

CAMBIO ESTRUCTURAL EN LA ANDALUCÍA ORIENTAL EN EL TRANSITO A LA ECONOMÍA CONTEMPORÁNEA

GREGORIO NUÑEZ ROMERO-BALMAS

SUMARIO

0. Objetivo y «todo. 1. Crecimiento demográfico y cambio en el sistema territorial.
2. Factores diferenciales del crecimiento demográfico en Andalucía Oriental.
3. Conclusiones. Bibliografía. Apéndices.

0. OBJETIVO Y MÉTODO

Hace ya cinco años que Cuadrado Roura propuso estudiar el subdesarrollo andaluz "procurando explorar sus causas explicativas más profundas a nivel estructural y teniendo en cuenta las relaciones que existen entre la estructura productiva (regional-nacional), el sistema de ciudades y el sistema de transporte" (1); en dicha ocasión él mismo se ocupó de desbrozar el terreno en el doble frente sistema de transportes-estructura productiva, aprovechando para ello la reciente aparición de las Tablas Input Output para Andalucía y la 11 Encuesta Nacional de transporte por carretera. Entonces llegó a la conclusión de que la desarticulación interseccional y la dependencia exterior en amplias parcelas o escalones del proceso productivo eran rasgos comunes del caso andaluz con otros países subdesarrollados y quien sabe si también, tanto en uno como en otros, causa importante del mismo.

En las páginas que siguen nos proponemos buscar en los orígenes de la situación descrita. Para ello no podremos contar por mucho tiempo con un estudio pormenorizado y cuantificado de la estructura productiva decimonónica. A falta de ello quisiera desenvolver la argumentación en el doble frente sistema de ciudades-sistema de transporte.

(1)• Cuadrado Roura (1979), p. 107.

La etapa a la que he de referirme es la segunda mitad del siglo XIX y las primeras décadas del XX. Se produjo entonces el proceso de "desindustrialización" de la región (2), el eclipse de las fiebres mineras del plomo almeriense y el auge del hierro, el hundimiento de la banca autóctona (3) y tantos otros fenómenos que lastraron la actividad y el devenir de la región. Se cierra la etapa en el momento en que se avecinaban grandes cambios tras la Gran Guerra, cambios que, con el dramático intermedio de la Guerra Civil, son el directo antecedente de la España actual.

El análisis se centra en torno a variables estructurales de gran estabilidad y relativamente fiables: la geografía, por un lado, de la región y especialmente su sistema ferroviario, sus puertos y sus costas; por el otro el sistema de ciudades, definido y analizado por medio de datos demográficos. Usaremos para ello dos niveles de agregación, el provincial, excesivamente amplio tal vez a escala regional, pero apto para comparaciones generales, y el municipal, partiendo de una muestra que recoge a los municipios que entre 1857 y 1920 contaron con más de cinco mil habitantes. La demografía ha de servir más como índice que como objeto sustancial de interés, fuente cuya idoneidad para el fin propuesto ha ponderado recientemente Pérez Moreda (4).

1. CRECIMIENTO DEMOGRAFICO Y CAMBIO EN EL SISTEMA TERRITORIAL

A lo largo de los setenta años que cubren el final del despotismo ilustrado, la quiebra de la monarquía absoluta y la, llamémosla así, revolución liberal, la población de la Andalucía Oriental había experimentado un largo proceso de crecimiento con cotas superiores a las medias nacionales, tal como recoge en cuadro 1.

(2). Ibadal (1970).

(3). Sanchez Picón (1984). Iúftcz Roacro-Balaas (1985). tito* Martínez (1980).

{*}. Pfirtz Rortda (1985).

ANDALUCÍA ORIENTAL EN EL TRANSITO A LA ECONOMIA CONTEMPORANEA

Proporción de la población de Andalucía Oriental sobre el conjunto de la población española

	1 Superficie	2	3 Población	*
		1787	1857	1920
Upan»	í00'0	í00'0	í00'0	í00'0
Maería	1i]	1'6	2'0	1'7
Granada	2'5	2'4	2'9	2'7
Jaén	2'5	1'i	2'1	2'8
Málaga	1'*	2'3	2'8	2'6
Andalucía Oriental		8'2	9'8	9'8

Fuentes: Coluanas 1. 3 y 4. "Censos de población" jr "Anuarios estadísticos". Coluana 2, Bernal (1981).

Sea como sea que se quiera explicar resulta evidente que el crecimiento demográfico entre 1857 y 1920 (5) es suficiente como para anular cualquier posible déficit inicial en el supuesto que se pudiera sostener esa idea y nos obliga a pensar que semejante cambio y su evolución ulterior ha de responder a cambios relativamente importantes en el proceso productivo y en la organización social.

