

ANALISIS DE LA ESTRUCTURA URBANA FRANCESA:  
LA EVOLUCION HASTA PRINCIPIOS DEL SIGLO XX  
Y EL CRECIMIENTO A LO LARGO DEL SIGLO XIX

Realizado por:

J.P. POUSSOU

El análisis conjunto de las ciudades europeas a principios del siglo XX muestra con claridad que Francia, comparada con sus países vecinos (en particular a Alemania e Inglaterra) mantiene todavía una preponderancia de población rural, y no es hasta 1931 cuando la población urbana francesa alcanza el 51,2% del total de la población. La historiografía tiende con facilidad a proyectar esta situación hacia el pasado, apoyándose en el hecho incontestable de que la población rural francesa a lo largo del siglo XVII -por no remontarnos a épocas anteriores- era preponderante, tanto en cifras absolutas, como en números relativos: de un 80 a un 86% dependiendo de autores y de periodos estudiados. Es evidente que se da una di

ferencia real y notable con otros países donde el porcentaje de población urbana es sustancialmente diferente: así el 40% de la población urbana de las Provincias Unidas (1) o la situación de Italia, donde sin lugar a dudas existe una estructura urbana mucho más importante que la de la Francia mediterránea por lo que respecta a la época citada (2).

Pero si uno se sitúa en una perspectiva más amplia, esta idea tan extendida no representa más que una parte de la realidad. Durante mucho tiempo la estructura urbana francesa es, desde un punto de vista comparativo, mucho más importante de lo que hasta el momento se ha pensado. De hecho hay que tener presente que el desequilibrio de Francia con respecto a otros países es un fenómeno que podemos calificar de reciente y que se da a principios del siglo XX. En realidad se da una curiosa paradoja por lo que se refiere a la opinión mantenida hasta el momento: a lo largo del siglo XIX el crecimiento urbano francés es muy fuerte. La explicación de este fenómeno proviene de dos hechos reales que se han entremezclado:

- Uno se refiere a la antigüedad de la red urbana francesa que adquiere desde mediados de la Edad Media sus características esenciales: una gran capital -París- apoyada en un importante número de capitales regionales, por debajo de las cuales había una elevada cantidad de ciudades de tamaño medio y pequeño.
- Otro, constituye el modo como se ha realizado el desarrollo de las ciudades francesas desde mediados del siglo XVIII hasta principios del siglo XX, inscrito en un cuadro de crecimiento regular, sostenido aunque moderado, con muy pocas ciudades de nueva planta ("champignons") y respetando la red urbana ya existente.

## I.- De los orígenes hasta el siglo XVI.-

Para poder obtener una visión de conjunto de la evolución urbana de Francia, el periodo esencial es el que va de los siglos X al XIII. Es en este momento

cuando se establecen las estructuras fundamentales de la red urbana francesa, afirmación que, por otra parte, no significa desconocer u olvidar las raíces de dicha estructura que en algunos sentidos se remontan a la Antigüedad.

El surgimiento de las primeras estructuras urbanas surge en Francia a lo largo de dos etapas:

- 1.- La época pre-romana
- 2.- La conquista y el desarrollo de la civilización galo-romana (3)

Hasta hace poco se creía que las colonias fóceas o marcellas habían formado una primera red urbana en la costa mediterránea. A su vez se subrayaba el peso del desarrollo de formas indígenas de vida urbana, bajo la influencia helénica en la Galia mediterránea y de modo más original en la Galia "chevelue", es decir lo que se denominaba "civilización oppida". Sin embargo estudios recientes cuestionan lo antedicho, puesto que, exceptuando el caso de Marsella, parece ser que la existencia de núcleos urbanos en la zona mediterránea es mucho menor de lo que hasta ahora se pensaba. Así los núcleos existentes -por ejemplo Agde y Olvia son en realidad muy pequeños, y por lo que se refiere a los "oppida" no tan sólo no constituían una red homogénea, sino que su aparición no es patente hasta muy avanzada la edad de hierro, creando formas pre-urbanas a partir del siglo III a. C.; su existencia, sin embargo, no carece de importancia ya que favorecieron considerablemente la conquista romana: en numerosos casos los conquistadores reutilizaron estructuras preexistentes, cuya continuidad es manifiesta. Así Lutecia (París), Avaricum (Bourges), Cenabum (Orleans), Lemonum (Poitiers), Genua (Ginebra)... A su vez, la conquista romana introduce importantes modificaciones así como pone las bases de buen número de las actuales ciudades francesas. Una primera etapa la constituyen las nuevas creaciones (ciudades de la zona narbonesa, como Narbona, Arlès, Lyon...; campamentos junto al Rhin: Estrasburgo) y el descenso hacia el llano de poblaciones de "oppida" (Bibracte se convierte en Autun, Gergovie origina la futura ciudad de Clermont-Ferrand...). Una segunda etapa es la que contempla una importante expansión de la vida urbana en

la Galia "chevelue" (por ejemplo Saintes, Cambrai, Rouen, Tours...). Por muchos motivos se podría pues definir la época galo-romana como una etapa fundamental en el proceso de urbanización y en este sentido hay bastantes especialistas de la Antigüedad que no están de acuerdo con la importancia que concedemos aquí a los siglos X al XIII; sus argumentos se fundamentan en que, aparte de las numerosas ciudades de esta época se constatan trazos esenciales de vida urbana, así como la importancia de las ciudades: existencia de una actividad política, función económica de las ciudades (presencia de ciudades-mercado, actividades relativas a la concentración y redistribución de mercancías...), atracción de poblaciones rurales...

Pero a pesar de esta realidad, es necesario subrayar que las invasiones bárbaras y las dificultades de vida durante los siglos IV al X, modificaron sustancialmente el modelo anterior. Ciertamente es que se ha ido configurando, por lo que se refiere a esta época, una imagen excesivamente catastrófica, y es necesario decir que por bastantes años la vida urbana subsiste: por ejemplo, la expansión de Trêves, Arles o Burdeos... De todos modos existe una crisis del mundo urbano, puesto que si las ciudades subsisten por largo tiempo, ya no suponen un elemento motor, ni una estructura esencial de la sociedad durante toda la Edad Media: han perdido su prestigio, su vocación y sus actividades, y por lo que se refiere a la nueva sociedad estas ciudades no tienen más que una función secundaria (4). Es preciso sobre todo que se evidencien las trampas de una continuidad aparente que, a menudo, ha atraído a muchos historiadores, constituyendo Provenza, un ejemplo evidente y hasta cierto sentido, apasionante puesto que casi todas las ciudades medievales tienen raíces romanas; sin embargo, por una parte se han dado numerosos y repetidos cambios en la jerarquía urbana, y ninguna ciudad romana ha contemplado un desarrollo en la época medieval; y por otra los barrios antiguos se abandonan y los nuevos agrupamientos se hacen en torno a los edificios cristianos: necrópolis, capillas, sedes episcopales (5). Como dice Jacques Le Goff

"no hay continuidad urbana entre la ciudad antigua y la medieval, tanto si uno se sitúa a nivel temporal o espacial, por lo que se refiere a una problemática de unos orígenes sin una buena documentación histórica. El auténtico problema histórico es el de la naturaleza y la función de la ciudad, y por lo que a ello se refiere la ciudad medieval, en relación a la ciudad antigua, es una entidad completamente nueva...; se trata sobre todo de un centro económico, de un centro de producción y de un centro de intercambio" (6).

Esta primacía de la función de intercambio significó que el núcleo original de la nueva ciudad medieval fuera por lo común un arrabal.

Nos encontramos así con uno de los primeros tipos de ciudades medievales, las que se desarrollan junto a un núcleo antiguo, pero que de hecho son casi totalmente nuevas. Pero al mismo tiempo está el caso de regiones donde la urbanización galo-romana fue muy débil: Le Fôrez, que forma parte del Macizo Central proporciona un buen ejemplo (7). La mayoría de estas ciudades, sin embargo, no aparecen hasta época muy avanzada y casi en su mayoría surgen junto a castillos edificadas a finales del siglo XI y a lo largo del siglo XIII: Montbrison, Saint-Hoon-le-Châtel, Saint-Bonnet-Château... Montbrison también proporciona en este sentido un ejemplo interesante ya que la mayoría de sus habitantes se establecen en el mismo lugar donde se celebraban los mercados semanales de los sábados, es decir, a lo largo de la ruta vigilada por el mismo castillo, en un lugar particularmente adecuado por constituir un punto de contacto entre la montaña y el llano.

