

Exercicios de reforzo ou apoio da unidade 8 sobre a debilidade e fragmentación do desenvolvemento industrial. Modernización dos transportes: o ferrocarril. (2ª avaliación, 2ª quincena).

1. Comenta o seguinte mapa:



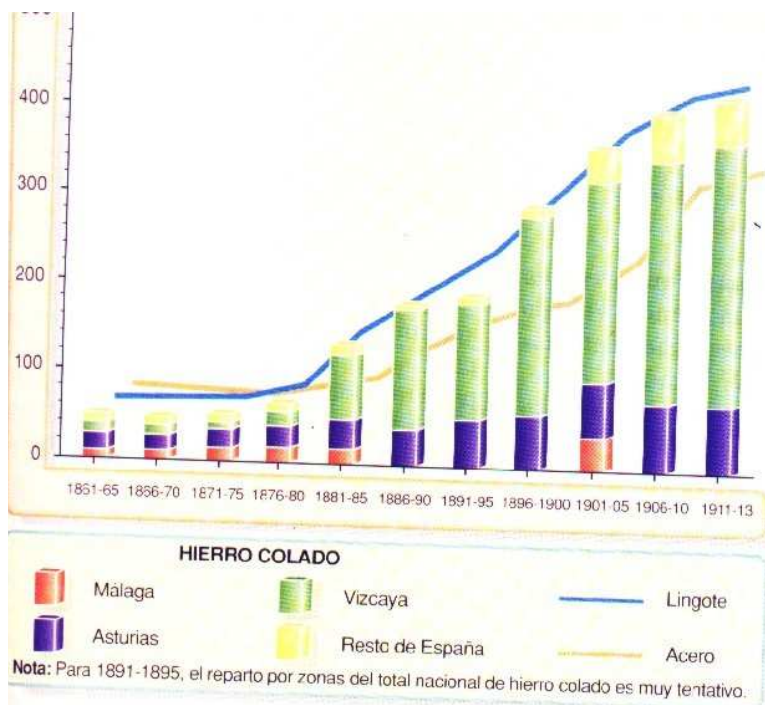
La red ferroviaria en 1880.

- a.- A extensión do ferrocarril reflicte a extensión da industrialización e a modernización económica. ¿Por que?
- b.- ¿Cando empeza en España o verdadeiro desenvolvemento do ferrocarril e que circunstancias políticas inflúen?
- c.- ¿En que rexións existe un maior desenvolvemento del ferrocarril en 1855 ? e en 1865? ¿Por que?
- d.- ¿Que tipo de sistema adopta a rede ferroviaria española, de ancho de vía e por que? Que consecuencias terá este feito para o desenvolvemento industrial de España?.

Razoa tódalas respostas

2. Realiza un comentario da seguinte gráfica

Producción siderúrxica española (1861-1913) en miles de toneladas



3. Constrúe unha frase coherente con sentido histórico relacionando estes conceptos:

- 3.1 atraso técnico- desigual repartición da propiedade da terra- problemas crave da sociedade e a economía españolas.
- 3.2 articulación dun mercado interior- dificultades de comunicación-baixo poder adquisitivo.
- 3.3 Os moderados- política proteccionista- terratenentes produtores- á industria téxtil catalana- da competencia.
- 3.4 Os progresistas- á competencia co exterior- entrada de capitais estranxeiros.
- 3.5 lei de ferrocarrís de 1855- sociedades anónimas- sistema bancario - financiou a construción - rede ferroviaria.

4. Completa as seguintes frases:

4.1 Na década dos 70 do século XX a historiografía considerou a centuria anterior como o século do_____. O principal portavoz desta teoría,_____sostivo que a _____basicamente formada por poboación agrícola— revelaba que _____foi moi cativo.

4.2 A consolidación do proteccionismo arrinca_____da _____cando coinciden os intereses _____cos_____e vaise a ir consolidando a través_____, coa excepción do período _____se relaxa-.

4.3 A *defensa do* _____ foi protagonizada por _____, e sobre todo polos industriais cataláns. En cambio _____ era defendido por _____, especialmente os vinculados ao _____ ou ao _____: rexeitaban _____ porque encarecía as importacións do estranxeiro e favorecíase un sistema de _____ que _____ a circulación interior.

