

**Quiebra del Antiguo Régimen, articulación del Estado y desarrollo capitalista en la urbanización de España (1833-1936)**

**Burst of the Ancient Regime, State articulation, and capitalist development in the urbanization of Spain (1833-1936)**

Jesús Mirás Araujo  
Universidade da Coruña

**Resumen**

El objetivo es examinar el proceso de urbanización de España en el largo plazo, y cómo la historiografía lo ha interpretado en los últimos años. Frente a la tradicional tesis del fracaso, trabajos recientes abogan por sostener caracterizaciones menos categóricas. Desde el primer tercio del siglo XIX se articularon los factores que conformaron el siguiente medio siglo de despegue del país. La quiebra del Antiguo Régimen, los inicios del capitalismo, la nueva organización territorial, los equipamientos urbanos... constituyen elementos que demuestran un dinamismo en absoluto despreciable.

**Palabras clave:** urbanización, historia urbana, España, siglo XIX.

**Códigos JEL:** J61, N9, O18, R10

**Abstract**

The aim is to examine the urbanization process of Spain in the long run, and how the historiography has interpreted this topic lately. As opposed to traditional arguments of Spanish failure, recent studies support less categorical characterizations. From the first third of the nineteenth century the factors that shaped the next half century of development of the country took off. The collapse of the Ancient Regime, the beginnings of capitalism, the new territorial organization, the urban facilities... demonstrate a dynamism that is negligible.

**Key words:** urbanization, urban history, Spain, nineteenth century.

**JEL Codes:** J61, N9, O18, R10

## **Quiebra del Antiguo Régimen, articulación del Estado y desarrollo capitalista en la urbanización de España (1833-1936)\***

[Fecha de recepción del original: 6/12/17; versión definitiva: 12/5/18]

Jesús Mirás Araujo<sup>‡</sup>  
Universidade da Coruña

### **1. 1 Introducción**

Los estudios históricos urbanos en España o, al menos, las síntesis explicativas del fenómeno en su globalidad, experimentaron un impulso que parece haberse desacelerado relativamente en fechas recientes<sup>1</sup>. No obstante, las revisiones realizadas hasta ese momento habían comenzado a adoptar un enfoque más optimista acerca del fenómeno urbano español en el período contemporáneo. Frente a las tesis tradicionales que defendían un retraso relativo a los países europeos desarrollados, los trabajos publicados desde el cambio de siglo abogan por sostener caracterizaciones menos categóricas.

Tras las reformas ilustradas del Setecientos, desde el primer tercio del siglo XIX comenzaron a articularse los factores que conformarían el siguiente medio siglo de despegue económico, los cuales, paralelamente, explican en buena medida el posterior proceso de urbanización de la sociedad española. La quiebra del Antiguo Régimen, los inicios de la industrialización y el desarrollo capitalista, la nueva organización territorial, la desamortización (con su hondo impacto en las ciudades), la implementación de equipamientos urbanos, los movimientos demográficos, el nacimiento del urbanismo moderno, etc., constituyen elementos sobre los que debemos reflexionar y que demuestran un dinamismo, tal vez no comparable al de las naciones

---

\* Este trabajo ha sido financiado con cargo al Proyecto I+D de Excelencia del Ministerio de Economía y Competitividad, titulado “Origen, consolidación y evolución de la industria del gas en España (siglos XIX-XXI)”, HAR2014-52141-P.

<sup>‡</sup> Contacto. Departamento de Economía, Facultade de Economía e Empresa, Campus de Elviña, A Coruña, 15071, España. E-mail: [jmiras@udc.es](mailto:jmiras@udc.es)

<sup>1</sup> In 1996, la revista *Ayer* dedicaba un monográfico a la historia urbana, coincidiendo con el despegue de la disciplina durante la primera mitad de los años noventa (Sambricio, 1996).

líderes, pero en absoluto despreciable. Las inercias de ese lento progreso condujeron a una solidificación del proceso modernizador durante el primer tercio del siglo XX – en la línea que plantea Otero Carvajal (2016)–, lo que se tradujo en un acercamiento de la realidad urbana española a los patrones de los países desarrollados.

El objetivo de este trabajo es examinar el proceso de urbanización de España en el largo plazo, entendido como aquél en el que se produce una progresiva concentración de la población y sus actividades económicas en las ciudades, y que coincide aproximadamente con las transformaciones que experimentó el país durante el siglo XIX. Dicho proceso no fue lineal, y las investigaciones han demostrado que tuvo una articulación cronológica heterogénea que se materializó sobre un espacio histórico que no era completamente uniforme, además de no responder a una única causa o variable. Sin embargo, las limitaciones de espacio obligan a una síntesis general del fenómeno en su globalidad.

## **2. A caballo entre el Antiguo Régimen y el advenimiento del capitalismo**

Como país de desarrollo económico tardío, España experimentó con retraso las transformaciones que en los países avanzados habían comenzado a sentirse mucho antes (Ringrose, 1983, 1998; Pérez Moreda y Reher, 1997). Sin embargo, los antecedentes no eran tan dramáticos, ya que hasta finales del siglo XVIII nuestro país gozó de una tradición urbana consolidada, que sostenía honrosamente las comparaciones con el resto de Europa, con excepción de los países punteros<sup>2</sup>. Lamentablemente, el primer cuarto del XIX fue testigo de un conjunto de dificultades de cierto calado, que provocaron la acumulación de importantes retrasos: Guerra de Independencia, pérdida de la mayor parte del Imperio colonial, crisis de la Hacienda pública (vinculada en parte al anterior problema), enfrentamientos por el poder entre liberales y absolutistas, etc. (Cardesín, 2016).

Lo que ocurrirá durante las siguientes décadas ha sido interpretado por la historiografía dominante como un fracaso en casi todos los frentes: político (ausencia de una auténtica revolución liberal), económico (tardía y pobre industrialización, etc.), social, etc. (Cardesín y Mirás, 2017). Aunque la realidad muestra que esto es cierto para la mayor parte de ese dilatado período, algunas circunstancias influirán positivamente en el futuro de las ciudades españolas.

A pesar de las dificultades, limitaciones, carencias y obstáculos, se puede apreciar que el país comenzaba a dar pasos que le permitirían modernizarse

---

<sup>2</sup> El porcentaje de población urbana en Europa (núcleos de más de 10.000 habitantes) se situaba en 1800 en el 10%, mientras que en España era del 11,1%, muy por encima de la media de la Europa central (7,1%) y oriental (4,2%), y cercana a la Europa mediterránea (12,9%), aunque relativamente alejada de la Europa noroccidental (14,9%) (Llopis y González, 2006, p. 17).

gradualmente, adentrándose de manera progresiva por la senda de la industrialización. Aunque no es menos cierto que el avance se realizó sin alcanzar el ritmo de los vecinos más prósperos, por lo que el proceso se desarrolló de manera incompleta, quedando la transición hacia la modernidad pendiente, en buena medida, para el siglo XX (Otero Carvajal, 2016; Otero Carvajal y Pallol, 2018). A ese primer período le siguió una etapa de transformaciones más aceleradas, durante la Restauración, conformando un largo siglo XIX, que tendría su punto de llegada en la abrupta ruptura que representó la Guerra Civil.

Cronológicamente, y a pesar del relativo vacío historiográfico que todavía presenta la Guerra de la Independencia (parcialmente revisado con motivo del cumplimiento del bicentenario de su inicio), la ocupación napoleónica del país parece haber tenido un impacto más negativo del que se creía (Moliner, 2007). Diversos estudios han evidenciado que tuvo lugar un notable retroceso demográfico<sup>3</sup>. Y, a pesar de que existe aquí un campo de estudio todavía por explorar, hay suficientes indicios de que las ciudades fueron partícipes trágicos de este episodio (Moreno Alonso, 2004).

Ahora bien, paralelamente, se ha insistido también en el carácter regeneracionista o revolucionario de los proyectos napoleónicos (Miranda, 2009)<sup>4</sup>, ya que se adoptaron una serie de medidas que tendrían consecuencias de largo recorrido sobre la organización institucional a nivel estatal. José Bonaparte emprendió un ambicioso plan de reformas (cercanas al pensamiento ilustrado, aunque no siempre culminadas), con el fin de regenerar la política, la economía o la educación del país<sup>5</sup>, que incluía un nuevo orden político, el paso de un Estado fiscal “depredador” a otro contractual, la consolidación de los nuevos derechos de propiedad y la liberalización de las actividades mercantiles y productivas (Rojo, 1977). Este ordenamiento, directa o indirectamente, terminará dejando su huella en el mundo urbano.

A más largo plazo, el proceso requería de reformas que permitiesen la implantación de un orden legal duradero e inaugurasen un nuevo cuadro institucional, posibilitando con ello la superación del Antiguo Régimen y permitiendo la articulación de un verdadero Estado nacional. Así, el modelo de Estado y de Administración experimentará una sustancial transformación (Codesal, 2008), dando como resultado el diseño de una nueva organización territorial. Esto cristalizó, aproximadamente, hacia 1834-1874, aunque algunos de sus elementos se iniciasen años antes, destacando, a nivel urbano, la reforma municipal implementada durante el primer tercio del siglo.

---

<sup>3</sup> No sólo como consecuencia de la violencia, sino también por efecto de diversas crisis que afectaron a la población civil (crisis epidémica en 1809, período bélico en 1809-1813 y crisis de subsistencias en 1812) (Canales, 2004).

<sup>4</sup> Unas reformas que se hallan en el origen del largo proceso de la revolución liberal española, que se estaba iniciando en aquellos momentos (Busaall, 2006).

<sup>5</sup> Aunque la virulenta respuesta de los opositores al nuevo monarca y, sobre todo, la desconfianza del pueblo, frustraron los planes (Piqueres, 2012).

El proceso no fue sencillo, debido a la intensa lucha (en 1814-33) entre el decadente absolutismo y el naciente proyecto liberal. Se pueden distinguir tres subperíodos. Durante el primer período absolutista del reinado de Fernando VII (1814-20), continuaron vigentes a nivel local los viejos esquemas de funcionamiento de los ayuntamientos (regidores perpetuos y renunciables, caótica división territorial, etc.). En cambio, el Trienio Liberal (1820-23) estableció los cimientos para el asentamiento de la organización liberal. Durante esa breve etapa, los ayuntamientos, gobernados por regidores electivos, se convirtieron en piezas clave del nuevo engranaje, aunque continuasen estando controlados por las oligarquías locales (si bien con una importante presencia de las clases medias). Por el contrario, la Década Ominosa (1823-33) significó un retorno al pasado, aunque con indicios de cambios administrativos, modificación de la composición de los ayuntamientos, nuevos mecanismos de elección de sus miembros e intentos de erigir una nueva división territorial (Polo, 2011).

Por tanto, en conjunto, el período relatado se caracteriza por ser el de la formulación teórica y práctica de una nueva organización territorial, la liberal. El municipio liberal que surgió entonces tuvo una estrecha vinculación con la propia construcción de un Estado que, aunque centralizador en su concepción global, estuvo especialmente atento a controlar la dinámica municipal (De Castro, 1979). El modelo que se seguirá para ello guarda notorios paralelismos con el modelo napoleónico en su versión doctrinaria: amplias competencias para los ayuntamientos, concentración del poder ejecutivo en el alcalde, etc. (Gay, 2008).

Varias novedades presiden esos años. Destaca, en primer lugar, la reforma local de 1823. Ésta permitía, dentro de un amplio marco de descentralización administrativa, configurar al municipio como una creación legal del poder central (Nadal, 1982). Pero la organización territorial liberal se consolidó propiamente gracias a la aprobación, por medio del Real Decreto de 30 de noviembre de 1833, de la división provincial del Estado de Javier de Burgos. Esta reforma eliminó las antiguas divisiones territoriales e instauró un tejido homogéneo basado en 52 provincias, gobernadas por cuerpos políticos (las diputaciones provinciales) y por un jefe político/gobernador designado por el gobierno (De Castro, 1979).