La situación descrita en el cuadro 1 nos muestra que en la primera mitad del XIX Málaga cuenta con una densidad bastante superior a la media nacional, Granada y Almería se ajustan pácticamente a ella aunque con una clara tendencia a crecer por encima, y sólo Jaén se encuentra tan descolgada de esa media que no la superó hasta finales del siglo pese a tasas de crecimiento considerables en la segunda mitad del siglo. La evolución demográfica de las distintas provincias parece discordante y se diferencian claramente la primera y la segunda mitad del siglo. Concretamente Jaén crece inicialmente poco y bastante más las tres provincias mediterráneas, situación que se invierte decididamente en la segunda mitad en que Jaén crece con

(S). U" 78S en attenta alto*.

GREGORIO NUÑEZ ROMERO-BALMAS

fuerza y el litoral se estanca con respecto a las medias nacionales. No obstante en todas ellas el crecimiento es positivo (6) y en todos los casos el crecimiento acumulado obliga a preguntarse sobre los previsibles cambios estructurales.

A la hora de tratar el sistema de ciudades de la región se presenta de entrada el problema de definir lo que es una ciudad. Ocioso sería intentar aquí exponer los problemas que plantea el concepto y sus alternativas prácticas. Es claro que el carácter urbano procede de funciones y actividades diferenciadas de las del contexto rural (7), pero ello es muy difícil de precisar a posteriori de modo que se suele recurrir a criterio cuantitativo, que permite considerar como ciudades a aquellas aglomeraciones que cuentan con una población superior a un determinado umbral. Dentro de este segundo criterio y ciñéndonos al caso español se presentan de nuevo notables disparidades, como los que se limitan a considerar urbanos a los municipios superiores a los 5.000 a los 10.000 habitantes, o la muy reciente y restrictiva versión de Reher, quien solo asigna tal condición a las capitales de provincia y a las localidades superiores a los 20.000 habitantes.

Una primera aproximación a la distribución demográfica de Andalucía Oriental muestra ante todo una estrecha correlación entre la población de sus municipios y la superficie de los mismos tal como muestra el cuadro II.

CUADRO II.

Distribución del territorio y de las ciudades de Andalucía Oriental en 1857.

	1	2	3
	Superficie aedia de los ayuntaamientos	Húaero de aunicipios > 10.000 habitantes	Núaero de aunicipios > 5.000 habitantes
Alaería	84	7	18
Granada	61	5	15
Jaén	135	7	19
"i1253	67	k	16

Fuente: Elaboración propia a partir del Apéndice I.

(6). Entre un 17 y un 80 por ciento, de Alaería y Jaén respectivaamente.

(7). Christaller, W. (1933).

ANDALUCÍA ORIENTAL EN EL TRANSITO A LA ECONOMIA CONTEMPORANEA

La correlación entre la primera columna y las otras dos es muy importante y significativa a los niveles 0'05 (columnas 1 y 2) y al nivel 0'025 (columnas 1 y 3) (8). De ello se puede extraer dos conclusiones; la primera que, cuanto más rural es una población, más uniformemente está distribuida (9) y la segunda que también los núcleos urbanos se someten, aunque con un rigor ligeramente inferior, al mismo principio. En el desarrollo concreto de estas páginas esta correlación nos exige una alternativa para depurar los datos de modo de eliminar en lo posible la componente general de carácter rural y por lo tanto uniforme.

Con dicho objeto he establecido la Tasa Corregida de Urbanización del modo siguiente:

$$C > (Pt / Na) - 5000$$

en donde *pi* es el total de población de cada provincia y *na* el número de sus municipios. Resulta de ello que consideraremos ciudad a todo municipio que cuente con cinco mil habitantes por encima de la media de los municipios de su provincia. **Estarcí/** permite tomar en cuenta diferencias de densidad y de tamaño medio de los ayuntamiento de cada provincia y añade la ventaja de resultar flexible para aplicarla a momentos distintos entre los cuales medie un fuerte cambio demográfico, como es aquí el caso de Jaén; supone, claro está, que los servicios o funciones urbanos, son una necesidad ineludible para una población, independientemente de su densidad y de la forma de su asentamiento en el territorio. Pienso que la **ECU** " " versión actual neutraliza bien, tal vez incluso en exceso, el componente rural, razón por lo cual me he inclinado a establecer el diferencial relativamente bajo de cinco mil habitantes.

(8). L.s correspondientes r de Pearson son 0-732 ; 0<896. respecti.a.ente. para N=4.

(9) El índice $m - 0$ indica una distribución de las ciudades total.ente concentrada; $ln- 1$ indica un" distribución aleatori, » $m - 2M5$ es el .<>.. orado de umf.r.xd.d en la distribución. y. Chorley E Haggat (1971).

GREGORIO NUÑEZ ROMERO-BALMAS

CUADRO III.

Tasa corregida de urbanización en Andalucía Oriental.

