

GASPAR FERNÁNDEZ CUESTA
Departamento de Geografía. Universidad de Oviedo

Crecimiento urbano y modernización en España entre 1857 y 1900

RESUMEN

Se exponen los inicios del proceso de construcción de la red urbana actual, entendiendo por tal la constituida por los núcleos de más de 10.000 habitantes. Se describen sus principales características en 1857 y más tarde los cambios que experimentó hasta 1900, especialmente los que fueron promovidos por el ferrocarril, la minería y la industria.

RÉSUMÉ

Développement urbain et modernisation en Espagne entre 1857 et 1900.- On expose le début du processus de construction du réseau urbain contemporain en Espagne, en ne considérant urbain que les villes dont la population dépasse les 10.000 habitants. On décrit les caractéristiques les plus importantes en 1857 et les transformations postérieures jusqu'à 1900, spécialement celles suscitées par le chemin de fer, l'activité minière et l'industrie.

ABSTRACT

Urban development and modernization in Spain, 1857-1900.- We expose the steps in the construction of the contemporary Spanish urban network, considering only the cities exceeding 10.000 inhabitants. We describe both the main characteristics in 1857 and the subsequent changes occurred until 1900, specially those induced by the railway network and the mining and industrial activities.

Palabras clave/Mots clé/Keywords

España, red urbana, crecimiento urbano, ferrocarril, minería, industria
Espagne, réseau urbain, développement urbain, chemin de fer, activité minière, industrie.
Spain, urban network, urban development, railway network, mining, industry.

I. INTRODUCCIÓN

Las principales características de las redes urbanas suelen ser un fiel reflejo de las condiciones económicas de los lugares en los que han surgido, por eso la existente en España hace ciento cincuenta años era bien distinta a la actual.

En nuestro país a mediados del siglo XIX la economía seguía manteniendo una fuerte dependencia de la agricultura, la cual, a pesar de sus bajos rendimientos, proporcionaba la parte fundamental de la renta. La sociedad dedicaba casi toda su fuerza de trabajo a obtener los alimentos que aseguraran la supervivencia individual y colectiva, siendo el campo, por tanto, la principal fuente

de riqueza y de empleo. Dadas estas condiciones, en las ciudades sólo residía una mínima parte de la población, la no vinculada directamente a la explotación de la tierra; además, el número de aquéllas y su tamaño eran reducidos, y su evolución demográfica estaba limitada por la cuantía de los alimentos que se producían.

Para que la situación comenzara a revertir y se gestara un sistema urbano como el actual, la primera condición fue que aumentaran los rendimientos agrarios hasta conseguir que la producción creciera más deprisa que la población. Pero fue preciso también que se crearan en las ciudades nuevos puestos de trabajo que absorbieran la mano de obra liberada en el campo. Objetivos ambos que sólo se lograron gracias a los avances técnicos que acom-

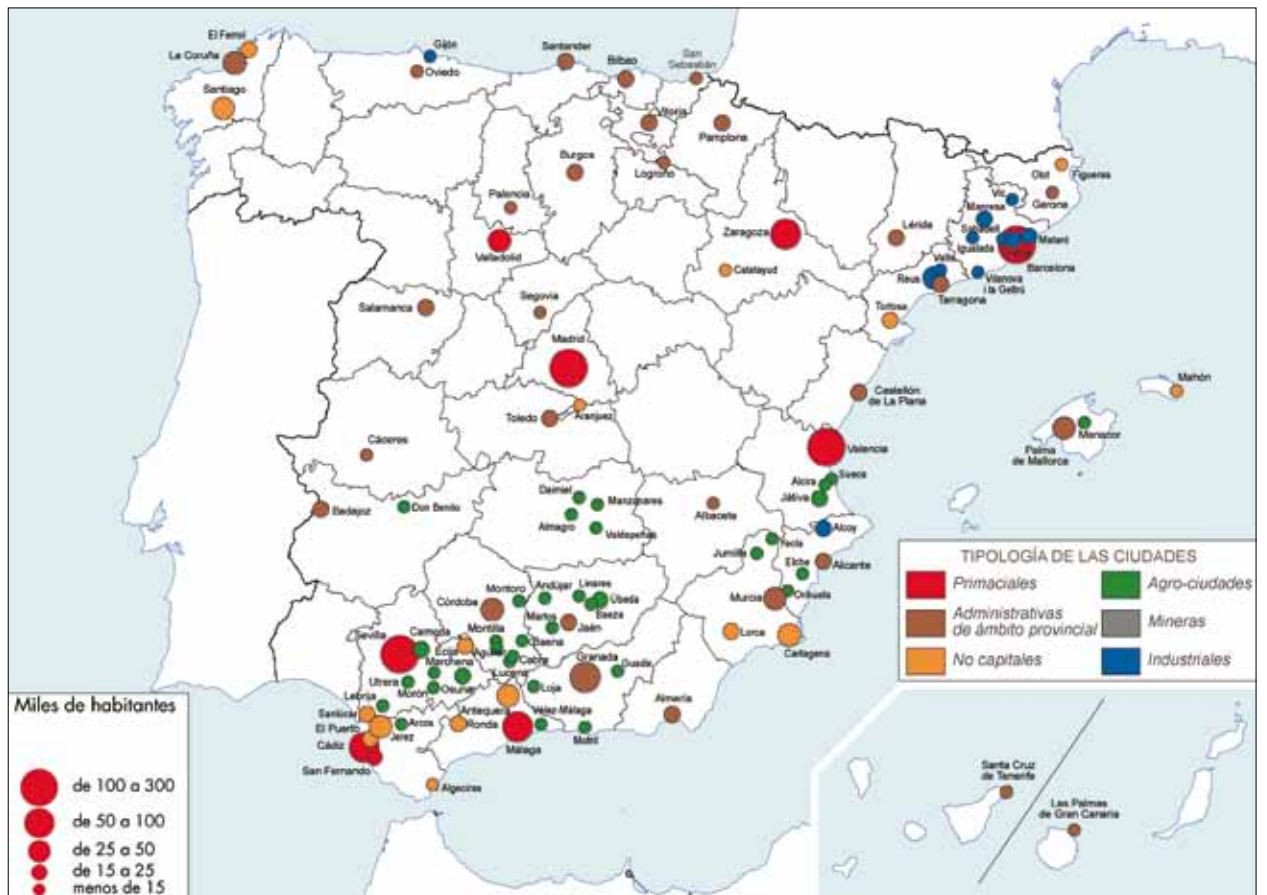


FIG. 1. La red urbana española en 1857. Se incluyen las entidades de población que en el nomenclátor de ese año superaban los 10.000 habitantes.

pañaron a la revolución industrial, que, de esta forma, se convirtió en la principal causa de transformación del sistema urbano heredado del Antiguo Régimen.

La industrialización promovió la creación de nuevas ciudades y al mismo tiempo su crecimiento demográfico y espacial, pero también la profunda transformación de otras características de la red urbana y de cada uno de sus integrantes, hasta conseguir sustituir el modelo de ciudad creado durante los siglos precedentes por otro que se adaptaba mejor a sus necesidades. En tan sólo unas décadas desaparecieron las murallas, el ferrocarril adquirió un protagonismo inusitado, las calles se ensancharon y se pavimentaron, se mejoraron las condiciones de salubridad e higiene (redes de agua y alcantarillado, servicios de recogida de basuras...), los edificios comenzaron a desarrollarse en altura, las funciones administrativas y comerciales alcanzaron mayor importancia, muchos barrios se llenaron de edificios de morfología desconocida a los que se denominó «fábricas», etcétera. Cambios con los que las ciudades ad-

quirieron un protagonismo cada vez mayor en la sociedad, tanto en el ámbito de la producción como en el de las relaciones sociales, la cultura o la organización.

En este artículo hemos pretendido, precisamente, analizar estos cambios centrándonos en el período que transcurre entre 1857 (año de realización del primer *Nomenclátor* de la población de España) y 1900. Es decir, en las décadas en las que se inició la transformación del sistema urbano heredado del Antiguo Régimen para adecuarlo a las necesidades de la nueva sociedad industrial que comenzaba a emerger entonces.

II. LA RED URBANA EN 1857

1. CARACTERÍSTICAS GENERALES

En 1857 la red urbana española todavía era heredera de una economía preindustrial. Aunque empezaba

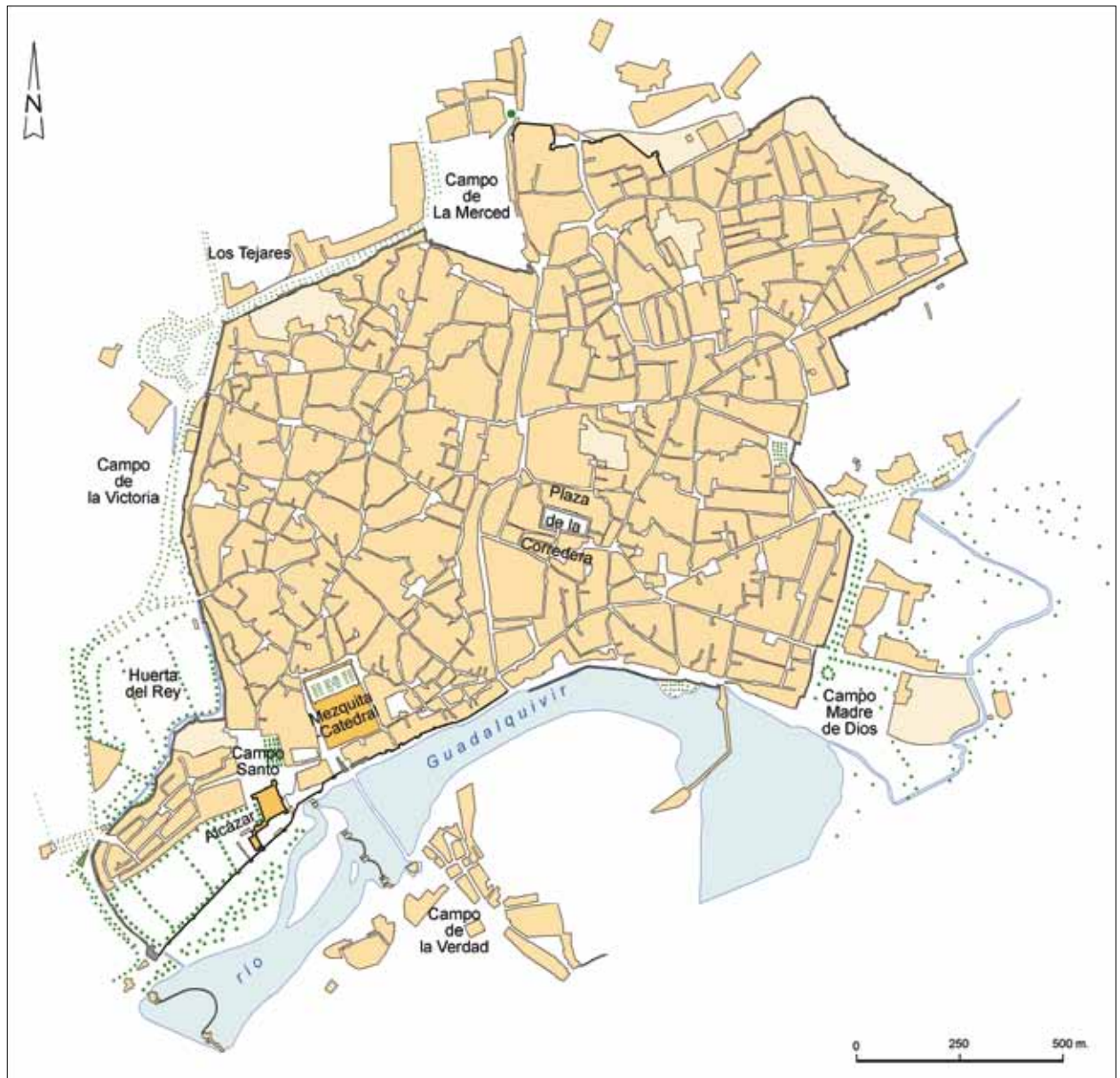


FIG. 3. Córdoba en 1851. En esta época la ciudad, sin obras ejecutadas de reforma interior, mantenía el origen árabe en la mayor parte de su trama urbana, en la que sobresalían el trazado caótico y laberíntico de sus calles y la línea de muralla. El elemento más destacado del urbanismo cristiano era la plaza de la Corredera, construida durante la segunda mitad del siglo xvii.

siete en la de Barcelona, cuatro en la de Murcia y tres en las de Tarragona, Valencia y Alicante; Andalucía contaba 30, de las cuales 25 se diseminaban por las comarcas aledañas al valle del Guadalquivir y sus afluentes. En la vega extremeña del Guadiana aparecía una (Don Benito) y otra más en la madrileña del Tajo (Aranjuez). Las otras cuatro se concentraban en la gran llanura manchega de

Ciudad Real, dándose la paradoja de que ninguna era la capital.

La concentración urbana en las regiones meridionales y mediterráneas contrastaba con la práctica ausencia de ciudades no capitales en la mitad septentrional. En las 23 provincias en las que se dividieron las tierras cantábricas, la submeseta norte y el valle del Ebro, el número de ciu-

dades quedaba reducido a cuatro: dos en la provincia de La Coruña (Ferrol y Santiago de Compostela), otra sobre el Cantábrico (Gijón) y una más en la vega abierta sobre la encrucijada de los valles del Jalón y del Jiloca (Calatayud), en pleno corazón del Sistema Ibérico.

La ciudad más poblada y la única que superaba los 200.000 habitantes era Madrid, a la que seguían Barcelona, Sevilla y Valencia, con más de 100.000. Málaga, Granada, Cádiz y Zaragoza sobrepasaban los 50.000 y otras diez los 25.000, entre ellas las mayores que no eran capitales provinciales (Jerez, Reus, Antequera, Cartagena y Santiago de Compostela²), además de Córdoba, La Coruña y Murcia. De los 82 núcleos restantes había diecinueve que todavía no habían superado la barrera de los 11.000.

Era, en suma, una red urbana típica de un país agrario con escasos efectivos demográficos, más desarrollada en las regiones meridionales que en las septentrionales y con ciudades que mantenían rasgos morfológicos de una época que comenzaba a cambiar. Incluso las que eran mayores permanecían ceñidas por sus murallas, lo que era evidente sobre todo en las plazas fuertes (Figs. 2) en las que bastiones, baluartes, fosos, hornabeques y ciudadelas seguían destacándose en sus paisajes urbanos. La red viaria, por su parte, mantenía un trazado sinuoso y de calles estrechas heredero del crecimiento orgánico que había sido característico en las etapas precedentes, tanto en el ámbito cristiano como en el islámico (Fig. 3).

También llamaba la atención la ausencia de algunos elementos morfológicos que hoy están presentes en todas ciudades, como los barrios de trama regular situados en las inmediaciones y alrededor de los cascos históricos, los ámbitos ferroviarios con sus playas de vías o los grandes espacios abiertos. Sólo algunas ciudades, sobre todo portuarias, habían acometido planes de expansión que habían dejado su herencia inscrita en el plano, como Santander o Tarragona.

2. LA ESTRUCTURA FUNCIONAL

Identificar las funciones urbanas en una época tan lejana como 1857 es una tarea difícil, pues las fuentes no nos aportan toda la información deseada, pero también necesaria si pretendemos clasificar las ciudades y conocer su posición en la red. Para hacerlo nos hemos

² La población de Santiago en esta fecha está muy abultada pues incluye la de toda la parroquia.

basado en hechos históricos contrastados y, por supuesto, en criterios objetivos, como el número de habitantes, el ser o no capital provincial o la localización geográfica. Cuestiones que nos han llevado a definir cinco categorías funcionales: ciudades primaciales, ciudades administrativas de ámbito provincial, ciudades no capitales, pueblos grandes o agrociudades y ciudades industriales.

A) Ciudades primaciales

Formaban parte de esta categoría las mayores ciudades del sistema, que a esta condición añadían la de haber incorporado a sus funciones tradicionales otras nuevas, como las administrativas y, sobre todo, las industriales. Barcelona, Madrid, Sevilla, Valencia, Málaga, Cádiz, Zaragoza y Valladolid eran las ciudades más diversificadas funcionalmente, los mayores centros administrativos, militares y económicos y, además, cabeceras de amplios espacios regionales.

Barcelona se había consolidado como el primer centro económico del país. Su precoz y exitoso desarrollo fabril, iniciado en las décadas precedentes, la había permitido desplazar de ese lugar de privilegio a Madrid. Símbolos de su temprana industrialización fueron la fábrica de Bonaplata³, que abrió sus puertas en 1833 en el Carrer de Tallers del barrio del Raval, en el que se encontraban entonces la mayoría de las fábricas barcelonesas⁴; y la Compañía Catalana, que en 1834 botó el primer paquebote en aguas del puerto de la ciudad. Pero la etapa más dinámica fue la que transcurrió entre 1840 y finales de la década de 1850⁵, años en los que se generalizó el uso de la fuerza del vapor para mover los ingenios mecánicos instalados en las fábricas. En 1844 las selfactinas⁶ eran las máquinas más utilizadas en la hilatura y poco más tarde los telares mecánicos⁷ ocupaban una posición similar en el tisaje. En 1848 se inauguró el ferrocarril Barcelona-Mataró, primero de los peninsulares⁸, y en 1850 se concentraban en la ciudad la mitad de los husos mecánicos instalados en Cataluña y el 74 % de las máquinas de vapor⁹.

³ Nadal (1990a, 198).

⁴ Nadal (1985, 22).

⁵ Albert Carreras (1990b) defiende que la industrialización catalana se impulsó hacia 1940 al aprovechar coyunturas como el final de la primera guerra carlista, el relanzamiento de las exportaciones agrarias, la suavización del régimen absolutista o los aranceles proteccionistas, como el de 1841.

⁶ Máquinas de hilar movidas por la fuerza del vapor.

⁷ Nadal (1990a, 195-196).

⁸ Wais (1974, 97-108).

⁹ Nadal (1990a, 200).

Pero la mejor muestra de su desarrollo industrial eran las fábricas que se diseminaban por la propia ciudad y por la llanada que se extendía más allá de sus murallas, entre los ríos Besós y Llobregat, sobre la que se extendían los cascos urbanos de Gràcia, Sants o Poble Nou. Algunas de ellas eran de gran tamaño, como la España Industrial, Güell, Ferrer y Vidal o la Industrial Algodonera¹⁰, emblemáticas en la producción de hilos y tejidos de algodón; o la Maquinista Terrestre y Marítima, inaugurada en la Barceloneta en 1855¹¹, la fundición de los Hermanos Alexander (1849) o la Nueva Vulcano¹², con instalaciones en la dársena del puerto¹³, que lo eran en la metalurgia y la producción de maquinaria y bienes de equipo.

Madrid se incorporó a la industrialización décadas más tarde que Barcelona, de manera que en 1857 su sector industrial era menguado, pero no inexistente como se ha argumentado en ocasiones¹⁴. En esa fecha se mantenían las manufacturas reales y los monopolios, como la Real Fábrica de Tapices o la Fábrica de Tabacos, que ocupaba a unas 3.400 personas, la mayoría mujeres¹⁵. Pero también habían aparecido talleres, como el de Tomás de Miguel (1833); las primeras fundiciones modernas, como las de Bonaplata (1839), Safont (1844) y Sandfort (1846); y algunas imprentas grandes, entre ellas las de la Ilustración, Mellado o la Nacional¹⁶. A pesar de todo, es evidente que estos establecimientos estaban eclipsados por el peso de las actividades administrativas, muy fortalecidas tras la división provincial, pues su carácter centralista convirtió a Madrid en el gran centro administrativo nacional. La centralidad también se vio reforzada por la ley general de Ferrocarriles de 1855, que diseñó una red radial focalizada en la capital, a la que convirtió también en su principal nudo ferroviario¹⁷.

En Valencia, el pleno funcionamiento de la red de acequias del Turia sirvió para convertir, durante la primera mitad del siglo XIX, muchas tierras de secano en fértiles huertas de elevados rendimientos agrarios¹⁸. Este hecho se ha utilizado en ocasiones para justificar la tar-

día industrialización de la ciudad¹⁹, pues habría servido para desviar los capitales hacia la mejora de las labores agrícolas; sin embargo, demostrado que en realidad esa industrialización no fue más tardía que en otros lugares²⁰, el mismo argumento se puede esgrimir para explicar la llegada a Valencia de las primeras fábricas, pues todas ellas parecen haber sido promovidas por el aumento de la demanda de productos industriales procedente del campo²¹.

Consolidada la transformación de las tierras de secano en regadío, la mejora de las rentas campesinas elevó la capacidad de compra de los agricultores, quienes acudieron entonces a la industria en busca de bienes que mejoraran su productividad. Fue el origen de la industria química, que abasteció de explosivos y abonos; de la de transformados de madera, que aportó los embalajes para la fruta; y de la de maquinaria agrícola, que produjo bombas, norias, trilladoras o prensas de vino y aceite. Esta última actividad indujo además la llegada de las primeras fundiciones²², en las que se obtenían las piezas necesarias para construir aquéllas.

En la década de 1850 se podían contabilizar, al menos, dos fábricas de muebles, una de ellas, la de Valentín Feliu, con más de 200 trabajadores; dos de maquinaria (Masip y Donay, e Hijos de Andrés Ferrer); y tres fundiciones. Los Talleres Geus habían comenzado a funcionar en 1835; la fundición de Bofill y Cía., inaugurada en 1844, se convirtió a partir de 1849 en la Primitiva Valenciana; y la de Valentín Carrudo inició sus trabajos en 1845²³. La ciudad también mantenía algunos establecimientos de transformación de materias primas de carácter tradicional, como cuatro fábricas de seda, que en conjunto proporcionaban trabajo a más de 400 personas, o una de las fábricas del estanco de tabacos, con 3.500 operarios²⁴, levantada en 1828 cerca del antiguo Portal de la Mar, entre el Parterre y la Glorieta²⁵.

Las tres ciudades andaluzas que formaban parte de esta categoría funcional, Sevilla, Málaga y Cádiz, habían alcanzado un desarrollo económico y demográfico difícil

¹⁰ Nadal (1990a, 200).

¹¹ Nadal y otros (2003, 145).

¹² Nadal y otros (2003, 154).

¹³ Fernández Cuesta (2010) y Fernández Cuesta y Fernández Prieto (2010, 125-126 y 214-215).

¹⁴ García Delgado y Carrera Troyano (2001) y Méndez Gutiérrez del Valle (1995).

¹⁵ Alonso Álvarez (1994).

¹⁶ Quirós Linares (1991, 17-42).

¹⁷ Wais (1974, 87-89).

¹⁸ Kondo (1990, 63-71).

¹⁹ Cano Hurtado y Blasco Sánchez (2002, 19).

²⁰ Aunque se haya defendido en el pasado la tardía industrialización de Valencia (véase Nadal, 1990b), los estudios más recientes han puesto de manifiesto que lo hizo al mismo tiempo que otras ciudades europeas. Quirós (1991); Álvarez Rubio, Ballester Rodríguez y otras (2001); Cano Hurtado y Blasco Sánchez (2002).

²¹ Nadal (1990b).

²² Nadal (1990b).

²³ Álvarez Rubio, Ballester Rodríguez y otros (2001, 22-32).

²⁴ Quirós Linares (1991, 17-42).

²⁵ Teixidor de Otto y Hernández Soriano (2000, 24-26).

de explicar sin tener en cuenta su pasado como grandes puertos del comercio con América. Las actividades mercantiles promovidas por éste fueron el mejor acicate para que floreciera en ellas una clase de ricos comerciantes, tanto nacionales como foráneos²⁶, que con el tiempo desvió una parte del capital acumulado hacia la industria²⁷, dando origen a algunas de las más tempranas iniciativas empresariales de nuestro país.