Las fortalezas tienen a su vez una función importante por lo que se refiere al surgimiento de ciudades en el Brabante y Flandes. Por ejemplo Lille se origina a partir de un "castrum", antigua fortaleza condal (8) situada en un lugar donde no existen trazos de haber sido habitados ni una pequeña concentración, ni señas de encrucijadas de caminos; en realidad las antiguas vías romanas evitaban Lille, pero a finales del siglo X esta ciudad se convierte en un importante centro de la administración condal. En Flandes es el con-

de quien urbaniza el país a partir de la creación de una línea de fortalezas llamémosles fronterizas.

Por otra parte, y por lo que se refiere a la configuración de la estructura urbana francesa durante la Edad Media, es preciso citar las plazas fuertes, numerosas sobre todo en el suroeste. Estas plazas tenían como objetivo reunir la población, reagruparla ("congregare populationem"). Uno de los motivos podría ser un interés colonizador, pero también hay que tener presente las necesidades de contar desde un punto de vista estratégico, con una línea o un frente de plazas seguras y fieles.

Pero cualquiera que fuese el origen de estas ciudades, lo cierto es que la plaza central se convierte en un punto esencial y neurálgico, ya que siendo el intercambio la razón de ser de estas fundaciones, la inexistencia de un espacio urbano tan importante -la plaza- hace que a pesar de la permanencia de las ciudades, éstas no se desarrollen (9).

Cualesquiera que fueran las causas del crecimiento urbano, lo evidente es que fue considerable. Iniciado a partir del siglo X, se fue acelerando a lo largo del siglo XI, continuando hasta comienzos del siglo XIV. Este crecimiento formaba parte del fuerte crecimiento demográfico que se dio en esta época, cuando la población pasó de 9 millones de habitantes a comienzos del período, a unos 18 ó 19 millones hacia 1328. Sin esta multiplicación de la población considerada en su conjunto, posiblemente el crecimiento urbano al que nos estamos refiriendo no hubiera tenido lugar, por lo menos con la fuerza que se dio. Pero además de este indicador demográfico, es preciso tener en cuenta otros aspectos, como el económico, también directamente ligado al empuje demográfico. Uno de los mejores ejemplos nos lo ofrece la zona de Chartres (10): una precoz puesta en valor de los terrenos de la región permite abastecer y alimentar una ciudad de 8 a 10.000 habitantes, que absorbe la mayor parte de la producción cerealícola de su entorno. Sin embargo en numerosos casos el aumento de la productividad se traducía por un aumento de las mercancías que podían alimentar una corriente

importante de intercambios. Para asegurar este tráfico, se originaban y desarrollaban ciudades, sobre todo en los cruces de las rutas más importantes. El conjunto de la nueva estructura estaba constituido tanto por el marco de intercambios a escala europea a partir de los dos grandes centros comerciales y económicos de la época: los Países Bajos e Italia (11).

El crecimiento demográfico y económico se vio interrumpido momentáneamente, de la segunda mitad del siglo XIV a finales del siglo XV, a causa de una serie de catástrofes y dificultades que tuvieron lugar a lo largo de estos años. Sin embargo a partir de la segunda mitad del siglo XV, y sobre todo a fines de la centuria, se origina un nuevo empuje demográfico, urbanístico y económico que durará hasta fines del siglo XVI. Ciertamente es que durante este tiempo se dieron algunas modificaciones y sobre todo algunos cambios en la jerarquía de la estructura urbana, pero a pesar de ellos, lo que se ofrece es una imagen de continuidad: la red urbana francesa puede decirse que ya está constituida a partir del siglo XIV, y los siglos XV y XVI introducen modificaciones substanciales, susceptibles de ser agrupadas, de acuerdo con Bernard Chevalier, en torno al término de "reequilibramiento" (12). Hacia 1300 y por lo que se refiere a sus grandes líneas, la red urbana francesa ya está definida en torno a una gran capital, París, y a un conjunto de grandes ciudades regionales algunas de las cuales son puertos de mar como Burdeos, Marsella o Rouen, algunas grandes ciudades agrarias como Toulouse, y otras ligadas a actividades fluviales como Tours u Orleans. Por debajo y en una distribución variable e irregular, pululan pequeñas y medianas ciudades; esta especie de plantel, originado a lo largo del período de crecimiento de los siglos X al XIII, se fue constituyendo de forma un tanto desordenada y confusa, de modo que las jerarquías de la red urbana no estaban clara y equilibradamente establecidas. Por lo que se refiere a Provenza, como ha demostrado E. Baratier (13), la evolución de la red urbana durante los siglos XIV al XVI se constituyó en provecho de centros regionales, de núcleos clave de la administración, de sedes de Tribunales. La crisis funcionó como una especie de criba que no tan sólo permitió la subsistencia de muchas ciudades de tipo medio, sino

que incluso permitió el crecimiento decisivo de dichas ciudades, estabilizando la geografía urbana de Francia. Por ejemplo,

"en el soleado Mediodía, el litoral constituye, en definitiva, la zona urbanizada, así como las bajas mesetas que llegan hasta Draguignan y las regiones del Bajo Ródano... Las pequeñas ciudades de las altas regiones montañosas no se recobraron después de la tormenta y sin embargo Toulon, que no era nada o casi nada en 1300, pasa a ocupar el cuarto lugar de la zona después de Marsella, Arles y Aix... En el Beoaujolais, Beaujou casi desaparece frente a la nueva capital de la región: Villefranche-sur-Saône. Más aún, en todas las regiones situadas entre el Sena y el Garona, donde no existía ningún núcleo importante salvo algunos antiguos centros episcopales, he aquí que se registra un empuje de ciudades de tipo medio surgidas bruscamente de su pequeño ombráculo. En Bretaña, donde la historia urbana es una página casi en blanco antes del siglo XVI, netamente se destacan unas veinte ciudades en medio de unas sesenta aglomeraciones no ha mucho totalmente inapreciables, y entre las veinte "leaders", dos grandes ciudades: Nantes y Rennes" (14)

## II.- La época moderna.-

A lo largo de dos etapas, la Edad Media ha supuesto el establecimiento de la red urbana francesa, y sus estructuras permanecerán casi intactas hasta el siglo XIX:

"en 1538..., si exceptuamos la alta montaña y las zonas pantanosas del Oeste, cada región aparece organizada en torno a una o varias ciudades de tipo medio o pequeño, cuya función organizativa queda clara. Nos encontramos con el modelo de la Francia moderna, tal como permanece todavía en el mapa administrativo de la Primera República, antes de la industrialización" (15)

Ello no significa que la red urbana francesa permanezca inmóvil de principios del siglo XVI a principios del siglo XIX; lo que permanece son las estructuras fundamentales, mientras que los cambios se dan en la cúspide. Ello queda claro por medio de los siguientes

datos: por lo que se refiere al siglo XVI, París, ocupa con mucha ventaja, el primer lugar con una población cercana a los 300.000 habitantes; después con 40 ó 50.000 habitantes se hallan Lyon, Rouen, Toulouse y Marsella; entre 20 y 40.000 habitantes Orléans, Troyes, Burdeos, La Rochelle, Reims, Limoges, Poitiers, Dieppe, Rennes, Amiens... Y por lo que se refiere a fines del siglo XVII nos encontramos con dos novedades: por una parte la población urbana ha crecido y por otra la lista de las ciudades más importantes se ha modificado. París permanece netamente en la cúspide con 530.000 habitantes. A continuación vienen cuatro grandes capitales regionales: Lyon (97.000 habitantes), Marsella (75.000), Rouen (50.000), Lille (55.000). En torno a los 40.000 habitantes se hallan Burdeos, Nantes, Orléans y Toulouse. Y con poco más de 30.000 Caen, Amiens, Angers, Dijon, Tours y Metz (16).