4.4 A esta política económica levada a cabo durante case todo o primeiro terzo do século XX denominóuselle _____

4.5 Sabido é que un requisito imprescindible para o proceso de industrialización, é o de ter articulado un _____

4.6 En España os recursos -----eran moi----- . O capital español investiuse na compra de terras -----, na creación de pequenas empresas industriais e de pequenos-----, pero os----- rara vez ían destinados á -----.

4.7 A lei de-----de-----, facilitou a formación de sociedades anónimas ferroviarias e completouse coa formación dun sistema -----que financiou a construción da-----.

4.8 A opción de escoller un -----diferente á da maioría dos países de Europa (15 cm máis ancho) que se xustificou por motivos técnicos —para aumentar a potencia das locomotoras e poder afrontar a difícil orografía española— significou unha ruptura na -----constituindo un obstáculo nos -----co exterior que se mantén ata a actualidade.

4.9 O-----galego, materia téxtil por excelencia, non puido resistir a competencia-----, desaparecendo. Sen embargo a-----, actividade tradicional das rías galegas, deu lugar a unha importante -----de rápido crecemento nas décadas finais do século XIX,

4.10 A fabricación de conservas desenvolveuse a partir de-----favorecida polo asentamento de -----en Galicia e pola crise -----en Bretaña, o que obrigou aos franceses a buscar en -----, -----para atender os seus mercados.

Solucións

1. Comentario do mapa

a. Porque as zonas que se poden comunicar, poden asímesmo, intercambiar a súa produción. Non podemos esquecer que a España do Leste mercaba o gran a Italia, mentres apodrecía na Meseta, por falta de comunicación interna, é dicir, dun mercado interior....imprescindible para o desenvolvemento industrial dun país.

b.- As sucesivas peticións de construción de liñas de ferrocarril en España, que xa desde 1829 eleváronse ao Goberno, tropezaron coa ausencia dun marco legal que fixase as condicións da súa construción e posterior funcionamento. Este baleiro legal concluíu coa promulgación da Real Orde de 31 de decembro de 1844, mediante a cal establecíanse as condicións de carácter xeral que habían de regular a construción das futuras liñas de ferrocarril no noso país. Entre os aspectos máis importantes desta lexislación e de todas as disposicións legais posteriores cabe destacar, a preceptiva presentación dunha memoria explicativa do proxecto ferroviario en cuestión. Nesta memoria detallábase, entre outras cuestións, a descrición do trazado, na cal, os aspectos xeográficos chegaron a adquirir unha importancia decisiva. A implantación do ferrocarril en España foi relativamente rápida. En parte estivo estimulado pola carencia de vías fluviais de navegación interior, a diferenza doutros países da contorna. A primeira liña ferroviaria foi inaugurada en 1848 entre as cidades de Barcelona e Mataró. Cara a 1870 xa se contaba cunha rede que era a terceira de Europa en extensión, tras Inglaterra e Francia. No entanto, a decisión tomada en 1844 de dotar dun ancho de vía á rede española de ferrocarril distinto ao do continente europeo illou a España do resto do continente por este modo de transporte. O ferrocarril contribuíu a que descendese o custo do transporte.

As leis dos anos 1855 a 1877 rexeron o desenvolvemento das construcións. A primeira, promulgada durante o **bienio progresista** e a segunda, no transcurso da **Restauración**, e que estivo vixente ata 1941.

A Lei de Ferrocarrís de 1855 foi decisiva para impulsar o desenvolvemento da rede; esta Lei facilitou a captación dos capitais estranxeiros necesarios para levar a cabo a construción, aínda á conta de sacrificar os intereses dalgúns sectores da industria española, como o siderúrxico. Segundo esta lei, as concesións serían outorgadas por Lei, e á vez establecíase un programa de axudas estatais. Puxéronse medios para procurar os recursos necesarios (Lei de Bancos de Emisión e Sociedades de Crédito de 1856). Ao amparo desta Lei xorden: a Sociedade Xeral de Crédito Inmobiliario (tras a cal achábanse os *Pereire), Sociedade Española Mercantil e Industrial (*Rothschild), Compañía Xeral de Crédito de España (*Guillot), concibidas para estimular o desenvolvemento industrial. Tales sociedades acabaron centrando a súa atención nos ferrocarrís, dedicando a eles o 40% dos seus investimentos.