Málaga, una vez desaparecido el monopolio gaditano, se había convertido durante la segunda mitad del siglo XVIII en un importante centro portuario desde el que se exportaban a las colonias americanas los vinos, los aceites o las pasas obtenidos en las ricas campiñas malagueñas y cordobesas. Al amparo de este tráfico surgió una nueva clase de comerciantes entre los que pronto sobresalió Manuel Agustín de Heredia, uno de los primeros y más importantes. En 1832 este empresario inauguró al oeste de la ciudad, en primera línea de playa, una moderna fundición alimentada con carbón mineral (la Constancia)²⁸ para producir los flejes de los toneles en los que él mismo exportaba el aceite. Al año siguiente entró en funcionamiento otra, El Ángel, del también comerciante Juan Giró²⁹, y en 1847 abrió sus puertas la Industria Malagueña, fábrica de tejidos de algodón impulsada por los Heredia y los Larios, que llegó a ser la segunda de España por el número de husos instalados³⁰.

Sevilla había sido en el pasado uno de los principales centros manufactureros españoles, sede de varios talleres y fábricas dependientes de los Ministerios de la Guerra (Fundición y Maestranza de Artillería) y de Hacienda (fábricas de Tabacos³¹ y de Salitres y Casa de la Moneda)³². En 1857 mantenía abiertas todas estas instalaciones, pero disponía también de nuevas empresas en sectores líderes de la primera revolución industrial, con características típicamente fabriles. Sin querer ser exhaustivo, pueden citarse como representativas de la nueva situación: una fábrica de tejidos de seda, inaugurada en 1828, que empleaba a 400 personas; la fábrica de loza de La Cartuja (1841), ubicada en un antiguo convento desamortizado de la margen derecha del Guadalquivir, en la que trabajaban

500 operarios³³; la fundiciones de Bonaplata (1840), con 150 obreros, y de Portilla Hermanos y Whithe³⁴ (1849), entre la estación de Córdoba y el puente de Triana³⁵; la textil algodonera Calzada, Murillo y Storp³⁶, que entró en funcionamiento en 1857³⁷; así como una fábrica de cristal y otra de curtidos³⁸.

La creciente participación de Cádiz³⁹ en el comercio colonial había culminado en 1717 con el traslado a la ciudad de la Casa de Contratación, hasta entonces instalada en Sevilla⁴⁰, que provocó un espectacular crecimiento económico y urbano que la convirtió, durante el siglo XVIII, en el centro de la mayor conurbación española⁴¹. Esta circunstancia explica que, a pesar del duro golpe que supusieron las normas que liberalizaron el comercio ultramarino entre 1765 y 1792⁴² y la pérdida de las colonias americanas durante las primeras décadas del siglo XIX, la ciudad todavía mantuviera a mediados de este último siglo, entre otras, una fábrica de tabacos con 1.300 empleos, un taller para carenar buques y una maestranza de artillería. Pero a principios de la década de 1850 contaba también con dos fábricas textiles alimentadas por máquinas de vapor, una con 100 y la otra con 500 telares, y con tres molinos harineros modernos⁴³; instalaciones que aprovecharon para su ubicación los escasos espacios libres existentes en el interior del recinto amurallado: la fábrica de tabacos en el interior del baluarte de los Negros, muy cerca de donde más tarde se levantó la estación de los ferrocarriles andaluces; y las fábricas con vapores al noroeste, en la explanada que se extendía entre las últimas edificaciones de la ciudad y el castillo de Santa Catalina.

Valladolid y Zaragoza contaban, a mediados del siglo XIX, con dos de las pocas dársenas fluviales existentes en España, lo que había facilitado que se convirtieran en los principales mercados del trigo castellano y aragonés, respectivamente; pero, además, que acogieran un elevado

²⁶ Almuedo Palma (1996, 38).

²⁷ Martín Rodríguez (1990, 348).

²⁸ García Montoro (1998, 16-17).

²⁹ Nadal (1993).

³⁰ Nadal (1990a, 219-225).

³¹ La fábrica de tabacos de Sevilla fue la mayor de las pertenecientes al Estado. Instalada en un edificio situado al sur de la ciudad, más allá de la línea de muralla, llegó a contar con más de 4.500 trabajadores, la mayoría mujeres con muy baja cualificación. Quirós Linares (1991).

³² Almuedo Palma (1996, 34).

³³ Quirós Linares (1991, 39).

³⁴ Almuedo Palma (1996, 48).

³⁵ Fernández Cuesta, Fernández Prieto y Sevilla Álvarez (2010, 129-130 y 250-259).

³⁶ Nadal (1990a, 219-225).

³⁷ Álvarez Pantoja (1979).

³⁸ Quirós Linares (1991, 27-30).

³⁹ Cádiz, sobre un tómbolo de superficie limitada, ha terminado por unir su crecimiento al de la localidad de San Fernando, situada al otro lado del istmo que la une a tierra. Por esta razón en nuestro análisis hemos considerado a los dos núcleos como uno solo.

⁴⁰ Jiménez Mata y Malo de Molina (1995, 24-26).

⁴¹ Reher (1994, 5).

⁴² Ringrose (1996, 127-137).

⁴³ Quirós Linares (1991, pp. 24-25) y Nadal (1990a, 220).

número de ingenios y fábricas para producir harina, la mayoría en las inmediaciones de las dársenas⁴⁴.

En Zaragoza⁴⁵ el puerto se situaba sobre el Canal Imperial de Aragón, en el paraje llamado Torrero⁴⁶, que fue durante la segunda mitad del siglo XIX una de las localizaciones preferidas por los nuevos establecimientos industriales. Las primeras harineras que utilizaron el moderno método del cernido⁴⁷ llegaron en 1845, pero en 1860 ya habían entrado en funcionamiento once⁴⁸. A estas instalaciones pronto siguieron otras del ramo de la moderna industria metalúrgica. En 1853 abrió sus puertas la Sociedad Maquinista Aragonesa, también en Torrero; y en 1855, las fundiciones de Antonio Averly, que llegó a contar con más de 200 trabajadores⁴⁹, y de Juan Guitar⁵⁰.

En Valladolid la dársena constituía el inicio de uno de los tres ramales del Canal de Castilla, que discurría por la margen derecha del Pisuega⁵¹. Su importancia para la ciudad fue tal que alguno de sus más conocidos estudiosos considera el año de su inauguración (1842) como el del inicio del primer impulso industrializador, que se extendería hasta 1857⁵². En 1842 abrió sus puertas la primera fábrica de papel continuo, que daba trabajo a más de 50 personas⁵³, a la que siguieron durante los años posteriores otros variados establecimientos industriales modernos, algunos con más de 200 operarios⁵⁴. Destacaban tres fábricas de harina levantadas en las inmediaciones de la dársena, como la Alegre y la Perla; seis establecimientos textiles, de los cuales cuatro utilizaban como materia prima el algodón⁵⁵; dos talleres metalúrgicos, uno de ellos la moderna fundición Gran Fábrica Castellana; y, por último, una planta de abonos⁵⁶.

B) Ciudades administrativas de ámbito provincial

La segunda categoría funcional agrupaba a las 29 ciudades (véase cuadro) que, no habiendo sido incluidas en el apartado anterior, eran capitales de provincia y supera-

ban los 10.000 habitantes⁵⁷. La capitalidad otorgó a estas ciudades la capacidad necesaria para convertirse en centros administrativos de sus respectivas provincias, pero al mismo tiempo se convirtió, casi siempre, en el principal motor de su posterior desarrollo económico y urbano.

En 1833 uno de los criterios utilizados por Javier de Burgos para elegir las capitales fue su relevancia pasada, muchas veces medida por su número de habitantes, pues sólo en cinco ocasiones no fue seleccionado el mayor núcleo de la provincia⁵⁸. Pero también se tuvieron en cuenta criterios como la estructura económica, la funcionalidad o la centralidad⁵⁹. Las capitales eran, por tanto, villas o ciudades que ya habían concentrado funciones administrativas, comerciales y artesanas de ámbito comarcal en épocas anteriores. La mayoría eran también cabeceras de provincias eclesiásticas; Palma de Mallorca, Pamplona, San Sebastián, Badajoz, Lérida, Girona, Castellón y Tarragona, plazas fuertes; La Coruña, Santander, Bilbao, Alicante, Las Palmas o Santa Cruz de Tenerife⁶⁰, activos puertos del comercio ultramarino; Salamanca, ciudad universitaria; Palencia, Segovia o Burgos, centros manufactureros⁶¹; etcétera. Pero cualesquiera que hubieran sido en el pasado sus funciones, en 1857 comenzaban a destacar en ellas las vinculadas a la capitalidad, las desarrolladas al amparo de las instituciones y organismos que había centralizado en ellas la administración del Estado.

El real decreto de 21 de octubre de 1833, que sancionó la división provincial, determinaba los cargos públicos adscritos a cada capital: un jefe político o subdelegado de Fomento, antecedente inmediato de los gobernadores civiles, un secretario y un número variable de oficiales dependiendo de la categoría de la provincia⁶². Un reducido número de funcionarios que, sin embargo, era acorde con la realidad económica del país en aquella época.

⁵⁷ Se ha incluido Las Palmas, que fue designada capital en 1927 después de que se dividiera en dos la primitiva provincia de Canarias.

⁵⁸ En 1857 ocho ciudades superaban en número de habitantes a sus capitales: Daimiel, Manzanares, Valdepeñas y Almagro, en Ciudad Real; Reus, en Tarragona; Cartagena, en Murcia; Vigo, en Pontevedra; y Alcoy, en Alicante. En 1833, año en el que se aprobó la división provincial, la población de Moguer también superaba a la de Huelva.

⁵⁹ Quiros Linares (1991, 30-32).

⁶⁰ A partir de 1765 la liberalización del comercio con América impulsó el tráfico ultramarino en ciudades como Bilbao, Santander, La Coruña, Tarragona, Las Palmas o Santa Cruz, favoreciendo así su desarrollo económico y urbanístico. Ringrose (1996, 163-190).

⁶¹ Nadal (2003, 145).

⁶² El real decreto de 1833 dividía las provincias en tres clases. En la primera estaban Barcelona, Cádiz, La Coruña, Granada, Madrid, Málaga, Sevilla y Valencia; en la segunda Alicante, Córdoba, Murcia, Oviedo, Toledo, Valladolid y Zaragoza; y en la tercera el resto.

⁴⁴ Fernández Cuesta, Fernández Prieto y Sevilla Álvarez (2010, 226-231 y 238-243).

⁴⁵ Fernández Cuesta (2010, 128).

⁴⁶ Gracia Guillén (2005, 35).

⁴⁷ Germán Zubero (1990, 188-190).

⁴⁸ Biel Ibáñez (2004, 33-34).

⁴⁹ Jiménez Zorzo (1987).

⁵⁰ Biel Ibáñez (2004, 36-37).

⁵¹ Fernández Cuesta (2010).

⁵² García Fernández (1974, 20).

⁵³ Quiros Linares (1991, 26).

⁵⁴ García Fernández (1974, 20).

⁵⁵ Moreno Lázaro (2003).

⁵⁶ García Fernández (1974, 18-20) y Quiros Linares (1991, 17-42).

Pero el decreto incluía también otras propuestas que habrían de tener gran influencia posterior en el desarrollo de las capitales. Una era la que vinculaba la delimitación de cualquier demarcación posterior, bien fuera militar, judicial o de cualquier otro tipo, a la provincial; otras las que enumeraban la larga lista de funciones a desempeñar por parte de los subdelegados de Fomento. Si bien es cierto que estas propuestas no tuvieron repercusiones inmediatas sobre las ciudades, a medio y largo plazo, a medida que mejoraron las condiciones de la hacienda pública, fueron el origen de numerosos organismos públicos que sí dinamizaron el urbanismo y la economía de muchas capitales.

Para albergar sus instituciones el Estado utilizó preferentemente bienes desamortizados, pero también edificios de nueva planta, que acogieron las sedes de los diferentes órganos de gobierno del poder central (Gobiernos Civil y Militar, Audiencia, Delegación de Hacienda, Banco de España, direcciones de Caminos, Correos, Minas o Instrucción) y de la administración provincial; tanto las de carácter político (Diputaciones), como las judiciales (cárceles, correccionales), las de beneficencia (hospicios, asilos de dementes, hospitales) o las de educación (institutos). La propia construcción de estos edificios, que en numerosas ocasiones se convirtieron en auténticos iconos de la ciudad burguesa, supuso un impulso para la revitalización urbana, pero en materia económica lo realmente relevante de la actuación de la administración fue el aumento paulatino del número de funcionarios que, aunque es muy difícil de cuantificar, sabemos que sirvió para crear uno de los grupos sociales urbanos más influyentes.

C) Ciudades no capitales

Como ya se ha dicho, el número de habitantes fue muy importante para seleccionar las capitales de provincia, pero ello no supuso que alcanzasen ese rango las mayores ciudades. Ferrol, Santiago de Compostela, Cartagena, Alcoy, Reus, Jerez, Sanlúcar, el Puerto de Santa María, Antequera, Écija, Ronda o Lorca se quedaron sin capitalidad a pesar de ser mayores y más ricas que la mayoría de los lugares que fueron elegidos para serlo.

Estas ciudades tenían un modo de vida, una morfología urbana y una estructura económica que se asemejaba más al de las capitales provinciales que al de las denominadas «agrocidades». Y lo mismo sucedía con otras de menor tamaño pero de similares funciones y morfología, además con más habitantes que muchas capitales. Razones que nos han llevado a agruparlas en una categoría funcional específica.

Realizar la selección de los núcleos que debían formar parte de este grupo no fue tarea fácil. Para hacerla hemos utilizado dos criterios, el del volumen de la población y el de la localización geográfica⁶³, que nos han llevado a incluir aquí a 16 entidades. Además de las ya citadas, excluidas Alcoy y Reus⁶⁴, Aranjuez, Ferrol, Algeciras, Calatayud, Tortosa, Figueras y Mahón.

Aranjuez, cuyo desarrollo urbano inicial data del siglo XVI, fue consagrado como el más complejo y unitario de los Reales Sitios durante el siglo XVIII, a lo largo del cual se levantó la Nueva Población según proyecto original del arquitecto Santiago Bonavía. Desde entonces adquirió importantes funciones terciarias, vinculadas al mantenimiento de la Corte durante sus estancias en la localidad, que se vieron refrendadas con la construcción de nuevos edificios públicos y palacetes privados durante los reinados de Carlos III e Isabel II⁶⁵ (Fig. 4). También disponía en esta época de una gran fábrica de cristal⁶⁶, impulsada por la demanda cortesana de productos de lujo.

La vida social y económica de Santiago de Compostela se sustentaba, desde hacía siglos, en dos instituciones: la Iglesia y la Universidad. La primera estaba gobernada por un numeroso Cabildo Catedralicio, siendo también numerosos los conventos levantados al amparo de las peregrinaciones jacobeanas. La segunda fue fundada en 1495 y atraía todos los años a un destacado número de estudiantes. Sus funciones, eclesiástica y universitaria, eran por tanto típicamente urbanas, siendo la única ciudad española de estas características que no fue elegida capital provincial en 1833; pesó, sin duda, en esta decisión la preponderancia comercial y demográfica adquirida por La Coruña una vez liberalizado el comercio con América⁶⁷.

En 1857, el desarrollo de Ferrol y de Cartagena debía mucho a José Patiño, intendente general de la Marina a principios del siglo XVIII, quien en 1726 organizó las fuerzas de la Armada en tres grandes departamentos, dos

⁶³ En las regiones meridionales han sido consideradas ciudades las entidades de más de 18.000 habitantes; en la mitad septentrional (Cantábrico, submeseta norte, valle del Ebro y Cataluña), dadas sus diferentes características, todas las que superaban los 10.000.

⁶⁴ Alcoy y Reus, dos de las principales ciudades que no fueron elegidas capitales, han sido incluidas en el grupo de las ciudades industriales.

⁶⁵ Sancho y Atienza (1991).

⁶⁶ Quirós Linares (1991, 38).

⁶⁷ La creación en 1767 de la compañía Correo Marítimo con base en La Coruña permitió a los comerciantes de la ciudad utilizar los retornos de los buques para convertir su puerto en punto de entrada de muchos productos ultramarinos, en donde se almacenaban para posteriormente distribuirlos. Ringrose (1996, 160-163).

de los cuales tendrían como capitales esas localidades⁶⁸. La decisión supuso el espectacular crecimiento de Ferrol, antes un pequeño pueblo pesquero, y la revitalización de Cartagena. La Armada levantó en ambas localidades instalaciones de muy variados usos. Las principales tenían como finalidad dar abrigo y aprovisionar a los buques de guerra, así como construirlos y repararlos⁶⁹; otras daban cobijo a la tropa o albergaban los servicios de mantenimiento del arsenal⁷⁰, y todas ellas estaban protegidas, en el frente de tierra, por murallas y bastiones construidos según los cánones de la ingeniería militar de la época, que incluían fuertes exteriores para defender los accesos (Fig. 5).

En Ferrol, muchas instalaciones militares, como las dársenas con sus muelles, algunas gradas y diques de carénar, o las residencias de los mandos, fueron construidas en el interior del arsenal, pero junto a él se levantaron otras dos piezas urbanísticas que todavía hoy poseen una enorme presencia en la ciudad: la Nueva Población de Ferrol, trazada en ligera pendiente sobre la ladera que se extiende al norte del arsenal, y el Real Astillero de Esteiro, frente a la fachada marítima de levante⁷¹. En Cartagena, sin embargo, la situación fue bien distinta, pues la actuación de la Marina quedó prácticamente restringida al espacio situado en el interior del perímetro murado que rodeaba el arsenal, dentro del cual se situaban todos los servicios, así como la mayoría de las construcciones auxiliares; sólo algunos edificios se levantaron en el exterior, como el hospital militar (Fig. 6).

Pero Cartagena también había acogido en las primeras décadas del siglo varias fundiciones de plomo que beneficiaban las galenas extraídas en el rico yacimiento del Jaroso, situado en la sierra de Almagrera (Almería). En 1844 la localidad contaba con 21 fundiciones, la mayoría pequeñas y técnicamente limitadas, pero nueve tenían mayor tamaño y disponían también de hornos para coplear la plata de las galenas, entre ellas las de San Isidoro y San Jorge, ambas en la bahía de Escombreras⁷².

Antequera se había convertido desde el siglo XVI en un destacado centro comercial y artesano gracias a su excepcional situación en una encrucijada de vías de co-

municación naturales, en el centro de Andalucía, y a la riqueza agrícola de la vega del río Guadalhorce. Durante el siglo XVIII desarrolló un destacado sector manufacturero especializado en la producción de tejidos, principalmente de lana, pero también de seda y lino. En 1755 contaba 87 talleres textiles, y a partir de 1765 con la real fábrica de lanas, paños y bayetas. Durante el siglo XIX muchas manufacturas fueron modernizadas y transformadas en industrias, de manera que en 1857 el 21 % de su mano de obra trabajaba en este sector⁷³.

En Jerez, capital histórica de su campiña, se había consolidado durante los siglos anteriores un sector vinícola cuya producción era exportada en su mayoría a las colonias americanas desde los puertos de la bahía gaditana. Pero, a pesar de la pérdida de las colonias, la producción de *sherry*, o jerez, alcanzó un desarrollo inusitado durante el segundo tercio del siglo XIX, pues fue entonces cuando los exportadores de vino comenzaron a lograr cuotas de mercado cada vez mayores en las islas británicas⁷⁴, ayudados por comerciantes de esa misma procedencia que desde entonces se establecieron en la ciudad⁷⁵. Aumento de las exportaciones al que también contribuyó la utilización de una nueva técnica para producir el vino, la solera⁷⁶, que permitía obtener un caldo más parecido al oporto, con quien tenía que competir en el exigente mercado inglés.

Las exportaciones provocaron una verdadera fiebre del vino que elevó la superficie ocupada por las viñas de 3.763 a 7.155 hectáreas entre 1818 y 1847⁷⁷. Al mismo tiempo se produjo una clara tendencia a concentrar la producción y la comercialización. En 1837 el número de bodegueros ascendía a 518⁷⁸ y ya proliferaban las grandes bodegas, entre ellas las de Domecq, que llegó a contarse como «el establecimiento más vasto y más importante de su clase que tal vez haya en Europa»⁷⁹, o la de González Byass, que años más tarde superó en tamaño a la anterior. En épocas de crisis muchas bodegas utilizaron el vino para producir aguardiente, de manera que a mediados del siglo XIX existían también en la ciudad varias «fábricas de consideración»⁸⁰ dedicadas a la obtención de licores.

⁶⁸ La tercera era La Carraca, en la isla del León, al sur de la bahía de Cádiz. Sambricio (1991, 431).

⁶⁹ Las instalaciones más importantes para construir buques eran las gradas, pero también eran necesarias las balsas para curar madera, las herrerías o los talleres de cordelería, arboladura o carpintería.

⁷⁰ Entre estas instalaciones cabe destacar los cuarteles, las casas de oficiales, los hospitales, los almacenes o los tinglados.

⁷¹ Sambricio (1991, 431-462).

⁷² López-Morell y Pérez de Perceval (2010, 19-22).

⁷³ Martín Rodríguez (1990, 351).

⁷⁴ El vino de Jerez ya se exportaba a Inglaterra en el siglo XVIII, pero hasta 1824 estuvo en franca desventaja respecto al vino de Oporto, que casi lo monopolizaba. Pan-Montojo (1994, 43.45).

⁷⁵ Sermet (1956, 282-286).

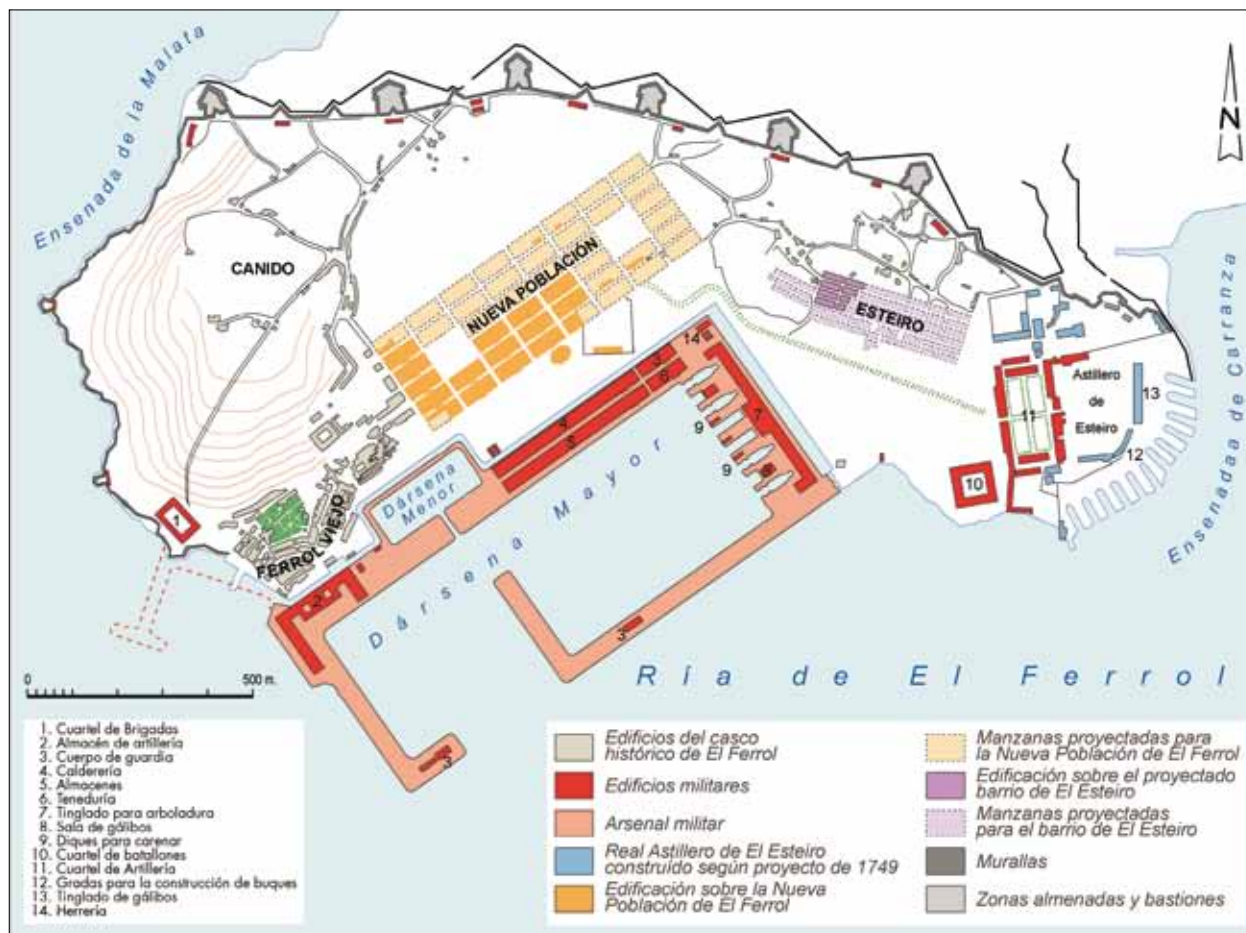
⁷⁶ Sermet (1956, 61).