En esta época, si tomamos como límite inferior los 2.000 habitantes, la población urbana francesa agruparía, según Jacques Dupâquier, 4.000.000 de habitantes entre 1675-1680, 3.500.000 en 1705 y 4,4 millones hacia 1735 (17), es decir el 18% en esta última fecha. Si en Inglaterra el nivel es similar, o ligeramente superior, únicamente en las Provincias Unidas y en Italia es netamente superior. En este campo, el error cometido con frecuencia es el de analizar solamente, los porcentajes, pues si se consideran las cifras absolutas resulta que con 4.000.000 y más la población urbana francesa es más de cuatro veces mayor que la población de las ciudades inglesas y más de cinco veces la población urbana holandesa. Francia, en el siglo XVII y en la primera mitad del XVIII, es un país en el que las ciudades son a la vez, muy numerosas y muy importantes. Incluso si en ciertas regiones esto no es así, como en el Macizo Central, por ejemplo, podemos señalar que, en conjunto, estas ciudades están muy repartidas y ofrecen a nuestro país una trama urbana sin duda más importante que la de cualquier otro lugar (18). A finales del siglo XVII o principios del siguiente, la red urbana francesa presenta las características siguientes:

- a) es antigua y heredada, aunque muchas de esas ciudades puedan situarse por sus orígenes en la época galoromana, las estructuras urbanas datan esencialmente de los siglos XI al XIII.

El retroceso de los años 1350-1450 se ha visto compensado, a veces incluso superado, por un resurgimiento rápido entre fines del XV y fines del XVI. En el siglo XVIII el movimiento urbano continúa, pero a ritmo menos rápido.

- b) París está situada muy por encima del nivel global con 530.000 habitantes. Pero, a diferencia de Inglaterra o de Alemania, está flanqueada por grandes ciudades provinciales que representan todas, el papel de capital de la región. Se trata de Lyon (97.000), Marsella (75.000), Rouen (60.000), Lille (55.000) así como Burdeos, Nantes, Orléans y Toulouse con aproximadamente, 40.000 y Caen, Amiens, Angers, Dijon, Tours y Metz con más de 30.000 habitantes. Reunidas, cuentan con algo más de 700.000 habitantes, y representan mucha mayor población que París. Las diferencias con Inglaterra saltan a la vista: después de Londres con 575.000 habitantes vienen Norwich, Bristol y Newcastle que solo tienen 30.000, 21.000 y 16.000 habitantes... Mientras que la decimoquinta ciudad francesa tiene más de 30.000 habitantes, la décima ciudad inglesa tiene menos de 10.000. En Alemania están en cabeza Berlín, Colonia y Francfort con 50.000, 40.000 y 30.000 habitantes... Únicamente Italia es comparable: si ninguna ciudad llega al nivel de París, cinco de entre ellas -con Nápoles a la cabeza- están situadas entre 100 y 200.000 habitantes y otras cuatro entre 40 y 80.000 habitantes (19).

- c) No es necesario llevar más lejos las comparaciones entre Londres y París, que ya no es la capital política. Los contemporáneos, evidentemente han podido ser sensibles al gigantismo de París en relación con otras ciudades; aunque con poco más del 2% de la población

francesa, está muy lejos de representar el mismo papel y de ser esa "monster city" acusada de devorar toda Inglaterra.

Sus medidas son comparables pero no sus pesos respectivos; además, por debajo de Londres, en esa fecha, no existe nada comparable con las capitales regionales francesas, como acabamos de ver.

- d) Por debajo de éstas se sitúan un número muy elevado de ciudades medias, ciudades pequeñas y burgos. En este momento hay que considerar el peso del espacio francés y del campesinado. En una época en la que, en un espacio continental extenso, los medios de transporte siguen siendo mediocres, Francia que posee numerosa población urbana, casi no puede sacar partido de ello; sus lazos y enlaces siguen siendo reducidos: con frecuencia las ciudades continúan siendo una especie de "civitates" que dominan un territorio que vive ampliamente sobre sí mismo, por ejemplo el Perigueux con sus 6 a 7.000 habitantes. Esta red urbana tiene, sin embargo, una importancia considerable a partir de la mitad del siglo XVII porque apoyada en numerosas élites presentes en el conjunto del territorio, favorece una difusión cada vez mayor de las ideas. Esta importancia y este funcionamiento aparecen muy especialmente en el momento de la Revolución. Sin embargo, en el campo económico, su papel sigue siendo débil, el dinamismo comercial de estas "cités" sigue siendo muy reducido, aunque respecto a esto convendría oponer una Francia situada al norte de la línea Saint-Malo-Ginebra, donde las realidades han evolucionado ya, y la del sur de esa línea para la que vale esencialmente esta nota sobre el inmovilismo de una gran parte de las ciudades.
- e) Las ciudades recientes o las creaciones son rarísimas. Fuera de Versalles la nueva capital real y administrativa de carácter completamente excepcional, hay ciudades portuarias y en

particular puertos de guerra edificados ex nihilo: Brest, Lorient, Rochefort y Cherburgo. De una manera más general, son ciudades marítimas que conocen el máximo avance en el siglo XVIII gracias a una "dinámica portuaria muy marcada" (21). Únicamente Rouen constituye una excepción, pero su retroceso y luego su estancamiento se acompañan con el ascenso de Le Havre. Existe pues un gran desequilibrio en el crecimiento urbano francés de finales de los siglos XVII y XVIII. Si Lyon sigue siendo la segunda ciudad francesa con más de 140.000 habitantes, Burdeos tiene más de 110.000, Marsella, 100.000, Nantes, 81.500, Rouen 72.000... Las ciudades continentales se han quedado claramente atrás, ya se trate de Lille: 65.000, Toulouse, 52.860 o Estrasburgo 50.000... Además, ciertos puertos más pequeños se sitúan entonces entre los 20 y 30.000 habitantes ya se trate de Dunquerque, Brest, Toulon, Saint-Malo-Saint-Serran, Lorient, Le Havre... La Rochelle sobrepasa los 15.000 habitantes, Rochefort casi llega a ellos, Boulogne pasa de 4 a 10.000, Sète de 1.000 a 5.300, Caen de 25-27.000 a cerca de 38.000... En el interior del reino, los avances espectaculares son más raros; existen, sin embargo en Nîmes, que en el siglo XVIII es "una de las grandes ciudades industriales del reino", "con demografía exhuberante": 21.000 habitantes en 1734, 36.000 en 1765, 50.000 en 1788 (22). Pero, durante un siglo, desde los años 1680 a 1780, Valenciennes se estanca en torno a los 20.000 habitantes, en una región que sufre un importante avance demográfico y en el que las actividades industriales y protoindustriales son numerosas (23). En la mayoría de las ciudades del interior, la progresión existente si bien en un nivel muy bajo: del orden de un quinto en Toulouse, y de un octavo en Orléans; el caso de Nîmes es pues excepcional. Estrasburgo progresa mucho en la primera mitad del siglo pasando de: 27.800 a 44.000 habitantes, posteriormente no ganará más que

5.000 habitantes. En cuanto a Angers oscila alrededor de los 30.000 habitantes.

- f) Sin embargo, gracias a París, gracias al mundo marítimo, el crecimiento de las poblaciones urbanas es evidente en el siglo XVIII. Estas alcanzan a comienzos de la Revolución un nivel no conseguido en ningún momento anterior; se puede estimar que acogían al 5% de la población total del país, es decir, 5,6 millones de habitantes. Nos encontramos ante un proceso de urbanización no sólo continuo, sino acelerado. Parece que en numerosas ciudades, los puertos constituyen una excepción, se produce un aumento que comienza hacia 1770 y es aún más evidente en los años de 1780. Puede que haya que ver en ello, sin buscar por eso la menor relación causa-efecto, un signo precursor de la crisis urbana que sobrevendrá inmediatamente después.