	Uabral urbano			Núa. de ciudades por 10.000 Ka2.			Población Urbana (X)		
	1857	1920	A	1857	1920	d.	1857	1920	A
Almería	7.949	11.044	6'6	11'4	10'3	-9'6	37'0	42'8	15'
Granada	7.145	7.812	9'3	8'0	10'4	20'0	31'9	42'9	34'
Jaén	8.285	11.044	33'3	5'2	9'6	89'6	42'7	48'9	14'
Málaga	8.963	10.434	16'4	8'2	9'6	17'i			
X	8.085	7.442	16'8	8'2	10'0	19'5	38'0	43'8	15'
OT	654	1.336		2'2	0'3		4'1	3'0	

Vemos en el cuadro III que en 1857 existían importantes diferencias entre las cuatro provincias. No especialmente en cuanto al umbral urbano, pero sí en el número de ciudades y en la densidad urbana. En aquel caso destaca fuertemente Almería como provincia con mayor número ponderado de ciudades y Jaén como la que menos. En éste destaca Málaga que es la provincia con mayor proporción de población urbana y de nuevo Jaén como la que menos. La densidad nos muestra realmente el grado de urbanización de una población, mientras que el número de ciudades está más bien relacionado con la organización del sistema de ciudades, ya que la esfera de actuación de las mismas debe estar relacionado más con su distribución y número que con la población que en ellas se concentra. Para evaluar la distribución espacial de las ciudades andaluzas orientales en 1857 recurriremos al índice m que aparece recogido en el cuadro IV.

CUADRO IV.

índice m de concentración de las ciudades de Andalucía Oriental.

	1 m (1857)	2 m (1920)
Uacrf*	1'04	1'08
Granada	1'55	1'13
Jaén	0'88	0'87
Málaga	1'85	1'28

ANDALUCÍA ORIENTAL EN EL TRANSITO A LA ECONOMIA CONTEMPORANEA

El índice r_n nos muestra que dos provincias, Jaén y Almería, muestran una distribución totalmente aleatoria con muy ligera tendencia a la concentración en el primer caso. Las otras dos, Málaga especialmente, tienen en cambio una clara tendencia a la distribución uniforme (10). Dado el que las sociedades agrarias tradicionales muestran generalmente una tendencia a la uniformidad, deformada tan solo por diferencias agronómicas, conviene explicar los casos de Almería y Jaén. En el primer caso la aleatoriedad de la distribución es atribuible al auge minero; si aislamos una serie de localidades típicamente mineras (Adra, Dalías, Cuevas y Vera) el índice r_n queda en 1'41, muy próximo al de Granada. En cuanto a Jaén conviene resaltar la típica comarcalización de la provincia y al atraso demográfico de la zona nororiental de esa provincia, retraso que, como veremos de seguido, se compensó enérgicamente en la segunda mitad del XIX. En Granada y, sobre todo, en Málaga, la distribución muestra una acusada tendencia a la uniformidad supuestamente tradicional, por lo que conviene resaltar el que la industrialización o protoindustrialización malagueña se ha producido respetando y' aún reforzando el sistema tradicional de ordenación del territorio.

Si regresamos al cuadro 111 podemos observar que en 1857 el grado de urbanización de las provincias parece relacionado con su carácter litoral y también en cierta medida el número ponderado de ciudades, si bien notablemente deformado por el auge minero almeriense. En todo caso queda Jaén claramente atrasada por todos los conceptos (densidad de población, número ponderado de ciudades y grado de urbanización de su población), atraso que tenderá a corregirse furtemente en la etapa que nos interesa.

En los sesenta y tres años posteriores al primero de nuestros censos modernos se han producido cambios importantes en las variables recogidas en el cuadro III. Ante todo divergen notablemente los umbrales urbanos, en lo que influye también la ligera disminución del número de municipios entre ambas fechas (11). De este modo la TCU resulta ahora particularmente restrictiva para Jaén y Málaga, mientras que resulta mucho más expansiva para Granada y Almería.

(10). Dt (57) - 654; OT (20) - 1.336, fruto del crecimiento demográfico dispar aás acusado en unas provincias (Jaén y Málaga), que en otras (Granada y Almería).

(11). Siete en Halaga sobre 109 y solo dos en Granada sobre 206.

GREGORIO NUÑEZ ROMERO-BALMAS

Pero si el umbral urbano tiende a diferenciarse en las cuatro provincias, el número ponderado de ciudades y la proporción de población urbana tiende en cambio a ajustarse a una norma extraordinariamente precisa que se observa fácilmente observando las *dt* de cada fecha; resulta particularmente chocante la precisión con que tiende a justarse el número ponderado de ciudades, que es de 9'6 para todas las provincias salvo para Almería, que lo tiene 10'3. Ello procede de una convergencia derivada de tasas de crecimiento muy diferentes. Del mismo modo la proporción de población urbana tiende a ajustarse a una norma cada vez más precisa y también en este caso disminuye la desviación tipo, todo ello en el marco de una crecimiento medio de la proporción de población urbana del 15*3%. Si pasamos ahora al cuadro IV vemos que también tienden a aproximarse los índices *rn* (20) en el sentido de una indefinición progresiva, es decir, el de la eliminación del sistema y jerarquía tradicional de ciudades por uno nuevo que responde a factores distintos de la situación geográfica y agronómica. En suma, la distribución y estructura territorial de Andalucía Oriental parece regida por un modelo bastante preciso al que tienden a ajustarse las distintas provincias por encima de las importantes diferencias iniciales.