El reinado de Isabel II (1833-68) fue testigo de duras confrontaciones. Por un lado, entre carlistas y liberales y, por otro, entre moderados y progresistas. Por su impacto en el mundo urbano, interesa reseñar especialmente el conflicto entre progresistas y moderados, ocasionado por la aprobación por parte de éstos de la Ley de Ayuntamientos de 1840, que preconizaba un modelo centralista de corte francés, al que se opusieron frontalmente los progresistas.

Pero si hay un elemento que sobresale durante este período ése fue la desamortización que se realizó en las ciudades españolas (Rodríguez Chumillas, 2000), ya que este proceso tuvo un enorme impacto en sus estructuras urbanas (Oyón, 1994).

Es bien conocido que el afán desamortizador no siguió una secuencia lineal. Obviando el impulso iniciado durante las Cortes de Cádiz (de escasa trascendencia en el medio urbano), se advierte que el Trienio Liberal (1820-23) fue testigo de un primer empuje de cierta relevancia (Brines, 1986). La víctima principal de la ofensiva fue la propiedad religiosa; sus principales beneficiarios, la nobleza y la burguesía urbana (Rueda, 2005). Ello permitió que las fincas urbanas comenzasen a transformarse en un valor-refugio para ciudadanos enriquecidos, convirtiendo la especulación inmobiliaria en una de las actividades preferidas de la incipiente burguesía.

Las monografías sobre desamortización urbana comienzan a ser abundantes, lo que permite realizar un mínimo balance de sus consecuencias. Las dos de mayor trascendencia sobre el espacio urbano fueron la de Mendizábal y, en menor medida, la de Madoz, en sus dos etapas<sup>6</sup>. El volumen de suelo puesto en circulación facilitó la liberación de un importante caudal de capitales que, posteriormente, sería reinvertido en diversas iniciativas industriales (García Colmenares, 1993).

Las desamortizaciones posibilitaron un cierto reparto de la estructura de la propiedad y un reforzamiento de la presencia inmobiliaria de las clases acomodadas en el centro de las ciudades (Oyón, 1994, p. 17). Desde una perspectiva morfológica, el espacio liberado permitió acometer algunas reformas interiores de cierta consideración (Vilagrasa, 1998), a través de distintos mecanismos. Primero, mediante la colmatación del tejido urbano, ya que algunas propiedades se destinaron a equipamientos colectivos (cuarteles, cárceles, hospitales, centros de beneficencia...), aunque el espacio también fue oxigenado, gracias a la apertura de plazas públicas. En conjunto, y a excepción de Madrid y Barcelona, el crecimiento tuvo lugar por implosión, sobre todo en las ciudades menos dinámicas. Pero, además, la venta de bienes desamortizados permitió absorber parte de las necesidades de residencia y equipamientos públicos durante las décadas centrales del siglo, sin necesidad (y esto es fundamental) de plantear planes de ensanche. Por tanto, la demanda de vivienda se resolvió en estos casos mediante la densificación de la ciudad existente o utilizando los terrenos provenientes de la Desamortización (Monclús, 1999). No es de extrañar que esto se tradujese en un significativo crecimiento del parque de viviendas, especialmente destacado en el tercer cuarto del siglo, así como durante las décadas de 1910 y 1920 (Gráfico 1)

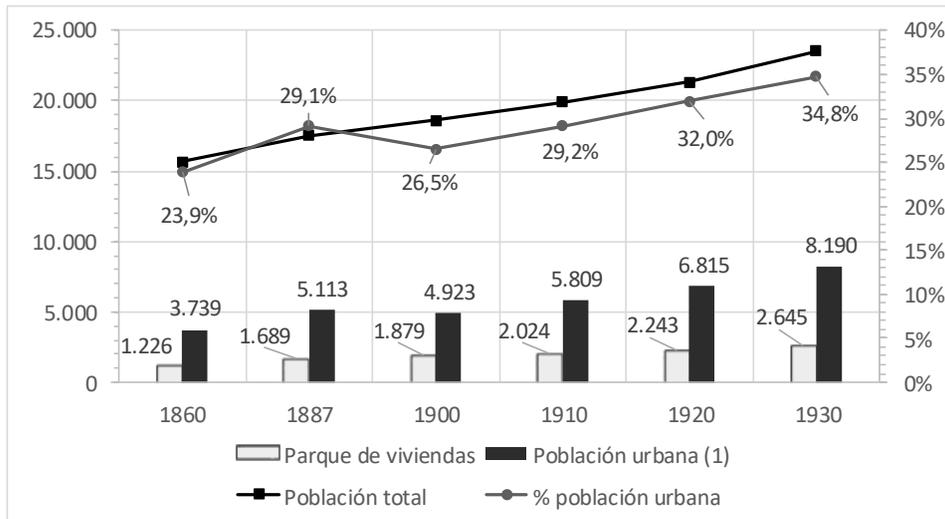
Por lo que respecta a las formas jurídicas de la propiedad, al contrario que en Europa, en España predominó la idea de que era imprescindible implantar la propiedad plena. Esto ocurrió así debido a que la superposición de dominios sobre el suelo se hallaba muy difundida y porque, además, así se posibilitaba su entrada masiva en el mercado. Como resultado, la burguesía obtuvo sustanciosas plusvalías invirtiendo en

---

<sup>6</sup> García Bellido (2006), resaltó la figura de Pascual Madoz, no sólo como responsable del impulso desamortizador, sino también como figura político-financiera muy relevante en los pasos iniciales del urbanismo moderno, señalando su convergencia con uno de los fundadores del urbanismo europeo, Ildelfons Cerdà. Para Cerdà, vid. Coudroy de Lille (2000).

valores inmobiliarios (Lavastre, 2009), en detrimento de otras inversiones productivas. Se reforzó así el papel que, en la construcción de la ciudad, jugaban agentes urbanos tales como promotores, constructores, industriales o burguesía financiera.

**Gráfico 1**  
**Parque estimado de viviendas en núcleos urbanos, población urbana y población total (en miles) y porcentaje de la población urbana, 1860-1930**



Fuente: Tafunell (2005, pp. 484, 490); INE. Censos de la población de España.  
(1) núcleos > 10.000 habitantes

Desde una perspectiva económica, este período se corresponde con lo que la historiografía ha identificado como el difícil arranque del desarrollo capitalista, que se extiende desde aproximadamente el primer tercio del siglo XIX hasta la crisis finisecular (1890). Diversos factores explican la evolución de esta larga etapa, teniendo en cuenta lo indicado en la introducción acerca de la dificultad de dar cabida en el texto a la variedad de ritmos y causas que presidieron el proceso en los distintos espacios del país.

En primer lugar, la agricultura, considerada tradicionalmente uno de los principales elementos retardatarios del desarrollo español, fue testigo de algunas (insuficientes) transformaciones y de un cierto crecimiento en 1840-90. La distribución de la propiedad de la tierra siguió estando desequilibrada, a pesar de la disolución del régimen feudal y del impacto de las desamortizaciones. La producción, efectivamente, creció, aunque no la productividad, pues predominaban los cultivos extensivos (sobre todo, los cereales), y las técnicas de cultivo y el instrumental eran rudimentarios. Es cierto que con las desamortizaciones se liberaron parcialmente factores productivos:

tierra (con el consiguiente, y tan necesario, incremento de la superficie cultivada), trabajo (con el inicio de las migraciones campo-ciudad, más aceleradas a finales del siglo XIX) y capital (aunque éste siguió un curso mayoritariamente de la ciudad hacia el campo, ya que la burguesía inmovilizó parte de sus inversiones en la adquisición de tierras y rentas rurales). Asimismo, se produjo una paulatina sustitución de cultivos, hacia aquéllos de mayor productividad y capacidad exportadora (vid, olivos, cítricos, etc.). Sin embargo, la crisis finisecular y las políticas comerciales proteccionistas no contribuyeron a estimular suficientemente este proceso.

Pero había otros problemas. El tránsito de la Hacienda absolutista a la liberal requirió de reformas, aún cuando las prácticas fiscales durante el siglo XIX se alejaron bastante de lo que sería de desear en una Hacienda moderna. La reforma clave, la de 1845, encuentra su origen en la necesidad de solventar dos problemas relacionados: la herencia de un Fisco en crisis, típico de una economía de Antiguo Régimen, y la existencia de un déficit presupuestario crónico, que tenía consecuencias negativas para el crecimiento económico. No obstante, a pesar de introducir indudables elementos positivos en el sistema fiscal del país, diversos problemas (ocasionados, principalmente, por el elevado volumen de deuda pública) obligaron a realizar algunas modificaciones a la reforma de Mon durante el siglo XIX, que le restaron eficacia. Esto resulta particularmente interesante desde la perspectiva de las ciudades, ya que los estudios recalcan la insuficiencia crónica de recursos en la práctica totalidad de los ayuntamientos españoles durante la época contemporánea (Salort, 2010).

Por otro lado, dada la estructura productiva del país (escasamente industrializado), la mayor parte del ahorro interno tendría que provenir de un sector primario ineficiente. Pero los grandes terratenientes no eran proclives a la inversión en actividades productivas, sino más bien al gasto de las rentas agrarias en consumo suntuario, o a su inversión en deuda pública. De ahí que las disponibilidades de capital productivo fuesen escasas, cercenando la formación bruta de capital. La lentitud en la formación de un sistema financiero moderno tampoco contribuyó a inyectar recursos a la economía.

Esa falta de recursos lastró la creación de infraestructuras, lo que entorpeció la formación del mercado interior, y la movilidad de la población y los recursos. En contrapartida, la entrada de capital extranjero desempeñó un papel decisivo, pues compensó parcialmente la carencia antes descrita (Broder, 2012), a todos los niveles, tanto al de las infraestructuras de transporte terrestre – incluido el ferrocarril – (Martínez López, 2006), como en los equipamientos urbanos.

El segmento que, indiscutiblemente, mayor atención historiográfica ha recibido es el ferrocarril, en torno al cual se ha debatido con entusiasmo acerca de su contribución al desarrollo del país. A pesar de que se ha afirmado que los ferrocarriles no cumplieron plenamente las expectativas económicas creadas en torno a su

construcción (Herranz, 2003), la legislación ferroviaria (sobre todo, la ley de 1855) favoreció su desarrollo (Bel, 2012), lo que terminó beneficiando (con matices) a la economía española (Herranz, 2008). Queda mucho por conocer respecto a su contribución al desarrollo de las ciudades, si bien la literatura (principalmente la geográfica) sí ha puesto de manifiesto el indudable impacto que tuvo sobre su ordenación territorial.

Este período fue, asimismo, testigo de la implantación de las primeras infraestructuras urbanas. Lo mismo ocurrió con las infraestructuras de la segunda revolución tecnológica (Núñez, 1996). Nos ocuparemos más adelante de su desarrollo.

En parte como factor causal pero también como consecuencia de la evolución socioeconómica, los estudios demográficos han ido confirmando el perfil de la población de ese período que los análisis publicados durante los años setenta y ochenta habían comenzado a revelar. La principal conclusión que se extrae es que España experimentó un lento crecimiento, sin haber atravesado una auténtica transición demográfica, pues persistían rasgos demográficos típicos de una economía atrasada.

Por un lado, la mortalidad (Nicolau, 2010), sobre todo la infantil, era sustancialmente más elevada que en Europa (Reher y Sanz, 2004), tanto en las ciudades como en el conjunto del país, debido a diversas manifestaciones del atraso: epidemias, sobresaliendo el cólera, del cual se conocen varios brotes hasta bien entrado el siglo, alguno de los cuales tuvo un impacto calamitoso en determinadas ciudades; enfermedades sociales (viruela, sarampión, tuberculosis...), que no fueron erradicadas de las ciudades y que recurrentemente dejaban su rastro en forma de muerte en numerosas regiones; crisis de subconsumo que, aunque en franco retroceso<sup>7</sup>, eran más propias de economías tradicionales, etc. El resultado era una esperanza de vida anormalmente baja para una sociedad que aspirase a la etiqueta de moderna.