En efecto, la época revolucionaria está marcada por un retroceso urbano muy claro. En 1806, París no tiene más de 580.609 habitantes, Lyon 102.041, Burdeos 92.986... Marsella se mantiene, permaneciendo alrededor de los 100.000 habitantes, después de haber alcanzado niveles superiores en 1794. Rouen, sin embargo ha visto aumentada su población sobrepasando los 86.000 habitantes. Por el contrario Nîmes en plena crisis ha perdido más de 12.000 habitantes y Lille unos 10.000 habitantes. No obstante, lo más frecuente es que se mantenga la población como en el caso de Puy (24). La amplitud del retroceso es tal que a veces se puede hablar de un auténtico desastre, un tercio de la población de Lyon, el cuarto de la de Nîmes. Burdeos y Nîmes por supuesto, no conseguirán sobrepasar los efectivos de 1790 hasta el periodo comprendido entre 1846-1851. En la actualidad parece evidente que las pérdidas de población tuvieron lugar esencialmente en las ciudades más dinámicas de la época de las luces, ciudades industriales en pleno auge, grandes puertos oceánicos,

y también París en cuyo caso el retroceso fue de alrededor del 11% al 13%. A este respecto Louis Bergeron habla tímidamente de "un tiempo débil en la urbanización" (25). De hecho, se produce un retroceso y claramente la recuperación tiene lugar durante la época del Consulado al Imperio, para una parte de las ciudades. París sobrepasa los 700.000 habitantes en 1817. Los estudios disponibles son aún muy escasos por lo cual no se conoce muy bien como se produjo, ni donde tuvo lugar esta recuperación. Las enormes dificultades económicas surgidas a partir de 1792 jugaron un papel importante, como es evidente en el caso de Burdeos, Nantes o Nîmes a las que les hará falta más de medio siglo para sobrepasar la cifra alcanzada en 1790. Salvo casos excepcionales es necesario tener en cuenta el caso de Nancy tal y como lo hace P. Clémentot en uno de los escasos estudios realizados al respecto; en 1790 esta ciudad tenía alrededor de 30.000 habitantes, había descendido a 20.000 en el año V con poco más de 28.000 en el año VIII, al igual que en 1815. Dicha evolución sugiere a este autor las siguientes conclusiones: "La Revolución detiene el crecimiento numérico de la población de Nancy, nutrida y especialmente desarrollada en el curso del siglo XVIII, llegando incluso a provocar una disminución; el estancamiento se prolonga durante todo el primer tercio del siglo XIX, sin que el Consulado y el Imperio sean capaces de producir la más mínima mejora. Habrá que esperar a la Revolución Industrial para que se renueve la expansión. El movimiento natural de la población está sembrado de perturbaciones chocantes y caóticas, consecuencia de las crisis económicas, del drama militar, de la posición geográfica de las ciudades próximas a la frontera y de las operaciones de guerra. Por tanto, la evolución equilibrada y vigorosa se anuncia a partir de la época directorial y se acentúa durante el periodo napoleónico en el curso del cual se observa, salvo en el tumulto del hundimiento final, una vuelta a la situación de 1788-1789" (26). Hacia 1815, la urbanización francesa se pone en marcha de nuevo, en la mayor parte de los casos, sobre las bases de 1790, si bien en algunas ciudades per-

siste la coyuntura negativa. Esto supone un verdadero retraso en relación a Inglaterra, como si toda una generación se hubiese perdido, y ello a pesar del aspecto indiscutiblemente reparador del Imperio. Sin embargo, hay que subrayar que las estructuras de conjunto no se han modificado y se vuelve a echar a andar, en este campo, también sobre las bases de 1790, sin dejarnos a un lado algunas modificaciones reducidas como el despegue de Burdeos con respecto a Marsella.

Estas dificultades de los periodos revolucionarios e imperiales conducen, con frecuencia, a enmarcar la evolución de larga duración de la urbanización francesa. Mientras que numerosos autores subrayan "el crecimiento urbano" del siglo XVIII (27) otros subrayan, con no menos razón, el del siglo XIX (28); estos últimos rara vez han intentado establecer comparaciones. Sin embargo, el hacerlo, sería esclarecedor. Para los años 1725-1806, E. Le Roy Landurie, partiendo de 3,7 millones de ciudadanos, estima el aumento en 1,8 millones, es decir, el 48% (29). Con una definición diferente, aunque esto carezca de importancia, G. Dupeux parte de 4,2 millones en 1811 y llega a 13,8 millones en 1911, es decir, un aumento superior al 228% (30). La menor rapidez de la evolución urbana francesa en relación con la de nuestros vecinos no debe ocultarnos que la expansión urbana no ha sido nunca tan viva y tan importante como en esa época: en 1911, hay prácticamente cuatro veces más ciudadanos que en 1725.

Evidentemente es difícil hacer comparaciones con la Edad Media o con el siglo XVI, pero no hay que perder de vista que con una tasa media anual de crecimiento del 1,2%, las ciudades francesas del siglo XIX han conocido, sobre todo bajo el Segundo Imperio, un florecimiento muy sostenido, hecho sin precedentes, si se tiene en cuenta el número de ciudades nuevas a que nos referimos (31). En esta perspectiva, hay que insistir sobre la inmensa importancia que tiene el Segundo Imperio: la época en la que el ritmo medio

anual alcanza sus valores más elevados con el 1,67%, es también la época de las grandes transformaciones de Hausmam. En cifras absolutas, el aumento es de 2,2 millones de habitantes entre 1811 y 1851; de 1,86 entre 1851 y 1872; de 2,66 entre 1872 y 1891; de 2,9 entre 1891 y 1911.

En términos de tasa de crecimiento, tras un periodo de 1851-1866 que aparece como "la edad de oro de la urbanización en el siglo XIX", con un ritmo global dos veces más rápido que en el periodo inicial, hay un retroceso a continuación y sobre todo una acumulación muy neta entre 1896 y 1911; la evolución de las tasas medias anuales de crecimiento es la siguiente:

1811-1831	:	0,87 %
1831-1851	:	1,00 %
1851-1866	:	1,67 %
1872-1896	:	1,21 %
1896-1911	:	1,06 % ; (32)

Sean cuales fueren los ritmos, son importantes a largo plazo, sin duda, más importantes que lo hayan podido ser hasta ese momento. La expansión urbana, es pues, real y se traduce, evidentemente en un aumento cada vez mayor, en cuanto al volumen del número de ciudadanos. Cuantitativamente hablando, no existe ninguna relación entre la Francia urbana de principios o de la mitad del siglo XVIII y la de principios del siglo XX.

En 1789, Francia no contaba más que con unas treinta ciudades de 20.000 habitantes y más, de las cuales sólo 7 sobrepasan los 50.000. En 1911 si exceptuamos París, 14 ciudades sobrepasan los 100.000 habitantes, 120 tienen entre 20.000 y 100.000. Este último grupo con 4,6 millones de habitantes -11,5%- de la población francesa, supera ampliamente tanto a París como a las 14 mayores ciudades: 2.990.000 habitantes. En ascenso hay 538 comunas (pueblos) de 5.000 a 20.000 habitantes que cuentan con 4.850.000 habitantes y que contribuyen ampliamente a este crecimiento urbano indiscutible, aunque no ocurra al mismo

nivel que en los otros grandes países industriales (33). En cuanto a la aglomeración parisina, multiplicada por 8, ha pasado de un poco más de 500.000 habitantes a cerca de 4.000.000; ¡Como ocurría con la población urbana considerada en su conjunto, nos encontramos aquí, a principios del siglo XX con otro nivel que el que había en 1811!

En este punto debemos resaltar dos datos:

- a) La ambigüedad del fenómeno: tras la "recuperación" de los años 1450-1570, se consolida a lo largo del siglo XVII, acelerándose un poco en el siglo XVIII, y aumenta fuertemente, sobre todo entre 1830 y 1880;
- b) La permanencia y la regularidad del fenómeno demostrada por Georges Dupeux para el siglo XIX (34), permanencia y regularidad que el estado actual de las investigaciones nos permite entrever que remontan hasta el siglo XVII (35), con cuatro despegues esenciales: las crisis de finales del reinado de Luis XIV, el periodo revolucionario, 1841 y 1872. Sabemos que el retroceso de 1872 no es más que un retroceso ficticio debido a la pérdida de Alsacia-Lorena y que el de 1841 parece asimismo sospechoso ((36).

