CAMBIOS DEMOGRÁFICOS

En general, en todos los países de Europa se produjo un fuerte aumento demográfico durante el singlo XIX; y España no fue una excepción. El crecimiento de la población provocó migraciones internas y externas forzadas por la necesidad de equilibrar demografía y recursos.

La población española pasó de tener 10.5 millones de habitantes en 1797 a 18.5 millones en 1900. Es decir, es un siglo creció un 80%. El ritmo fue lento hasta 1820, se aceleró a partir de esa década hasta 1860 y se frenó desde entonces. En comparación con otros países de nuestro entorno, fue un crecimiento moderado, debido sobre todo a la mayor mortalidad y al retraso en la modernización económica.

1.- LA MORTALIDAD Y LA NATALIDAD

La mortalidad era muy elevada en 1900 en España, además la esperanza de vida era muy reducida: 29 años en 1860 y 40 años en 1900.

Esta elevada mortalidad se explica por el retraso económico y social: **pésimas condiciones sanitarias**, **crisis alimentarias** o hambrunas y **elevada mortalidad infantil**, debido a las secuelas de embarazo y parto, ausencia de vacunas y enfermedades contagiosas (tosferina, viruela, sarampión, tifus o tuberculosis). Las **epidemias** de fiebre amarilla o de cólera azotaron a la población española durante el siglo XIX en oleadas devastadoras. Otras enfermedades eran endémicas: tuberculosis, difteria, viruela y escarlatina. Apenas había remedios para luchar contra ellas al desconocerse su origen.



Imagen 1. Escena de un hospital en el S. XIX. Aunque en este siglo se fueron difundiendo algunas vacunas, como la de la viruela, la falta de higiene y de asistencia explican la aparición de otras muchas enfermedades.

Soni Peña Sanchez
+34618873057
730241623

La **natalidad** se mantuvo alta durante todo el siglo y en 1900 estaba entorno al 35‰ muy por encima de las tasas de otros países como Francia o Reino Unido. Estas elevadas tasas de natalidad eran debidas a la pobreza del campo español y a la ignorancia sobre métodos anticonceptivos.

2.- EL CRECIMIENTO VEGETATIVO

Se entiende como crecimiento vegetativo a la diferencia entre el número de nacimientos y de defunciones. En el siglo XIX, la tasa de crecimiento vegetativo era muy baja, por lo que nos encontramos ante **un modelo demográfico típico del Antiguo Régimen** que solo empezó a cambiar en el último tercio del siglo, especialmente tras la epidemia de cólera de 1885. Las tasas de natalidad y mortalidad empezaron a reducirse, pero la mitad de las provincias españolas aún tenían una natalidad alta (34 a 42‰) y una mortalidad muy elevada (29 a 37‰). **Solo Cataluña había iniciado su transición demográfica antes** y la culminó a principios del siglo XX.

SoniPeñaSanchez
+34618873057
73024152j

EL CRECIMIENTO URBANO DESIGUAL. LOS MOVIMIENTOS MIGRATORIOS

3.- EL CRECIMIENTO URBANO Y EL ÉXODO RURAL

A lo largo del siglo XIX se produjo también una tendencia al incremento de la población urbana (aunque en menor medida que en Europa) y, por consiguiente, un crecimiento de las ciudades. Este hecho se debió en gran parte al **éxodo rural**, provocado por la incapacidad de la agricultura para absorber el excedente demográfico. El destino de esta corriente se orientó hacia las urbes con mayores posibilidades de trabajo como **Barcelona** y, en menor medida, **Bilbao** (focos industriales), Madrid (centro político-administrativo) y las capitales de provincia. Hasta mediados de siglo, esta migración fue escasa, acelerándose en la segunda mitad de la centuria, aunque a finales de siglo la mayor parte de la población española (en torno al 70%) seguía siendo esencialmente rural.

¿Sabías que...?

El **éxodo rural** es un desplazamiento de población desde zonas rurales hacia las ciudades. Se realiza en muchas zonas del sur y del norte de España con la intención de encontrar un nuevo trabajo mejor remunerado que la agricultura.



Imagen 2. Mapa que muestra la densidad de población y el aumento demográfico en algunas ciudades del siglo XIX.

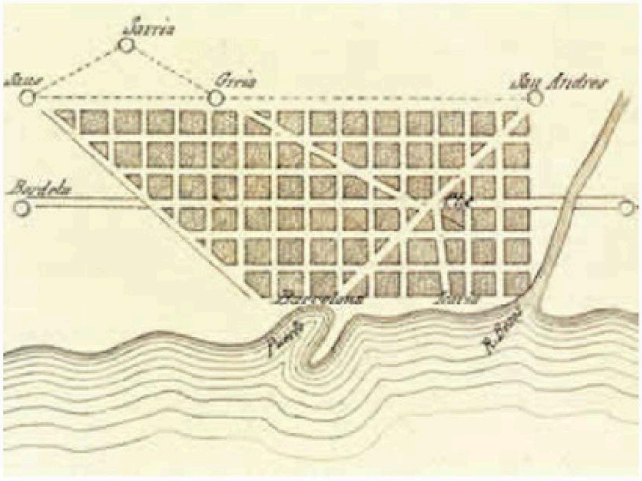
El paisaje urbano comenzó a cambiar, pues para afrontar el crecimiento de la población hubo que derribar murallas y emprender ampliaciones y reformas urbanísticas como los **ensanches**, que se trata de una apertura de avenidas más amplias donde se tiene en cuenta también la construcción de posibles vías de paso para el ferrocarril. El principal plan de reforma urbana que se llevó a cabo fue en Barcelona a partir de 1854.

Paralelamente se produjo una segregación urbana, pues frente a los ensanches (espacios ocupados por la burguesía), se expandieron los suburbios carentes de las mínimas condiciones de bienestar, habitados por el proletariado y campesinos desplazados del campo. Este hecho es un reflejo de la sociedad de clases que se explica en otro apartado que encontrarás tras la evolución de la economía.

El crecimiento de las ciudades, aunque fue algo lento para lo que se esperaba, fue provocando un creciente dualismo entre el mundo rural y el mundo urbano, tanto en formas de vida y de mentalidad. Así, el comportamiento demográfico urbano tendió hacia una **menor natalidad y mortalidad**, lo que supone el reflejo de una incipiente modernización, mientras que en el campo siguió manteniendo una demografía y mentalidad del Antiguo Régimen.