Por otro lado, la natalidad era también reducida, debido a una elevada tasa de celibato, una edad de matrimonio avanzada (a causa de una economía excesivamente dependiente de la agricultura, con dificultades para acceder a la propiedad de la tierra) y a la ausencia de una verdadera transformación socioeconómica que indujese una modificación de las pautas de fertilidad. Finalmente, los movimientos migratorios (tanto exteriores como interiores) fueron escasamente significativos. Éstos fueron esencialmente intra-regionales, con la excepción de Madrid, y no supusieron cambios relevantes en la distribución territorial de la población.

En el plano urbanístico, el primer tercio del siglo XIX no se caracterizó por avances dignos de mención. Mientras en algunas partes de Europa la planificación de las ciudades daba sus primeros pasos, en España los avances en la ciencia urbana no se

---

<sup>7</sup> Lo que permitió una progresiva consolidación de un nuevo modelo dietético, conocido como transición nutricional, que en España se instaló desde la segunda mitad del siglo XIX (Cussó, 2010).

aprecian hasta los años cuarenta. Durante las siguientes tres décadas sí se llevaron a cabo esfuerzos para equipararnos al urbanismo europeo.

Si bien el crecimiento urbano no reclamaba todavía una fuerte intervención, la herencia de la ciudad medieval y moderna comenzaba a demandar una reorganización del espacio. La novedad residirá en la nueva concepción de la gestión, más unitaria por primera vez en la historia del urbanismo (De Terán, 1999), tratando de superar las actuaciones parciales de los dos siglos anteriores (policía urbana, medidas de higiene, iluminación, orden público...).

El Estado (y no sólo las administraciones locales) comenzó a erigirse en protagonista, a través de una doble iniciativa de desigual éxito. De una parte, mediante la construcción de un marco legal global a través del cual controlar el crecimiento urbano, materializado en las dos primeras Leyes Municipales (1840 y 1845). Aunque su trascendencia real ha sido relativizada por los urbanistas, debemos destacar que la segunda de ellas obligó a la redacción de ordenanzas municipales. Frente a las políticas sectoriales descoordinadas de antaño, dichas ordenanzas, junto con las ya existentes normas de policía urbana y la nueva figura del arquitecto municipal, constituyeron el más valioso instrumento de ordenación urbana de la época (Anguita y Huetz, 2010). Por otro lado, aunque con menor fortuna, surge la preocupación del Estado por la vivienda como obligación pública. Los dos instrumentos más destacados fueron la Ley de Ensanche de poblaciones (1864) y la Ley de vivienda (1861-64). Pero los recursos legales seguían siendo insuficientes, y las autoridades locales se veían incapaces para anteponer el interés general al de las élites.

Durante la Restauración, el marco regulador del urbanismo se transformó visiblemente, como consecuencia del impacto positivo que el progreso económico tuvo sobre el ordenamiento legal, ya que las nuevas necesidades implicaban nuevas medidas. Hacia los años ochenta, el urbanismo español se estaba imbuyendo de las vanguardias europeas, dando como resultado el surgimiento de una corriente cultural y técnico-jurídica que prestaba una creciente atención a la sanidad (De Terán, 2002).

La regulación de la vida municipal se inspiró desde entonces en criterios centralizadores. La filosofía se resumía en alinear, derribar y reedificar (Anguita, 2006). Debido a la ausencia previa de materiales cartográficos fiables, era perentorio, en primer lugar, conocer en detalle el espacio sobre el que actuar. Por ello, entre 1846 y 1896 se promulgaron leyes y ordenanzas que obligaron a trazar planos de expansión geométricos de las poblaciones, si bien conviene señalar que no todos los planos de ciudades levantados durante el siglo XIX terminaron convirtiéndose en planes de urbanismo. En este ámbito, el Grupo de Estudios de Historia de la Cartografía ha realizado una notoria labor de identificación de dichas representaciones<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Destaca el monográfico de *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, dedicado a la representación cartográfica de la ciudad en la península Ibérica (s. XVII-XIX), 2014, número 77.

Como resultado de lo anterior, las nuevas concepciones permitieron diseñar espacios a los que el urbanismo anterior apenas había prestado atención: se crearon calles y plazas trazadas según criterios modernos; surgieron arrabales; se bosquejaron áreas residenciales suburbanas para las clases acomodadas, “barrios burgueses” y segundas residencias (en la periferia urbana); se abrieron áreas de sociabilidad y ocio (zonas verdes, paseos), y espacios asistenciales o represivos. De gran trascendencia en la apertura de estas parcelas fue el derribo de las murallas exteriores: San Sebastián (1864), Valencia (1865), Madrid y Sevilla (1868), Castellón (1882), etc. (Ferrer y Precedo, 1977-1978, p. 55). Por último, se inició una segmentación social horizontal: aburguesamiento de barrios afectados por proyectos de reforma interior y ensanche, proletarización de periferias que crecían sobre la autoconstrucción, degradación de centros históricos...

### **3. La segunda industrialización y su huella en las ciudades españolas**

Cuando el siglo XIX vislumbra su final, la tesis del fracaso que ensombrece la totalidad de la centuria resulta difícil de defender. Esto entronca con la revisión de la frustración generada por los fallidos procesos de modernización (de la sociedad de la Restauración, la industrialización o la revolución liberal), los cuales han venido siendo objeto de revisión recientemente por parte de la literatura. De hecho, los progresos de la historiografía urbana en las últimas dos décadas han permitido dibujar un escenario algo menos afligido que el que se había trazado en los años previos (Núñez, 2001, 2005; Cardesín y Mirás, 2017). En consecuencia, el período 1890-1936, con sus carencias y “arritmias”, estuvo presidido por una modernización más sólida que la fase anterior (García Delgado, 1992; Núñez, 2001, Otero Carvajal, 2007a; Otero Carvajal y Pallol, 2009; Otero Carvajal y Pallol, 2017), lo que condujo a una progresiva convergencia de la urbanización con los patrones de los países desarrollados (Tabla 1)

Con todo, no fue una etapa plácida. En el ámbito político, coincide con la Restauración, durante la cual se instaura un sistema relativamente estable, tras el fracaso del primer experimento republicano. Pero las tensiones del primer tercio del siglo XX afectaron de manera crítica al nuevo edificio institucional. Precisamente en la raíz de la conflictividad social generada se halla un fenómeno que guarda un fuerte paralelismo con el crecimiento de las ciudades y la modernización del país: el nacimiento del movimiento obrero (Del Rey, 1994; Oyón, 2010).

En el plano económico, la última década del XIX presenció todavía un crecimiento económico lento, que se extendió a los primeros años del nuevo siglo. Los elementos decisivos que impulsaron el avance durante este período fueron el desencadenamiento de la segunda transición energética, el ciclo bélico (1914-23), amparado en la demanda europea, y el ciclo inversor programado durante la Dictadura

de Primo de Rivera (con el sostén de una favorable coyuntura internacional). Ello permitió la implementación de los equipamientos de la segunda industrialización, los cuales tendrán un positivo impacto en el medio urbano y resultarán decisivos para el sector terciario: energía, transportes y comunicaciones, abastecimiento de agua y alcantarillado, etc.

**Tabla 1**  
**Tasa de urbanización en Europa por países, 1800-1913\***

	1800	1850	1870	1890	1900	1913
Alemania	9,3	15,0	24,5	34,5	42,0	51,0
Austria-Hungría	7,8	9,7	12,1	19,7	25,6	29,4
Bélgica	21,7	33,5	38,8	48,0	52,3	58,0
Dinamarca	15,5	14,6	18,6	27,2	33,5	36,7
<b>España</b>	<b>19,5</b>	<b>18,0</b>	<b>22,5</b>	<b>30,5</b>	<b>34,0</b>	<b>39,3</b>
Francia	12,9	19,5	24,3	30,7	35,4	39,5
Italia	21,9	23,0	25,0	31,0	35,5	41,5
Países Bajos	34,1	35,6	38,5	46,3	47,8	51,3
Reino Unido	20,8	39,6	53,3	64,0	67,4	69,7
Suiza	6,9	11,9	17,5	24,5	30,6	39,3
Europa (sin Rusia)	13,0	16,4	20,8	27,8	33,2	38,7
Europa occidental	14,2	24,1	32,8	42,2	47,6	53,4
Europa mediterránea	20,4	20,5	23,2	29,3	33,1	38,3

Fuente: Bairoch (1998, p. 200).

(\*) Núcleos de más de 5.000 habitantes

En cuanto al crecimiento urbano, las investigaciones arrojan saldos alentadores (Gráfico 2). Hasta 1860, nuestro país mantuvo un comportamiento razonablemente ágil, avanzando en paralelo (aunque a ritmo más calmado) al entorno. Si bien no exento de discontinuidades, causadas por alteraciones en las migraciones campo-ciudad, el crecimiento urbano retornó a todas las regiones (Reher, 1994). Pero con el discurrir del siglo XIX (1860-1930), el ritmo de progresión se incrementó (Reher, 1990).

Tradicionalmente, y a imitación del patrón seguido por los países desarrollados, se defendió que la industrialización fue el principal factor responsable. Todavía hoy resulta imposible desdeñar el influjo de este sector en el crecimiento urbano español. Pero las investigaciones recientes introducen matices (Pons et al., 2007), ya que la industria probablemente actuó consolidando tendencias ya existentes de concentración de la población en el territorio (Ayuda, Collantes y Pinilla, 2010), con dos vectores principales: las dos principales ciudades y, paradójicamente, las ciudades pequeñas

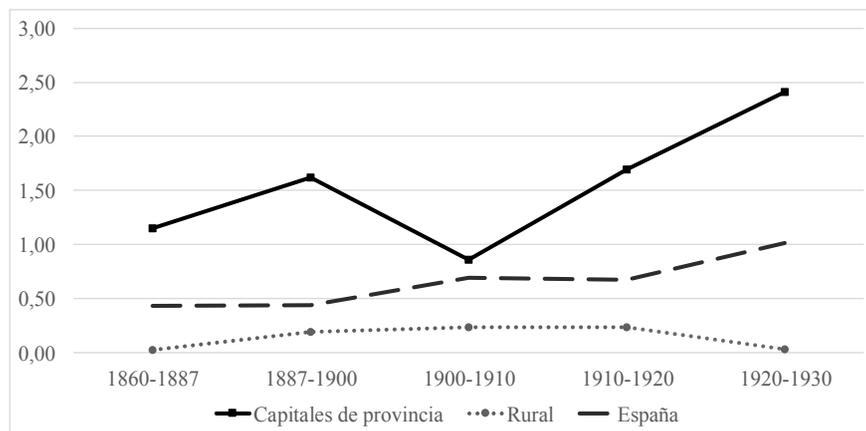
(Tafunell, 2005). Destaca el avance experimentado durante el primer tercio del siglo XX, con un creciente protagonismo de los núcleos de más de 100.000 habitantes.

En esos años se produjo uno de los puntos de inflexión que marcarán la evolución futura de las ciudades, constituyendo una bisagra clave en el proceso de urbanización, de tal manera que en 1936 España era ya un país moderadamente urbanizado (Oyón, 1994, p. 12).

Aunque España se incorporó tardíamente a la segunda revolución tecnológica, el desfase temporal decreció, de modo que las innovaciones del período se adoptaron con celeridad. Especial trascendencia tuvo la segunda transición energética. La electricidad fue adoptada con vigor en las ciudades entre el ocaso del siglo XIX y principios del XX, con un ritmo de penetración más rápido que el que había caracterizado a innovaciones precedentes (por ejemplo, el gas de hulla, cuya generalización tuvo lugar a lo largo de varias décadas, no llegando a ser universalmente implementado) (Capel y Casals, 2013; Mirás, 2017a). Esto permitió la reducción de las carencias energéticas, facilitando una diversificación sectorial y una modernización particularmente perceptible en las ciudades. Asimismo, fue responsable de los avances en infraestructuras clave como los transportes y las comunicaciones (Capel, 1994; Otero Carvajal, 2007b; Calvo, 2008).

