

Transformacions econòmiques i socials al primer terç del segle XX
EL SECTOR DEL METALL I LA XARXA DE TRANSPORTS

1 La indústria extractiva
LA MINERIA

Important **riquesa mineral** a tota la península Ibèrica: plom, coure, mercuri, ferro ...

Pobresa en reserves de **carbó** (Astúries, Catalunya ...)

Necessitat d'importar carbó per fer front a les necessitats creixents de la indústria.

Procés creixent de **control del subsòl** espanyol per part d'empreses estrangeres.

El subsòl i les seves riqueses pertanyien a **la Corona**.

- **Mines reservades** (explotades per l'Estat)
- **Mines no reservades** (arrendades a particulars)

Extensió de la pràctica de la **venta de les mines** i dels drets d'explotació per fer front al deute públic i al finançament de l'Estat.

Amb l'única excepció del sector de **ferro basc**.

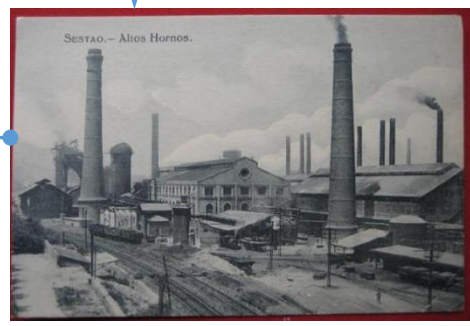
2 La indústria del ferro
LA SIDERÚRGIA

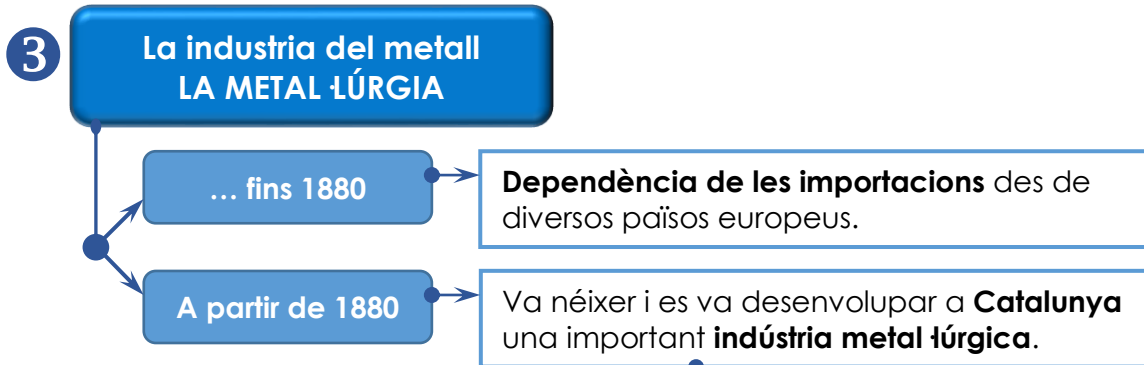
2ª meitat del segle XIX
 Absolut predomini de la **siderúrgia basca**.

- ⇒ Disposava d'una **burguesia amb capital** disposada a la inversió.
- ⇒ La proximitat dels ports bascos a la Gran Bretanya abaratia el **transport**.

Posada en marxa d'empreses de grans dimensions (com ara els **Altos Hornos de Vizcaya**, el 1902), a Bilbao.

Bona part de la producció de ferro s'exportava a **Catalunya**.