Francia forma, así, parte de un conjunto europeo afectado por este mismo crecimiento de larga duración, como lo han demostrado J. de Vries (37) y P. Bairoch. Basándonos en núcleos de al menos 5.000 habitantes, resulta que hay 12,6 millones de ciudadanos urbanos en Europa en 1600, 25,2 en 1800, 167,2 en 1910 (38), lo que no nos permite buscar causas específicamente francesas, como hacía G. Dupeux en 1974 (39). Lo que caracteriza la evolución urbana francesa es, por consiguiente, la antigüedad de sus estructuras, que también había resultado, y justamente, el carácter regu-

lar de este crecimiento. Francia no ha conocido crecimientos urbanos del tipo Dusseldorf o Essen: 27.000 y 9.000 habitantes en 1850, 359.000 y 295.000 en 1910. Hemos tenido, qué duda cabe, ciudades-champión; pero siguen siendo poco numerosas en total y, sobre todo, no se encuentran, de ningún modo, a esos niveles, si exceptuamos Saint-Etienne y Roubaix; aún nos encontramos por debajo de las cifras de las dos ciudades alemanas que acabamos de citar:

	<u>Principios del XIX</u>	<u>1851</u>	<u>1911</u>
St. Etienne:	1821 : 19.103	56.000	132.244
Roubaix :	1826 : 13.132	34.700	125.000

Los demás ejemplos que se pueden citar siguen estando a niveles que sólo podemos calificar de mediocres, incluso aunque el cuadro que incluimos a continuación muestre algunos crecimientos muy notables (40):

	<u>1841</u>	<u>1872</u>	<u>1911</u>
Le Creusot	3.870	21.011	25.845
Anzin	menos de 3.000	6.128	14.500
Liévin	"	menos de 3.000	25.698
Lens	"	7.298	31.746
Arcachon	"	3.604	9.876
Biarritz	"	3.164	15
Cannes	3.000	8.000	24.854

Ni por sus cifras, ni por la rapidez del fenómeno, las ciudades-champión francesas son comparables a las alemanas o a los crecimientos urbanos ingleses; en relación con los datos siguientes, retendremos sencillamente, a título de ejemplo, las ciudades siguientes:

	<u>1801</u>	<u>1841</u>	<u>1901</u>
Birmingham	71.000	202.000	781.000
Sheffield	46.000	111.000	409.000
Cardiff	2.000	10.000	224.000

También podemos resaltar el desarrollo de las conurbaciones, como la aglomeración de Lille que de menos de 90.000 habitantes pasa en un siglo a 322.000 en 1911; el triángulo urbano Lille-Roubaix-Tourcoing que, con los pueblos circunvecinos agrupa aproximadamente 150.000 habitantes en 1821, representa más de 660.000 habitantes en 1911. Pero, entre 1871 y 1911, las conurbaciones que rodean Manchester y Birmingham pasan de 1,39 y 0,97 millones de habitantes a 2,3 y 1,6 millones... En 1821, cada una era comparable al triángulo Lille-Roubaix-Tourcoing...

En Francia, en el siglo XIX, no ha habido, por consiguiente, ni explosión urbana, ni explosión de ciertas ciudades, sino un crecimiento sostenido y finalmente, muy regular, como ha demostrado Georges Dupeux. En una primera época, entre 1811 y 1851, el crecimiento de la población urbana se efectúa, de alguna manera, por los dos extremos de la escala. En número de ciudades ocurre por la base: hay 117 ciudades entre 3 y 5.000 habitantes en la primera fecha y 158 en la segunda; pasando de 409 ciudades mayores de 3.000 habitantes a 567. En cifras de población, los datos son más complejos: el crecimiento alcanza primero a París, luego a las ciudades de más de 50.000 habitantes, y posteriormente a las situadas entre 3 y 5.000; el estadio intermedio de 5 a 50.000 habitantes cuenta mucho menos, y podemos hablar en cierto modo de un débil desarrollo de ciudades medias:

## Crecimiento de 1811 a 1851

Conjunto de ciudades con más de 3.000 habitantes	: 196.167
Ciudades de 3 a 5.000 habitantes	: 418.006
Ciudades de 5 a 10.000 habitantes	: 108.580
Ciudades de 10 a 20.000 habitantes	: 261.386
Ciudades de 20 a 50.000 habitantes	: 267.236
Ciudades de más de 50.000 habitantes	: 523.832
Aglomeración parisina	: 617.117

Incluso teniendo en cuenta los efectos del paso de una categoría a otra particularmente claros en el aumento numérico de ciudades pequeñas, las desviaciones están lo suficientemente marcadas como para ser representativas (41). A diferencia de la primera mitad del siglo, entre 1851 y 1911, "el aumento del stock de ciudades por progresión de la base ha sido menos rápida que el crecimiento en el tamaño de las ciudades". Asistimos a un "crecimiento record de grandes ciudades aunque esto resulta un poco engañoso debido a los efectos de los cambios de categoría" (42). Esto no impide que el crecimiento urbano está, en cifras, muy jerarquizado y que, por otro lado, el crecimiento numérico de la base sea reducido en cifras absolutas.

En número de ciudades ocurre lo mismo: 227 vienen a añadirse a las ciudades de más de 3.000 habitantes; las que hay de 3 y 5.000 habitantes no representan más que 61 más: apenas un poco más de un cuarto contra más de tres cuartos entre 1811 y 1851. La urbanización francesa en esta época parece depender pues, más del crecimiento en el tamaño de las ciudades, que de un aumento en su número; hecho que queda de manifiesto en las siguientes cifras:

	<u>1811</u>	<u>1911</u>
Número de ciudades de más de 3.000 habitantes	409 = 100	794 = 194
Población urbana	4.191.495 = 100	- 13.799.918 = 329

El cuadro siguiente desglosa estos datos y permite la comparación con el periodo 1811-1851:

### Crecimiento entre 1851 y 1911

Conjunto de ciudades	7.412.256
Ciudades entre 3 y 5.000 habitantes	268.088
Ciudades entre 5 y 10.000 habitantes	432.551
Ciudades entre 10 y 20.000     "	735.229
Ciudades entre 20 y 50.000   "	579.297
Ciudades de más de 50.000     "	2.686.293
Aglomeración parisina	2.710.808

El crecimiento de la región parisina es pues muy rápido; siendo equilibrado no obstante por el avance de otras grandes ciudades como, por ejemplo, las aglomeraciones de Lille y Le Havre (havraise) que crecen aún más deprisa. Esto significa que, si nuestra perspectiva abarca todo el siglo XIX el conjunto de las ciudades de más de 50.000 habitantes han atraído a tantos inmigrantes como París. Más de dos tercios -67%- del aumento de la población urbana en Francia entre 1811 y 1911 corresponde al conjunto de las grandes ciudades, junto con la aglomeración parisina. El peso de las pequeñas ciudades no cesa de disminuir y el de París y las otras grandes ciudades de aumentar (43), siempre dentro de un contexto general de urbanización que no se puede

perder de vista puesto que en un siglo el número de ciudades prácticamente se ha multiplicado por dos:

### Crecimiento de 1851 a 1911

<u>Conjunto de ciudades</u>	<u>1851</u>	<u>1911</u>
Ciudades de 3 a 5.000 habs.	16,7%	10% de la población urbana
Ciudades de más de 50.000 habs.	11,9%	26,9%
Aglomeración parisina	15 %	28,7%

En 1811 el 56,4% de ciudadanos franceses vivían en ciudades de menos de 20.000 habitantes; en 1911, el 55,6% vivían en ciudades de más de 50.000 habitantes. Este cambio es en si mismo considerable y es tanto más considerable porque, como ha subrayado A. Armengaud, el "crecimiento de la población francesa total se ha efectuado aprovechando únicamente a la población urbana" (44) y aún va más lejos, porque las ciudades han aumentado en cerca de 14 millones de habitantes mientras que el país sólo ha aumentado en 10 millones, lo que nos indica que la población rural comenzó a disminuir a partir de 1846.