2. FACTORES DIFERENCIALES DEL CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO EN ANDALUCÍA ORIENTAL

Lo ya dicho nos obliga a preguntarnos por los componentes o factores diferenciales que actúan sobre la estructura urbana de Andalucía oriental en la etapa de nuestro interés.

Ante todo diré que no existe relación aparente entre crecimiento demográfico y ruralidad, lo que hubiera sido de esperar si la urbanización operara en sentido restrictivo. Tampoco hay diferencias debidas a la proximidad al mar (excepto las ya conocidas e importantes diferencias de partida) tal como muestra el cuadro V.

CUADRO V.

Crecimiento demográfico de los ayuntaamientos de la auestra en relación con la costa.

	1	2	3
	Capitales costeras	Ayuntaamientos costeros	Ayuntaamientos no costeros
Almería	6 V 7	-21, ' 3	7*8
Granada		22' 7	27'8
*],-,-]	\: '	12'?	22'4

ANDALUCÍA ORIENTAL EN EL TRANSITO A LA ECONOMIA CONTEMPORANEA

Tampoco parece tener importancia el tamaño inicial de las localidades ya que en la muestra (12) se encuentran los tamaños distribuidos de forma aleatoria, tirando en todo caso a la baja.

Parece en cambio que son factores positivos para el crecimiento demográfico de las localidades entre 1857 y 1920 la presencia del ferrocarril y el carácter o no de capital provincial.

La influencia de la capitalidad resulta clara en el cuadro VI.

CUADRO VI.

Tasas de crecimiento demográfico diferenciadas por categorías de núcleos de población.

	1 Total provincial	2 Capital provincial	3 Otras ciudades -57
Merida	16'8	85'7	14'8
Granada	29'8	50'4	23'3
Jaén	50'8	55'1	59'9
Marbella	28'3	59'7	28'3

La afirmación inicial no encuentra más contradicción que el caso de Jaén, en el que la media de ciudades que no son capital provincial tiene un crecimiento superior al de la capital. No obstante se trata de un fenómeno aparente y de raíces muy concretas, el desarrollo minero de Linares, que si se neutraliza deja el índice de crecimiento de las restantes ciudades de la provincia en un 29'6. De este modo podemos afirmar que las capitales provinciales crecen entre 25 y 80 puntos porcentuales por encima de la media de las ciudades de la provincia. No pudiendo sostener la idea de que crecimiento esté en función de su mayor tamaño inicial, ya que se trata de dos variables no correlacionadas, hemos de sospechar que se trate de la influencia misma del fenómeno capitalicio.

En cuanto a la influencia del ferrocarril las cifras medias de crecimiento de las localidades con y sin línea resultan pasmosamente diferenciadas, según aparece en el cuadro número VII.

(12). Apéndice I.

GREGORIO NUÑEZ ROMERO-BALMAS

CUADRO VII.

Impacto del ferrocarril sobre el creciamiendo demográfico de las ciudades andaluzas orientales.

	1	2	3
	Creciamiento de las capitales	Creciamiento de las otras ciudades con ferrocarril	Creciamiento de las otras ciudades sin ferrocarril
Alaería	86	35	-1
Granada	50	30	16
Jaén	55	80	27
	60	21	16

Del cuadro VII se extrae claramente que también el crecimiento de las capitales es superior al de las otras ciudades con ferrocarril. Además se confirma lo ya anunciado de que el ferrocarril parece elevar notablemente las medias de crecimiento de las ciudades a las que afecta sobre las que deja de lado. Dicho diferencial ferroviario (columnas 2-3) va de 53 puntos porcentuales en Jaén a 5 en Málaga y nos sugiere otra curiosa correlación al ponerlo en relación con la densidad provincial en 1857; podemos afirmar que cuanto más alta sea la densidad de partida de una provincia menor es el diferencial ferroviario (13). Se nos escapa por el momento la causa de esta correlación si bien pudiera estar en relación con el vuelco hacia el mercado interior integrado por el ferrocarril, mientras que los distritos litorales han podido remodelar antes su sistema territorial. Por otro lado parece que este fenómeno resulta consistente con la tendencia ya apuntada a la uniformización regional en el seno de la Andalucía Oriental.