3.1.- Ejemplo: Plan de Reforma y Ensanche de Barcelona

El **Plan de Reforma y Ensanche de Barcelona** se considera un proyecto pionero en la evolución del urbanismo moderno. Cerdà, el arquitecto que diseñó este ensanche aspiraba a una ciudad que, a pesar de haber arrebatado el terreno al campo, se articulase a través de calles anchas y espacios verdes. Sobre el plano el ingeniero diseñó una cuadrícula donde imperaba una geometría estricta de calles paralelas y perpendiculares que únicamente rompían las grandes avenidas que atravesaban la trama en diagonal.



Mapa orientativo del ensanche de Barcelona

Entre las principales novedades destacaban las manzanas octogonales que incorporaban los chaflanes para facilitar la circulación.

El Plan Cerdà de 1859 preveía una anchura de calles de 20 metros y contemplaba que tan solo se construyesen dos lados de cada manzana, dejando en el interior una zona verde de uso público. La altura máxima de los edificios era de 16 metros, equivalente a una casa de cuatro plantas. El plano contenía un mercado cada 900 metros, un parque cada 1.500, tres hospitales, un matadero, un cementerio, un bosque y 31 iglesias. Las grandes industrias serían ubicadas cerca de los dos ríos y las pequeñas y medianas serían distribuidas a lo largo de la ciudad. En lo que respecta a las infraestructuras, el ingeniero diseñó un sistema para la recolección de las aguas e integró en la trama viaria la comunicación por ferrocarril y carretera. Lo que aún hoy continúa sorprendiendo es la capacidad de Cerdà para prever el protagonismo de los medios de transporte en el trazado de la ciudad, un factor que ha permitido que Barcelona haya podido adoptar los cambios profundos que los tiempos habrían de traer como si en realidad los hubiese estado esperando desde hace 150 años.

Cristina Sánchez Gómez 23027416Y

4.- MIGRACIONES INTERIORES

Las **migraciones interiores** hacen referencia a los **traslados de un territorio a otro de España**, sobre todo, por motivos laborales.

Este apartado está vinculado con el éxodo rural, ya que son muchos los que se cambian su ubicación a las principales capitales.

En el siglo XIX las ciudades que más población recibían eran Madrid y Cataluña. En el caso de **Madrid**, se debe a que es la capital de España y en ella se encontraban las entidades principales para todas las gestiones. Estaba considerada el **centro neurálgico**. Otra ventaja de este territorio era que había buenas comunicaciones, por lo que había obreros que se trasladaban a diario desde zonas rurales de Castilla La Mancha.

Por su parte, a Cataluña llegan muchas migraciones nacionales de territorios como Valencia, Andalucía, Castilla La Mancha, Extremadura, Murcia, Galicia, Navarra y La Rioja. La ciudad por excelencia en la que se ubican es **Barcelona**, de ahí la necesidad de hacer un ensanche en la segunda mitad del siglo XIX para dar cabida a la población que llega por las migraciones interiores.

Aunque estos dos territorios reciben un gran número de población, su **evolución urbana se hace paulatinamente**. Las zonas industriales crecen poco a poco y, conforme van llegando nuevos trabajadores que necesitan un lugar donde vivir, se van adaptando estos núcleos urbanos.

Hay otras dos zonas destacadas dentro de las migraciones interiores, pero con un desarrollo menos pronunciado. En **País Vasco** se encuentran las industrias de siderurgia y es un destino para muchos pueblos cercanos de Navarra, La Rioja y Cantabria. En la**Comunidad Valenciana** se desarrollan las industrias textiles y zapateras, por lo que reciben nueva población de Castilla La Mancha y de la Región de Murcia.

Sonia Peña Sanchez
+34618873057
73024162j

5.- MIGRACIONES EXTERIORES

Las **migraciones exteriores** también estuvieron motivadas por las escasas oportunidades existentes en el mundo rural y afectó sobre todo a la población de baja cualificación profesional. Los **destinos principales** fueron los territorios ultramarinos de **Hispanoamérica**, debido a afinidades culturales y relaciones de parentesco. Se dirigieron principalmente a Argentina, Cuba y Brasil, siendo también considerable el número de personas que se decidió por el norte de África, en especial **Argelia**.

Las áreas de procedencia de las migraciones exteriores correspondieron a Andalucía, al noroeste peninsular, la cornisa cantábrica, Canarias y, en menor medida, Cataluña. De especial relevancia fue la emigración gallega que, con más de 300.000 emigrantes, representó en la segunda mitad del siglo XIX el 60% de toda la emigración española al continente americano.

Cabe añadir que los territorios colonizados por España, que formaron parte de su imperio, se independizaron antes de la primera mitad del siglo XIX y a finales de este.

Entre 1810 y 1823 Venezuela, Argentina, México y Chile consiguieron la emancipación de España. Cuba, Filipinas y Puerto Rico lo hicieron en 1898.

TRANSFORMACIONES ECONÓMICAS DEL SIGLO XIX

Soni Peña Sánchez +34618837057 730241621

En los temas anteriores veíamos cómo en España se implantaba el liberalismo político. En el tema que nos ocupa vamos a ver cómo, de forma simultánea, se instalará el liberalismo económico, es decir, la forma de entender la economía por parte de la burguesía triunfante: cesa el intervencionismo estatal, se acaba con los restos de la propiedad feudal, la ley de la oferta y la demanda regulan el mercado, entre otras medidas.

6.- LA AGRICULTURA

6.1.- El retraso agrario

A diferencia de lo ocurrido en otros países europeos, donde el despegue agrario del siglo XIX se utilizó como antecedente inmediato de la industrialización, la agricultura española se mantuvo lejos de alcanzar altos rendimientos.

Esto se debe a que el sector agrícola no conoció transformaciones experimentadas en otros países de su entorno y que permitían hablar de revolución agrícola.

Las razones que explican ese retraso son diversas, y muchas de ellas están relacionadas entre sí:

- **Estructurales**. Por composición, el **suelo** cultivable era de **baja calidad**; además la **escasez hídrica**, tanto de recursos como de pluviosidad, configuraba una variable para tener en cuenta para explicar la mala situación del campo español.