¿Podemos precisar cuáles son los factores que lo han impulsado? En primer lugar viene el peso del número y la creciente centralización de los franceses en provecho de las grandes ciudades por los efectos acumulados de las centralizaciones políticas, administrativas y comerciales permitidas por la considerable mejora de los medios de transporte. La construcción en estrella alrededor de la capital ha contado mucho; también hay que recordar que las ciudades regionales a su escala, se han beneficiado mucho, con frecuencia, de redes similares; la baja del coste de

los transportes, sobre todo ferroviarios (38) representó un papel esencial acrecentando sus posibilidades que sólo habían conocido antes las grandes ciudades portuarias en los siglos anteriores. El comercio marítimo sigue siendo "un poderoso factor de urbanización" (39); la población de Le Havre se ha multiplicado por 8,4 pasando de 19.032 habitantes en 1811 a 160.624 en 1911; la de Calais por 6,8: de 9.298 a 62.941; la de Marsella por 5,7: de 78.445 a 442.803... El turismo y la vida de balneario beneficiaron también a las ciudades costeras: Cannes con 3.000 habitantes en 1841, 24.854 en 1911; Biarritz con menos de 3.000 en 1866 a más de 15.000 en 1911; Niza de 19.743 habitantes en 1811 a 42.343 en 1872, 109.547 en 1911... Aunque hayan representado un papel menos importante, los partidos judiciales de los departamentos se han beneficiado también con frecuencia, del crecimiento urbano, sobre todo, cuando se ha instalado en ellos una actividad concreta. Así Tarbes ha doblado el número de sus habitantes entre 1821 y 1872, pasando de 8.035 a 15.565 sin que podamos invocar actividades industriales; aunque las vías férreas se construyen de 1859 a 1869 y sobre todo la guerra de 1870 empuja a instalar allí un arsenal: en 1911, la ciudad cuenta con 28.600 personas, habiendo multiplicado su población inicial por 3,6 (40). Así sucede también con Périgueux, ejemplo muy interesante en la medida misma en que en 1811 tiene unos pocos menos habitantes que Bergerac, que está muy cerca; pero entre 1857 y 1863, con continuación hasta 1889, el ferrocarril llega y en 1864-1865 se transforma en un importantísimo taller ferroviario y entonces se produce un auge y su diferencia con Bergerac, tocada ya en la primera mitad del siglo por las funciones de prefectura, esto no hace más que acentuarse (41):

	<u>1811</u>	<u>1851</u>	<u>1872</u>	<u>1911</u>
Périgueux	5.857	13.547	19.408	30.204
Bergerac	5.884	7.085	8.024	10.854

Estos crecimientos son importantes en el sentido de que ayudan a mantener ciertas estructuras urbanas heredadas del siglo XVIII y sobre todo, dos de sus características esenciales: la importancia de las ciudades marítimas y la dispersión de las ciudades medias. Están lejos de igualar en rapidez sin embargo, a las de los arrabales y a las de las ciudades industriales, que a veces, se confunden. El desarrollo de los arrabales parisinos es un fenómeno continuo a lo largo del siglo, pese a las pérdidas producidas por la anexión de varias comunas a París en 1860. Desde el primer tercio del siglo "de 1801 a 1836, las nueve comunas del Sena, es decir, las más próximas a París, ven doblarse su población: de 11.700 pasa a 22.300 habitantes" (42); en 1911, el arrabal de París reunirá 9 comunas del Sena (convertidas en 10) ha pasado de 11.700 a 109.800. Además, han perdido por la anexión de 1860: 32.000 habitantes, convertidos en 97.000 en 1911. Estrictamente en el mismo territorio que en 1801, la población casi se ha multiplicado por 20" (43). Se trata de comunas que conocen el auge más espectacular y más importante. Para el conjunto de los arrabales parisinos, el crecimiento es menos fuerte, estas comunas próximas son las que por estar más próximas tienen un crecimiento más rápido. Para la aglomeración parisina, las cifras son, pues, las siguientes:

1811	:	:	630.439 habitantes
1851	:	:	1.247.566 "
1872	:	:	2.072.503 "
1891	:	:	2.984.097 "
1911	:	:	3.958.364 "

En 1911 los arrabales agrupan un poco más de 1,2 millones de habitantes contra 480.000 en 1881. Nos encontramos pues con un fenómeno, en el que la onda de velocidad máxima se desplaza de manera concéntrica: París-centro tenía ya cerca de 2,3 millones de habitantes en 1881. De lo que se deduce que, incluso si el aumento es menos fuerte a medida que nos alejamos de las comunas más próximas, no por ello es menos rápido por comparación con el resto de la población urbana francesa. El fenómeno nos lo encontramos también en otras grandes ciudades y otros arrabales: es muy fuerte sobre todo, alrededor de Lille-Roubaix-Tourcoing, como hemos señalado anteriormente: este "triángulo urbano" que se convierte en una "nebulosa urbana" (44), multiplica por 4,4 su población. Del mismo modo que Lyon cuya aglomeración representa menos de 130.000 habitantes en 1811, no llega a 260.000 hasta 1851, -lo que representa ya doblar su población- sobrepasa los 510.000 habitantes en 1911; en esa fecha, Villeurbanne, que no tenía más que 3.025 habitantes en 1861, reúne 42.000. El fenómeno del crecimiento de las grandes capitales regionales y del desarrollo de sus arrabales marca de hecho, el fin del siglo XIX y principios del XX; esto explica la acumulación de algunas de ellas como Burdeos: duplica su población entre 1851 y 1911, pasando de 122.621 a 246.823 habitantes pese al claro descenso existente puesto que en 1872 tenía ya 194.214 habitantes; de hecho, en 1911, nos encontramos con una aglomeración en formación: hay que añadir al centro de la ciudad Caudéran, Le Bouscat, Begles y Talence, que reúnen 51.720 personas, mientras que en 1851 Caudéran sobrepasa en concreto 3.000 habitantes (45).

Exactamente comparables son los avances industriales que, a veces, se confunden con los de los arrabales, sobre todo en el Norte. Ya hemos visto varios ejemplos, como el de Le Creusot y Liévin, sobre los cuales es ocioso volver a hablar. Nos basta con subrayar ahora algunos datos generales. Por ejemplo, el lazo existente

entre industrialización y urbanización que Yves Leguin acaba de recordarnos, incluso aunque, en comparación con otros países, su expresión de "brutal explosión de las ciudades-champiñón" parece exagerada, estas sólo representan en Francia un alto crecimiento pero no una explosión propiamente dicha. Existe, escribe Leguin, una clarísima correlación entre la evolución industrial y la evolución urbana: "entre 1806 y 1911, la tasa anual es del 1,15%; pero de 1831 a 1855 es del 1,54; y de 1,30% entre 1856 y 1880. El mayor desfase se produce a lo largo de los años 1880, hasta 1911 en que la tasa se torva hasta llegar al 0,95% aunque luego vuelve a tomar impulso con la llegada del nuevo siglo. Nos encontramos pues con las grandes inflexiones cronológicas de la industrialización francesa y esto es algo más que producto, únicamente, del azar. La correlación general está clara. De hecho, durante lo esencial del siglo XIX, además del estado general de las grandes metrópolis, el crecimiento urbano francés se produce fundamentalmente por la brutal explosión de las ciudades-champiñón del nuevo campo textil, de la siderurgia y de las minas" (46). En efecto, "si exceptuamos algunos puertos todas las ciudades que están en cabeza en esta carrera del crecimiento, son ciudades industriales. Algunas como Saint-Etienne y Rive-de-Gier, son ciudades metalúrgicas; pero el mayor número desde Roubaix a Cateau, pasando por Mulhouse, Tourcoing, Elboeuf, Saint-Quentin, Bolbec y Mazamet, son ciudades textiles" (47), industria esta que es, indiscutiblemente, el gran motor de la urbanización en cuanto dejamos París y las capitales regionales. Sin embargo, en la segunda mitad del siglo, la industria del carbón y la metalúrgica se convierten también en importantes: "el crecimiento notable de las ciudades del Nord-Pas-de-Calais y de las cuencas del Macizo Central son la prueba de esto" (48). Pero, en gran cantidad de casos, el desarrollo industrial ha dado origen al hacinamiento de pequeñas ciudades, que en muchos casos no han superado la barrera de los 2

a 3.000 habitantes. Así, las minas y las industrias de la Lorraine en donde muchas localidades inferiores a 1.000 habitantes han pasado a un estadio superior: Villerupt con 800 habitantes a principios de 1830, tenía 7.569 en 1911; Joeuf con menos de 400 llegó a 9.567 en 1911; Champignentes 900 y 3.280; Hussigny-Godhange 600 y 4.000... Nos encontramos con toda una serie de pequeñas ciudades industriales como Auboué, Pompey, Neuves-Maisons que tienen respectivamente, 3.256; 3.557 y 3.535 habitantes... (49).

