optó por la estrategia de iniciar una ofensiva para rescindir estos compromisos, empleando a veces argumentos tan peregrinos como negarse a aceptar la subrogación de los herederos en los derechos de un titular fallecido⁵⁹. Los problemas para los Larios comenzaron en 1897, con la rescisión unilateral por parte del Estado del contrato de arrendamiento de los montes que éstos usufructuaban en Tarifa. A partir de aquí se inició un complicado proceso, con recursos, réplicas y contrarréplicas, en el que intervinieron de forma destacada, además, el gobernador y el ayuntamiento, cuyos pormenores no procede narrar aquí. Baste saber que el resultado fue que los Larios lograron descorchar a trancas y barrancas los años 1898 y 1899. En este año tuvieron que prestar una fianza adicional de 75.000 pesetas y, cosa insólita, fueron sancionados por el capataz de Tarifa por pelar sin licencia con la incautación del corcho y una multa; lo cual originó otro proceso que acabaron perdiendo. Después de 1899, los Larios no pudieron volver a sacar el corcho de los montes tarifeños hasta que se hicieron con los derechos de ordenación de todos ellos en 1912.

Ahora bien, con ser importante la cantidad de corcho que se extraía de estos alcornocales, su pérdida no puede explicar una caída de actividad como la reflejada en el gráfico 1. Para que los problemas de abastecimiento de materia prima resulten una explicación verosímil tendría que haber habido dificultades con el arrendamiento de otros montes o de alguno especialmente significativo. Como por ejemplo la Almoraima, cuyo arriendo de corcho venció precisamente en 1900. La pérdida del derecho a descorchar esta finca podría contribuir a explicar tanto la brusca contracción productiva –de tapones y de planchas– como un aumento de los costes unitarios, debido bien al encarecimiento de la materia

59. Tal sucedió en el caso de Los Barrios en 1894, con lo cual se inició la citada ofensiva. Como era previsible, el Tribunal Supremo acabó revocando esta resolución. Toda la información sobre este asunto procede de AMA, Montes, *Planes de aprovechamiento de los montes públicos de la provincia de Cádiz, 1873-1912*, diversos legajos entre el 1 y el 206.

prima⁶⁰, bien al descenso de la escala de producción, con la consiguiente pérdida de competitividad –a añadir a la habida por otras vías–, ya que, como hemos visto, de allí se extraía en torno al 44 por ciento del corcho procesado por la fábrica. El problema es que no puedo probar que ese contrato no se renovase; tampoco lo contrario.

Conclusión

A finales del siglo XIX hubo un intento, casi desconocido hasta ahora, de crear una gran industria transformadora de corcho en el extremo occidental de la Península, un área donde abundaba la materia prima. Se trata de la *Industria Corchera*, probablemente la mayor fábrica española del ramo a finales del siglo XIX, donde el proceso de producción estaba integrado y mecanizado. Esto último permitía romper la dependencia del capital respecto de la mano de obra cualificada –algo habitual entonces en regiones donde esta actividad tenía gran arraigo como Cataluña–, y resultaba idóneo para el Campo de Gibraltar, donde abundaba la fuerza de trabajo sin cualificar. La fábrica fue construida por la rama gibraltareña de los Larios –uno de los grupos empresariales protagonistas de primera industrialización andaluza– en La Línea de la Concepción, si bien la gestión se llevaba desde la sede de la sociedad *Larios Hermanos* en la colonia británica. Los propietarios fueron los hermanos Larios Sánchez –cuarta generación de la familia en tierras andaluzas–, quienes contaron con el inestimable apoyo financiero de su tío, Ricardo Larios, consistente en una donación de 2.500.000 pesetas, una cantidad más que suficiente para la empresa. Además pudieron beneficiarse de los consejos y las influencias de otros miembros de la familia, bien situados en los negocios y la política.