- **Sociales**. Faltaba la **motivación** suficiente para introducir transformaciones técnicas; del mismo modo, la desigual distribución de la **estructura de propiedad** era un claro impedimento, sobre todo porque muchas de esas grandes propiedades estaban en manos muertas (tierras que no se utilizaban para el cultivo) y eran, por tanto, poco productivas. Este apartado se intentó solucionar con las **desamortizaciones**, que es la venta de tierras de manos muertas a todo aquel que se comprometiese a cultivarlas y propiciarles una rentabilidad.



Imagen 3. Esquema de la organización agrícola según la clase social.

- **Económicas**. España carecía de un **mercado nacional estructurado**. No había **demanda** ni una red de **infraestructuras** como para desarrollar un tipo de agricultura más dinámica y productiva.

6.2.- La reforma agraria

La revolución agraria liberal fue el proceso por el cual los gobiernos liberales del siglo XIX modificaron el sistema de propiedad y explotación de la tierra. Estas transformaciones marcaron el comienzo de una reforma agraria que estaba pensada como un cambio necesario desde el siglo.

Las **causas** por las que se lleva a cabo esta reforma son por el **crecimiento demográfico, la necesidad de aumentar la producción y de modernizar la agricultura**.

Las **reformas** que se llevan a cabo son las siguientes:

- **Abolición del régimen señorial**. Se buscan propietarios que tengan la plena libertad para poder disponer de su tierra, así podrán comprar, vender, arrendar, cercar y explotar recursos.
- **Abolición de la MESTA**. Desaparecen todos los gremios y asociaciones profesionales, sobre todo las vinculadas a la agricultura que practicaban la trashumancia.
- **Desamortizaciones**. Es una de las medidas que se toman con el modelo económico liberal. Las tierras que tenía la Iglesia, y que no se podían vender, ni pagaban tributos (manos

muertas), se sacan al mercado. En este siglo encontramos dos importantes durante el reinado de Isabel II: la desamortización de Mendizábal (1836) y la de Madoz (1855)

- **Desvinculación de mayorazgos**. Con este proceso, quedan como propiedad libre los bienes vinculados a los linajes a los que permanecían mediante la institución del mayorazgo.

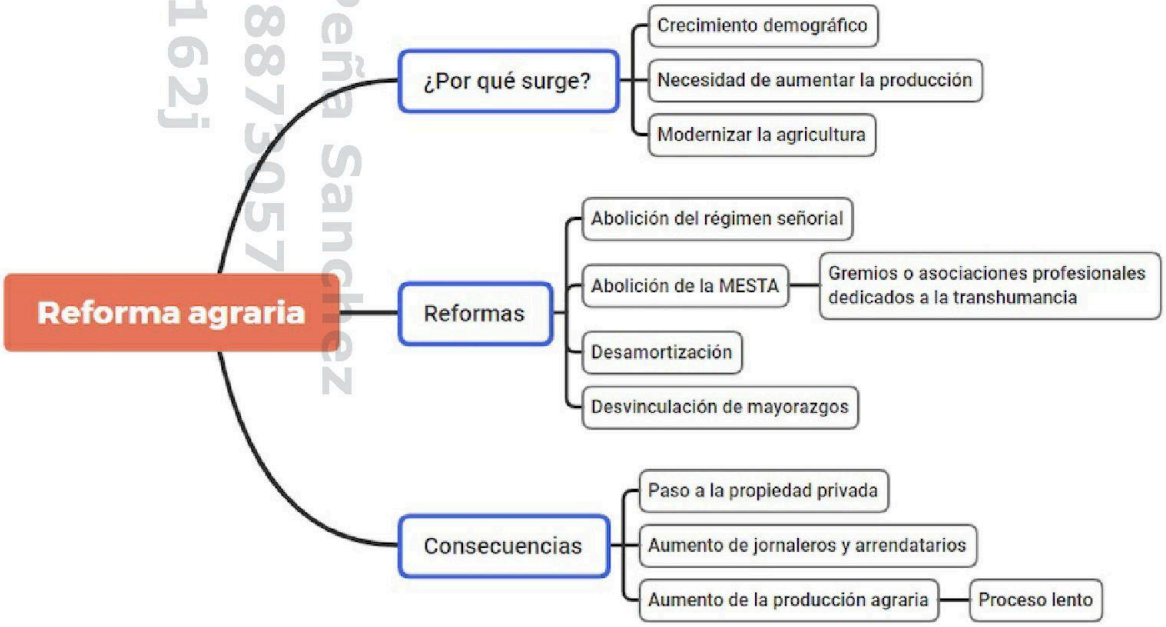


Imagen 4. Esquema reforma agraria.

Como **consecuencias** a esta reforma, encontramos el cambio a la **propiedad privada** con la libertad de gestión y organización de la misma. A su vez, **aumenta el número de jornaleros y arrendatarios**, lo que hace que también haya **más producción agraria**, aunque es un proceso que se va desarrollando de manera paulatina.

6.3.- La expansión del sector agropecuario

Desde 1870 la agricultura experimentó un proceso de expansión:

- **Cereal**. La superficie cultivada se incrementó durante el siglo XIX. Sobre todo, aumentó la producción de trigo, pero también de cebada y maíz.

- **Vid**. La producción vitivinícola creció a lo largo del siglo XIX. Las epidemias de filoxera que afectaron al sector en Francia jugaron un papel fundamental para la expansión de la vid en España y para el desarrollo de cierta actividad exportadora.

- **Olivo**. El ritmo de crecimiento del olivar también fue muy apreciable, sobre todo por la

roturación de nuevas tierras. El resultado fue que la producción de aceite aumentó considerablemente durante esta época.

- **Ganadería**. La reforma liberal del XIX, que acabó con los privilegios de la Mesta y marcó el aumento de la demanda en las ciudades, provocaron una transformación reflejada en la disminución del ganado ovino, en beneficio del porcino y el equino, así como en el abandono de la **trashumancia** y la implantación de la **ganadería estante**.

Sonia Peña Sánchez
+34618873057
73024162j

¿Sabías que...?

La **trashumancia** es el movimiento que realizan los rebaños de ganado cuando buscan pastos para alimentarse.

