

Scripta Nova

REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES

Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98

Vol. XI, núm. 252, 15 de noviembre de 2007

[Nueva serie de *Geo Crítica. Cuadernos Críticos de Geografía Humana*]

CRECIMIENTO URBANO Y TRANSFORMACIONES EN LA LOCALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA EN A CORUÑA, 1914 - 1935

Jesús Mirás Araujo

Departamento de Economía Aplicada I. Facultade de Ciencias Económicas e Empresariais. Universidade da Coruña

jmiras@udc.es

Recibido: 8 de enero de 2007. Devuelto para revisión: 14 de abril de 2007. Aceptado: 16 de abril de 2007.

Crecimiento urbano y transformaciones en la localización de la actividad económica en A Coruña, 1914 - 1935 (Resumen)

Se analiza el proceso de crecimiento físico experimentado por la ciudad de A Coruña y las transformaciones soportadas por la localización de las actividades económicas (industriales y terciarias) durante el primer tercio del siglo XX. Se utilizan los datos procedentes de los censos y nomenclátors de población y de la contribución industrial y de comercio. Para conocer las variaciones en la distribución espacial de las empresas se han realizado dos cortes temporales, al inicio y al final del período estudiado (1914 y 1935), con el objeto de determinar los cambios a medio plazo en las pautas de localización económica urbana. Se aprecia una dicotomía en las pautas locacionales, debido a la convivencia entre patrones tradicionales con otros más avanzados, producto de la modernización socioeconómica de la ciudad.

Palabras clave: crecimiento urbano, A Coruña, localización económica, morfología urbana, actividad económica.

Abstract

Urban growth and transformations in the location of economic activity in A Coruña, 1914-1935. The process of physical growth undergone by the city of La Coruña and the transformations experienced by the location of economic activities (industrial and tertiary) during the first third of the twentieth century are analyzed. The data collected in the population censuses, the *nomenclátor*,

and the industrial and commercial tax (*contribución industrial y de comercio*) have been used. In order to comprehend the variations in the spatial distribution of the firms two dates were selected, at the beginning and the end of the period studied (1914 and 1935), aiming to determine the changes in the medium term in location of urban economic activity. A dichotomy in location patterns has been identified, due to the coexistence of traditional and advanced patterns, as a result of the socio-economic modernization of the city.

Key words: urban growth, A Coruña, economic location, urban morphology, economic activity.

El espacio constituye el soporte del sistema económico urbano, no como un mero receptor, producto de una serie de procesos económicos (producción, consumo, intercambio y gestión)[1], sino como elemento diferencial (Precedo *et al.* 1988, p. 179). Esto explica el interés de los economistas[2], y, sobre todo, de los geógrafos en su comprensión.

Desde Weber (1909), se admite que entre los principales elementos que favorecen la instalación de industrias en las ciudades o en sus proximidades se encuentra un amplio conjunto de factores. Pero la relación entre localización de la actividad económica y crecimiento urbano no es unívoca. Por el contrario, se establece una relación de interdependencia y determinación mutuas en cada momento histórico (Masser y Nijkamp 1988; Giuliano y Small 1993; Sorribes 1997).

El objetivo del trabajo es analizar el proceso de crecimiento físico experimentado por la ciudad de A Coruña y las transformaciones soportadas por la localización de las actividades económicas (industriales y terciarias) durante el primer tercio del siglo XX. Para interpretar la distribución de la actividad empresarial y de la población se han utilizado, respectivamente, las estadísticas de la *contribución industrial y de comercio*[3] y los datos procedentes de los censos y nomencladores de población. Para conocer las variaciones en la distribución espacial de las empresas se han seleccionado dos cortes temporales, al inicio y al final del período estudiado (1914 y 1935), con el objeto de determinar los cambios a medio plazo en las pautas de localización económica urbana.

El esquema del estudio se puede sintetizar en dos grandes bloques, supeditados a la elección de las fechas, lo que condiciona un análisis de carácter estático. El primer bloque tiene como punto de partida la situación de la ciudad a principios del siglo XX. En esta sección se reflexiona sobre las teorías de localización del sector terciario y, a continuación, se analizan algunos elementos de la morfología urbana de la ciudad y las transformaciones que experimentó ésta desde finales del siglo XIX, como

consecuencia del crecimiento demográfico y físico. A partir de ahí, se describen, primero, los patrones de ubicación de las actividades comerciales y de servicios y, posteriormente, de las actividades industriales, así como los eventuales factores responsables en su conformación. El segundo bloque se estructura de idéntico modo, trasladando la investigación a la situación existente en vísperas de la Guerra Civil.

Distribución espacial y localización del sector terciario

Teorías de la localización de la actividad comercial

La distribución de la actividad comercial ha sido uno de los tópicos que con mayor intensidad han atraído la atención de los investigadores de una amplia variedad de disciplinas (geografía, economía, historia...) (Brown 1992, p. xiii). La localización comercial es una de las más importantes, si no la más importante, de las propiedades de un establecimiento de venta (Bennison, Clarke y Pal 1995; Clarke, Bennison y Pal 1997; Hernández, Bennison y Cornelius 1998). Del acierto en la decisión final sobre la ubicación de una tienda puede depender en gran medida su futuro empresarial (Davies y Harris 1990; Ghosh 1990; Pearson 1991). No obstante, y a pesar de su innegable importancia, las decisiones de localización parecen haberse adoptado hasta muy recientemente de una manera inadecuada, en ocasiones sobre la base de oscuras reglas, cálculos rudimentarios, la experiencia pasada, la intuición, etc.

Varios factores han podido condicionar esta aparente ausencia de lógica empresarial (Brown 1992, p. 8-10). En primer lugar, la historia del comercio minorista (*retail*) revela que muchos de los responsables de la toma de decisiones están dotados de una aguda sensibilidad espacial y que, consecuentemente, poseen habilidad para seleccionar localizaciones potencialmente exitosas (Brown 1987). En segundo lugar, muchas decisiones locacionales se toman por defecto, e incluso se toman bajo una considerable presión de tiempo. En tercer término, el análisis locacional varía sustancialmente de un sector a otro. Finalmente, y quizá más importante, existen evidencias que sugieren que recientemente ha ocurrido una revolución en la actitud de los comerciantes hacia la localización y en su deseo de aprovecharse de las herramientas del análisis espacial (Breheny 1983, 1988). Precisamente, la reciente revolución locacional es una consecuencia de varios cambios significativos en el medio operacional de los comerciantes, su capacidad tecnológica y su filosofía empresarial. Así, las decisiones de localización son más difíciles de lo que eran en el pasado (Brown 1992, p. 10).

El estudio de la localización del comercio, ha atravesado, fundamentalmente, dos etapas (Davies 1976; Kivell y Shaw 1980; Jones y Simmons 1987, 1990; Breheny 1989). En una primera fase, que se sitúa en torno a los años

posteriores a la Segunda Guerra Mundial, se utilizó una aproximación practicionista, partiendo de los trabajos de Applebaum y asociados en Estados Unidos (Applebaum 1954, 1966; Cohen 1961). Estos estuvieron dedicados inicialmente a la resolución de problemas prácticos de empresas comerciales individuales. Esta perspectiva se centró en temas como la delimitación del área comercial, los perfiles de los clientes, los procedimientos de selección del sitio (*site*), estudios de impacto y, quizá más importante, la formulación y difusión de procedimientos metodológicos apropiados (Kivell y Shaw 1980; Warnes y Daniels 1980). Estos van desde las listas de comprobación locacional directa de Nelson (1958) o las técnicas del análisis de regresión (Davies y Rogers 1984) a los más recientes desarrollos en MCI (*multiplicative competitive interaction*), MNL (*multinomial logit*) y LAM (*location-allocation modelling*) (Craig, Ghosh y McLafferty 1984; Wrigley 1988; Ingene y Ghosh 1991).

Posteriormente, se desarrolló una aproximación de carácter más teórico. Esta no se preocupa de las decisiones locacionales de empresas comerciales, sino de la estructura espacial y del funcionamiento de los sistemas comerciales y sus subsistemas integrantes. Son modelos deductivos. La teoría de los lugares centrales, la *bid rent theory*, la teoría de la interacción espacial y el principio de mínima diferenciación son las principales construcciones conceptuales de esta escuela.

La localización de la actividad comercial ha atraído el interés de una amplia gama de disciplinas (economía, marketing, psicología, planning, etc.). De entre ellas, ha destacado especialmente el marketing, disciplina en la que la localización de establecimientos comerciales ha sido un continuo foco de interés durante los últimos veinticinco años (Davies 1976; Davies y Rogers 1984; Wrigley 1988; Brown 1992; Guy 1994; Byrom y Bennison 2000).

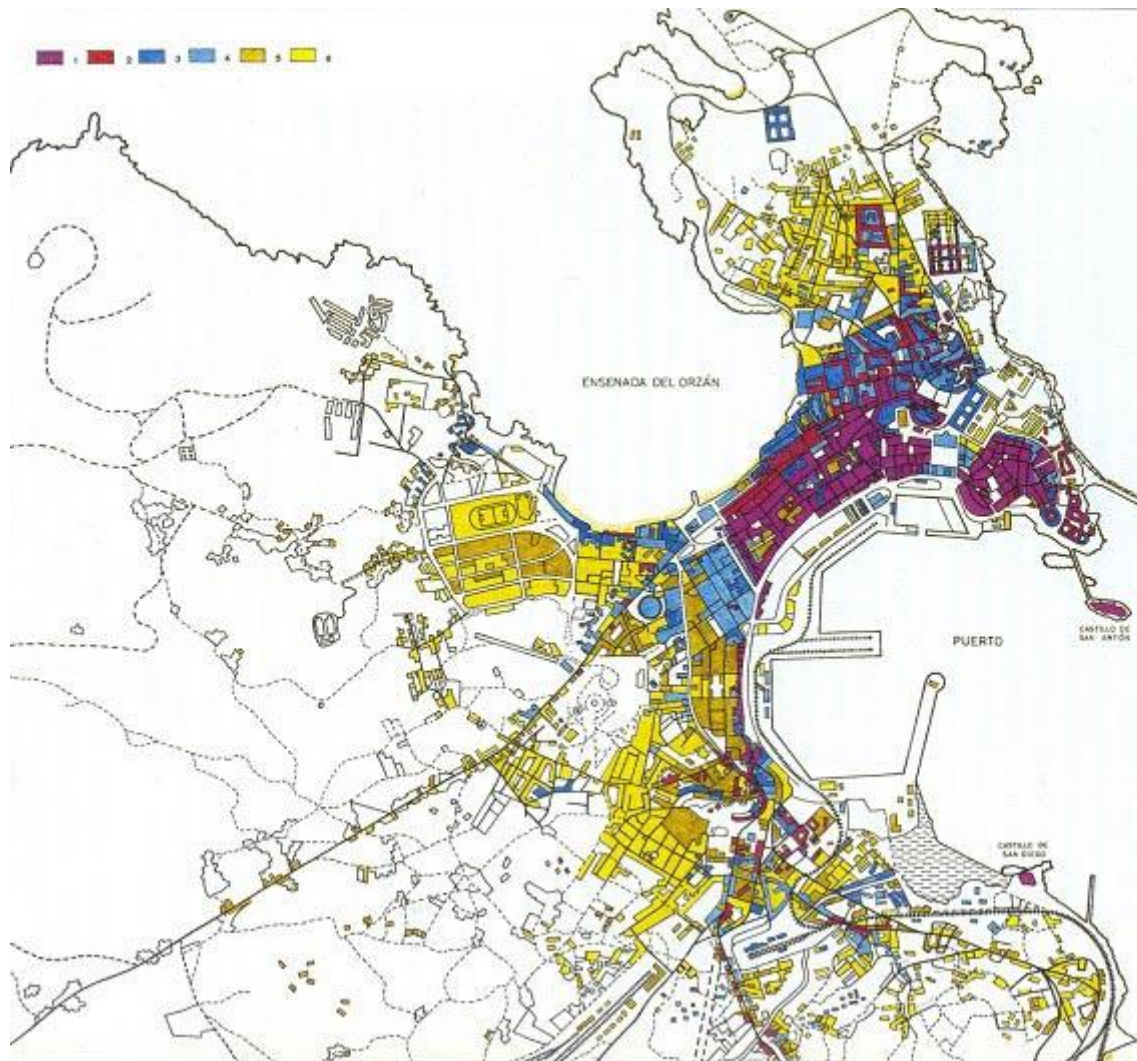
No obstante, el mayor volumen de contribuciones ha sido generado por la geografía, disciplina en la que los estudios comerciales tienen una tradición relativamente dilatada (Dawson 1980, 1982, 1983; Davies 1984; Heinritz 1998). El estudio de localización del comercio minorista (*retail location*, o, erróneamente denominado a veces *marketing geography*) no se ha visto libre de los debates más generales desarrollados en la geografía durante los últimos cincuenta años (Carreras 1989, p. 5-6; Johnston 1991). Pero la escuela de pensamiento de la ciencia espacial, neoclásica, de construcción de modelos, ha generado también un considerable volumen de investigación (Brown 1992, p. 14-16).

