



Puente internacional entre Valença do Minho y Tui. Foto de [Caese](#) en Flickr bajo licencia C.C

Ya has visto en el tema anterior el serio problema en el que España estaba sumido con su atraso a todos los niveles: político, económico, social...

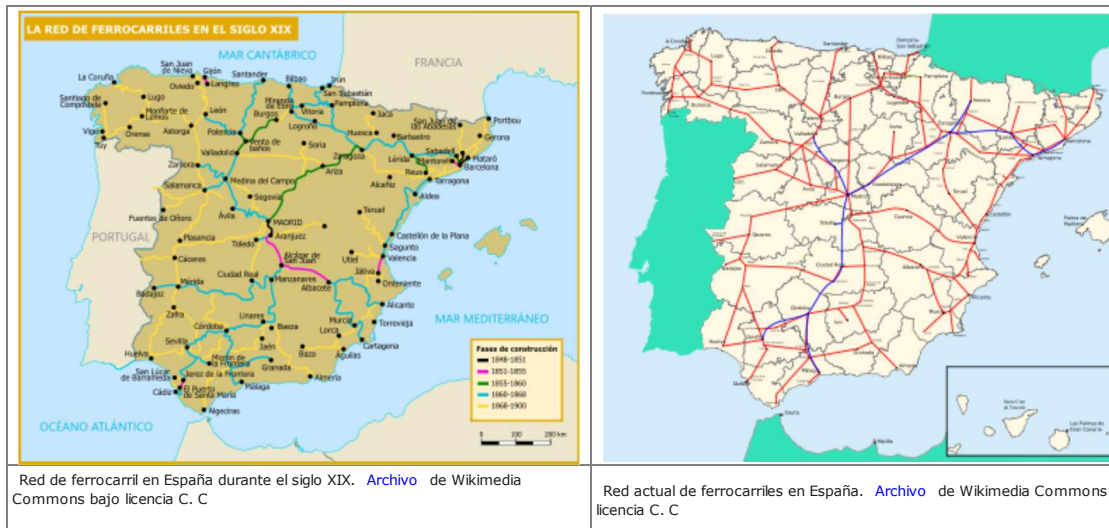
En el desarrollo de este tema queremos que conozcas los intentos que se van a dar para lograr una modernización que en países tan cercanos como Francia o Inglaterra se están desarrollando. No nos conformaremos con ver cuáles fueron esos intentos sino que, además, veremos qué dificultades surgieron, qué proyectos fracasaron, cuáles fueron exitosos (que también los hubo), qué zonas se desarrollan, cuales no... en definitiva, cómo va a ser el proceso de industrialización que España va a vivir durante el siglo XIX y qué causas van a llevar a que dicho proceso no tenga el resultado deseado.

Esperamos que disfrutes con este tema.

Reflexiona

Antes de comenzar el tema te vamos a hacer un par de preguntas. Sabemos que no es la forma habitual de iniciar un tema, pero ¿por qué no?

Observa los dos siguientes mapas. Son las redes de ferrocarril del siglo XIX y las actuales.



Una vez observados los dos mapas responde a las siguientes preguntas:

- ¿Crees que la red actual de ferrocarriles tiene alguna relación con la del siglo XIX? No olvides que debes razonar tu respuesta.
- ¿Crees que España tiene una red de ferrocarril de calidad?

Sin duda una de las claves de la Revolución Industrial a es el invento de la máquina de vapor, y con ella, la locomotora, que transformará absolutamente la forma de entender la vida de los habitantes del momento.

A continuación te ponemos un breve vídeo en el que podrás ver una introducción a la aparición del ferrocarril en España. Esperamos que lo disfrutes.

Curiosidad

La primera línea de ferrocarril que se construyó en la Península Ibérica fue la que unía Barcelona con Mataró, una línea de poco más de 20 kilómetros que se construyó allá por el año 1848. Sin embargo, ésta no fue la primera línea que se construyó en España. La primera línea puramente española fue la que se construyó en el año 1837 y que unía La Habana con Güines, sí en Cuba. Su construcción se realizó gracias a la tecnología y el capital estadounidense bajo el impulso de un industrial sevillano que pretendía mejorar el transporte de caña de azúcar en la zona occidental de la isla.