La **ganadería estante** es la cría de ganado vinculada a la economía campesina. El ganado proporcionaba fuerza de tiro y de transporte, a la vez que complementos alimenticios como leche y carne. Era, también, fuente de abono natural para la tierra y daba otros beneficios en forma de materias primas como lana y cuero. Estos rebaños no se trasladan para poder alimentarse, sino que se mantienen en una misma zona. Así es como se inician las granjas tal y como las conocemos.

El incremento de la producción no estuvo acompañado por el de los rendimientos, fue el resultado del **crecimiento de la superficie cultivada**, no de la introducción **de las mejoras tecnológicas** que, aunque con lentitud, fueron implantándose en el sector.

7.- LA INDUSTRIA

7.1.- El atraso en la industria española

La industria española en el XIX se caracteriza por el estancamiento y por un desfase importante en relación con el crecimiento que experimentan otros países europeos, las causas son las siguientes:

- **Geografía montañosa**, donde las comunicaciones son difíciles.
- **Escasez de fuentes de energía y materias primas** y su dispersión geográfica.
- **Falta de capital**. La poca población adinerada que existe, se va a comprar deuda pública del Estado, a decantar por invertir en tierras desamortizadas y a especular en la bolsa. Solo en Cataluña y en el Norte la burguesía invertía en la industria. En el resto del país la industria dependerá de los capitales extranjeros que, lógicamente, se llevarán también los beneficios.

- La **política proteccionista** de los gobiernos moderados favorecía el **inmovilismo** al tener garantizados los mercados nacionales frente a la competencia exterior.
- La **pérdida de las colonias** priva al país de mercados y de materias primas, la industria textil catalana será la más afectada.

7.2.- Industria textil en el siglo XIX

Durante la primera mitad del siglo, la industria se mantuvo en niveles muy bajos, no había mano de obra ni mercados.



Imagen 5. Mapa de la distribución industrial en España en el Siglo XIX.

Por un lado, la **industria textil** lanera y algodonera se concentró en la provincia de Barcelona, que introdujo tempranamente la nueva maquinaria: los hermanos Bonaplata instalaron las primeras máquinas de vapor y lo mismo hizo J. Vilaregut con los telares mecánicos.

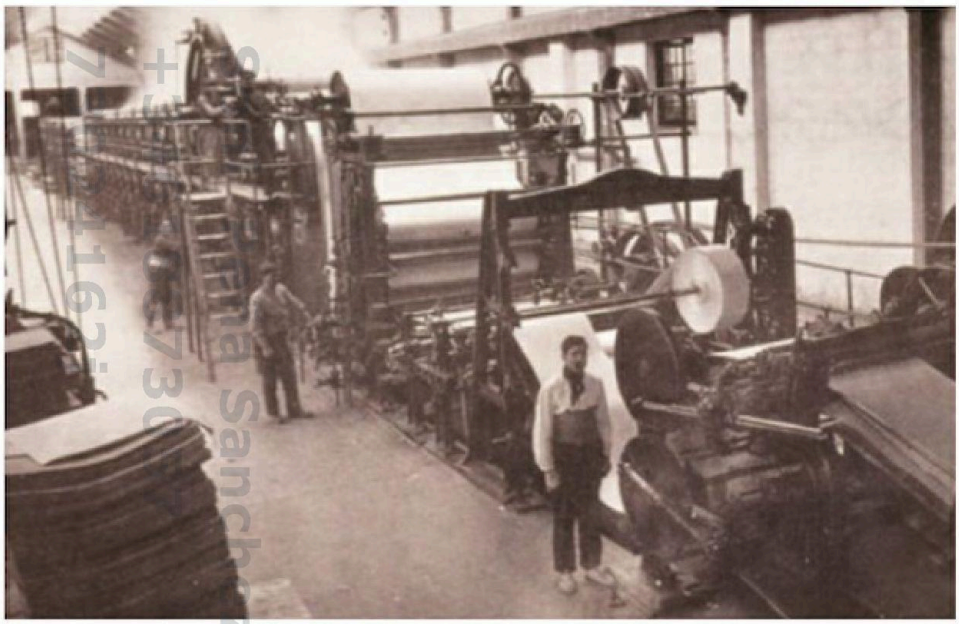


Imagen 6. Ejemplo de la industrialización del sector textil.

El boom algodonero se produjo entre 1840 (fin de la guerra carlista) y 1862, año en que se dejó sentir el hambre de algodón causado por la Guerra de Secesión de Estados Unidos. Las razones del boom hay que buscarlas en la mecanización de las fábricas y el abaratamiento de los costos de mano de obra, compuesta principalmente por mujeres y niños.

Ambos fenómenos tuvieron por consecuencia un aumento del paro masculino que originó las primeras protestas del proletariado catalán en 1854 y en la negativa de los obreros a enseñar a las mujeres el manejo de las maquinarias. Estas circunstancias nos explican por qué es en Barcelona donde nacen las primeras asociaciones obreras españolas. Durante los años del sexenio y la Restauración continuó la labor realizada en el período anterior por empresarios como los Batlló, Güell o Muntadas, creadores de La España Industrial en 1848, pero la política proteccionista propició el estancamiento tecnológico. La producción se mantuvo gracias a la concesión del mercado cubano en forma de monopolio, pero su pérdida en 1898 supuso de nuevo un retroceso que persistiría hasta los comienzos de la Primera Guerra Mundial.

En el último tercio del siglo XIX, encontramos una mejora la industria textil catalana. Esto se debe al aumento de demanda y al desarrollo de los transportes (ferrocarril). La mejora de comunicaciones gracias a las carreteras y al ferrocarril, hace que este sector se extienda más en toda España.

Es necesario citar el inicio de la energía eléctrica en 1882. En un principio, solo encontramos esta ventaja en Barcelona y Madrid, tardará en implantarse en el resto del país.

7.3.- Industria siderúrgica en el siglo XIX

Por otro lado, **la industria siderúrgica** se caracteriza por una extrema debilidad debido a varios factores. Uno de ellos era el poco grado de industrialización y, por tanto, de maquinaria hecha en hierro. Otro el carbón, producto básico para alimentar los hornos de fundición, que era costoso y de baja calidad. El hierro resultante era caro en relación con el de otros países, si se consumía era debido a los elevados aranceles que gravaban los productos metálicos extranjeros.