La relativa debilidad de la industrialización francesa, con relación a la evolución alemana e inglesa explica porqué nuestra urbanización, en la medida en la que el lazo de unión es evidente, ha sido más regular que explosiva, lo que en el plano demográfico constituye la originalidad de nuestro país en relación con los comienzos precoces del malthusianismo (50).

La consecuencia de este auge urbano progresivo respecto a las explosiones de otros países es, que el armazón y las redes urbanas francesas siguen gozando de una admirable estabilidad a lo largo de estos dos siglos: Marcel Roncayolo lo ha subrayado recientemente: "si consideramos que las tasas de urbanización por departamentos, el orden adquirido a comienzos de siglo no se ha modificado seriamente. Si clasificamos los departamentos déciles de nuevos individuos, el primero de entre ellos no varía en su composición entre 1806 y 1856; en 1911, siete departamentos siguen estando en cabeza... En 1931, las correlaciones siguen siendo menores"... Así, las fuertes estructuras urbanas de la Francia del Antiguo Régimen mantienen su presencia a comienzos del siglo XX (52). Obedecen entonces a un modelo, finalmente, muy similar al demostrado en otro contexto por A. Redford para los comienzos de la Inglaterra industrial (53). Los emigrantes vienen, en principio, de las regiones próximas sobre los que se ejerce la influen

cia de la ciudad considerada; cada una dispone de una cuenca demográfica, que no es siempre con céntrica o radioconcéntrica; la migración lejana unas veces pertenece al movimiento de migraciones de temporada y temporales (54), y otras aparece como muy dispersa o totalmente especializada (55); muy mayoritariamente masculina, es ta migración lejana varía en importancia según el tamaño de la ciudad: París no ha esperado a que llegue el siglo XIX para acoger emigrantes venidos de todo el reino y en cuanto a las gran des ciudades de finales del siglo XVIII, también acogen emigrantes llegados de todas partes; pero en menor número.

Sin embargo, incluso para París las regiones tradicionales de atracción siguen siendo predominantes hasta mediados del siglo XIX. El terri torio nacional continúa dividido entre varias grandes zonas de influencia que corresponden a los grandes capitales regionales.

En este punto uno ve cuan decisivas han sido las primeras grandes etapas de la evolución urbana francesa: un cierto tipo de explosión urba na que caracteriza los siglos X al XIII; a continuación (mitad del siglo XIV a mitad del XVI) la jerarquización de las recién creadas estructuras urbanas, la constitución de ésta red de grandes ciudades regionales que, durante siglos, controlarán la vida de las provincias y que de modo natural se convertirán en los puntos de apoyo de la nueva red administrativa francesa.

Si en un primer momento el crecimiento urbano iniciado a principios del siglo XVII conduce a cambios que en principio beneficiarán a las ciudades marítimas, ello no supone una modifica ción fundamental del mapa de la red urbana francesa. Se ha visto que, moldeándose casi totalmente en el marco preexistente. Si la jerarquía urbana de Francia sufre algunos cambios entre 1600 y 1914, lo más importante, lo más significativo es la estabilidad de dicha jerarquía.

Uno puede preguntarse en qué medida esta situación no evidencia una característica del temperamento nacional francés, más próximo a las evoluciones lentas que a las aceleraciones, a pesar de bastantes tormentas políticas de cierta magnitud que pueden constituir la excepción.

De forma menos filosófica es necesario oponer esta continuidad, esta regularidad, a la fuerza del desarrollo urbano francés posterior a 1950, ya que es sólo a lo largo de los últimos treinta y cinco años que Francia ha conocido un empuje urbano muy rápido, comparable al que de sus vecinos ingleses y alemanes tuvieron durante la segunda mitad del siglo XIX y principios del siglo XX. Una simple ojeada de los mapas sugiere sin embargo que incluso esta aceleración tan fuerte se ha dado ampliamente en el seno de las estructuras urbanas tal y como existían desde los siglos XVI y XVII.

A lo largo de esta rápida exposición, espero haber podido demostrar la fuerza de un crecimiento urbano francés a lo largo del siglo XIX -a menudo subvalorado- en relación a los siglos precedentes.

## N O T A S

- 1.- Vid. A. Van der Woude, "La ville néerlandaise", en J. P. Poussou et al., Etudes sur les villes en Europe occidentale, t. II, Paris, CDU, 1983: 309-386.
- 2.- En Provenza, en 1765, 45 ciudades agrupaban el 42% del total de la población. Vid. F.X. Emmanuelli, "Ville et campagne en Provence aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles: Trois sondages, prélude à une recherche", en G. Livet y B. Vogler, Pouvoir, ville et société en Europe 1650-1750, Paris, Ophrys, 1983: 531-554. M. Vovelle, "Villes, Bourgs, villages: le réseau urbain villageois en Provence (1750-1850)", Annales du Midi, t. 90, 1978: 413-434.
- 3.- Esta parte se fundamenta en G. Duby et. coll., Histoire de la France urbaine, t. I., Le Seuil, Paris, 1980. Para la época romana y para la presentación de las visiones tradicionales referidas a la época pre-romana, hay que remitirse a la obra -ya un poco antigua- de M.C. Avel y P. Lévêque, Villes et structures urbaines dans l'occident romain, Coll. U. 2, A. Colin, París.
- 4.- Ver el estado de la cuestión, breve pero excelente de M. Le Ménégé, L'économie médiévale, coll. SUP, P.U.F., París, 1977.
- 5.- Vid. P.A. Février, Le développement urbain en Provence de l'époque romaine à la fin du XIV siècle (archéologie et histoire), París, 1964.
- 6.- Histoire de la France urbaine, t. II, París, 1980.

- 7.- E. Fournial, Les villes, et l'économie d'échanges en Forez aux XIII et XIV siècles, Paris, 1967.
- 8.- L. Trenard et. coll., Histoire de Lille, Privat, Toulouse, 1981. M. Derville, "Le problème des origines de Lille" en Mélanges Edouard Perroy, Paris, 1972.
- 9.- Ch. Higounet, "Congregare populationem: politiques de peuplement dans l'Europe méridionale (X-XIV<sup>e</sup> siècles)" Annales de Démographie Historique, 1979: 135-144.
- 10.- A. Chedeville, Chartres et le pays chartrain.
- 11.- Para una visión de conjunto hay que remitirse a F. Braudel, Civilisation matérielle, économie et capitalisme XV-XVIII siècles, A. Colin, Paris, 1979.
- 12.- G. Chevalier, Les bonnes villes de France du XIV au XVI siècle, Aubier-Montaigne, Paris, 1982.
- 13.- E. Baratier, La démographie provençale du XIII au XVI siècle avec chiffres de comparaison pour le XVIII siècle, SEVPEN, Paris, 1961.
- 14.- B. Chevalier, op. cit., p. 39. Ver también J.P. Leguay, Un réseau urbain au Moyen Age. Les villes du duché de Bretagne aux XIV et XV siècles, Maloine, Paris, 1981.
- 15.- B. Chevalier, p. 40.
- 16.- Para estas visiones de conjunto nos referimos al libro de B. Chevalier ya citado, y sobre todo al tomo III de L'Histoire de la France urbaine: la ville classique: de la Renaissance aux Révolutions, Le Seuil, Paris, 1981.
- 17.- J. Dupâquier, La population française aux XVII et XVIII siècles, Paris, P.U.F., 1979, coll. Que-sais-je, pág. 37.