Las favorables circunstancias que rodearon el nacimiento de la fábrica linense no se limitaron a la abundancia de materia prima, fuerza de trabajo y capital. Además se emplazó junto a una de las plazas comerciales más importantes del mundo. Después de la apertura del Canal de Suez en 1869, Gibraltar se convirtió en una de las escalas de las rutas marítimas que conectaban América y el norte de Europa con el Mediterráneo y Oriente. Esto le confería varias ventajas. Primero, proporcionaba información de primera mano sobre los mercados internacionales. Segundo, facilitaba y abarataba la adquisición de insumos como la maquinaria y el carbón. Y, tercero, allanaba el camino de salida de los productos finales, cuyo destino previsto era principalmente la exportación. Téngase en cuenta que los Larios no eran unos advenedizos, pues estaban afincados en la

60. La política de aprovisionamiento de materia prima de la *Industria Corchera*, en la medida que nos es conocida, pudo vacunarla contra la acusada alza del precio del corcho en bruto ocurrida en los últimos años del siglo XIX, pero si se confirmara la no renovación del arriendo de la Almoraima, ese encarecimiento habría caído de repente como una losa sobre la fábrica linense.

colonia británica desde principios del siglo XIX, por lo que cabe suponerles un buen conocimiento de la plaza y sus posibilidades.

A todo lo anterior debe añadirse una singularidad de la *Industria Corchera*, cual es el alto grado de integración vertical hacia atrás, por la gran extensión de alcornocales que poseían sus dueños u otros miembros y empresas de la familia. Es decir tenían asegurado el abastecimiento de una parte de la materia prima consumida por la fábrica, a bajo precio o sin tener que pagar por ella. El aprovisionamiento se completaba con el arriendo de alcornocales privados –muy destacado fue el de la Almoraima– o públicos, sobre todo a raíz de la ordenación de este tipo de montes. Como colofón se construyó un ferrocarril –el Bobadilla-Algeciras– que atravesaba toda la serranía de Ronda y, por tanto, la mayor parte de la zona productora de corcho de la que se abastecía la fábrica, lo que facilitó el transporte de la materia prima y abarató su coste. No creo que fuera casualidad la participación de Martín Larios en las dos comisiones que fijaron el trazado y las condiciones de la concesión de esta línea férrea.

De lo dicho hasta aquí cabe inferir que la fábrica linense estaba en una excelente situación para triunfar en el negocio corchero. Y esta idea se refuerza si se considera que sus principales competidores españoles, los fabricantes catalanes, se hallaban en clara inferioridad: lejos del grueso de la materia prima, con mayores costes de transporte y, tal vez, de transacción, con una industria donde tenía gran peso el trabajo manual, que requería unos salarios más altos, al tiempo que obstaculizaba la mecanización, y donde el carbón resultaba más caro.

Este cúmulo de ventajas acrecienta la perplejidad ante la corta vida de la *Industria Corchera*: en total unos 24 años, pero el lapso se reduce a la mitad si atendemos a la actividad principal para la fue creada, a saber, la elaboración de tapones; durante el resto languideció dedicada a la preparación de planchas, que otros acabarían transformando. En suma, un rotundo fracaso. Con la información disponible se pueden refutar las motivaciones dadas a este hecho por diversos autores, pero no es posible construir una explicación alternativa concluyente. Nos tenemos que conformar con una hipótesis necesariamente provisional y abierta.

Es cierto que el contexto económico internacional cambió a los pocos años de crearse la fábrica, cobrando fuerza las políticas proteccionistas en mercados importantes, y que el encarecimiento del carbón y la fuerza de trabajo elevaron los costes de producción. Asimismo sabemos de la existencia de problemas de abastecimiento, que habrían sido graves si se confirmase la no renovación del arriendo de la Almoraima. Todo ello debió de redundar en una pérdida de competitividad de los tapones de la fábrica linense.

Sin embargo, el eventual poder explicativo de estos argumentos se viene abajo cuando volvemos la vista a Cataluña y comprobamos que, en 1900, cuando iniciaba su decadencia la *Industria Corchera*, surgió en Girona la empresa *Miquel y Vincke*, en cuya notable expansión en el primer tercio de siglo XX tuvo un destacado protagonismo la exportación de tapones. Por la investigación de Pere Sala

sabemos que unas de las claves del éxito fueron la profusión de mercados de destino y el establecimiento de redes comerciales propias en los mismos, prescindiendo, por tanto, de la intermediación británica, muy extendida entonces. Esto sugiere la hipótesis de que la causa última del fracaso de la *Industria Corchera* pudo ser la incapacidad o falta de voluntad para adoptar estrategias comerciales adecuadas a las nuevas circunstancias de los mercados internacionales. Como dicen los corcheros: taponos los hace cualquiera, el problema es venderlos.