Hasta 1860 la producción de hierro se concentró en Andalucía, entre 1860 y 1880 Asturias toma el relevo gracias a las minas de carbón.

En cuanto a la minería podemos decir que España poseía a mediados de siglo una gran cantidad de yacimientos fundamentales para la industria europea: zinc, plomo, mercurio, cobre, estaño... explotados principalmente por capitales extranjeros.

Este hecho era debido a la política de los gobiernos progresistas (bienio progresista y sexenio) que solía entregar la explotación de importantes minas a países extranjeros a cambio de préstamos e inversiones.

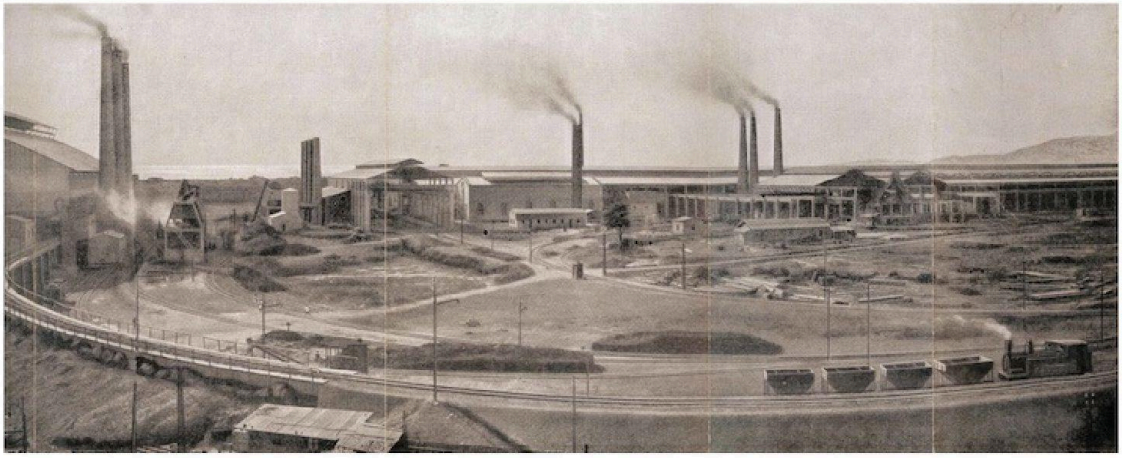


Imagen 7. Detalle de las instalaciones de la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo.

En la década de 1880 se impone sobre las demás la siderurgia vasca. Una serie de factores hicieron posible el éxito de las modernas fábricas de Vizcaya: la extraordinaria calidad de su mineral de hierro, el capital acumulado con la exportación del mismo a Inglaterra, la legislación librecambista de 1869, la construcción del ferrocarril Somorrostro-muelles de Ortuella (1865), la iniciativa de los Chávarri e Ibarra de fundar las empresas La Vizcaya y Altos Hornos de Vizcaya (1882), la decisión gubernamental de hacer los pedidos para la marina a empresas españolas desde 1887, la difusión del convertidor Bessemer y la sustitución del hierro por el acero en la década de 1890.

A su triunfo contribuyó igualmente la tendencia a la concentración industrial en grandes empresas, lo que culminó en 1902 al unirse las fábricas de Ibarra, Chavarri y Echevarría en una nueva empresa: Altos Hornos de Vizcaya.

Durante el período de la Restauración la industria siderúrgica estuvo estrechamente ligada a la construcción naval y a la industria metalúrgica de construcción de material ferroviario. En Sestao y Bilbao se establecen las principales compañías navieras: Astilleros de Nervión (1888), Cía. Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques (1900) y la Sociedad Española de Construcción Naval (1909).

Soni Peña Sanch
7340188730 57
730241 62

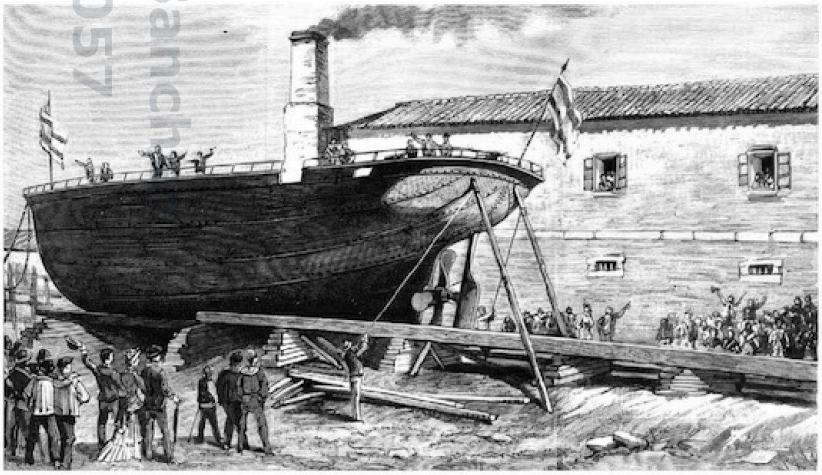


Imagen 8. Primer barco construido en los talleres de Ferrol, Galicia.

8.- EL FERROCARRIL

8.1.- El desarrollo de los transportes: el ferrocarril

La construcción de una red de comunicaciones y de transportes interiores era fundamental para abaratar el coste del transporte de mercancías y para poner las bases de un mercado integrado.

El medio que revolucionó el transporte interior fue el ferrocarril. En **1844** se inició una **legislación ferroviaria** que, entre otras cosas, establecía un ancho de vía superior al europeo. Esta decisión, que dificultó los contactos con el resto del continente, se basaba en la creencia de que un **país montañoso** requería locomotoras más potentes, más grandes y que necesitaban más base de sustentación. Para otros respondió a un motivo estratégico: evitar posibles invasiones a través de ese medio de transporte.

La legislación, que estimuló la inversión de algunos capitales autóctonos, no tuvo el éxito esperado, de forma que en **1855** solo se habían construido unos pocos kilómetros distribuidos en diversos **tramos cortos**, los más importantes de los cuales eran el de **Barcelona-Mataró** (la primera línea férrea de la España peninsular, inaugurada en 1848), el de **Madrid-Aranjuez** y el de **Langreo-Gijón**. Este retraso se debía a la falta de iniciativa (tanto estatal como privada) y de capitales, así como al atraso económico y técnico del país.