Un examen de la voluminosa literatura sobre localización revela que la gran mayoría de las contribuciones están dirigidas a análisis a escala regional y urbana. La localización de comercios minoristas dentro de distritos comerciales (*shopping districts*) ha atraído mucho menos la atención, a pesar

de a menudo se haya afirmado que unos pocos metros pueden constituir la diferencia entre el éxito y el fracaso comercial (Dewar y Watson 1990; Guy 1995, 1999; Langston, Clarke y Clarke 1997). De ahí que se haya insistido en la necesidad de estudios de localización a micro-escala (Potter 1982; Dawson y Shaw 1987; Breheny 1988; Brown 1992), en especial sobre las estrategias espaciales de las empresas de comercio minorista, aspecto del que la literatura se ha hecho escaso eco (Shaw *et al.* 1998). Sin embargo, en comparación con el sustancial esfuerzo dedicado a los análisis a escala regional y urbana, la localización dentro de la ciudad permanece relativamente poco desarrollada.

Distribución y diferenciación de espacios terciarios en A Coruña

La morfología urbana de A Coruña experimentó notorias transformaciones desde finales del siglo XIX, fruto de un crecimiento demográfico y físico que trató de adaptarse a las características del medio (figura 1). La ciudad de principios de los años diez se encontraba urbanísticamente muy concentrada en los espacios centrales, con una densidad de población elevada (Mirás 2006, p. 100). Esos espacios se situaban en el istmo que comunica la península con el interior. El crecimiento demográfico estuvo acompañado por un considerable dinamismo edificatorio, aun cuando se han hallado frecuentes referencias a la escasez de viviendas durante el primer tercio del siglo XX.



- | | |
|---|---|
| 1. Edificado hasta 1755. | 4. Ampliaciones hasta principios del s. XX. |
| 2. Ampliación desde 1755 a principios del s. XIX. | 5. Construido hasta 1931. |
| 3. Desde la fase anterior hasta 1884. | 6. Edificado entre 1931 y 1947. |

Figura 1. Evolución histórica del plano de la ciudad de A Coruña.

FUENTE: (Precedo 1990, p. 260).

El municipio de A Coruña estaba dividido en ocho parroquias, cinco de las cuales integraban la ciudad, más tres de la periferia rururbana. De ellas, la única que realmente constituía el núcleo central era la de San Jorge, que agrupaba a 42.990 de los 43.971 habitantes registrados en el censo de 1900[4]. Si se computan exclusivamente los inmuebles destinados a viviendas la ratio era de 12,80 habitantes/edificio. La mayoría de las viviendas era de 3 pisos o más (48,3 %), mientras que las de 1 y 2 plantas tenían una proporción similar, lo que muestra un patrón de edificación todavía decimonónico. Lógicamente, las viviendas más grandes estaban concentradas en las áreas centrales de la ciudad. Diez años más tarde, la ratio había empeorado (13,31), lo que muestra un deterioro de la habitabilidad de la ciudad, a pesar del (insuficiente) esfuerzo constructor desplegado. Las viviendas que más crecieron fueron las

de 3 plantas o más, frente a una caída de los pequeños inmuebles, lo que prueba el afán de remodelación del mosaico urbano, pues atestigua la presencia de prácticas de renovación en algunas zonas, en especial en los espacios centrales[5].

Si descendemos al plano de la actividad económica, se aprecia que las áreas comerciales de las ciudades españolas de la época se hallaban muy localizadas, eran de pequeña dimensión y con muy escasa permeabilidad entre ellas, lo que fomentaba la aparición de situaciones de monopolio y oligopolio geográficos (Casares y Briz 1987, p. 95). El antiguo sistema de distribución no conocía más que la dicotomía entre comercio del centro urbano y comercio de barrio (Metton 1986, p. 164). En los distritos o barrios centrales de numerosas ciudades se ha identificado un patrón, según el cual el comercio mostraba una función relativa a la ciudad, mientras que en los demás distritos predominaba la función de barrio o calle. Es decir, que en la mayoría de los distritos predominaba el comercio de abastecimiento diario, que situaba sus productos cerca del consumidor. En cambio, los distritos centrales encontraban su clientela no sólo en los vecinos del barrio, sino en los compradores procedentes de cualquier punto de la ciudad o en los forasteros[6].

Las pautas de localización en los primeros años del siglo XX dependían del tipo de actividad. En general, la distribución de las empresas se hallaba sesgada hacia los espacios centrales de la ciudad (figura 2). Sin embargo, la decisión sobre el emplazamiento, igual que en las demás ciudades occidentales, estaba condicionada por el contexto histórico y por las valoraciones que cada subsector realizase de cada lugar. Se presupone, por tanto, la existencia de una serie de prácticas históricas, de modo que con la elección se perseguía el aprovechamiento de los beneficios derivados de esa tradición. La consecuencia a largo plazo era la elevación de los valores del suelo en el centro, lo que con el tiempo condujo a una progresiva degradación de la función residencial y a la concentración de aquellas actividades capaces de hacer frente a los elevados costes.

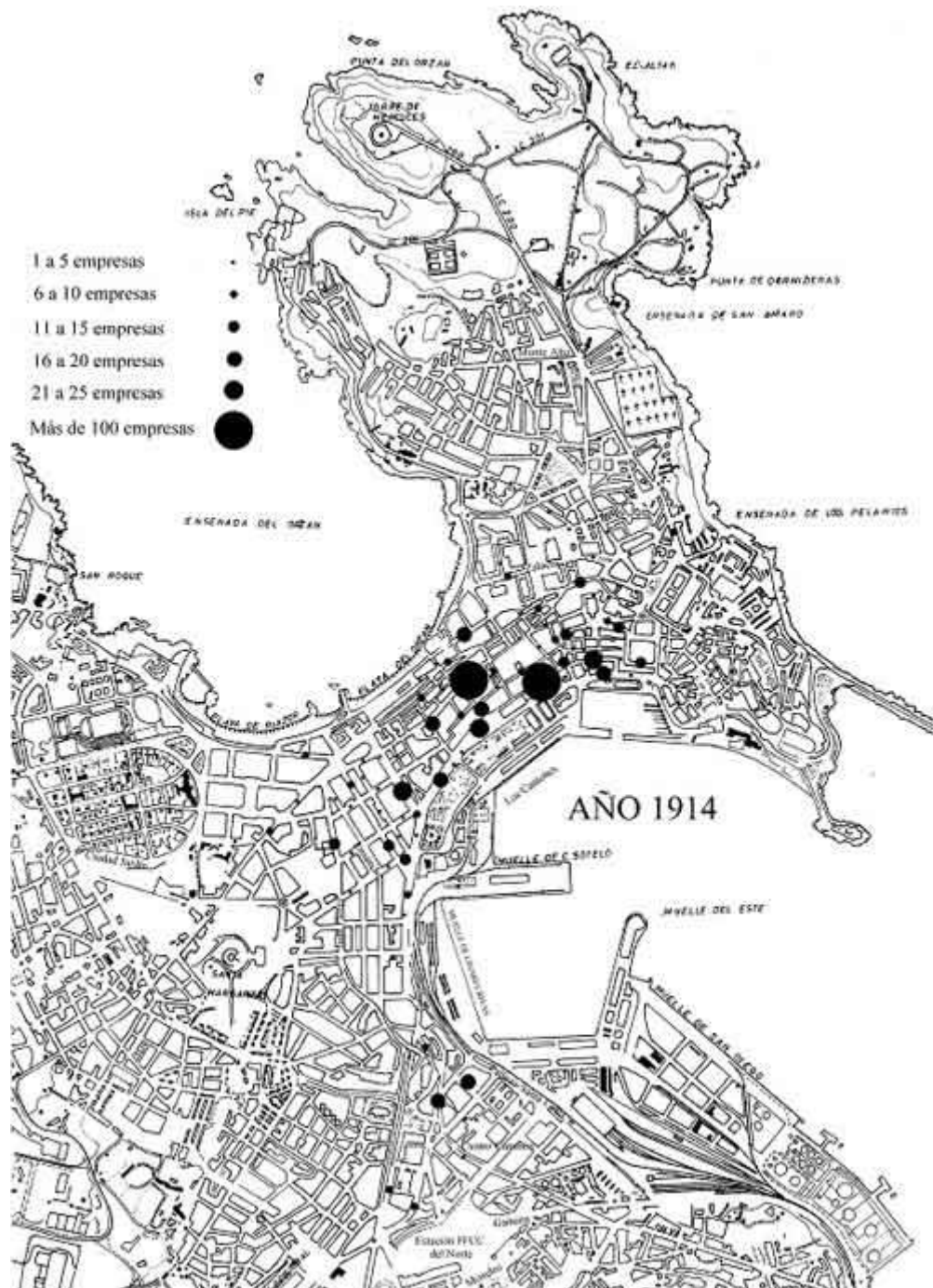


Figura 2. Localización de las actividades económicas en A Coruña en el año 1914 (número de empresas).
 FUENTE: Estadísticas de la Matrícula industrial, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña. Elaboración propia.

Los servicios presentaban una acentuada tendencia a la localización central, en especial aquéllos que precisaban de rentas de situación (figura 3). Las calles San Andrés y Real, que delimitaban el núcleo históricamente más importante, constituían el centro tradicional, y presentaban los mayores índices de concentración de empresas. Esta zona aglutinaba el área de mayor

densidad de actividades del sector terciario, sobre todo de los servicios avanzados. Aquí se ubicaban las empresas consignatarias más prestigiosas, las casas de banca, agentes comerciales, de negocios, etc. Este tipo de actividades requería de una localización central, en zonas de fácil acceso. Pero principalmente requerían de una proximidad al puerto, dado que las actividades terciarias más destacadas (sobre todo, las de gestión) estaban estrechamente vinculadas al tráfico portuario, de mercancías y de pasajeros.

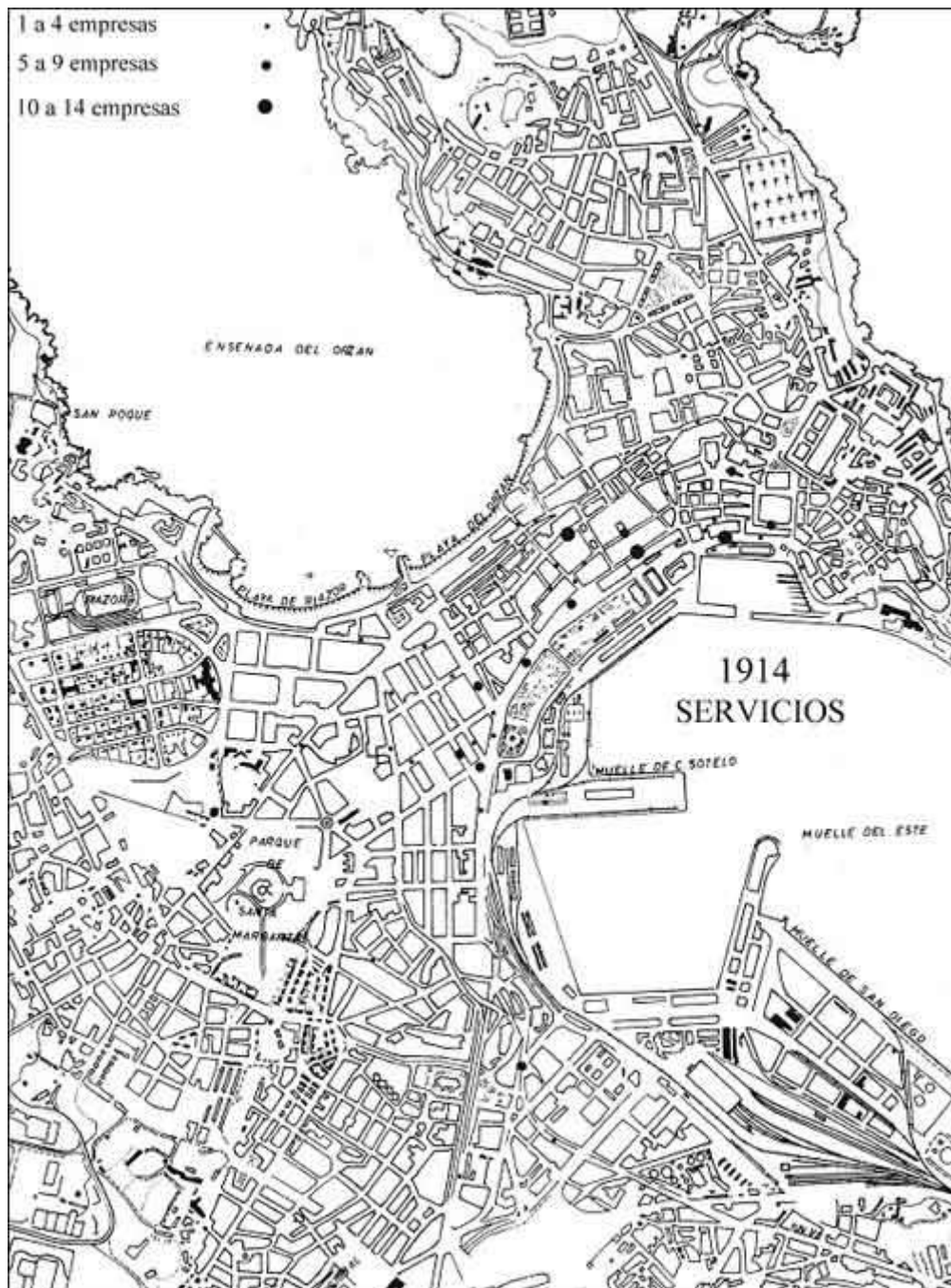


Figura 3. Localización de los servicios en A Coruña en el año 1914 (número de empresas).

Fuente: *vid.* Figura 2. Elaboración propia.