Ferrocarril La Habana - Güines, [Imagen](#) tomada de Comunidad El País.

Para saber más

Si quieres saber algo más sobre la construcción de las líneas de ferrocarril en España durante el siglo XIX, puedes ver el siguiente vídeo de Arthistoria. En él verás el proceso de construcción de las distintas líneas desde el primer tren en 1848 hasta casi 1870, cuando gran parte del territorio peninsular ya está conectado con la capital del reino, según la planificación diseñada desde la administración.

Durante el siglo XIX en casi toda Europa la **construcción y desarrollo del ferrocarril fue sinónimo de crecimiento económico**. En España también lo fue, entonces ¿Por qué ponemos en el título ese párrafo dedicado al fracaso de la industrialización? Pues para explicártelo hemos preparado este punto.

La construcción del ferrocarril en nuestro país se inicia en 1848 con la línea que une Barcelona con Mataró, poco más de 26 kilómetros. Pero el desarrollo real de la construcción de vía férrea en España se inicia con la **Ley General de Ferrocarriles de 1855**, gracias a la cual se construyen más de 4.000 Km.

Esta ley dota de una personalidad particular a las líneas de ferrocarril españolas del siglo XIX:

- Crea una **estructura radial** de líneas en torno a la capital: Madrid
- La ley basaba la construcción de vías férreas en concesiones que el estado daba. Estas **concesiones** iban **subvencionadas**, con lo que muchas de las líneas que se construyen no tienen que ver tanto con la viabilidad económica como con la subvención recibida. Esto provocó el aislamiento de algunas zonas como Galicia.
- Casi $\frac{3}{4}$ partes de las inversiones en su construcción proceden de **capital extranjero**, especialmente francés. Sólo los empresarios catalanes invirtieron en las líneas férreas.
- La orografía del terreno peninsular requería mayor potencia para sus locomotoras, lo que se solucionó construyendo locomotoras más anchas que, a su vez, requería un **ancho de vía mayor que el del resto de Europa**. Esto se convirtió en un error garrafal ya que aisló al ferrocarril europeo de Europa (algo que no se ha solucionado hasta la construcción del AVE).



Tren de época. Imagen de [Historias de cronopios](#) en Flickr bajo licencia C:C

Para saber más

Te hemos preparado un documento en pdf en el que explicamos la importancia del capital extranjero en el proceso industrializador de nuestro país. Si quieres saber algo más sobre ello, pincha en el enlace que te ponemos a continuación:



Curiosidad

En este vídeo podrás ver y escuchar algo mucho más llano sobre el ferrocarril del siglo XIX: la vida de los maquinistas y fogoneros, las formas de viajar de la época, la configuración de los trenes, etc. Seguro que aprendes cosas curiosas e interesantes. ¡Disfrútalo!



Tren antiguo. Imagen de [xabapuru](#) en Flickr. licencia C.C

Como ves algunas de estas características ya hacen que, como dice el título, el ferrocarril sea símbolo de **modernización** del país, pero también de su **fracaso**. Pero hay una cuestión que explica aun mejor esta realidad: **En Europa, el ferrocarril fue el gran motor de la industria** gracias a que su construcción requería el desarrollo de industrias asociadas a él, sobre todo siderurgia y maquinaria y al gran capital que se movilizaba. Sin embargo, en **España esto no se da** ¿Por qué? Pues porque las compañías que construyeron el país (mayoritariamente extranjeras, como ya has visto) podían traer todo el material sin pagar impuestos, lo que imposibilitó que la industria española se beneficiara de ello. Algunos historiadores dicen que fue la gran oportunidad perdida. Pero hay una realidad que no siempre se dice y es que la industria española no tenía la capacidad suficiente para dar abasto a la cantidad de material y maquinaria que el ferrocarril exigía. Así que no toda la culpa la tenían los franceses, ingleses y belgas que construyeron nuestros ferrocarriles. Como dice Raymond Carr: " *la construcción de los ferrocarriles sólo pudo vigorizar la economía en la medida en que la dotó de un sistema de comunicaciones adecuado y le proporcionó los salarios de los empleados en el trabajo de su construcción* ".