c.- As rexións máis evolucionadas en 1855, obviamente serán as que primeiro entran no proceso, na comunicación, nos transportes, é dicir, Cataluña. Posteriormente, vanse incorporando zonas ás que chega tanto o ferrocarril coma as vías de comunicación por estradas; é evidente que se como vimos no tema, hai zonas coma segovia que 50 anos despois de terse inaugurado o primeiro tramo do ferrocarril, seguen a transportar mercancías e pasaxeiros por dilixencias, quererá dicir que o seu desenvolvemento "industrial" é moito menor; se lle engadimos a precariedade da

agricultura, ou a competitividade que exerceu o algodón, por exemplo, coa produción de liño galego, sen posibilidade de transporte, temos o panorama completo.

De todos xeitos non é a única razón e poderíanse establecer outras moitas, como o feito de que Cataluña xa contaba, desde o século XIII, cunha “infraestrutura” pre-industrial, concretamente, no téxtil.

d.- Que consecuencias terá este feito para o desenvolvemento industrial de España?. Por que temos un ancho de vías distintos ao europeo? En España cando se empezaron a construír as liñas férreas elixiuse como medida os seis pés casteláns (1,67 metros), nunha lei de 1855. En cambio no resto de Europa úsase un ancho de 1,44 metros. As razóns foron máis políticas que doutra índole, aínda que ás veces argumentouse que era para evitar unha invasión por parte de Francia que usase a nosa infraestrutura. Aínda que Afonso XIII tratou de realizar o cambio a principios do século XX topouse coa oposición das empresas ferroviarias. Oposición que hoxe non cremos que exista, e si haina non é tan importante como o beneplácito que terá de empresas construtoras que compitan para realizar o cambio.

Desde logo a decisión de 1855 foi moi mala e ocasionou grandes gastos en trens especiais e agora nun cambio completo da infraestrutura. Foi, desde logo, unha nefasta decisión desde o punto de vista económico. O ancho de vía especial, polo tanto, impediu aos trens españois circular polos raíles europeos. Este factor encareceu o transporte de mercancías e persoas cara a Europa, pois era necesario realizar un transbordo na fronteira

2. Comentario da gráfica.

A gráfica que se nos presenta combina dous tipos de representación. Por unha banda, mediante un diagrama de barras a produción siderúrxica das distintas rexións españolas e por outro, coa localización dun eixo cronolóxico aparécennos dúas curvas que nos permiten estudar a evolución no tempo desta produción. O eixo cronolóxico abarca desde 1861 ata 1913 o que nos impide coñecer os datos de 1830 a 1860, a etapa de hexemonía andaluza en siderúrgia.

A industria siderúrxica constitúe xunto á téxtil a base da industrialización que en España foi moi lenta, irregular e localizada. A industria téxtil levou as rendas da industrialización ata 1870 que vai ser substituída pola industria siderúrxica, fundamentalmente en Asturias e, sobre todo, País Vasco. Mesturando a información dos dous tipos de representación que presenta a gráfica, podemos facer un estudo das distintas fases e rexións. Xa dixemos que de 1830 a 1860 a hexemonía tena a industria andaluza, sobre todo Málaga, onde destaca o empresario Heredia, explotando o ferro de Ojén. Pero a imposibilidade de adquirir carbón barato fíxolle perder competitividade e caeu ante a puxanza da industria siderúrxica asturiana que posuía bastante carbón. No entanto, na etapa de hexemonía asturiana a gráfica móstranos un reducido volume de produción e un estancamento debido tanto ao declive do foco andaluz, como ao atraso técnico e a falta de competitividade. A terceira etapa de 1881 a 1913 é de hexemonía vasca e, sobre todo, de gran despegamento (exceptuando a crise de principio dos noventa). A hexemonía vasca fundamentouse na exportación de ferro a Gales e na viaxe de volta os barcos traían o carbón necesario e na existencia de capital acumulado polos empresarios vascos. Esta etapa de despegamento coincide co dobre proceso de cambio que experimentou a siderurgia vasco, por unha banda un proceso de concentración empresarial que lles levou a formar os Altos Hornos de Biscaia, e, por outros, a modernización da súa siderurgia.

