

## **EJES DE DESARROLLO EN EL SURESTE Y LA ANDALUCÍA MEDITERRÁNEA (C. 1800-2000)**

---

### **AXES OF DEVELOPMENT IN THE SOUTHEAST OF SPAIN AND THE MEDITERRANEAN ANDALUSIA (C. 1800-2000)**

Andrés Sánchez Picón  
Universidad de Almería

*Entregado el 10-12-2010 y aceptado el 15-1-2011*

**Resumen:** En este texto se realiza un recorrido por la historia económica de la Andalucía mediterránea y la Región de Murcia. No se trata de un territorio que haya actuado como un eje de desarrollo en el proceso de modernización económica española, aunque en varios momentos de la historia ha presentado modelos de especialización económica relativamente homogéneos. Se analizan los factores del crecimiento económico en la zona y el progreso reciente de los datos de convergencia.

**Palabras clave:** desarrollo regional, historia económica, Sureste de España, Andalucía mediterránea.

---

**Abstract:** This paper is an overview of the economic history of the Mediterranean Andalusia and Murcia. It is a region traditionally under developed and diverse, but at various times has presented models of economic specialization relatively homogeneous. The article analyzes the factors of economic growth in the area and the recent progress in catching up.

**Key words:** Regional Development, Economic History, Southeast of Spain, Mediterranean Andalusia.

## 1. ¿Un eje de desarrollo?

Este trabajo presenta la dificultad añadida de tener como objeto de estudio un territorio que no tiene, ni ha tenido, una existencia administrativa o institucional propia a lo largo de la historia. En este extenso territorio confluyen tres comunidades autónomas (Andalucía, Murcia y Valencia), sostenidas por trayectorias históricas diferentes y herederas en buena medida de los tradicionales reinos del Antiguo Régimen. Incluso en la versión más restrictiva que hemos empleado en este trabajo, en el que el área a considerar sería el que abarcan las actuales provincias andaluzas de Málaga, Granada y Almería, así como la comunidad murciana (ya que el caso valenciano es abordado en este volumen monográfico por otros autores), lo que vendría a respetar, de algún modo, la demarcación de los antiguos reinos de Granada (denominado ya desde el siglo XIX como Alta Andalucía o más adelante Andalucía Oriental) y Murcia, las dificultades para analizarlo como un eje de desarrollo dentro de la historia económica española son importantes.

En la reciente cartografía del desarrollo regional europeo el territorio comprendido entre Murcia y Gibraltar estaría incluido en el denominado Arco Mediterráneo, que desde Calabria hasta Andalucía reúne a las regiones de la ribera norte del Mediterráneo Occidental. Caracterizado como el escenario de uno de los ejes de desarrollo más importantes del continente europeo, el Arco Mediterráneo encubre, no obstante, niveles de progreso muy diferentes. Los analistas diferencian así el Arco Norte que en una dimensión más reducida se extendería en torno al golfo de León, desde el Piamonte hasta Cataluña, de sus extensiones meridionales con las que se mantiene una distancia elevada en términos de renta. A pesar del relativo éxito de la convergencia regional en el Arco Mediterráneo, que ha llevado a regiones como Andalucía y Murcia desde el 35 y el 38% del PIB por habitante del promedio de la Unión Europea (15) en 1950, al 63% y 71%, respectivamente, en 2001, todavía se encuentran veinte puntos por debajo de las regiones líderes que están entre el 90% y el 110% de la renta europea, y que se localizan en el Arco Norte Mediterráneo (Liguria, Toscana, Lazio, Provenza, Cataluña y Baleares). Esta diferente posición está relacionada con la dispar especialización de sus respectivas economías: gran peso de sectores como la construcción o el turismo en el Arco Mediterráneo Sur, frente a la orientación hacia los servicios a los empresas de las regiones más septentrionales<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Jordi Maluquer de Motes, «La “Europa del sol”. Convergencia económica de las regiones del Mediterráneo Oeste durante la segunda mitad del siglo XX», *Mediterráneo económico*, 7, pp. 229-246.

Un estudio reciente habla también de un Arco Mediterráneo Español (AME) que recogería cinco comunidades autónomas (Cataluña, Comunidad Valenciana, Islas Baleares, Murcia y Andalucía) y que conformaría un territorio de una gran importancia económica al generar más de la mitad del PIB español en 2008<sup>2</sup>.

Pero en todo caso, en lo que a nuestra área de estudio se refiere, ni la orografía penibética, ni las redes de comunicaciones (penalizadas por las dificultades del relieve), ni incluso, podríamos decir, la historia económica e institucional, han ayudado a configurar en torno al Sureste un «espacio común de desarrollo»<sup>3</sup>.