En el análisis de la estructura espacial del comercio, el método más utilizado es el empleo de datos locacionales de tiendas agregadas por unidades espaciales (Sadahiro 2000), ya sea por unidades administrativas, por áreas comerciales, por mallas, etc. (Morrill 1987), en lugar de analizar directamente los datos de localización individual. Parece razonable suponer que el tamaño y número de establecimientos de cada zona fuese una función, entre otros factores, del número de consumidores o, más apropiadamente, de su poder adquisitivo agregado, mostrando pautas espaciales que reflejasen las de la población y la renta, siguiendo el modelo elaborado por Lakshmanan y Hansen (1965) y sus posteriores reformulaciones. Para las actividades comerciales emplazadas en el centro, el umbral de demanda era una variable crítica. Pero también lo eran las rentas de situación derivadas de su localización. Por ello, la proximidad a vías de comunicación era una condición esencial para este tipo de empresas.

En esta línea, la distribución espacial de los establecimientos comerciales en A Coruña era bastante dispersa, pero uniforme, siguiendo las pautas locacionales de la población, sobre todo en el caso del comercio de primera necesidad (Mirás 2007). El comercio detallista (y de manera similar, las actividades artesanales) mostraba un elevado grado de dispersión, en función del poblamiento, en especial el comercio de alimentación, extraordinariamente numeroso (figura 4). Una de las características de la economía urbana era la profusa presencia de talleres, entremezclados con tiendas, almacenes e incluso viviendas, que precisaban de estrechas relaciones con sus clientes. Por tanto, predominaba la función de barrio.

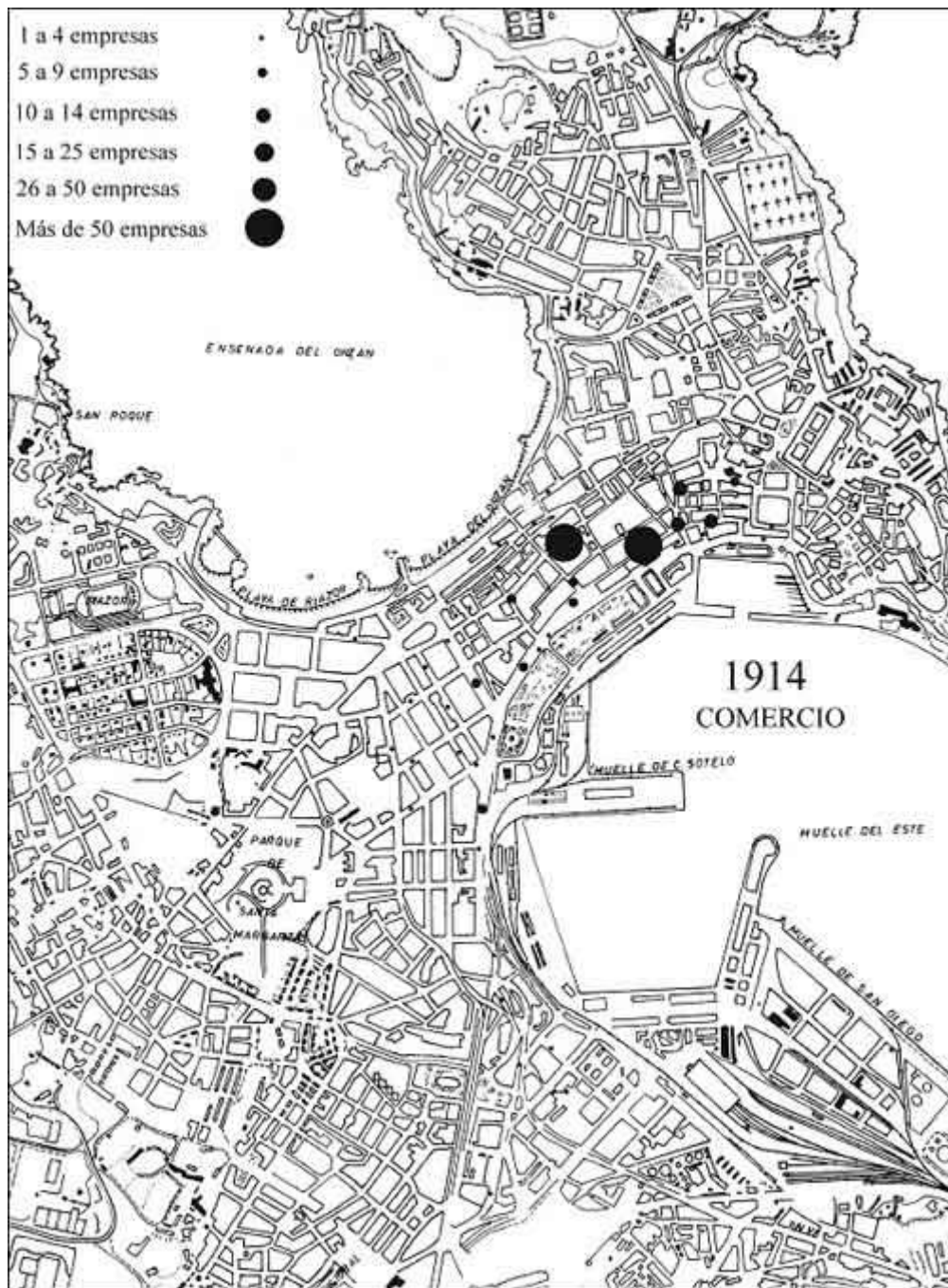


Figura 4. Localización del comercio en A Coruña en el año 1914 (número de empresas).

Fuente: *vid.* Figura 2. Elaboración propia.

Pero los requerimientos locacionales y de emplazamiento de las diferentes formas o formatos de comercio tendían a diferir. Frente a la dispersión del comercio minorista, el comercio mayorista, en cambio, se hallaba mucho más concentrado en A Coruña. Se trata de lo que habitualmente se denomina comercio no cotidiano, es decir, el comercio de localización más selectiva, con una tendencia a concentrarse más próximo al centro urbano, y, por tanto, con una función relativa a la ciudad. Este comprendía principalmente las

calles situadas en el frente portuario, o en el interior del istmo que comunicaba los dos frentes marítimos (calles San Andrés, Real, Cantones, etc.), principal área comercial de la ciudad. Aquí se localizaban también, además de grandes comerciantes e industriales, pequeños tenderos minoristas[7]. Se correspondía con los barrios más céntricos, con un mayor nivel de renta (Blanco 1995).

Por tanto, la localización dependía de los respectivos umbrales de demanda, en función de los cuales las empresas se localizarían de manera más dispersa (ultramarinos, alimentación, quincallería, etc.) o más selectiva (joyerías, venta-transformación de maderas, ferreterías, etc.). Este último conjunto de establecimientos habitualmente buscaba una localización en el centro de las ciudades, en lugares en los que exista un gran tránsito de ciudadanos, y muy próximos a otros vendedores de similares características, para de este modo concentrar en un espacio restringido la venta de una determinada categoría de mercancías[8]. Además, generalmente precisaban de un frente en sus establecimientos para exhibir sus mercancías (Byrom y Bennison 2000, p. 154-155).

Esto dio lugar incluso a la aparición de ciertos fenómenos de oligopolio geográfico, principalmente en el Distrito Central de Negocios (CBD), caracterizado por rentas de situación y de prestigio. En este tipo de establecimientos primaban como principales factores de localización la centralidad, la accesibilidad, e incluso la tradición comercial de la zona, aunque probablemente las diferencias socioeconómicas de los distritos centrales respecto a la periferia también jugasen un papel destacado en el establecimiento de determinados tipos de comercio (joyería)[9]. En estas zonas era frecuente la existencia de otro tipo de actividades, no sólo de venta, debido a la función tradicional de los centros históricos de las ciudades (Álvarez Mora 1980).

En estos sectores, contribuía a la relativa oligopolización la existencia de algunas actividades agremiadas a efectos fiscales. La contribución industrial recogía algunos epígrafes para los cuales se autorizaba su agremiación, con el fin de facilitar la recaudación fiscal del impuesto. El carácter gremial era más acentuado en los establecimientos de venta de tejidos o de coloniales, sobre todo a nivel mayorista, y constituía un reflejo, en algunos casos, de un cierto retraso en la estructura comercial local.

Las estadísticas manejadas testimonian una pronunciada agrupación de actividades en el centro tradicional, principalmente en torno al núcleo históricamente más importante, delimitado por las calles San Andrés y Real. Ambas vías constituían el asiento de las principales actividades comerciales y de servicios[10].

La proximidad al puerto constituía, por tanto, un factor de localización de primer orden, además de las rentas de situación típicas de las funciones terciarias avanzadas (prestigio, proximidad a información, a empresas competidoras, etc.). En principio, la proximidad a vías de comunicación no constituía un requisito imprescindible para este tipo de empresas, salvo en aquellos casos en los que la población necesitaba un tránsito fluido hacia esas actividades (banca, seguros, etc.). Inicialmente, la peatonal calle Real incumplía esta condición, pero se encontraba muy próxima a una de las arterias de mayor densidad de tráfico, la que conectaba la Marina y los Cantones con el exterior (en dirección sur), paralela al puerto.

El centro de negocios englobaba la zona tradicionalmente conocida como Pescadería (que constituía, además, el asiento de una considerable masa demográfica), los Ensanches de principios de siglo y determinadas áreas de la Ciudad Vieja, que habían perdido su centralidad, pero eran muy densas debido a su estructura medieval. Estas zonas contrastaban con sectores periféricos como Santa Margarita o la Ciudad Jardín (cuya construcción se inició en 1921)[11], que mostraban densidades residenciales y económicas mucho más bajas, aunque en aumento (Rodríguez Moret 1922).

San Andrés era la principal arteria de comunicación de la ciudad. En ella se localizaban empresas predominantemente terciarias, si bien dominaba el comercio (Martínez Barbeito 1959, 1963). Históricamente, esta zona, encuadrada entre el Orzán, los Cantones y Juana de Vega (límite de una sección de las murallas, derribadas en el siglo XIX) representaba el lugar de máxima densidad de establecimientos comerciales de uso cotidiano (debido a la elevada concentración demográfica) así como aquéllos de acceso esporádico.

El Ensanche y el espacio ubicado entre la Ciudad Vieja y el centro de negocios moderno integraban buena parte de la tradicional Pescadería, que agrupaba un conglomerado diversificado, compuesto por actividades predominantemente comerciales, de servicios, así como artesanales de bajo rango, frecuentemente ligadas al puerto (efectos navales, aprovisionamiento de buques, servicios portuarios, etc.) y servicios cotidianos (Martínez Barbeito 1959, p. 12).

Se trataba de un área urbanísticamente densa, con calles estrechas y dificultades para desarrollar un vial moderno, por lo que la accesibilidad al exterior no era un factor locacional. Sí lo fue desde siempre, en cambio, su proximidad al puerto, principalmente gracias a los efectos inducidos que generaba la actividad pesquera. No obstante, al formar parte de un continuo caracterizado por la elevada densidad demográfica, urbana y empresarial, se encontraba bien abastecido por la red de tranvía, una vez construidas las líneas

que comunicaban Puerta Real con la Estación, y la que discurría a lo largo de Panaderas hacia la Ciudad Vieja (Mirás 2005, p. 24).

El Ensanche, por su parte, era lugar de asiento de actividades casi exclusivamente terciarias. El centro comercial y de servicios se extendía desde principios de siglo en dirección sur-sureste, hacia los núcleos de nuevo poblamiento. En este sector existía una notoria inercia en la actitud de los empresarios respecto a la localización de sus negocios, por lo que no se aprecian a medio plazo modificaciones sustanciales en el tipo de actividades terciarias dominantes en la zona (lo que se ha denominado terciario portuario)[12].

Se trataba, en este caso, de una zona residencial que exhibía un abanico social amplio: burguesía media-alta (propietarios y profesionales liberales), pequeña burguesía y algunos segmentos de proletariado. De ahí que además de comerciantes y profesiones liberales, existiesen también algunas pequeñas tiendas y talleres (Giadás 1997, p. 37-38). Esto daba lugar a un fenómeno defendido por los historiadores sociales, el de las fidelidades de los tenderos con los residentes en las zonas donde operaban aquéllos (Crossick y Haupt 1984, p. 18-20; Morris 1993, p. 39), pues su preocupación por las condiciones de la zona condujo a los pequeños comerciantes a simpatizar con las reclamaciones y necesidades de sus habitantes (Giadás 1997).

Localización de la industria

Distribución de los establecimientos desordenada, pero integrada en la ciudad

La producción fabril se desarrollaba en unos espacios industriales más o menos diferenciados, predominando su presencia en las zonas de nueva ocupación, aunque el marcado carácter artesanal de muchas ramas productivas condicionaba una localización relativamente dispersa. Algunos de los factores de localización eran comunes a otros sectores (aglomeración de empresas, proximidad al mercado urbano). Pero el elemento accesibilidad, es decir, la proximidad a redes de transporte (sobre todo al puerto) tenía un peso preponderante, así como también la disponibilidad de suelo abundante y barato (Santos Ledo 1987).