⁷⁷ Pan-Montojo (1994, 51).

⁷⁸ Pan-Montojo (1994, 286).

⁷⁹ Citado de Madoz por Quirós Linares (1991, 59).

⁸⁰ Quirós Linares (1991, 26).



Desde el siglo XVI Sanlúcar de Barrameda y el Puerto de Santa María ligaron su desarrollo al comercio con América, en el que sus puertos desempeñaron un destacado papel al complementar a los de Sevilla y Cádiz, respectivamente. Los capitales acumulados en esta actividad sirvieron para levantar a finales del siglo XVIII algunas de las más antiguas manufacturas textiles españolas dedicadas a la hilatura y el tisaje del algodón⁸¹. Pero en el siglo XIX habían añadido a su base económica tradicional, dominada por las actividades portuarias y comerciales, la producción y exportación de vino comercializado bajo la denominación de Jerez.

Sanlúcar se hizo famosa por una variedad específica del Jerez, denominada «manzanilla», también obtenida mediante el sistema de solera, cuyo nombre aparece por

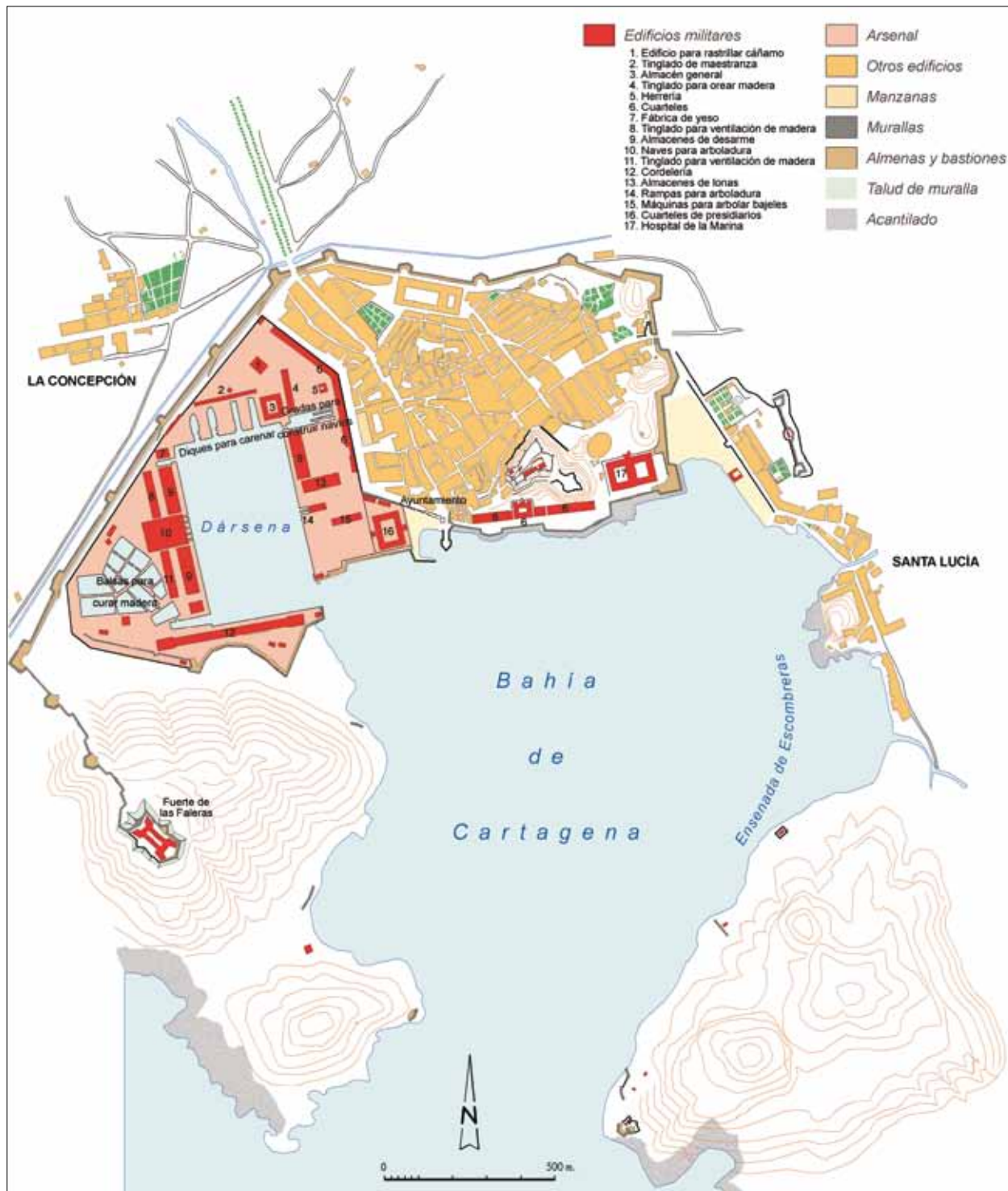
primera vez en la contabilidad de las empresas vinateras sanluqueñas en 1813⁸². En 1847 la localidad contaba con 50 almacenistas y productores de vino, además de tres fábricas de aguardiente, que se ampliaron aún más durante la segunda mitad del siglo XIX⁸³, expandiéndose por toda la ciudad. El Puerto de Santa María, por su parte, en una ventajosa posición en la fachada oriental de la bahía de Cádiz, no sólo compitió con Jerez en la producción de caldos, sino que, situada a escasos 18 kilómetros de ella, a la que quedó unida por ferrocarril en 1854⁸⁴, se convirtió en uno de los principales puertos exportadores de los vinos de la comarca. La producción ha estado siempre muy concentrada, destacando dos

⁸¹ Nadal (1993, 55-56).

⁸² Gómez Díaz (2002, 70).

⁸³ Gómez Díaz (2002, 73-87).

⁸⁴ Sermet (1956, 286).



FIGS. 5 y 6 (pp. 10-11). Arsenales de Ferrol (1772) y de Cartagena (1788). Ambas localidades experimentaron un crecimiento urbano muy importante tras su designación, en 1726, como capitales de departamento marítimo, pues tal designación conllevó la construcción de los dos principales arsenales de la Armada.

bodegas, la de Terry y la de Osborne, que, aunque inauguradas en 1772⁸⁵, todavía hoy se encuentran entre las más grandes de las acogidas a la Denominación de Origen de Jerez.

Tortosa ya era ciudad importante en el siglo XVIII, e incluso antes⁸⁶, como también lo eran Calatayud, Figueras y Mahón. Todas ellas se situaban en la mitad septentrional y eran destacadas cabeceras económicas de amplias comarcas, además de desempeñar generalmente otras funciones de ámbito incluso mayor. Figueras, Mahón y Tortosa eran plazas fuertes, y Calatayud y la misma Tortosa sedes episcopales.

Lorca, Écija y Ronda controlaban espacios rurales muy fértiles y eran, como las anteriores, importantes capitales comarcales con una marcada vocación comercial, pero al mismo tiempo mantenían con ellas importantes diferencias funcionales. Situadas en regiones meridionales cuya urbanización, en palabras de Reher, «se basaba en un mundo rural de alta productividad agrícola, donde la mayor parte de la tierra pertenecía a unos pocos propietarios, con una gran cantidad de jornaleros que, por la naturaleza de su trabajo, tendían a vivir dentro de las ciudades, a menudo bastante grandes»⁸⁷, debían parte de su riqueza al hecho de servir de residencia de los grandes latifundistas, tanto eclesiásticos como laicos, lo que las había convertido en grandes centros de poder⁸⁸. Lorca, además, se vio favorecida por otros acontecimientos de índole local. El primero fue la construcción a finales del siglo XVIII de la primera gran presa europea destinada a almacenar agua para el riego⁸⁹, a la que siguió, bien entrado ya el siglo XIX, la explotación de la riqueza minera de su municipio, iniciada tras el descubrimiento del yacimiento de plomo del Jaroso⁹⁰.

Algeciras es un caso particular, pues fue refundada a mediados del siglo XVIII sobre las ruinas del antiguo emplazamiento árabe situado frente a Gibraltar en la fachada occidental de la bahía homónima. El lugar comenzó a tener un gran valor estratégico cuando en 1704 aquélla cayó en manos británicas, ya que aseguró el rápido crecimiento de Algeciras, que se convirtió en el contrapunto occidental del poder inglés sobre la margen derecha de la bahía.

⁸⁵ Sermet (1956, 285).

⁸⁶ Reher (1994, 10).

⁸⁷ Reher (1994, 11).

⁸⁸ Reher (1994, 11).

⁸⁹ Sermet (1956, 87-88).

⁹⁰ Egea Bruno (1990, 93).

D) Pueblos grandes o agro-ciudades⁹¹

En 1857 muchos núcleos de la red urbana, por tanto con más de 10.000 habitantes, tenían un modo de vida, una morfología y una estructura económica difíciles de compaginar con el concepto de urbano⁹². Vivían de los excedentes agrarios que obtenían en su terrazgo y tenían entre sus principales funciones la de servir como centros residenciales y de contratación de los jornaleros que cada mañana se concentraban en sus plazas en busca de un trabajo en las tierras de los grandes propietarios⁹³. Pero también disponían de talleres que producían mercancías para el consumo local, de comercios que proporcionaban productos de primera necesidad y de los servicios administrativos elementales⁹⁴.

Su tamaño se explica por la riqueza y por el tamaño de su terrazgo, suficientes para sostener elevados volúmenes de población; por las características del proceso de colonización en el que surgieron, que concentró la tierra en manos de unos pocos propietarios y a los colonos y agricultores en un reducido número de pueblos⁹⁵; o por las ventajas de su situación. Muchos de estos pueblos se encuentran sobre las principales vías de comunicación o encrucijadas de caminos⁹⁶, o en antiguas tierras fronterizas en las que por razones defensivas sus habitantes redujeron al máximo el número de los asentamientos, como ocurrió, por ejemplo, en las campiñas béticas⁹⁷.

Después de muchas consideraciones que no evitan un cierto grado de subjetividad, han sido definidos como agrociudades 35 núcleos (véase cuadro) que poseían muchas características en común: se encontraban en comarcas de poblamiento concentrado con grandes espacios deshabitados; organizaban terrazgos muy ricos ocupados mayoritariamente por cereales, cepas y olivos, pero también por cultivos de huerta cuando las aguas de los ríos cercanos y las técnicas heredadas así lo permitían. Los de origen más antiguo se situaban al sur de Sierra Morena y en los viejos reinos de Valencia y de Murcia, en donde la urbanización se remonta a la época de la colonización árabe e incluso de la romana; pero otros habían sido fun-

⁹¹ López Ontiveros (1973, 233-245); Reher (1994, 11).

⁹² Terán (2004b, 51-58).

⁹³ Sermet (1956, 30).

⁹⁴ López Ontiveros (1973, 239).

⁹⁵ La mayor parte de estos pueblos fueron creados o revitalizados en la Reconquista por órdenes militares y grandes señores que coparon la propiedad de la mayor parte de la tierra, dando origen a grandes latifundios explotados extensivamente por jornaleros sin tierra que vivían en los pueblos. Terán (2004b, 40-42); Sermet (1956, 30).

⁹⁶ Terán (2004b, 35).

⁹⁷ Terán (2004b, 40-41).

dados más tarde, durante la Reconquista, o al amparo de las políticas colonizadoras de los Borbones ejecutadas durante el siglo XVIII⁹⁸.

En el levante se encontraban Orihuela, sede episcopal y capital del bajo Segura; Alcira, Játiva y Sueca, en el valle medio y bajo del Júcar, en la provincia de Valencia; y Yecla y Jumilla, en el altiplano murciano. En Andalucía, siguiendo el curso del Guadalquivir, Andújar, Montoro, Utrera y Lebrija; en la vega del Genil, Loja; y en la del Guadalete, extendiendo su caserío sobre la cresta de una colina, Arcos de la Frontera; los perfiles de los cascos históricos de Úbeda y Baeza destacaban, entonces como ahora, en lo alto de la loma cubierta de olivos que sirve de divisoria de aguas entre el Guadalquivir y su afluente el Guadalimar; y hacia el oeste, sin salir de las campiñas subbéticas, con campos intercalados de olivos, vides y cereales, se sucedían las localidades de Martos, en la provincia de Jaén; Baena, Cabra, Lucena, Montilla y Aguilar de la Frontera, en la de Córdoba; y Carmona, Osuna, Morón y Marchena, en la de Sevilla. Por último, al norte de Sierra Morena, en las tierras planas que se expanden hasta la línea del Tajo, se encontraban los pueblos de creación más reciente, casi todos fundados por las grandes órdenes militares. Don Benito, a orillas del Guadiana, era el único situado en vega; Daimiel, Almagro, Manzanares y Valdepeñas lo hacían sobre la extensa llanura manchega ciudarrealena.

E) Ciudades industriales

Reus, Valls, Igualada, Manresa, Mataró, Vich, Gràcia, Sabadell, Vilanova i la Geltrú, Alcoy y Gijón, que ni eran capitales ni formaban parte del grupo de las ciudades diversificadas, se diferenciaban de otros núcleos por su temprana industrialización. Eran los pioneros de esta actividad en España fuera del marco de las grandes ciudades y algunos de ellos, con un papel marginal en el Antiguo Régimen, simbolizaban el poder de la industria para romper con el orden urbano establecido.

Nueve de estas ciudades eran catalanas y de ellas la mayoría había aprovechado la fuerza de las corrientes de agua cercanas (Ter, Llobregat, Fluvià, Anoia...) para iniciarse en la industrialización; las otras se beneficiaron de su carácter costero, pues pudieron importar por sus puertos con reducidos costes de transporte⁹⁹ las materias

primas (algodón) y el combustible (carbón) que consumían sus fábricas.

Reus era la capital de la comarca del Baix Camp y la segunda ciudad de Cataluña en número de habitantes. Hasta el estallido de la guerra de la independencia sólo Barcelona la superaba en su dotación de husos manuales¹⁰⁰. Además, al inicio de la década de 1850 contaba con varias fábricas de algodón, entre ellas dos que superaban los 600 y los 200 trabajadores, respectivamente¹⁰¹. Valls, capital del Alt Camp, cerca del Francolí, disponía a mediados del siglo XIX de 15 talleres de hilatura y tisaje que utilizaban el algodón como materia prima y las caballerías como fuente de energía para mover sus ingenios mecánicos; pero también albergaba tres fábricas en las que se utilizaba la fuerza del vapor, dos de hilados y tejidos de algodón y una de paños¹⁰². Vich, capital de la comarca de Osona y sede catedralicia, fue también una avanzada de la industria textil catalana, ocupando el tercer lugar, después de Reus, en la dotación de husos manuales durante la primera década del siglo XIX. Pero la llegada de las máquinas movidas con energía inanimada supuso un duro golpe para la ciudad, pues sus hilaturas se trasladaron a otros pueblos cercanos de la misma comarca situados sobre el río Ter, como Manlleu o Torelló, en los que los nuevos husos mecánicos podían ser accionados por la fuerza del agua¹⁰³. Mataró contaba con uno de los equipamientos fabriles más desarrollados de Cataluña. Según Francisco Quirós¹⁰⁴, la capital del Maresme, puerto de mar al que había llegado el ferrocarril en 1848, tenía diez fábricas de hilados en las que trabajaban 69 personas y otras siete que utilizaban el vapor; tres molinos harineros modernos; 21 fábricas de lonas con 300 obreros y muchos pequeños talleres de tejidos de algodón, lana y seda que empleaban a unas 1.350 personas. Igualada era el centro de la comarca del Anoia, a la que Madoz calificaba de opulenta. En 1841 se inauguró en ella una fábrica de hilos con una máquina de 30 CV de potencia, a la que se unieron al menos otras tres antes de 1850¹⁰⁵. Gràcia, en las inmediaciones de Barcelona, con la que estaba unida a través del paseo del mismo nombre, fue absorbida por el municipio de la capital en 1897. Vilanova i la Geltrú, en la comarca del Garraf, era puerto de mar al que llegó el ferrocarril en la década de 1850. En Manresa las fá-

⁹⁸ López Ontiveros (1973, 17-77), y Sambricio (1991, 119-176).

⁹⁹ Nadal (1993, 114).

¹⁰⁰ Helguera Quijada y Sánchez Suárez (2003, 55).

¹⁰¹ Quirós Linares (1991, 23).

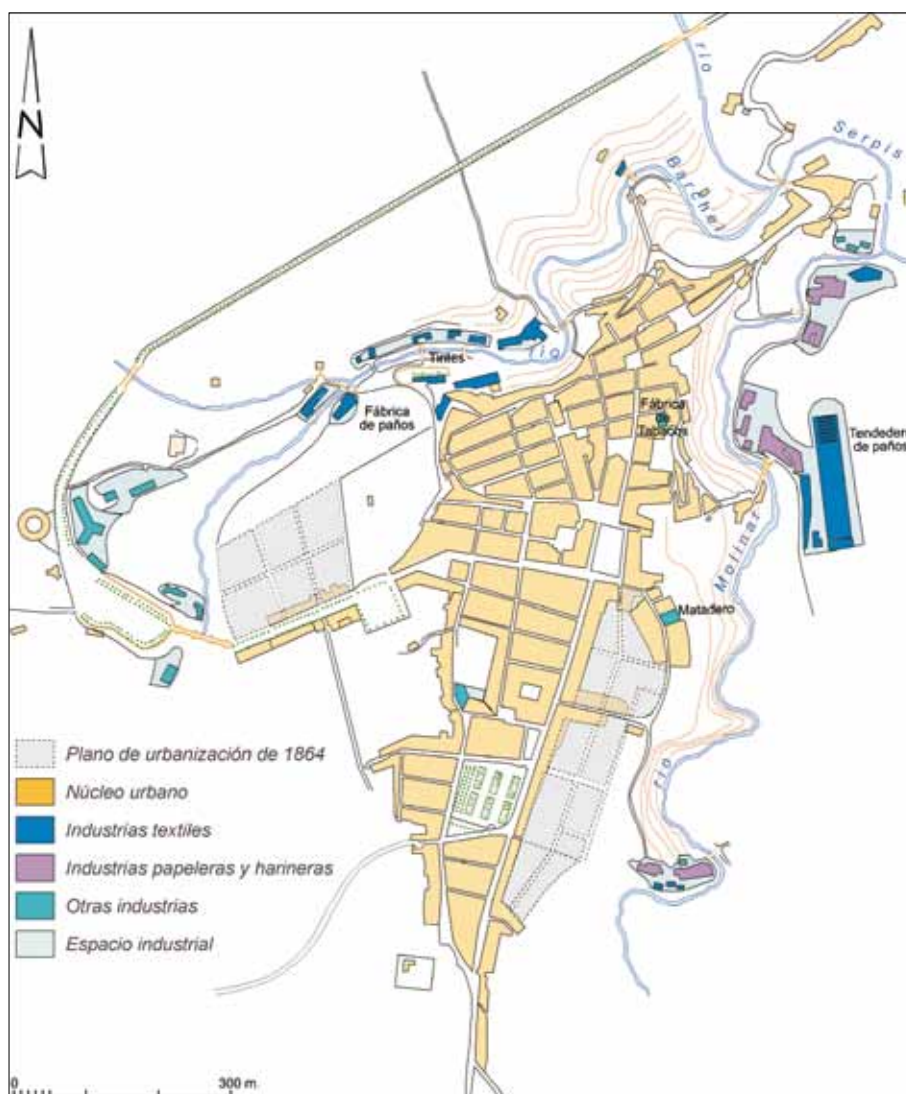
¹⁰² Helguera Quijada y Sánchez Suárez (2003).

¹⁰³ Helguera Quijada y Sánchez Suárez (2003, 55); Sudrià y Bartolomé (2003, 91).

¹⁰⁴ Quirós Linares (1991).

¹⁰⁵ Quirós Linares (1991).

FIG. 7. Alcoy en 1864. La ciudad alicantina fue una de las pioneras de la industrialización española. En esta época sus fábricas se situaban en el fondo de los barrancos labrados por los ríos Moliner y Blancher con el objetivo de aprovechar la energía potencial de sus aguas.



bricas aprovecharon la fuerza del Cardoner para mover los primeros artilugios mecánicos que consolidaron sus tradicionales talleres artesanos especializados en la producción de tejidos de algodón. Situación especial fue la de Sabadell, capital del Vallés Occidental que, junto con Tarrasa, se especializó desde los inicios de la industrialización en la producción de paños, cuya industria se encontraba prácticamente mecanizada a finales de la década de 1850¹⁰⁶.

Fuera de Cataluña, Alcoy, con casi 22.000 habitantes, era el mayor núcleo industrial y uno de los pioneros de la

industrialización española. Situado sobre la loma divisoria de los barrancos de los ríos Molinar y Barchel, justo antes de unirse al Serpis, supo aprovechar, desde finales de la Edad Media, la fuerza del agua de sus ríos para mover los ingenios mecánicos de sus talleres y manufacturas¹⁰⁷. En la etapa preindustrial esos barrancos se llenaron de molinos textiles (batanes) y harineros¹⁰⁸. A mediados del siglo XVIII en algunos molinos la producción tradicional fue sustituida por la de papel, sobre todo de fumar,

¹⁰⁷ Cerdá Gordo (1967, 79-82).

¹⁰⁸ G. Olcina: «Mapa con la distribución de los molinos y artefactos de Barchel», en Cano Hurtado y Blasco Sánchez (2002, 42).

¹⁰⁶ Carreras (1990b, 273).

que llegó a alcanzar fama internacional por su calidad¹⁰⁹. Constituye esta etapa el inicio de la industrialización de la ciudad, en el que jugó un papel destacado la Real Fábrica de Papel y Paños, pues fue la que introdujo en 1802 la mecanización de tareas textiles como el cardado o el hilado, y la que más tarde promovió la llegada de la máquina de vapor¹¹⁰. En 1831 se instaló en la ciudad la primera fundición moderna; en 1841 comenzó a explotarse la mina de lignito La Constancia, en la que se depositaron muchas esperanzas, después frustradas, como suministradora del combustible necesario para las máquinas de vapor; y en 1855 lo hizo la primera textil algodonera que utilizó la fuerza del vapor¹¹¹, marcando así el inicio de la modernización industrial de la ciudad (Fig. 7).