Imagen 9. Mapa con las rutas del ferrocarril y las fases de construcción.

8.2.- La ley de ferrocarriles de 1855

Durante el Bienio Progresista el gobierno aprobó la Ley de ferrocarriles (1855), que ofrecía importantes incentivos a los inversores y propició una primera fase de construcción de la red ferroviaria española (1856-1866). La ley facilitaba la formación de sociedades anónimas ferroviarias, preveía el pago de subvenciones estatales (que garantizaban a los inversores un mínimo de beneficios) y facilitaba la importación de material ferroviario. Esta legislación provocó una gran inversión de capitales, tanto españoles -sobre todo catalanes, vascos y valencianos- como extranjeros. De hecho, la aportación de capitales extranjeros, fundamentalmente franceses, fue decisiva. En definitiva, la creación de la red ferroviaria española se caracterizó por tres elementos: la aportación de grandes capitales, la tutela y la subvención permanente del Estado y la presencia hegemónica de capitales extranjeros.

Sonia Peña Sánchez - 74618805Z

En el período 1856-1866 entraron en funcionamiento 4.500 kilómetros de vía, de forma que en 1866 había un total de 5.000. Las principales compañías (Norte, Madrid-Zaragoza-Alicante y Ferrocarriles Andaluces) eran de capital francés, aunque también las había de capital español, como la Barcelona - Zaragoza - Pamplona, la Barcelona - Tarragona - Francia, la Tarragona - Valencia - Almansa y la Tudela - Bilbao.

Pero hay que remarcar que se construyó con cierta precipitación (ya que el negocio era construir y cobrar las subvenciones) y con algunos errores de planificación, como la disposición radial, centrada en Madrid, que no era la más adecuada para favorecer los contactos entre las zonas de la periferia peninsular, las más pobladas y dinámicas desde el punto de vista comercial e industrial.

Todo ello provocó la crisis de 1866, cuando se constató que las expectativas de beneficios de un gran número de trayectos férreos no se cumplían, debido al escaso número de pasajeros y mercancías. Este hecho ocasionó la quiebra del sistema bancario y casi paralizó la construcción ferroviaria durante diez años. De hecho, durante el decenio 1866-1876 sólo se construyeran unos 1.000 kilómetros de vía.

La construcción de vías de ferrocarril se retomó con fuerza a partir de 1875.

Así, de los 6.124 kilómetros que había en aquel año se pasó a 10.021 en 1890, y a 13.168 en 1900. Entonces dos compañías, la MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante) y la del Norte de España, ambas con mayoría de capital extranjero, controlaban las dos terceras partes de la red ferroviaria española.

8.3.- ¿Qué supone el ferrocarril en la economía?

La construcción de la red ferroviaria **facilitó el intercambio de mercancías y el desplazamiento de las personas en el territorio español**. De este modo se fue articulando, de forma muy lenta, **un mercado español integrado**. Pero, aparte de las **vías férreas del ámbito mediterráneo** (donde existía un gran número de ciudades medianas y grandes), el ferrocarril recorría grandes **áreas semi-despobladas**. El mercado español era débil y rígido, incapaz de generar un crecimiento significativo del consumo. Se mantenían, además, unas **grandes diferencias regionales** en los sectores de producción: en el norte de la Península, la mayor parte de la población eran campesinos que no habían vivido una revolución agraria y que seguían manteniendo una economía de autoconsumo; por otra parte, en el centro y el sur peninsulares predominaba una masa de jornaleros sin apenas poder adquisitivo.

8.4.- Los otros sistemas de transporte

A partir de 1840 se inició un programa de construcción de carreteras, de modo que en 1865 había una red de 16.000 kilómetros, de los que 12.000 eran de primer o segundo orden. Este progreso, pese a ser considerable, era aún insuficiente. La red viaria española vivió un importante desarrollo en la segunda mitad del siglo XIX, de modo que, al acabar el siglo, había en España unos 40.000 Km de carreteras, de los cuales 15.000 eran de primera o segunda categoría.

Respecto del transporte marítimo podemos decir que, hasta 1860, el volumen de transporte en barcos de vela fue más importante que el del ferrocarril. No obstante, el primer barco de vapor entró en funcionamiento en 1834. El hecho más reseñable del período 1875-1900 fue la progresiva sustitución de los barcos de vela por los de vapor, proceso que fue paralelo a la emergencia de la industria naviera vasca. Por otra parte, se fundaron nuevas compañías navieras, siendo la más importante la Compañía Transatlántica que el santanderino Antonio López fundó en Barcelona en 1881 y que monopolizaba las líneas regulares a las Antillas y a Filipinas. En el País Vasco se fundaron dos importantes navieras: Ybarra, y Sota y Aznar. Y por lo que a los puertos se refiere, Barcelona y Bilbao se consolidaron como los dos más importantes de España.

9.- LAS NUEVAS COMUNICACIONES

Coetáneamente a la construcción del ferrocarril fue la creación de un moderno sistema de comunicaciones basado en el correo y el telégrafo que posibilitó los primeros ensayos del teléfono a finales del siglo XIX. El nuevo sistema tuvo una repercusión enorme como elemento modernizador:

- Junto al ferrocarril, **contribuyó a articular el Estado liberal**. El telégrafo permitió la transmisión en breves instantes de las órdenes y disposiciones gubernamentales.
- **Facilitó las transacciones** mercantiles de toda índole y fue pilar del sistema financiero, al facilitar mayor operatividad de la Bolsa, que había iniciado sus operaciones en 1831.
- Resultó esencial para la **incorporación de la economía española al sistema económico mundial** que se estaba constituyendo, gracias a la expansión imperialista en la segunda mitad del siglo. XIX.
- Posibilitó el **nacimiento de la prensa de información** cuyos primeros exponentes fueron *La Correspondencia de España* (1860) y *El Imparcial* (1867), de gran influencia política hasta finales de siglo.

9.1.- La evolución del correo y del telégrafo

Sonii Peña Sanchez
+34618873057
73024162j

El correo había dado sus primeros pasos como servicio público a principios de siglo XVIII, pero se modernizó en el siglo XIX. Tras la aparición del sello, en 1850, las tarifas se abarataron, con el consiguiente incremento de su uso. En 1868 el correo llegaba a los rincones más apartados de España.