En cualquier caso esto de lo que habla Carr ya supuso una mejora en sí misma, no al nivel de otros países, pero sí una mejora para un país como España. Los **salarios de los obreros** permitieron aumentar el **consumo interno** del país, algo que hasta el momento tenía poco valor en la economía española. Además, y como es obvio, el ferrocarril mejoró las **comunicaciones** tanto en mercancías como en pasajeros.

No podemos olvidar que la construcción del ferrocarril, sobre todo a partir de 1870, se unió también al crecimiento económico del país por la vía financiera. El capital que requería su construcción favoreció la aparición de **bancos** que financiaran dicha construcción.

Importante

- El ferrocarril en España fue a la vez sinónimo de cierto crecimiento económico y de fracaso de modernización.
- Gran parte del capital con el que se construyó provenía del extranjero.
- A pesar de no haber supuesto el estímulo que sí supuso en otros países, el ferrocarril mejoró las condiciones económicas de nuestro país ya que motivó en algo el consumo interno, mejoró las comunicaciones y logró que algunos bancos comenzaran a hacerse fuertes con el apoyo financiero a su construcción.

Para saber más

Si quieres saber algo más sobre la construcción de las primeras vías férreas aquí te presentamos un vídeo que te puede resultar interesante. Eso sí, en algún dato puede que se presente de una forma, digamos, optimista, pero en general es muy interesante. Esperamos que lo disfrutes.

El ferrocarril fue uno de los puntos de inicio del proceso de industrialización de nuestro país, pero no fue el único. En los siguientes apartados vamos a analizar los primeros pasos de la industrialización española, al margen del ferrocarril (aunque también ligado a él, como no podía ser menos): la industria textil catalana y los primeros pasos en la industria siderúrgica española que se desarrollaron en Andalucía.

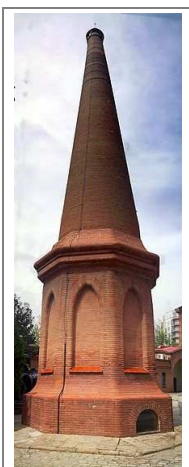
La industria catalana sí sirvió de acicate para la modernización (vía industrialización) del territorio. El caso andaluz quedó en un simple intento que a la postre resultó fallido por varias cuestiones que en seguida analizaremos.

A continuación te presentamos un vídeo que puede servir de introducción. Está basado en la minería, pero hace también referencia a los orígenes de la siderurgia, tanto en Andalucía como en el norte de España. Esperamos que te sirva.

2.1. La industria textil catalana y los intentos de la siderurgia andaluza



Telar tipo Jenney en el museo de la ciencia y la tecnología de Cataluña. [Archivo](#) de Wikimedia Commons bajo licencia C.C



Chimenea de fábrica textil. [Archivo](#) de Wikimedia Commons bajo licencia C.C

A pesar del **retraso económico** general, algunas regiones españolas vivieron cierto **impulso industrializador**. Estos impulsos llegaron siempre desde la **iniciativa privada** y, aunque, a largo plazo no tuvieron mucho éxito, en su momento fueron la base sobre la que se construyó el tejido industrial. Vamos a hablar de dos ejemplos, uno con más éxito que otro:

1. El textil catalán.

Sin duda la **burguesía catalana** fue una de las más emprendedoras en materia económica. Tanto es así que es en Cataluña donde se comienzan a utilizar las **primeras máquinas de hilar** procedentes de Inglaterra.

El proceso de modernización de la industria textil catalana no se detuvo y su crecimiento durante la mitad del siglo XIX sólo se detuvo por la Guerra de Independencia. En torno a 1830 se utiliza la primera máquina de vapor en la industria textil y a partir de 1850 comienza a generalizarse la **mecanización** en el trabajo de la lana gracias, igualmente, al vapor.

