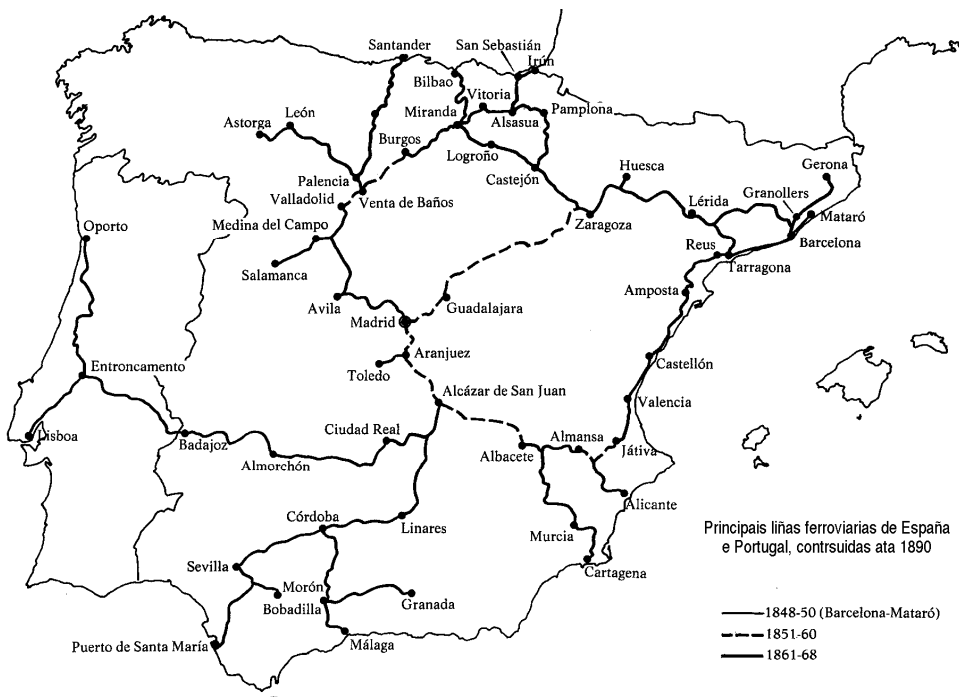


Exercicios autoavaliáveis descargables da unidade 8: Debilidade e fragmentación do desenvolvemento industrial. Modernización dos transportes: o ferrocarril

(2ª avaliación, 2ª quincena)

1. Comentario do Mapa da construción do ferrocarril (ata 1890)



Cuestións:

Lembre as normas básicas para facer un comentario dun documento coma este. Os mapas históricos nos achegan á realidade dos feitos históricos. Hai moitas maneiras de facer un comentario pero aquí vos propoñemos a seguinte:

- Primeiro deberedes de facer unha minuciosa observación do mesmo e acto seguido faredes unha
- **Clasificación** do mapa, é dicir:
 - Poñerlle un título e o tema que estea a desenvolver
 - Dicar se é un mapa político, económico...
 - Analizar as lendas, símbolos ou signos que van á marxe do mapa, que nos poden axudar a interpretar e situar o momento histórico do que se trata.
- **Análise** do contido ou Contextualización histórica

Consiste en examinar os datos que contén o mapa, neste caso, situado no espazo e no tempo, nun momento histórico concreto ou nun determinado proceso político, social ou económico...Despois deberedes destacar os feitos máis importantes que reflicta e, en todo caso, separalos de outros secundarios.

- **Comentario do mapa**

Haberá que **seleccionar as ideas máis importantes**, describir os feitos máis significativos que nel se expoñen, sinalando que causas os orixinaron e cales serán as súas consecuencias. Deberedes facer un tema co estudado sobre o asunto e relacionalo co mapa, comentando os detalles que nel aparezan.

Pódense incluír aclaracións sobre feitos, persoas, etc. que nos parezan ben, pero sempre como unha parte da redacción, incluídas nela.

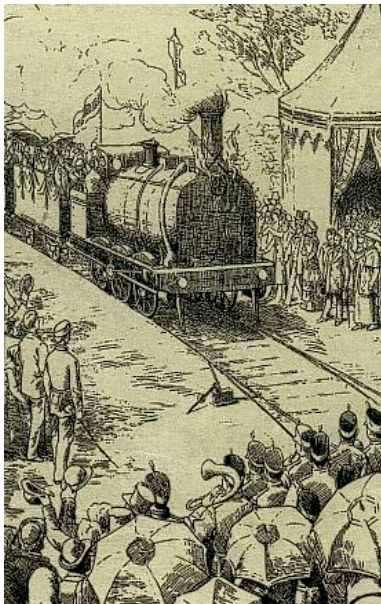
- **Conclusión**

É recomendable rematar cunha **conclusión ou valoración global**, sempre desde a perspectiva de valorar a importancia que tivo un feito ou un proceso no seu momento (perspectiva de coñecemento histórico), ou que importancia ten para a actualidade. Nunca debe ser persoal, senón obxectiva e histórica

2. Comentario das fotografías

Cuestións: Observa as dúas imaxes e compáraas tentando de explicar a complexidade das infraestruturas en España, dos transportes e a incidencia que iso ten no proceso de industrialización.

