

*José Luis García Delgado (Editor): Las ciudades en la modernización de España: Los decenios interseculares. Ed. Siglo XXI, Madrid. 1992*

**L**a moderna evolución de las economías -en especial las más avanzadas- ha atribuido un papel importante a las ciudades como centros activadores del crecimiento económico en un contexto cada vez más internacionalizado. En razón de ello, las regiones están cediendo, de manera paulatina, su protagonismo a las ciudades, articuladas ya en lo que se conoce como "sistema de ciudades".

En concreto, en el caso de la Comunidad Europea y cara al desarrollo económico en un futuro a corto y medio plazo, se ha institucionalizado un movimiento de "Eurociudades" que, aunque no pasa por alto la importancia actual de las regiones, ha hecho explícito su objetivo de que las ciudades -al menos las más relevantes y dimensionadas- asuman un claro y mayor protagonismo en la construcción de la Europa del futuro.

En el caso concreto de España, es evidente que se han consolidado ya una serie de ciudades que actúan como verdaderos soportes y polos de difusión de la economía nacional y en especial de la economía de la región en la que se encuadran. Este papel no lo llevan a cabo únicamente ciudades como Madrid y Barcelona, sino también -aunque en menor medida- otras como Bilbao, Valencia, Zaragoza, Málaga y Sevilla, por citar las más relevantes. Todas ellas definen un "sistema de ciudades" cuyo papel en la futura evolución de la economía española se vislumbra incuestionable en una sociedad en la que los servicios y las nuevas tecnologías están llamados a alcanzar una importancia creciente, no sólo a la luz de las tendencias económicas de futuro, sino también teniendo en cuenta la evolución experimentada en los últimos años.

Por todo ello, las ciudades han pasado a ser objeto de consideración creciente, tanto entre los estudiosos como entre los artífices de la economía en el doble plano nacional y regional. Los estudios sobre la importancia económica de las ciudades, en el primer caso, y la definición de Planes Estratégicos de desarrollo y ordenación urbana, en el segundo, constituyen un claro exponente de la importancia atribuida a las ciudades en estos últimos años.

Sin embargo, toda proyección de futuro será tanto más realista y eficaz cuanto más se apoye y tenga en cuenta el pasado, en este caso, de las ciudades, ya que las pautas de crecimiento seguidas por cada una de ellas en el pasado pueden haber sido muy diferentes, y por ello, cara al futuro, no pueda hablarse de una estrategia conjunta, sino de estrategias individualizadas en las que se tengan muy presentes los antecedentes históricos de cada ciudad, aunque, en todo caso, se orienten por el objetivo único del desarrollo económico nacional y regional.

En este sentido, consideramos muy oportuno el libro recientemente publicado por la Editorial Siglo XXI con el título "Las ciudades en la modernización de España" arriba reseñado, y en el que se recogen las ponencias presentadas al VIII Coloquio de Historia Contemporánea de España dirigido por M. Tuñón de Lara y celebrado en Cuenca en Abril de 1991.

El período considerado en cada ponencia es el comprendido entre los años 1895 y 1935 y las ciudades españolas que se someten a estudio son las de Madrid, Barcelona, Bilbao, Zaragoza, Valencia, Sevilla, Málaga, Oviedo y las Palmas de Gran Canaria, entre otras, todas ellas de gran importancia en la España actual, si bien, como se pone de manifiesto en las diversas ponencias, su consolidación como tales ha discurrido por cauces, en algunos casos, muy diferentes. Cada ciudad ha seguido su particular modelo de crecimiento, casi siempre

vinculado a las características específicas de cada ciudad y su entorno aunque en algunos casos -sobre todo en los de Madrid y Barcelona- también hayan estado muy presentes determinados factores de índole política.

Dada la riqueza de contenido de cada una de las ponencias que integran el libro, así como la gran cantidad de matices de índole histórica que introducen, no resulta fácil identificar en esta reseña el modelo seguido por cada una de las ciudades sometidas a estudio, por lo que nos vamos a limitar a presentar algunos rasgos especialmente ilustrativos en cada caso.

Así, siguiendo el orden con el que aparecen las ponencias, Barcelona presenta un modelo de desarrollo urbano que alcanzó su máximo esplendor entre 1860 y 1935. Como resultado de ello, Barcelona pasó a ser a finales de los años 20 la principal población española por número de habitantes, lo que supuso el desplazamiento de Madrid a un segundo lugar. Este dinamismo poblacional de Barcelona induce un gran dinamismo urbanístico y en ambos casos actúa como factor impulsor el desarrollo industrial. En todo el proceso, el Ayuntamiento de Barcelona desempeñó un papel determinante, pero no siempre eficaz dada la particular configuración política y social de la ciudad.

El caso de Bilbao es muy diferente. Se trata de una ciudad surgida a partir de un pequeño núcleo urbano que vio con temor el comienzo de la carrera hacia la modernidad. Pero tras la crisis de 1866 y la dificultad, añadida en su caso, del sitio carlista, pudo efectuar su despegue con una fuerza tal que a finales de siglo estaba en las primeras posiciones, detrás de Madrid y Barcelona posición que mantuvo hasta mediados del presente siglo. La industria y la minería actúan de forma determinante como elemento impulsor de este proceso, en el que hay que tener muy presente el importante papel desempeñado por la Ría de Bilbao y la salida al mar que ésta hace posible.