### Gráfico 2

#### Tasas medias anuales de crecimiento de la población urbana y rural, 1860-1930



Fuente: Gómez Mendoza y Luna (1986, p. 9). La población rural corresponde a los núcleos que no superan el umbral de 5.000 habitantes

La transición demográfica tampoco parece haberse completado durante el período de entreguerras (Reher, 1999). La principal novedad fue la aceleración en la caída de la fecundidad (aunque con pautas territoriales muy heterogéneas)<sup>9</sup> y de la mortalidad<sup>10</sup>, aunque de magnitud insuficiente para suscitar una verdadera explosión demográfica. Hasta la Guerra Civil, los niveles de mortalidad urbana eran superiores a los rurales, aunque la lucha contra la muerte tuvo más éxito en las ciudades<sup>11</sup>. Pero recientes estudios han revelado comportamientos desalentadores. Varias ciudades experimentaron un crecimiento natural negativo durante buena parte del siglo XIX, que se atenúa cuando se sobrepasa el umbral del XX. Lastimosamente, sólo el recurso a la inmigración permitió arrojar balances positivos: Madrid hasta principios del siglo XX (Otero Carvajal y Pallol, 2009; Pallol, 2013), Bilbao hasta finales del siglo XIX (González Portilla et al., 1995; García Abad et al., 2006), Granada hasta 1920 (Martínez López y Moya, 2011), Cádiz (Pérez Serrano, 2008), etc. Esto encaja con los patrones europeos, si bien de manera algo más tardía, ya que la esperanza de vida en, por ejemplo, las ciudades industrializadas inglesas, cayó significativamente entre 1820-1840. Los indicadores indirectos, como los biométricos, muestran también un patrón sombrío en los centros manufactureros, lo que guarda relación con la tardía industrialización (Martínez Carrión y Moreno, 2007), mientras que en las ciudades mineras la mortalidad alcanzó niveles terribles<sup>12</sup>.

---

<sup>9</sup> Existe un desfase cronológico (similar a otros países mediterráneos) en el inicio del declive de la fecundidad con relación a los países del norte y centro de Europa, en donde ocurrió en 1890-1920 (Delgado, 2009; Gil, 2010).

<sup>10</sup> Los primeros descensos de la mortalidad ordinaria tuvieron lugar en el primer cuarto del siglo XIX, aunque no fueron sostenidos, debido a la elevada mortalidad catastrófica. Durante el primer tercio del siglo XX se aprecia una aceleración de dicha caída (Dopico y Reher, 1998; Reher y Sanz, 2004).

<sup>11</sup> Aún así, hacia 1930 todavía seguía existiendo un considerable diferencial de mortalidad a favor del campo (Reher, 2001).

<sup>12</sup> Por ejemplo, en la ciudad minera andaluza de Linares, las tasas de mortalidad alcanzaban el 49,9 por mil en 1860 (Moreno Rivilla, 1987). En otras regiones mineras ocurrían fenómenos análogos (Pérez y Escudero, 2010).

**Tabla 2**  
**Población de las capitales de provincia por tamaño (1900-1930)**

	Población acumulada en capitales		% sobre población total España		Tasa de crecimiento 1900-1930 (%)
	1900	1930	1900	1930	
Más de 500.000 hab. (1)	1.072.835	1.958.397	5,77	8,31	82,54
Entre 100.000 y 499.999 hab. (2)	603.513	1.452.917	3,25	6,17	140,74
Entre 50.000 y 99.999 hab. (3)	623.543	948.891	3,35	4,03	52,18
Entre 20.000 y 49.999 hab.	670.705	708.401	3,61	3,01	5,62
	2.970.596	5.068.606	15,98	21,51	70,63

Fuente: INE. Censos de la población de España

(1) En 1900: Madrid 539.835 habitantes de hecho; Barcelona 533.000. En 1930: Barcelona 1.005.565; Madrid 952.832

(2) En 1900: Valencia 213.550; Sevilla 148.315; Málaga 130.109; Murcia 111.539. En 1930: Valencia 320.195; Sevilla 228.729; Málaga 188.010; Zaragoza 173.987; Bilbao 161.987; Murcia 158.724; Granada 118.179; Córdoba 103.106

(3) En 1900: Zaragoza 99.118; Bilbao 83.306; Granada 75.900; Cádiz 69.382; Valladolid 68.789; Palma de Mallorca 63.937; Córdoba 58.275; Santander 54.694; Alicante 50.142. En 1930: Valladolid 91.089; Palma de Mallorca 88.262; Santander 85.117; San Sebastián 78.432; Las Palmas 78.264; Cádiz 75.769; Oviedo 75.463; A Coruña 74.132; Alicante 73.071; Melilla 62.614; Santa Cruz de Tenerife 62.087; Almería 53.977; Ceuta 50.614

Las migraciones campo-ciudad parecen haber sido, por tanto, las responsables de la transformación del sistema urbano en la segunda mitad del siglo (Pallol y García Abad, 2017), aunque con un cierto retraso con relación a Europa. Durante el período de entreguerras experimentaron una sustancial aceleración, aunque se concentraron en los mayores núcleos del país (Silvestre, 2010). Estos movimientos se relacionan, entre otros factores, con las perspectivas de mejoría del estatus socioeconómico de los desplazados. Y, aunque a un nivel inferior al de la Europa de la primera velocidad, otros indicadores relacionados con el bienestar de la población en las ciudades (renta, dieta, índice de calidad de vida...) experimentaron notables progresos hasta la Guerra Civil (Domínguez y Guijarro, 2000)<sup>13</sup>, si bien beneficiaron más a las regiones desarrolladas (Ramón, 2011; González Portilla, Hernando y Urrutikoetxea, 2017).

<sup>13</sup> Existen, no obstante, excepciones, en las que se aprecia el fenómeno opuesto, con niveles de vida más elevados en la población rural que en la urbana (Hernández, Moreno y Vicente, 2010).

En estrecha relación con las migraciones, se ha consolidado durante la última década una literatura que se ocupa de las transformaciones originadas en los mercados de trabajo urbanos como resultado de dichos movimientos. Los inmigrantes no actuaron como agentes pasivos, sino que influyeron decisivamente en la evolución de los mercados laborales: degradación de oficios tradicionales, consolidación del sector inmobiliario como motor de crecimiento, incremento de los empleados o profesiones liberales, etc. (Pallol, Carballo y Vicente, 2010; Carballo y Vicente, 2017).

En general, aunque aún persistan las ciudades levíticas, el retrato de nuestras urbes presenta trazos que invitan al optimismo pues, con las peculiaridades propias de cada caso, no permanecieron ancladas en sus languidecientes pasados artesanales y preindustriales<sup>14</sup>. No se trata simplemente del triunfo de un paradigma nuevo asociado a la industrialización, sino de un conjunto de transformaciones que afectaron a los trabajadores y a sus experiencias laborales y que se hallan en el núcleo de la formación de la sociedad urbana contemporánea, o lo que es lo mismo, la llegada de la modernidad (Beascochea y Otero Carvajal, 2015; Otero Carvajal, 2016). Estos cambios no se limitaron a estas urbes, sino que irradiaron sus efectos hacia los hinterlands, al convertirse en centros dinamizadores de los espacios más próximos.

Asimismo, las capitales de provincia consolidaron los roles que habían asumido en 1833, al convertirse en sede de los nuevos equipamientos educativos, sanitarios, asistenciales y militares (Mikelarena, 1996). Estos indicadores constituyen un barómetro del aludido bienestar, por cuanto fueron los ayuntamientos los responsables de garantizar la prestación de servicios básicos que anteriormente eran testimoniales.

Mención aparte merece la actividad laboral y productiva realizada por las mujeres (Solà, 2009), tradicionalmente marginadas de las estadísticas oficiales, por culpa del triunfo del “discurso de la domesticidad” femenina y del dominio masculino de la esfera laboral (Pareja, 2006), sobre todo en el último tercio del siglo XIX (de manera análoga a lo ocurrido en otros países). La contribución de las mujeres como titulares de negocios comerciales o manufactureros fue esencial<sup>15</sup>, especialmente en las áreas más dinámicas (Camps, 1997; Pérez Cantó y Mo, 2007; Pareja, 2012). Las migraciones también estuvieron detrás de estos fenómenos y conviene subrayar que, aunque por lo general, las ciudades (excepto las mayores) se nutrían de población de su entorno (provincia o región), algunas ciudades medias extendieron su capacidad de atracción a espacios más distantes.

---

<sup>14</sup> Numerosos estudios se han centrado en las ciudades en donde la industrialización no llegó a cristalizar. Son ciudades, generalmente, de tamaño mediano, aunque también Madrid ha sido objeto de atención. A pesar de ser la ciudad más grande, no es un ejemplo de núcleo industrial, pero sí de muchas de las transformaciones descritas (Vicente, Carballo y Pallol, 2008).

<sup>15</sup> Aunque no es menos ciertos que existían todavía abundantes categorías socioprofesionales más propias del Antiguo Régimen, como el servicio doméstico (Díaz Sánchez, 2003).

Como resultado de las transformaciones socioeconómicas del país, la estructura urbana experimentó importantes cambios. Se inició la transformación del sistema heredado del Antiguo Régimen en otro más adaptado a las necesidades de la sociedad industrial. Las fases de mayor impulso urbanizador transcurrieron en 1860-77 y en las décadas de 1910 y 1920 (principalmente esta última). No obstante, si consideramos el conjunto del período 1860-1930 se advierte que ese florecimiento fue muy desigual, ya que sigue las líneas de fuerza del crecimiento industrial. Obviando Madrid, la periferia costera toma definitivamente el mando, pues el mayor crecimiento se registró en el País Vasco, Cataluña, Asturias... y agudizó el dominio de las grandes ciudades (Tabla 2). Una mayor diversificación de su estructura económica y una más eficaz capacidad de atracción migratoria potenciaron su crecimiento. En el polo opuesto, las ciudades pequeñas perdieron importancia (Mikelarena, 1996), mientras que las medias (en particular, las capitales de provincia) resistían gracias a una especialización basada en el sector terciario (Figura 1).

Precisamente las ciudades intermedias han sido objeto de una creciente atención en los últimos años, ya que las transformaciones que conocieron en 1860-1930 relativizan el clásico paradigma de la urbanización y la modernización de la sociedad urbana vehiculizadas exclusivamente a través de un desarrollo de la industrialización. Estas ciudades consolidaron un sector importante terciario, aunque en ocasiones éste se hallaba excesivamente orientado hacia servicios tradicionales (comercio, administración), más que hacia subsectores modernos (Mirás, 2017b, p. 125).

Desde el punto de vista físico, el crecimiento urbano no fue excesivamente violento. Al contrario, entre mediados del siglo XIX y 1900-10, fue absorbido de manera pausada. Varios ingredientes conforman la producción del tejido urbano decimonónico. En primer lugar, se colmataron los centros históricos heredados gracias, en gran medida, al nuevo suelo suministrado por las desamortizaciones. En segundo lugar, se crearon los primeros Ensanches, al menos en las ciudades más activas, ya que a menudo hubo que aguardar al primer tercio del XX para su aprobación y posterior implantación. Aunque es cierto que, en parte, los ensanches pretendían encauzar un crecimiento urbano ya en marcha, también lo es que constituyeron un instrumento fundamental para su ordenación y promoción. Finalmente, se anexionaron numerosos municipios en bastantes ciudades.