No es fácil, en consecuencia, hacer un balance o presentar un estado de la cuestión que vaya más allá de la mera yuxtaposición de las aportaciones realizadas en los últimos años por las monografías provinciales o regionales<sup>4</sup>, tratando de atisbar la presencia no ya de un modelo común de crecimiento económico, sino también la existencia de relaciones internas y sinergias o complementariedades dentro del ámbito territorial considerado.

En principio, la historiografía económica ha estudiado preferentemente los procesos de desarrollo económico desde una perspectiva estatal o nacional. El escenario del análisis de la economía contemporánea ha sido el Estado. España ha sido el objeto de estudio por los historia-

---

<sup>2</sup> Francisco Pérez García (dir.), *El desarrollo del Arco Mediterráneo Español. Trayectoria y perspectivas*, Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas y Caja de Ahorros del Mediterráneo, Alicante, 2009.

<sup>3</sup> Esta expresión fue usada por un efímero Consorcio para la promoción socioeconómica del Arco Mediterráneo Sur puesto en marcha por las asociaciones empresariales y las Cámaras de Comercio de las provincias de Albacete, Alicante, Almería y Murcia a mediados de los años noventa. Jerónimo Molina Herrera (coord.), *Albacete, Alicante, Almería y Murcia: Espacio socio-económico común*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Almería, Almería, 1996.

<sup>4</sup> Sobre la historia económica murciana existen dos obras de referencia: María Teresa Pérez Picazo y Guy Lemeunier, *El proceso de modernización de la región murciana, siglos XVI-XIX*, Editora Regional, Murcia, 1984; y José Miguel Martínez Carrión, *Historia económica de la Región de Murcia*, Editora Regional, Murcia, 2002. Para Granada, Manuel Titos Martínez (dir.), *Historia económica de Granada*. Cámara de Comercio-Asukaría, Granada, 1998. Málaga: Antonio Parejo, *Historia económica de la provincia de Málaga (1833-2008)*, Diputación de Málaga, 2009. Y Almería: Andrés Sánchez Picón, «De frontera a milagro. La conformación histórica de la economía almeriense», en Jerónimo Molina (dir.), *La economía de Almería*, Cajamar, Almería, 2005, pp. 43-86.

dores económicos desde Nadal a Prados, pasando por Tortella<sup>5</sup>, que han aportado los diferentes paradigmas (desde el fracaso del XIX a la convergencia con las economías europeas en el XX) sobre los que se ha construido el relato de la modernización económica del país. Más recientemente, y alentado por la importante dimensión política, institucional y económica del Estado de las autonomías, se han producido avances importantes que permiten disponer también de una visión regional<sup>6</sup>. Sin embargo, el ámbito de estudio pasa a ser ahora la comunidad autónoma, que, como nos recuerda Parejo, no tiene por qué coincidir con el territorio que delimita la «región económica»<sup>7</sup>. Este concepto es difícil de definir y conlleva dificultades añadidas para su asentamiento sobre una evidencia cuantitativa solvente. Los datos disponibles para la construcción de indicadores y para desvelar la existencia de relaciones son relativamente numerosos a escala estatal (las series de estadísticas oficiales) o, como consecuencia de la división administrativa liberal, a escala provincial. Adicionalmente, y ya con bastante aleatoriedad y desigualdad, de las fuentes locales se puede disponer de datos de ámbito municipal. Sin embargo, las regiones económicas no tienen por qué coincidir con los límites administrativos y pueden abarcar desde los *sistemas productivos locales* o los distritos industriales, de ámbito comarcal, a los grandes ejes o redes que conectan diferentes sistemas y cuyos nodos serían los sistemas subregionales o urbanos organizados en torno en torno a una jerarquía de ciudades<sup>8</sup>.

<sup>5</sup> La visión sobre el desarrollo económico español ha estado dominada sucesivos paradigmas elaborados en torno a las aportaciones decisivas de Jordi Nadal, *El fracaso de la Revolución Industrial en España (1814-1913)*, Ariel, Barcelona, 1975; Gabriel Tortella, *El desarrollo de la España Contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*, Alianza, Madrid, 1994; y Leandro Prados de la Escosura, *El progreso económico de España (1850-2000)*, Fundación BBVA, Madrid, 2003.

<sup>6</sup> Un completo compendio en Luis Germán, Enrique Llopis, Jordi Maluquer de Motes y Santiago Zapata (eds.), *Historia Económica Regional de España, siglos XIX y XX*, Crítica, Barcelona, 2001. Desde la historia empresarial: José Luis García Ruiz y Carles Manera Urbina (dirs.), *Historia empresarial de España. Un enfoque regional en profundidad*, Lid Editorial Empresarial, Madrid, 2006.

