

TENDENCIAS DEMOGRÁFICAS, PROCESO DE URBANIZACIÓN Y ECOSISTEMA HUMANO EN LA BAHÍA DE CÁDIZ DE 1750 A 1950 (*)

POPULATION TRENDS, URBANIZATION PROCESS AND HUMAN ECOSYSTEM OF THE BAY OF CADIZ FROM 1750 TO 1950

Julio PÉREZ SERRANO

Grupo de Estudios de Historia Actual. Área de Historia Contemporánea. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Cádiz. Avda. Gómez Ulla, s/n. 11003 Cádiz. Correo electrónico: julio.perez@uca.es

BIBLID [1138-9435 (2008) 10, 1-508]

Resumen

Este trabajo analiza los ritmos del crecimiento demográfico y urbano en la Bahía de Cádiz como indicadores de la evolución del ecosistema humano en la zona desde 1750 a 1950. En los últimos cincuenta años, esta comarca ha experimentado un importante crecimiento que la ha convertido en una de las concentraciones urbanas más populosas de Andalucía. Ello ha reforzado el tópico de que la Bahía de Cádiz habría sido pionera en experimentar los progresos de la modernización demográfica, como polo especialmente dinámico en el contexto provincial, andaluz y español. Sin embargo, los indicadores más utilizados en el análisis de los procesos de modernización permiten relativizar esta hipótesis, poniendo de relieve que el proceso de urbanización en la Bahía de Cádiz debió enfrentar importantes obstáculos y retardos, que han dejado su huella en forma de profundas contradicciones.

Palabras clave: Capitalismo, ecosistema humano, Modernización demográfica, proceso de urbanización, tendencias de la población, Bahía de Cádiz, siglos XIX y XX.

Abstract

This paper analyzes the population and urban growth trends in the Bay of Cadiz as indicators of the human ecosystem evolution in this area from 1750 to 1950. In the last fifty years, this region underwent an important growth. It has turned one of the most populated urban concentrations in Andalusia. It has reinforced the topic of which the Bay of Cadiz would have been pioneering in undergoing the progresses of the demographic modernization, like an especially dynamic pole in the provincial, regional and Spanish context. Nevertheless, the indicators frequently used in the analysis of the modernization processes allow us to discuss this thought, highlighting that the urbanization process in the Bay of Cadiz had to face important obstacles and delays, that they have left his track as deep contradictions.

Key words: Capitalism, human ecosystem, demographic modernization, population trends, urbanization process, Bay of Cadiz, 19th and 20th centuries.

Sumario:

1. Introducción. 2. Un espacio *frangmentado*. 3. Tendencias del crecimiento demográfico. 3.1. El crecimiento sostenido (1753-1787). 3.2. La crisis (1787-1834). 3.3. La recuperación (1834-

(*) Fecha de recepción: 10-XII-2008. Fecha de aceptación: 15-XII-2008.

1860). 3.4. El afianzamiento (1860-1900). 3.5. El despegue (1900-1950). 4. El proceso de urbanización. 5. El reparto de la actividad. 5.1. La estructura profesional del XVIII: el ecosistema de base comercial. 5.2. El reparto del trabajo en el XIX: la diversificación funcional. 5.3. El cuadro de actividad del XX: el ecosistema de base industrial. 6. Conclusiones. 7. Bibliografía.

1. Introducción¹

La dinámica de la población asentada en el entorno de la Bahía de Cádiz en los últimos doscientos cincuenta años es fiel reflejo de los itinerarios seguidos por los diferentes núcleos urbanos de la comarca, y por ella misma en su conjunto, en el proceso de modernización capitalista. Las transformaciones que conducen del capitalismo comercial y agrario, predominante en la comarca a mediados del siglo XVIII, cuando se inicia el periodo de estudio, al capitalismo global, vigente en nuestros días, han dejado una huella reconocible en la evolución del sistema demográfico. También el medio biogeofísico ha sufrido las consecuencias de los cambios en las actividades económicas y de los distintos modelos de organización social y política implementados, de lo cual dan testimonio un intenso proceso de urbanización y una red urbana cada vez más tupida. El análisis demográfico y territorial se convierte así en una herramienta útil para identificar las grandes tendencias de la evolución del ecosistema humano de la Bahía de Cádiz en este dilatado periodo².

Procede, sin embargo, matizar que ni el crecimiento demográfico ni el proceso de urbanización son meros efectos mecánicos de los condicionantes económicos de la vida social. Muy lejos de esta simplificación, pero también de las teorías que defienden la independencia de la variable demográfica, este texto concibe la dinámica de la población como dependiente del entorno, a la vez que de los niveles tecnológicos y las formas de organización³ que definen el ecosistema humano en cada momento histórico. De acuerdo con este paradigma, los ritmos de crecimiento, la distribución espacial y la movilidad de la población dan cuenta de la tensión entre, de un lado, los límites ambientales impuestos por el territorio, el clima y el contexto ecuménico⁴, y de otro, las estrategias organizativas y los recursos tecnológicos propios, que impulsan la dinámica evolutiva del ecosistema humano, entendido éste como el orden de dependencias mutuas que cohesionan e identifican a la comunidad (Pérez Serrano, 2006b: 75).

2. Un espacio *fragmentado*

Madoz definió la Bahía de Cádiz como “una ensenada de tierra baja y casi con la figura de un ocho abierto” (Madoz, 1986: 104), cuyo acceso estaría limitado por la hipotética línea que enlaza la Punta de Santa Catalina, en El Puerto de Santa María, con la Punta de San Sebastián, a través de los islotes de los Cochinos. Ya en su interior, el istmo del Trocadero, que une el Puntal (Cádiz) con el bajo de la Cabezuela, delimita el acceso a una segunda rada, más protegida, que

¹ Este texto se inserta en el marco del proyecto *Los movimientos sociales y su aportación al proceso democrático en la Andalucía Occidental, 1959-1979* (HUM2006-14138-C06-01), financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología, Plan Nacional de I+D+i.

² De acuerdo con el paradigma de la *ecología humana*, formulado entre otros por Hawley (1991).

³ En el sentido más amplio del término, abarcando todas las relaciones entre individuos y grupos humanos en las diferentes esferas de la vida social: ideología, cultura, política, instituciones, economía, familia, afectos, etc.

⁴ Los elementos ecuménicos del medio ambiente comprenden las culturas y formas de organización de las comunidades del entorno, con los que se establecen relaciones de intercambio mediante el transporte y las comunicaciones (Hawley, 1991: 37-39).

se conoce como “Bahía chica”. Tres canales comunican la bahía con el mar abierto⁵, aunque sólo uno –llamado “canal principal”– permite la navegación de altura. Este canal, una vez que atraviesa el istmo central de la bahía, adopta el nombre de caño de La Carraca, lugar donde confluye con el caño de Sancti Petri, que comunica la bahía con el océano por el sur a la altura de la isla de Sancti Petri. Existe una tercera bahía, desecada, formada por las marismas del río Guadalete, entre El Puerto de Santa María y Puerto Real. Estas tres unidades, sometidas a la acción de la dinámica litoral, explican los diferentes paisajes que coexisten en la comarca. Su formación geológica y la características de su medio natural se describen en otro artículo de esta misma monografía (vd. Ramos y Pérez Rodríguez), por lo que no abundaremos más en ello.

Desde tiempos remotos este espacio de marismas y esteros ha estado ocupado por salinas, corrales de pesca y canteras de piedra ostionera para la construcción, usos a los que con el tiempo se fueron sumando otros, como la agricultura, la construcción naval o el turismo, dando lugar a un poblamiento cada vez más intenso y diversificado. Esto explica el temprano proceso de urbanización que se constata en la zona, y que es uno de sus rasgos diferenciales con respecto al resto de la provincia. Sin embargo, el territorio adyacente a la bahía está fragmentado por los cauces de los tres ríos que desembocan en ella –el Guadalete, el Iro y el Salado de Rota– y por los muchos caños de agua salada que atraviesan sus humedales. Si observamos el perímetro de la bahía comprobamos este papel decisivo de las corrientes de agua en la parcelación del territorio: el río Salado de Rota marca el límite septentrional de El Puerto de Santa María; el río San Pedro separa a El Puerto de Santa María de Puerto Real; el caño de Sancti Petri deslinda Puerto Real y San Fernando y es también la divisoria entre San Fernando y Chiclana de la Frontera; por último, el denominado río Arillo, caño hoy parcialmente cegado, señala la frontera entre Cádiz y San Fernando. Complica aún más las cosas el hecho de que tres municipios –El Puerto de Santa María, Puerto Real y Chiclana– están ubicados en terrenos continentales, mientras que los dos restantes –Cádiz y San Fernando– forman una ínsula, conocida desde la Antigüedad como “isla de Cádiz”⁶, algo que también ha condicionado la evolución histórica de la comarca.

Esta particular geografía ha condicionado el poblamiento, dificultando la formación de un único núcleo urbano y una única administración. Además, las distintas comunidades que, compartiendo el vínculo con la bahía, se han ido configurando en esta franja litoral han desarrollado sus propias estrategias en función de condicionantes específicos, lo que ha generado una compleja dinámica sistémica. La influencia del medio humano como contexto ecuménico, se ha dejado sentir así, como no podía ser de otra manera, en la evolución del ecosistema humano de la bahía.