Inauguración da estación de Ourense 1881



Dilixencia en Segovia; Levy 1895



3. Redacta unha resposta ás seguintes cuestións teóricas, intentando utilizar as túas propias palabras, despois de ter estudiado o tema proposto e non esquecer ningún dos aspectos importantes. Debes procurar coidar a escritura a orde, non reiterarte nas cuestións e respostas, é dicir, coidar a túa redacción. Nos temas máis xerais a resposta debe ser tamén xeral, indicando só aqueles aspectos máis importantes. Nas cuestións máis concretas debes non só sinalar as características máis importantes, senón que tamén debes procurar relacionalas con outros aspectos.

3.1. O proceso de industrialización en España: principais dificultades:

3.2. A Industria téxtil catalana:

3.3. A Industria siderúrxica en España.

3.4. A Desindustrialización en Galicia:

Solucións

1. Mapa da construción do ferrocarril (ata 1890)

O mapa amósanos as principais liñas ferroviarias construídas en España ata o ano 1890, sen embargo hai liñas xa construídas —como as galegas— que non aparecen reflectidas no mesmo. O ferrocarril foi o medio de transporte principal ata o primeiro tercio do s. XX, cando se desenvolve a industria automobilística. O seu desenvolvemento foi fundamental no proceso de industrialización e crecemento económico que se produciu en Europa nese mesmo século, chegándose a afirmar que sen o ferrocarril as características da economía contemporánea non serían as mesmas.

En España, como aconteceu con outros avances técnicos do período, o ferrocarril comezouse a construír con retraso respecto dos países máis industrializados. Ese retraso dificultou a creación dun mercado nacional integrado. Aínda a principios do s. XIX era máis fácil importar o trigo, para as cidades costeiras como Barcelona, por mar que comprar o trigo excedentario das grandes extensións cerealísticas da Meseta. Iso era así **polas deficiencias da rede interior de camiños**, que impedían o transporte de grandes cantidades de produtos atravesando as importantes dificultades orográficas da Península, e pola inexistencia dunha rede de canles.

Polo tanto, para conformar o mercado interior, permitindo o transporte de mercancías e persoas entre as distintas rexións españolas e, á vez, a especialización das rexións nos produtos máis apropiados as súas características era imprescindible a construción dunha rede ferroviaria. Sen embargo, o problema estivo desde o principio centrado na falta de capital para acometer tal empresa, tanto de capital público como de capital privado. Abundaron os proxectos, pero a primeira liña non se abriu ata 1848 (Barcelona-Mataró) e, ata 1855 os avances foron mínimos.

Non temos máis que fixarnos na data en que en Segovia (fotografía da páx. 19 do documento *Dilixencia en Segovia*; Levy 1895), para corroborar que no resto de España o ferrocarril non entrou en 1848.

O ano 1855 foi clave na potenciación das liñas ferroviarias. Este ano, os progresistas no poder aprobaron a chamada Lei Xeral de Ferrocarrís que —seguindo as teses librecambistas defendidas polos progresistas— abriu as portas do mercado español ao

capital estranxeiro no sector ferroviario. Así, entre outras medidas, permitiuse a libre entrada no territorio nacional (sen pagar aranceis) dos materiais necesarios para a construción do ferrocarril, garantíronse unhas beneficios mínimos ao capital investido en compañías ferroviarias, prolongouse a concesión estatal das diferentes liñas férreas e permitiuse unha suba dos prezos cada cinco anos. Como consecuencia desta lei o quilometraxe das vías aumentou decisivamente, como podemos apreciar no mapa (en 1868 estaban en funcionamento 5.375 km.) e a construción do mercado nacional comezou a ser unha realidade.

A Lei de 1855 foi moi criticada pola **dependencia do capital exterior** que supuña, porque non beneficiou á industria siderúrxica española xa que o material imputábase sen trabas e porque primou ó ferrocarril fronte a outros sectores económicos. Máis alá da polémica, está claro que o capital español era insuficiente, a industria siderúrxica a mediados de século non podería atender a demanda do ferrocarril e os investimentos noutros sectores non se producían antes de 1855 —por exemplo, na industria—, polo que nada fai pensar que se terían producido sen a existencia da Lei. Os progresistas decidiron que o tren era indispensable para o desenvolvemento da economía española e nel volcaron os recursos estatais. O éxito non foi total, pero o ferrocarril era imprescindible para poder modernizar a estrutura productiva, seguindo os pasos dados polos países máis desenvolvidos.

A construción do ferrocarril en España presentou dúas particularidades. A liñas teñen unha estrutura radial. Seguindo o mesmo trazado que a rede de estradas, as liñas conflúen no centro, en Madrid (como moi nidiamente se pode apreciar no mapa). Por outra banda a **anchura das vías é maior** que a europea. Isto pretendeuse xustificar por razóns xeográficas (as dificultades montañosas obrigaban a unha locomotora máis ancha, de maior potencia) e por razóns estratéxicas (intentar evitar unha invasión desde Francia —o recordo da Guerra da Independencia estaba próximo—), sen embargo esta anchura diferente só supuxo un atranco nos intercambios con Europa.