- 18.- Es en efecto evidente que la de Italia es mucho más desigual. Por otra parte, en la base de la jerarquía yace todo el problema de este hábitat agrupado de tipo mediterráneo que corresponde, a este nivel, a pueblos importantes. Lo mismo puede decirse de la Francia mediterránea.
- 19.- Vid. Etudes sur les villes en Europe occidentale, op. cit.; M. Reinhard, A. Armengaud, J. Dupâquier, Histoire générale de la population mondiale, París, Monchestien, 1968.
- 20.- Aquí se puede reconocer la célebre expresión empleada por Daniel de Foë a propósito de Londres.
- 21.- Por lo que concierne a todo este desarrollo, vid. J. Meyer, Etudes sur les villes en Europe Occidentale, t. I, 2 vol., París, CDU, 1983: 247-266.
- 22.- R. Huard et coll., Histoire de Nîmes, Aix-en-Provence, EDISUD, 1982: 198-204.
- 23.- H. Platelle et coll., Histoire de Valenciennes, Lille P.U. Lille, 1982.
- 24.- J. Bayon-Tollet, Le puy-en-Velay et la Révolution Française (1789-1799), Le-Puy-en-Velay, Centre d'histoire régionale de l'Université de Saint-Etienne, 1982.
- 25.- L. Bergeron, L'épisode napoléonien: aspects intérieurs 1799-1815, París, Le Seuil, 1972, Nouvella Histoire de la France Contemporaine, t. IV, p. 124-125.
- 26.- P. Clémendot, "Evolution de la population de Nancy de 1788 à 1815", en Contributions à l'histoire démographique de la Révolution Française, 29 série, París, Imprimerie Nationale, 1965: 181-220.
- 27.- E. Le Roy Ladurie et coll., Histoire de la France urbaine, t. III. La ville classique, París, Le Seuil, 1981: 295 y siguientes.

- 28.- A. Armengaud, La population française au XIX siècle, Paris, PUF, 1971, coll. Que-sais-je.
- 29.- E. Le Roy Ladurie, La ville classique, op. cit., pg. 295.
- 30.- G. Dupeux, Atlas Historique de l'urbanisation française, Paris, CNRS, 1981.
- 31.- G. Dupeux, "La croissance urbaine en France au XIX siècle", Revue d'Histoire économique et sociale, 1974 2, pg. 173-189.
- 32.- Ibid. Todo lo que sigue se basa en el artículo de G. Dupeux.
- 33.- M. Garden en Y. Lequin et coll., Histoire des Français, Paris, A. Colin, t. I, pag. 205.
- 34.- "La croissance urbaine...", art. cit.
- 35.- Es en la mitad del siglo XVII donde hay que buscar este punto de partida de la urbanización francesa que no podía alcanzar G. Dupeux en 1974. Ver su artículo "La croissance urbaine..." Es entonces cuando Paris inicia el ascenso que supone pasar de 4.000.000 a 530.000 habitantes a fines de siglo cuando Marseilla pasa de 45.000 a 75.000 habitantes, cuando Lyon pasa de poco más de 50.000 habitantes a cerca de 100.000. Que quede claro que aquí no se trata de buscar el punto de partida de las estructuras urbanas francesas, sino del crecimiento cuasi continuo que ha marcado nuestra historia desde hace cuatro siglos, a partir del momento(siglos XV-XVI) en que las ciudades pudieron alcanzar la misma población que tenían a principios del siglo XIV.
- 36.- G. Dupeux, "La croissance urbaine...", pg. 180-181.
- 37.- J. de Vries, "Patterns of urbanization in pre-industrial Europe 1500-1800", en H. Schmal ed., Patterns of european urbanization since 1500, pags. 77-110.

- 38.- P. Bairoch, "Population urbaine et taille des villes en Europe de 1600 à 1970: présentation de séries statistiques", en Démographie urbaine XV-XX siècle, Lyon, Centre d'Histoire Economique et Sociale de la région Lyonnaise, 1977: 1-42.
- 39.- "La croissance urbaine..."
- 40.- Estas cifras proceden de G. Dupeux, Atlas Historique..., op. cit.
- 41.- Vid. G. Dupeux, op. cit.
- 42.- Ibid., pag. 3.
- 43.- He aquí una de las grandes dificultades del tema: ¿a partir de qué nivel de habitantes se puede hablar de "Grandes ciudades"? Siguiendo a G. Dupeux, hemos situado la ruptura o el corte en los 50.000 habitantes, lo que corresponde muy bien a las estructuras urbanas de la Francia del siglo XIX. Para Europa a fines del XIX y principios del XX, o bien de la Francia contemporánea, hay que situar claramente la barra a un nivel más elevado: de 100.000 a 250.000 habitantes. En este sentido estamos totalmente de acuerdo con Maurice Garden quien, situando el tamaño de la gran ciudad en 100.000 habitantes, considera ciudades de tipo medio las que tienen de 20 a 100.000 habitantes. A partir de aquí llega a la siguiente conclusión: "junto con las grandes ciudades, las ciudades de tipo medio son las grandes beneficiarias de la atracción urbana... En 1911, además de Paris había 14 ciudades que sobrepasaban los 100.000 habitantes, 120 que tenían entre 20 y 100.000. Este último grupo, que en conjunto contaba con 4.600.000 habitantes -el 11,5% de la población francesa- superaba ampliamente tanto Paris como las 14 grandes ciudades (que contaban, en conjunto, 2.990.000 habitantes". En Histoire des Français, t. I, pag. 205.
- 44.- La population française au XIX siècle, op. cit.

- 45.- F. Caron, Histoire économique de la France XIX-XX siècles, Paris, A. Colin, 1981: 74. El precio por kilómetro para los viajeros, que era de 11 a 16 céntimos antes del ferrocarril, desciende a 3,4 céntimos en 1913. El precio de las mercancías (tonelada/km), bajó de 23 a 28 céntimos a 4 céntimos.
- 46.- G. Dupeux, Atlas Historique... p. 4.
- 47.- J.B. Laffon, J.F. Soulet et coll., Histoire de Tarbes, Marrimponey jeune Pau, 1975.
- 48.- G. Dupeux, Atlas Historique...; A. Higounet-Nadal et coll., Histoire du Périgord, Toulouse, Privat, 1983.
- 49.- J. Bastié, La croissance de la banlieue parisienne, Paris, PUF, 1964: 101.
- 50.- Ibid., pag. 190.
- 51.- L. Trénard et coll., Histoire d'une métropole: Lille-Roubaix-Tourcoing, Toulouse, Privat, 1977.
- 52.- L. Desgraves, G. Dupeux et coll., Bordeaux au XIX siècle, Bordeaux, Fédération Historique du Sud-Ouest, 1969.
- 53.- Histoire des Français, T. II., pag. 306.
- 54.- G. Dupeux, Atlas Historique..., pg. 3.
- 55.- Ibid.
- 56.- G. Prêcheur, La Lorraine sidérurgique, Paris, Sabri, 1959.
- 57.- Creemos inútil desarrollar este aspecto de la cuestión, que ya es bien conocido. Vid. G. Crouzet, "La croissance économique en France au XIX siècle", Révue du Nord, 1972. P/ O'Brien et C. Keyder, "Voie britannique et voie française vers la société industrielle (1780-1914)", Annales ESC, 1979-6: 1284-1303.  
F. Caron, Histoire économique de la France XIX-XX siècles, op. cit., G. Garrier et coll., La domination

du capitalismo 1840-1914, t. IV de L'Histoire économique et sociale du monde, bajo la dirección de P. Léon Paris, A. Colin, 1978. De esta última obra citamos el siguiente cuadro publicado por F. Caron (p. 114):

Indices comparados de la producción industrial

	<u>Francia</u>	<u>Alemania</u>	<u>Reino Unido</u>
1845-1854	33,7	11,7	27,5
1865-1874	49,8	24,2	49,2
1885-1894	68,2	45,2	70,5
1905-1913	100	100	100