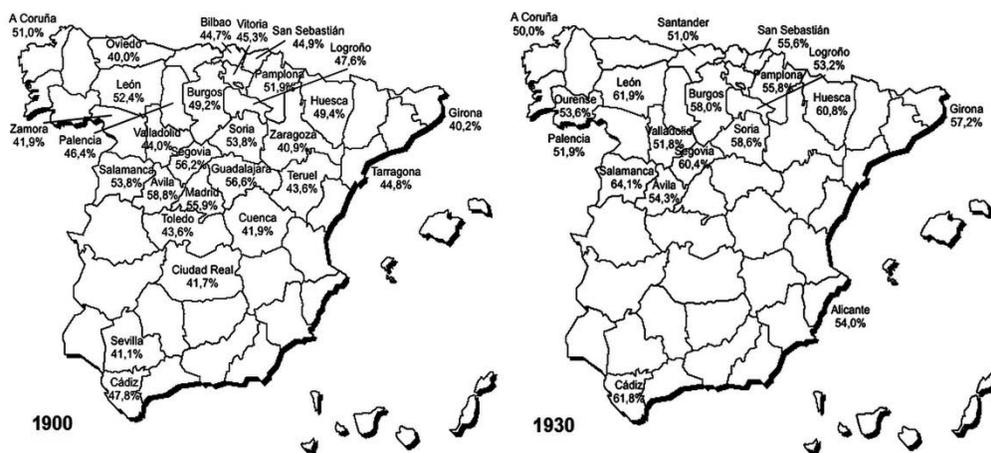
Se percibe la presencia de un destacado catalizador, que perturbará el metabolismo del espacio urbano durante las siguientes décadas y agitará el funcionamiento de la economía de las ciudades: el transporte. Las mejoras en la movilidad que acompañaron a la construcción de las infraestructuras de transporte generaron nuevos espacios económicos internos (Martínez López y Mirás, 2015), respetando en algunos casos los radiantes anteriores o generando nuevas áreas de expansión. Para su ejecución se necesitó de la conjunción de una burguesía interesada en dotarse con estas novedades y el acceso a nuevas fuentes de financiación, lo que se

consiguió gracias a la consolidación de los mercados y del sistema financiero (Núñez, 2004).

Resulta sorprendente que la más temprana de estas infraestructuras, el ferrocarril, tuviese una influencia más acentuada que en otros países (Barquín, Pérez y Sanz, 2012), en una doble vertiente: por un lado, sobre el crecimiento urbano, gracias a la concentración de la población que indujo, especialmente en la segunda mitad del siglo XIX (Mojica y Martí-Henneberg, 2011); por otro, en la configuración del espacio de las ciudades, dejando una herencia de larga duración (Capel, 2011). Centrándonos en esto último, el ferrocarril (y esta es probablemente su marca más visible) condicionó la planificación urbanística (Santos, 2007), generando efectos beneficiosos sobre el territorio, aunque en ocasiones produjese disfuncionalidades (Alcaide, 2010). La elección de emplazamientos inadecuados o el trazado de las vías obligaron a nuevas y, en ocasiones, complejas zonificaciones. En ese sentido, con bastante frecuencia incidió en los valores del suelo y actuó como factor de localización empresarial (Martínez-Galarraga, 2012).

Pero la historiografía sobre el transporte ha ampliado en los últimos años su abanico de intereses (Vidal, 2010). El impacto de los transportes urbanos fue todavía más marcado que el del ferrocarril, sobre todo en términos de localización de la actividad económica, movilidad y plusvalías del suelo, aunque existieron diferencias entre ciudades en función del volumen y densidad demográficas, dimensión de sus mercados o nivel de renta, superficie física, topografía, etc.

**Figura 1**  
**Capitales con un peso relativo del sector terciario superior a la media del sector en el conjunto de las capitales españolas, 1900-1930**



Los primeros en implantarse fueron los tranvías de tracción animal, que aterrizaron en las grandes ciudades (Madrid, Barcelona) a principios de los setenta, comenzando en las ciudades medias a principios de los noventa (en las pequeñas llegarían después de la guerra europea). Su generalización coincide con la adopción de la electricidad como fuerza motriz, a mediados de los noventa (Bilbao, 1896), ya que los tranvías de vapor fueron prácticamente testimoniales (Martínez López, 2012). Desde entonces, se convirtieron en el medio de transporte dominante. Sus únicos competidores fueron el metro (que apareció en algunas ciudades a principios del siglo XX) y los autobuses (poco antes de la Guerra Civil, aunque no llegarían a consolidarse hasta los años cincuenta), pero sin desplazar a los tranvías de su posición de privilegio (Oyón, 2008). Se observa que el desfase respecto a Europa, muy pronunciado en el caso de los tranvías de sangre (casi cuatro décadas) se redujo con el nuevo sistema (quince años), lo que evidencia el creciente dinamismo de nuestras ciudades.

El resto de equipamiento se instaló con un patrón más complejo y su impacto resulta difícil de evaluar. Por lo que respecta al sistema energético, el XIX fue el siglo del gas (aunque su desarrollo fue modesto en comparación a la Europa occidental) (Arroyo, 2009; Fernández Paradas, 2009; Bartolomé, Fernández Paradas y Mirás, 2017), si bien éste fue progresivamente sustituido por la electricidad en el tránsito al XX (Mirás, 2017a), tanto en usos públicos (alumbrado) como domésticos e industriales. La irrupción de ésta comenzó en los ochenta, convirtiéndose en un duro competidor que frecuentemente era apoyado desde los ayuntamientos, debido a los conflictos existentes con las empresas de gas y al deseo de las élites de un salto tecnológico que actuase como elemento de prestigio. Pero el detonante definitivo tiene que ver con los precios de gas (derivados de unos costes del carbón crecientes a finales del siglo). Las dificultades de las empresas gasistas durante la guerra europea explican la definitiva aceleración del proceso, de modo que a mediados de los años treinta, las eléctricas controlaban el negocio del alumbrado en España. La relevancia de estos equipamientos estriba en que alteraron drásticamente los hábitos de vida en las ciudades, hasta entonces mediatizadas por la luz solar, permitiendo extender a la noche la actividad productiva.

El abastecimiento de agua y el alcantarillado experimentaron una evolución más lenta, debido a aspectos relacionados con los umbrales de demanda, las menores expectativas de negocio y factores medioambientales (Matés, 2008). La trascendencia de su construcción tiene que ver más con factores sociales y con variables relacionadas con la calidad de vida, y con el hecho de que solventó un problema de largo recorrido que padecía España, y que afectaba a la salud de la población. Hasta bien entrado el siglo XX, los elevados niveles de mortalidad de nuestro país con relación a la Europa adelantada se hallaban vinculados con la tardía mejora de las redes de alcantarillado y agua potable. Pinol y Walter señalan que todavía hacia 1920, de las tres grandes áreas

de mortalidad en que clasificaban las ciudades europeas, España pertenecía a la de mortalidad más alta (la mediterránea) (Pinol y Walter, 2002).

Para explicar esta anomalía es preciso poner el acento en factores institucionales. Hasta mediados de los años sesenta, apenas existió regulación sobre las aguas en España. Sólo la aprobación de las leyes de aguas de 1866 y, sobre todo, de 1879 permitió la implantación de la propiedad particular sobre el recurso, aunque con numerosas limitaciones. Pero, aunque desde entonces se dispuso de un marco legal general, en las ciudades también entraron en juego las leyes municipales que se formularon desde los setenta. Estas leyes contemplaron distintas reformas que, sin embargo, no se aplicaron con decisión, debido a la conjunción de diversos factores (oposición de grupos de presión locales, turnismo político, limitaciones de las haciendas municipales) y, además, en ocasiones, entraron en contradicción con las leyes de aguas. Así, la Ley Municipal de 1877 atribuía a los ayuntamientos la competencia del abastecimiento de agua, al considerarlo parte de la higiene pública (Galván, 1996, p. 26). Pero, paralelamente, la Ley de Aguas de 1879 limitaba la disponibilidad particular del recurso y reforzaba el papel del Estado, al atribuirle la función de cuidar y vigilar el aprovechamiento de las aguas públicas (Melgarejo, 2000, p. 279).

La principal consecuencia fue que, ante la incapacidad económica y gerencial de los ayuntamientos para acometer el servicio, éste quedó en manos de compañías privadas, reguladas en régimen de concesión<sup>16</sup>, lo que no resolvió plenamente el problema del servicio, pues la demanda siempre caminó por detrás de una oferta escasa. La oleada de municipalizaciones que se llevó a cabo en algunas ciudades con el cambio de siglo, y que se aceleró especialmente durante la Dictadura de Primo de Rivera (al amparo del Estatuto Municipal de 1924), se quedó en meros intentos, y apenas alteró el marco operativo del sector.

La sociedad española del nuevo siglo hubo de arrostrar retos cada vez más complejos en el mundo urbano (Otero Carvajal y Pallol, 2017). Los problemas surgidos tras la segunda industrialización coadyuvaron la necesidad de actuaciones de mayor calado. Este fue uno de los factores que sentaron las bases para el asentamiento del urbanismo moderno. Toda una generación de arquitectos y urbanistas desarrollaron su trabajo en el primer tercio del siglo XX, incorporando ideas, conceptos e instrumentos del urbanismo europeo y americano contemporáneo. A éstos se le unirá la generación de arquitectos de los años veinte, influidos por las corrientes del racionalismo centroeuropeo, que cristalizó de manera particular durante el período republicano, gracias al fuerte impulso político otorgado por el Estado al planeamiento urbano.

---

<sup>16</sup> Existieron, no obstante, otras opciones durante el siglo XIX. Por ejemplo, en Madrid operaba una empresa estatal, mientras en Cádiz, Sevilla o Valladolid se registraron municipalizaciones relativamente tempranas (Matés, 2000).

Las técnicas de intervención del siglo XIX se encontraban obsoletas y desbordadas. Durante el primer tercio del siglo todavía se plantearon algunos ensanches en las ciudades, y se prolongaron los diseñados previamente para conectarlos con las nuevas periferias, ya que una práctica común del período fue la anexión del extrarradio. Asimismo, continuaron los planes de reforma interior. Pero se definieron más claramente los instrumentos y objetivos del urbanismo, y se utilizaron los Planes como paradigma de actuación (De Ureña, Coronado y Rodríguez, 2009). Mientras las actuaciones del siglo XIX se centraban más en el saneamiento, la reforma interior o la mejora-eliminación de barrios insalubres, las de este periodo fueron de carácter expansionista.

La incipiente legislación urbanística se trasladó a las normas locales y se crearon normativas municipales específicas. Las Ordenanzas Municipales se generalizaron en la práctica totalidad de las ciudades. Estas nuevas reglamentaciones edificatorias estaban vinculadas a conceptos nuevos, que ya se anunciaban a finales del XIX: edificabilidad e higiene, y no sólo el ornato decimonónico (Anguita, 2000).

Sobresalen varias iniciativas novedosas. Al margen de la inspiración que representó el ingeniero y urbanista Ildefons Cerdà (Coudroy de Lille, 1999), responsable del primer ensanche ejecutado en España, el de Barcelona, aprobado en 1859 (Magrinyà, 2009; López Guallar, 2010), la primera de ellas dejó una huella que podemos calificar de insignificante fuera de su marco de acción. Pero su incidencia en Madrid es recordada porque su impronta abarca más aspectos que el puramente urbanístico (Mas, 1999). Se trata de la Ciudad Lineal de Arturo Soria (Sambrić, 1992), quien publicó su proyecto en 1892, anticipándose en unos años al movimiento de la Ciudad Jardín, si bien su primer tramo no terminó de construirse hasta 1911.