Muy diferente es el modelo de expansión seguido por Vitoria, muy condicionado a los intereses inmobiliarios de una burguesía inmóvil, propietaria de los terrenos y controladora del Ayuntamiento. Como resultado de ello apareció una ciudad conformada a partir de finales del siglo XIX y principios del XX como una urbe que encerraba dentro de sí "dos ciudades" con vitalidades radicalmente diferenciadas.

En el caso de Asturias, Oviedo y Gijón surgen como ciudades del capitalismo industrial decimonómico, pero con marcadas diferencias. Mientras Oviedo aparece y se consolida como capital señorial en la modernización de Asturias, Gijón lo hace como "capital" industrial y portuaria. La industria, por un lado, y la apertura al mar, por otro, aparecen una vez más como factores determinantes del dinamismo urbano.

En cambio, Valencia aparece como una ciudad que presenta un dinamismo de la agricultura y de las actividades ligadas a ella y que constituirán la base para la aparición y consolidación del modelo económico valenciano estrechamente vinculado al comercio y la industria y en el que de hecho se fundamenta el desarrollo urbano de la ciudad. Sin embargo, también en este caso los factores políticos e incluso los religiosos -el catolicismo valenciano- y la salida al mar han tenido mucho que ver en la configuración de este modelo de ciudad.

En el caso de Andalucía se analizan los procesos seguidos por Sevilla y Málaga, dos ciudades que consolidan su posición siguiendo unos derroteros muy diferentes.

Sevilla es una ciudad provinciana que se enfrenta a un difícil despegue como consecuencia de su marcada huella medieval. Sólo la desamortización le brindó la oportunidad de ser objeto de una verdadera transformación en el plano urbano, al tiempo que favoreció la aparición de una burguesía no estrictamente vinculada a los negocios de la tierra. Ello favoreció la aparición de asentamientos periféricos y cinturones industriales en los que se van a asentar y trabajar gran número de inmigrantes, dando lugar a una serie de problemas de índole social. Con todo, como se apunta en el estudio, el gran acierto de la burguesía sevillana

de finales del XIX y principios del XX fue convertir en negocio una idea de Sevilla que, como es obvio, ha tenido una gran acogida posteriormente: La de estar siempre dispuesta a servir de "marco incomparable" a cualquier tipo de exposición.

Por su parte, Málaga, que ya en 1877 era la segunda ciudad de Andalucía en número de habitantes, a escasa distancia de Sevilla, es una ciudad, que crece a través de reformas urbanísticas llevadas a cabo, tanto por la iniciativa pública como la privada. Sin embargo, en el plano económico y en el período analizado es una ciudad caracterizada por su continua regresión, -de la que es un buen indicador la evolución del comercio portuario-, sólo parcialmente superada en los años de guerra 1914-1920, que dan pie a una posterior y moderada expansión de la conocida como "nueva economía" malagueña.

Un caso muy especial es el relativo a Madrid, en cuya evolución se distinguen dos fases, una primera, de índole estrictamente económica -urbanística- vinculada a un empresario y a una empresa inmobiliaria: Pascual Madoz y "La Peninsular", que contribuyen, de forma determinante, al arrollo urbano de la ciudad entre 1861 y 1864.

La segunda fase se caracteriza por la presencia conjunta de elementos políticos y económicos y la evolución y consolidación como gran ciudad de Madrid. En el primer caso, hay que destacar el factor capitalidad y en el segundo su situación geográfica y la estructura radial de los transportes con claras ventajas para su economía.

De este modo, Madrid, se consolida como centro de servicios, pero igualmente adquiere importancia el sector industrial que experimenta una verdadera consolidación, especialmente desde principios del presente siglo. Este dualismo económico es la base de otro dualismo social y ambos se reflejan en la segregación del conjunto urbano, tanto en lo relativo a la localización de la actividad productiva como al asentamiento residencial.

Zaragoza es otra ciudad que, como Valencia, ha experimentado una evolución muy vinculada a la agricultura y los movimientos migratorios dentro de Aragón que se derivan de la crisis que este sector sufre a finales del s. XIX y que da pie a su modernización. Este hecho propicia un crecimiento y una diversificación industrial que a su vez induce a una expansión urbanística de la ciudad, al frente de una alta burguesía que lidera, tanto la economía como la Política de Zaragoza.

Finalmente, Las Palmas de Gran Canaria es otra de las ciudades en las que se observa una relación estrecha entre el despegue urbano y el desarrollo portuario, sobre todo, desde finales del s. XIX. Tanto es así que se puede decir que el Puerto de la Luz ha sido el factor capital que explica el despegue en todos los órdenes de la ciudad moderna.

Este es, a muy grandes trazos, el contenido de este libro que, sin duda, ofrece un gran interés tanto desde el plano puramente histórico como desde una perspectiva de futuro, sobre todo, a la vista del creciente papel que este tipo de ciudades están llamadas a ejercer en la evolución de la economía española.

Sin embargo, podría ponerse una objeción a la obra en el sentido de que, seguramente hubiera sido de interés para el lector contar con un apartado de recapitulaciones finales en el que se ofreciese una síntesis comparativa de los diversos modelos de desarrollo de las ciudades sometidas a estudio. Este esfuerzo adicional habría valido la pena, como cierre de una obra que ha sido objeto de una cuidada edición.

*Clemente del Río*  
*Catedrático de Economía Aplicada*