Desde principios de siglo se constata la tendencia de la industria coruñesa a concentrarse en áreas diferenciadas dentro del entramado urbano, toda vez que las instalaciones fabriles en la mayor parte del mundo abandonaron los espacios centrales a lo largo del siglo XX[13]. A pesar de que las fábricas y talleres se emplazaban dentro del propio casco urbano, existían otras empresas que se instalaron en la que entonces era la periferia, en función de diversas pautas y criterios locacionales. Se produjo una modificación sustancial de la

morfología industrial, como consecuencia de ese proceso, acelerándose la industrialización en La Palloza y en Santa Lucía (Santos Ledo 1987). En el primer caso, la localización industrial se prolongó por Cuatro Caminos hacia A Gaiteira-Monelos y el municipio de Santa María de Oza[14]. En el segundo frente, la industria se extendió hacia Riazor por la costa y por la Pescadería, y desde la Torre al antiguo Campo de la Leña, hoy Plaza de España. Pero ambas zonas no eran áreas fuertemente industrializadas, sino sólo paisajes fabriles compactos, escasamente relacionados entre sí (figura 5)[15].

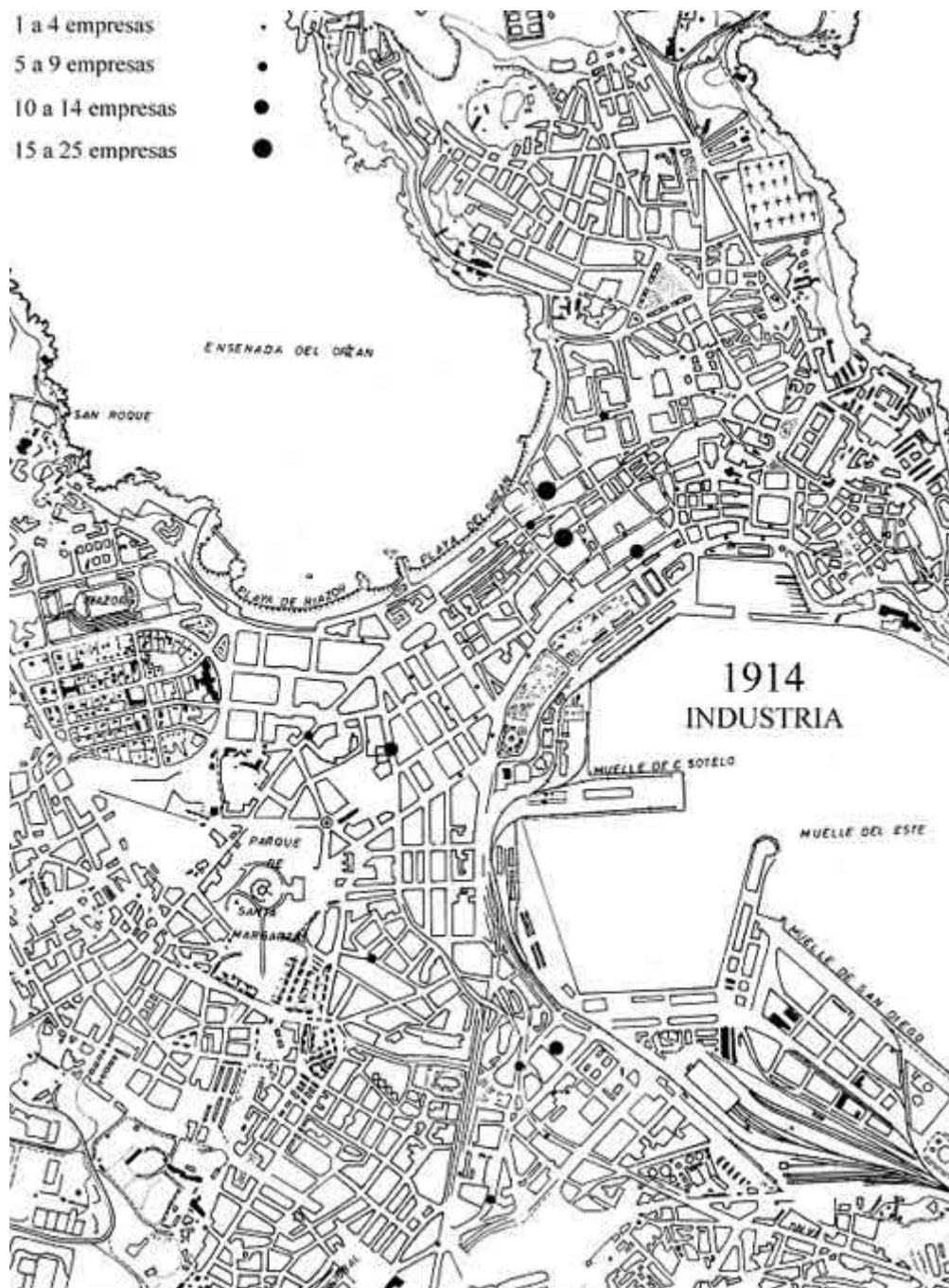


Figura 5. Localización de la industria en A Coruña en el año 1914 (número de empresas).

Fuente: *vid.* Figura 2. Elaboración propia.

Se observa, por tanto, que la industrialización local siguió un proceso de progresiva instalación en zonas que inicialmente eran periferia urbana, aun cuando no se aprecia la existencia de un plan de racionalización industrial, sino que tan sólo aparecieron iniciativas individuales que, además, apenas se integraban en los Planes de Ensanche (Barreiro Fernández 1986, p. 379). Las primeras zonas fabriles surgieron en el Orzán, adyacente por entonces al casco urbano, y, en general, en diferentes puntos de la Pescadería. Ahí se ubicaban la mayoría de las implantaciones comerciales e industriales, de alta demanda de espacio o necesidades específicas de infraestructura de suministros y residuos que ya por entonces se comenzaban a localizar fuera del casco urbano (González-Cebrián 1984, p. 24). Pero, posteriormente, la industria se dirigió hacia La Palloza-Santa Lucía, entonces también periferia, hasta que desde mediados del siglo XX estas industrias terminaron desapareciendo, como consecuencia del proceso de crecimiento urbano y de los cambios en las pautas de localización, que exigían una amplia disponibilidad de suelo y un emplazamiento alejado de las áreas residenciales (Santos Ledo 1987, p. 182).

A lo largo de la calle de San Andrés se localizaban actividades industriales y artesanales, predominando los talleres y obradores de una amplia gama de actividades, casi todos bienes de consumo con destino al mercado local. Las calles adyacentes hacia el Orzán habían formado uno de los núcleos originarios de la industria de A Coruña. A partir de ahí, la expansión industrial posterior tomó el camino del frente costero. Por un lado, hacia Riazor y, por otro, hacia la Pescadería y la Torre, en especial en dirección al Campo de la Leña, a través de la calle del Hospital (Santos Ledo 1987, p. 176). No obstante, la expansión urbana limitó el crecimiento industrial de este sector y aceleró el avance del corredor La Palloza-Santa Lucía[16].

El principal factor de localización de esta sección era su accesibilidad, interior y exterior. En esta calle confluían numerosas vías que conectaban las dos ensenadas, proporcionando una fluida comunicación a todo el centro. Pero también desembocaba en las principales arterias de salida. La proximidad al puerto y al mercado urbano constituyeron otros factores locacionales destacados. He aquí la razón del tendido del tranvía entre Juana de Vega y Puerta de Aires (Mirás 2005, p. 25). En el caso de las actividades industriales contaban, además, con la ventaja de la disponibilidad de suelo abundante y barato (Santos Ledo 1987).

Las otras dos zonas de mayor aglomeración de actividades económicas eran el Ensanche y el espacio intersticial entre la Ciudad Vieja y el centro de

negocios moderno, espacio que en otro tiempo se encontraba separado del casco antiguo por las murallas del siglo XIX y que, tras su derribo, experimentó un considerable crecimiento, como punto de conexión con el nuevo centro y de descongestión de la trama urbana medieval. Este era un área, en conjunto, de una creciente importancia comercial, fruto de una expansión que seguía la dirección desde la Ciudad Vieja hacia el Ensanche (Miralbés *et al.* 1984, p. 231). Uno de los factores de localización más importantes de este sector fue su proximidad al puerto, principalmente mientras las faenas pesqueras se desarrollaron en los muelles cercanos.

Por otra parte, se ha observado que el trazado de infraestructuras de transporte urbano en A Coruña (fundamentalmente, el tranvía) siguió las líneas de difusión urbana del siglo XIX y principios del XX. El tranvía se convirtió en un elemento vertebrador del espacio urbano y social, al abrir nuevas vías de salida a la ciudad tradicional, mediante la prolongación de los viarios urbanos interiores (Mirás 2005, p. 27).

Las primeras líneas abiertas proporcionaron accesibilidad y facilitaron los movimientos de la población a lo largo de las zonas más densamente habitadas y de mayor concentración de actividades económicas. La red de transporte urbano constituyó asimismo un factor (secundario, no obstante) de localización empresarial, visible ante todo en los casos de aquellas empresas orientadas al mercado urbano (sobre todo, las comerciales y de servicios).

En cualquier caso, los desplazamientos se veían constreñidos por las escasas ventajas en términos de flexibilidad y velocidad de los tranvías de tracción animal, para una ciudad con una mancha urbana poco extensa. Y, además, el trazado se orientó en función del sentido del crecimiento urbano previo, lo que relativiza su papel como instrumento vertebrador de las pautas de localización empresarial.

Existía, no obstante, un subcentro, formado por el sector comprendido entre Cuatro Caminos, La Palloza (en el entonces barrio de Santa Lucía) y el núcleo de Monelos, que constituía un espacio predominantemente industrial, probablemente el que más claramente cumplía ese perfil a principios del siglo XX. El eje de expansión se orientaba en dirección La Palloza-Cuatro Caminos y La Palloza-A Gaiteira-Monelos, siguiendo la trayectoria marcado por el río Monelos y por la Estación de ferrocarril[17]. Destacaba la presencia de la Fábrica de Tabacos como poderoso núcleo aglutinador, y otras numerosas industrias de bienes de consumo (pesca y derivados, subsidiarias de la fabricación de tabaco, etc.), con una estructura industrial diversificada.

El derribo de las murallas de la Pescadería y el traslado del puerto pesquero hacia Santa Lucía resultó trascendental, porque intensificó el desarrollo industrial de este espacio, por entonces periférico. Los factores de localización

eran la proximidad al puerto pesquero y a la estación, además de una fácil salida hacia la carretera de Madrid, la disponibilidad de espacio, la existencia de un río abastecedor de energía, agua y vía de evacuación de residuos (igual que ocurría con las playas y el puerto), y su cercanía al mercado urbano (Santos Ledo 1987, p. 176-178). Para aprovechar las ventajas de localización industrial, el transporte urbano siguió las líneas de crecimiento urbano, de manera que se construyó un ramal del tranvía, que conectaba con la ciudad central.

Las líneas de tranvía, que sirvieron de complemento a la expansión urbana en los lugares centrales de la ciudad, actuaron también de vehículo de conexión de la ciudad con otros puntos periféricos, pero que paulatinamente se integraron en el espacio urbano, caso de la sección Cuatro Caminos-Monelos. El tranvía, en esta ocasión, cumplió una función de transporte de la población trabajadora que se dirigía al núcleo central[18], y sirvió asimismo de vía de canalización de los intercambios de bienes[19].

Por tanto, el transporte metropolitano actuó de manera diferente a los ramales que discurrían por el centro consolidado. Este tranvía fue uno de los factores claves en la compactación de la malla urbana, hasta entonces dividida en dos, el área central y el municipio de Santa María de Oza. Entre ambos, discurrían tres corredores de conexión, la calle de Juan Flórez (antigua carretera de Castilla o Camino Nuevo, diseñado como vía de salida y que actuaba de límite para el último Ensanche de población), la actual Avenida de Finisterre (antigua carretera de salida hacia la costa occidental de la provincia) y la vía por donde transcurría el tranvía hacia la Estación. Esta será una de las zonas de asentamiento de las viviendas del proletariado urbano, junto con zonas de creación algo más tardía, como los pequeños núcleos de las Atochas, Monte Alto, Santo Tomás, etc. (Martínez Suárez y Casabella 1989, p. 15).

En esta dirección se reforzó la instalación tanto de la población como de las actividades, principalmente las industriales, mientras que en los otros dos corredores se multiplicó la urbanización residencial, fundamentalmente obrera, con excepción de algunos importantes establecimientos fabriles ya existentes en Juan Flórez.

Algo parecido se puede afirmar de la estructuración tranviaria en dirección norte-noroeste, es decir, en dirección al tómbolo en torno al cual se emplaza la Torre de Hércules, asiento de un área por entonces todavía en sus primeras fases de formación, y que con el tiempo se convirtió en un populoso barrio. No ocurrió, sin embargo, lo mismo con el tranvía que servía al casco antiguo, sometido a sucesivas aperturas y cierres, debido al escaso tráfico que generaba una zona en lenta pero continua regresión demográfica durante el siglo XX.

El 1 de octubre de 1913 tuvo lugar un hecho que influyó de manera decisiva en la integración del espacio urbano: la inauguración oficial de la primera línea de tranvía con tendido eléctrico. Para mayo de 1921 se había electrificado ya la totalidad del servicio. Se cerró así una red urbana sólidamente asentada, que se mantuvo hasta que la crisis de los años treinta impulsó la sustitución posterior de los tranvías por los trolebuses[20].