Las medidas que acabamos de mostrar resultan sorprendentemente diferentes. No obstante, si tomamos individualmente el crecimiento demográfico de las distintas localidades de la muestra y formarnos una serie con las que tienen ferrocarril y otra con las que no lo tienen, el resultado no nos da diferencias significativas lo que nos impide definir las como poblaciones (en sentido estadístico) diferentes (14). Esto pudiera invalidar la conclusión extraída de las medias, aunque podemos precisarla del siguiente

(13). $r = -0.9997$; $n = 4$; $p = 0.005$.

(!*)• Aplicándole s el Test J de Nann-Mitney.

ANDALUCÍA ORIENTAL EN EL TRANSITO A LA ECONOMIA CONTEMPORANEA

modo: el ferrocarril influye positivamente en el crecimiento demográfico de las ciudades andaluzas orientales, si bien en la justa medida en que tales localidades cuenten con posibilidades de especialización económica hacia el mercado, nacional o internacional. Ello se podría resumir en la siguiente formulación, rudimentaria aún, que habrá que desenvolver adecuadamente más adelante:

$$r_j \cdot f(fe) \cdot f(Ce)$$

donde d es el crecimiento demográfico, fe la existencia o no de ferrocarriles y sus matices (15) y ce la capacidad exportadora o disposición para adaptar las estructuras productivas al mercado nacional.

Ya ha quedado dicho que la formulación anterior es aún rudimentaria y habrá que volver sobre ella más adelante. De momento y a falta de ulteriores desarrollos podemos intentar conocer algo más de ce de forma también rudimentaria y no cuantitativa pero que puede resultar interesante. Se trata de tomar la hipótesis en su forma más elemental y comparar en el tiempo aquellas localidades que teniendo ferrocarril cuentan con tasas de crecimiento inferiores a la media y aquellas otras que sin él tienen altas tasas de crecimiento demográfico; es decir, se trata de cotejar y explicar de forma individual, cualitativa y simplemente aproximada los casos más caracterizados de inconsistencia con la hipótesis.

CUADRO VIII

Casos extremos de crecimiento demográfico de localidades andaluzas orientales en relación con el ferrocarril.

, 1	2
Mininos* con ferrocarril	Háxiaos* sin ferrocarril
Baza	Mijar
Loja	Cuevas
Baeza	Hontefrío
Andújar	Villacarrillo
Antequera	Villanueva Arzobispo
Campillos	Alhaurín
Arjonilla	Villanueva de Alg.
Torredelcaapo	Peal de Becerro
Gergal	Sedar

*Los mininos y afniaos son relativos según el crecimiento medio de cada provincia. Así un "eínino" de Jaén puede quedar por encima de los "aáxinos" de Almería.

(15). Distancia al eiseo. época de construcción, densidad de tráfico, destinos etc.

GREGORIO NUÑEZ ROMERO-BALMAS

Crosso modo el cuadro VIII parece confirmar la idea de que el crecimiento demográfico está en relación con la capacidad exportadora ya que según nuestra hipótesis la columna 1 recoge los casos de menor cre y la columna 2 los de la cre más alta. Los casos más caracterizados de alto crecimiento sin ferrocarril, así como los casos más altos de crecimiento general, están relacionados con zonas mineras de florecimiento reciente. Aparece también un claro componente zonal, especialmente evidente en el cuadro IX, de toda la mitad oriental de la provincia de Jaén, relacionado tal vez con la producción de trigo y aceite con destino al mercado interior. A la inversa, los casos más contradictorios con el modelo en el sentido de crecimientos demográficos bajos a pesar del ferrocarril son por lo general viejas ciudades que aparte de su centralidad han contado hasta bien avanzado el siglo XIX con una actividad industrial (protoindustrial o de autoconsumo), orientada muchas veces a mercados próximos, cuyo crecimiento era imposible o amenazado incluso de extinción por la competencia de la industria moderna de otras regiones. Parece pues que se puede sostener, al menos provisionalmente hasta que se perfile y cuantifique la hipótesis básica, que la especialización económica de la Andalucía Oriental entre 1857 y 1920 está presidida por la efectiva modernización de la actividad

CUADRO IX.

Municipios de Andalucía Oriental de aaiiao creciaiento deaográfico, 1857-1920.

1	2
Oriente de Jaén	Resto de la región
3. Villacarrillo	1. La Carolina
5. Peal de Becerro	2. Linares
7. Villanueva Arzpo.	4. Fuengirola
9. Castellar de 5.	6. Pinos Puente
10. Cabra de S.C.	8. Bedar
11. Seas de S.	12. Torredonjiaeno
13. La Iruela	17. topera
U. Zujar	19. Arjona
15. Navas de S.J.	22. Naraolejo
16. Santisteban P.	25. Villanueva de A
18. Huelaa	26. Porcuna
20. Caabil	27. Santafe
21. Jédar	28. Alhaurín Grande
23. Ranca Real	29. Hartos
24. Iznatocaf	
30. Santiago de E.	

económica en el sentido de la orientación hacia el mercado de su actividad productiva (especialmente sensible en las zonas interiores, tradicionalmente aisladas) y por el deterioro de las actividades productivas destinadas al consumo interno. A ello corresponde claramente la evolución del sistema de ciudades andaluz oriental y la demografía parece ser una buena fuente para aproximarse a estos problemas.