También el telégrafo jugó un papel trascendental en la modernización de las comunicaciones. La historia del telégrafo en España contempló dos soluciones tecnológicas que se desarrollaron sucesivamente:

- El **telégrafo óptico**, mediante señales codificadas que permitían transmitir entre las torres signos alfabéticos y numéricos.
- El **telégrafo eléctrico**, que constituyó la verdadera revolución, había empezado a experimentarse en otros países europeos y su evolución resumía los avances técnicos en el campo de la electricidad.

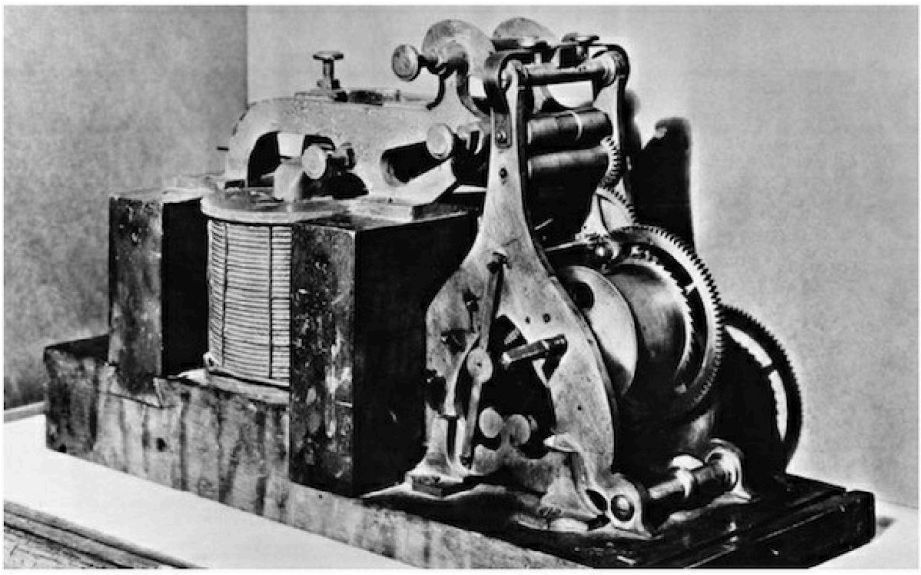


Imagen 10. La introducción del telégrafo supuso un avance tecnológico trascendental.

LA SOCIEDAD DEL SIGLO XIX. DE LA SOCIEDAD ESTAMENTAL A LA SOCIEDAD DE CLASES

Seni Peña Sanchez
+46188730577
720241621

En el siglo XVIII la sociedad estaba dividida en estamentos, pero a partir del siglo XIX la sociedad pasa a dividirse en diferentes clases sociales. En la España del siglo XIX apenas se plasmaron los principios de la sociedad propia del liberalismo, sino que continuó siendo una sociedad de estructuras muy rígidas, donde el ascenso social solo benefició a un reducido número de personas.

10.- CLASES DIRIGENTES

Con la muerte de Fernando VII (1833) se había iniciado el proceso hacia el definitivo asentamiento del nuevo modelo de sociedad de clases, que sustituía a la sociedad estamental del Antiguo Régimen.

Con la llegada de las nuevas constituciones durante el siglo XIX, todos los individuos eran iguales por naturaleza, tenían una razón y una voluntad, y todos aspiraban a lo mismo: a la felicidad. No obstante, no todos tenían la misma situación social ni poder adquisitivo. La propiedad sería el requisito para tener derechos políticos y la participación política de los ciudadanos quedaría regulada por el procedimiento del sufragio censitario. Poder votar o no era, por tanto, el auténtico baremo para establecer una primera distinción dentro de esta nueva sociedad; porque si bien en el esquema liberal todos eran ciudadanos, sin embargo, en la práctica, unos tenían más derechos que otros.

Las clases dirigentes forman un sector de la población con relevancia en el Estado, en la educación y en el ámbito económico. No encontramos un gran número de clases dirigentes en la población total, pero sí que las podemos clasificar de la siguiente manera.

- La **alta burguesía**. Gracias al apoyo recibido por este sector de la población, Isabel II pudo ganar la primera guerra Carlista y acceder el trono. Este sector de la población controlaba las industrias, la banca, el comercio y los altos cargos de la administración del Estado. Se adueñó de muchas tierras procedentes de la Iglesia y la nobleza arruinada, transformándose en terrateniente.

- La **aristocracia**. Es el nombre que recibe en la segunda mitad del siglo XIX a todas esas familias nobles que venían del Antiguo Régimen. Se trata de un grupo privilegiado que poseía títulos nobiliarios, pero eso no garantizaba sus riquezas. Muchos de los aristócratas de este

siglo, se quedaron sin tierras tras la abolición de los mayorazgos, aunque, en ocasiones, tenían como herencia la actividad de poder arrendar estos terrenos a campesinos. La vieja nobleza se sumó la nueva nobleza titulada, vinculada a la burguesía de los negocios. En el reinado de Isabel II se crearon nuevos títulos y sus beneficiarios eran terratenientes, profesiones liberales, militares, políticos, financieros, etc.

- La **iglesia**. Este grupo social siempre había pertenecido a los privilegiados del Antiguo Régimen. En las constituciones de 1845 y 1876 se les garantiza un estado confesional y la potestad de la educación, pero en las anteriores se decantaban por un estado laico.

- El **ejército**. Se les atribuye el triunfo en las Guerras Carlistas, pero también se le vincula al fracaso de la crisis del 98. A nivel político, es una clase social importante para evitar levantamientos militares. A lo largo del siglo, más nobles y varones pertenecientes a la alta burguesía se interesan en el ejército como nueva profesión, pero hasta bien llegado el siglo XX veremos que no es una profesión remunerada en su totalidad, sino que, en este caso, da más prestigio.

11.- CLASES MEDIAS

Dentro de las clases medias, encontramos gente de toda índole: políticos, funcionarios, propietarios agrícolas y empresarios industriales aparecen en este tiempo.

Todos ellos procedían de una clase media acomodada y su núcleo principal es la **pequeña burguesía**.