2. La siderurgia andaluza:

Este fue el claro ejemplo del **fracaso industrializador** de nuestro país en la primera parte del siglo XIX. Los **primeros altos hornos** que se construyen en España se sitúan en Marbella, con la familia Heredia al frente de ellos. Sin embargo, pronto el intento fracasó por varios motivos:

- Casi inexistencia de carbón mineral. Esto obligaba a utilizar carbón vegetal, que aumentaba muchos los costos.
- Lejanía de focos de desarrollo industrial más fuertes.

El desarrollo posterior de la siderurgia vasca, asturiana y cántabra se debe tanto a la existencia de minas de carbón en la zona, como en la cercanía de focos importantes, especialmente las islas británicas.



Maquinaria en Torre del Mar. [Archivo](#) de Wikimedia Commons bajo licencia C.C

Para saber más

Si quieres saber algo más sobre los primeros movimientos industrializadores en Andalucía, aquí tienes un documento en el que obtendrás la información.



Curiosidad

La vida industrial andaluza de la primera mitad del siglo XIX, como ves, trató de convertirse en la vanguardia de la industrialización de nuestro país junto a Cataluña. Ya has visto que los resultados no fueron precisamente muy buenos, pero el intento quedó ahí y los recuerdos en homenaje a aquellos intentos de modernización de nuestro país aun permanecen. La calle más importante de Málaga es la Calle Larios y su nombre es un homenaje al Marqués de Larios que fue uno de los motores de los intentos de expansión industrial andaluz, al fundar la Industria Malagueña S.A allá por el año 1831. Aquí te dejamos una magnífica foto de dicha calle en la actualidad.



Calle Larios mojada. Fotografía de [Mazintosh](#) en Flickr bajo licencia C.C

Pero, como te decíamos al principio, estos no fueron más que algunos intentos que no acabaron de romper la dinámica de atraso de nuestro país. Sí es cierto que el textil catalán sirvió de acicate y de impulso para otras cuestiones, pero no tuvo la fuerza suficiente. Del caso andaluz mejor ni hablar porque aquellos intentos se quedaron en nada.

¿Cuáles fueron los **factores que impidieron el desarrollo industrial** que sí se dio en otros países europeos? Pues aquí te comentamos algunos:

- **Escasez de fuentes de energía**. Esto aun hoy se mantiene, pero ahora es más fácil de solucionar porque exportamos energía, pero entonces eso era imposible, con lo que el país tenía que contar con lo que tenía y esto no era mucho: carbón mineral de mala calidad, por ejemplo.
- **Escasa capacidad de consumo** de los ciudadanos españoles. ¿Cómo producir algo que la gente no puede comprar? Además, la capacidad de exportación de los productos españoles era ínfima por su poca competitividad en precios.
- **Mala gestión de los impuestos** y enorme absorción de estos para el estado, que se mantiene en una crisis constante.



Explotación minera en Río Tinto. [Archivo](#) de Wikimedia Commons bajo licencia C.C



Taller en Río Tinto. [Archivo](#) de Wikimedia Commons bajo licencia C.C

Todo esto no comenzó a solucionarse de forma definitiva para algunas zonas hasta finales del siglo XIX y principios del XX. Otras zonas, sobre todo el sur, especialmente Andalucía, Extremadura y Castilla la Mancha, tardarían mucho más en incorporarse al proceso industrializador y aun están pagando las consecuencias de semejante retraso.

En la siguiente unidad veremos el definitivo despegue industrial que, como te decimos, se verá en algunas zonas del país.

Importante

- En Cataluña la industria textil comenzó pronto a mecanizar su producción gracias a los inventos ingleses.
- En Andalucía se dieron los primeros ejemplos de industria siderúrgica.
- La escasez de fuentes de energía, la escasa capacidad de consumo de los españoles y la mala gestión de los impuestos por parte de la administración fueron las claves para explicar el retraso de la industrialización en España.

Comprueba lo aprendido

La primera región en la que se utiliza la máquina de hilar fue

- Andalucía
- Madrid
- Cataluña

Los altos hornos andaluces fracasaron debido a:

- La competencia de industrias cercanas
- La casi inexistencia de carbón mineral y la lejanía de los focos de desarrollo industrial
- No fracasaron. Se convirtieron en motor de la industrialización española.