En el Cantábrico, Gijón comenzaba a despuntar como centro fabril, hecho al que contribuyó de forma decisiva la conclusión de las obras de la carretera Carbonera (1842) y del Ferrocarril de Langreo (1852), que convirtieron a su puerto en el principal exportador del carbón asturiano. Desde entonces se instalaron en la ciudad nuevas fábricas que se sumaron a la de tabacos ya existente, que había abierto sus puertas en 1822 en un antiguo convento desamortizado del barrio de Cimadevilla. En 1855 surgió la primera fundición moderna, La Begoñesa, más tarde denominada Laviada, y antes de 1857 ya funcionaban los talleres del Ferrocarril de Langreo. En este mismo año se inauguró la fábrica de sidra achampanada de la Viuda de Zarracina¹¹².

III. LA RED URBANA EN 1900

1. EL IMPULSO URBANIZADOR ENTRE 1857 Y 1900

Durante la segunda mitad del siglo XIX la red urbana que hemos descrito experimentó cambios importantes, de manera que en 1900 muchos de sus rasgos eran bien distintos a los de 1857. Aunque no puede decirse que la de 1900 fuera una red moderna, sin vínculos con las actividades agrarias, algunas de sus características respondían claramente a las necesidades, cada vez mayores, de la nueva sociedad industrial y del Estado liberal. El número de núcleos de más de 10.000 habitantes había pasado de

100 a 136 y, lo que es más importante, su población aumentó en más de 1,7 millones de personas, de 2.457.318 a 4.184.432, lo que significaba un 70 % más que en 1857 y el 57 % de todo el crecimiento de la población española durante esos años (Fig. 8).

También fue significativa de la modernización de la red su expansión territorial. En las regiones de la mitad septentrional, todavía las menos urbanizadas, se añadieron al sistema urbano diez núcleos, de los cuales siete eran capitales provinciales y dos, Tarrasa y Sant Feliu de Guíxols, catalanes. Pero fueron, de nuevo, las regiones meridionales las que gozaron del mayor dinamismo urbano. En ellas el número de localidades incorporado ascendió a 26, de las que solo dos eran capitales. Del resto, seis se distribuían por la región valenciana, que duplicó el número de entidades no capitales con más de 10.000 habitantes; cuatro eran poblados mineros de Murcia, que pasó a tener siete localidades por encima de aquel umbral demográfico; de Andalucía eran dos, que se sumaron a los 32 ya existentes; y los otros cuatro se encontraban en las provincias de Badajoz y de Ciudad Real, en las que las entidades no capitales con más de 10.000 habitantes pasaron a ser nueve.

Por último, el impulso urbanizador también quedó reflejado en la población media de las ciudades, que pasó de 24.572 a 30.661 habitantes, así como en el aumento de los efectivos demográficos de prácticamente todas ellas. Madrid y Barcelona habían logrado superar el medio millón de habitantes; Valencia, Sevilla y Málaga sobrepasaron los 100.000; Zaragoza, Bilbao, Granada, Valladolid, Cádiz, Cartagena, Jerez, Palma y Córdoba los 50.000; y Santander, La Coruña, Almería, Las Palmas, Alicante, Santa Cruz, Murcia, Linares, San Sebastián, La Línea, Lorca, Alcoy, Castellón, Burgos, Gijón, San Fernando, Pamplona, Vitoria, Reus y Badajoz, los 25.000. Además de todas estas ciudades, había otras 32 que tenían más de 15.000 habitantes, entre las que se encontraban las principales agrocidades, como Valdepeñas, Úbeda, Osuna, Alcira o Don Benito.

Como ocurre en todas las sociedades tradicionales, el aumento de la población urbana no habría sido posible sin una mejora sustancial de la producción agraria; pero de haber sido ésta la única causa, dado que los rendimientos se mantuvieron constantes¹¹³, su ritmo tendría que haber sido el mismo que el del conjunto de la población¹¹⁴ y

¹⁰⁹ Cerdá Gordo (1967, 84-87).

¹¹⁰ En 1832 la Real Fábrica promovió un ensayo científico para mostrar a los industriales de la localidad la importancia de la fuerza del vapor. García Pérez (2001, 37).

¹¹¹ García Pérez (2001, 37-46).

¹¹² Alvargonzález Rodríguez (1977, 20-28).

¹¹³ Tortella (1985, 64-73); Garrabou y Sanz Fernández (1985, vol. 2, «Introducción», pp. 122-125); Pascual y Sudriá (2003, 211).

¹¹⁴ La población española aumentó en este periodo en 3,1 millones de personas, un 20 % de los efectivos que tenía en 1857.

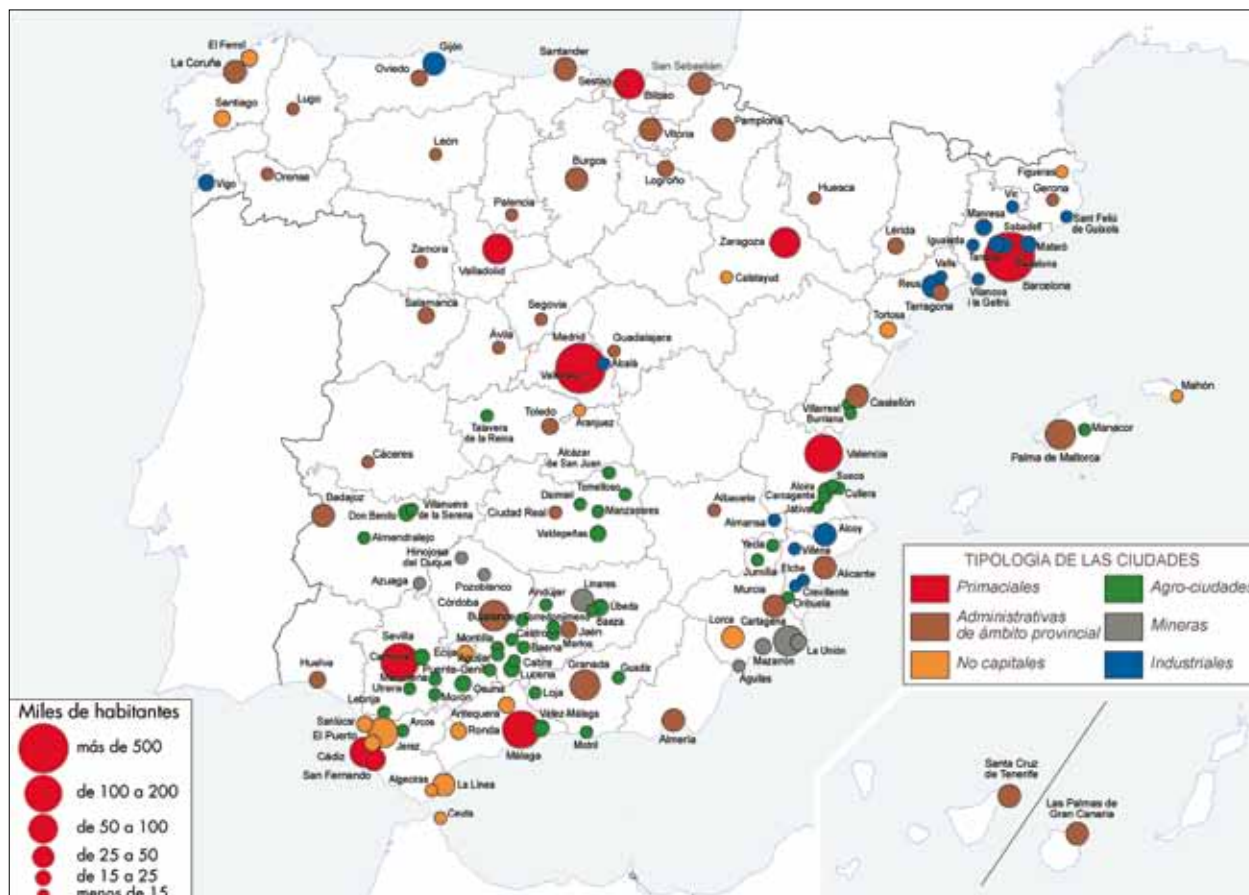


Fig. 8. La red urbana española en 1900. Se incluyen las entidades de población que en el nomenclátor de ese año superaban los 10.000 habitantes.

no habría podido sobrepasar los 600.000 habitantes, una cifra muy inferior a la real, que superó los 1,7 millones. Tuvo, por tanto, que haber otras causas que provocaran ese aumento, entre ellas la construcción de la red ferroviaria, el desarrollo minero o la expansión territorial de la industria, es decir, las mismas que ayudaron a que el PIB creciera a largo plazo¹¹⁵ y su multiplicara por 1,5 la renta disponible por habitante¹¹⁶.

A) La construcción de la red ferroviaria

El primer ferrocarril español, entre Barcelona y Mataró, fue inaugurado en 1848, pero hasta 1855, año en

el que se aprobó la primera ley general de Ferrocarriles, sólo se abrieron unos pocos kilómetros más de vías. Ante la falta de capitales nacionales, la ley favoreció la inversión extranjera, reduciendo los aranceles que debían pagar las compañías por la importación de material ferroviario, lo que finalmente auspició la llegada de capitales en cantidad suficiente para financiar, en los cuarenta años siguientes, el tendido de la práctica totalidad de las principales líneas de ancho de vía español¹¹⁷, en total unos 10.000 kilómetros¹¹⁸. La construcción de la red tuvo importantes repercusiones en sectores como el siderúrgico, el minero o el agrícola¹¹⁹, pero también en las perspecti-

¹¹⁵ Tortella (1994, 1); Pascual y Sudriá (2003, 203-207); o Carreras (1990a, 147-155).

¹¹⁶ Son datos de Prados de la Escosura que aparecen en Tortella (1994, 1).

¹¹⁷ El ancho de vía español de 1,67 metros, 23 cm más que el europeo, fue sancionado en una real orden de 1844: Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares (1998, 37-40).

¹¹⁸ Wais (1974); Artola (1978).

¹¹⁹ Gómez Mendoza (1982, 27-28).

vas económicas de muchas comarcas, que revitalizaron su sistema urbano.

Al ofrecer costes de transporte reducidos el ferrocarril sentó las bases para que las regiones pudieran intercambiar sus excedentes agrarios y, en consecuencia, para que se especializaran y se formara un mercado único nacional de alimentos¹²⁰. En las regiones con escasos excedentes comercializables, porque impulsó la especialización y, en las que ya producían para el mercado¹²¹, porque fomentó la especialización cerealista ya existente o sirvió de acicate para que se introdujeran cultivos como las cepas, los olivos, la remolacha azucarera, los frutales o los productos de huerta, más intensivos y con mayores rendimientos que los cereales.

Pero la influencia del ferrocarril sobre la red urbana no se circunscribió al ámbito rural, también se dejó sentir en las ciudades, en las que dio origen a espacios industriales que muchas veces fueron los mayores de la ciudad, albergando a algunas de las empresas más importantes de la época¹²². En ocasiones la causa fue la reducción de costes que lograban las fábricas al instalarse en las inmediaciones de las estaciones, pero en otras fueron los propios requerimientos técnicos de los trenes, pues acarrearon la construcción de instalaciones cuya variedad y magnitud dependían del tipo de estación que las acogía. Las terminales centralizaron los principales servicios de las compañías; los nudos ferroviarios estaban dotados de grandes playas de vías para organizar los convoyes (León, Venta de Baños, Castejón, Medina del Campo, Alcázar de San Juan, etc.); y las que satisfacían las necesidades de las locomotoras de vapor podían contar con depósitos de agua y almacenes de carbón, depósitos de locomotoras, cocheras de vagones o talleres. De estos últimos algunos eran de tamaño mediano (Barcelona, Sevilla, Albacete), pero los talleres generales de las grandes compañías llegaron a alcanzar una gran dimensión. En Valladolid se construyeron los de la Compañía del Norte; Málaga acogió los de Ferrocarriles Andaluces; la estación de Atocha, en Madrid, los de la M. Z. A. (Madrid-Zaragoza-Alicante);

y Huelva los de los ferrocarriles que se dirigían a Zafra y Riotinto¹²³.

B) La minería

La riqueza minera de nuestro país era conocida desde la Antigüedad, pero su explotación a gran escala es un fenómeno reciente que se remonta a mediados del siglo XIX, cuando comienzan a sentirse en Europa los efectos de la primera revolución industrial. Entre los hechos que contribuyeron a ello se pueden destacar: el descubrimiento de nuevas técnicas y artilugios para transformar los minerales, que impulsó el crecimiento de la demanda, en particular de la procedente de los países europeos que antes se habían industrializado; las sucesivas leyes mineras aprobadas entre 1825 y 1868; la construcción de ferrocarriles para llevar el mineral hasta los puertos desde los que se exportaba; o la llegada a España de las primeras máquinas de vapor destinadas a evacuar el agua que periódicamente inundaba los pozos imposibilitando su profundización¹²⁴.

Durante el segundo tercio del siglo XIX los principales yacimientos explotados se encontraban en el sureste, en las sierras de Gádor, Alhamilla y Almagrera, en las que fueron descubiertos de forma paulatina importantes filones de galenas. En un principio, con una legislación poco favorable a los grandes capitales, las tareas extractivas corrieron a cargo de pequeñas empresas, e incluso de particulares, que se vieron favorecidas por las características de las vetas. Hechos que no impidieron que España se convirtiera en el primer exportador de plomo del mundo¹²⁵ y el metal en uno de los principales componentes de sus exportaciones.

Pero la etapa dorada de la minería española se inicia en 1868 con la aprobación de la ley de bases que, en palabras de Nadal, supuso la plena desamortización del subsuelo¹²⁶ y con ella la práctica transferencia de la propiedad de los yacimientos a los adjudicatarios de las concesiones mineras. Al asegurar la rentabilidad de las inversiones, la ley atrajo grandes sumas de capital extranjero que convirtieron a nuestro país en uno de los principales países mineros del continente durante el úl-

¹²⁰ Tortella (1994, 106-114); Pascual y Sudriá (2003, 223-226); Gómez Mendoza (1985); Montañés Primicia (2006).

¹²¹ Ringrose (1996).

¹²² En Barcelona, cerca de la estación de Francia se encontraban los talleres de la Maquinista Terrestre y Marítima y de la fábrica de Catalana de Gas. Más hacia el noreste se había desarrollado el centro textil de Poble Nou, tal vez la mayor concentración industrial española durante la primera revolución industrial. Cerca de la estación de Atocha (Madrid) estaban las instalaciones de Cervezas El Águila, Standar Eléctrica o Campsa. Fernández Cuesta: «Los espacios industriales ferroviarios» y Fernández Cuesta y Fernández Prieto: «Los espacios industriales portuarios», en Fernández Cuesta y Quirós Linares (2010, t. iv, 186-189 y 214-215).

¹²³ Fernández Cuesta: «Los espacios industriales ferroviarios», en Fernández Cuesta y Quirós Linares (2010, t. iv, 246-247).

¹²⁴ En las minas de Linares y de Cartagena un nivel freático relativamente poco profundo impedía excavar los pozos. Nadal (1990a, 102); o Vilar y Egea Bruno (1990, 97-98).

¹²⁵ Nadal (1972, 60-61).

¹²⁶ J. Nadal: *El fracaso...*, pp. 87-121.

timo tercio del siglo XIX, cuya producción era destinada mayoritariamente a la exportación¹²⁷.

Andalucía se consolidó entonces como la principal región minera, con yacimientos muy ricos de plomo en la costa almeriense y en la Sierra Morena jienense y cordobesa, y de piritas con elevado contenido en cobre y azufre al norte de la provincia de Huelva, donde se horadó la considerada a finales del siglo XIX la mayor mina a cielo abierto del mundo. Murcia explotó yacimientos de plomo, hierro y azufre¹²⁸, la mayoría situados a lo largo de la costa, entre la sierra de Almagrera y el cabo de Palos, donde se encuentran Águilas, Mazarrón, Cartagena o La Unión. Por último, en Vizcaya se encontraba el riquísimo yacimiento de mineral de hierro de Somorrostro, en las inmediaciones de la ría del Nervión por su margen izquierda, cuyo reducido contenido en fósforo aseguró su éxito en el mercado inglés una vez que comenzó a utilizarse el convertidor Bessemer para reducir el carbono del arrabio para convertirlo en acero.

Las principales comarcas mineras desarrollaron durante esta época una intensa actividad económica que fomentó de forma sorprendente el desarrollo de sus pueblos y ciudades.

C) La industrialización

A mediados del siglo XIX la industrialización ya había llegado a España, aunque sus efectos sobre la red urbana eran muy limitados, afectando sobre todo a Cataluña. En las últimas décadas del siglo el ritmo de la industrialización se aceleró, si bien fue más lento que el de otros países europeos¹²⁹. A la producción textil o siderúrgica se sumó la de sectores nuevos cuyo nacimiento estuvo vinculado a la llegada de innovaciones como el convertidor, la turbina o la electricidad; innovaciones que además alteraron las pautas tradicionales de la localización industrial. Consecuencia de ello fue la difusión de la industria por regiones o comarcas hasta entonces yermas de fábricas. Las más modernas y tecnificadas (acerías, electricidad, químicas, material de transporte) se localizaron en las mayores ciudades, como las capitales de provincia, pero las fábricas que utilizaban como materias primas re-

ursos locales que transformaban con procesos técnicos sencillos (materiales de construcción o agroindustria) se situaron en núcleos de población menores, muchos de ellos anclados en el mundo rural, lo que aseguró su posterior desarrollo demográfico y urbanístico. Fue el caso de Tomelloso, Alcázar de San Juan y Valdepeñas, en la Mancha; de Lucena, Puente-Genil o Torredonjimeno, en las campiñas béticas; de Almendralejo, en Badajoz; o de Yecla y Jumilla, en el altiplano murciano, que albergaron durante esta época numerosos ingenios, bodegas y almazaras para transformar la uva en vino y las olivas en aceite.

La producción de acero, la construcción de buques de vapor o la química inorgánica tuvieron especial desarrollo en una de las principales aglomeraciones fabriles de la época, la de Bilbao, mientras que la industria del algodón, ya presente en la primera mitad del siglo, junto con las metalúrgicas o las alimentarias consolidaron al área metropolitana de Barcelona como el primer enclave económico español.

Madrid, Valencia, Valladolid, Zaragoza o Málaga reforzaron sus posiciones anteriores e iniciaron la etapa que muchos consideran la de su despeque industrial. Otras muchas capitales provinciales acogieron entonces sus primeras fábricas y algunas comarcas iniciaron en esta época la construcción de lo que más tarde serían importantes distritos industriales, como los del valle del Vinalopó, especializado en la producción de calzado, y el de La Plana, en la de cerámica.

2. LA ESTRUCTURA FUNCIONAL

El ferrocarril, la industrialización o la división provincial no sólo contribuyeron a que se desarrollara y se difundiera la red urbana, también introdujeron cambios en su estructura funcional. En ocasiones porque alteraron las bases económicas de las ciudades y, en otras, porque ayudaron a que algunos pueblos sobrepasaran el umbral de los 10.000 habitantes y se incorporaran al sistema urbano. Pero los cambios más notables fueron los promovidos por la explotación de los recursos minerales, hasta el punto de que para analizar la estructura funcional de la red urbana en 1900 hemos definido una nueva categoría, la de las ciudades mineras, que hemos añadido a las cinco de 1857.

A) Ciudades primiciales

Al grupo de las ciudades mayores, con áreas de influencia de ámbito suprarregional, se incorporó en esta

¹²⁷ Existen muchas monografías sobre la minería española, como Anes Álvarez (1997); Artillo González, Arrido González, Molina Vega, Moreno Rivilla, Ramírez Plaza, Sánchez Caballero, y Solís Camba (1987); Chastagnaret (1985); Cueto Alonso (2006); Ferrero Blanco (2000); González Urruela (2001); Homobono (1994); Quirós Linares (1970); o Vilar y Egea Bruno (1990).

¹²⁸ Vilar y Egea Bruno (1990).

¹²⁹ Tortella (1994, 97-99).

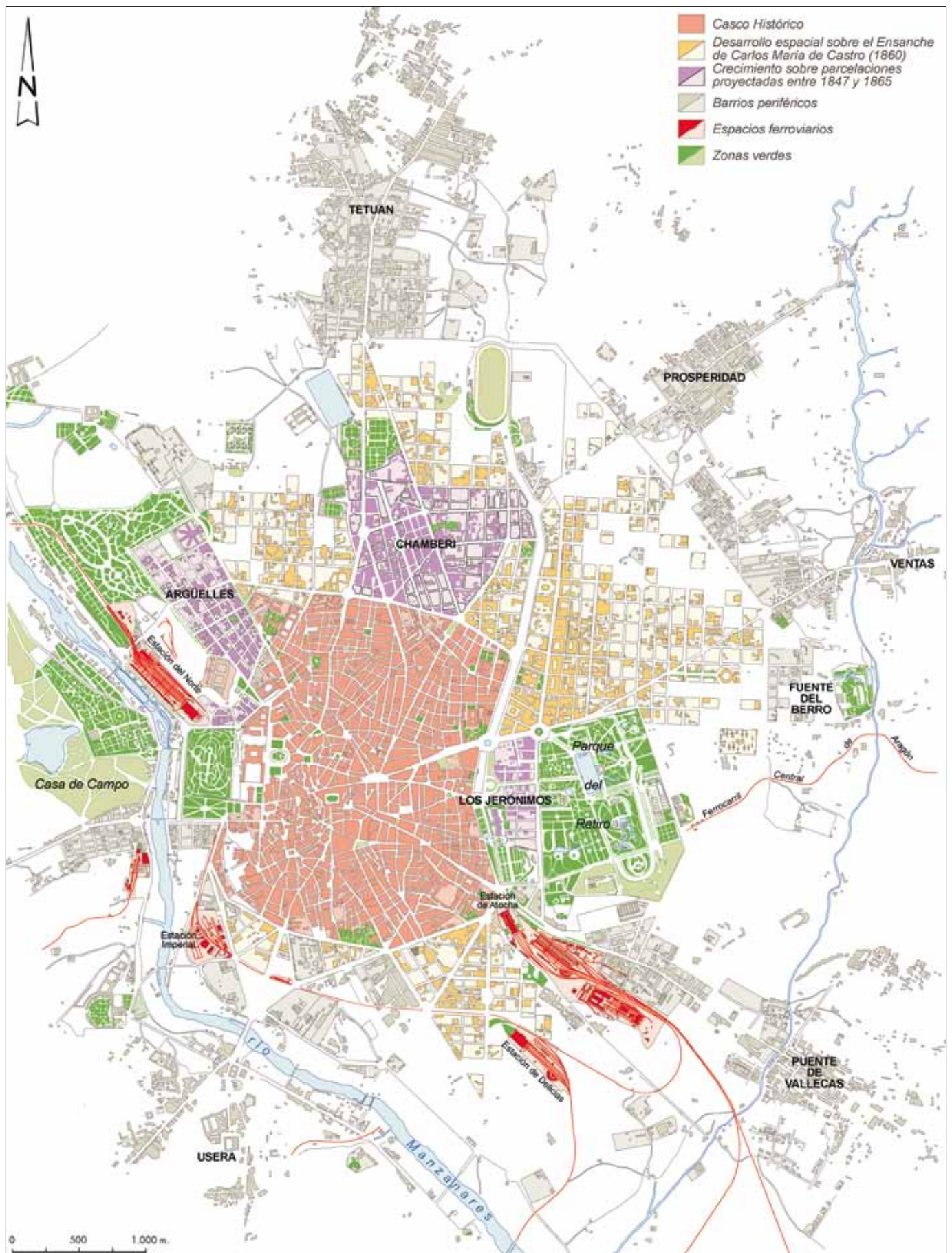


FIG. 9. En 1857 el casco urbano de Madrid todavía no había salido prácticamente de los límites impuestos por su cerca. En 1900, sin embargo, fruto del impulso urbanizador ligado a la llegada de las primeras actividades industriales, pero, sobre todo, al hecho de haberse convertido en el principal centro administrativo y de transporte del país, la ciudad había duplicado con creces su superficie original, formando un área metropolitana en la que, además del casco histórico, destacaban algunas parcelaciones particulares proyectadas entre 1848 y 1865, las manzanas del plan de ensanche de Carlos María de Castro y los barrios de extrarradio, cuyo caserío se extendía más allá de la línea marcada por el límite exterior del ensanche.