Lo dicho resulta consistente con la vuelta de espaldas de la región hacia el mar y la obligada (vía arancelaria) integración en el mercado nacional y La consiguiente y notable influencia del ferrocarril, orientado significativamente como eje de penetración desde la Meseta y el litoral levantino-catalán (eje este último mucho más imperfecto que aquel). Creo que se puede concluir que la ordenación territorial de la región y su evolución responde a la creciente dependencia de la región en el marco de la formación efectiva de su mercado nacional, y ello con una fuerza y flexibilidad que no deja de llamar la atención. Así mismo será necesario estudiar en breve la vida económica de ese oriente jiennense, que pudiera darnos la clave del proceso de cambio y dependencia económica de la región.

3. CONCLUSIONES

A mediados del siglo pasado la ordenación territorial de la región era aún muy tradicional en Málaga y Granada, especialmente en la primera a pesar de su notable industrialización y la importancia de los fenómenos protoindustriales, y notablemente deformada en Almería por el florecimiento minero, que modifica muy seriamente al sistema de ciudades de la provincia. Jaén en cambio mantenía un sistema de ciudades bastante indefinido y de baja densidad, fruto acaso de su aislamiento geográfico.

La economía y la vitalidad de la región estaban aún en 1857 claramente volcadas hacia el mar y a ello respondía el sistema de ciudades.

La etapa 1857-1920 supone una decidida y enérgica ruptura con todo lo anterior. En ella se produce el vuelco hacia el interior, en sentido geográfico (la Meseta) y económico (el mercado nacional), y el desmantelamiento del sistema tradicional, modificado rápidamente por el influjo del ferrocarril y su reducción de costes de transporte a larga distancia.

GREGORIONUÑEZ ROMERO-BALMAS

El proceso de 'desindustrialización' lleva aparejado una rápida remodelación de la estructura regional por ajuste a los dictados de la economía dependiente del mercado interior que ahora se establece. No obstante se produjeron en aquellos años cambios importantes en la densidad y distribución de la población que debemos calificar, en su peor sentido, como modernizadores.

Los ferrocarriles parecen tener una influencia desestabilizadora, tanto sobre el sistema territorial como sobre la especialización económica abaratando los costes de transporte a larga distancia y eliminando de esta manera buena parte de la fricción del espacio a escala supraregional sin mejorar prácticamente las condiciones de transporte interior. La ausencia de una buena red de carreteras y el fracaso del proyecto de red de ferrocarriles secundarios coinciden con lo ya apuntado.

El proceso, finalmente, parece reforzar enérgicamente la jerarquía urbana, en sus eslabones mas altos, sí bien ello parece más debido a la influencia de la administración central y a la concentración de sus servicios en las capitales provinciales que a los ferrocarriles.

APÉNDICES

APÉNDICE I. 1.

PROVINCIA DE ALMERÍA

MUNICIPIO	COSTA	FF.CC.	POBLACIÓN en 1857	DE HECHO en 1920	\dot{U} X
Almería	si	si	27.036	50.194	85'66
Sedar	no	no	2.457	5.299	115'67
Huerca Ov.	no	si	11.494	15.982	39' 05
Cuevas	no	no	15.031	20.403	35' 74
Albo»	no	si	e 042	10.441	29'83
Serón	no	si	7.193	8.264	29*31
Cantoria	no	si	4.456	5.738	28*78
Nijar	no	no	8.724	10.809	23*90
Velez Blanco	no	no	6.780	7.576	11*74
Sorbas	no	no	6.696	7.203	7*57
Lubrin	no	no	6.447	6.843	5*65
Berja	no	no	10.908	10.699	-1*92
Tabernas	no	no	5.480	5.141	-6*19
Adra	si	no	9.220	8.565	-7*10
Oalías	no	no	10.500	9.510	-9*43
Gergal	no	si	5.444	4.917	-9*68
Oria	no	no	6.311	5.391	-14*58
Velez Rubio	no	no	11.438	9.477	-17*14
Vera	si	no	11.196	6.888	-38*48
Laujar	no	no	5.363	2.956	-44*88
			180.216	212.296	17*80
Total Provincia en 1857:		104 Ayuntaamientos,	306.660 habitantes	-	100.0
Total > 10.000		7 Ayuntaamientos.	97.603 habitantes	*	31. e
Total ? 5.000		18 Ayuntaamientos,	173.303 habitantes	-	56.5
Total provincia en 1920:		103 Ayuntaamientos,	358.149 habitantes	-	100.0
Total 7 10.000		6 Ayuntaamientos,	118.528 habitantes	-	33.1
Total > 5.000		18 Ayuntaamientos,	204.423 habitantes	m	57.1
Crecimiento intercensal					
Total provincial:	16*79	X			
Total >10.000	21'44	X			
Total > 5.000	17-96	X			
Total < 5.000	15*27	X			

GREGORIO NUÑEZ ROMERO-BALMAS

APÉNDICE I. 2.