¿Cuáles fueron los motivos que explican el escaso desarrollo industrial de nuestro país?

- Escasez de fuentes de energía, exceso de competencia a nivel industrial en el propio país y excesivo apoyo al desarrollo agrícola
- Escasez de fuentes de energía, mala gestión de los impuestos y escasa capacidad de consumo de la ciudadanía.
- Excesivo proteccionismo por parte del país, falta de inversiones extranjeras y escasa capacidad de gasto de los ciudadanos del país.



Calle de París en un día de lluvia, de Gustave Caillebotte.

[Archivo](#) de wikimedia commons, bajo licencia creative commons.

El siglo XIX en Europa es el siglo de la burguesía. Es verdad que este grupo social tendrá una menor importancia tanto cualitativa como cuantitativamente en la sociedad española. Pese a todo, muchos aspectos de la vida del siglo XIX español quedarán marcados por el empuje de este grupo. El aspecto de las ciudades y la mentalidad urbana sufrirán una transformación muy destacada. Te lo contamos en los siguientes apartados.



Ya hemos visto cómo la vida en el campo se hace cada vez más difícil; y también acabas de ver las nuevas industrias que se están situando en las ciudades. Con todo ello, no es difícil imaginar que **las ciudades experimentan un importante crecimiento durante el siglo XIX**.

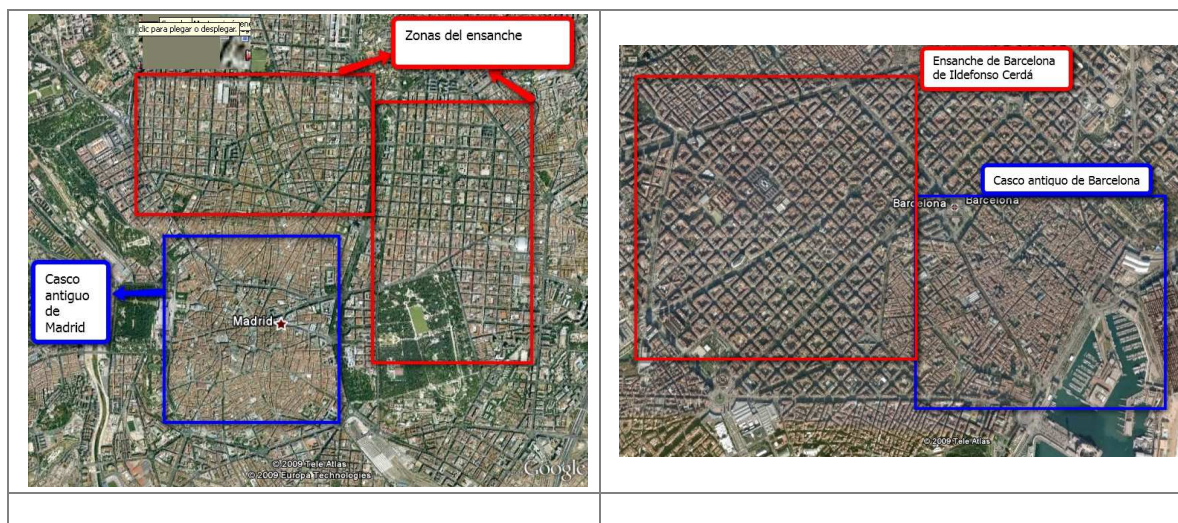
Es verdad que el crecimiento de las ciudades españolas, dada la escasa industrialización del país, no será comparable al de otros lugares de Europa. Pero aún así, ciudades como Madrid (con poca industria aún, pero muchos servicios por ser la capital), Barcelona, Bilbao... experimentarán un importante incremento de población gracias a los miles de campesinos que dejan el campo para instalarse en las nuevas zonas industrializadas.