El primer contexto viene dado por la Reconquista y la vigencia del régimen señorial. Tras la ocupación de la bahía por los cristianos en el siglo XIII, y durante varios siglos, coexistieron cuatro jurisdicciones: la de la Corona, vigente en Cádiz⁷ y Puerto Real⁸; la de los duques de Arcos, en la Isla de León; la de los duques de Medinaceli, en El Puerto de Santa María, y la de los duques de Medina Sidonia, en Chiclana de la Frontera. Si bien la Reconquista

⁵ El canal del norte discurre en paralelo al litoral de El Puerto de Santa María; el canal del sur bordea a la ciudad de Cádiz por el norte, y la canal principal discurre entre ambas, orientada al centro del estrecho Puntal-Trocadero.

⁶ Las *Gadeira* eran las tres islas de la Bahía de Cádiz, luego colmatadas en la *ínsula gaditana*, que realmente serían dos islas, separadas por las marismas del río Arillo.

⁷ Salvo un corto periodo, entre 1470 y 1493, en que fue asumida por los Ponce de León como marqueses de Cádiz.

⁸ Fundada por los Reyes Católicos en 1483, con un término escindido del de Jerez de la Frontera, como primer puerto de realengo en Andalucía.

supuso la integración del territorio en el reino de Sevilla, los poderes señoriales combatieron a menudo entre sí, comportándose como actores independientes, lo que dificultó aún más la integración de las poblaciones de la bahía en una única comunidad.

En 1729 Felipe V promovió una profunda reordenación del territorio, con el fin de favorecer la centralización y fortalecer el poder de la Corona. El Puerto de Santa María y la Isla de León pasaron a la jurisdicción real, con lo que se creó un fuerte polo de realengo sobre el que apoyar a Cádiz en la gestión del Monopolio del comercio americano. Desde que en 1717 la Casa de Contratación y el Consulado de cargadores de Indias pasaron de Sevilla a Cádiz, la bahía se había convertido de hecho en el punto de mayor valor estratégico para la Corona, dado que desempeñaba la función clave del Imperio español. Cádiz pasó a ser una plaza comercial de primer orden, y también El Puerto de Santa María vio potenciado este carácter por su activa participación en el tráfico americano, mientras que la Isla de León, protegida por su emplazamiento en el seno más profundo de la bahía, asumió desde 1768 funciones directivas en el ámbito de la defensa, como sede del Departamento de Marina, inicialmente ubicado en Cádiz (Millán Chivite, 1984: 33-48). Los fuertes de El Puntal y Matagorda, el Real Carenero del Puente Suazo y, finalmente, el Arsenal de La Carraca (Quintero González, 2000: 16), confirman la apuesta de Corona por potenciar un importante complejo naval en la bahía.

Puerto Real, que había comenzado a operar como taller de barcos de las flotas americanas y como base de carenas ya en el siglo XVII, asumió el papel de retaguardia artesanal, en apoyo a las ciudades mercantiles de Cádiz y El Puerto de Santa María (Iglesias Rodríguez, 1991); gracias a la extensión de su término y a su cuantiosa producción agraria, Puerto Real se convirtió además en el almacén de Cádiz y en la principal abastecedora de la flota de Indias (Doñoro, 2002: 26). En el extremo más meridional de la bahía continuó vigente el régimen señorial, pero ya sin la capacidad de amenazar la estabilidad de la comarca. Chiclana de la Frontera, en manos de los Medina Sidonia, logró resituarse, combinando un sector agropecuario predominante y destinado a la exportación, basado en el olivar y viñedo, con una incipiente manufactura que alcanzó su momento álgido a mediados del XVIII (Bohórquez, 1999, I: 414).

Este segundo contexto resultó más favorable que el primero. Durante todo el siglo XVIII el crecimiento demográfico de la comarca estuvo potenciado por la relación privilegiada que el ordenamiento jurídico del Monopolio del comercio ultramarino le concedía con los territorios americanos. La Bahía de Cádiz se convirtió así en unos de los principales polos de atracción de mano de obra y capitales de todo el Imperio.

Los avatares políticos que afectaron al comercio en el cambio de siglo, y muy especialmente los continuos episodios bélicos, incidieron sobre la dinámica interna de la comarca, que se verá definitivamente alterada por la independencia de la América continental hispana en 1824. El nuevo contexto nacional e internacional, y la consiguiente relocalización de los centros de poder en ambas escalas, incidieron ahora negativamente sobre la Bahía de Cádiz, que perdió su posición dominante asociada al desempeño de la función clave del sistema. El comercio ultramarino pasó a ser un sector marginal de la economía española, en beneficio de la agricultura y, en menor medida, de la industria. Esto conllevó una reorganización interna que afectó a todos los núcleos, que potenciaron su perfil agrario, ante la falta de condiciones para incorporar –pese a los intentos realizados– los avances tecnológicos que en otras regiones posibilitaron el desarrollo industrial en esos años (Bohórquez, 1996: 303).

En lo que se refiere a la organización política, la desvinculación de las colonias americanas forzó en los territorios peninsulares de España una difícil transición desde la fórmula del Imperio a la del Estado nacional, que estuvo jalonada por constantes guerras civiles, pronunciamientos, revoluciones y gobiernos dictatoriales. En este contexto, el régimen señorial

quedó definitivamente abolido en 1837 (Moxó, 1965), lo que hizo desaparecer los obstáculos para la reorganización político-administrativa del territorio. La Bahía de Cádiz encontró, por ello, algunos elementos favorables en este contexto. De un lado, la nueva estructura del Estado diseñada por Javier de Burgos, que dividía a España en provincias, le asignó a Cádiz la capitalidad de una de ellas, lo que le permitió a la bahía conservar una cierta preeminencia, al menos en el entorno provincial. La amenaza de un desplazamiento del centro de la provincia a Jerez de la Frontera, que había sido la capital de la prefectura del Guadalete durante la ocupación francesa (Muñoz de Bustillo, 1991), se vio conjurada, si bien el crecimiento demográfico da testimonio de las dificultades del periodo, ya que la bahía progresó en esta etapa a un ritmo inferior al del conjunto de la provincia.

Por otra parte, el esfuerzo por recuperar la potencia militar, seriamente dañada después del desastre de Trafalgar y los estragos de la Guerra de la Independencia, llevó al reforzamiento de las funciones defensivas que, ya desde la época de Carlos III, venía desempeñando la bahía de Cádiz, dada su localización estratégica. San Fernando y Cádiz fueron los núcleos más beneficiados, lo que les permitió compensar su retroceso relativo en lo que se refiere a las actividades económicas. Puerto Real logró remontar la situación gracias al Arsenal de la Carraca, uno de los focos de la industria naval en la bahía, y a la pujante manufactura asociada a ella (Doñoro, 2002: 32). Así, desde 1833 y hasta el final del siglo, la bahía mantuvo un moderado crecimiento demográfico, que se intensificó en el primer tercio del siglo XX, por el empuje de los astilleros, la viticultura y la readaptación del puerto de Cádiz a los nuevos itinerarios comerciales.

En suma, la variedad de situaciones de partida, en una comarca territorialmente diversa, y los cambios en el contexto ecuménico explican la diversidad en las dinámicas demográficas locales y, por ende, los itinerarios complejos por los que avanzó la modernización en el conjunto de la Bahía de Cádiz. Extrapolando la terminología de Gaddis, estaríamos ante un espacio *fragmentado*, fragmentado e integrado a la vez, en el que coexisten la cooperación y el conflicto (Gaddis, 1991). La historia de la Bahía de Cádiz puede ser vista, por ello, como un laboratorio para estudiar las relaciones de enfrentamiento, competencia, cooperación e integración entre los distintos actores locales y sociales que conforman este ecosistema humano, algo que ya ha sido ensayado con éxito en análisis sectoriales⁹.

3. Tendencias del crecimiento demográfico

3.1. El crecimiento sostenido (1753-1787)

Entre 1753 y 1950 la población de la Bahía de Cádiz pasó de 91.375 individuos a 201.068, lo que significa que en tan dilatado periodo apenas pudo más que duplicarse, creciendo a un ritmo anual muy moderado del 0,35 por ciento¹⁰. En su evolución se distinguen claramente la influencia de los diferentes contextos que se han señalado.

Entre 1753 y 1787 la bahía creció al 1,16 por ciento, alcanzando en esta última fecha los 135.050 individuos, mientras que Andalucía y España avanzaron en estos años mucho más lentamente. Como consecuencia de ello, habiendo tenido un peso demográfico casi irrelevante antes del traslado de la Casa de Contratación a Cádiz, los núcleos de la bahía concentraban ya en 1753 el 5,6 por ciento de la población andaluza y el 0,9 por ciento del total de la población

⁹ Un excelente ejemplo de análisis histórico del ecosistema humano de la comarca se aporta en la tesis doctoral de Juan Carlos Mendoza Sánchez (2008), sobre la industria molinera en la Bahía de Cádiz.