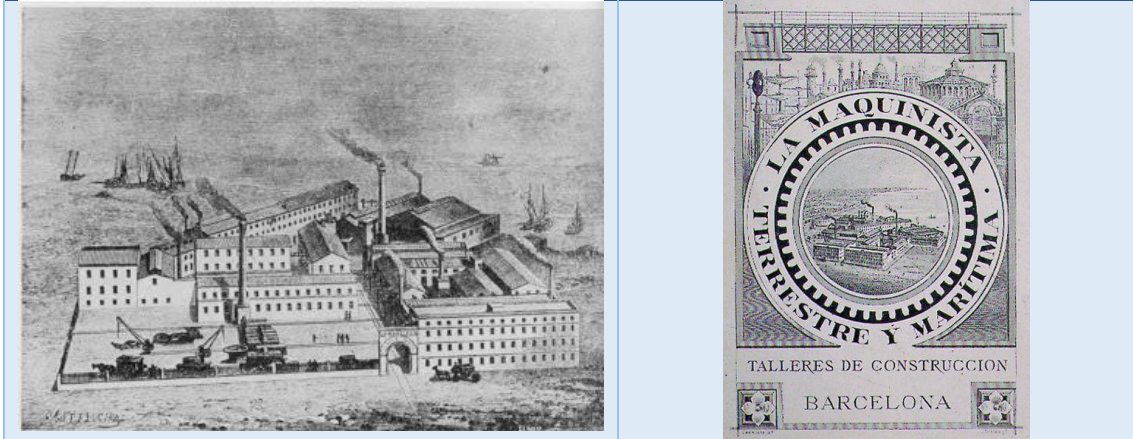


Va contribuir al desenvolupament de la **siderúrgia basca**.

Situació de feblesa per la **manca de matèries primeres** i per la **debilitat del mercat interior** espanyol.

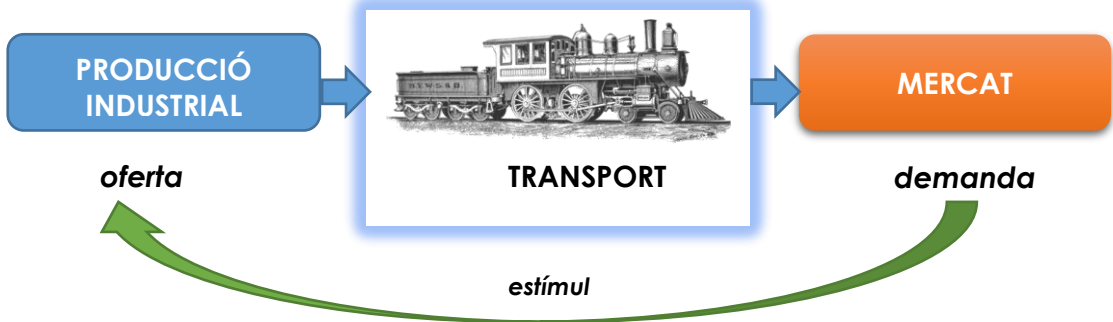
Creació de grans empreses com "**La Maquinista Terrestre y Marítima**" (1855)

Fundada el 1855 a la Barceloneta, va construir una segona fàbrica al barri barceloní de Sant Andreu el 1917. Comptava amb més de 3.000 treballadors.



La revolució en el sectors dels TRANSPORTS

Resultava imprescindible l'establiment d'una xarxa que fes possible un **transport ràpid, massiu i barat** dels productes al mercat (i que contribuís a una major competitivitat, per la reducció dels costos)



El transport per carretera a Espanya

A inicis el segle XX, la **xarxa de carreteres espanyoles era molt insuficient**, en mal estat, sense manteniment, i sovint impracticable en determinades regions i estacions.

Existien diverses **companyies de diligències** que unien les principals ciutats (Barcelona-Girona en unes 5 hores, Barcelona-Madrid en 50/55 hores, Barcelona-Cadis en uns 5 dies).

L'any 1926 es va aprovar el primer Pla de Carreteres, el **Circuito Nacional de Firmes Especiales** (CNFE), promogut pel ministre Benjumea, sota un model "radial".



La xarxa de ferrocarrils a Espanya

Les **primeres línies ferroviàries** a Espanya

Primera línia a Cuba l'any 1837: **línia La Habana-Bejual** (novembre de 1837, la quarta de tot el Món).
Línia Barcelona – Mataró, inaugurada el mes d'octubre de 1948.

La **Ley General de Ferrocarriles** (proposta del ministre Francisco de Luxán, 6 de juny de 1855)

?
Per quin model de xarxa es va optar?

Un **model radial**, que unia preferentment Madrid amb la perifèria peninsular (grans ports).