El crecimiento de A Coruña y las transformaciones en las pautas de localización del sector terciario

El crecimiento físico de A Coruña siguió varias direcciones durante las dos décadas posteriores a la Primera Guerra Mundial (figura 1). Por un lado, un crecimiento hacia el interior, principalmente mediante desarrollo vertical y relleno de los intersticios infrautilizados[21]. Por otro, la formación de trazados urbanos en la línea de otras ciudades españolas de esos años, en forma de cuadrícula, es decir, los clásicos Ensanches del período intersecular. Finalmente, se asiste a la aparición y consolidación de barrios espontáneos, un tanto anárquicos[22].

Se observa, por tanto, un desplazamiento desde las zonas históricas hacia el sur-sureste, con Santa Margarita como línea divisoria de las dos direcciones de la expansión: hacia Riaza, y siguiendo la línea del puerto y la ría. Esta última conformaba un núcleo de elevada densidad, junto con el triángulo Estación de Ferrocarril-Cuatro Caminos-A Gaiteira, y su prolongación hacia Os Castros (Batanero 1972-73, p. 12).

Tras la anexión de Santa María de Oza (en el año 1912), el mapa parroquial sufrió una rectificación, pues el municipio quedó constituido por las cinco parroquias urbanas, más las que se incorporaron procedentes del antiguo ayuntamiento[23]. En la ciudad central, el número de edificaciones continuaba creciendo, siguiendo la marcha de una población que había aumentado en el antiguo municipio coruñés desde los 47.984 de 1910 hasta los 50.570 habitantes de 1920[24].

Comenzaban a percibirse las primeras consecuencias de la incorporación de espacios rurales que a lo largo del siglo se integraron en el conjunto urbano, lo que posibilitó una mayor disponibilidad de suelo para su expansión. Pero el problema de la vivienda se había visto agravado por la afluencia de inmigrantes rurales durante la guerra, dando como resultado un aumento de la ratio hasta 13,6 habitantes/edificio, lo que resulta sintomático, porque la incorporación de Santa María de Oza debería haber oxigenado la disponibilidad de espacio para la construcción en la ciudad. Sin embargo, fue este territorio el que soportó en mayor medida el torrente demográfico rural, pues entre 1910 y 1920 creció un 28,4 %, frente al 5,4 % de la ciudad central[25]. El motivo, los mayores excedentes y el menor precio del suelo que

en la ciudad central, y la proximidad de diversos empleos industriales, lo que explica el carácter proletario de este espacio.

El antiguo municipio participó de un proceso común a la mayoría de ciudades españolas. La anexión jurídica de municipios independientes facilitó el proceso de crecimiento de los arrabales situados sobre municipios vecinos y su incorporación al espacio urbanizado de numerosas aglomeraciones urbanas españolas[26]. Los ejemplos paradigmáticos, aunque no los únicos, son los de Madrid, Barcelona o Bilbao[27]. De este modo, S.M. de Oza constituyó la principal zona de expansión de la futura ciudad desde los años de la guerra mundial

En conclusión, el crecimiento vía inmigración encontró su asiento en este nuevo sector de la ciudad, aunque en la práctica estuviese prácticamente integrado con anterioridad en la trama urbana. Pero no es de extrañar que el problema de la vivienda y la carencia de infraestructuras se convirtiesen en una de las demandas más perentorias durante la guerra y la posguerra.

En el año 1930, los efectivos que vivían en el conjunto del área urbana habían aumentado un 19,5 % respecto a 1920, añadiendo algo más de 12.000 nuevos habitantes a la ciudad. No obstante, la dirección física del crecimiento cambió respecto al decenio bélico. La ciudad central aumentó un 27,1 %, mientras que las áreas que estaban aun por consolidarse en la periferia disminuyeron un 14,1 %. Así, la proporción de coruñeses que vivía en el área consolidada tradicional era del 83,6 %, cuando en el censo anterior había caído hasta el 81,5 %. Por tanto, esto supuso un cambio en la dirección de la expansión morfológica de A Coruña, ya que durante este decenio (menos traumático en su ritmo de crecimiento) soportó una menor presión inmigratoria que en la década anterior. Como consecuencia de ello, la ratio habitantes/vivienda experimentó una leve mejoría (13,06)[28].

El tamaño de los inmuebles había aumentado considerablemente, como resultado de una mayor compactación interna de la ciudad, de manera similar a otras urbes españolas, en donde desde los años veinte se comenzaba a consolidar el fenómeno de la urbanización en altura. En la periferia, a pesar de su creciente incorporación a la mancha urbana, la tipología de la vivienda seguía siendo distinta de la del resto de la ciudad, con un perfil más rural. Por tanto, estas zonas todavía se encontraban a medio camino de su plena urbanización.

Estas mudanzas a medio-largo plazo fueron las principales responsables de los cambios locacionales de la actividad económica (figura 6). El proceso se difundió de modo espontáneo, sin una planificación racional de los usos del suelo, ni en el Ensanche ni en la periferia, fenómeno particularmente visible en los establecimientos industriales, para los que no se contempló la existencia

de espacios diferenciados en los sucesivos planes urbanísticos (González-Cebrián 1984).

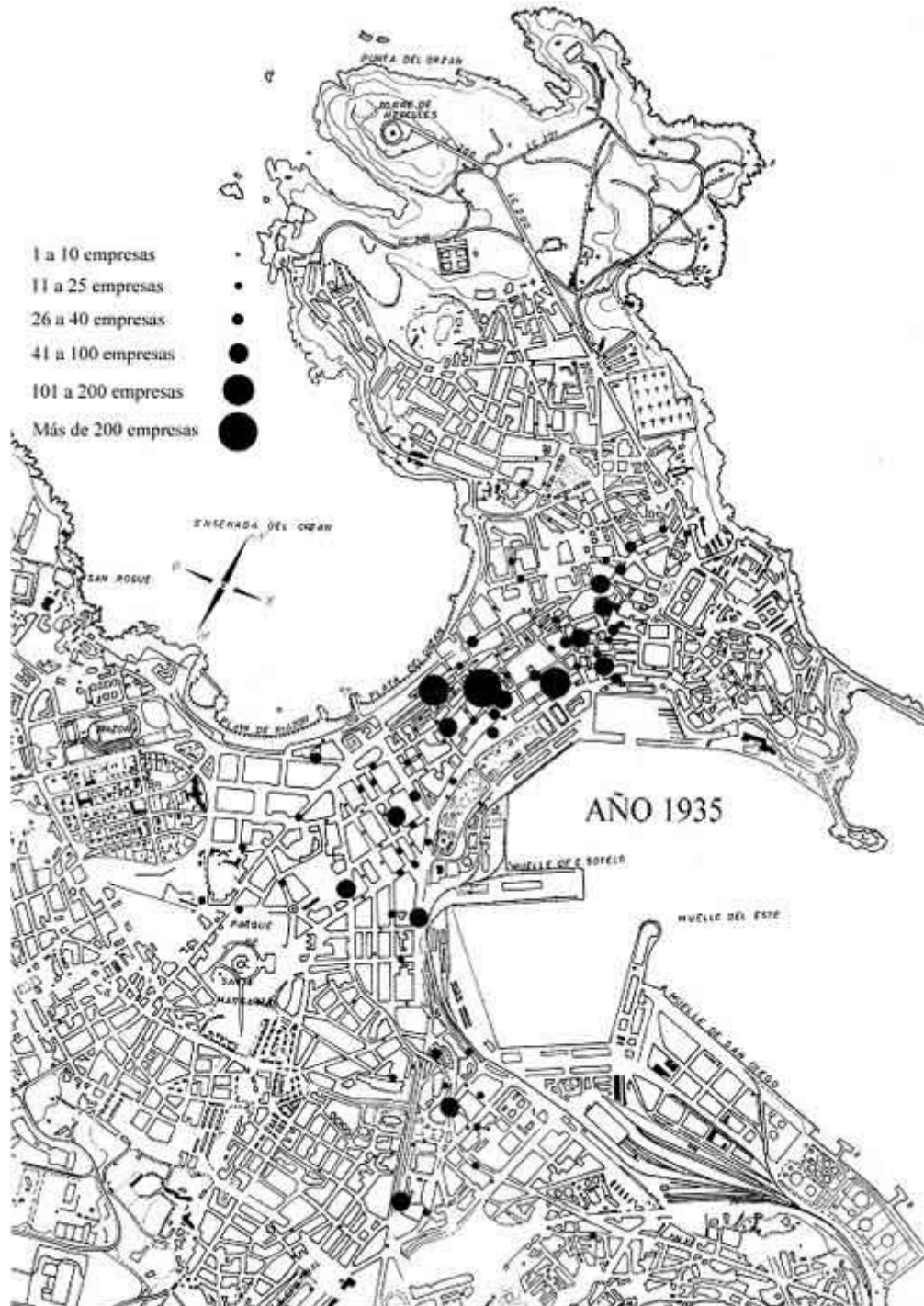


Figura 6. Localización de las actividades económicas en A Coruña en el año 1935 (número de empresas).
Fuente: *vid.* Figura 2. Elaboración propia.

A lo largo de la segunda y tercera décadas del siglo, la localización de las actividades comerciales y terciarias experimentó paulatinamente visibles transformaciones (figura 7 y figura 8). En el centro urbano continuaron sobresaliendo los núcleos tradicionales, calles San Andrés, Real, y vías adyacentes, en donde se agilizó el fenómeno de la terciarización en altura, principalmente en los servicios especializados o en aquéllos generados por el movimiento portuario. El ejemplo más claro, tal vez, fuese la proliferación de fondas, hospedajes, etc., cuya clientela se nutría de la población en tránsito. Además, en general, los viajeros acostumbraban, tanto a la ida como a la vuelta, a proveerse de diversos artículos (alimentos, prendas de vestir, etc.)[\[29\]](#).

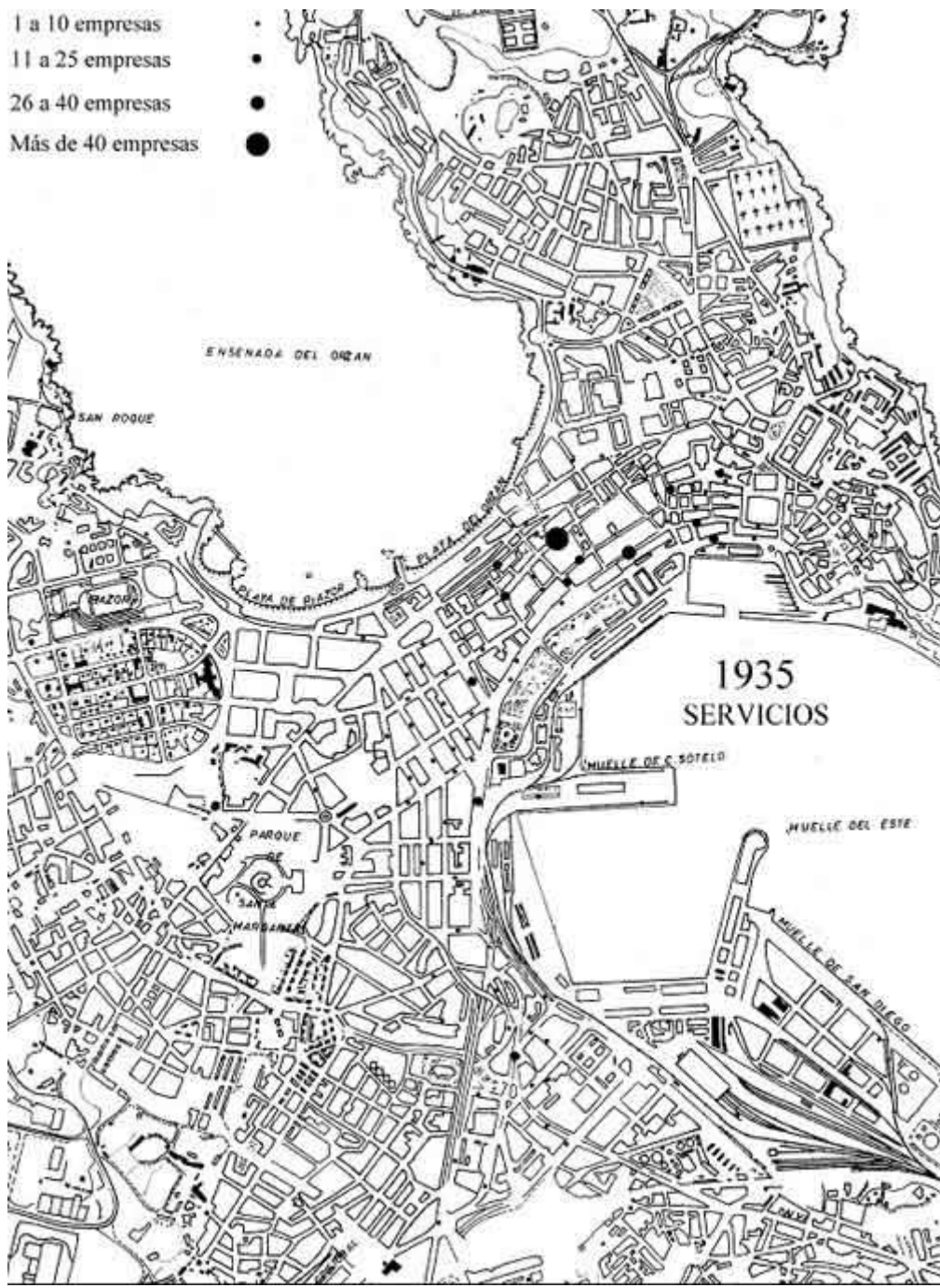


Figura 7. Localización de los servicios en A Coruña en el año 1935 (número de empresas).