¹⁰ Los datos de población proceden de las fuentes censales: el Catastro de Ensenada (1753); los censos de Aranda (1769), Floridablanca (1787) y Godoy (1797), y los censos estadísticos de 1857, 1860, 1877, 1887, 1897, 1900, 1910, 1920, 1930, 1940 y 1950. Cuando ha sido necesario, los datos han sido convenientemente corregidos y armonizados para hacer posibles las comparaciones.

española¹¹. El crecimiento continuó estable en el tercer cuarto del siglo, potenciado por una nueva decisión estratégica de la Corona: el establecimiento del Departamento de Marina en Cádiz en 1751. Sus efectos no eran todavía muy perceptibles en 1753, pero sí en 1769, dado que en este año la comarca había agrandado su cuota en la población andaluza al 6,7 por ciento y concentraba el 1,2 por ciento del total español. La tasa de crecimiento anual fue en estos años del 1,18 por ciento, la más alta de toda la centuria.

El traslado de la sede del Departamento de Marina de Cádiz a la Isla de León en 1769, casi coincidiendo con la ejecución del censo de Aranda, potenció fuertemente a esta última localidad, pero no frenó el crecimiento de Cádiz, que continuó su ascenso por el empuje de las actividades comerciales (Molina Martínez, 2004). Así, el conjunto de la bahía no se resintió y progresó a un ritmo del 1,13 por ciento, alcanzando en 1787 el 7,3 por ciento de la población andaluza y el 1,3 por ciento de la española. Se confirman en este periodo los efectos diferenciales derivados de la posición predominante en el comercio ultramarino, aun después del Decreto de Libre Comercio (1778)¹², que lejos de perjudicar benefició al puerto de Cádiz por la supresión de trabas legales e impuestos, como ya ha sido puesto de manifiesto con más detalle en otros trabajos (Pérez Serrano, 1992: 32-33).

La dinámica demográfica de la comarca todavía estaba muy influida por la de Cádiz, dado que esta urbe concentraba el 63 por ciento de la población de la bahía en 1753. La otra ciudad implicada en el tráfico americano, El Puerto de Santa María, sumaba el 18 por ciento, mientras que las tres villas restantes oscilaban en torno al 6 por ciento. No obstante, y pese a su incuestionable hegemonía, Cádiz irá retrocediendo en términos relativos por el desarrollo de los núcleos circundantes, que comenzaron a especializar sus actividades. Así, en 1787 Cádiz, pese a su importante peso demográfico, vio reducida su influencia al 55 por ciento, y El Puerto de Santa María bajó al 12. La Isla de León, asentada ya como núcleo rector del nuevo sistema defensivo, subió hasta el 21 por ciento, confirmando los beneficios de este primer modelo de cooperación interurbana al servicio del comercio.

3.2. La crisis (1787-1834)

Entre 1787 y 1801 el fuerte crecimiento negativo de la población en el conjunto de la bahía muestra los efectos combinados de la primera crisis del comercio, el *crack* de 1786, y el ciclo depresivo marcado por guerras y epidemias que se inicia en 1794. Cádiz, asolada por la fiebre amarilla en 1800, la Isla de León y Puerto Real, directamente ligados al tráfico ultramarino, resienten con más intensidad el cambio de coyuntura. Cádiz redujo su peso al 51 por ciento, y Puerto Real tocó fondo en el 5 por ciento, su nivel más bajo en todo el periodo. El Puerto de Santa María y Chiclana, con un importante componente agrario, resistieron mejor, aunque no pudieron evitar el estancamiento. La población de la comarca cayó así hasta los 114.369 habitantes en el cambio de siglo¹³, decreciendo prácticamente al mismo ritmo en que había progresado en los años del esplendor comercial (-1,18 por ciento). Como consecuencia de

¹¹ Los escasos 592 km² que comprenden los municipios de la Bahía apenas superan el 1 por ciento de la superficie de Andalucía y el 0,1 por ciento del territorio español.

¹² El Reglamento de Comercio Libre, fechado el 12 de octubre de 1778, habilitada un total de 13 puertos para comerciar con los territorios americanos: Alcaz, Almería, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Gijón, La Coruña, Sevilla, Cádiz, Málaga, Cartagena, Alicante y Barcelona. Los nueve últimos ya comerciaban directamente con América desde 1765.

¹³ Las cifras de Cádiz corresponden al censo de Godoy, cuya confección se demoró en la ciudad hasta 1801, mientras que en los restantes núcleos proceden de fuentes que remiten al censo de 1797, sin que hayamos confirmado el momento efectivo de su realización. En todo caso, estos datos muestran con claridad la coyuntura crítica que dominó el cambio de siglo.

todo ello, el peso de la comarca en los ámbitos regional y español se contrajo hasta el 5,9 y el 1,1 por ciento, respectivamente. Las ganancias de más de tres décadas quedaron disipadas en poco más de diez años.

Aunque para el primer tercio del siglo XIX las cifras que poseemos no son muy fiables, dado que no proceden de recuentos directos, parece que la población de la Bahía de Cádiz no logró recuperarse, agitada primero por la ocupación francesa y la guerra, y golpeada luego por la desvinculación de las colonias americanas. Las bases objetivas sobre las que se había sustentado su predominio en el contexto del capitalismo comercial habían desaparecido. Todas las referencias con que contamos para las primeras décadas del XIX revelan las profundas y dilatadas consecuencias demográficas del hundimiento del ecosistema basado en el monopolio del comercio. Si aceptamos la estimación que sirve de base para el establecimiento de partidos judiciales en 1834 –tras la división provincial de 30 de noviembre de 1833–, que contabiliza 110.368 individuos, no cabría discutir los devastadores efectos de esta prolongada crisis sobre el sistema demográfico.

3.3. La recuperación (1834-1860)

Una muy dura transición hacia un nuevo contexto ecuménico se había puesto en marcha precisamente con la decisión de reformar la estructura territorial del Estado, quizá la que mayor influencia habría de ejercer sobre el devenir de la bahía en las décadas venideras. Por lo que respecta a la población, y a juzgar por los datos que aporta el censo de 1857, que registra 132.168 habitantes, parece que durante el reinado isabelino la comarca pudo revertir el signo negativo del crecimiento, ayudada sin duda por sus nuevas funciones político-administrativas y por la reconversión de las actividades económicas. Esta recuperación elevó el ritmo de crecimiento anual para toda la primera mitad del XIX al 0,26 por ciento, si bien, las ganancias se habrían concentrado, de acuerdo al cálculo plausible de 1834, en las décadas de 1840 y 1850, en las que se habría llegado a crecer al 0,79 por ciento.

La recuperación continuó hasta, al menos, 1860, permitiendo a la comarca, ya con 137.578 individuos, superar por primera vez los niveles de población que se habían constatado cien años atrás. Podría darse así por cerrado el ciclo depresivo que había dominado la primera mitad del siglo XIX. Los excedentes acumulados por la inmigración se perdieron, pero amortiguaron la caída, haciendo posible que entre 1787 y 1860 el balance demográfico quedara equilibrado, con una tasa de crecimiento anual muy próxima a cero. No obstante, en términos relativos, la crisis del sistema comercial incidió de forma especialmente intensa sobre la Bahía de Cádiz, que perdió peso tanto en el contexto regional como en el conjunto español. En efecto, Andalucía, que no se había visto tan afectada por las modificaciones en el contexto, había progresado en esos años a buen ritmo, como también lo hizo el conjunto de España, ambas por encima del 0,5 por ciento. Como consecuencia de ello, en 1860, el peso relativo de la comarca en el conjunto de la población andaluza había caído al 4,6 por ciento, y su influencia en el total de la española se redujo al 0,9 por ciento.

Cádiz, ya como capital provincial, volvió a recuperar aliento en 1857, con 71.811¹⁴ individuos, el 54 por ciento de la población de la comarca. En un segundo nivel se situaban San Fernando y El Puerto de Santa María, con más de 20.000 habitantes y un peso relativo del 17 por ciento. En el tercer escalón quedaban Puerto Real y Chiclana, con un 6 por ciento y una población inferior a los 10.000 habitantes, que en el caso de Puerto Real habría incluso decaído

¹⁴ Incluidos los marineros matriculados en el puerto y las tripulaciones de los buques fondeados en la Bahía (en total, 7.132 individuos), así como los militares de carrera (2.000) y la tropa de la guarnición (4.708 soldados).

por debajo de los 5.000. El censo de 1860 confirma este reparto, si bien ya comienza a ser perceptible el lento declive de Cádiz que, con 72.521 habitantes, aunque crece ligeramente, ve reducido su peso relativo al 52 por ciento en el conjunto de la bahía, en beneficio de San Fernando, sólidamente asentada como sede del complejo naval militar. Esta jerarquía urbana se mantendrá ya estable, con ligeras modificaciones, hasta 1900.

3.4. El afianzamiento (1860-1900)

Amortizado el efecto de la recuperación e instalada la bahía en el nuevo contexto ecuménico, el crecimiento demográfico volvió a desvanecerse, como reflejo ahora de las dificultades derivadas de la reconversión económica. Entre 1860 y 1900 la bahía de Cádiz vio aumentada su población en términos absolutos en un escaso 2 por ciento, lo que significa que prácticamente no hubo crecimiento. En contraste con ello, las tasas andaluza y española continuaron siendo positivas, por lo que la bahía redujo su influencia al 4 por ciento en el total regional y al 0,8 por ciento en el conjunto español.