La cuestión es que, a mediados del siglo XIX, el desfase entre la población que se está acumulando en estas ciudades y las estructuras existentes se hace insostenible. Es por ello que **se impulsan planeamientos urbanísticos para diseñar nuevos barrios** fuera de las murallas, destinados normalmente a la nueva burguesía comercial e industrial que se está creando en las ciudades y para crear zonas en las que instalar la incipiente industria. En este proceso de reordenación urbana tuvieron especial importancia **los ensanches**.

En el siguiente [enlace](#) encontrarás un vídeo donde podrás conocer un poco más del ensanche mejor realizado en España: el **ensanche de Barcelona**, diseñado por **Ildefonso Cerdá** a finales de la década de 1850:

En Madrid también se llevó a cabo un ensanche para ampliar la estructura de la ciudad. Fue aprobado en 1860 y se encargó a **Carlos María de Castro**, un importante ingeniero que en los años anteriores había creado destacadas infraestructuras como el Canal de Isabel II, para llevar agua a la ciudad. El proyecto era muy interesante, pues contemplaba numerosas plazas y zonas ajardinadas, amplias vías y construcciones de poca altura. Sin embargo, **su desarrollo fue más complejo y más lento** que el de Barcelona, y quedó **desvirtuado por los intereses especulativos**. Como ves, por desgracia la cultura española de la especulación urbanística no es algo nuevo.

A continuación te dejamos un par de imágenes de Madrid y Barcelona para que compruebes la influencia de los ensanches en su plano urbano.



Para saber más

Te dejamos unos enlaces para que conozcas algo más sobre la vida y los proyectos de los "padres" de los ensanches de Barcelona, [Ildefonso Cerdá](#), y de Madrid, [Carlos María de Castro](#).

Curiosidad

El barrio de Salamanca es hoy día la zona en la que se concentran los negocios de lujo en Madrid, siendo además uno de los barrios más caros para vivir de la capital de España. Esta zona nació como fruto del ensanche que te hemos

grandes fortunas de la España de su época: obtuvo grandes beneficios con la construcción del barrio que lleva su nombre y logró enormes ganancias en la Bolsa gracias a sus contactos políticos.



Calle Goya. Barrio de Salamanca. Madrid. Imagen de [MGR!](#) en Flickr bajo licencia C.C.

Para saber más

Madrid y Barcelona no fueron las únicas ciudades que llevaron a cabo un plan de ensanche durante el siglo XIX. En ese mismo siglo, otras importantes ciudades españolas derribaron los muros y cercas que constreñían el centro urbano y elaboraron su plan de ensanche: Bilbao lo hizo en 1863; San Sebastián, en 1864; Valencia, en 1865; y Zaragoza, en 1894.

En el caso de Madrid, además del ensanche hubo otras cuestiones arquitectónicas que contribuyeron a cambiar su fisonomía. Los gobernantes del siglo XIX decidieron que **la capital del Estado debía reunir unos edificios acorde a su estatus**; comparada con otras capitales europeas, Madrid no era precisamente la que reunía un mayor número de monumentos ni edificios emblemáticos. Si a ello unimos que la mayoría de la burguesía y aristocracia más adinerada se concentra en la capital, no es de extrañar que durante este siglo se lanzaran a una frenética carrera por construir todo tipo de hitos arquitectónicos que embellezcan la ciudad y la pongan al mismo nivel que sus homólogas europeas.

Si nos acompañas en este vídeo comprobarás que **muchos de los edificios que conoces de Madrid fueron construidos en el siglo XIX**.



Puerta de Velázquez del Museo del Prado.

[Archivo](#) de wikimedia commons, bajo licencia creative commons.

La nueva burguesía que se va agrupando en las ciudades no demanda únicamente nuevas infraestructuras y lugares para vivir. Se imponen en el siglo XIX instituciones que dan respuesta a la nueva cultura burguesa. Es por ejemplo, **el siglo de los museos**: el Museo del Prado se inaugura en 1819, el Museo Naval en 1843 y el Museo Arqueológico Nacional en 1867.