Fuente: *vid.* Figura 2. Elaboración propia.

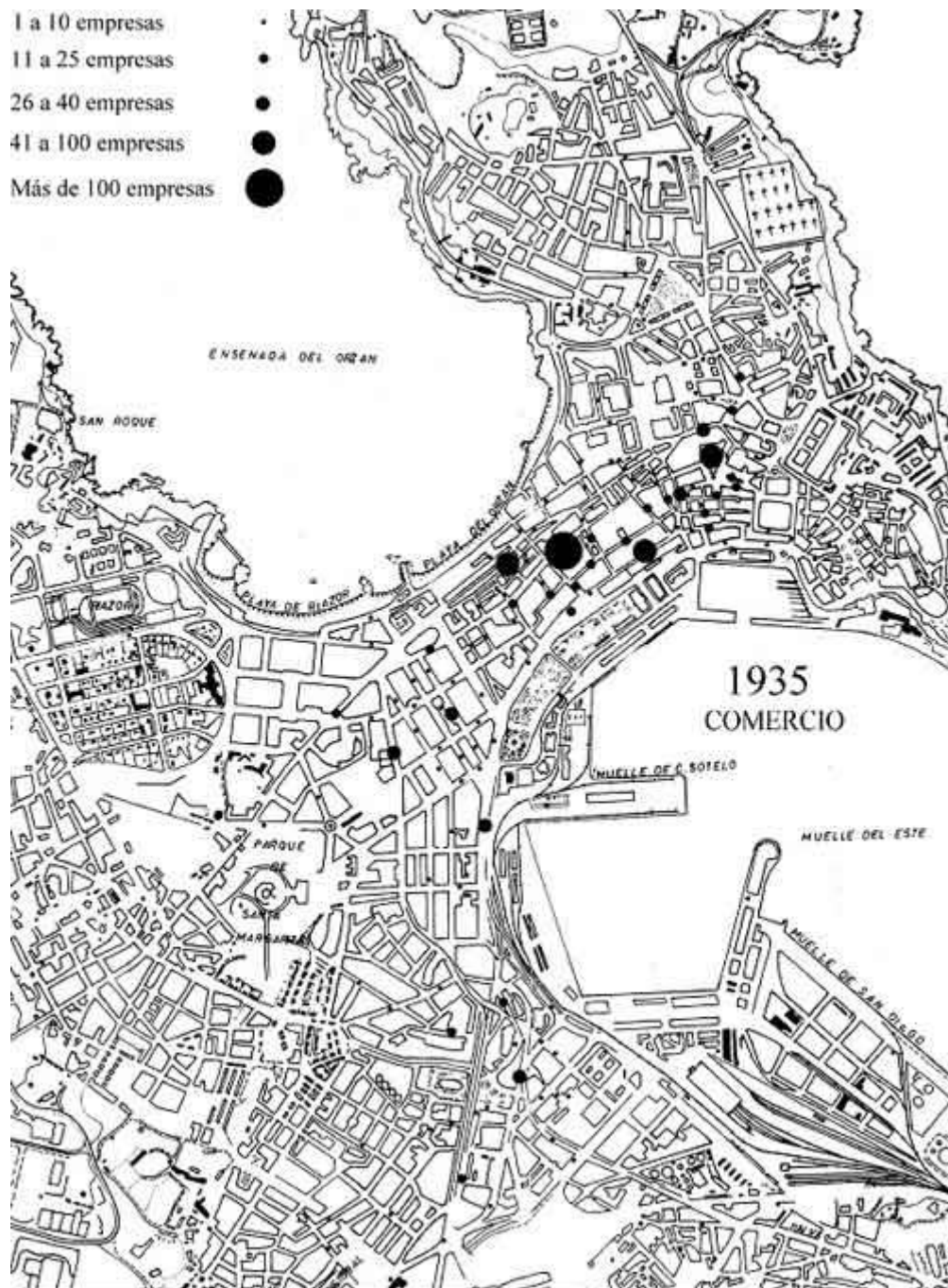


Figura 8. Localización del comercio en A Coruña en el año 1935 (número de empresas).

Fuente: *vid.* Figura 2. Elaboración propia.

El primer tercio del siglo fue testigo de un notable crecimiento de las oficinas de administración, agencias de negocios, transporte, comisionistas, etc. en las plantas superiores de los inmuebles. En el resto de la ciudad este fenómeno no adquirió las mismas proporciones, sino que continuó prevaleciendo el modelo tradicional de atención a nivel de vía (García Mira 1997, p. 107), sobre todo en las áreas periféricas. No obstante, las actividades de baja especialización

también se multiplicaron. Así, en todo el centro urbano proliferaron multitud de restaurantes, bares, tabernas, etc.

Sin embargo, comenzó a cristalizar una tendencia que nació de la apertura de la conexión de la Pescadería con la Ciudad Vieja. El área que se situaba entre la calle Real y el Ayuntamiento fue testigo de un fortalecimiento de sus funciones terciarias (servicios y particularmente comercio), lo que permite calificarla como una de las zonas comerciales más frecuentadas de la ciudad[30]. En estos años se localizaba una gran variedad de tiendas, en algunos casos dedicadas incluso a la fabricación. También compartió la progresiva terciarización en altura del centro tradicional, incluso en mayor grado en los servicios (implantados en un reducido número de vías), debido a que la concentración demográfica y espacial era muy elevada y la disponibilidad de suelo muy escasa.

Las operaciones comerciales se vieron favorecidas por la construcción del Mercado Municipal de San Agustín, de donde procedían gran parte de las licencias, de modo semejante a lo que ocurría en el Ensanche con el Mercado da Guarda[31]. Ambos mercados satisfacían las necesidades de productos básicos de la población de su entorno. Sus respectivas áreas de influencia por lo general no iban más allá. Sin embargo, actuaron como polos dinamizadores de la actividad comercial en sus entornos, al generar efectos inducidos sobre otras funciones subsidiarias[32]. La función comercial se extendió a partir del centro también en dirección norte-noroeste (junto a algunas actividades artesanales derivadas), hacia el Campo de la Leña. Esta zona se estaba urbanizando de manera acelerada desde finales del siglo pasado (Martínez Suárez 1978), y la proximidad a la población constituía un destacado factor locacional. Por su parte, en la calle Juan Flórez, además de las funciones industriales ya señaladas, destacaba asimismo la función comercial, a través del abastecimiento cotidiano de la población del Ensanche y de las áreas limítrofes.

Durante este período, el crecimiento demográfico y urbano de los espacios centrales no constituye un factor explicativo suficiente que justifique la creciente instalación de empresas terciarias o manufacturero-artesanales. Excepto la compactación del Ensanche, prácticamente completada antes de la Guerra Civil, el resto del espacio central estaba consolidado desde tiempo atrás. En consecuencia, el crecimiento de las funciones terciarias obedecía a que un segmento considerable tenía un rango jerárquico urbano, no de barrio. Si ello es así, y teniendo en cuenta que la dirección del crecimiento urbano era otra, lo más probable es que los medios de transporte de la época (y en concreto, el tranvía) actuaran canalizando los flujos económicos de las áreas de mayor dinamismo demográfico hacia aquéllas en donde se localizaban las funciones más especializadas (Mirás 2005, p. 30).

Por tanto, asistimos a un modelo locacional jerárquico en el interior urbano. La mayor concentración y especialización se daba en las áreas centrales. Y, conforme nos alejamos de éstas, se producía una dispersión paulatina y bastante regular de los comercios. La venta de artículos cotidianos, productos corrientes, etc., se caracterizaba por su alto grado de ubicuidad, mientras que los locales de comercio inusual (con un período de renovación más dilatado en las economías domésticas, e incluso en las empresas) se concentraban en el centro (Mirás 2004, p. 7).

La industria se desliza tímidamente hacia los primeros patrones de localización modernos

La localización industrial se vio sometida durante el siglo XX a trascendentales transformaciones, condicionando incluso el cambio de enfoque en las aproximaciones teóricas de análisis del sector[33]. La industria tradicionalmente se había caracterizado por unas pautas de localización cercanas al centro de las ciudades. En un principio, la manufactura era necesariamente una operación urbana central. Sin embargo, a lo largo del siglo XX tales pautas se modificaron en profundidad. La industria dejó de ubicarse en el centro, excepto algunos casos aislados de empresas cuyo principal objetivo era emplazarse lo más cerca posible de su demanda, y que, por lo general, ocupaban una extensión relativamente reducida. El principal factor relevante para ese traslado intraurbano (pero también para el movimiento interurbano) pasó a ser la disponibilidad de suelo industrial abundante[34].

A principios del siglo XX, la localización industrial en A Coruña podría corresponderse con la propia de las primeras fases de industrialización en las pequeñas ciudades, con unas pautas de distribución más lineales que areolares (Innocenti 1985, p. 23). Al adentrarnos en el siglo, la localización de las actividades industriales coruñesas comenzó a experimentar algunas mutaciones, pero sin provocar una modificación radical del mapa industrial urbano. La distribución de las actividades industriales en la ciudad seguía conservando unas pautas variadas, dependiendo de los factores específicos de localización de cada tipo de actividad.

Las nuevas instalaciones se ubicaron en áreas diferentes, dependiendo del tipo de industria de que se tratase. La pequeña industria dedicada a la alimentación continuó con sus tradicionales emplazamientos dentro del área residencial, cerca de los lugares de consumo y sin excesivos problemas de abastecimiento de materias primas. En cambio, las industrias de bienes de equipo, como los talleres metalúrgicos y de fundición generaban mayores inconvenientes, por lo que se situaban en zonas que en su día habían sido periféricas, pero que en los años treinta estaban ya integradas plenamente en la ciudad. Los costes de

movilidad impidieron su traslado en esos años, aunque con posterioridad estas instalaciones fueron relocalizadas o simplemente se desmantelaron.

En torno a la Explanada del Orzán, y las rondas de salida de la ciudad se agruparon algunos importantes asentamientos industriales. La zona del Orzán (asimismo, un importante polo comercial), junto con el corredor en dirección Juan Canalejo-Zalaeta-Hospital, seguía siendo una de las principales áreas fabriles. La expansión urbana comenzaba, sin embargo, a condicionar su especialización funcional, lo que reducía las empresas casi exclusivamente a talleres artesanales, algunos establecimientos industriales, y diversos oficios. Por tanto, aunque era un espacio predominantemente industrial, comenzó a perder este carácter en beneficio de otros barrios de la ciudad (figura 9).



Figura 9. Localización de la industria en A Coruña en el año 1935 (número de empresas).

Fuente: *vid.* Figura 2. Elaboración propia.

Por su parte, la calle Juan Flórez, que cerraba el Ensanche en su fachada sur, era un espacio de transición entre una zona residencial de nueva ocupación y otra zona todavía sin ocupar, en la que la disponibilidad de suelo y la facilidad de comunicación exterior eran los factores locacionales fundamentales. En este sector, la función dominante pasó a ser rápidamente la industrial. Esta zona ejercía de asentamiento de algunos destacados establecimientos fabriles

urbanos, singularmente en el sector de la metalurgia de pequeña escala y en la madera.

Finalmente, el sector La Palloza-Santa Lucía continuaba siendo el principal enclave industrial de la ciudad, cada vez más extendido en dirección a la Estación de Ferrocarril y Monelos, aunque algunos puntos estaban desarrollando funciones terciarias de demanda estrictamente local.

En cualquier caso, el paradigma de localización del sector todavía no había sufrido su principal mutación, de manera que las empresas continuaban localizándose en la ciudad, presentando un paisaje muy concentrado, en el que se yuxtaponían fábricas y establecimientos de carácter artesanal. La “migración industrial” hubo de aguardar al período 1950-1975, en el que se inició y consolidó el traslado de las plantas desde el municipio de A Coruña hacia áreas periféricas (Santos Ledo 1988, p. 92-93).

Conclusiones

A Coruña experimentó un notorio crecimiento demográfico y una visible expansión física desde finales del siglo XIX. A pesar de la limitada extensión superficial del municipio, la mancha urbana se extendió a lo largo del primer tercio del siglo XX en dirección sur y siguiendo la franja costera, desbordando los estrechos límites de la ciudad decimonónica.

Desde un punto de vista económico, la ciudad muestra un modelo de localización empresarial que no se ajusta a ninguno de los modelos teóricos clásicos, siendo el resultado de las peculiaridades propias del asentamiento, en donde las características del medio tuvieron una especial incidencia. Además, las pautas de localización dependían del tipo de actividad.

La localización de las actividades del sector terciario exhibe un doble perfil, que encaja con los parámetros del sistema de distribución tradicional. De una parte, las actividades dirigidas al abastecimiento cotidiano se hallaban distribuidas siguiendo las pautas de asentamiento de la población. De otra, las actividades con un mayor umbral de demanda y un consumo más intermitente se concentraban en lugares estratégicos, en donde confluían las clásicas rentas de situación, es decir, los espacios centrales. Dentro del terciario, los servicios presentaban una acentuada tendencia a la localización central, en especial en aquellos casos que precisaban de rentas de situación. En cambio, la distribución espacial de los establecimientos comerciales era bastante dispersa, siguiendo las pautas locacionales de la población, sobre todo en el caso del comercio detallista de primera necesidad. Por el contrario, el comercio mayorista se hallaba mucho más concentrado. En definitiva, dependiendo del subsector de actividad, la localización estaba vinculada, entre otros factores, a los respectivos umbrales de demanda (ligados a la densidad

demográfica y al nivel de renta), a la proximidad al puerto, a las rentas de situación típicas de las funciones terciarias avanzadas o la proximidad a vías de comunicación.