Pero la opción más extendida consistió en utilizar grandes obras singulares como referente del urbanismo. El ejemplo más claro fue la Gran Vía, inspirada en el modelo de Haussmann para el París del Segundo Imperio. Su planteamiento consistía en romper la trama heredada mediante avenidas jalonadas de edificios convergentes en grandes plazas. Aunque tuvo una gran implantación, su trazado sólo modificó sustancialmente el plano de ciudades como Valencia, Córdoba o Granada, que poseían una morfología irregular y compacta. En otros casos (Vitoria, León, Logroño), su traza no rasgó el tejido urbano, sino que se consolidó como eje principal del Ensanche, al enlazar el casco histórico con la vía (Cabrerizo, 2001, p. 91), mientras en Madrid o Barcelona calaron pronto como lugares simbólicos, al reunir actividades de prestigio (Sánchez Pérez, 1994, p. 47; de Miguel, 2016).

Otra de las alternativas más exitosas fue la citada Ciudad Jardín, encuadrada en el reformismo social que pretendía dar respuesta a las carencias del modelo de ciudad industrial (Castrillo, 2001; Ramos, 2008). El fundador del movimiento, Ebenezer Howard, expuso su ideario en 1898, proponiendo un nuevo modelo de ciudad que

aglutinase las necesidades económicas modernas con una vida más en contacto con la naturaleza (Roch, 1998). Su difusión en España siguió unas pautas distintas del modelo europeo. El marco regulador lo proporcionó la Ley de Casas Baratas de 1921 y su Reglamento de 1922, una normativa que formaba parte de una amalgama de leyes, decretos-leyes y reglamentos aprobados entre 1910 y 1925. La ley permitió un mayor dinamismo edificador por parte de los ayuntamientos. Pero, en lugar de fomentar la construcción de casas baratas, los objetivos se desviaron, y se utilizó como instrumento para la creación de ciudades satélites de las clases medias (Pacho, 2015).

Finalmente, para intentar solventar la necesidad de vivienda para las clases desprotegidas, aparecieron con el cambio de siglo las primeras propuestas de vivienda social (Díez de Baldeón, 2001-2002), que ampliaban los tímidos intentos ensayados en algunas ciudades desde mediados del XIX (Tatjer, 2005). La más destacada fue la Ley de Casas Baratas de 1911, con la que se perseguía favorecer la construcción de colonias de trabajadores y nuevas barriadas de casas baratas. No obstante, esas disposiciones tampoco solucionaron el problema del acceso de las clases modestas a una vivienda digna, ya que su precio quedaba fuera de su alcance. Por tanto, su experiencia fue muy pobre hasta los años cincuenta, cuando la dictadura modificó el marco legislativo. Sus principales realizaciones tuvieron lugar en las ciudades grandes.

#### **4. Conclusiones**

El proceso de crecimiento de las ciudades españolas siguió una senda paralela a la del desarrollo económico del país. Tras los inicios dubitativos del siglo XIX, comienza una nueva y larga etapa de lentas y progresivas transformaciones que convertirán a España en un país con un nivel de urbanización comparable al de su entorno. Para que esta transformación tuviese lugar debió coincidir la destrucción del edificio institucional del Antiguo Régimen con las innovaciones de la industrialización y del desarrollo capitalista, aunque el proceso no estuviese exento de vicisitudes y de frecuentes frenos y aceleraciones. Los indicadores que sostienen esta afirmación no son tal vez profusos, pero sí suficientes para demostrar que la sociedad decimonónica dio pasos hacia su modernización y que, conforme nos acercamos al siglo XX, dicha singladura se torna cada vez más sólida.

Entre todos esos factores, destacan en el siglo XIX la nueva organización territorial implementada tras la revolución liberal, el impacto del proceso de desamortización urbana y la puesta en funcionamiento de los primeros servicios municipales. Faltaban recursos y el cambio llevó décadas, pero los ayuntamientos comenzaron a adoptar iniciativas que cambiarían la fisonomía del espacio urbano.

En el discurrir de ese siglo comenzaron, aunque con gran lentitud, los primeros movimientos de población con destino a las ciudades, que constituirán su base principal

de crecimiento. Ello dará lugar al nacimiento de las primeras medidas de ordenación urbana. Y, finalmente, cuando la tecnología se encuentre disponible, entrarán en escena los nuevos equipamientos urbanos, que tendrán una notable incidencia tanto en el propio paisaje urbano como en el peso global de la población de las ciudades.

El cambio no tuvo un dinamismo comparable al de las naciones líderes. Pero tampoco se puede sostener la tesis del fracaso de la modernización, porque las ciudades fueron elementos de introducción de innovaciones que irradiaron su impacto al conjunto del país. En particular, durante el primer tercio del siglo XX, cuando las favorables coyunturas económicas encontraron a las ciudades mejor preparadas de lo que lo habían estado un siglo atrás.

### **Bibliografía**

- Alcaide, Rafael, 2010. “El ferrocarril y su relación con la ampliación del puerto de Barcelona durante el siglo XIX”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 19, pp. 90-111.
- Anguita Cantero, Ricardo, 2000. “De la reglamentación del plano de fachada al control de la planta de distribución interior: evolución de la reglamentación edificatoria en España (1880-1910)”, en Henares, Ignacio L. y Gallego, Salvador (eds.), *Arquitectura y Modernismo: del historicismo a la modernidad*, Universidad de Granada-EMVISMESA, Granada, pp. 115-128.
- \_\_\_\_\_, 2006. “Alinear, derribar y reedificar: los proyectos de alineación de calles y las reformas urbanas españolas del siglo XIX”, en Beascoechea Gangoiti, José María, Novo López, Pedro Antonio y González Portilla, Manuel (eds.), *La ciudad contemporánea, espacio y sociedad*, Universidad del País Vasco, Bilbao, pp. 331-350.
- Anguita Cantero, Ricardo y Huetz de Lemps, Xavier (eds.), 2010. *Norma y práctica en las ciudades españolas e hispanoamericanas (siglos XVIII-XXI)*. Universidad de Granada, Granada.
- Arroyo, Mercedes, 2009. “La historia de la industria del gas en España: Un balance de veinte años de estudios”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 16, pp. 82-106.
- Ayuda, M. Isabel, Collantes, Fernando y Pinilla, Vicente, 2010. “From Locational Fundamentals to Increasing Returns: The Spatial Concentration of Population in Spain, 1787-2000”, *Journal of Geographical Systems*, 12 (1), pp. 25-50.
- Bairoch, Paul, 1998. “Una nueva distribución de las poblaciones: urbes y campo”, en Bardet, Jean-Pierre y Dupâquier, Jacques (dirs.), *Historia de las poblaciones de Europa. II. La revolución demográfica 1750-1914*, Síntesis, Madrid, pp. 175-208.

- Barquín Gil, Rafael, Pérez, Pedro y Sanz Carnero, Basilio, 2012. “La influencia del ferrocarril en el desarrollo urbano español (1860-1910)”, *Revista de Historia Económica - Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 3, pp. 391-416.
- Bartolomé Rodríguez, Isabel, Fernández Paradas, Mercedes y Mirás Araujo, Jesús (eds.), 2017. *Globalización, nacionalización y liberalización de la industria del gas en la Europa latina (siglos XIX-XXI)*. Marcial Pons, Madrid.
- Beascochea Gangoiti, José María y Otero Carvajal, Luis Enrique (eds.), 2015. *Las nuevas clases medias urbanas. Transformación y cambio social en España, 1900-1936*. Catarata, Madrid.
- Bel, Germà, 2012. *Infrastructure and the Political Economy of Nation Building in Spain, 1720-2010*. Sussex Academic Press, London.
- Brines, Joan, 1986. “Las Cortes de Cádiz y la problemática desamortizadora”, en *Homenaje al Dr. D. Juan Reglà Campistol*, vol. 2, Universitat de València, Valencia, pp. 265-278.
- Broder, Albert, 2012. *Los ferrocarriles españoles (1854-1913): el gran negocio de los franceses*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- Busaall, Jean-Baptiste, 2006. “Le Règne de Joseph Bonaparte: une expérience décisive dans la transition de la Ilustración au libéralisme modéré”, *Historia Constitucional. Revista Electrónica de Historia Constitucional*, 7, pp. 123-158.
- Cabrerizo, Adoración, 2001. “La planificación del crecimiento urbano de Logroño”, *Berceo*, 141, pp. 85-114.
- Calvo Calvo, Ángel Amado, 2008. “Reti di telecomunicazione: la diffusione urbana del telefono in Spagna, 1877-1930”, *Storia Urbana*, 119, pp. 75-100.
- Camps, Enriqueta, 1997. “Las transformaciones del mercado de trabajo catalán, 1850-1925: migraciones, ciclos de vida y economías familiares”, *Revista de Historia Industrial*, 11, pp. 45-72.
- Canales, Esteban, 2004. “1808-1814: démographie et guerre en Espagne”, *Annales historiques de la Révolution française*, 336, pp. 37-54.
- Capel Sáez, Horacio, 1994. “Estado, administración municipal y empresa privada en la organización de las redes telefónicas de las ciudades españolas, 1877-1924”, *GeoCrítica. Cuadernos Críticos de Geografía Humana*, 100. <<http://www.ub.edu/geocrit/sv-134.htm>>.
- \_\_\_\_\_, 2011. *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- Capel Sáez, Horacio y Casals Costa, Vicenç (eds.), 2013. *Capitalismo e historia de la electrificación, 1890-1930. Capital, técnica y organización del negocio eléctrico en España y México*. Ediciones del Serbal, Barcelona.
- Carballo Barral, Borja y Vicente Albarrán, Fernando, 2017. “La inmigración como factor de transformación de Madrid en la segunda mitad del siglo XIX”, en Pallol Trigueros, Rubén y García Abad, Rocío (eds.), *Inmigrantes en la Ciudad. Dinámicas demográficas, mercados de trabajo y desarrollo urbano en la España contemporánea*. Universidad del País Vasco, Bilbao, pp. 91-127.

- Cardesín Díaz, José María, 2016. "City, housing and welfare in Spain, from the Civil War to present times", *Urban History*, 43 (2), pp. 1-21.
- Cardesín Díaz, José María y Mirás Araujo, Jesús, 2017. "Historic Urbanization Process in Spain (1746-2013): From the Fall of the American Empire to the Real Estate Bubble", *Journal of Urban History*, 43 (1), pp. 33-52.
- Castrillo, María A., 2001. *Reformismo, vivienda y ciudad. Orígenes y desarrollo de un debate en España (1850-1920)*. Universidad de Valladolid, Valladolid.
- Codesal, Matilde, 2008. *La ciudad de Zamora en el Trienio Liberal (1820-1823): Conflictividad sociopolítica en un contexto de crisis*. Ayuntamiento de Zamora, Zamora.
- Coudroy de Lille, Laurent, 1999. "A propósito de los "Ensanches Menores" en España", en López Trigal, Lorenzo (ed.), *Los ensanches en el urbanismo español. El caso de León*. Biblioteca Nueva, Madrid, pp. 61-79.
- \_\_\_\_\_, 2000. "Ildefonso Cerdá (1815-1876): connaissance et reconnaissance d'un urbaniste", *Histoire urbaine*, 1, pp. 169-185.
- Cussó, Xavier, 2010. "Transición nutricional y globalización de la dieta en España en los siglos XIX y XX. Un análisis comparado con el caso francés", en Chastagneret, Gérard et al. (eds.), *Los niveles de vida en España y Francia (siglos XVIII a XX)*, Universidad de Alicante, Alicante, pp. 105-127.
- De Castro, Concepción, 1979. *La Revolución Liberal y los municipios españoles (1812-1868)*. Alianza Universidad, Madrid.
- De Miguel Salanova, Santiago (2016). *Madrid sinfonía de una metrópoli europea, 1860-1936*. Madrid, Los libros de la Catarata.
- De Terán, Fernando, 1999. *Historia del urbanismo en España. III. Siglos XIX y XX*. Cátedra, Madrid.
- \_\_\_\_\_, 2002. "El ensanche de las ciudades: la cuestión higiénica", en *La ingeniería del agua en España en el siglo XIX: ciclo de conferencias*, Fundación Canal de Isabel II, Madrid, pp. 75-98.
- De Ureña, José María, Coronado, José María y Rodríguez Lázaro, Francisco Javier, 2009. "De Cerdá a la ciudad descentralizada. Desarrollo, vigencia y futuro de los ensanches en España", *Ingeniería y territorio*, 88, pp. 56-61.
- Del Rey, Fernando, 1994. "De la agitación popular a la insurrección obrera, 1874-1939", en Bonamusa, Francisco y Serrallonga, Joan (eds.), *La sociedad urbana en la España contemporánea*, Asociación de Historia Contemporánea, Barcelona, pp. 282-304.
- Delgado, Margarita, 2009. "La fecundidad de las provincias españolas en perspectiva histórica", *Estudios Geográficos*, 267, pp. 387-442.
- Díaz Sánchez, Pilar, 2003. "Balance de los estudios sobre el trabajo de las mujeres en la España contemporánea", en Santo Tomás, Magdalena et al. (coords.), *La historia de las mujeres: una revisión historiográfica*, Universidad de Valladolid, Valladolid, pp. 373-392.
- Díez de Baldeón, Clementina, 2001-2002. "La vivienda obrera urbana en España en el siglo XIX", *Studia Histórica. Historia Contemporánea*, 19-20, pp. 207-228.