Pero no sólo en Madrid se inauguran museos; para albergar las colecciones de monasterios que habían ido a parar a manos del Estado tras las desamortizaciones se proyectan los museos provinciales de Bellas Artes. En las capitales de provincia también se crean bibliotecas provinciales, a imagen y semejanza de la Biblioteca Nacional, cuya nueva sede comienza a construirse en 1866.

Del mismo modo, en esta época se produjeron importantes innovaciones en las comunicaciones. Entre los años 40 y 50 de esta década se desarrolló la **red telegráfica** para comunicar las principales ciudades del país; primero el telégrafo óptico y posteriormente el eléctrico. El sistema de Correos también experimentó un importante auge con la aplicación del sello postal; el primer sello de Correos en España se puso en circulación en 1855.

Importante

El aumento de la población de las ciudades y las nuevas necesidades de la burguesía obligan a la **ampliación de las ciudades**. Ésta se realiza a través de planeamientos urbanos en los que destacan los llamados **ensanches**.

Los ensanches de Barcelona y Madrid fueron llevados a cabo por **Ildefonso Cerdá** y **Carlos María de Castro**, respectivamente.

En el siglo XIX también tiene lugar la construcción de la mayoría de museos y bibliotecas. También se mejoran las comunicaciones con el telégrafo y la puesta en circulación del sello postal.

Comprueba lo aprendido

Llamamos ensanche a...



- La parte más antigua de las ciudades que queda dentro de los muros.
- Las nuevas zonas que se construyen para ampliar la ciudad fuera de sus murallas originales.
- Las ciudades que más crecieron durante el siglo XIX.

Los diseñadores de los ensanches de Madrid y Barcelona fueron...



- Marqués de Salamanca e Ildefonso Cerdá.
- Carlos María de Castro e Ildefonso Cerdá.
- Espartero y Narváez.

Comprueba lo aprendido

Señala dos innovaciones importantes que se produjeran en el campo de las comunicaciones durante el siglo XIX:

- ☐ El telégrafo.
- ☐ El sistema de Correos.
- ☐ El sello postal.

Mostrar retroalimentación

Para saber más

En este apartado te hemos mostrado las grandes obras que se realizaron en las ciudades españolas en los dos tercios iniciales del siglo XIX. Pero no queremos dejar de lado cómo era la vida de la gente en esas ciudades. En el siguiente vídeo te podrás hacer una idea bastante aproximada:

Reflexiona

El siglo XIX es un siglo de cambio en toda Europa y en España. Cambia la política, cambia la economía y cambia también la mentalidad de la sociedad. En este sentido, aparece un nuevo movimiento, totalmente contrapuesto al racionalismo de la Ilustración, que se desarrolla en la primera mitad del siglo. Es el romanticismo. Ve el siguiente vídeo y responde a las preguntas:

a) ¿Qué características definirían al romanticismo?

Como ves, el **romanticismo es un movimiento pasional**, que apela sobre todo al sentimiento. Así, no es de extrañar que la poesía fuera uno de los géneros estrella; la forma ideal de plasmar las grandes pasiones amorosas y los grandes desamores. Será el caso de autores como José de Espronceda o el gran poeta español del siglo XIX, Gustavo Adolfo Bécquer. Pero posiblemente **el gran nombre del Romanticismo español fue Mariano José de Larra**. Este periodista y escritor, suicidado en plena juventud, personificó como pocos el ideal de vida romántico:

En cualquier caso, Larra no será el típico romántico centrado en su yo personal. Posiblemente su labor más destacada será como periodista, señalando con brillante ironía los aspectos más negativos de la sociedad española: "*Este es un país anquilosado, donde las gentes se han abandonado a la desidia y a la jactancia patriótica. La pereza endémica está por encima de todas las cosas*".

Curiosidad

¿Quién no ha oído o leído alguna vez esta composición de Espronceda?



José de Espronceda.

[Archivo](#) de wikimedia commons, bajo licencia creative commons.

Con diez cañones por banda,
viento en popa, a toda vela,
no corta el mar, sino vuela
un velero bergantín.
Bajel pirata que llaman,
por su bravura, El Temido,
en todo mar conocido
del uno al otro confín.