La industria conservaba todavía unos patrones de localización decimonónicos. La tendencia natural era a concentrar las actividades menos exigentes en suelo cerca del centro y próxima asimismo, en muchos casos, a los habitantes, dado que, a menudo, convergían la fabricación y la distribución en un mismo establecimiento. Las que ocupaban mayores espacios (metalúrgicas) se localizaban en la periferia. La posterior expansión urbana fagocitó a la mayor parte de estas industrias, integrándolas en el espacio urbano. Pero todavía no se aprecian los típicos movimientos de traslación industrial hacia las nuevas periferias que se habían iniciado ya en aquella época en las sociedades industrializadas y en unas pocas ciudades españolas. Este será un fenómeno del franquismo tardío. Por tanto, en general las pautas de localización se pueden calificar de heterogéneas, y dispersas, pero integradas en la trama urbana. Algunos de los factores de localización eran comunes a otros sectores (aglomeración de empresas, proximidad al mercado urbano). Pero la accesibilidad, es decir, la proximidad a redes de transporte (sobre todo al puerto) y la disponibilidad de suelo abundante y barato tenían un peso preponderante.

Notas

[1] En la línea interpretativa defendida por Castells (1976).

[2] Aunque hasta muy recientemente el estudio del espacio haya ocupado un lugar relativamente marginal dentro de la teoría económica (Thisse 1996).

[3]. La principal limitación de la fuente es la no inclusión de las sociedades de mayor tamaño, en particularmente las sociedades anónimas. Pero dado el predominio abrumador de las empresas de dimensión pequeña y media, la información no sufre distorsiones sustanciales.

[4] *Nomenclátor de las ciudades, villas, lugares, aldeas y demás entidades de población de la provincia de La Coruña, con referencia al 31 de diciembre de 1900*, Madrid, Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico, 1904.

[5] *Nomenclátor de las ciudades, villas, lugares, aldeas y demás entidades de población de la provincia de La Coruña, con referencia al 31 de diciembre de 1910*, Madrid, Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico, 1916.

[6] Este es el patrón que ha identificado Nielfa (1985, p. 62-63) para el Madrid de principios del siglo XX, en donde “las diferencias socioeconómicas entre los distritos marcan la pauta de las diferencias en su dotación comercial”.

[7] El término tendero (*shopkeeper*) ha sido fuente de problemas. En el mundo anglosajón, a lo largo del siglo XIX, se reservó de manera creciente (aunque no exclusivamente), para referirse a pequeños comerciantes no especializados, que carecían de capital o posición social (Phillips 1992, p. 63).

[8] Bromley y Thomas (1993, p. 2) señalan que los desplazamientos interurbanos con una motivación comercial constituyen una componente muy importante del comportamiento espacial en las ciudades.

[9] Se cumplía así *grosso modo* el patrón de comportamiento determinado para ciudades de mayor tamaño. Para Madrid, *vid.* Nielfa (1983).

[10] En el diario *La Voz de Galicia*, en 1916 se publicó una sección titulada “De la vida local”, con frecuencia semanal, en la que se recorrían las calles más importantes de la ciudad, describiendo su comercio e industria, y en donde se indicaba que estas dos calles eran las más importantes en dotación de establecimientos comerciales.

[11] El marco regulador de las Ciudades Jardín en España lo constituyó, indirectamente, la Ley de Casas Baratas de 1921 y su Reglamento de 1922. *Ley de 10 de diciembre de 1921 relativa a construcción de casas baratas y reglamento para su aplicación de 8 de julio de 1922*, Madrid, Sobrinos de la Sucesora de M. Minuesa de los Ríos. Dicha normativa, que introdujo innovaciones de carácter urbanístico sobre la ley de 1911, formaba parte de una amalgama de leyes, decretos-leyes y reglamentos aprobados entre 1910 y 1925, cuyo objeto fue la construcción de casas baratas y todos los aspectos relacionados con ella (suelo, urbanización, financiación) para uno de los colectivos más importantes de las ciudades españolas (Gámez, Páez y Jironda 1997, p. 161). La nueva 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. Así, “durante los años veinte y treinta surgieron en muchas ciudades españolas sus correspondientes ciudades jardín, aunque tal denominación tenía más que ver con la práctica de los *garden suburbs* que se extendía por Europa que con las ideas de Ebenezer Howard” (de Terán 1999, p. 158). Para A Coruña, *vid.* Martínez Suárez y Casabella (1989, p. 19).

[12] Esto coincide con el patrón identificado en otras ciudades portuarias, en donde la localización de la denominada *shipping industry* no se puede explicar únicamente con criterios de rentabilidad económica, sino también con arreglo a la conducta humana (West 1989).

[13] Las ventajas iniciales de las localizaciones centrales se habían convertido paulatinamente en desventajas: aumento de los precios del suelo, empeoramiento progresivo de las condiciones de accesibilidad a esos sectores, creciente deseo de corregir los problemas de contaminación acústica y ambiental, etc. (Lois 1993, p. 211-212).

[14] *Vid. La Coruña. Guía, planos y vistas*, La Coruña, Imprenta y fotograbado de Ferrer, 1912.

[15] Fuera de las dos zonas citadas existían industrias, talleres o pequeñas fábricas, algunas de ellas fuera de la ciudad.

[16] Para Santos Ledo (1987) no se trataba en ninguno de los dos casos de espacios fuertemente industrializados o de paisajes fabriles compactos, sino de áreas de gran extensión superficial, donde se yuxtaponían diversos usos del suelo. Además, las conexiones interindustriales de ambas zonas eran más bien escasas, siendo su crecimiento fruto de procesos autónomos.

[17] Cercano a la estación de ferrocarril y en términos de A Gaitera existía un muelle cubierto y un apartadero de la línea de la Compañía del Norte, en donde se realizaban las expediciones de pescado fresco al interior. *La Coruña. Guía, planos y vistas*, La Coruña, Imprenta y fotograbado de Ferrer, 1912, p. 78. En realidad, existía una especie de polígono o corredor industrial que se extendía por la orilla del mar, a lo largo de las playas, desde las instalaciones de la colina de la Torre de Hércules hacia el interior, en dirección a Juan Flórez (POCOMACO 1975, p. 67).

[18] En el municipio de Santa María de Oza vivía una gran cantidad de ciudadanos que trabajaban en las fábricas de A Coruña (Barreiro Fernández 1986).

[19] Mirás (2005, p. 27). Aunque el intercambio de productos parece perder importancia con el transcurso del tiempo, pues en la segunda mitad del siglo la actividad productiva urbana adquirirá un creciente grado de extraversión, especialmente tras la creación del Polo de Desarrollo, a comienzos de los años sesenta.

[20] Martínez, Piñeiro y Rego (2006). El primer trolebús comenzó a circular en A Coruña en julio de 1948, entre la Plaza de Pontevedra y Monelos, vía Juan Flórez.

[21] En la línea identificada por Goodall (1977, p. 306). Esto da lugar a una combinación de dos elementos contrapuestos; por un lado, una urbanización de tipo *sprawl*, es decir, el crecimiento se hace más disperso al alejarse del centro; por otro, se produce una mayor concentración en la superficie ya urbanizada, al lograr un mejor aprovechamiento de suelo hasta entonces inutilizado.

[22] La construcción era preferentemente vertical en el centro y horizontal en la periferia. Esto generó gradientes de densidad en torno al centro, en forma de anillos irregulares, debido a la peculiar morfología y emplazamiento, una circunstancia que se vio agravada tras la anexión del ayuntamiento de Santa María de Oza. Por tanto, el crecimiento de la ciudad siguió un patrón polinuclear, con distintos centros interconectados entre sí mediante una compleja red de flujos, al contrario del patrón de expansión anular más propio del siglo XIX (Richardson 1986, p. 208).

[23] *Anuario General de España (Bailly-Bailliére-Riera)*, 1921, *op. cit.*, p. 3.021.

[24] *Nomenclátor de las ciudades, villas, lugares, aldeas y demás entidades de población de la provincia de La Coruña, con referencia al 31 de diciembre de 1920*, Madrid, Dirección General de Estadística, 1923.

[25] Grandío (1994, p. 22) señala que la anexión del municipio de Santa María Oza resultó de “la formalización de una situación de hecho, ya que en su término vivía una gran cantidad de hombres y mujeres que trabajaban en las fábricas coruñesas”. Este municipio, así como las carreteras de acceso a algunas de las parroquias más cercanas a la ciudad se convertían prácticamente en calles, por la continuidad de su edificación, de manera similar a lo que ocurría en otras ciudades gallegas (Lois 1996, p. 459).

[26] Así como de todas las ciudades gallegas (Lois 1996, p. 459). El concepto de aglomeración urbana se contraponen al de ciudad. En principio, la ciudad es una subdivisión política creada por una autoridad estatal, nacional o provincial, que abarca los límites administrativos fijados por esas instituciones e incluye cada uno de los distritos o áreas que constituyen esa zona urbana. Se trata, por tanto, de la definición de una ciudad tradicional, tal y como la conocemos históricamente. En cambio, la aglomeración urbana incluye la ciudad más los suburbios (Mills 1975, p. 21; Bairoch 1988, p. 223-224).

[27] San Sebastián (Alza y Astigarraga), Valencia (Ruzafa), Las Palmas (San Lorenzo), Málaga (Olías y Torremolinos), Girona (Palau Sacosta, San Daniel y Santa Engracia), Pontevedra (Xeive y Pontesampaio), Vigo (Lavadores), Salamanca (Tejares), Tarragona (La Canonja y Tamarit), Valladolid (Puente de Duero), etc. De todos modos, la evolución que siguieron estos núcleos rurales próximos a las ciudades fue diversa. Los que experimentaron un mayor crecimiento antes y después de la anexión fueron los más industrializados, que recibieron fuertes contingentes de población obrera. Otros se convirtieron en ciudades dormitorio para las clases proletarias de la ciudad principal, y unos pocos se convirtieron en barrios residenciales para las clases acomodadas (Capel 1983, p. 43-44).

[28] *Nomenclátor de las ciudades, villas, lugares, aldeas y demás entidades de población de la provincia de La Coruña, con referencia al 31 de diciembre de 1930*, Madrid, Dirección General del Instituto Geográfico, Catastral y Estadístico, 1933.

[29] *Memoria general de la inspección del trabajo correspondiente al año 1917*, Madrid, Instituto de Reformas Sociales, 1919, p. 132.

[30] *Guía de La Coruña*, La Coruña, Oficina Municipal de Información y Turismo, 1922.

[31] Archivo Municipal de A Coruña. Licencias de puestos públicos. 1900-1933 y Expedientes de adjudicación de puestos de mercados. 1914-1936.

[32] Acerca del impacto de los mercados municipales, *vid.* Hodson (1998).

[33] Las primeras teorías de la localización industrial formuladas por los economistas de principios del siglo XX eran más apropiadas para el análisis locacional de las industrias básicas, pesadas, que se encontraban en la vanguardia del progreso industrial contemporáneo (Chapman y Walker 1987, p. 16). Las reformulaciones posteriores a la Segunda Guerra Mundial trataron de hallar explicación a las nuevas pautas derivadas de los cambios industriales contemporáneos.

[34] Williamson (1967), Townroe (1969). A pesar de ello, las localizaciones interurbanas son muy pocas en comparación con las intraurbanas (Aydalot 1979, p. 10).

Bibliografía

ÁLVAREZ MORA, A. *Los centros urbanos*. Madrid: Nuestra Cultura, 1980.

APPLEBAUM, W. Marketing geography. In JAMES, P.E. y JONES, C.F. *American Geography: Inventory and Prospect*. Syracuse: Syracuse University Press, 1954, p 245-251.

APPLEBAUM, W. Methods for determining store trade areas, market penetration, and potential sales. *Journal of Marketing Research*, 1966, vol. 3, p. 127-141.

AYDALOT, P. *L'entreprise dans l'espace urbain*. París: Economica, 1979.

BAIROCH, P. *Cities and Economic Development: From the Dawn of History to the Present*. Chicago: University of Chicago Press, 1988.

BARREIRO FERNÁNDEZ, X.R. *Historia de la ciudad de La Coruña*. La Coruña: La Voz de Galicia, 1986.

BATANERO, M. Morfología urbana de La Coruña. *Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, 1972-73, vol. 8 y 9, p. 5-22.

BENNISON, D., CLARKE, I. y PAL, J. Locational decision making in retailing: an exploratory framework for analysis. *The International Review of Retail, Distribution and Consumer Research*, 1995, vol. 5, nº 1, p. 1-20.

BLANCO, F.M. *La estructura social de la ciudad de A Coruña en torno al año 1900*. Santiago: Universidade de Santiago de Compostela, memoria de licenciatura inédita, 1995.

BREHENY, M.J. Chalkface to coalface: a review of the academic-practitioner interface. *Environment and Planning B*, 1989, vol. 16, p. 451-468.

BREHENY, M.J. Modelling store location and performance: a review. *European Research*, 1983, vol. 11, p. 111-121.