En suma, si los taponos eran menos competitivos, se podía haber intentado comercializarlos de otro modo o buscar nuevos mercados. La prueba de que este camino era viable es que otros lo siguieron y salieron airosos. Desconozco si los Larios lo intentaron, y ello es importante, pero me inclino por una respuesta negativa. Por una parte porque se trataba de una vía laboriosa y complicada de explorar, sobre todo para quienes acababan de llegar y, presumiblemente, no habían tenido tiempo de conocer los mercados, aparte de que debían atender diversos negocios; por otra porque tenían una alternativa más fácil y, tal vez, a corto plazo más rentable para ellos. Ante las dificultades que en poco tiempo se les habían venido encima –proteccionismo, aumento de costes, incendios, eventuales problemas de abastecimiento dado el tamaño de la fábrica– pudo resultar tentadora la opción de dedicarse sólo a la preparación del corcho, la faceta más rural de esta industria, y la más cómoda dadas las circunstancias. Para ello contaban con la ventaja de disponer de abundante materia prima, porque eran propietarios de numerosas dehesas y porque se habían hecho con los derechos de pela de los principales alcornoques públicos de Cádiz y Málaga.

Si sólo hubieran tenido la fábrica no les habría quedado más remedio para sobrevivir que explorar caminos para recobrar la competitividad de los taponos, o abrir nuevas líneas de producción como los aglomerados. Pero la alternativa estaba ahí y, desde su punto de vista, no era mala, pues les situaba en una posición muy destacada como oferentes de corcho preparado en el país. Para ello, sin embargo, no necesitaban una fábrica como la linense. Se siguió utilizando porque ya existía, pero se la dejó morir. De ser cierta esta hipótesis cabría concluir que, en este caso, la estrecha vinculación de los Larios con el mundo agrario, iniciada en 1869 y creciente desde entonces, propició la regresión industrial, no sólo del grupo, también de la comarca, que se vio abocada a una economía de base agraria, justo cuando comenzaba la segunda revolución industrial.

BIBLIOGRAFÍA

ALVARADO I COSTA, Joaquim (2002), *El negoci del suro a l'Alt Empordà (s. XVIII-XIX)*, Girona, Museu del Suro de Palafrugell.

ARTIGAS y TEIXEDOR, Primitivo (1888), *Noticia sobre el alcornoque y la industria corchera*, Madrid.