No entanto, o desenvolvemento dunha industria tan fundamental como a siderurgia, foi tardío e con pouco volume. Moitos historiadores culpan diso á lei de 1855 dos ferrocarrís, xa que esta permitía importar o ferro necesario sen ter que pagar o arancel correspondente. Iso non favoreceu o desenvolvemento da siderurgia nacional como pasara en toda Europa.

3. Constrúe unha frase coherente con sentido histórico relacionando estes conceptos:

3.1 Lamentablemente, o **atraso técnico** e a **desigual repartición da propiedade da terra** seguiron sendo problemas crave da sociedade e a economía españolas.

3.2 Falta de **articulación dun mercado interior** (básico e esencial na R. I.) caracterizado polas dificultades de comunicación e polo baixo poder adquisitivo de grandes masas da poboación.

3.3 Os **moderados** eran partidarios dunha **política proteccionista** que —mediante aranceis altos— protexese aos terratenentes produtores de trigo do interior e á industria téxtil catalana, da competencia doutros países.

3.4 Os **progresistas** consideraban que a maneira de desenvolver a economía española era abrindoa á competencia co exterior e permitindo a entrada de capitais estranxeiros que cubrise a ausencia deles en España. Eran, polo tanto, partidarios dunha política **librecambista**

3.5 A **lei de ferrocarrís de 1855** facilitou a formación de **sociedades anónimas** ferroviarias e completouse coa formación dun sistema bancario que financiou a construción da rede ferroviaria.

4. Completa as seguintes frases:

4.1 Na década dos 70 do século XX a historiografía considerou a centuria anterior como o século do **fracaso dun proxecto nacional de revolución industrial**. O principal portavoz desta teoría, **Jordi Nadal**, sostivo que a debilidade da demanda interior —basicamente formada por poboación agrícola— revelaba que o proceso industrializador foi moi cativo.

4.2 A consolidación do proteccionismo **arrinca da crise agraria de finais de século cando coinciden os intereses agrarios cos industriais** e vaise a ir consolidando a través de todo o século, coa excepción do período 1914-1919 (período da 1ª Guerra mundial) onde se relaxa-.

4.3 A *defensa do* **proteccionismo** foi protagonizada por **fabricantes e cerealeiros**, e sobre todo polos industriais cataláns. En cambio o **librecambismo** era defendido por **sectores mercantís do país**, especialmente os vinculados ao mercado exterior ou ó capital estranxeiro: rexeitaban o proteccionismo porque encarecía as importacións do estranxeiro e favorecíase un sistema de impostos que entorpecía a circulación interior.

4.4 A esta política económica levada a cabo durante case todo o primeiro terzo do século XX denominóuselle **Nacionalismo Económico**



- 4.5 Sabido é que un requisito imprescindible para o proceso de industrialización, é o de ter articulado **un mercado interior** .
- 4.6 En España os recursos **financeiros** eran **moi escasos**. O capital español investiuse na compra **de terras desamortizadas**, na creación de pequenas empresas industriais **e de pequenos establecementos bancarios, pero os créditos** rara vez ían destinados **á industria**.
- 4.7 A **lei de ferrocarrís de 1855** facilitou a formación de sociedades anónimas ferroviarias e completouse coa formación dun sistema bancario que financiou a construción da rede ferroviaria.
- 4.8 A opción de **escoller un ancho de via diferente** á da maioría dos países de Europa (15 cm máis ancho) que se xustificou por motivos técnicos — para aumentar a potencia das locomotoras e poder afrontar a difícil orografía española— **significou unha ruptura na fronteira francesa** constituindo un **obstáculo nos intercambios comerciais** co exterior que se mantén ata a actualidade.
- 4.9 O **liño** galego, materia téxtil por excelencia, non puido resistir a competencia **co algodón**, desaparecendo. Sen embargo a **salgadura da pesca**, actividade tradicional das rías galegas, deu lugar a unha importante **industria conserveira** de rápido crecemento nas décadas finais do século XIX, arrastrando consigo a outros sectores.
- 4.10 A fabricación de conservas desenvolveuse **a partir de 1880** favorecida polo asentamento de empresarios **cataláns** en Galicia e pola crise **sardiñeira** en Bretaña, o que obrigou aos franceses a buscar en Galicia **mercancías** para atender os seus mercados.