época Bilbao, elevando así su número a nueve. Globalmente fueron las que experimentaron un crecimiento demográfico más abultado, casi 900.000 personas, es decir, poco menos de las que tenían en 1857 y la mitad de todos los nuevos efectivos urbanos. A ello contribuyó su capacidad para atraer inversiones industriales y de servicios, así como la incorporación de Bilbao, pero no podemos olvidar tampoco que fue durante esta época cuando comenzaron a formarse las primeras áreas metropolitanas en torno a Madrid, Barcelona y la misma Bilbao, y que ello supuso la absorción por parte de estas ciudades de algunos núcleos que se situaban en su periferia más inmediata.

Bilbao multiplicó por cinco su población en los últimos cuarenta años del siglo XIX amparándose en el rápido desarrollo industrial que se inició con la explotación a gran escala de los yacimientos de mineral de hierro de Somorrostro y su exportación a Inglaterra a partir de 1870. Desde ese momento el aprovechamiento de los viajes de retorno de los buques mineraleros para importar carbón sirvió para construir una siderurgia local en torno a la cual surgieron otras actividades industriales.

A lo largo del frente fluvial que discurre entre Bilbao y Sestao comenzaron a proliferar instalaciones portuarias, en las que se sucedían los muelles, las dársenas o los cargaderos de mineral, construidos por las principales compañías mineras, junto a los que se levantaron las primeras fábricas siderúrgicas bilbaínas y más tarde otras muchas metalúrgicas, químicas o alimentarias, por citar solo algunas.

A principios de siglo XX en la margen izquierda, entre Baracaldo y Portugalete, ya destacaban las instalaciones de la empresa siderúrgica Altos Hornos de Vizcaya, constituida en 1902 por la integración de Altos Hornos de Bilbao y de La Vizcaya¹³⁰; pero era igualmente llamativo el tamaño de las instalaciones ferroviarias pertenecientes a compañías como la Franco-Belga, la Luchana Mining, la Orconera, o el Ferrocarril de La Robla. También comenzaban a hacerse visibles los diques secos y las gradas de los primeros astilleros en los que se construyeron vapores de casco de hierro (Astilleros del Nervión, Euskalduna...), y las fábricas metalúrgicas nacidas al amparo de las grandes factorías siderúrgicas (Aurrero, La Iberia, La Basconia...)¹³¹. En la margen derecha estaba en funcionamiento la dársena de Axpe y se había consolidado un pequeño enclave industrial en el extremo septentrional de la vega de Deusto.

La industrialización promovió el crecimiento de Bilbao y el de los núcleos de ambas márgenes de la ría del Nervión, impulsando la construcción de una incipiente área metropolitana que se extendía desde la ciudad central hasta la desembocadura de la ría. En la margen izquierda los pueblos se convirtieron en ciudades obreras que acogieron a la mano de obra que demandaban las fábricas cercanas, de manera que en 1900 Sestao, con la factoría siderúrgica de Altos Hornos, ya superaba los 10.000 habitantes, y Baracaldo y Portugalete se acercaban a esa cifra después de crecer muy rápido durante las dos décadas anteriores. En la margen derecha la expansión bilbaína se hacía patente en los ensanches de la Salve, en las inmediaciones del caso antiguo, y de Deusto, así como en las ciudades jardín de Las Arenas y de Neguri, concebidas como residencia de la alta burguesía nacida al amparo de la industrialización.

Madrid todavía no había agregado a su término municipal ningún núcleo de la periferia, pero el influjo de su crecimiento ya era visible en el sur, donde Vallecas ya había superado los 10.000 habitantes y los Carabanchales, sin alcanzar ese umbral, habían pasado por una etapa de crecimiento acelerado durante los últimos veinte años (Fig. 9).

Barcelona, por último, había expandido su crecimiento por la gran llanada que se extiende al pie de la sierra de Cocerolla y hasta la línea de costa, entre los cursos de los ríos Besós y Llobregat. Fruto del mismo fue la incorporación en 1897 de los municipios de Gràcia, Les Corts, Sant Andreu, Sant Gervasi, Sant Martí de Provençals y Sants, algunos de los cuales superaban en el momento de la anexión los 10.000 habitantes e incluso los 20.000. En conjunto formaban el mejor ejemplo español de área metropolitana, en la que también se incluía Badalona, que, sin embargo, mantenía, como todavía ocurre hoy, su autonomía municipal (Fig. 10).

B) Ciudades administrativas de ámbito provincial

Formaban parte de este grupo 37 capitales. Todas excepto las nueve incluidas en la categoría de las ciudades mayores y las cuatro que no llegaban a 10.000 habitantes. Ya hemos hablado de los efectos que tuvo la división provincial de Javier de Burgos sobre el crecimiento de las capitales, pues ya eran evidentes en 1857, pero, como veremos, lo fueron aún más a partir de esta fecha; al menos así se puede deducir de su evolución demográfica.

Entre 1857 y 1900 las 50 capitales incorporaron a su población 1.148.760 habitantes y alcanzaron los 2.772.476. Esto suponía un crecimiento de casi el 74 %,

¹³⁰ García Merino (1987, 549-562).

¹³¹ García Merino (1987, 549-562).

seis veces superior al de la población rural (12,7 %) y, lo que es más significativo, casi tres veces mayor que el del resto de los núcleos del sistema urbano (27,3 %). Además, estas cifras explican que pasaran a concentrar el 15 % de la población de país, cinco puntos porcentuales más que al inicio del período analizado.

Pero el efecto de la capitalidad también se hizo visible en otras características. Durante estos años lograron sobrepasar el umbral de los 10.000 habitantes nueve (Huelva, León, Ciudad Real, Huesca, Ávila, Lugo, Orense, Zamora y Guadalajara) de las trece capitales que no lo hacían en 1857. Tan sólo Cuenca, Pontevedra, Soria y Teruel no lo consiguieron, pero su ritmo de crecimiento fue muy superior a la media nacional. Teruel era la única excepción; situada en el corazón del surco intraibérico, había quedado marginada por las principales vías de comunicación construidas en esta época, como el ferrocarril, y esta circunstancia provocó que a duras penas pudiera mantener su población anterior. En el polo opuesto, de las nueve ciudades que en 1857 eran mayores que sus capitales respectivas sólo una, Cartagena, mantenía esa posición.

La vitalidad de las capitales estuvo asegurada por la administración civil del Estado, que concentró en ellas sus órganos de gobierno. Pero no podemos olvidar que muchas de ellas comenzaron a ser también objeto prioritario de las nuevas inversiones industriales, comerciales o ferroviarias. Casos paradigmáticos de esto son Huelva, San Sebastián, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas¹³², que crecieron muy por encima de la media del conjunto de las capitales.

Huelva, situada en la confluencia de los ríos Tinto y Odiel, en las inmediaciones de su desembocadura, había sido designada capital provincial en 1833, pese a lo cual su desarrollo urbano todavía era muy limitado en 1857, no alcanzando en esa fecha los 10.000 habitantes. Su situación comenzó a cambiar a partir de la década de 1870 con la llegada de capitales ingleses cuyo destino era la explotación de los yacimientos de piratas de cobre existentes en la mitad septentrional de la provincia. La elección de la ciudad, por parte de las principales compañías mineras, para embarcar el mineral exportado fue el origen de la construcción de infraestructuras ferroviarias y portuarias que impulsaron su crecimiento, permitiéndola doblar prácticamente su población en menos de treinta

años. Entre las capitales, sólo las dos canarias crecieron más deprisa.

En 1900 la ciudad contaba con instalaciones ferroviarias pertenecientes a tres compañías: la M. Z. A., Riotinto y el Ferrocarril Huelva-Zafra, cada una con sus playas de vías, muelles de clasificación y embarque, y talleres y depósitos de locomotoras. Instalaciones a las que hay que añadir las que eran propiedad de la Junta de Obras del Puerto, como los enormes depósitos de mineral o los muelles de hierro que penetraban en el agua en busca de aguas profundas. En conjunto estas instalaciones creaban un espacio productivo de gran tamaño, mayor que la propia ciudad, abierto por el oeste a las aguas del Odiel, en cuya orilla se encontraban la mayor parte de los equipamientos portuarios¹³³.

San Sebastián, situada al pie del monte Urgull, sobre el istmo arenoso que lo une a tierra, mantuvo hasta mediados del siglo XIX su rango de plaza fuerte, lo que supuso un obstáculo para su expansión obstaculizada por las murallas y los bastiones que la defendían por el flanco meridional. Pero una serie de acontecimientos sucedidos en pocos años impulsaron su desarrollo demográfico al mismo tiempo que la convirtieron en uno de los prototipos de la ciudad burguesa española.

Sin duda, el más importante de ellos tuvo lugar en 1854, pues fue entonces cuando fue designada capital de Guipúzcoa en sustitución de Tolosa, pero su suerte ya había comenzado a cambiar antes al ser incluida en el trazado del Camino Real de Madrid a Irún, inaugurado en 1847. La nueva carretera suponía el fin del aislamiento al que había estado sometida la ciudad respecto a las principales vías de comunicación en las épocas precedentes, a lo que también contribuyó la Compañía de Ferrocarriles del Norte, que en 1864 inauguró su estación en la margen derecha del Urumea, por donde discurría la línea que unía la capital del Estado con la frontera francesa.

En 1864 tuvo lugar también otro suceso que determinó el modelo de ciudad que se configuraría en las décadas posteriores: la aprobación del primer proyecto de ensanche diseñado por el arquitecto Antonio Cortázar¹³⁴. Este proyecto, junto con el derribo de las murallas en 1867, sentó las bases para la transformación de San Sebastián en una afamada ciudad de veraneo a la que cada año acudían los miembros de la realeza y otros muchos representantes de los estamentos sociales más acaudala-

¹³² Las Palmas sólo fue capital provincial a partir de 1927, una vez dividida en dos la antigua provincia de Canarias, a pesar de lo cual la hemos considerado integrante de este grupo.

¹³³ Fernández Cuesta y Fernández Prieto: «Los espacios industriales portuarios», t. IV, pp. 192-215.

¹³⁴ Galarraga, Azpiri, López, Unzurrunzaga y Alcorta (2002, 229).

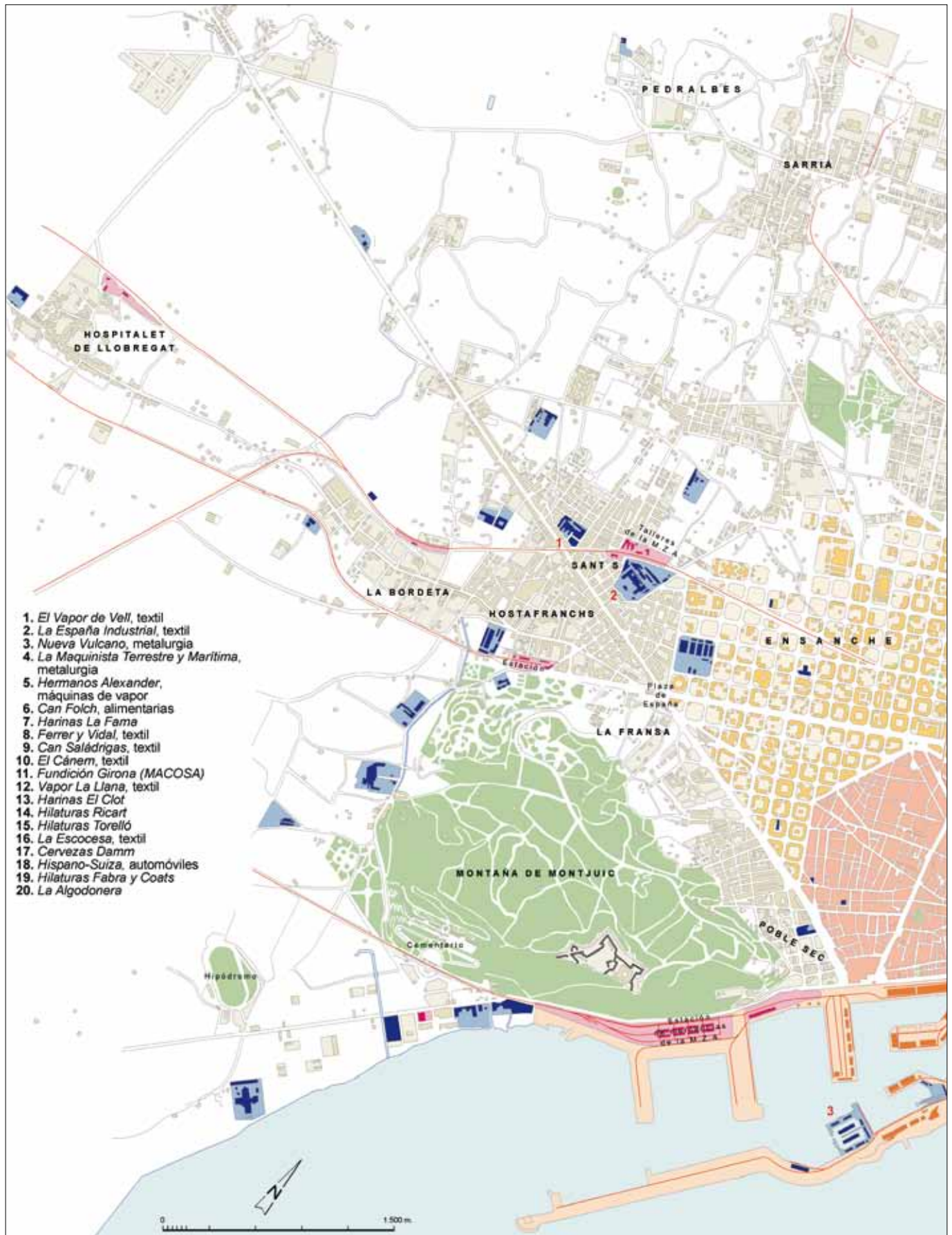
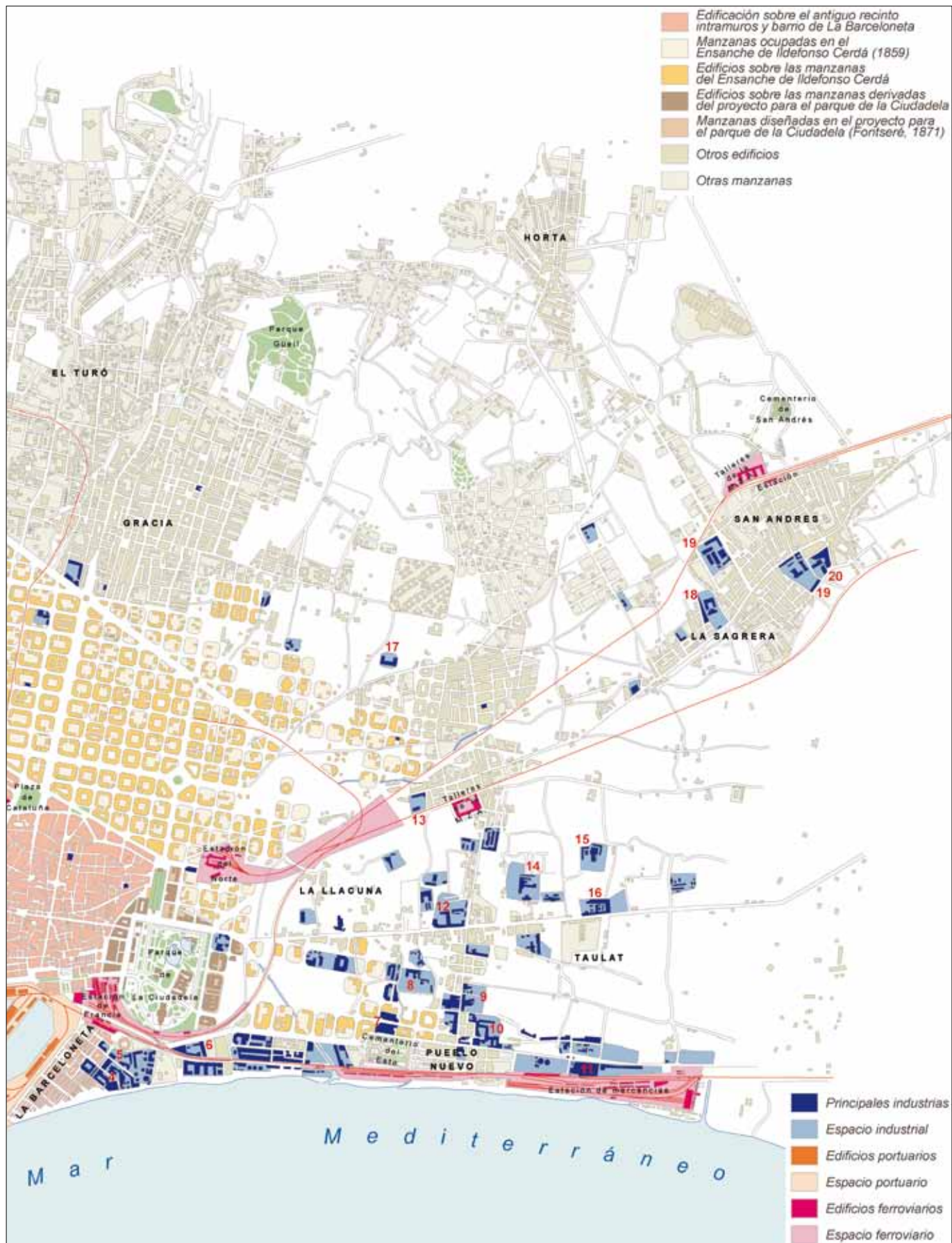


FIG. 10. En 1910 el municipio de Barcelona poseía la mayor concentración industrial de España. Las fábricas, que en origen se situaron en inmuebles del casco intramuros, sobre todo del Raval, pronto tuvieron que buscar localizaciones más apropiadas en la periferia, dando origen a varios núcleos fabriles sobre municipios independientes (Gràcia, Sant Andreu, Sant Gervasi o Sant Martí de Provençals, entre otros) que finalmente fueron incorporados a la ciudad condal (1897).



En el plano puede observarse que en 1910 algunas de las principales fábricas mantenían sus instalaciones cerca del casco histórico, si bien ahora en las inmediaciones del puerto (Nueva Vulcano, la Maquinista, Hermanos Alexander o Can Folch), pero otras se encontraban en Sants (el Vapor de Vell, La España Industrial...), Poble Nou (Can Saládrigas, El Canem...) o Sant Andreu (Hispano-Suiza, Fabra y Coats...).

dos del país. Transformación que no impidió la llegada de las primeras manifestaciones industriales, como la fábrica de cementos Rezola (1858) o la de velas, colonias y jabones de Lizarriturry y Rezola (1864)¹³⁵.

Resultado de todos estos hechos fue un crecimiento muy rápido de la población. Entre 1857 y 1900 se multiplicó por 2,3, lo que permitió que sobrepasara los 30.300 habitantes.

Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria se vieron beneficiadas por el desarrollo de la navegación a vapor. Las necesidades de avituallamiento de los barcos convirtieron a los puertos de estas dos ciudades en centros neurálgicos del aprovisionamiento de los buques que realizaban las rutas ultramarinas con origen en Europa. Tanto de los que desde España se dirigían a las colonias antillanas como de los que desde Gran Bretaña tenían como destino las colonias africanas o asiáticas.

En torno a las tareas de avituallamiento surgió un grupo de agentes comerciales y de suministros que impulsó el desarrollo de las actividades mercantiles, asegurando la bonanza económica y el aumento de la población. Entre 1857 y 1900 estas dos ciudades crecieron a un ritmo que sólo fue superado por el de La Línea, La Unión y Mazarrón, cuya especificidad veremos más adelante. Sus efectivos aumentaron en 50.000 habitantes, más del triple de los que tenían en 1857.

C) Ciudades no capitales

En las últimas décadas del siglo XIX el número de estas ciudades se elevó de 15 a 17, a pesar de haber perdido a Cartagena, y su población se multiplicó por 1,15, hasta alcanzar los 343.659 habitantes, unos 46.000 más que en 1857. Pero estas cifras eran engañosas: el ritmo de crecimiento había sido el mismo que el de las agrocidades y mucho menor que el de los núcleos de cualquier otra categoría funcional; además, los nuevos efectivos habían sido aportados por tan sólo seis ciudades (Jerez, La Línea, Lorca, Ferrol, Sanlúcar y Ceuta); las otras habían perdido población o la habían mantenido a duras penas.

Vuelven a manifestarse las consecuencias de la división provincial, en este caso negativas para las ciudades que, habiendo podido ser capitales, no lo fueron. Su posición marginal en la organización territorial las privó de los servicios administrativos del Estado y además de algunas de sus funciones históricas, que fueron trasladadas a las capitales. Quedaron sumidas así en un largo

letargo que sólo en ocasiones las permitió mantener su población, pero que generalmente las acercó cada vez más a la condición de agrocidades o simples cabeceras comarcales. Tan sólo evitaron la situación de declive los cuatro núcleos que consolidaron sus funciones tradicionales (Jerez, Sanlúcar, Lorca y Ferrol) y, sobre todo, los dos que se incorporaron al grupo en esta época (Ceuta y La Línea), cuyo crecimiento estuvo promovido por el valor estratégico adquirido entonces por el estrecho de Gibraltar.

Ceuta, situada en el flanco meridional del estrecho de Gibraltar, en la costa de Marruecos, fue fundada sobre el pequeño istmo que separaba de tierra firme el monte Hacho a levante de la costa. A mediados del siglo XIX su condición de plaza fuerte y presidio le conferían un marcado y exclusivo perfil militar que condicionaba su forma y su tamaño. El caserío se extendía entre las laderas del monte y las líneas de muralla formadas por bastiones, revellines y fosos que impedían su crecimiento. Mención especial merece el foso de agua que la separaba de tierra firme, convirtiendo a toda la plaza en una auténtica isla.

Este estado de cosas comenzó a cambiar a mediados del siglo XIX, cuando reforzó su función militar al mismo tiempo que desarrollaba otras nuevas. No hubo una causa que explicara estos cambios sino varias, casi todas relacionadas con el aumento del valor estratégico de su posición en el flanco sur del estrecho de Gibraltar. En 1847 fue elegida como sede de la Capitanía General de África; en 1859 el inicio del conflicto con Marruecos obligó a reforzar sus defensas y a aumentar las tropas; y en 1869 se abrió el canal de Suez (1869), convirtiendo al estrecho en paso obligado del comercio inglés con el continente asiático y a Ceuta en el principal bastión español frente al Peñón.