Constituyen el **núcleo principal de las clases medias**, por abajo es difusa su frontera con las clases más bajas, de igual manera también es imprecisa y cambiante la frontera con la alta burguesía. En cuanto a sus principios, se proclamaban como **defensores de la propiedad privada**, de los derechos individuales y de participación política y de la nueva economía industrial.

Por regla general se encontraban en un sector que a veces quedaban fuera del censo, cuando gobiernan los moderados, pero que en ocasiones si consiguen gozar de ese derecho.

Se veían a sí mismos como poseedores de «capacidad». Y esa era la imagen que querían transmitir al resto de la sociedad: **«gentes capaces»** de acceder a la riqueza o de desarrollar diferentes cargos políticos. Pero el núcleo fundamental de este grupo social lo constituían los **propietarios de medianos y pequeños negocios**, más que los grandes propietarios, con una vida diaria monótona y cerrada que explica la ausencia de una coincidencia de clase media.

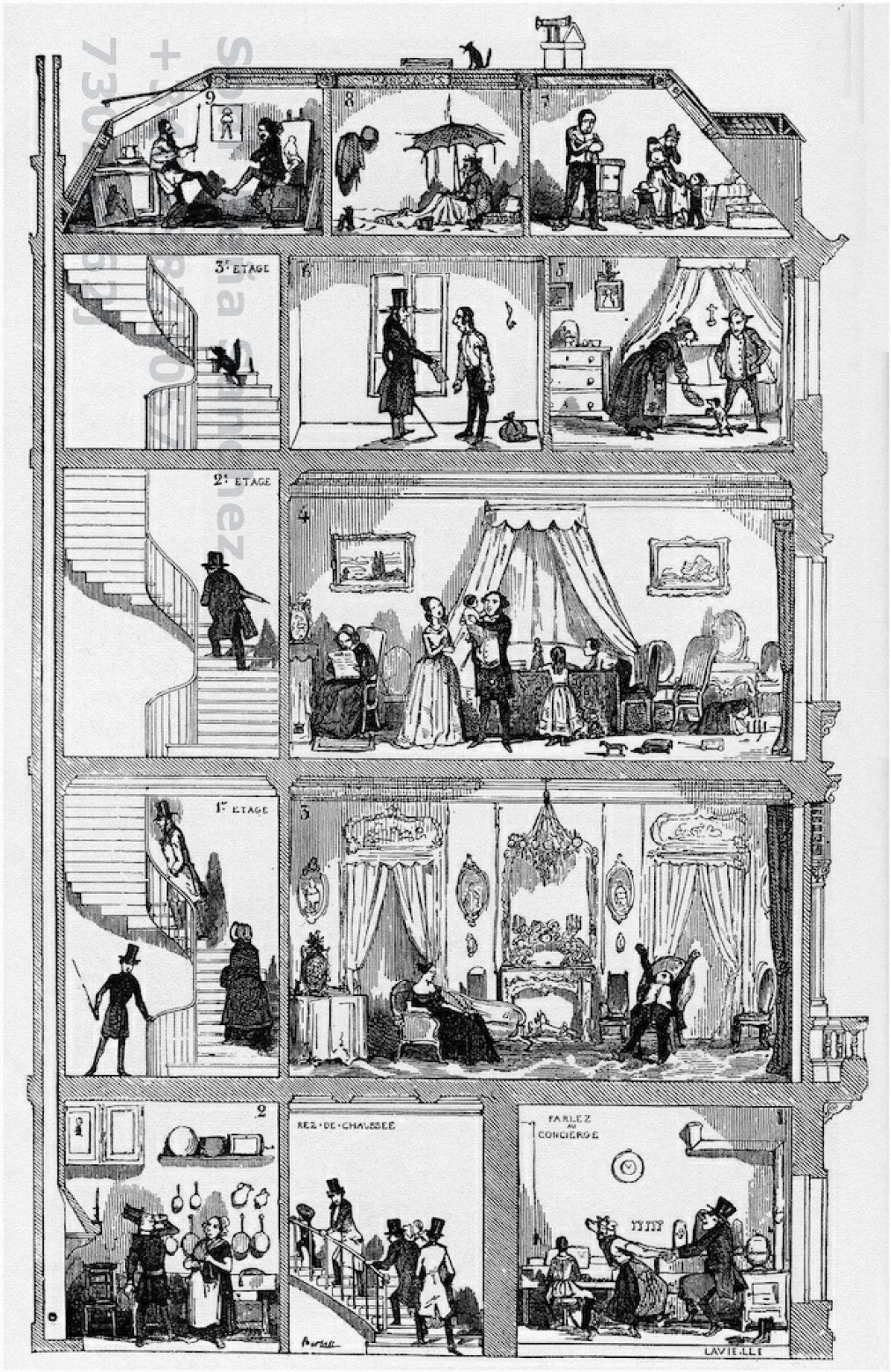


Imagen 11. Ilustración sobre la organización de las casas en las ciudades según la clase social.

12.- CLASES BAJAS: CAMPESINOS Y PROLETARIOS

Dentro de este estrato social es entendido como la capa más baja de la sociedad desde el punto de vista económico y de relevancia social.

Siempre han sido vasallos, sirvientes y trabajadores de las clases dirigentes o incluso medias, pero a lo largo del siglo, son los precursores de diferentes alzamientos para poder conseguir su representación política y su relevancia en la sociedad.

Pero el estrato inferior no formaba un todo unitario. **Dos grupos** diferentes se mostraban de forma inmediata, derivados de una España económicamente dual y con un desarrollo desequilibrado: el **rural** y el **urbano**.

El **campesinado** vivía **anclado en sus tradiciones** y reticente a las innovaciones que venían de las ciudades y que asumían con retraso. El desfase entre la sociedad urbana y la rural era total.

En la segunda mitad del siglo XIX, la industria se desarrolla con más fuerza y eso genera que muchos ciudadanos se trasladen al núcleo urbano para trabajar en la producción. Los **obreros** estrictamente industriales y ganan en población a la población que se queda en las zonas rurales. venían a representar tan solo alrededor de un 4%. Más tarde hablaremos del origen y desarrollo del **movimiento obrero**.

Más información

Accediendo a este código podréis ver un resumen de la sociedad del Siglo XIX.