- Domínguez Martín, Rafael y Guijarro Garvi, Marta, 2000. “Evolución de las disparidades espaciales del bienestar en España, 1860-1930. El Índice Físico de Calidad de Vida”, *Revista de Historia Económica*, 1, pp. 109-137.
- Dopico, Fausto y Reher, David Sven, 1998. *El declive de la mortalidad en España, 1860-1930*. Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza.
- Fernández Paradas, Mercedes, 2009. “Empresas y servicio de alumbrado público por gas en España (1842-1935)”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 16, pp. 132-154.
- Ferrer Regalés, Manuel y Precado Ledo, Andrés, 1977-1978. “La estructura interna de las ciudades españolas”, *Geographica*, 19-20, pp. 53-69.
- Galván, Encarna, 1996. *El abastecimiento de agua potable a Las Palmas de Gran Canaria: 1800-1946*. Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria, Las Palmas.
- García Abad, Rocío et al., 2006. “La contribución de la demografía al proceso de modernización en las ciudades vascas”, en Beascoechea Gangoití, José María, Novo López, Pedro Antonio y González Portilla, Manuel (eds.), *La ciudad contemporánea, espacio y sociedad*, Universidad del País Vasco, Bilbao, pp. 21-52.
- García Bellido, Javier, 2006. “Pascual Madoz e Ildefonso Cerdà, dos pioneros en la epifanía de la urbanística”, *ACE. Architecture, City and Environment*, 1, pp. 4-28.
- García Colmenares, Pablo, 1993. “Transformaciones urbanísticas e industriales”, en Rueda Hernanz, Germán (ed.), *La desamortización en la Península Ibérica*, Marcial Pons, Madrid, pp. 175-211.
- García Delgado, José Luis (ed.), 1992. *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares. Siglo XXI*, Madrid.
- Gay, Juan Cristóbal, 2008. “Hacia el Estado centralizado (1836-1844)”, en Castellano, Juan Luis y López-Guadalupe, Miguel Luis (eds.), *Homenaje a Antonio Domínguez Ortiz*, vol. 3, Universidad de Granada, Granada, pp. 397-420.
- Gil Alonso, Fernando, 2010, “Los estudios sobre el descenso histórico de la fecundidad en España y sus pautas territoriales: un estado de la cuestión”, *Biblio 3W. Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*, XVI. <<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-931.htm>>.
- Gómez Mendoza, Antonio y Luna Rodrigo, Gloria, 1986. “El desarrollo urbano en España, 1860-1930”, *Boletín de la Asociación de Demografía Histórica*, IV (2), pp. 3-22.
- González Portilla, Manuel et al., 1995. *Bilbao en la formación del País Vasco contemporáneo (economía, población y ciudad)*. Fundación BBV, Bilbao.
- González Portilla, Manuel, Hernando Pérez, José y Urrutikoetxea, Josetxo, 2017. “Desarrollo urbano y flujos migratorios: los desequilibrios regionales en el primer proceso modernizador español”, en Otero Carvajal, Luis Enrique y Pallol Trigueros, Rubén (eds.), *La sociedad urbana en España, 1900-1936. Redes impulsoras de la modernidad. Los libros de la Catarata*, Madrid, pp. 70-98.

- Hernández García, Ricardo, Moreno Lázaro, Javier y Vicente Ventoso, Javier, 2010. “La medición retrospectiva del bienestar mediante indicadores antropométricos. Zamora, 1840-1935”, *Investigaciones Históricas. Época Moderna y Contemporánea*, 30, pp. 137-167.
- Herranz, Alfonso, 2003. “¿Fracasó el sistema ferroviario en España?: reflexiones en torno a la “paradoja del ferrocarril español””, *Revista de Historia Industrial*, 23, pp. 39-64.
- \_\_\_\_\_, 2008. *Infraestructuras y crecimiento económico en España (1850-1935)*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- Lavastre, Philippe, 2009. “Elites y propiedad en las ciudades medias españolas del siglo XIX”, en Delgado, Carmen, Sazatornil, Luis S. y Rueda, Germán (coords.), *Historiografía sobre tipos y características históricas, artísticas y geográficas de las ciudades y pueblos de España*, Ediciones TGD, Santander, pp. 167-170.
- Llopis Agelán, Enrique y González Mariscal, Manuel, 2006. *La tasa de urbanización en España a finales del siglo XVIII: El problema de las Agrocidades*, Asociación Española de Historia Económica, Madrid, Documento de Trabajo.
- López Guallar, Marina, 2010. “Ildefons Cerdà i la cultura urbanística barcelonina de Mitjan segle XIX”, *L' Avenç: Revista de història i cultura*, 360, pp. 32-41.
- Magrinyà, Francesc, 2009. “El ensanche y la reforma de Ildefons Cerdà como instrumento urbanístico de referencia en la modernización urbana de Barcelona”, *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XIII (296-3).
- María-Dolores, Ramón y Martínez Carrión, José Miguel, 2011. “The relationship between height and economic development in Spain, 1850-1958”, *Economics & Human Biology*, 9 (1), pp. 30-44.
- Martínez López, Alberte, 2006. “Las inversiones extranjeras en los ferrocarriles de vía estrecha en España, 1880-1946”, en Muñoz Rubio, Miguel (dir.), *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*, vol. I, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 769-791.
- \_\_\_\_\_, 2012. “Energy, Innovation and Transport: The Electrification of Trams in Spain, 1896-1935”, *Journal of Urban Technology*, 19 (3), pp. 3-24.
- Martínez López, Alberte, y Mirás Araujo, Jesús, 2015. “The Conquest of Urban Mobility: the Spanish Case, 1843-2012”, en Moraglio, Massimo y Kopper, Christopher (eds.), *The Organization of Transport: A History of Users, Industry, and Public Policy*, Routledge, London, pp. 135-154.
- Martínez López, David y Moya García, Gracia, 2011. “La inmigración y el cambio social (Granada, 1890-1930)”, en Pareja Alonso, Arantza (ed.), *El capital humano en el mundo urbano: experiencias desde los padrones municipales (1850-1930)*, Universidad del País Vasco, Bilbao, pp. 283-300.
- Martínez-Galarraga, Julio, 2012. “The Determinants of Industrial Location in Spain, 1856-1929”, *Explorations in Economic History*, 49 (2), pp. 255-275.
- Mas Hernández, Rafael, 1999. “La promoción inmobiliaria en los ensanches del siglo XIX”, *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 119-120, pp. 55-73.

- Matés Barco, Juan Manuel, 2000. "La conquista del agua: importancia urbana y económica", *Boletín de Estudios Giennenses*, 174, pp. 29-55.
- \_\_\_\_\_, 2008. "Le aziende di approvvigionamento d'acqua potabile nelle città e regioni spagnole, 1840-1970", *Storia Urbana*, 119, pp. 49-74.
- Melgarejo, Joaquín, 2000. "De la política hidráulica a la planificación hidrológica. Un siglo de intervención del Estado", en Barciela López, Carlos y Melgarejo Moreno, Joaquín (eds.), *El agua en la historia de España*, Universidad de Alicante, Alicante, pp. 275-324.
- Mikelarena Peña, Fernando, 1996. "Estructura económica, evolución cuantitativa de la población y balances migratorios de las capitales de provincia españolas en el período 1860-1930. Un análisis comparativo", en González Portilla, Manuel y Zárrega, Karmele (eds.), *Los movimientos migratorios en la construcción de las sociedades modernas*, Universidad del País Vasco, Bilbao, pp. 87-114.
- Miranda Rubio, Francisco, 2009. "La administración de José Bonaparte en España", *Cuadernos de investigación histórica*, 26, pp. 307-343.
- Mirás Araujo, Jesús, 2017a. "La transición de los paradigmas energéticos en las ciudades españolas entre la Restauración y la Guerra Civil: del gas a la electricidad", en Bartolomé, Isabel, Fernández-Paradas, Mercedes y Mirás, Jesús (eds.), *Globalización, nacionalización y liberalización de la industria del gas en la Europa Latina (siglos XIX-XXI)*, Marcial Pons, Madrid, pp. 193-214.
- \_\_\_\_\_, 2017b, "A long-term marriage in an urban context: the retail structure of La Coruña during the first third of the twentieth century", *History of Retailing and Consumption*, 3 (2), pp. 120-138.
- Mojica, Laia y Martí-Henneberg, Jordi, 2011. "Railways and population distribution, the case of France, Spain and Portugal, 1870-2000", *Journal of Interdisciplinary History*, 42 (1), pp. 15-28.
- Moliner, Antonio (coord.), 2007. *La Guerra de la Independencia en España (1808-1814)*. Nalba, Barcelona.
- Monclús Fraga, Francisco Javier, 1999. "Las ciudades españolas en la Edad Contemporánea. Procesos de crecimiento y estrategias urbanas", en García Verdugo, F.R. y Acosta, F. (eds.), *Córdoba en la historia: la construcción de la urbe*, Ayuntamiento de Córdoba, Córdoba, pp. 357-372.
- Moreno Alonso, Manuel, 2004. "La vida diaria en las ciudades españolas bajo la ocupación napoleónica", en *Conflicto y sociedad civil en la España napoleónica: actas de las "Quintas Jornadas sobre la Batalla de Bailén y la España Contemporánea"*, Universidad de Jaén, Jaén, pp. 21-45.
- Moreno Rivilla, Antonio, 1987. "Las repercusiones de la actividad minera en la demografía linarense", en *La minería de Linares (1860-1923)*, Diputación Provincial de Jaén-Ayuntamiento de Linares, Jaén, pp. 135-160.
- Nadal, Francesc, 1982. "Poder municipal y espacio urbano en la configuración territorial del Estado liberal español", *Geo Crítica Cuadernos Críticos de Geografía Humana*, 37, <<http://www.ub.edu/geocrit/geo37.htm>>.