Ante la nueva coyuntura, las autoridades consideraron imprescindible la construcción de un puerto que asegurara el aprovisionamiento de las tropas, el suministro en general y la seguridad de la plaza¹³⁶, pero el puerto y la franquicia que se le otorgó en 1863 impulsaron a su vez el desarrollo de nuevas actividades pesqueras y comerciales, que se unieron a las militares¹³⁷. La ciudad comenzó entonces a crecer a un ritmo muy elevado, entre los mayores del sistema urbano, lo que a su vez originó su expansión más allá de las líneas defensivas, sobre los terrenos situados entre éstas y la sierra Bullones, elegida

¹³⁵ Castells (2004).

¹³⁶ Manero Miguel (1977, 2-8).

¹³⁷ Según el censo, estas tres funciones ya eran predominantes en 1879, pues el 23 % de la población activa eran militares de carrera, el 15 % comerciantes y el 12 % pescadores y marinos. Díaz Fernández (1961).

en 1860 para fijar el perímetro del territorio de soberanía española después de un largo periodo de litigio¹³⁸.

La Línea fue la ciudad con mayor crecimiento en esta época, durante la cual multiplicó su población por 12,2 y pasó de menos de 2.500 habitantes a más de 27.000. Los primeros edificios se levantaron una vez aprobado en 1729 el Tratado de Sevilla, por el que España reconocía la soberanía británica sobre Gibraltar¹³⁹. A raíz de este suceso, la Corona española construyó en la llanura situada al norte del Peñón, sobre la «línea» que delimitaba a septentrión la estrecha franja de terreno neutral definida en el tratado, las primeras fortificaciones frente al nuevo territorio británico, entre las que se encontraban los fuertes de San Felipe y Santa Bárbara, situados en los extremos, abiertos a las aguas de la bahía y del Mediterráneo, respectivamente¹⁴⁰.

La Línea sólo adquirió carta de naturaleza en 1870, cuando los residentes en las edificaciones levantadas en las inmediaciones de las fortificaciones consiguieron la segregación administrativa del municipio de San Roque. Desde ese momento creció rápidamente de la misma forma que Gibraltar, que desde la apertura del canal de Suez había adquirido un inestimable valor estratégico y comercial que impulsó su desarrollo urbano, basado en la construcción de nuevas instalaciones militares, portuarias y residenciales.

La vitalidad constructiva de Gibraltar fue acompañada de un importante aumento de la demanda de mano de obra poco cualificada (obreros de la construcción, servicios domésticos, etc.) que, no existiendo en la localidad, fue satisfecha por residentes en los municipios del campo homónimo. Éstos finalmente se instalaron en La Línea, provocando su rápido crecimiento y su conversión en el barrio obrero de la colonia británica. La Línea fue una ciudad surgida en función de Gibraltar, del que dependía económicamente¹⁴¹.

Jerez y Sanlúcar se beneficiaron de una coyuntura muy propicia para la producción del *sherry*. En 1852 los viñedos portugueses del Duero, sus máximos competidores en el mercado inglés, se vieron seriamente afectados por la plaga del oídium, que mermó notablemente su producción, lo que fue aprovechado por los bodegueros jerezanos para convertirse en los primeros proveedores de vino de aquel mercado¹⁴². La bonanza se prolongó hasta

finales de la década de 1870, momento en el que comenzaron a surgir dificultades. Algunas se encontraban en el mercado inglés, como el cambio de gusto de los consumidores, que empezaban a decantarse por los «vinos naturales» de menor graduación, o la competencia cada vez mayor de los vinos franceses. Pero otras tenían un origen autóctono. La principal fue la pérdida de calidad de los *sherry*, víctimas de su propio éxito; otra fue la llegada de la plaga de la filoxera, que arrasó los campos de cepas de la comarca a partir de 1894¹⁴³.

El éxito del vino impulsó el desarrollo económico y demográfico de la ciudad de Jerez hasta finales de siglo. Buena muestra de ello fueron la construcción en 1865 de las bodegas de Palomino, antes en El Puerto, o la constitución en 1885 de la asociación de exportadores. Sin embargo, el hecho más revelador fue la apertura de la fábrica de Vidrieras Españolas en 1895, cuya producción estaba destinada a satisfacer las necesidades de las bodegas una vez que se generalizó el uso del embotellado del vino¹⁴⁴.

Lorca se vio favorecida por la aparición en su término municipal, después desgajado, de importantes yacimientos de plomo, cuyos beneficios fueron reinvertidos en parte en obras de regadío que sirvieron para modernizar la agricultura local, mientras que Ferrol pudo mantener su crecimiento al consolidar las funciones tradicionales ligadas al arsenal y a los astilleros.

D) Pueblos grandes o agrocidades

Entre 1857 y 1900 el grupo de las agrocidades fue el que sufrió más cambios. Después de haber perdido cuatro de sus antiguos integrantes y ganar once nuevos miembros¹⁴⁵, quedó constituido por 44 pueblos (véase cuadro) que albergaban a 545.938 personas, cuya población media había pasado de 12.232 a 12.999 habitantes.

La positiva evolución demográfica de las agrocidades se explica por el aumento de la producción agraria que siguió a la aprobación de las dos leyes desamortizadoras, la eclesiástica de 1837 y la civil de 1855, pues liberaron muchas tierras antes incultas o mal aprovechadas

¹⁴³ Sermet (1956).

¹⁴⁴ Quirós Linares (2006b).

¹⁴⁵ Los once pueblos incorporados por superar los 10.000 habitantes fueron Villanueva de la Serena, Tomelloso, Almendralejo, Castro del Río, Cullera, Carcagente, Alcázar de San Juan, Bujalance, Torredonjimeno, Talavera y Puente Genil. Montoro y Almagro dejaron de pertenecer a la red urbana por perder ese umbral. Linares fue incorporado al grupo de los núcleos mineros y Elche al de los industriales.

¹³⁸ Díaz Fernández (1961).

¹³⁹ López Zaragoza (1902, 140-147).

¹⁴⁰ López Zaragoza (1902, 140-147).

¹⁴¹ Quirós Linares (1961).

¹⁴² Pan-Montojo (1994, 103-115).

que desde entonces comenzaron a ser explotadas¹⁴⁶. Pero las consecuencias de este hecho ni fueron las mismas a lo largo del tiempo ni tuvieron los mismos efectos en todas las regiones.

Al principio el aumento de la superficie labrada estuvo acompañado del de los rendimientos, pero desde la segunda desamortización las nuevas tierras explotadas, muchas veces marginales, acarrearón la aparición de rendimientos decrecientes y, en consecuencia, la subida de los precios¹⁴⁷. La situación fue soportable mientras la producción fue absorbida por una población que crecía, al menos, al mismo ritmo que ella; pero se convirtió en un problema desde el momento en el que las mejoras en la navegación permitieron la importación de grano americano a precios competitivos¹⁴⁸. La consecuencia fue una profunda crisis agraria que se prolongó varios lustros a finales de siglo, con repercusiones muy distintas según las comarcas.

En las que se dedicó la mayor parte de las tierras desamortizadas a la producción de cereales, acentuando así su especialización en los cultivos más afectados por la crisis, como las dos Castillas, el valle medio del Ebro o el bajo Guadalquivir aguas arriba de las marismas, las agrocidades perdieron población o sólo pudieron mantenerla. Fue lo que ocurrió en Carmona, Marchena, Utrera y Morón, todas en la provincia de Sevilla; en Aguilar, Caba y Montilla¹⁴⁹, en la de Córdoba; o en Daimiel¹⁵⁰, en la de Ciudad Real. Estos pueblos perdieron durante las cuatro últimas décadas del siglo XIX casi 6.000 habitantes.

Muy distinta fue la evolución de los pueblos en las comarcas en las que, sirviéndose de las ventajas que brindaba el ferrocarril, se aprovecharon las tierras desamortizadas para cultivar nuevas plantas más intensivas y con elevados rendimientos, como la vid, el olivo, los naranjos, la caña de azúcar o la remolacha azucarera¹⁵¹. El aumento de la producción consiguiente, la posibilidad

de transportar los excedentes y los sencillos procesos de transformación que permitían convertir el fruto de los nuevos cultivos en vino, aceite o azúcar mejoraron sus rentas agrarias e impulsaron su crecimiento demográfico.

En la costa granadina lo que garantizó el crecimiento urbano de Motril, cercano al 25 %, fueron los ingenios construidos para extraer el azúcar de la caña cultivada en sus campos. Los olivos, por su parte, se extendieron por las campiñas subbéticas de las provincias de Córdoba y Jaén y núcleos como Bujalance, Puente Genil, Lucena, Baena, Castro del Río, Andújar, Torredonjimeno, Úbeda y Martos se especializaron en la manipulación de su fruto, tanto en la obtención de aceituna de mesa, de la que Lucena llegó a ser el primer productor, como en la producción de aceite¹⁵². Su población se incrementó en casi 20.000 habitantes después de crecer a un ritmo mucho mayor que el conjunto de las agrocidades.

La región valenciana aprovechó las obras de irrigación realizadas en las llanuras aluviales del Mijares, el Turia y el Júcar para orientar su agricultura hacia la producción hortícola, destacando la producción de naranjas con destino a la exportación y la de arroz para consumo interno. Los naranjos alcanzaron su máximo desarrollo en las comarcas de La Plana y de La Ribera, asegurando el porvenir de localidades como Burriana, Villarreal, Alcira y Carcagente, en las que también surgieron, en torno a la actividad exportadora, muchas industrias auxiliares, como serrerías, fábricas de embalajes o talleres. Como las anteriores, estas cuatro ciudades tuvieron un ritmo de crecimiento muy superior al de la media de las agrocidades y elevaron su población en más de 14.000 personas. El arroz, por su parte, se expandió por las tierras bajas del Júcar, en los términos municipales de Sueca y Cullera, cuyas capitales también crecieron de forma notable.

Pero el cultivo expansivo más característico de esta época y el que contribuyó al desarrollo de mayor número de pueblos agrarios fue la vid. Puesto que el vino tenía sus mercados en lugares generalmente alejados, su producción sólo fue posible una vez que el ferrocarril permitió transportarlo sin que ello supusiera un coste inaceptable. Ahora bien, a la expansión de las cepas sobre amplias superficies meseteñas del interior peninsular también contribuyó la propagación de la plaga de la filoxera por los viñedos franceses durante la década de 1860¹⁵³. La caída

¹⁴⁶ García Sanz (1985, 78-84); Simpson (1979, 49-57); Harrison (1991, 33-45).

¹⁴⁷ La desamortización de Madoz sacó a pública subasta las tierras antes pertenecientes a los municipios (bienes de propios) y a los vecinos (bienes comunales), que por ser muchas veces de monte eran en la práctica tierras marginales.

¹⁴⁸ Harrison (1991, 46-54).

¹⁴⁹ Al retroceso de Montilla también contribuyó la plaga de la filoxera que se extendió por sus viñedos en fecha muy temprana (1876). Harrison (1991, 48).

¹⁵⁰ Daimiel sintió los efectos de haber sido relegada por Ciudad Real como capital de la provincia.

¹⁵¹ En las dos últimas décadas del siglo XIX se duplica la producción de aceitunas; en 1880 se introduce el cultivo de remolacha azucarera, con especial repercusión en la provincia de Granada; y entre 1872 y 1910 las tierras destinadas al cultivo de naranjas pasaron de 2.765 a 37.500 hectáreas, situadas preferentemente en la provincia de Valencia y dentro de ella en las huertas regadas por las aguas del Júcar. Véase Harrison (1991, 49-50).

¹⁵² A mediados del siglo XIX el aceite de oliva todavía era considerado fundamentalmente una grasa de uso industrial. Parejo y Zambrana (1994, 14).

¹⁵³ En 1877 la producción francesa de vino había caído un 23 % respecto a la de 1867. Pan-Montojo (1994, 139).

de la producción vinícola en el vecino del norte, primer país productor y consumidor del mundo, hizo que se disparara la demanda de vino español, lo que dio origen a la denominada «etapa dorada del viñedo». En conjunto la superficie de vid pasó de 2,1 millones de hectáreas en 1860 a 2,95 en 1888¹⁵⁴, adquiriendo especial importancia en algunas comarcas del interior, con tierras especialmente aptas para su cultivo, en las que la producción de vino aseguró el futuro de muchos pueblos que fueron los que centralizaron la mayor parte de las bodegas. El más destacado en la penillanura extremeña fue Almendralejo; en la llanura manchega, Tomelloso y Valdepeñas; y en el altiplano murciano, Yecla y Jumilla.

Mención especial merece Alcázar de San Juan, ejemplo prototípico de agrocidad que alcanzó en esta época un importante desarrollo gracias al impulso conjunto del ferrocarril y de la industria vitivinícola. Situada sobre la llanura manchega ciudadrealense, era a mediados del siglo XIX una localidad cuya economía gravitaba en torno a una agricultura tradicional especializada en la producción de cereales con destino al mercado local, y a una fábrica de salitre, propiedad del Estado, instalada allí desde el siglo XVII. A principios de la década de 1850 fue elegida por la compañía ferroviaria M. Z. A. para ser nudo de entronque de las líneas procedentes del levante y de Andalucía en dirección a Madrid. El primer tramo de ferrocarril, desde Tembleque, llegó a Alcázar en 1854, pero pronto quedó unida con Albacete (1858), con Sevilla (1866) y con Ciudad Real, a través de la que podría comunicarse con los ferrocarriles extremeños.

Construido el ferrocarril, la ciudad aprovechó la plaga de la filoxera en Francia para reorientar su agricultura hacia el cultivo de la vid y no hacia los cereales, como hicieron otras muchas comarcas españolas. Las cepas, prácticamente inexistentes en 1852, ocupaban 622 hectáreas de su término municipal en 1869; 3.500 en 1883; y más de 9.000 en 1900, y al mismo tiempo la ciudad fue llenándose de bodegas. En 1867 el marqués de Mudeña inauguró en las inmediaciones de la estación la primera, que fue además la mayor durante mucho tiempo, y a ella le siguieron en las décadas posteriores la de Julián Prats, Loidi Zuloica (1885) o las denominadas La Espada (1889) y La Covadonga¹⁵⁵. Al finalizar el siglo XIX Alcázar se acercaba a los 11.000 habitantes, una vez multiplicada por 1,4 su población de 1857 (Fig. 11).

E) Ciudades industriales

Durante la segunda mitad del siglo XIX la industria pasó por una etapa de relativo crecimiento que le sirvió para expandirse territorialmente. Las principales beneficiadas fueron, probablemente, las capitales de provincia cuyo desarrollo industrial no hemos más que apuntado en este artículo, pero también hubo otros núcleos, como Alcoy, Gijón o Vigo, que crecieron durante esta época impulsados por sus fábricas hasta ocupar un papel destacado en el sistema urbano.

Alcoy, con poco menos de 30.000 habitantes, era la mayor de las ciudades catalogadas como industriales. En las décadas anteriores había conseguido modernizar su estructura industrial introduciendo cambios en los procesos de producción y en la localización de las fábricas. A partir de 1850 comenzó a sustituir la fuerza del agua por la del vapor¹⁵⁶, los antiguos batanes de paños se convirtieron en fábricas de algodón y los molinos papeleros en fábricas de papel continuo. Más adelante se introdujeron los primeros telares mecánicos (1878), comenzó la especialización en la producción de paños¹⁵⁷ y al mismo tiempo surgió un sector metalúrgico especializado en la producción de maquinaria industrial. En 1873 la ciudad tenía catalogadas 35 grandes empresas que empleaban a 8.805 trabajadores. Muchas de ellas ya habían trasladado sus instalaciones desde el fondo de los barrancos a las inmediaciones del casco urbano, en donde ocupaban manzanas diseñadas por el primer plan de urbanización de 1864, pero este proceso se aceleró con la generalización del uso del vapor para mover las máquinas, que hizo innecesaria la cercanía a las corrientes de agua, así como con la aprobación del plan de ensanche de 1876, que produjo el suelo necesario para acoger a las fábricas de nueva creación¹⁵⁸.

Gijón tiene una historia industrial vinculada a la de su puerto. A mediados del siglo XIX ya contaba con algunas fábricas, como la de tabacos, la de vidrio o la de gas, con instalaciones en el interior del espacio urbano, pero otras más nuevas, como la de alambres, se encontraban a las afueras, en las inmediaciones de las nuevas estaciones ferroviarias y las dársenas del puerto, en las que atracaban los barcos carboneros. Situación esta que comenzó a ser la preferida de la casi totalidad de las empresas industriales que surgieron desde entonces¹⁵⁹.

¹⁵⁴ Montañés Primicia (2004, 173).

¹⁵⁵ Gallego (2001, 107-141).

¹⁵⁶ García Pérez (2001, 47).

¹⁵⁷ Costa Mas (1985).

¹⁵⁸ Cano Hurtado y Blasco Sánchez (2002, 42-45).

¹⁵⁹ Alvargonzález Rodríguez (1977, 20-28).

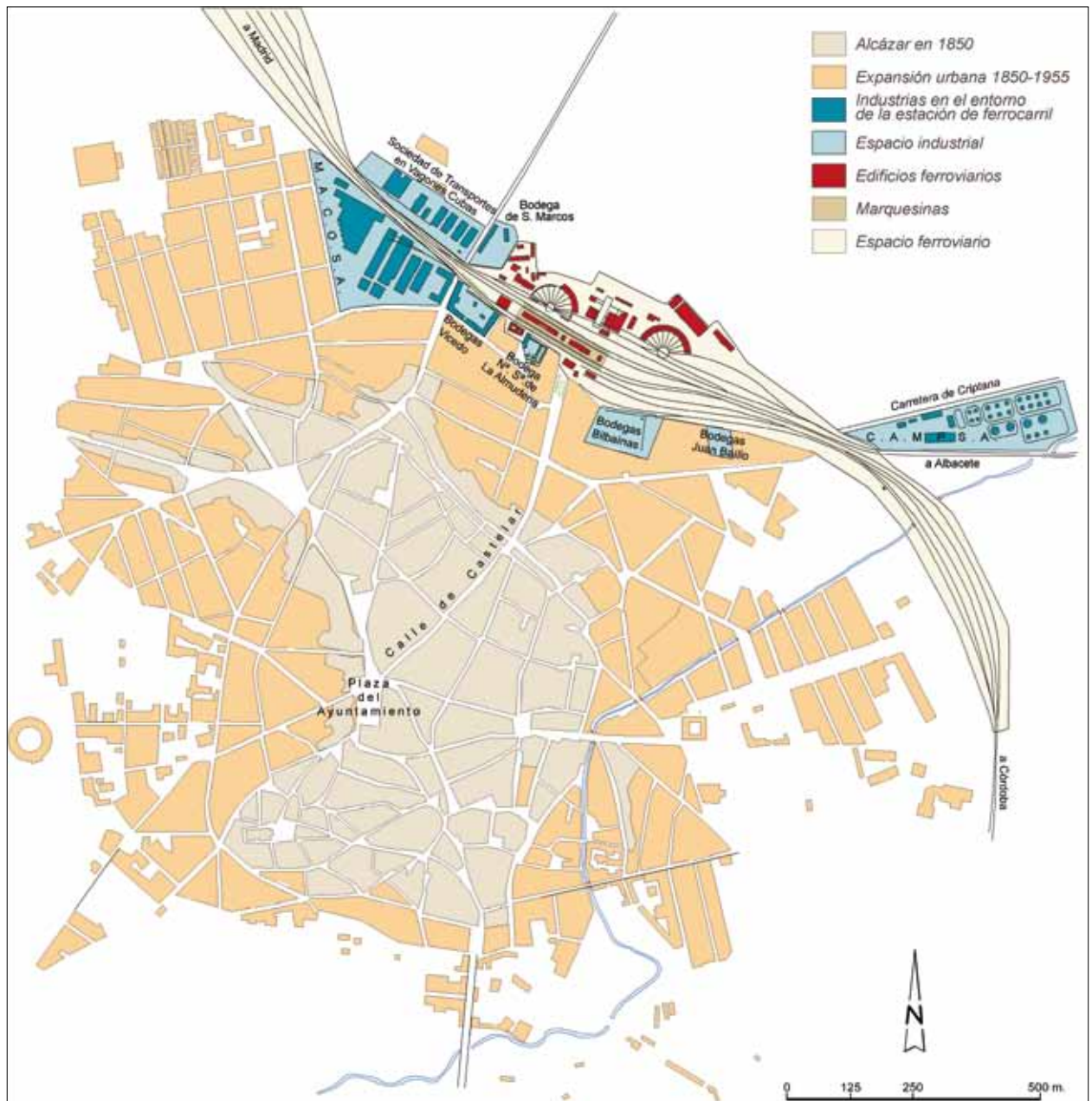


FIG. 11. Alcázar de San Juan hacia 1955. A mediados del siglo XIX la localidad fue elegida por la M. Z. A. como nudo de entronque de sus líneas levantinas y andaluzas en dirección a Madrid y este hecho condicionó su futuro económico y urbanístico. La nueva estación, inaugurada en 1854, pronto se convirtió en polo de atracción de una industria vinícola cuyos lejanos mercados eran ahora accesibles a través del ferrocarril, pero también del crecimiento urbano que durante las primeras décadas que siguieron a la apertura de las instalaciones ferroviarias se concentró fundamentalmente en los alrededores de la nueva calle de la estación hasta colmar el baldío existente entre el antiguo límite de la ciudad y las vías del ferrocarril.

En 1899 en el confín occidental se encontraba la fábrica de cervezas La Estrella y más cerca de las vías de los Ferrocarriles del Norte y de Langreo la Fábrica de

Moreda, una refinería de petróleo y dos establecimientos de maderas. En el barrio de El Llano tenía sus instalaciones una fábrica de jabón y en el límite meridio-

nal, dos fundiciones, dos fábricas de chocolate y la de Zarracina¹⁶⁰. Empresas todas ellas que simbolizaban la vitalidad industrial de la ciudad en la que se había amparado para crecer a un ritmo muy rápido y casi triplicar su población hasta acercarse a los 28.000 habitantes.

Los orígenes del proceso de industrialización de Vigo podemos encontrarlos en las últimas décadas del siglo XIX, en el momento en el que las manufacturas tradicionales de salazón que se nutrían del pescado capturado por los pescadores locales fueron convertidas en modernas industrias conserveras. La demanda de pescado procedente de las nuevas fábricas impulsó el desarrollo de la actividad pesquera y ésta, a su vez, el de la construcción naval. La ciudad duplicó con creces su población, que se acercó a los 20.000 habitantes, convirtiéndose a partir de entonces en una de las principales ciudades industriales de la costa atlántica.

En Cataluña durante esta época la incorporación a los procesos de fabricación de una innovación como la turbina hidráulica provocó la difusión de la industria textil por los valles fluviales, volviendo así a la localización que había sido tradicional durante la etapa preindustrial¹⁶¹. Suceso que explica la aparición de un elemento característico de la historia industrial de Cataluña como fueron las colonias textiles, cuyas formas todavía pueden contemplarse hoy en las terrazas bajas de los ríos Llobregat, Ter, etcétera¹⁶²; pero al mismo tiempo conllevó el ocaso de la mayor parte de las ciudades que habían protagonizado los inicios de la industrialización, como Reus, Vich, Valls o Igualada¹⁶³, que perdieron casi 11.000 habitantes, el 16 % de sus efectivos totales.

Vilanova i la Geltrú, en la costa, sólo pudo mantener su población y, sin embargo, irrumpieron con fuerza Sant Feliu de Gíxols y, sobre todo, la localidad vallesana de Tarrasa, que acompañó a Sabadell en su proceso de especialización en la producción de paños utilizando para ello procedimientos mecánicos¹⁶⁴.