La luna en el mar riela
en la lona gime el viento,
y alza en blando movimiento
olas de plata y azul;
y va el capitán pirata,
cantando alegre en la popa,
Asia a un lado, al otro Europa,
y allá a su frente Istambul.

Si quieres leerla entera, [aquí la tienes](#).

Curiosidad

Los románticos españoles pusieron de moda algo que después será muy común en el mundo literario: el grupo de tertulianos que se reúnen en un café. *El Parnasillo* fue el nombre de la tertulia que se reunía en el Café del Príncipe: a ella acudían personajes como Espronceda, Larra o José Zorrilla.

Vamos a hacerte una pregunta retórica. ¿Qué género que aún no hemos mencionado se presta a retratar las grandes pasiones, las grandes damas del Romanticismo? Pues sí, como seguramente habrás supuesto, el **teatro romántico** será uno de los grandes géneros de esta época. El teatro se convierte en una de las grandes atracciones para la sociedad urbana del siglo XIX. No es únicamente una afición, es todo un acontecimiento social, en el que la gente bien acude a ver y dejarse ver. En este contexto, los dramas románticos se convierten en auténticos éxitos: José Zorrilla resucita el mito del Don Juan en su famosísima obra *Don Juan Tenorio*; el duque de Rivas crea *Don Álvaro o la fuerza del sino*.

Si a estas historias de amor y pasiones añadimos música, nos encontramos con una ópera. Sin embargo, en España, la ópera queda en un segundo lugar y el público se decanta por un invento "made in Spain": la **Zarzuela**. Será a mediados del siglo XIX cuando se produzca el despegue definitivo del llamado "género chico", gracias a autores como Francisco Barbieri y Emilio Arrieta.

Aquí te dejamos con un fragmento de fragmentos del *Don Juan* y otro fragmento de la zarzuela *El barberillo de Lavapiés*, de Francisco Barbieri:

Si recuerdas el primer vídeo que te pusimos en este apartado, en él se comentaba que lo español se convirtió en lo romántico por excelencia. Efectivamente, en el siglo XIX **España se convirtió en el destino por excelencia para los viajeros románticos**, que acudieron a España en busca de exotismo y aventuras y **contribuyeron a crear una visión estereotipada de nuestro país** que ha durado hasta hace poco. Aquí puedes encontrar más información sobre esta cuestión:



Actividad de lectura

Aquí te dejamos un fragmento de un viajero romántico que recorrió España en el siglo XIX. Se trata de N. Massias, y como tantos otros, centró su viaje en llegar a conocer Granada:

"¿Qué país (...) merece más la visita del hombre sensible? ¿El solo nombre de Granada no dice nada a vuestro corazón? ¿No os evoca los amores apasionados, los terribles celos, las afectadas galanterías de los caballeros moros, sus sentimientos profundamente religiosos?"

Señala alguno de los estereotipos de España que aparecen en este breve fragmento.

Para saber más

Mujeres en la sociedad romántica

Como viste en el vídeo inicial que trabajaste en la actividad de evaluación, la mentalidad romántica otorga mayor protagonismo a la mujer. Es verdad que en la mayoría de los casos será únicamente como objeto de los amores y desdichas de los hombres. Pero también es verdad que, pese a las limitaciones y dificultades que aún imponía la sociedad a la mujer en el siglo XIX, ésta comenzará a tomar un protagonismo activo en círculos reservados hasta entonces para los hombres. Destaca, por ejemplo, **Rosalía de Castro** (1837-1885), influida en sus primeros escritos por el Romanticismo pero que posteriormente desarrollará una visión personal y se convertirá en un referente de las



Rosalía de Castro.

Archivo de wikimedia commons, bajo
licencia creative commons.

denfende un papel más destacado de la mujer en la sociedad (*La educación de la mujer* , *El estado actual de la mujer en España*). Como muestra de las limitaciones que se imponían a las mujeres de su época puede valer esta anécdota: la propia Concepción Arenal tuvo que disfrazarse de hombre para poder asistir a la Universidad en 1842. Si quieres conocer más de esta gran mujer, visita [esta página](#) .