No obstante, en estas cuatro décadas de estancamiento es posible distinguir las primeras señales de una futura evolución positiva. En el primer periodo, entre 1860 y 1877, la bahía no creció e incluso llegó a perder población, retrocediendo a los 135.331 habitantes, por efecto la inestabilidad derivada de los acontecimientos revolucionarios y la revuelta cantonal. El núcleo más activo, y por ende el más afectado, fue Cádiz, que vio reducido su vecindario a 65.028 individuos en 1877, disminuyendo su peso relativo al 48 por ciento en el conjunto de la bahía.

Entre 1877 y 1887 el crecimiento volvió a ser positivo para el conjunto de la comarca, aunque también muy próximo a cero. En 1887 se alcanzaron los 136.617 habitantes¹⁵, de nuevo por el progreso de San Fernando, que enjugó las pérdidas de Cádiz y El Puerto de Santa María. La capital con 63.773 habitantes, perdió la cota del 47 por ciento en el total de la bahía, mientras que la sede del Departamento de Marina se situaba ya en el 22 por ciento, muy por encima de El Puerto de Santa María, con apenas el 15 por ciento.

Por último, entre 1887 y 1900 el crecimiento comenzó por fin a afianzarse, aunque con una tasa muy modesta del 0,22 por ciento anual, que elevó el vecindario de la comarca en 1900 a 140.540 individuos. El impulso principal provino de Cádiz, que recuperó los 69.382 habitantes, y de Puerto Real, que rebasó por primera vez en su historia los 10.000 habitantes. Ambos compensaron el declive de El Puerto de Santa María y Chiclana, afectados por la crisis agraria finisecular. Debido a ello, la capital recuperó peso en la bahía, con el 49 por ciento, mientras que los demás núcleos mantuvieron su influencia con los matices señalados.

En términos relativos los municipios que más crecieron en todo este periodo fueron Puerto Real y Chiclana, que ganaron un 34 y un 21 por ciento respectivamente, mientras que San Fernando sumó un 8 por ciento. En el otro extremo, Cádiz perdió un 3 por ciento y El Puerto de Santa María, sin duda el núcleo que encontró mayores dificultades para reconvertirse, llegó a perder más del 7 por ciento de sus efectivos. Esto modificó ligeramente el reparto interno de la población.

3.5. El despegue (1900-1950)

En suma, parece demostrado que la segunda mitad del XIX fue para la Bahía de Cádiz un periodo de estancamiento demográfico. Sin embargo, la profunda reconversión que había

¹⁵ El censo de 1887 no desglosa los militares por municipio o provincia, aunque sí ofrece la cifra total de los existentes en España, por lo que se han estimado con criterios estadísticos basados en la analogía con los censos de 1860 y 1877. En consecuencia, se han añadido 2.167 individuos, con el siguiente reparto: 1.242 a Cádiz, 404 a El Puerto de Santa María y 521 a San Fernando.

emprendido la bahía en estas décadas comenzó a dar sus frutos a partir de 1900. La capitalidad de la provincia (Cádiz), el complejo naval militar (San Fernando), la construcción naval (Puerto Real), la industria vitivinícola (El Puerto de Santa María) y el sector agrario (Chiclana) actuaron como funciones clave del ecosistema humano que fue tomando forma tras la quiebra del comercio colonial. La diversificación y la autonomía fueron las respuestas orgánicas de las comunidades asentadas en la Bahía de Cádiz al nuevo contexto ecuménico, y ello generó condiciones más favorables para el crecimiento demográfico.

La primera década del XX, sin embargo, fue crítica en todos los municipios. La bahía perdió en conjunto el 7 por ciento de su población, retrocediendo a los 130.385 individuos, lo que significa que decreció a un ritmo del -0,75 por ciento anual. Esta tendencia contrasta con el impulso ascendente de Andalucía y el conjunto de España, que progresaron al 0,7 por ciento en este decenio. El peso relativo de la comarca en el conjunto regional descendió, por ello, al 3,5 por ciento, y al 0,7 por ciento con referencia al total español.

Sólo Chiclana logró un muy leve crecimiento, inferior al 6 por ciento, mientras que el resto de los núcleos experimentó una importante contracción. Puerto Real y San Fernando fueron los núcleos que más retrocedieron, perdiendo un 21 y un 14 por ciento de su población, respectivamente, aunque también Cádiz y El Puerto de Santa María acusaron los efectos de esta primera coyuntura crítica del nuevo siglo, con bajadas del 3 y el 11 por ciento, respectivamente. Pese a todo, la capital conservó, e incluso incrementó, su hegemonía en la comarca, con el 52 por ciento, por lo que la jerarquía urbana se mantuvo inalterada.

Desde 1910 el crecimiento es sostenido, si bien se pueden distinguir dos fases. Una primera, de recuperación tras la crisis, y otra de crecimiento más acelerado desde 1930. Entre 1910 y 1930 la bahía volvió a recuperar el dinamismo, por la pujante actividad de los astilleros, la recuperación del sector agrario y las obras públicas. La comarca alcanzó los 143.714 habitantes en 1920, creciendo al uno por ciento. Luego el ritmo se rebajó a la mitad, por lo que la bahía llegó a 1930 con 150.990 habitantes. En estas dos décadas quedaron enjugadas las pérdidas sufridas en la coyuntura crítica del cambio de siglo. La población aumentó en términos absolutos un 16 por ciento entre 1910 y 1930. Buena parte de ese avance refleja los progresos de la capital, que al fin logró batir, con 76.718 habitantes en 1920, el máximo de 1787, al tiempo que concentraba más del 53 por ciento de la población de la comarca.

En la década de 1920 los mayores avances correspondieron, sin embargo, a Chiclana y Puerto Real, que en 1930 acumulaban ya ganancias superiores al 30 por ciento con respecto a los niveles de 1910. Cádiz, con 75.769 habitantes fue el único núcleo que perdió población en esta década, lo que contrajo su participación en el conjunto de la bahía al 50 por ciento, una cifra más acorde con la importancia real de sus funciones en el nuevo reparto de funciones. Pese a su evidente despegue, la bahía creció todavía a un ritmo más lento que Andalucía y el conjunto de España, que progresaron al 0,9 por ciento, por lo que en 1930 el peso relativo de la comarca marcó su mínimo histórico, con sólo un 3,3 por ciento del total andaluz y menos del 0,6 por ciento de la población española.

La fase de crecimiento rápido se inicia en 1930, y se prolongará ya hasta el final del siglo. El censo de 1940 contabiliza en la Bahía de Cádiz 187.446 individuos, pero esta cifra debe tomarse con reservas, dado que incorpora un elevado número de personas foráneas recluidas en establecimientos penitenciarios tras la Guerra Civil. Si descontamos las 6.000 personas que, según nuestro cálculo¹⁶, se encontrarían en esta situación, la población de la bahía

¹⁶ La Bahía de Cádiz contó con dos grandes centros de internamiento, instalados en El Puerto de Santa María y San Fernando. Ambos recibieron prisioneros y represaliados, civiles y militares, procedentes de todo el país. Recurriendo a las relaciones de masculinidad en ambos municipios es posible estimar el

habría crecido, no obstante, durante esta década a un ritmo intenso del 1,85 por ciento, muy por encima de Andalucía y España, elevando así su cuota en ambos territorios al 3,5 y al 0,7 por ciento, respectivamente. Todos los municipios crecieron por encima del 10 por ciento, pero destaca Puerto Real con una ganancia del 33 por ciento, que evidenciaba así, pese a los continuos vaivenes de la industria naval, el impulso demográfico de los astilleros. El Puerto de Santa María y San Fernando, una vez corregidas sus cifras, todavía arrojaban ganancias superiores al 25 por ciento, mientras que Cádiz y Chiclana, aumentaron menos, en torno al 15 por ciento. Como consecuencia de ello, Cádiz continuó perdiendo peso en la comarca, bajando al 48 por ciento, si bien todavía, con 87.767 habitantes, duplicaba ampliamente la población de San Fernando, triplicaba con creces la de El Puerto de Santa María y quintuplicaba los vecindarios de Chiclana y Puerto Real, por lo que la jerarquía urbana continuaba intacta.

En la última década del periodo, la de 1940, se reconocen los efectos de la autarquía y las duras condiciones de la posguerra. Ello no impidió, sin embargo, que el crecimiento continuara. La bahía alcanzó en 1950 los 201.068 habitantes, un nuevo máximo histórico. Con una tasa del uno por ciento anual, superior a los promedios regional y español, la comarca volvió a incrementar ligeramente su cuota en ambos territorios, que quedó establecida al finalizar el periodo en el 3,6 y el 0,7 por ciento, respectivamente. Las dinámicas locales muestran un cuadro bastante parecido –aunque con guarismos más modestos–, al de la década anterior, con la excepción de Puerto Real, que pierde un 12 por ciento de su población por efecto de la crisis del sector naval. Los restantes municipios continúan creciendo, con ganancias entre el 7 y el 15 por ciento, más acusadas en El Puerto de Santa María y Cádiz.