- Nicolau, Roser, 2010. “La mortalidad en España en los siglos XIX-XX. Una comparación con Francia”, en Chastagneret, Gérard et al. (eds.), *Los niveles de vida en España y Francia (siglos XVIII a XX)*, Universidad de Alicante, Alicante, pp. 129-145.
- Núñez Romero-Balmas, Gregorio, 1996. “Servicios urbanos colectivos en España durante la segunda industrialización: entre la empresa privada y la gestión pública”, en Comín, Francisco y Martín Aceña, Pablo (eds.), *La empresa en la historia de España*, Madrid, Civitas, pp. 399-419.
- \_\_\_\_\_, 2001. “La modernización de las ciudades españolas durante la crisis política de la Restauración”, *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 128, pp. 251-273.
- \_\_\_\_\_, 2004. “Local Life and Municipal Services in Spain at the Beginning of the 20th Century”, en Giuntini, Andrea, Hertner, Peter y Núñez, Gregorio (eds.), *Urban Growth on Two Continents in the 19th and 20th Centuries: Technology, Networks, Finance and Public Regulation*, Comares, Granada, pp. 49-68.
- \_\_\_\_\_, 2005. “Spanish Cities in a Forgotten Modernising Process”, en Jerneck, Magnus et al. (eds.), *Different Paths to Modernity. A Nordic and Spanish Perspective*, Nordic Academic Press, Lund, pp. 181-202.
- Otero Carvajal, Luis Enrique, 2007a. “Tradición y Modernidad en la España urbana de la Restauración”, en Gómez-Ferrer, Guadalupe y Sánchez, Raquel (eds.), *Modernizar España. Proyectos de reforma y apertura internacional, 1898-1914*, Biblioteca Nueva, Madrid, pp. 79-118.
- \_\_\_\_\_, 2007b. “Las telecomunicaciones en la España contemporánea, 1855-2000”, *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 29, pp. 119-152.
- \_\_\_\_\_, 2016. “La sociedad urbana y la irrupción de la Modernidad en España, 1900-1936”, *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 38, pp. 255-283.
- Otero Carvajal, Luis Enrique, y Pallol Trigueros, Rubén, 2009. “El Madrid moderno, capital de una España urbana en transformación, 1860-1931”, *Historia Contemporánea*, 39, pp. 541-588.
- \_\_\_\_\_, (eds.), 2017. *La sociedad urbana en España, 1900-1936. Redes impulsoras de la modernidad. Los libros de la Catarata*, Madrid.
- \_\_\_\_\_, (eds.), 2018. *La ciudad moderna. Sociedad y cultura en España, 1900-1936. Los libros de la Catarata*, Madrid.
- Oyón Bañales, José Luis, 1994. “Crecimiento de las ciudades”, en Bonamusa, Francisco y Serrallonga, Joan (eds.), *La sociedad urbana en la España contemporánea*, Asociación de Historia Contemporánea, Barcelona, pp. 11-21.
- \_\_\_\_\_, 2008. “Tram, mobilità e crescita urbana in Spagna, 1900-1936”, *Storia Urbana*, 119, pp. 21-48.
- \_\_\_\_\_, 2010. “Història urbana com a història social obrera: algunes reflexions sobre la quiebra de la ciudad popular”, *Segle XX. Revista catalana d'història*, 3, pp. 149-163.

- Pacho, María Jesús, 2015. "Arquitectura y vivienda en los años veinte. Alojar a la clase media en Bilbao", en Beascochea Gangoiti, José María y Otero Carvajal, Luis Enrique (eds.), *Las nuevas clases medias urbanas. Transformación y cambio social en España, 1900-1936*, Catarata, Madrid, pp. 224-240.
- Pallol Trigueros, Rubén y García Abad, Rocio (eds.) (2017). *Inmigrantes en la Ciudad. Dinámicas demográficas, mercados de trabajo y desarrollo urbano en la España contemporánea*. Universidad del País Vasco, Bilbao, pp. 91-127.
- Pallol Trigueros, Rubén, 2013. *Una ciudad sin límites: transformación urbana, cambio social y despertar político en Madrid, 1860-1875*. Los Libros de la Catarata, Madrid.
- Pallol Trigueros, Rubén, Carballo Barral, Borja y Vicente Albarrán, Fernando, 2010. "Inmigración y mercado de trabajo en el Madrid de la segunda mitad del siglo XIX", *Revista de Demografía Histórica*, 28 (1), pp. 131-166.
- Pareja Alonso, Arantza, 2006. "La actividad laboral y productiva de las mujeres bilbaínas en 1900. Una propuesta metodológica para su recuperación", *Vasconia, Cuadernos de Historia-Geografía*, 35, pp. 201-219.
- \_\_\_\_\_, 2012. "Las mujeres y sus negocios en la gran ciudad contemporánea. Bilbao a principios del siglo XX", *Historia Contemporánea*, 44, pp. 145-181.
- Pérez Cantó, María Pilar y Mó Romero, Esperanza, 2007. "Las mujeres madrileñas y su ciudad: una relación ambigua (siglos XVIII-XIX)", en Marcondes, Neide y Bellotto, Manoel (coords.), *Cidades: Histórias, Mutações, Desafios*, Arte&Ciência Editora, Sao Paulo, pp. 217-242.
- Pérez Castroviejo, Pedro M. y Escudero, Antonio, 2010. "The living standard of miners in Biscay (1876-1936): wages, the human development index and height", *Revista de Historia Económica - Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 3, pp. 503-534.
- Pérez Moreda, Vicente y Reher, David Sven, 1997. "La población urbana española entre los siglos XVI y XVIII. Una perspectiva demográfica", en Fortea Pérez, José Ignacio (ed.), *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la Corona de Castilla (S. XVI-XVIII)*, Santander, Universidad de Cantabria, pp. 129-164.
- Pérez Serrano, Julio, 2008. "Tendencias demográficas, proceso de urbanización y ecosistema humano de la bahía de Cádiz de 1750 a 1950", *Revista Atlántico-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, 10, pp. 445-463.
- Pinol, Jean-Luc y Walter, François, 2002. *La ville contemporaine jusqu'à la Seconde Guerre mondiale en Pinol*, Jean-Luc et al., Histoire de l'Europe urbaine, Points-Seuil, Paris.
- Piqueres Díez, Antonio J., 2012. "José I, "El Rey Regenerador". El discurso josefino sobre la regeneración de España", *Cuadernos de Historia Moderna, Anejo XI: La nación antes del nacionalismo en la Monarquía Hispánica (1777-1824)*, pp. 123-144.
- Polo Martín, Regina, 2011. "El régimen local entre absolutismo y liberalismo: la organización municipal y territorial de Salamanca, 1814-1833", *Anuario de Historia del Derecho Español*, 81, pp. 709-872.

- Pons, Jordi et al., 2007. "Testing the New Economic Geography: Migrations and Industrial Agglomerations in Spain", *Journal of Regional Science*, 47 (2), pp. 289-313.
- Ramón-Muñoz, Josep-Maria, 2011. "Industrialización, urbanización y bienestar biológico en Cataluña, 1840-1935: una aproximación antropométrica", *Revista de Historia Industrial*, 46, pp. 41-71.
- Ramos Gorostiza, José Luis, 2008. "El descontento frente a la ciudad industrial: reformismo social y "ciudad jardín" en España, 1900-1923", *Revista de Historia Industrial*, 37, pp. 85-122.
- Reher, David Sven, 1990. "Urbanization and demographic behavior in Spain, 1860-1930", en Van der Woude, Ad, De Vries, Jan y Hayami, Akira (eds.), *Urbanization in History. A Process of Dynamic Interactions*, Oxford University Press, Oxford, pp. 282-299.
- \_\_\_\_\_, 1994. "Ciudades, procesos de urbanización y sistemas urbanos en la Península Ibérica, 1550-1991", en Guàrdia, Manuel, Monclús, Francisco J. y Oyón, José Luis (eds.), *Atlas histórico de ciudades europeas. Península Ibérica*, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, Barcelona, pp. 1-30.
- \_\_\_\_\_, 1999. "Interacciones entre mortalidad y fecundidad durante la transición demográfica: un marco explicativo", en Carreras, Albert et al. (eds.), *Doctor Jordi Nadal. La industrialización y el desarrollo económico de España*, vol. 1, Barcelona, Universidad de Barcelona, pp. 290-303.
- \_\_\_\_\_, 2001. "In search of the 'Urban Penalty': Exploring urban and rural mortality patterns in Spain during the demographic transition", *International Journal of Population Geography*, 7 (2), pp. 105-127.
- Reher, David Sven y Sanz Gimeno, Alberto, 2004. "Childhood mortality patterns in Spain before and during the Demographic Transition: In search of new dimensions", en Breschi, Marco y Pozzi, Lucia (eds.), *The Determinants of Infant and Child Mortality in Past European Populations*, Sides-Forum, Udine, pp. 19-42.
- Ringrose, David R., 1983. "Desarrollo urbano y decadencia económica en la España Moderna", *Revista de Historia Económica*, 1, pp. 37-58.
- \_\_\_\_\_, 1998. "Historia urbana y urbanización en la España moderna", *Hispania*, 199, pp. 489-512.
- Roch Peña, Fernando, 1998. "“Mirando hacia atrás”: la Ciudad Jardín cien años después", *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 116, pp. 449-474.
- Rodríguez Chumillas, Isabel, 2000. "Transformaciones urbanas y desamortización en las ciudades españolas", en Morales, M. Dolores y Mas Hernández, Rafael (eds.), *Continuidades y rupturas urbanas en los siglos XVIII y XIX*, Consejo del Centro Histórico, México, pp. 17-50.
- Rojo, Ángel, 1977. "José Bonaparte (1808-1813) y la legislación mercantil e industrial española", *Revista de Derecho Mercantil*, 143, pp. 121-182.

- Rueda Hernanz, Germán, 2005. “Modelos de transformaciones urbanas y cambios sociales en las ciudades como consecuencia de la desamortización”, en Lavastre, Philippe y Mas Hernández, Rafael (coords.), *Propiedad urbana y crecimiento de la ciudad*, Universidad Autónoma de Madrid-Casa Velásquez, Madrid, pp. 65-122.
- Salort, Salvador, 2010. “El Ayuntamiento del bienestar español en una perspectiva histórica (1852-2005)”, *Revista de la historia de la economía y de la empresa*, 4, pp. 285-318.
- Sambricio, Carlos, 1992. “De la ciudad lineal a la ciudad jardín. Sobre la difusión en España de los supuestos urbanísticos a comienzos del Siglo”, *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 94, pp. 147-159.
- \_\_\_\_\_, 1996. Monográfico “La historia urbana”, *Ayer*, 23.
- Sánchez Pérez, Francisco, 1994. “Madrid, 1914-1923. Los problemas de una capital en los inicios del siglo XX”, *Mélanges de la Casa de Velázquez*, XXX (3), pp. 37-69.
- Santos y Ganges, Luis, 2007. *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- Silvestre, Javier, 2010. “Las emigraciones interiores en España, 1860-2007”, *Historia y Política*, 23, pp. 113-134.
- Solà, M. Ángeles, 2009. “Las mujeres como productoras autónomas en el medio urbano (siglos XIV-XIX)”, en Borderías, Cristina (ed.), *La historia de las mujeres: perspectivas actuales*, Icaria, Barcelona, pp. 225-268.
- Tafunell, Xavier, 2005. “Urbanización y vivienda”, en Carreras, Albert y Tafunell, Xavier (coords.), vol. 1, *Estadísticas históricas de España: siglo XIX-XX*, Fundación BBVA, Madrid, pp. 455-499.
- Tatjer, M. Mercedes, 2005. “Entre la promoción pública y la promoción privada: la vivienda obrera en España (1853-1975)”, *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 194. <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-23.htm>>.
- Vicente Albarrán, Fernando, Carballo Barral, Borja y Pallol Trigueros, Rubén, 2008. “Del taller a la gran fábrica, del ultramarinos a la gran empresa: la evolución del mercado de trabajo madrileño entre 1860 y 1930”, en Nicolás Marín, M. Encarna y González Martínez, Carmen (eds.), *Ayeres en discusión: temas clave de Historia Contemporánea hoy*, Universidad de Murcia, Murcia.
- Vidal, Javier, 2010. “Fast Growth and Missed Opportunities: Spain’s Transport and Mobility History”, en Mom, Gijss et al. (eds.), *Mobility in History. Themes in Transport*, Éditions Alphil, Neuchâtel, pp. 175-182.
- Vilagrasa, Joan, 1998. “The study of urban form in Spain”, *Urban Morphology*, 2 (1), pp. 35-44.