En el valle del Vinalopó, la existencia de una artesanía tradicional junto con una mano de obra abundante y de cierta cualificación impulsaron el desarrollo de la industria en muchas localidades del valle. Elche se especializó en la producción de alpargatas a partir del cáñamo obtenido en la vega baja; Elda contó con los primeros talleres de zapatos en 1870; y Crevillente se decantó por

la producción de estoras. Actividades todas que comenzaron a mecanizarse a finales de siglo¹⁶⁵.

F) Ciudades mineras

Diferenciar en una clasificación urbana basada en la funcionalidad las ciudades industriales y las mineras es una tarea difícil, pues las actividades que las definen, siendo bien distintas, se desarrollan generalmente en paralelo. Y más aún durante la época analizada, en la que la carestía del transporte imponía la localización de las grandes fábricas que realizaban la primera manipulación de los minerales en las inmediaciones de las minas. Pero no por ello hemos renunciado a hacerlo; hemos considerado prioritario destacar la singularidad de las localidades creadas al amparo del desarrollo minero y su indudable interés en la geografía urbana y económica de la España de la segunda mitad del siglo XIX.

La demanda de mano de obra para trabajar en las minas, unida a la de las fundiciones instaladas en sus inmediaciones, originó un auge inusitado de la urbanización en las comarcas con mayores yacimientos. Los núcleos ya existentes experimentaron un fuerte impulso y, lo que es más significativo aún, aparecieron otros nuevos cuyo crecimiento fue muchas veces tan rápido como el ocaso en el que se vieron sumidas una vez agotados o abandonados los yacimientos en torno a los que habían surgido. En 1900 eran ocho las ciudades mineras: Cartagena, La Unión, Mazarrón y Águilas, en Murcia; Azuaga, en Badajoz; Pozoblanco e Hinojosa del Duque, en Córdoba; y Linares, en Jaén. Su población se acercaba a los 175.000 habitantes, casi 100.000 más que en 1857, gracias a un crecimiento muy rápido, superior al de cualquier otro conjunto de ciudades exceptuadas las mayores.

En el siglo XIX la minería con mayor influjo sobre el sistema urbano fue la del plomo¹⁶⁶ y, específicamente, la que explotó los yacimientos de Sierra Morena y los de las sierras litorales mediterráneas que se extendían entre la desembocadura del Almanzora y el cabo de Palos. En esta última zona el primer gran yacimiento descubierto fue el Jaroso, en 1838, en la sierra almeriense de Almagrera, considerado uno de los más ricos del mundo en su época, y desde ese año toda la comarca comenzó una etapa de crecimiento económico que, a su vez, impulsó el demográfico. A la demanda de empleo minero se unió enseguida la procedente de las múltiples fundiciones que

¹⁶⁰ Fernández Cuesta y Fernández Prieto (2010, 204-205).

¹⁶¹ Nadal (2003, 204-207).

¹⁶² Nadal (1990a, 197-200).

¹⁶³ Nadal (1993, 216).

¹⁶⁴ Carreras (1990b, 280-281).

¹⁶⁵ Costa Mas (1985, 248-241).

¹⁶⁶ Nadal (1990a, 95-105).

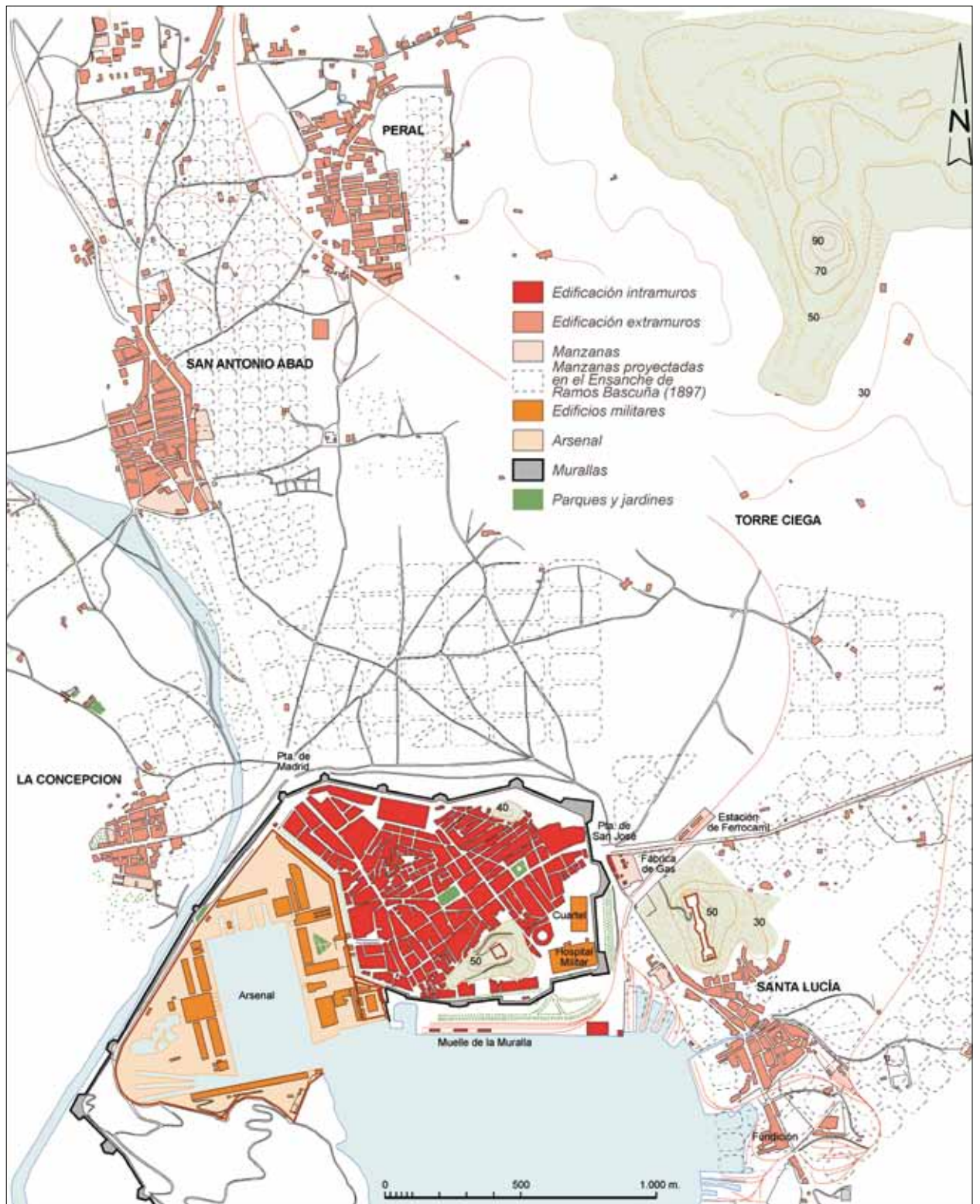


FIG. 12. Durante el siglo XIX Cartagena desarrolló un importante entramado industrial especializado en la reducción de los minerales de las galenas de plomo que se extraían, primero, en el yacimiento del Jaroso y, más tarde, en las minas del Campo homónimo. En 1897 disponía de numerosas fundiciones, entre ellas algunas de las más importantes del país, que se situaban en diferentes núcleos de la periferia de los que adoptaron el nombre, como fue el caso de las de Santa Lucía, San Antonio o La Concepción. El desarrollo demográfico y espacial de estos núcleos creó una incipiente y modesta área metropolitana que comenzó a transformarse en ciudad compacta desde el momento en el que fue aprobado el plan de ensanche de Ramos Bascuña y Oliver en 1897.

reducían el plomo, cuya aparición se vio favorecida por el bajo nivel técnico necesario para fundir el mineral y por la legislación vigente¹⁶⁷, que impedía la exportación del mineral en bruto. Dos de los primeros núcleos beneficiados por esta coyuntura fueron Águilas y Mazarrón, en la costa murciana. En el último de ellos la Compañía Metalúrgica de Mazarrón, de capital alemán, levantó una de las principales fábricas del sureste dotada de hornos con capacidad para fundir 20.000 toneladas de plomo, además de otros para copelar la plata¹⁶⁸ de las galenas extraídas en Almagrera y en la cercana sierra de Bas. Gracias a esta circunstancia, Mazarrón, que era una simple aldea a principios de siglo, sobrepasó los 5.000 habitantes en 1857 y los 15.000 en 1900; es decir, multiplicó por cuatro su población, el crecimiento relativo más importante de todos los núcleos españoles después del de La Línea y La Unión.

Esquilmo del yacimiento del Jaroso, la actividad minera se desplazó hacia la sierra de Cartagena, al sureste de la provincia de Murcia, en la que además de plomo existían criaderos de hierro y de cinc. Si bien su ley no era muy elevada, su explotación comenzó a ser rentable pasado el ecuador del siglo, una vez que aparecieron nuevas técnicas mineras y metalúrgicas que permitieron extraer minerales situados a profundidades cada vez mayores, al tiempo que rentabilizar la reducción de las galenas argentíferas de menor riqueza que las explotadas con anterioridad. Comenzó entonces el momento de mayor esplendor de otras dos localidades, La Unión y Cartagena, en las que se concentró el mayor número de fundiciones¹⁶⁹.

La Unión tiene una historia muy corta, pues nació en 1868 de la «unión» de dos núcleos mineros muy próximos entre sí, Garbanzal y Herrerías, que habían experimentado durante las décadas anteriores un fuerte crecimiento económico y urbano. Esta pujanza, cuyas manifestaciones más destacadas eran las fundiciones de Garbanzal¹⁷⁰ y las minas de Herrerías, había llevado a sus habitantes a solicitar su segregación del municipio de Cartagena, lo que consiguieron en 1859¹⁷¹. Por tanto La Unión nació de la suma de dos núcleos, hasta mediados

del XIX poco más que aldeas aisladas en la sierra cartagenera, para dar origen a una ciudad, con enorme vitalidad durante esta época, que se convirtió en la capital del municipio del mismo nombre, en el que, además de sus dos núcleos fundadores, se encontraban Roche, al norte, y Portman, al sur, que servía de puerto de embarque para el mineral extraído. El auge minero-metalúrgico provocó un espectacular crecimiento demográfico, mayor aún que el de Mazarrón, y la nueva ciudad sobrepasó en 1900 los 22.000 habitantes, la cifra más elevada de su historia.

Cartagena ya era, como hemos visto, un destacado núcleo minero-industrial a mediados de siglo, cuando concentraba muchas y, sobre todo, las mayores fábricas que reducían el mineral del Jaroso, pero su crecimiento se aceleró en esta época al amparo de las numerosas fundiciones que se abrieron en la propia ciudad y en los barrios situados extramuros, como Santa Lucía¹⁷², San Antonio o La Concepción, que dieron su nombre a algunas de las principales fundiciones. Los efectos de estos hechos no se hicieron esperar. En poco más de cuarenta años dobló con creces su población, que se situó en poco menos de 57.000 personas, lo que la convirtió en la undécima ciudad española por el número de habitantes y en la primera entre las no capitales (Fig. 12).

Naturalmente, este crecimiento demográfico, que se acercó a los 30.000 habitantes, tuvo su correlación espacial en la expansión del caserío más allá de sus límites tradicionales, marcados por la muralla. Expansión que la Corporación planificó con el plan de ensanche de Ramos Bascuña y Oliver, aprobado en 1897, que contemplaba la absorción de los barrios obreros de la periferia.

En Sierra Morena los filones de galenas eran conocidos mucho antes de que se descubrieran los del sureste; de hecho, el yacimiento de Arrayanes era uno de los que se había reservado para su explotación directa la Real Hacienda en la ley de Minas de 1825¹⁷³. Ahora bien, su explotación intensiva se retrasó respecto a los almerienses y murcianos por dos razones fundamentales: su lejanía respecto a la costa, lo que dificultaba la exportación de los minerales, y la profundidad a la que se encontraban éstos, lo que obligaba a extraerlo mediante pozos. Ambos problemas fueron superados durante la segunda mitad del siglo XIX, el primero después de que entrara en funcionamiento la línea ferroviaria Madrid-Sevilla y sus

¹⁶⁷ López-Morell y Pérez de Perceval (2010, 20).

¹⁶⁸ López-Morell y Pérez de Perceval (2010, 42).

¹⁶⁹ En 1900 los términos municipales de Cartagena y de La Unión reunían 22 fundiciones, de ellas ocho en la primera y catorce en la segunda. López-Morell y Pérez de Perceval (2010, 44-45).

¹⁷⁰ En 1859 de las 67 fundiciones existentes en la sierra de Cartagena 27 se encontraban en El Garbanzal y 7 en Portman. López-Morell y Pérez de Perceval (2010, 31).

¹⁷¹ López-Morell y Pérez de Perceval (2010, 28-29).

¹⁷² En este barrio se encontraba la fundición del mismo nombre, la más importante de todo el sureste, que había absorbido en 1869 la fábrica Lozana Primera, situada en sus inmediaciones, especializada en la copelación de la plata contenida en el mineral. López-Morell y Pérez de Perceval (2010, 32).

¹⁷³ Nadal (1990a, 96).

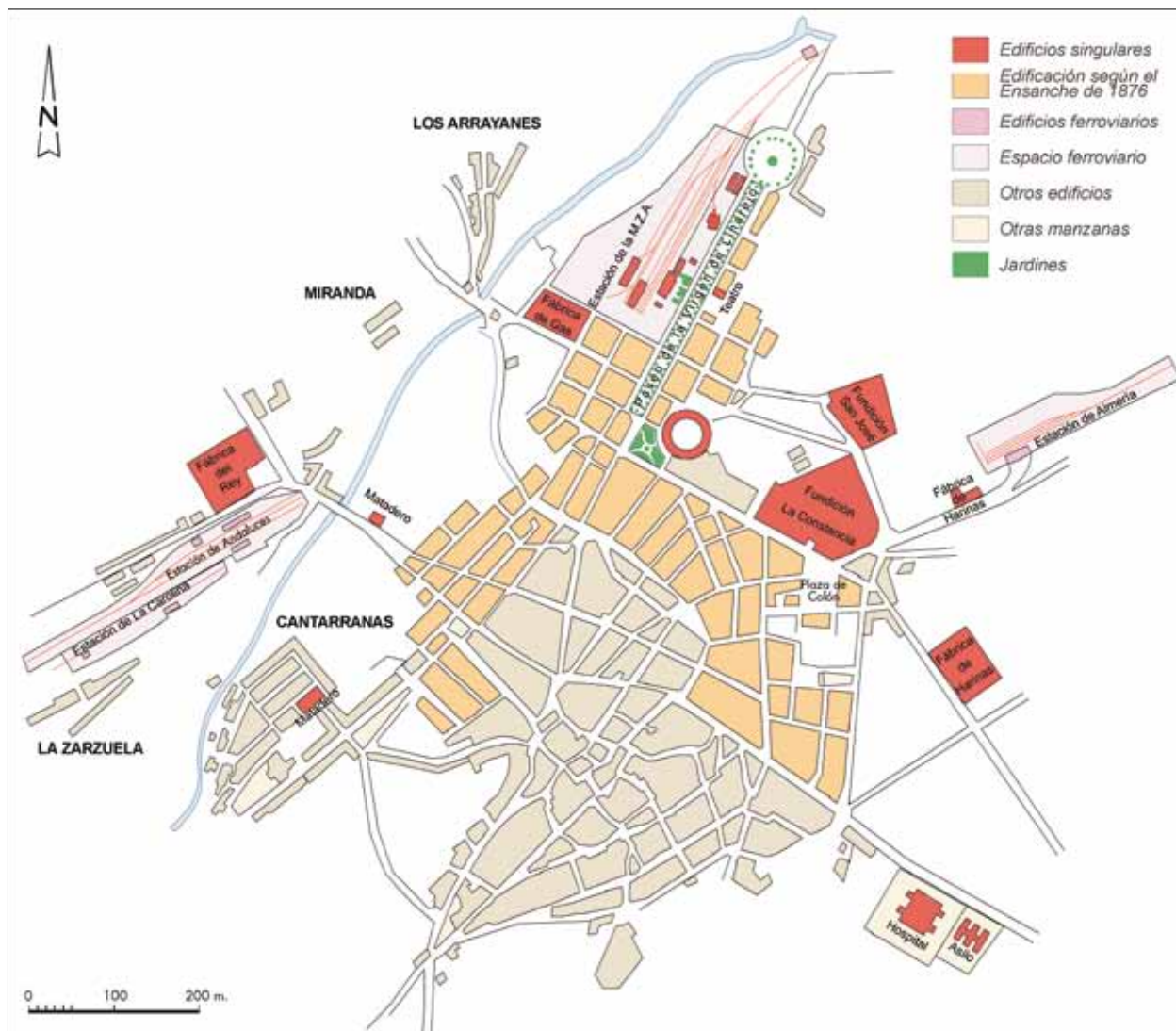


FIG. 13. Linares en 1920. Superados los problemas de transporte derivados de su lejanía a la costa, la explotación a gran escala del rico yacimiento de los Arrayanes condujo a un rápido crecimiento económico y demográfico de la cercana localidad de Linares en la que se levantaron las tres principales fundiciones, la Fortuna, la Cruz y la Tortilla. En 1900 su población triplicaba la de 1857 y su superficie había crecido en términos parecidos. Contaba con cuatro estaciones de ferrocarril situadas en la periferia septentrional y el ensanche aprobado en 1876, diseñado por el arquitecto Jorge Porrúa Moreno, duplicaba ampliamente el espacio del casco histórico.

enlaces a Belmez y Almorchón, y el segundo con la llegada de las primeras máquinas de vapor que permitieron achicar el agua que periódicamente inundaba los pozos.

Solventados estos problemas y una vez aprobada la ley de bases de 1868, la minería linaresna entró en una etapa de esplendor cuya principal beneficiaria fue la localidad de Linares, en cuyas inmediaciones se localizaba el yacimiento de Arrayanes, y en la que, una vez que el ferrocarril redujo los costes de transporte del combustible

necesario para los hornos que fundían el mineral¹⁷⁴, se instalaron las principales fundiciones de plomo, como La Fortuna, La Cruz o La Tortilla, todas de capital extranjero, en funcionamiento en 1884¹⁷⁵ (Fig. 13).

¹⁷⁴ Nadal (1990a, 148-150).

¹⁷⁵ Artillo González, Arrido González, Molina Vega, Moreno Rivilla, Ramírez Plaza, Sánchez Caballero, y Solís Camba (1987, 130-132).

En 1900 la fisonomía urbana de la localidad había cambiado y se parecía poco a la de cuarenta años antes. La población superaba los 30.000 habitantes, el triple que en 1857, y su superficie no le iba a la zaga. Las instalaciones de sus cuatro estaciones ferroviarias (M. Z. A., Andaluces y Ferrocarriles de Almería y La Carolina) ocupaban amplios espacios de la periferia septentrional, y el ensanche aprobado en 1876, diseñado por el arquitecto Jorge Porrúa Moreno, duplicaba ampliamente el espacio del casco histórico¹⁷⁶.

BIBLIOGRAFÍA

- ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, R. M. (1977): *Gijón: industrialización y crecimiento urbano*. Ayalga, Salinas.
- ÁLVAREZ PANTOJA, M. J. (1979): «Los orígenes de la industrialización sevillana. Las primeras máquinas de vapor (1780-1835)», en *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía*. Caja de Ahorros de Córdoba, Córdoba, pp. 7-18.
- ÁLVAREZ RUBIO, A., B. BALLESTER RODRÍGUEZ y otros (2001): *Valencia Industrial: las fundiciones*. Ayuntamiento de Valencia, Valencia.
- ALMUEDO PALMA, J. (1996): *Ciudad e industria. Sevilla 1850-1930*. Diputación de Sevilla, Sevilla.
- ALONSO ÁLVAREZ, L. (1994): «Crecimiento de la demanda, insuficiencia de la producción tradicional e industrialización del sector tabaquero en España, 1800-1935», en J. Nadal y J. Catalán: *La cara oculta de la industrialización española*. Alianza, Madrid, pp. 163-198.
- ANES ÁLVAREZ, R. (1997): *Asturias, fuente de energía*. Hunosa, Oviedo.
- ARTILLO GONZÁLEZ, J., L. ARRIDO GONZÁLEZ, A. MOLINA VEGA, A. MORENO RIVILLA, J. M. RAMÍREZ PLAZA, J. SÁNCHEZ CABALLERO y M. SOLÍS CAMBA (1987): *La minería de Linares (1860-1923)*. Diputación de Jaén, Jaén.
- ARTOLA, M. (dir.) (1978): *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*. Banco de España, Madrid, 2 vols.
- (ed.) (2004): *Historia de Donostia-San Sebastián*. Nerea, San Sebastián.
- BENASSAR, B. (1985): *Orígenes del atraso económico español*. Ariel, Barcelona.
- BIEL IBÁÑEZ, M. P. (2004): *Zaragoza y la industrialización: la arquitectura industrial en la capital aragonesa entre 1875-1936*. Diputación de Zaragoza, Zaragoza.
- BLEIBERG, G. (1961): *Diccionario geográfico de España*. Ediciones del Movimiento, Madrid.
- BOSQUE MAUREL, J., y R. MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE (eds.) (1995): *Cambio industrial y desarrollo regional en España*, Oikos-Tau, Barcelona.
- BRODER, A. (2000): *Historia económica de la España contemporánea*. Ariel, Barcelona.
- CANO HURTADO, J. J., y C. BLASCO SÁNCHEZ (2002): *El espacio industrial en la Comunidad Valenciana*. Universidad Politécnica de Valencia, Valencia.
- CARRERAS, A. (1990a): *Industrialización española: estudios de historia cuantitativa*. Espasa-Calpe, Madrid.
- (1990b): «Cataluña, primera región industrial de España», en J. Nadal y A. Carreras: *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*. Ariel, Barcelona, pp. 259-295.
- y X. TAFUNELL (2003): *Historia económica de la España contemporánea*. Crítica, Barcelona.
- CASTELLS, L. (2004): «La Bella Easo: 1864:1936», en M. Artola (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*. Nerea, San Sebastián, pp. 99-134.
- CERDÁ GORDO, E. (1967): *Monografía sobre la industria papelera*. Papeleras Reunidas de Alcoy, Alcoy.
- CHASTAGNARET, G. (1985): «Un éxito en la explotación de minerales no férricos españoles en el siglo XIX: la Real Compañía Asturiana de Minas», en B. Benassar (ed.): *Orígenes del atraso económico español*. Ariel, Barcelona, pp. 106-146.
- COMÍN, F., P. MARTÍN ACEÑA, M. MUÑOZ RUBIO y J. VIDAL OLIVARES: *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Anaya, Madrid, 2 vols.
- M. HERNÁNDEZ y E. LLOPIS (eds.) (2003): *Historia económica de España, siglos X-XX*. Crítica, Barcelona.
- COSTA MAS, J. (1985): «Los procesos industriales en el espacio alicantino», en J. Uroz Saez (coord.): *Historia de la provincia de Alicante*. Mediterráneo, Murcia, t. I, pp. 377-445.
- CUETO ALONSO, G. (2006): *La minería del hierro en la bahía de Santander (1841-1936)*. Gobierno de Cantabria, Santander.
- DÍAZ FERNÁNDEZ, J. (1961): «Ceuta», en G. Bleiberg: *Diccionario geográfico de España*. Ediciones del Movimiento, Madrid, t. 17, pp. 625-630.
- EGEA BRUNO, P. M. (1990): *La minería murciana contemporánea (1840-1930)*. Cajamurcia, Murcia.
- FERNÁNDEZ CUESTA, G. (2010): «Introducción a la industria», en G. Fernández Cuesta y F. Quirós Linares: *Atlas temático de España*. Nobel, Oviedo, t. IV, pp. 115-131.