En suma, y por lo que respecta a la provincia, la bahía fue durante todo el periodo de estudio el polo demográfico más activo. No obstante, la relación de la bahía con el entorno provincial refleja oscilaciones, como no podía ser de otra manera en tan largo periodo. Con sólo el 8 por ciento del territorio, el peso relativo de la comarca en lo que actualmente sería la provincia de Cádiz, era ya en 1753, cinco veces superior, y llegó a alcanzar el 44 por ciento en 1787, coincidiendo con el apogeo del comercio ultramarino. La crisis que abre paso al siglo XIX hizo que esta influencia se viese reducida al 35 por ciento. Desde entonces fue decayendo gradualmente hasta la cota del 32 por ciento con que finaliza la centuria. Si la segunda mitad del XVIII había sido una etapa muy favorable para la bahía, el XIX diversificó las oportunidades, dando lugar al crecimiento de las otras comarcas, especialmente la Campiña de Jerez y la Sierra, que progresaron en la segunda mitad del siglo a un ritmo superior al uno por ciento anual. En el último cuarto del XIX se incorporó también a esta dinámica el Campo de Gibraltar, impulsado por los progresos de La Línea, que creció al 5,6 por ciento en las décadas finales del siglo, beneficiándose la demanda de mano de obra y el intenso comercio con la vecina Gibraltar. En el siglo XX la bahía continuó reduciendo su influencia hasta su mínimo histórico, con un 28 por ciento, en 1920. La recuperación económica de la bahía a partir de esa fecha queda plasmada también en el incremento de su participación en el conjunto provincial, que en 1930 vuelve a situarse en el 30 por ciento, manteniéndose próxima a este nivel hasta el final del periodo. Sólo la Campiña de Jerez, por el empuje de su núcleo urbano, especializado en la producción vitivinícola, logró mantener un ritmo de crecimiento parecido en estas décadas.

4. El proceso de urbanización

Como se ha dicho, un rasgo característico de la Bahía de Cádiz es su temprana e intensa urbanización, en línea con la provincia y el conjunto de Andalucía. En 1753 se contabilizaban 75.084 individuos residiendo en municipios con más de 10.000 habitantes, el 82 por ciento del número de los presos foráneos en 4.650 y 1.350 personas, respectivamente.

total de la comarca; el 13 por ciento habitaba entonces en poblaciones intermedias, de entre 5.000 y 10.000 habitantes, y sólo el 5 por ciento vivía en núcleos de menos de 5.000 habitantes. Es decir, cuatro de cada cinco individuos residía ya en municipios urbanos y sólo uno lo hacía en núcleos rurales o intermedios¹⁷. En 1769 el peso de los núcleos urbanos se elevó al 86 por ciento, al tiempo que los intermedios concentraron el 14 por ciento restante, y esta dinámica se intensificó en 1787, con el incremento de dos puntos en los núcleos con más de 10.000 habitantes.

Este reparto se mantuvo inalterado, pese a la crisis que vivió la comarca, en los tres primeros cuartos del XIX. En 1877 la población urbana volvió a aumentar, a expensas de los núcleos intermedios, situándose ya en el 93 por ciento. En 1900, por primera vez, toda la población de la bahía vivía ya en núcleos con más de 10.000 habitantes, si bien la coyuntura crítica que vivieron algunos municipios en las primeras décadas del siglo XX hizo que Puerto Real perdiese temporalmente esta cota, por lo que la población urbana retrocedió al 94 por ciento en 1910. Con la recuperación de este núcleo, a partir de 1930, la población de la bahía volvió a ser plenamente urbana, uno de sus rasgos que mejor la caracterizará en lo que resta de siglo.

Este intenso proceso de urbanización explica que las densidades de la bahía superen con mucho la media provincial. Entre las otras comarcas gaditanas, sólo la Costa Noroeste –muy conectada con la propia bahía como prolongación del litoral atlántico hasta la desembocadura del Guadalquivir–, logra rebasar en este periodo los 100 hab/km². El resto no llegó siquiera a alcanzar la cota de los 75 hab/km². En contraste con esto, la Bahía de Cádiz, arrojaba ya en 1753 una densidad de 154 /km², que se elevó hasta los 228 en 1787. Ni siquiera en la cima del ciclo depresivo que marca el cambio de siglo la densidad de la comarca bajó de los 180 hab/km², y desde 1857, una vez superada la crisis, osciló al alza entre los 220 y los 250 hab/km², llegando a alcanzar con 340 hab/km² en 1950.

Sin duda, la principal responsable de estos valores es la ciudad de Cádiz, cuya densidad media se sitúa, ya a comienzos del periodo, por encima de los 5.000 hab/km², llegando casi a duplicarse, con 9.369 hab/km² en 1950. Destaca también, por el vertiginoso aumento de su densidad municipal, San Fernando, que en 1753 tenía apenas 170 hab/km², alcanzó en 1900 los 1.000 hab/km² y llegó a los 1.373 en 1950. El Puerto de Santa María, con un progreso más moderado que oscila la lleva de 125 hab/km² en 1753 a 182 hab/km² en 1950, se va a ir consolidando en una posición intermedia entre estos grandes centros y los extensos municipios de Puerto Real y Chiclana, cuyas densidades se mueven, por debajo de los 100 hab/km², en torno a la media provincial.

El análisis de los nomenclátors permite observar con mayor detalle el proceso de urbanización, descendiendo al nivel del poblamiento. Como observación general cabe señalar que la concentración urbana¹⁸ en la Bahía de Cádiz estuvo siempre muy por encima de las medias andaluza y española. Podemos distinguir claramente dos etapas. En la primera, desde mediados del XVIII hasta 1900, este indicador se mantuvo en torno al 90 por ciento en el conjunto de la comarca, seis puntos por encima del promedio provincial. Luego, en la primera mitad del siglo XX, la bahía fue incrementando gradualmente su concentración urbana hasta alcanzar el 95 por ciento en 1950, mientras que el resto de la provincia evolucionó en sentido

¹⁷ Se utilizan las siguientes categorías: municipios urbanos (más de 10.000 habitantes), intermedios (entre 5.000 y 10.000 habitantes) y rurales (menos de 5.000 habitantes).

¹⁸ El peso del núcleo en el conjunto de la población del municipio. Existen diferentes índices que permiten medir la concentración urbana, relacionando la población del núcleo con la población total, la superficie del término, el número de edificios, etc. Detallaremos aquí sólo las conclusiones de este análisis.

inverso, lo que llevó el diferencial hasta los catorce puntos en 1950.

Cádiz y El Puerto de Santa María son los municipios con mayor concentración, lo que no debe extrañar, dadas las características físicas de su exiguo término, en el primero de los casos. Con respecto a Cádiz, las fuentes no ofrecen dudas: el Catastro deja constancia de que en 1753 no había en Cádiz habitantes residiendo fuera del núcleo, y el censo de 1787 identifica sólo a 1.087 individuos viviendo en los extramuros, menos del 1,5 por ciento de su población. En el XIX, los censos de 1857 y 1860, convenientemente depurados¹⁹, confirman la elevada concentración existente en la ciudad a mediados del XIX, superior al 95 por ciento. La evolución de este indicador en la capital hasta fin de siglo muestra un descenso por la progresiva, aunque todavía lenta, urbanización de los extramuros, donde comienzan a prefigurarse tres nuevos barrios: San José, San Severiano y Puntales. Así, la proporción de habitantes en el núcleo se vio reducida al 92 por ciento en 1900. Sin embargo, una vez absorbidos los extramuros, las tasas de concentración volvieron a crecer, por el propio impulso de estos barrios, llegando a alcanzar prácticamente el cien por cien desde 1920.

El caso de El Puerto de Santa María es bien distinto. Sus niveles de concentración llegan a ser en ocasiones más elevados que los de Cádiz, pero los nomenclátors del XIX muestran la existencia de un amplio diseminado, formado mayoritariamente por cortijos, casas de viñas y casas de labor. La concentración urbana era, no obstante, en estos años del 90 por ciento. Los censos de 1857 y 1860 sólo identificaban un caserío exento, las Canteras, con 142 personas, que luego pasó a la jurisdicción de Puerto Real²⁰, por lo que en 1887 la concentración se elevó al 95 por ciento. En el primer tercio del siglo XX, por la pervivencia del diseminado y la consolidación de ciertos caseríos exentos, el peso demográfico del núcleo descendió al 87 por ciento. Luego volvió recuperarse, por la absorción de algunas de estas unidades, señalando un máximo del 97 por ciento en 1940, pero en 1950 la concentración urbana de la ciudad retrocedió de nuevo siete puntos, anunciando lo que iba a suceder ya inexorablemente en la segunda mitad de la centuria.

En el caso de Chiclana, la inmensa mayoría de la población se mantuvo en el núcleo urbano hasta finales de la década de 1880, cuando la colonia vitícola de Campano comienza su despegue. En 1887 sólo se habían registrado allí 80 individuos, pero en 1900 el número de colonos censados era ya de 523. La consolidación de este importante asentamiento, que desde 1895 contará incluso con una parroquia propia²¹, explica el importante descenso de la concentración demográfica que se constata en Chiclana al finalizar el siglo. También otros caseríos, como El Sotillo y el poblado almadrabero de Sancti Petri, situados ambos fuera del recinto histórico de la ciudad, crecieron significativamente en la década de 1890, contabilizándose en ellos 323 y 209 habitantes, respectivamente, en 1900. La superficie urbanizada aumentó así en dirección sur, hacia los límites del término de Conil, oscilando en las primeras décadas del siglo XX en torno al 80-85 por ciento.