- (1907), *Alcornocales e industria corchera*, Madrid, 2ª ed.
- AIXALÁ PASTÓ, José (1999), *La peseta y los precios. Un análisis a largo plazo (1868-1995)*, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza.
- BENADY, Tito (1993), “The Larios Family”, *Gibraltar Heritage Journal*, n.º 1, pp. 53-59.
- BORRALLO, José A. (1909), *Producción, industria, comercio y defensa corcho-taponera*, Sevilla.
- COLL MARTÍN, Sebastián y Carles SUDRIÀ i TRIAY (1989), *El carbón en España, 1770-1961. Una historia económica*, Madrid, Turner.
- DEPARTMENT OF STATE. UNITED STATES OF AMERICA (1891), *Reports from the Consuls of the United States, n.º 125, February 1891*, Washington.
- GRUPO DE ESTUDIOS DE HISTORIA RURAL (1999), “*Armstrong Cork Company, Pittsburg-Sevilla, 1878-1915*”, en Miquel Gutiérrez (coord.), *La industrialización y el desarrollo económico de España*, Barcelona, Universitat de Barcelona, v. II, pp. 1.308-1.329.
- GUTIÉRREZ LÓPEZ, Juan (1977), “Los marqueses de Larios promotores del desarrollo”, *Carteya*, n.º 12, pp. 19-20.
- HOUSE OF REPRESENTATIVES (1909), *Tariff Acts Passed by the Congress of the United States from 1789 to 1909, Including All Acts, Resolutions and Proclamations of Chancing those Acts*, Washington.
- JIMÉNEZ BLANCO, José Ignacio (1999), “La oferta de corcho de los montes públicos españoles, 1900-1933”, en Antonio Parejo Barranco y Andrés Sánchez Picón (eds.), *Economía andaluza e historia industrial*, Granada, Asukaría Mediterránea, págs. 375-394.
- (2004), “Antiguo y nuevo régimen: acerca de la tierra y de las casas de Medina Sidonia y Larios”, en Josep Fontana. *Història i projecte social. Reconeixement a una trajectòria*, Barcelona, Crítica, pp. 573-595.
- JIMÉNEZ QUINTERO, José A. (1976), “Industria Malagueña, S. A.”, *Jábega*, n.º 15, pp. 58-65.
- (1977), “El triángulo financiero Heredia-Larios-Loring”, *Jábega*, n.º 19, pp. 35-46.
- (1979), “Mentalidad empresarial y acumulación de capital de la ‘Casa Larios’ de Málaga”, *Cuadernos de Ciencias Económicas y Empresariales*, n.º 4, pp. 215-246.
- LÓPEZ ZARAGOZA, Lutgardo (1899), *Gibraltar y su campo. Guía del forastero*, Cádiz.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, Manuel (1990), “Andalucía: luces y sombras de una industrialización interrumpida”, en Jordi Nadal y Albert Carreras (coords.), *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Barcelona, Ariel.
- MEDIR JOFRA, Ramiro (1953), *Historia del gremio corchero*, Madrid.
- MINISTERIO DE ESTADO. CENTRO DE INFORMACIÓN COMERCIAL (1901), *El corcho*, Madrid.

- MINISTERIO DE FOMENTO (1910), *Memoria acerca del estado de la industria en la provincia de Cádiz. Año 1908*, Madrid.
- MINISTERIO DE HACIENDA (1900), *Memorias sobre la industria fabril redactadas por los ingenieros al servicio de la investigación de la Hacienda pública*, Madrid.
- NADAL, Jordi (1972), “Industrialización y desindustrialización del sureste español, 1817-1913”, *Moneda y Crédito*, n.º 120, pp. 3-80.
- PAREJO BARRANCO, Antonio (1990), *Málaga y los Larios*, Málaga, Arguval.
- (1997), *La producción industrial de Andalucía (1830-1935)*, Sevilla, Instituto de Desarrollo Regional.
- (1999), “Sobre la segunda mayor empresa textil algodonera española: *Industria Malagueña, S.A. (1882-1934)*”, en Miquel Gutiérrez (coord.), *La industrialización y el desarrollo económico de España*, Barcelona, Universitat de Barcelona, v. II, pp. 1.188-1.205.
- PAREJO MORUNO, Francisco Manuel (2002), *El comercio exterior español de productos corcheros, 1849-2000*, Trabajo de doctorado presentado en el Departamento de Economía Aplicada, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad de Extremadura.
- REGUEIRA RAMOS, José (1997), “Los Larios en el Campo de Gibraltar”, *Almoraima*, n.º 17, pp. 265-280.
- SABATÉ SORT, Marcela (1996), *El proteccionismo legitimado. Política arancelaria española a comienzos de siglo*, Madrid, Cívitas.
- SALA i LÓPEZ, Pere (1997), “Taller, industria y aranceles en el distrito corchotaponero catalán. Algunas hipótesis y propuestas interpretativas”, *Actas del VI Congreso de la Asociación de Historia Económica. 9ª Sesión especializada*, Girona.
- (2001), “Manufacturas del Corcho SA, líder exportador de la industria española (1900-1930)”, Texto inédito presentado en la reunión “*O sector corticeiro na península Iberica*, celebrada el 3- 4 de diciembre en Porto.
- (2003a), *Manufacturas del Corcho SA (antigua Miquel & Vincke). Líder de l’exportació industrial espanyola*, Girona, Museu del Suro de Palafrugell.
- (2003b), “Estructura y coyuntura de los precios forestales (maderas, combustibles y corchos) en la Cataluña nordeste, 1850-1930”, en Sebastián Amarilla, José Antonio y Rafael Uriarte Ayo (eds.), *Historia y economía del bosque en la Europa del Sur (siglos XVIII-XX)*, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, pp. 257-292.
- SÁNCHEZ MANTERO, Rafael (1989), *Estudios sobre Gibraltar. Política, diplomacia y contrabando en el siglo XIX*, Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz.
- TORNAY, Francisco (1976), “Pasado industrial linense”, *Área*, 10, 11, 16 y 29 de septiembre y 1 de octubre.