- BREHENY, M.J. Practical methods of retail location analysis: a review. In WRIGLEY, N. *Store Choice, Store Location and Market Analysis*. London: Routledge, 1988, p. 39-86.
- BROMLEY, R.D.F. y THOMAS, C.J. (eds.). *Retail Change: Contemporary Issues*. London: UCL Press, 1993.
- BROWN, S. *Retail Location: A Micro-Scale Perspective*. Aldershot: Avebury, 1992.
- BROWN, S. Retailers and micro-retail location: a perceptual perspective. *International Journal of Retailing*, 1987, vol. 28, nº 3, p. 3-21.
- BYROM, J. y BENNISON, D. Data use in the location of UK retail and service outlets: An intersectoral study. In O'Cass, A. *Visionary Marketing for the 21st Century: Facing the Challenge*, Proceedings Annual Conference of the Australian & New Zealand Marketing Academy, Griffith University. Brisbane: Australia, 2000.
- CAPEL, H. *Capitalismo y morfología urbana en España*. Barcelona: Los Libros de la Frontera, 4ª ed., 1983.
- CARRERAS, C. Per una nova geografia comercial. *Revista Catalana de Geografia*, 1989, vol. IV, nº 10, p. 5-20.
- CASARES, J. y BRIZ, J. Una revisión histórica del comercio español. In CASARES, J. et al. *La economía de la distribución comercial*. Barcelona: Ariel, 1987, p. 94-107.
- CASTELLS, M. *La cuestión urbana*. México: Siglo XXI, 1976.
- CHAPMAN, K. y WALKER, D. *Industrial Location. Principles and Policies*. Oxford: Basil Blackwell, 1987.
- CLARKE, I., BENNISON, D. y PAL, J. Towards a contemporary perspective of retail location. *International Journal of Retail and Distribution Management*, 1997, vol. 25, nº 2, p. 59-69.
- COHEN, S.B. Location research programming for voluntary food chains. *Economic Geography*, 1961, vol. 37, p. 1-11.
- CRAIG, C.S., GHOSH, A. y MCLAFFERTY, S. Models of the retail location process: a review. *Journal of Retailing*, 1984, vol. 60, p. 5-36.
- CROSSICK, G. y HAUPT, H.G. Shopkeepers, master artisans and the historian: the petite bourgeoisie in comparative focus. In CROSSICK, G. y

- HAUPT, H.G. *Shopkeepers and Master Artisans in Nineteenth-Century Europe*. London: Methuen, 1984, p. 3-31.
- DAVIES, G.J. y HARRIS, K. *Small Business: The Independent Retailer*. Basingstoke: Macmillan, 1990.
- DAVIES, R.L. *Marketing Geography: with Special Reference to Retailing*. Corbridge: Retail and Planning Associates, 1976.
- DAVIES, R.L. *Retail and Commercial Planning*. Beckenham: Croom Helm, 1984.
- DAVIES, R.L. y ROGERS, D.S. *Store Location and Store Assessment Research*. Chichester: Wiley, 1984.
- DAWSON, J.A. *Commercial Distribution in Europe*. London: Palgrave Macmillan, 1982.
- DAWSON, J.A. *Retail Geography*. Oxford: Croom Helm, 1980.
- DAWSON, J.A. *Shopping Centre Development*. London: Longman, 1983.
- DAWSON, J.A. y SHAW, S.A. *The Challenge of Edge and Out-of-Town Retailing: Seminar Proceedings*. University of Stirling, Institute for Retail Studies, Working Paper 8702, 1987.
- DE TERÁN, F. *Historia del urbanismo en España. III. Siglos XIX y XX*. Madrid: Cátedra, 1999.
- DEWAR, D. y WATSON, V. *Urban Markets: Developing Informal Retailing*. London: Routledge, 1990.
- El comercio y la industria en La Coruña. Sus concentraciones en el tiempo. In *POCOMACO*, La Coruña, 1975, p. 67-69.
- GÁMEZ, A., PÁEZ, J. y JIRONDA, F. Municipio y construcción de viviendas: La Ciudad Jardín de Málaga. *Actas del VI Congreso de la Asociación de Historia Económica*. Girona, 1997, p. 160-179.
- GARCÍA MIRA, R. *La ciudad percibida. Una psicología ambiental de los barrios de A Coruña*. A Coruña: Universidade da Coruña, 1997.
- GHOSH, A. *Retail Management*. Hinsdale: Dryden, 1990.
- GIADÁS, L.A. *La vida política municipal en La Coruña entre 1900 y 1931*. A Coruña: Ed. do Castro, 1997.

- GIULIANO, G. y SMALL, K.A. Is the journey to work explained by urban structure?. *Urban Studies*, 1993, vol. 30, nº 9, p. 1485-1500.
- GONZÁLEZ-CEBRIÁN, J. *La ciudad a través de su plano*. La Coruña: Ayuntamiento de La Coruña, 1984.
- GOODALL, B. *La economía de las zonas urbanas*. Madrid: I.E.A.L., 1977.
- GRANDÍO, E. *La Coruña en el siglo XX*. La Coruña: Vía Láctea, 1994.
- GUY, C.M. Exit strategies and sunk costs: the implications for multiple retailers. *International Journal of Retail and Distribution Management*, 1999, vol. 27, nº 6, p. 237-245.
- GUY, C.M. Retail store development at the margin. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 1995, vol. 2, nº 1, p. 25-32.
- GUY, C.M. *The Retail Development Process: Location, Property and Planning*. London: Routledge 1994.
- HEINRITZ, G. Editorial. Methods in Retail Geography. *GeoJournal*, 1998, vol. 45, nº 4, p. iii-iv.
- HERNÁNDEZ, T., BENNISON, D. y CORNELIUS, S. The organisational context of retail locational planning. *GeoJournal*, 1998, vol. 45, nº 4, p. 299-308.
- HODSON, D. The municipal store: adaptation and development in the retail markets of nineteenth-century urban Lancashire. *Business History*, 1998, vol. 40, nº 4, p. 94-114.
- INGENE, C.A. y GHOSH, A. *Spatial Analysis in Marketing: Theory, Methods and Application*. Greenwich: JAI Press, 1991.
- INNOCENTI, R. *Piccola città e piccola impresa*. Milano: Franco Angeli, 1985.
- JOHNSTON, R.J. *Geography and Geographers: Anglo-American Human Geography Since 1945*. London: Edward Arnold, 4th ed, 1991.
- JONES, K.G. y SIMMONS, J. *Location, Location, Location*. Toronto: Methuen, 1987.
- JONES, K.G. y SIMMONS, J. *The Retail Environment*. London: Routledge, 1990.

- KIVELL, P.T. y SHAW, G. The study of retail location. In DAWSON, J.A. *Retail Geography*. London: Croom Helm, 1980, p. 95-155.
- LAKSHMANAN, T.R. y HANSEN, W.G. A retail market-potential model. *Journal of the American Institute of Planners*, 1965, vol. 31, p. 134-143.
- LANGSTON, P., CLARKE, G.P. y CLARKE, D.B Retail saturation, retail location, and retail competition: an analysis of British grocery retailing. *Environment and Planning A*, 1997, vol. 29, p. 77-104.
- LOIS, R.C. As novas formas de urbanización. In *III e IV Semanas Galegas de Historia. A Guerra en Galicia. O Rural e o Urbano na Historia de Galicia*. Santiago de Compostela: Asociación Galega de Historiadores, 1996, p. 451-485.
- LOIS, R.C. Problemas para a delimitación dos espazos urbanos e rurais. In *Concepcións espaciais e estratexias territoriais no Historia de Galicia*. Santiago: Asociación Galega de Historiadores, 1993, p. 201-221.
- MARTÍNEZ BARBEITO, C. *La Coruña*. Barcelona: Ed. Noguera, 2ª ed, 1959.
- MARTÍNEZ BARBEITO, C. Nuestra calle de San Andrés. *La Coruña*, 1963, verano.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, A., PIÑEIRO, C. y VELASCO, C. *La Compañía de Tranvías de La Coruña, 1901-2005: Redes de transporte local*. Madrid: LID, 2006.
- MARTÍNEZ SUÁREZ, X.L, *Catálogo de Arquitectura Modernista. A Coruña 1900-1914*. Santiago de Compostela: C.O.A.G., 1978.
- MARTÍNEZ SUÁREZ, X.L. y CASABELLA, X. *Catálogo de Arquitectura. A Coruña 1890-1940*. Santiago de Compostela: C.O.A.G., 2ª ed, 1989.
- MASSER, I. y NIJKAMP, P. A framework for research on transport, communications and mobility. *Environment and Planning C*, 1988, vol. 6, nº 2, p. 127-130.
- METTON, A. La transformation commerciale de l'agglomeration parisienne. In *Conferencia Regional sobre Países Mediterráneos. Le Changement Commercial*. Barcelona: Societat Catalana de Geografia, 1986, p. 155-171.
- MILLS, E.S. *Economía urbana*. México: Ed. Diana, 1975.

MIRALBÉS, R., RODRÍGUEZ, R. y VILLARINO, M La variación espacial en la localización del comercio en la ciudad de La Coruña. In *XXV Congreso Geográfico Internacional*. Madrid: Real Sociedad Geográfica, 1984, p. 221-235.

MIRÁS, J. La estructura profesional de una ciudad terciaria: A Coruña, 1900-1960. *Scripta Nova*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de abril de 2004, vol. VIII, nº 163. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-163.htm>>.

MIRÁS, J. The Spanish tramway as a vehicle of urban shaping: La Coruña from 1903 to 1962. *The Journal of Transport History*, 2005, vol. 26, nº 2, p. 20-37.

MIRÁS, J. Entre la tradición y la modernidad en el devenir económico de A Coruña. In *Establecimientos coruñeses da primeira metade do século XX. Colección de tarxetas anunciadoras na Biblioteca Municipal de Estudos Locais*. A Coruña: Ayuntamiento de A Coruña, 2006, p. 109-114.

MIRÁS, J. The Commercial Sector in an early-twentieth century Spanish City. La Coruña 1914-1935. *Journal of Urban History*, 2007, vol. 33 (en prensa).

MORRILL, R. The structure of shopping in a metropolis. *Urban Geography*, 1987, vol. 8, nº 2, p. 97-127.

MORRIS, J. *The Political Economy of Shopkeeping in Milan 1886-1922*. Cambridge: Cambridge University Press, 1993.

NELSON, R.L. *The Selection of Retail Locations*. New York: Dodge, 1958.

NIELFA, G. La distribución del comercio en Madrid en la primera década del siglo XX. *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, 1983, vol. 4, p. 119-139.

NIELFA, G. *Los sectores mercantiles en Madrid en el primer tercio del siglo XX. Tiendas, comerciantes y dependientes de comercio*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1985.

PEARSON, T.D. Location! Location! Location! What is location?. *The Appraisal Journal*, 1991, vol. LIX, nº 1, p. 7-20.

PHILLIPS, M. The evolution of markets and shops in Britain. In BENSON, J. y SHAW, G. *The Evolution of Retail Systems, c. 1800-1900*. Leicester: Leicester University Press, 1992, p. 53-76.

- POTTER, R.B. *The Urban Retailing System: Location, Cognition and Behaviour*. Aldershot: Gower, 1982.
- PRECEDO, A., RODRÍGUEZ, R. y VILLARINO, M. *Vigo, área metropolitana*. La Coruña: Caixa Galicia, 1988.
- PRECEDO, A. *La Coruña, metrópoli regional*. La Coruña: Caixa Galicia, 1990.
- RICHARDSON, H.W. *Economía regional y urbana*. Madrid: Alianza, 1986.
- RODRÍGUEZ MORET, M. Carta de La Coruña. *Galicia*, Vigo, 1922, p. 2.
- SADAHIRO, Y. A PDF-based analysis of the spatial structure of retailing. *GeoJournal*, 2000, vol. 52 n° 3, p. 237-252.
- SANTOS LEDO, M.J. A Área Metropolitana da Coruña. *Terra*, 1988, n° 3, p. 86-96.
- SANTOS LEDO, M.J. Estudios de localización industrial. El caso de La Coruña. *Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, 1987, vol. 23.
- SHAW, G., ALEXANDER, A., BENSON, J. y JONES, J. Structural and spatial trends in British retailing: the importance of firm-level studies. *Business History*, 1998, vol. 40, n° 4, p. 79-93.
- SORRIBES, J. *Comprendre i gestionar la ciutat: un assaig d'economia i política urbana*. València: Universitat de València, 1997.
- THISSE, J-F. Introduction. In THISSE, J-F., BUTTON, K.J. y NIJKAMP, P. *Location Theory*. Cheltenham: E. Elgar, 1996, vol. I, p. xvii-xxxii.
- TOWNROE, P.M. Location choice and the individual firm. *Regional Studies*, 1969, vol. 3, p. 15-24.
- WARNES, A.M. y DANIELS, P.W. Urban retail distributions: an appraisal of the empirical foundations of retail geography. *Geoforum*, 1980, vol. 11, p. 133-146.
- WEST, N. Urban waterfront developments: a geographic problem in search of a model. *Geoforum*, 1989, vol. 20, n° 4, p. 459-468.
- WILLIAMSON, H.F. The location of economic activities in cities. *American Economic Review*, 1967, vol. 57, p. 211-222.

WRIGLEY, N. (ed.). *Store Choice, Store Location and Market Analysis*. London: Routledge, 1988.

© Copyright Jesús Mirás Araujo, 2007.

© Copyright *Scripta Nova*, 2007.

Ficha bibliográfica:

MIRÁS, J. Crecimiento urbano y transformaciones en la localización de la actividad económica en A Coruña, 1914 - 1935. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de noviembre de 2007, vol. XI, núm. 252
<<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-252.htm>>. [ISSN: 1138-9788].