O **trazado radial** xa sinalado —aínda que se pretendeu tamén unir as zonas máis desenvolvidas— discriminou a amplas rexións do territorio nacional. Un dos casos de marxinación máis clara foi o de **Galicia** (e que aínda hoxe se sofre). Case a totalidade da rede ferroviaria construíuse en España na segunda metade do s. XIX, sen embargo en Galicia un 40% corresponde ó século XX. En Galicia houbo que agardar ata o ano 1873 para que se abrise a primeira liña, Santiago-Carril, e en 1875 únense A Coruña e Lugo, integrándose na rede nacional en 1883 por Monforte (estas liñas non aparecen no mapa). Máis tarde uniríase Vigo con Monforte. A tardanza e deficiencias da rede (non hai unha boa comunicación interior) débense ao escaso desenvolvemento da economía galega e ao custoso que é construír as vías no accidentado relevo de Galicia.

A construción da rede ferroviaria española, con tódalas críticas que se lle poidan facer e que xa se sinalaron arriba foi imprescindible para o desenvolvemento económico. Se ben o crecemento da economía española no s. XIX foi pequeno e desequilibrado, non se podería ter producido sen un medio de transporte moderno como era o ferrocarril da época. A Lei de 1855 permitiu que España contase cunha rede básica de transporte, con tódalas consecuencias positivas que iso implica para a economía en xeral.

2. Comentario das fotografías

Sábese que a comunicación é todo para un pobo, e nun proceso económico como o que estíbese a producir na Europa de finais do XVIII-XIX e na España do XIX, de xeito máis serodio, aínda máis. As características xeográficas, políticas, económicas e culturais da España do XIX, farán que ese proceso que con relativa rapidez

estendéndose por Europa, en España, sexa tardío e cunhas importantes diferenzas entre o centro e a periferia.

As fotografías case que falan por si soas; Tardíamente con respecto a Cataluña, estáse a inaugurar, na da dereita, a estación de Ourense, en 1881, cando desde 1848 tiñamos a liña barcelona –Mataró inaugurada; pero a da esquerda aínda é máis significativa, posto que no ano 1895, vemos como en Segovia, preto de Madrid, aínda se fai o transporte de persoas e mercadorías en Dilixencia. Non é máis que a foto dunha realidade triste e anguriosa da España do XIX, na que o proceso industrializador e, por ende, o mundo dos transportes, teñen diferentes raseiros no centro e na periferia; o trazado do Ferrocarril non estaba pensado para comunicar senón para transportar de onde había que transportar, ou onde era máis rendible facelo. Queda clara a diferenza que houbo á hora de producir beneficios coa industrialización, como a orografía galega, que requiría investimentos moito maiores, non foi (nin o é hoxe en día) máis que o atranco xustificado para non achegar a industrialización e afastar a Galicia do proceso.

O trazado escollido foi radial, unindo Madrid coas capitais de provincia máis importantes (por motivos políticos que se xustifican na mesma lei de 1855 e que son semellantes ao trazado das estradas de primeiro orde) aínda que tamén se aplicaron criterios de rendibilidade económica (comunicar as zonas máis ricas, que xeraban un maior volume de intercambios e que facía as liñas máis rendibles). Pero este modelo non contribuíu a articular o territorio español, deixando á marxe do ferrocarril áreas moi extensas, como Galicia. O ferrocarril chegou a Vigo en 1892; o trazado que uniu Santiago con Madrid, vía Ourense, non finalizou ata 1956. E a comunicación pola cornixa cantábrica completouse —e cun ferrocarril de vía estreita— en 1970.

3. Redacta unha resposta ás seguintes cuestións teóricas

3.1 O proceso de industrialización en España: principais dificultades: aquí deberás facer unha introdución explicando os principais cambios económicos que se están a producir en Europa e comparalos co que pasa en España; deberás facer alusión á polémica historiográfica entre Tortella e Nadal, sobre o alcance da industrialización en España, e sinalar as principais dificultades da economía española para desenvolverse: ausencia de materias primas e de capital, atraso na agricultura, inexistencia dun mercado interior...dáqndolle a importancia clave que ten este último aspecto, así como a ausencia de boas comunicacións e transportes.

3.2 A Industria téxtil catalana: desatacando a súa particularidade dentro do conxunto español. Expor a súa evolución, así como a importancia do apoio da política proteccionista. Tentade relacionar o auxe desta industria coa decadencia da do Liño galega.

3.3 A Industria siderúrxica en España: Importancia da mesma para o proceso de industrialización; destacade as tres zonas e as súas etapas e a importancia específica do país vasco, salientando a orixinalidade que é nun país eminentemente agrario.

3.4 Desindustrialización en Galicia: enumerade e analizade as causas e o proceso que afasta a Galicia da industrialización, desde a carencia de materias primas, a falta de comunicacións e transportes e de investimentos, así como a competencia da emerxente industria catalá e do algodón co téxtil galego do liño.