Puerto Real y San Fernando albergan también entidades de población situadas fuera del núcleo, lo que explica su relativamente bajo nivel de concentración urbana; si bien, conforme fue trascurriendo el tiempo, por el impulso de los centros y el progresivo abandono de algunas instalaciones, esta proporción llegó a equipararse en ambos casos con la de Chiclana. La más

¹⁹ Los censos de 1857 y 1860 pueden inducir a error en el caso de Cádiz, dado que excluyen del núcleo de a la tropa de la guarnición y a unos 7.000 marineros, que de hecho no formaban parte del vecindario, pero los computan en la población total. En nuestros cálculos los hemos excluido a todos los efectos.

²⁰ El nomenclátor de 1887 incluye ya a las Canteras en el término de Puerto Real.

²¹ La de Jesús, María y José, de Campano, una de las tres existentes en la ciudad a comienzos del siglo XX.

importante de estas entidades fue, sin duda, el Arsenal de La Carraca, importante establecimiento militar con población aneja, perteneciente a San Fernando desde su fundación, en el primer tercio del XVIII, y hasta finales del XIX (Quintero González, 2000: 61)²². En 1753 ya aparece el Arsenal como núcleo aparte de la Isla de León, con 105 vecinos (unas 470 personas). Un siglo después, en 1857 el Arsenal contaba con 2.720 pobladores, aunque este número fue descendiendo gradualmente, registrándose sólo 1.849 en 1887, y 1.263 al finalizar el siglo. Luego decayó progresivamente por imperativo de la coyuntura económica. Durante el primer cuarto del siglo XX, el Arsenal perteneció a Puerto Real, lo que explica la elevación de la concentración urbana en San Fernando y el descenso equivalente de la misma en la población receptora que se observa en los nomenclátos.

El otro gran caserío de San Fernando es la Población de San Carlos, ciudad de nueva planta destinada a acoger a la población militar vinculada al Departamento de Marina, tras su traslado allí en tiempos de Carlos III. En 1787 todo el complejo concentraba a 8.673 personas, incluyendo a la tropa de la guarnición, los militares de carrera y sus familias, lo que supone más del 30 por ciento de la población de la ciudad. No obstante, este gran proyecto, racionalista e ilustrado, de nueva ciudad quedó inconcluso por los avatares que atraviesa el país en el primer tercio del XIX, de modo que a mediados de siglo sólo se asientan en esta superficie varios acuartelamientos y edificios religiosos, mientras que “[l]o demás del terreno que no se ha aprovechado en formar el pueblo que se proyectó, se ha dado a censo a varios colonos para roturarlo, como lo está, de viñas, huertos y sequeros” (Madoz, 1986: 189). Durante la segunda mitad del XIX su población osciló entre las 1.000 y las 2.000 personas, en su inmensa mayoría militares. Ya en el siglo XX este conjunto, muy deteriorado, fue absorbido por la ciudad.

Por último, cabe señalar la existencia de dos caseríos menores, el del Trocadero, en la isla del mismo nombre perteneciente al término de Puerto Real, y la llamada casería de Osío, en el saco de la bahía, al norte de San Fernando. El Trocadero había albergado talleres y almacenes de la Corona, dependientes de La Carraca, durante el siglo XVIII, así como un dique para la carena y habilitación de buques de guerra y mercantes. Durante la Guerra de la Independencia el lugar quedó casi destruido y, pese a los intentos de recuperarlo en el primer tercio del XIX, se mantuvo en una permanente decadencia hasta que en 1844 se remozan los antiguos talleres y se instala en la isla un carenero de rampa a vapor que señala el inicio de una nueva etapa en la industria naval de la bahía (Romero González, 1999: 53-57). Posteriormente, la funcionalidad del lugar se vio reforzada por la construcción de la primera línea de ferrocarril de la provincia, que unía Jerez de la Frontera con el Trocadero, inaugurada el 15 de octubre de 1856 y destinada a dar salida a los vinos del marco de Jerez (Pérez Serrano *et al.*, 2003: 173-183). Como resultado de toda esta actividad, en 1857 se censaron en este caserío 336 individuos, aunque esta cifra disminuyó notablemente conforme avanzaba el siglo, y en 1900 sólo se contabilizan 153 habitantes. Ya en las primeras décadas del XX la isla puede considerarse abandonada y en esta situación ha llegado a nuestros días.

La casería de Osío, por su parte, era un barrio isleño, de jurisdicción militar, constituido alrededor de un reverbero de fundición donde se fabricaban balas y lingotes para la Armada (Madoz, 1986: 191). En el momento álgido de su poblamiento decimonónico, 1887, habitaban en él 495 personas. Fue absorbida por San Fernando en las primeras décadas del siglo XX.

²² Desde entonces, y hasta la década de 1920, pasó a la jurisdicción de Puerto Real. Durante la dictadura de Primo de Rivera el pleito entre ambos municipios se resolvió definitivamente a favor de San Fernando.

5. El reparto de la actividad

De acuerdo con lo dicho hasta ahora parece confirmado que, en el periodo que va de 1753 a 1940, la Bahía de Cádiz fue, aunque de manera desigual y con oscilaciones, una de las zonas más tempranamente urbanizadas del país y, con mucho, la más urbana de la provincia. Pero el proceso de urbanización no conlleva sólo crecimiento demográfico, sino que implica también un cambio estructural que afecta al desempeño de diferentes funciones y fomenta, por ello, el surgimiento de nuevos actores sociales. De ahí que concluyamos este texto con el análisis de la población activa por profesiones, como expresión de las modificaciones en la división técnica del trabajo que tienen lugar en los diferentes contextos que venimos definiendo.

5.1. La estructura profesional del XVIII: el ecosistema de base comercial

Para el contexto ecuménico del apogeo comercial no contamos con fuentes que recojan de forma exhaustiva y completa la distribución socio-profesional de la población. No obstante, por su detalle en el registro de las actividades, el Catastro de Ensenada puede considerarse adecuado para reconstruir el cuadro de la población activa en la coordenada de origen de nuestro estudio.

Reorganizada la información del Catastro de acuerdo con una clasificación que permite el contraste con los recuentos posteriores²³, es posible confirmar que en 1753 la bahía funcionaba ya como un polo altamente urbanizado. La fuerza de trabajo se repartía de forma bastante equitativa entre las distintas actividades implicadas en el desempeño de la función comercial, desde las propiamente mercantiles hasta las de administración y control de la población, abastecimiento de productos y servicios, y elaboración de productos artesanales. En contraste con ello, el sector primario se situaba en un precario 9 por ciento, que demostraba la fuerte dependencia de Cádiz respecto a los restantes municipios de la bahía, y de ésta en su conjunto respecto a las comarcas agrarias del entorno. Chiclana era el gran proveedor interno de productos agrarios, con un 38 por ciento de jornaleros agrícolas, seguido de lejos por La Isla de León, con un 21 por ciento. El Puerto de Santa María y Puerto Real, aunque contando con términos municipales extensos, apenas dedicaban el 17 por ciento de su fuerza de trabajo a las actividades del campo. No debe extrañar, por tanto, que el propio Catastro subraye que los municipios del entorno, y especialmente Rota, con casi la mitad de la población jornalera, abastecían a Cádiz de productos de la tierra²⁴.

El grupo de los artesanos ocupaba un lugar importante en el conjunto de la bahía, con un 25 por ciento de la población activa. El 85 por ciento de ellos estaban registrados en Cádiz y El Puerto de Santa María, núcleos plenamente urbanos ya en 1753, si bien en todas las poblaciones los artesanos gozaban de una buena representación. En Puerto Real eran el colectivo más numeroso, con un 31 por ciento de los activos, al igual que en Cádiz, con el 28 por ciento, y El Puerto de Santa María, con el 21 por ciento. Chiclana y la Isla de León, villas con caracteres todavía rurales, eran también las que tenían una presencia más limitada de oficios. En contraste con ello, y como corresponde al momento, el sector fabril era todavía muy incipiente, con sólo el uno por ciento de los ocupados. Creadas por impulso oficial, las fábricas de jarcia y velas, instaladas en Puerto Real y la Isla de León, y el Arsenal de La Carraca, son los únicos establecimientos susceptibles de ser englobados en esta rúbrica. Estos 268 activos

²³ Se han establecido siete grandes grupos funcionales: 1: agricultura, ganadería y pesca; 2: industria y minería; 3: comercio; 4: transportes; 5: administración y profesiones liberales; 6: artes y oficios; 7: servicios personales y domésticos. Los militares han sido excluidos.

²⁴ Rota enviaba también a Cádiz productos elaborados –vino, aguardiente y aceite–, que iban destinados a la exportación, Archivo General de Simancas, Dirección General de Rentas, Catastro de Ensenada, Respuestas Generales, libro 563, fol. 45 r.

empleados en centros industriales conformaban el 15 por ciento de la población de la Isla de León y apenas el 1 por ciento de la de Puerto Real.