UNITED STATES. TARIFF COMMISSION (1930), *Comparison of Rates of Duty in the Pending Tariff Bill of 1929 with the Tariff of 1913 and the Tariff of 1922*, Washington.

VALDALISO, Jesús M^a y Santiago LÓPEZ GARCÍA (2000), *Historia económica de la empresa*, Barcelona, Crítica.

VEGA RODRÍGUEZ, José de la (s.f.), *La Línea de la Concepción (Cádiz). Cien años de historia, 1870-1970*, Cádiz.

VÍÑAS, Ricardo (1977), “La industria corchera”, *Carteya*, n.º 17, pp. 21-23.

ZAPATA BLANCO, Santiago (1986), “El alcornoque y el corcho en España, 1850-1935”, en Ramón Garrabou, Carlos Barciela y José Ignacio Jiménez Blanco (eds.), *Historia agraria de la España contemporánea. 3. El fin de la agricultura tradicional (1900-1960)*, Barcelona, Crítica, pp. 230-279.

– (1996), “Corcho extremeño y andaluz, tapones gerundenses”, *Revista de Historia Industrial*, n.º 10, pp. 37-68.

– (2002), “Del suro a la cortiça. El ascenso de Portugal a primera potencia corchera del mundo”, *Revista de Historia Industrial*, n.º 22, pp. 109-137.



The Larios and the Industria Corchera. A case study of failed industrialization in Campo de Gibraltar

ABSTRACT

This paper analyses a little known experience of failed industrialization in Campo de Gibraltar (Spain). It deals with the factory named Industria Corchera, probably the most important one of cork industry in Spain at the end of XIX century, which belonged to the Larios group, a very important Spanish family firm. The factory was raised up in a very propitious setting, either economic or geographic. It enjoyed enough basic inputs, like cork or coal, and productive factors like capital or labour. The technology was very modern, and the factory was placed near the Gibraltar harbour, a strategic scale on the sea routes between Mediterranean and Atlantic oceans, a very important feature for a factory which intended to export a high proportion of its production. However, the factory had a short life. This study rejects unsatisfactory explanations and proposes an alternative and provisional hypothesis with available evidences.

KEY WORDS: Cork Industry; Entrepreneurial Failure; Spain; Campo de Gibraltar



Los Larios y la Industria Corchera. Un caso de industrialización fallida en el Campo de Gibraltar

RESUMEN

Este artículo analiza una experiencia poco conocida de industrialización fallida en el Campo de Gibraltar. Se trata de la fábrica la Industria Corchera, perteneciente al grupo Larios, probablemente la más importante del sector en España a finales del siglo XIX. La fábrica surgió en un contexto económico y geográfico favorable. Con abundancia de insumos básicos como el corcho y el carbón, con buena dotación de factores (trabajo y capital), con la tecnología más moderna, y situada próxima a una de las principales escalas de las rutas comerciales que unían el Mediterráneo y el Atlántico, un aspecto vital, pues estaba concebida para exportar la mayor parte de su producción. Pese a ello tuvo una vida muy corta. Después de descartar por insatisfactorias las explicaciones dadas a este fracaso, se propone una hipótesis alternativa y provisional, conforme a la información disponible en este momento.

PALABRAS CLAVE: Industria del corcho; Fracaso empresarial; España; Campo de Gibraltar