¹⁷⁶ Moreno Rivilla, Ramírez Plaza, Sánchez Caballero y Solís Camba (1987, 205-220).

- y J. R. FERNÁNDEZ PRIETO (1999): *Atlas industrial de España*. Nobel, Oviedo.
- y J. R. FERNÁNDEZ PRIETO (2010): «Los espacios industriales portuarios», en G. Fernández Cuesta y F. Quirós Linares: *Atlas temático de España*. Nobel, Oviedo, t. iv, pp. 192-215.
- J. R. FERNÁNDEZ PRIETO y J. SEVILLA ÁLVAREZ (2010): «Los espacios industriales promovidos», en G. Fernández Cuesta y F. Quirós Linares: *Atlas temático de España*. Nobel, Oviedo, t. iv, pp. 216-259.
- y F. QUIRÓS LINARES (2010): *Atlas temático de España*. Nobel, Oviedo, 4 vols.
- FERRERO BLANCO, M. D. (2000): *Un modelo de minería contemporáneo. Huelva, del colonialismo a la mundialización*. Universidad de Huelva, Huelva.
- GALARRAGA, I., A. AZPIRI, A. LÓPEZ, X. UNZURRUNZAGA y J. M. ALCORTA (2002): *Ensanches urbanos en las ciudades vascas*. Vitoria.
- GALLEGO, J. A. (2001): *Alcázar de San Juan. Ferrocarril y desarrollo, 1850-1936*. Diputación de Ciudad Real.
- GARCÍA DELGADO, J. L. (1990): «La economía de Madrid en el marco de la industrialización española», en J. Nadal y A. Carreras: *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*. Ariel, Barcelona, pp. 219-258.
- y M. CARRERA TROYANO (2001): «Madrid, capital económica», en L. Germán, E. Llopis, J. Maluquer de Motes y S. Zapata (eds.): *Historia económica regional de España. Siglos XIX y XX*. Crítica, Barcelona, pp. 208-237.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, J. (1974): *Crecimiento y estructura urbana de Valladolid*. Los Libros de la Frontera, Barcelona.
- GARCÍA MERINO, L. V. (1987): *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*. Instituto Vasco de administración pública, Oñati.
- GARCÍA MONTORO, C. (1998): «Negocios y política. Incidencia de la Revolución de 1868 sobre los planes de recuperación de la siderurgia malagueña», en C. García Montoro (coord.): *Sociedad y negocios en Málaga (siglos XVIII-XIX)*. Universidad de Málaga, Málaga, pp. 13-30.
- GARCÍA MONTORO, C. (Coord.) (1998): *Sociedad y negocios en Málaga (siglos XVIII-XIX)*. Universidad de Málaga, Málaga.
- GARCÍA PÉREZ, J. (2001): *Arquitectura industrial de Alcoy, siglo XIX*. Instituto Alicantino de Cultura, Alicante.
- GARCÍA SANZ, Á. (1985): «Introducción», en *Historia agraria de la España contemporánea*. Crítica, Barcelona, t. 1, pp. 7-99.
- GARRABOU, R., y J. SANZ FERNÁNDEZ (eds.) (1985): *Historia agraria de la España contemporánea*. Crítica, Barcelona, 2 vols.
- GERMÁN, L., E. LLOPIS, J. MALUQUER DE MOTES y S. ZAPATA (eds.) (2001): *Historia económica regional de España. Siglos XIX y XX*. Crítica, Barcelona.
- GERMÁN ZUBERO, L. (1990): «La industrialización de Aragón. Atraso y dualismo interno», en J. Nadal y A. Carreras: *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*. Ariel, Barcelona, pp. 185-218.
- GÓMEZ DÍAZ, A. M. (2002): *La manzanilla*. Pequeñas Ideas/Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda.
- GÓMEZ MENDOZA, E. (1982): *Ferrocarriles y cambio económico en España, 1855-1913*. Alianza, Madrid.
- (1985): «Transportes y crecimiento económico (1830-1930)», en N. Sánchez-Albornoz (comp.): *La modernización económica de España, 1830-1930*. Alianza, Madrid, pp. 102-120.
- (1985): «Los ferrocarriles en la economía española», en P. Martín Aceña y L. Prados de la Escosura: *La nueva historia económica de España*. Tecnos, Madrid, pp. 101-118.
- GONZÁLEZ ENCISO, A., y J. MATÉS BARCO (2006): *Historia económica de España*. Ariel, Barcelona.
- GONZÁLEZ URRUELA, E. (2001): *De los tajos a los embarcaderos. La construcción de los espacios de la minería del hierro en Vizcaya y Cantabria (1860-1914)*. Ariel, Barcelona.
- GRACIA GUILLÉN, J. A. (2005): *Las azucareras. La revolución industrial de Aragón*. Mira Editores, Zaragoza.
- GUARDIA, M., F. J. MONCLÚS y J. L. OYÓN (1994): *Atlas histórico de las ciudades europeas. La península ibérica*. Salvat, Barcelona.
- HARRISON, J. (1999): *Historia económica de la España contemporánea*. Vicens-Vives, Barcelona.
- HELGUERA QUIJADA, J., y A. SÁNCHEZ SUÁREZ (2003): «Nuevas formas de industria», en J. Nadal (dir.): *Atlas de la industrialización de España, 1750-2000*. Crítica, Barcelona, pp. 48-60.
- HOMOBONO, J. I. (dir.) (1994): *La cuenca minera vizcaína*. Feve, Madrid.
- JIMÉNEZ MATA, J., y J. MALO DE MOLINA (1995): *Guía de arquitectura de Cádiz*. Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Occidental, Sevilla.
- JIMÉNEZ ZORZO, F. J. (1987): *La industrialización en Aragón. La Fundación Averly de Zaragoza*. Diputación General de Aragón, Zaragoza.
- KONDO, A. (1990): *La agricultura española del siglo XIX*. Nerea, Madrid.

- LÓPEZ-MORELL, M. A., y M. A. PÉREZ DE PERCEVAL (2010): *La Unión. Historia y vida de una ciudad minera*. Almuzara, Córdoba.
- LÓPEZ ONTIVEROS, A. (1973): *Evolución urbana de Córdoba y de los pueblos campañeses*. Diputación Provincial de Córdoba, Córdoba.
- LÓPEZ ZARAGOZA, L. (1902): *Gibraltar y su campo. Guía del forastero*. Sevilla.
- MALUQUER DE MOTES, J. (1985): *Catalunya, la fàbrica d'Espanya*. Generalitat de Catalunya, Barcelona.
- y S. ZAPATA (eds.) (2001): *Historia económica regional de España. Siglos XIX y XX*. Crítica, Barcelona.
- MANERO MIGUEL, F. (1977): *Expansión y crisis de Ceuta. El caso de una plaza de soberanía española*. Ofteco Reprografía, Valladolid.
- MARTÍN ACEÑA, P., y L. PRADOS DE LA ESCOSURA (1985): *La nueva historia económica de España*. Tecnos, Madrid.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, M. (1990): «Andalucía: luces y sombras de una industrialización interrumpida», J. Nadal y A. Carreras: *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*. Ariel, Barcelona pp. 342-378.
- MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R. (1995): «La nueva industria en la Comunidad de Madrid», en J. Bosque Maurel y J. Méndez Gutiérrez del Valle (eds.): *Cambio industrial y desarrollo regional en España*, Oikos-Tau, Barcelona, pp. 415-447.
- MONTAÑÉS PRIMICIA, E. (2006): «Las transformaciones de la agricultura en el régimen liberal», en A. González Enciso y J. Matés Barco: *Historia económica de España*. Ariel, Barcelona, pp. 159-184.
- MORENO LÁZARO, J. (2003): «Historia de una quimera. La industria algodonera en Castilla la Vieja, 1846-1913». *Revista de Historia industrial*, núm. 23, pp. 173-196.
- MORENO RIVILLA, A., J. M. RAMÍREZ PLAZA, J. SÁNCHEZ CABELLERO y M. SOLÍS CAMBA (1987): «Transformación espacial de Linares. Los planos de la ciudad», en J. Artillo González, L. Arrido González, A. Molina Vega, A. Moreno Rivilla, J. M. Ramírez Plaza, J. Sánchez Caballero y M. Solís Camba (1987): *La minería de Linares (1860-1923)*. Diputación de Jaén, Jaén.
- NADAL, J. (1972): «Industrialización y desindustrialización del sureste español, 1817-1913». *Moneda y Crédito* (Madrid), núm. 120.
- (1985): «Bonaplata, pretext i simbol», en J. Maluquer de Motes: *Catalunya, la fàbrica d'Espanya*. Generalitat de Catalunya, Barcelona, pp. 21-30.
- (1990a): *El fracaso de la revolución industrial en España*. Ariel, Barcelona.
- (1990b): «El desarrollo de la economía valenciana en la segunda mitad del siglo XIX: ¿una vía exclusivamente agraria?», en J. Nadal y A. Carreras: *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*. Ariel, Barcelona, pp. 296-314.
- (1993): *Moler, tejer y fundir*. Ariel, Barcelona.
- (dir.) (2003): *Atlas de la industrialización de España, 1750-2000*. Crítica, Barcelona.
- y A. CARRERAS (1990): *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*. Ariel, Barcelona.
- y J. CATALÁN (eds.) (1994): *La cara oculta de la industrialización española*. Alianza, Madrid.
- y otros (2003): «Las industrias de la primera revolución industrial», en J. Nadal (dir.): *Atlas de la industrialización de España, 1750-2000*. Crítica, Barcelona, pp. 131-176.
- PAN-MONTOJO, J. (1994): *La bodega del mundo. La vid y el vino en España (1800-1936)*. Alianza, Madrid.
- PAREJO, A., y J. ZAMBRANA (1994): «La modernización de la industria del aceite en España en los siglos XIX y XX», en J. Nadal y J. Catalán (eds.): *La cara oculta de la industrialización española*. Alianza, Madrid, pp. 13-42.
- PASCUAL, P., y C. SUDRIÁ: «El difícil arranque de la industrialización», en F. Comín, P. Martín Aceña, M. Muñoz Rubio y J. Videla Olivares: *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Anaya, Madrid, pp. 203-242.
- QUIRÓS LINARES, F. (1961): «Línea de la Concepción, La», en G. Bleiberg: *Diccionario geográfico de España*. Ediciones del Movimiento, Madrid, t. 17, pp. 527-530.
- (1970): *La minería en la Sierra Morena de Ciudad Real*. Universidad de Oviedo, Oviedo.
- (1991): *Las ciudades españolas en el siglo XIX*. Ámbito, Valladolid. [edición de Trea]
- (2006a): *Estudios de geografía histórica e historia de la geografía*. Universidad de Oviedo, Oviedo.
- (2006b): «El comercio de los vinos de Jerez», en *Estudios de geografía histórica e historia de la geografía*. Universidad de Oviedo, Oviedo, pp. 341-352.
- RINGROSE, D. R. (1996): *España, 1700-1900, el mito del fracaso*. Alianza, Madrid.
- REHER, D. S. (1994): «Ciudades, procesos de urbanización y sistemas urbanos en la península ibérica, 1550-1991», en M. Guàrdia, F. J. Monclús y J. L. Oyón: *Atlas histórico de las ciudades europeas. La península ibérica*. Salvat, Barcelona, pp. 1-30.

- SAMBRICIO, C. (1991): *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*. Ministerio de Obras Públicas, Madrid.
- SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. (comp.) (1985): *La modernización económica de España, 1830-1930*. Alianza, Madrid.
- SANCHO, J. L., y J. M. ATIENZA (1991): *Cartografía histórica de Aranjuez*. Doce Calles, Aranjuez.
- SERMET, J. (1956): *La España del sur*. Juventud, Barcelona.
- SIMPSON, J. (1979): *La agricultura española (1765-1965): la larga siesta*. Alianza, Madrid.
- SUDRIÁ, C., e I. BARTOLMÉ (2003): «La era del carbón», en J. Nadal (dir.): *Atlas de la industrialización de España, 1750-2000*. Crítica, Barcelona, pp. 73-100.
- TEIXIDOR DE OTTO, M. J., y T. HERNÁNDEZ SORIANO (2000): *La fábrica de tabacos de Valencia, evolución de un sistema productivo (1887-1950)*. Universidad de Valencia, Valencia.
- TERÁN, M. de (2004a): *Ciudades españolas*. Real Academia de la Historia, Madrid.
- (2004b): «Baja Andalucía», en *Ciudades españolas*. Real Academia de la Historia, Madrid, pp. 73-110.
- TORTELLA, G. (1985): «Producción y productividad agraria, 1830-1930», en N. Sánchez-Albornoz (comp.): *La modernización económica de España, 1830-1930*. Alianza, Madrid, pp. 63-88.
- (1994): *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*. Alianza, Madrid.
- UROZ SÁEZ, J. (coord.) (1985): *Historia de la provincia de Alicante*. Mediterráneo, Murcia.
- VILAR, J. B., y P. M. EGEA BRUNO (1990): *La minería murciana contemporánea (1840-1930)*. Universidad de Murcia, Murcia.
- WAIS, F. (1974): *Historia de los ferrocarriles españoles*. Editora Nacional, Madrid.

CUADRO I. *La red urbana española en 1857*

Ciudades grandes	Núm. de hab.	Pueblos grandes o agrocidades	Núm. de hab.
Madrid	271.254	Úbeda	16.040
Barcelona	183.787	Carmona	15.667
Sevilla	110.816	Játiva	15.631
Valencia	106.435	Osuna	15.130
Málaga	94.293	Don Benito	14.836
Cádiz-San Fernando	79.952	Lucena	14.766
Zaragoza	57.824	Alcira	14.022
Valladolid	40.192	Vélez-Málaga	13.578
	944.553	Baeza	13.405
Capitales de provincia		Loja	13.110
Granada	61.993	Morón de la Frontera	12.846
Palma de Mallorca	42.910	Montilla	12.696
Córdoba	35.606	Andújar	12.605
La Coruña	27.354	Orihuela	12.477
Murcia	26.888	Daimiel	12.452
Santander	24.702	Utrera	12.441
Burgos	23.488	Marchena	12.208
Almería	23.018	Yecla	11.669
Pamplona	22.702	Martos	11.666
Badajoz	22.195	Baena	11.607
Alicante	20.342	Motril	11.390
Lérida	19.560	Sueca	11.340
Jaén	19.420	Cabra	11.012
Castellón	19.297	Montoro	10.999
Tarragona	18.023	Valdepeñas	10.768
Bilbao	17.649	Elche	10.604
Toledo	15.797	Aguilar de la Frontera	10.575
Oviedo	14.156	Linares	10.567
Vitoria	15.569	Manacor	10.438
Salamanca	15.203	Jumilla	10.370
Cáceres	14.795	Lebrija	10.338
San Sebastián	13.165	Arcos de la Frontera	10.281
Gerona	12.805	Manzanares	10.257
Palencia	12.656	Almagro	10.202
Las Palmas	12.572	Guadix	10.151
Santa Cruz de Tenerife	10.834		428.144
Segovia	10.339	Nuevas ciudades industriales	
Albacete	11.860	Alcoy	21.901
Logroño	10.466	Gràcia	17.147
	595.364	Mataró	15.861
Ciudades no capitales		Manresa	15.160
Jerez de la Frontera	38.898	Igualada	14.000
Antequera	27.201	Sabadell	13.928
Cartagena	26.990	Vich	13.712
Santiago de Compostela	26.938	Valls	12.665
Écija	23.508	Vilanova i la Geltrú	11.395
Lorca	21.453	Gijón	10.378
Ronda	19.334	Reus	28.171
Puerto de Santa María	19.247		174.318
Sanlúcar de Barrameda	18.130		
Ferrol	17.404	TOTAL	2.457.422
Tortosa	16.975		
Algeciras	14.229		
Mahón	13.588		
Aranjuez	10.725		
Figueras	10.349		
Calatayud	10.095		
	315.064		

Fuente: INE. Nomenclátor de 1857.

CUADRO II. *La red urbana española en 1900*

	Número de habitantes			
	1857	1900	Total	%
Ciudades grandes				
Madrid (Vallecas) (1)	271.254	549.980	278.726	203
Barcelona (Gràcia, Badalona...) (1)	183.787	549.607	365.820	299
Valencia	106.435	163.070	56.635	153
Sevilla	110.816	145.721	34.905	131
Málaga	94.293	112.312	18.019	119
Cádiz-San Fernando (1)	79.952	92.674	12.722	116
Bilbao-Sestao (1)	17.649	88.087	70.438	499
Zaragoza	57.824	80.892	23.068	140
Valladolid	40.192	66.421	26.229	165
	962.202	1.848.764	886.562	192
Capitales de provincia				
Granada	61.993	69.718	7.725	112
Palma de Mallorca	42.910	51.894	8.984	121
Córdoba	35.606	51.504	15.898	145
Santander	24.702	47.529	22.827	192
La Coruña	27.354	42.990	15.636	157
Almería	23.018	41.343	18.325	180
Las Palmas	12.572	40.401	27.829	321
Alicante	20.342	39.541	19.199	194
Santa Cruz de Tenerife	10.834	32.674	21.840	302
Murcia	26.888	31.892	5.004	119
San Sebastián	13.165	30.361	17.196	231
Castellón	19.297	28.590	9.293	148
Burgos	23.488	27.893	4.405	119
Pamplona	22.702	27.189	4.487	120
Vitoria	15.569	26.353	10.784	169
Badajoz	22.195	25.012	2.817	113
Salamanca	15.203	24.448	9.245	161
Jaén	19.420	23.854	4.434	123
Oviedo	14.156	23.155	8.999	164
Tarragona	18.023	22.050	4.027	122
Lérida	19.560	21.352	1.792	109
Toledo	15.797	20.201	4.404	128
Huelva	8.423	19.335	10.912	230
Logroño	10.466	17.525	7.059	167
Gerona	12.805	14.903	2.098	116
Palencia	12.656	14.849	2.193	117
Albacete	11.860	14.753	2.893	124
Zamora	9.531	14.601	5.070	153
Segovia	10.339	14.256	3.917	138
León	9.603	14.072	4.469	147
Ciudad Real	8.951	13.771	4.820	154
Cáceres	14.795	12.573	-2.222	85
Huesca	9.874	12.102	2.228	123
Ávila	6.419	11.439	5.020	178
Lugo	8.054	10.733	2.679	133
Orense	6.872	10.626	3.754	155
Guadalajara	6.533	10.377	3.844	159
	589.982	886.141	296.159	150

(1) La población de Madrid, Barcelona, Cádiz y Bilbao incluye la de algunos núcleos del extrarradio que en 1900 ya habían superado los 10.000 habitantes: Vallecas, en Madrid; Badalona, en Barcelona; San Fernando, en Cádiz; y Sestao, en Bilbao. Debe tenerse en cuenta también que Barcelona había absorbido en 1897 los municipios de Gràcia, Les Corts, Sant Andreu, Sant Gervasi, Sant Martí de Provençals y Sants.

	Número de habitantes			
	1857	1900	Total	%
Ciudades no capitales				
Jerez de la Frontera	38.898	52.508	13.610	135
La Línea	2.437	29.632	27.195	1216
Lorca	21.453	29.552	8.099	138
Ferrol	17.404	23.795	6.391	137
Antequera	27.201	22.614	-4.587	83
Écija	23.508	21.324	-2.184	91
Sanlúcar de Barrameda	18.130	21.039	2.909	116
Ronda	19.334	20.995	1.661	109
Puerto de Santa María	19.247	19.142	-105	99
Tortosa	16.975	16.463	-512	97
Santiago de Compostela	26.938	16.386	-10.552	61
Ceuta	7.114	13.843	6.729	195
Mahón	13.588	13.135	-453	97
Algeciras	14.229	11.524	-2.705	81
Aranjuez	10.725	11.142	417	104
Figueras	10.349	10.544	195	102
Calatayud	10.095	10.021	-74	99
	297.625	343.659	46.034	115
Pueblos grandes				
Valdepeñas	10.768	20.501	9.733	190
Úbeda	16.040	18.875	2.835	118
Lucena	14.766	17.952	3.186	122
Osuna	15.130	17.441	2.311	115
Alcira	14.022	16.620	2.598	119
Don Benito	14.836	16.373	1.537	110
Vélez-Málaga	13.578	16.049	2.471	118
Carmona	15.667	15.571	-96	99
Yecla	11.669	14.878	3.209	128
Loja	13.110	14.229	1.119	109
Andújar	12.605	13.946	1.341	111
Motril	11.390	13.867	2.477	122
Villarreal	8.665	13.781	5.116	159
Baena	11.607	13.733	2.126	118
Villanueva de la Serena	9.630	13.140	3.510	136
Martos	11.666	12.931	1.265	111
Baeza	13.405	12.913	-492	96
Tomelloso	7.604	12.852	5.248	169
Morón de la Frontera	12.846	12.513	-333	97
Orihuela	12.477	12.464	-13	100
Almendralejo	9.452	12.450	2.998	132
Útrera	12.441	12.168	-273	98
Arcos de la Frontera	10.281	12.130	1.849	118
Marchena	12.208	12.056	-152	99
Sueca	11.340	12.724	1.384	112
Manacor	10.438	11.896	1.458	114
Daimiel	12.452	11.825	-627	95
Castro del Río	8.852	11.821	2.969	134
Játiva	15.631	11.811	-3.820	76
Jumilla	10.370	11.698	1.328	113
Cullera	9.814	11.957	2.143	122
Manzanares	10.257	11.229	972	109
Lebrija	10.338	10.997	659	106
Burriana	6.199	10.953	4.754	177

	Número de habitantes			
	<u>1857</u>	<u>1900</u>	<u>Total</u>	<u>%</u>
Carcagente	9.255	10.930	1.675	118
Alcázar de San Juan	7.780	10.703	2.923	138
Cabra	11.012	10.542	-470	96
Bujalance	8.312	10.517	2.205	127
Guadix	10.151	10.502	351	103
Torredonjimeno	6.777	10.456	3.679	154
Talavera	9.285	10.430	1.145	112
Puente Genil	7.853	10.214	2.361	130
Montilla	12.696	10.021	-2.675	79
Aguilar de la Frontera	10.575	10.013	-562	95
	495.250	570.672	75.422	115
Núcleos industriales				
Alcoy	21.901	28.899	6.998	132
Gijón	10.378	27.600	17.222	266
Reus	28.171	25.129	-3.042	89
Sabadell	13.928	22.908	8.980	164
Manresa	15.160	22.591	7.431	149
Vigo	8.214	18.905	10.691	230
Mataró	15.861	18.878	3.017	119
Tarrasa	8.721	15.901	7.180	182
Elche	10.604	14.218	3.614	134
Villena	8.350	11.980	3.630	143
Vilanova i la Geltrú	11.395	11.856	461	104
Vich	13.712	11.146	-2.566	81
San Feliu de Guíxols	6.515	11.064	4.549	170
Valls	12.665	11.026	-1.639	87
Alcalá de Henares	8.634	10.905	2.271	126
Igualada	14.000	10.431	-3.569	75
Almansa	7.334	10.270	2.936	140
Crevillente	7.787	10.031	2.244	129
	223.330	293.738	70.408	132
Núcleos mineros				
Cartagena	26.990	56.880	29.890	211
Linares	10.567	30.888	20.321	292
La Unión	5.242	22.342	17.100	426
Mazarrón	3.745	15.224	11.479	407
Azuaga	6.647	12.996	6.349	196
Pozoblanco	8.050	12.792	4.742	159
Águilas	5.329	11.363	6.034	213
Hinojosa del Duque	8.637	10.006	1.369	116
	75.207	172.491	97.284	229
	2.726.356	4.184.432	1.475.702	153

Fuente: INE. Nomenclátores de 1857 y 1900