Los comerciantes, con un peso relativo del 14 por ciento, se ubicaban mayoritariamente Cádiz y El Puerto de Santa María. Ambas ciudades congregaban a más del 90 por ciento de los integrantes de este colectivo. En el resto de los núcleos su presencia era la mínima necesaria para asegurar el abastecimiento y el intercambio de productos (6-7 por ciento de la población activa). Muy vinculado al tráfico mercantil se desarrolló también en la Bahía de Cádiz el sector de los transportes, con un claro predominio de la vía marítima, que agrupaba al 83 por ciento de sus efectivos. Este sector, incluyendo la vía terrestre, daba empleo en 1753 el 18 por ciento de los ocupados y, a diferencia de lo sucedido con el comercio, tenía presencia importante en todos los núcleos, aunque los porcentajes más elevados se verifican en Puerto Real (25 por ciento) y Chiclana (23 por ciento).

La estructura profesional de la bahía incluía también un amplio colectivo de personas vinculadas a la administración pública, el culto religioso y el ejercicio de las profesiones liberales. Este bloque englobaba al 20 por ciento de la población activa, con mayor peso relativo en Cádiz (22 por ciento) y un mínimo en Puerto Real (11 por ciento), evidenciando claramente el estrecho vínculo de estas actividades con el grado de urbanización. El subsector más numeroso era de los eclesiásticos, con un 40 por ciento del grupo, seguido de las profesiones liberales, con un 32 por ciento y, finalmente, la administración, con un 28 por ciento. Por localidades, la distribución era más desigual, respondiendo así a las necesidades de los distintos núcleos: los eclesiásticos predominaban en Chiclana, El Puerto de Santa María y Puerto Real; la administración pública, por el peso del complejo naval militar, era el subsector hegemónico en San Fernando, y las profesiones liberales dominaban en Cádiz.

La existencia de un colectivo muy numeroso de sirvientes y criados permite confirmar el carácter premoderno de este entramado social. Con una cuota del 14 por ciento en la población activa, este sector se concentraba en las ciudades, dada su vinculación con la opulencia derivada del comercio. De hecho, Cádiz y El Puerto de San María concentraban más del 90 por ciento de sus efectivos, con una distribución muy similar a la de los propios comerciantes. En Puerto Real y San Fernando su peso era inferior al 10 por ciento y en Chiclana no se registran, lo que no significa que no los hubiera.

5.2. El reparto del trabajo en el XIX: la diversificación funcional

Para el segundo contexto, marcado por la reconversión y la diversificación de las actividades, vigente en la segunda mitad del XIX, contamos con el censo de 1887, que ofrece cumplida información sobre el reparto profesional, al tiempo que excluye a los militares, lo que permite la comparación con el Catastro, que tampoco los contemplaba.

Como confirmación de lo que el estancamiento demográfico ha venido anunciando, en 1887 los grupos predominantes en la bahía eran todavía los característicos de una sociedad premoderna. Pese a su alto grado de urbanización (93 por ciento), la bahía conservaba rasgos inequívocos de pervivencia del entramado tradicional, e incluso acusaba los efectos de la "ruralización" que se impuso después de la derrota del proyecto democrático en 1875. Desprovista ya del atractivo de ser la puerta para la exportación a las colonias y sin los recursos suficientes para continuar abasteciéndose con productos naturales de las comarcas del entorno, la bahía se vio obligada a desarrollar su propia producción agrícola. Esto explica la principal diferencia entre este reparto y el que ofrece el Catastro de Ensenada²⁵. En efecto, en 1887, la

²⁵ Sin descartar el más que posible déficit de información sobre la población dedicada a la actividad agropecuaria que pudiera darse en el recuento de 1753.

proporción de agricultores, ganaderos y pescadores habría ascendido hasta el 29 por ciento, veinte puntos por encima de su nivel en 1753.

El reforzamiento del primario señala con claridad hacia dónde se encaminaron los esfuerzos para salir de la crisis. Y no fue precisamente hacia la industria, que apenas ocupaba en 1887 al 5 por ciento de la población activa. Las demandas generadas por la recuperación demográfica continuaron siendo respondidas –a falta de otras opciones– por el sector artesanal, que conservó su peso relativo, e incluso lo incrementó hasta el 30 por ciento. De este modo, aunque el secundario habría progresado en conjunto más de ocho puntos respecto a su nivel a mediados del XVIII, este aumento habría sido mayoritariamente absorbido por los oficios tradicionales y no se habría realizado a expensas de la agricultura, sino todo lo contrario, a remolque de ésta.

La reconversión económica, sin incorporación significativa de nuevas tecnologías, generó un flujo continuo de efectivos desde el complejo formado por el comercio y los transportes, piedra angular del modelo de predominio mercantil, hacia el sector primario. El comercio perdió 4 puntos, rebajando su influencia al 9,5 por ciento, pero los transportes fueron los más golpeados, con una caída de más de once puntos que colocó al sector por debajo del 7 por ciento. En conjunto, este entramado de actividades, hegemónico en el periodo colonial, perdió la mitad de sus efectivos, pasando a ocupar un lugar secundario en el nuevo reparto de actividades.

El sector de la administración pública, el clero y las profesiones liberales se vio igualmente afectado. Había sido un gran pilar del modelo dieciochesco, pero también encerraba un extraordinario potencial modernizador. El fuerte descenso de sus efectivos, en casi 11 puntos, redujo su peso en el conjunto de la población activa a un más que modesto, y probablemente insuficiente, 9 por ciento. Es comprensible así la escasa capacidad que tuvo la administración pública para promover el desarrollo en los niveles locales, lo que abrió la puerta al caciquismo y a las otras prácticas clientelares propias de la Restauración.

Por último, como prueba final de que la modernización todavía estaba lejos, el sector de los sirvientes domésticos resistió con relativo éxito el cambio de coyuntura, perdiendo apenas dos puntos y conservando un peso estimable del 12 por ciento sobre el total de activos. Este indicador de supervivencia de las sociedades tradicionales sirve para concluir lo que habíamos adelantado: que en 1887 todavía la Bahía de Cádiz no había logrado avanzar por la senda de la modernización, y el estancamiento demográfico no es sino la consecuencia inevitable de ello.

Por localidades, en Cádiz y San Fernando predominan los artesanos, mientras que en el resto de los municipios, el sector primario es el que da trabajo a la mayor parte de la población. En todo caso, ambos colectivos concentran a más de la mitad de los ocupados en todos los núcleos, lo que los convierte en el eje del entramado funcional de la bahía en estos años. Destaca sobremanera el caso de Chiclana, con más del 70 por ciento de su población activa empleada en el campo, seguida a distancia por El Puerto de Santa María y Puerto Real, con el 42 y el 39 por ciento, respectivamente. Puerto Real y San Fernando, por efecto de los astilleros y arsenales ubicados en sus términos, son los únicos que tienen un sector industrial reconocible, con una cuota que se aproxima al 10 por ciento. La capital es el único núcleo en que los comerciantes conservan un peso relativo superior al 10 por ciento, aunque distan mucho de ser ya el sector hegemónico. No ha de extrañar, por ello, que la mayoría de los sirvientes estén censados en Cádiz, en cuyo reparto profesional todavía conservan un peso del 16 por ciento.

5.3. El cuadro de actividad del XX: el ecosistema de base industrial

Para terminar, habría que referirse al contexto de la modernización económica y demográfica, en el primer tercio del siglo XX. Este momento queda fielmente reflejado en el

censo de 1940, aunque sólo para los tres municipios con mayor población, lo que limita en parte la posibilidad de descender a la escala local.

La situación en 1940 es radicalmente distinta a la observada en 1887. El crecimiento sostenido que logra la bahía desde 1910 puede ahora comprenderse como el resultado del definitivo afianzamiento de un ecosistema humano basado en el predominio industrial. En efecto, en 1940 el grupo más numeroso es el de los trabajadores industriales, con más del 37 por ciento de los activos. Este extraordinario crecimiento fue posible por la práctica desaparición del grupo de los artesanos, que se integraron en la industria por las mayores expectativas que ésta generaba. También el auge de los nuevos centros fabriles desplazó grandes contingentes de población del campo, provocando una notable contracción en el sector primario, que cayó por debajo del 9 por ciento en el reparto de la población activa. Y lo mismo sucedió con el servicio doméstico, que perdió cinco puntos, quedando por debajo del 7 por ciento.

En el mismo sentido, en 1940 se constata que ha reemergido con fuerza el sector de los transportes, ganando cuatro puntos e igualando al comercio, que revierte su caída, en la cota del 11 por ciento. Pero los mayores avances se constatan en el colectivo de los empleados públicos y las profesiones liberales, acrecentados por la centralidad de la bahía en la administración civil y militar del Estado. Este grupo funcional, cantera de la sociedad civil y factor inexcusable de la modernización urbana, había visto incrementada su influencia del 9 al 27 por ciento, confirmándose como uno de los pilares, junto al sector industrial, del nuevo ecosistema humano.

A la luz de estas cifras es evidente que en 1940 las estructuras ocupacionales de la bahía se corresponden con las de una población que ha iniciado de manera inequívoca, aunque con ritmos e itinerarios diversos, el camino de la modernización. En Cádiz, el complejo del comercio y el transporte, volvió a recuperarse, concentrando un 26 por ciento de la ocupación, aunque ahora como sector subsidiario de la actividad industrial, que congregaba al 38 por ciento de los activos. El primario volvió en la capital a sus niveles históricos, por debajo del 3 por ciento, mientras que el servicio doméstico decayó notablemente, hasta el 9 por ciento, perdiendo casi la mitad de sus efectivos, aunque no desapareció.