PROVINCIA DE GRANADA

MUNICIPIO	COSTA	FF.CC.	POBLACIÓN en 1857	DE HECHO en 1920	X A
Granada	no	si	68.743	103.368	50 3?
Pinos Puente	no	si	3.594	8.796	144 7*
Zujar	no	si	2.975	5.813	95 39
Santa Fe	no	si	4.989	7.951	59 3 7
Illora	no	si	7.305	11.179	53 03
Guadí	no	si	11.066	16.141	45 B
Caniles	no	si	5.037	6.850	35 M
Nontefrlo	no	no	8.939	11.729	31 21
Alauñecar	si	no	6.409	8.022	25 : :
Huesear	no	no	7.332	9.102	24 14
Cullar Baza	no	no	6.377	7.908	24 D
Motril	si	no	13.832	16.809	21 52
La Puebla O.F.	no	no	6.531	7.887	20
Algarinejo	no	no	5.428	6.541	20 se
Loja	no	si	17.128	20.493	19 55
Baza	no	si	13.637	15.935	16
Alhaaa	no	no	7.394	7.591	2
Albuñol	si	no	7.971	7.685	-3 Si
			204.687	279.800	36 70
Total provincial en 1857			206 Ayuntaamientos	441.917 habitantes	* 100
Total > 10.000			5 Ayuntaamientos	124.406 habitantes	- 28'2
Total > 5.000			15 Ayuntaamientos	193.129 habitantes	• 43'8
Total provincial en 1920			204 Ayuntaamientos	573.682 habitantes	• 100
Total 7 10.000			7 Ayuntaamientos	195.654 habitantes	- 34'1
Total y 5.000			18 Ayuntaamientos	279.800 habitantes	- 48'8
Creciaiento intercensal					
Total provincial			29'82 X		
Total > 10.000			57'27 X		
Total > 5.000			44'88 X		
Total ¿ 5.000			18*13 *		

ANDALUCÍA ORIENTAL EN EL TRANSITO A LA ECONOMIA CONTEMPORANEA

APcaoiCC 1.3.

PROVICI» OC JAC»

«umciPio	COSTA	FF.CC.	POBLACION en 1857	DC	HCCHO en 1920	X ú
úú*	no	ti	21.520		33.AAA	55' AI
La Carolina	no	ai	4.728		18.666	294' s =
Linares	no	ai	11.377		AO.010	251' t
Villacarrillo	no	no	6.462		18.094	180 DI
Peal de Becerro	no	nO	2.136		5.306	141 II
Villanueva Arzpo	nO	no	A.764		11.331	137 i'
Castellar de S.	no	no	2.441		5.221	113 2c
Cabra de S.C.	no	si	2.713		5.773	112 71
Beas de Segura	no	no	A.775		10.127	112 OI
Torredonjiaeno	nO	si	7.373		1*.703	99 -.
La Iruela	no	no	3.023		5.92A	95 ge
lavat de S.Juan	no	no	3.189		5.651	83 47
Satisteban Pto.	no	no	A.657		8.500	82 52
Lopera	no	no	3.569		6.A52	80
Huella	no	no	3.355		6.000	78 14
Arjoña	no	no	5.391		9.603	78 13
Caabil	no	no	3.137		5.56A	78'00
Jédar	nO	no	5.026		8.819	75 47
Haraolejo	no	si	3.AAA		5.9A9	72 74
•anchar Real	nO	no	5.295		9.121	72 26
Iznatoraf	no	no	2.976		5.003	68 11
Porcuna	nO	no	7.805		12.677	62 42
Harto»	no	si	12.552		19.833	58 01
Santiago Cap.	no	no	S.2A8		8.282	57 II
Pegalajar	no	no	3.297		5.158	56 45
Caloría	no	no	5.970		9.266	55 76
Pozo «Icón	no	no	3.2A8		5.023	5A 55
Alcaudete	nc	si	7.569		11.605	53 I!
TorreperogiT	no	no	A.712		7.160	52 '6
Cast. locubin	no	no	A.731		7.172	51 52
Sabiote	no	no	3.909		5.80A	AB AS
Torre del Caopo	no	si	5.022		7.A50	48 35
Arjonilla	no	s i	3.607		5.212	AA 50
Quesada	no	no	5.973		B.397	40 '58
Ubtada	no	no	17.ABS		22.988	31 •A7
Andújar	no	si	11.OSI		17.950	27 •36
Álcali la Real	no	no	1A.207		17.267	21 •54
latía	no	si	13.703		15.326	11 •84
BaiKn	no	no	8.062		8.998	11 i :
Baño» Cncina	no	nO	6.601		6.568	•0•SO
			259.155		AAI. 617	70 AI

total Provincial ta 1857:	100	Ayuntaaientos	328.	A62	habs.
Total > 10 000	7	Ayuntaaientos	10A.938		habs. •
Total > 5 000	20	Ayuntaaientos	186.	735	habs. -
Total Provincial ta 1920:	98	Ayuntaaientos	592.	2 SE	habs. •
fatal > 10.000	1A	Ayuntaaientos	264.	021	habs. -
Total > 5.000	A0	Ayuntaaientos	AAI.	617	habs. -