El Puerto de Santa María, por su parte, conservó un sector agrario y pesquero por encima del 27 por ciento, aunque lejos de la cota alcanzada en 1887, y se especializó en el sector vinícola, generando en torno a él un complejo industrial y comercial que, incluyendo el transporte, daba trabajo, directa o indirectamente, a más de la mitad de su población activa. Con un sector público y de profesiones liberales más sólido (16 por ciento), la sociedad civil y el Estado pudieron aportar quizá los apoyos necesarios para la promoción de estas actividades. En San Fernando, el complejo naval militar recuperó fuerza al calor de la modernización de la flota, lo que fomentó la actividad en sus astilleros y arsenales, elevando al 40 por ciento el peso de la industria en el reparto de actividad. Dado que el 36 por ciento de los ocupados estaba vinculado a la administración pública y a las profesiones liberales, las tres cuartas partes de la población activa girarían en torno a este modelo de especialización.

Parece confirmado así que el ecosistema humano de base industrial recogió los avances en el camino de la diversificación de funciones y la emancipación de la tutela del comercio que se habían ido dando desde 1833, integrándolos en un nuevo modelo de cooperación territorial. La industria, cuando logró asentarse en la zona, fue capaz de ensamblar los aportes de los diferentes municipios, como unidades orgánicas, pero también las iniciativas empresariales y de la administración pública. Creemos que sólo de este modo, y con este último y decisivo componente -la implicación del Estado- fue posible ofrecer una respuesta, quizá tardía y no siempre suficiente, al enorme desafío de la modernización en la comarca.

6. Conclusiones

En las páginas precedentes se ha pretendido aportar una visión de conjunto, necesariamente sintética, y no todo lo detallada que hubiera sido deseable, sobre el proceso seguido por los municipios de la Bahía de Cádiz desde mediados del siglo XVIII hasta 1950. En estos casi dos siglos, la zona va a experimentar un crecimiento desigual, en el que podemos distinguir dos etapas. Una primera, que llegaría hasta 1900, en la que los indicadores manifiestan una relativa continuidad en las pautas de comportamiento sociodemográfico, que revela la falta de empuje de la industrialización como motor del desarrollo en la comarca. La segunda, abarcaría la primera mitad del siglo XX, y en ella, aunque manteniéndose el crecimiento de la población en niveles modestos hasta 1920, serían perceptibles los primeros síntomas de la modernización demográfica, especialmente el crecimiento sostenido de la población y el cambio profundo en la estructura de la población activa.

Todo lo dicho viene a demostrar que el proceso de integración del territorio en la Bahía de Cádiz no sólo era inevitable, sino que estaba muy condicionado en sus formas por las tendencias observadas. Así, el modelo de la simple absorción de los municipios más próximos del entorno por parte de la capital resultaba del todo imposible, dados los fuertes condicionantes del medio físico, que condenan a Cádiz al aislamiento, y también por la propia fragilidad, el retardo y las contradicciones con que se vive en la capital el proceso de modernización. Cádiz está, por tanto, inhabilitada para absorber demográficamente a los restantes núcleos de su entorno, como hicieron otras grandes urbes –Madrid, Sevilla o Bilbao– en esos mismos años.

En la región urbana de la Bahía de Cádiz se fue imponiendo progresivamente el modelo de la *convergencia*, como resultado de los procesos de especialización económica y funcional de los núcleos y de su creciente interdependencia, reforzada por la mejora en las comunicaciones. Los indicadores confirman que la urbanización de la bahía se mantuvo en la segunda mitad del XIX en el marco de lo que conocemos como centralización relativa, es decir, el crecimiento no sólo del centro, sino también del entorno, para pasar luego, desde 1900 y hasta el final de nuestro periodo, a un modelo descentralización relativa, por saturación del núcleo, donde los mayores crecimientos se dan ya en los municipios circundantes.

Habríamos llegado así al umbral del despegue demográfico, social y económico de la Bahía de Cádiz, que se inicia en 1930, asociado a la mejora de los equipamientos urbanos y de las infraestructuras que facilitan la conexión entre los municipios y con la capital regional. En adelante, tras un crecimiento muy intenso que se prolonga hasta 1980, la dinámica de la bahía estará caracterizada por una ralentización crecimiento, que encubre importantes trasvases de población entre los diferentes núcleos, y una tendencia a la integración que se plasma en la propuesta de constituir un área metropolitana que incluiría también a Jerez de la Frontera.

Quedan seriamente cuestionados, por tanto, los tópicos del ‘secular dinamismo’ y la temprana modernización de la zona, poco compatibles con los resultados del análisis de las tendencias seculares de su dinámica demográfica. El punto de partida es, por tanto, el de una población en la que hasta finales del siglo XIX son claramente reconocibles los efectos de la pervivencia de la sociedad tradicional (Pérez Serrano, 2006b: 75-77). De igual forma, a la luz de los datos y desde la perspectiva de la integración metropolitana, es posible replantear la idea de la “crisis estructural” de la capital, tan arraigada en las últimas dos décadas. La evolución de la Bahía de Cádiz manifiesta, por el contrario, una alternancia de etapas expansivas y depresivas, un crecimiento desigual en el espacio y en el tiempo, y una reordenación de la jerarquía urbana que la distancian por igual de las simplificaciones optimistas y de las catastrofistas acerca de su supuesta homogeneidad.

7. Bibliografía

- ARANGO, J., 1980: “La teoría de la transición demográfica y la experiencia histórica”. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas* 10, pp. 169-198.
- BOHÓRQUEZ JIMÉNEZ, D., 1996: *Chiclana de la Frontera. Geografía, historia, urbanismo y arte*. Chiclana de la Frontera.
- BOHÓRQUEZ JIMÉNEZ, D., 1999: *El Ducado de Medina Sidonia en la Edad Moderna: Chiclana de la Frontera. Demografía, economía, sociedad e instituciones, 1504-1810*. Chiclana de la Frontera.
- CAÑAS MOYA, M. M. *et alii*, 1985: *Rota*. Cádiz.
- DOÑORO RODRÍGUEZ, O., 2002: *Puerto Real en el siglo XIX. Las bases demográficas y sociales del desarrollo*. Cádiz.
- GADDIS, J. L., 1991: “Toward the Post-Cold War World”. *Foreign Affairs* 70 (2), pp. 101-122.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M., Ed., 2001: *Los orígenes de una metrópoli industrial: la Ría de Bilbao*. Bilbao.
- HAWLEY, A. J., 1991: *Teoría de la ecología humana*. Madrid.
- IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J., 1991: *Una ciudad mercantil en el siglo XVIII: El Puerto de Santa María*. Sevilla.
- MADOZ, P., 1986: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar* (Madrid, 1845-50). Cádiz. Ed. Facsímil. Valladolid.
- MARTÍNEZ CORDERO, M., 2003: *El Penal de El Puerto de Santa María, 1886-1981*. El Puerto de Santa María.
- MENDOZA SÁNCHEZ, J. C., 2008: *La industria molinera y sus implicaciones socioeconómicas en la Bahía de Cádiz, siglos XVIII-XIX*. Tesis Doctoral inédita. Universidad de Cádiz.
- MILLÁN CHIVITE, J. L., 1984: “La población de San Carlos. Un estudio histórico, militar y urbanístico del conjunto más noble de la política defensiva de los Borbones, 1717-1814”. En *Enciclopedia Gráfica Gaditana* 1 (3), pp. 33-48. Cádiz.
- MOLINA MARTÍNEZ, J. M., 2004: *De propios y extraños: la población de Cádiz en el siglo XVIII*. Cádiz.
- MOXÓ, S. de, 1965: *La disolución del régimen señorial en España*. Madrid.
- MUÑOZ DE BUSTILLO ROMERO, C., 1991: *Bayona en Andalucía. El Estado bonapartista en la prefectura de Xerez*. Madrid.
- PÉREZ SERRANO, J., 1992: *Cádiz, la ciudad desnuda. Cambio económico y modelo demográfico en la formación de la Andalucía contemporánea*. Cádiz.
- PÉREZ SERRANO, J. *et alii*, 2003: “Aproximación a los orígenes del ferrocarril en la provincia de Cádiz: la línea Jerez de la Frontera – El Trocadero”. En *Actas del III Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía contemporánea II*. Córdoba.
- PÉREZ SERRANO, J., 2006a: “Crecimiento demográfico y modernización urbana en la Bahía de Cádiz (1850-1940)”. En BEASCOECHEA GANGOITI, J. M., GONZÁLEZ PORTILLA, M. y NOVO LÓPEZ, P. A., Eds.: *La ciudad contemporánea, espacio y sociedad*, pp. 155-182. Bilbao.
- PÉREZ SERRANO, J., 2006b: “Dinámica de la población andaluza (1797-1920)”. En BERNAL, A. M., Dir.: *Historia de Andalucía 8. Andalucía Liberal (1808-1923)*, pp. 75-113. Barcelona – Sevilla.
- QUINTERO GONZÁLEZ, J., 2000: *El Arsenal de La Carraca (1717-1736)*. Madrid.
- ROMERO GONZÁLEZ, J., 1999: *Matagorda, 1870-1940. La construcción naval española*. Cádiz.