Crecimiento Intercensal
 Total Provincial: BO'32 t
 total > 10.000: 151'60 X
 letal > 5.000: 136'1.9 *
 Total < 5.000: 6'32 X

GREGORIO NUÑEZ ROMERO-BALMAS

APÉNDICE 1.4.

PROVINCIA DE MALAGA

MUNICIPIO	COSTA	FF.CC.	POBLACIÓN DE HECHO en 1857	DE HECHO en 1920	X
Málaga	si	si	94.293	150.584	59'70
Fuengirola	si	si	2.373	6.228	162'45
Villanueva <i>it</i> (. no	no	no	3.294	5.414	64'36
Alhaurfn	no	no	6.781	10.796	59'21
Cortes de F	no	si	4.329	6.714	55'09
Cártaia	no	si	3.986	5.896	47*92
Marbella	si	no	6.564	9.704	47'84
Alora	no	si	8.370	11.458	36<89
Árdales	no	no	3.912	5.229	33*67
Ronda	no	si	23.296	30.393	30'46
Coin	no	no	9.340	11.632	24'54
Casares	no	no	4.428	5.475	23'64
Archidona	no	si	7.410	9.139	23'33
Mijas	no	no	5.073	6.117	20'58
Velez Málaga	no	si	20.949	24.893	18'83
Antequera	no	si	27.340	31.526	15*31
Estepona	si	no	9.316	10.047	7*85
Cañete Real	no	no	4.794	5.146	7*24
Caapillos	no	si	5.667	5.929	4*62
Alaojía	no	no	7.041	7.279	3*38
Torrox	si	no	6.172	6.202	0*49
Nerja	si	no	6.234	5.798	-6*99
Colaenar	no	no	5.772	3.794	-34'27
			276.734	375.393	35 '65
Total Provincial en 1857			109 Ayuntaamientos	431 983 hab.	-
Total > 10.000			4 Ayuntaamientos	165 878 hab.	•
Total > 5.000			16 Ayuntaamientos	249 618 hab.	•
Total Provincial en 1920			102 Ayuntaamientos	554 301 hab.	-
Total > 10.000			8 Ayuntaamientos	281 329 hab.	-
Total > 5.000			22 Ayuntaamientos	371 599 hab.	-
Creciaiento Intercensal					
Total provincial :			28*32	X	
Total > 40.000 :			69*60	X	
Total > 5.000 :			48*87	*	
Total < 5.000 :			0*18	X	

ANDALUCÍA ORIENTAL EN EL TRANSITO A LA ECONOMÍA CONTEMPORÁNEA

BIBLIOGRAFÍA

Cuadrado Roura (1979) "Economaía y transporte en Andalucía: desarticulación y dependencia" en "Transporte y desarrollo regional de Andalucía". Sevilla.

Chorley C Hagget (1971) "La geografía y los modelos socioeconómicos". Madrid.

Christaller, W. (1933) "Die Zentralen Orte in Süddeutschland" citado en Bielza de Ory, ed. "Geografía General", vol. II. Madrid.

López Martín, A. I Azpeitia Calvin, J. (1982) "Influencia de las infraestructuras de transporte en el desarrollo regional" en "Ciudad y territorio", 1, núm. 51.

Nadal, J. (1970) "Industrialización y desindustrialización en el S.E. español" en "Moneda y crédito". 120.

Núñez Roaero-Balaas, G. (1985) "Crecimiento sin desarrollo: la ainería del distrito de Berja en la etapa de apogeo" en "Revista de Historia Económica", año III, núm. 2.

Pérez Moreda, V. (1985). "La población española en el S. XIX y priaser tercio del S. XX" en "I.CE.", núm. 623.

Racionero, L. (1978) "Sistemas de ciudades y ordenación del territorio". Madrid.

Reher, D.S. (1985) "Desarrollo urbano y evolución de la población: España, 1787-1930". Ponencia presentada al "III Congreso de Historia Económica". Segovia, 1985. Publicado en "Revista de Historia Económica", IV, 1, 1986.

Richardson, H.N. (1969) "Elementos de economía regional". Madrid.

Sánchez Picon, A. (1984).

Titos Martínez, M. (1980) "Bancos y banqueros en la historiografía andaluza". Granada.