<sup>7</sup> Antonio Parejo, *Historia económica de Andalucía contemporánea*, Síntesis, Madrid, 2009. Antonio Parejo, «De la región a la ciudad. Un nuevo enfoque de la historia industrial contemporánea», *Revista de Historia Industrial*, 30, 2006, pp. 53-102.

<sup>8</sup> Un reciente estado de la cuestión sobre la temática de los distritos industriales en Vicent Soler i Marco (coord.), *Los distritos industriales*, Mediterráneo Económico, Colección de Estudios Socioeconómicos, 13, Cajamar, Almería, 2008.

En todo caso, sólo desde una perspectiva muy laxa cabría considerar al territorio del Sureste y la Andalucía Mediterránea como un eje de desarrollo económico. Si la condición axial tuviera que derivar de la existencia de una red de contactos que hubiera soportado durante los siglos XIX y XX alguna forma de articulación territorial, difícilmente podría sostenerse la existencia de un ámbito de desarrollo común. Sin embargo, durante el proceso histórico de modernización de la economía española tal vez podamos vislumbrar algunas pautas comunes en los modelos de crecimiento económico de las provincias del Sureste. Así sería en una buena parte con ocasión del desarrollo minero en la segunda mitad del siglo XIX, o, ya en el último tercio del siglo XX, la especialización en sectores vinculados a la dotación de recursos naturales, como la agricultura intensiva, el turismo y la construcción.

De todos modos y a primera vista, los efectos de red habrían sido débiles y con una intensidad muy variable a lo largo del tiempo. Las relaciones entre los supuestos nodos de la misma (por ejemplo, entre las principales entidades de población de la región: Cartagena, Murcia, Almería, Granada, Málaga...) han representado fórmulas de integración cambiantes e incluso menores entre sí que las establecidas con otras áreas peninsulares o mediterráneas más o menos colindantes.

En los primeros tiempos del periodo cronológico considerado, a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, las relaciones con otros puntos del litoral mediterráneo excedían con mucho el área del Sureste. Así, hacia el confín occidental, la plaza de Málaga, uno de los puertos más beneficiados de la liberalización del comercio americano en el último tercio del siglo XVIII, volcada hacia el tráfico internacional, mantendría un activo intercambio de cabotaje con el resto del litoral andaluz, aunque más hacia el occidente, con la activa plaza mercantil gaditana, que hacia un oriente con un área de influencia pobre y relativamente poco poblada. A pesar de la importancia de su «alto comercio marítimo» con Europa y América, el puerto malagueño no llegaría a articular a lo largo del siglo XIX una red de intercambios privilegiada a lo largo del litoral mediterráneo, concentrándose, fundamentalmente, en canalizar las producciones de su hinterland cercano<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Andrés Sánchez Picón y Antonio Parejo Barranco, «La economía (II): industria, transportes y comercio», en Francisco Andújar Castillo (ed.), *Historia del Reino de Granada. III. Del Siglo de la Crisis al fin del Antiguo Régimen (1630-1833)*, Universidad de Granada, Granada, 2000, pp. 393-429. Antonio Parejo, *Historia económica de Andalucía contemporánea*, Síntesis, Madrid, 2009.

David Ringrose ha destacado como desde el siglo XVIII, y en particular desde la liberalización del comercio colonial en 1778, todo el litoral del Sureste quedaría englobado dentro del *sistema urbano mediterráneo* que se extendería hasta Gibraltar y cuyo centro sería Barcelona, tanto cuando el eje comenzaba en Génova y tenían un importante papel los intercambios con las colonias americanas, como, ya en el siglo XIX, cuando el origen estaba en Marsella y el área de comercio se concentraba en el occidente mediterráneo. Dentro de la España oriental, Barcelona funcionaría como el principal centro de almacenaje y distribución, manteniendo el puerto de Málaga, en expansión desde el siglo XVIII, un papel principal aunque secundario en el sistema y de íntima conexión con la capital catalana<sup>10</sup>. Aunque nos faltan series completas que documenten la interconexión de los tráficos mediterráneos a lo largo de los siglos XIX y XX, en los orígenes de la edad contemporánea este eje o sistema parece haber funcionado con singular intensidad. Una numerosa flota dedicada al tráfico de cabotaje y al internacional, conectaba la plaza principal del sistema, Barcelona, con la de Málaga, a través de una ruta en la que las escalas en los emergentes puertos de Valencia, Alicante, Cartagena o Almería, vendrían a cumplir un papel complementario para nutrir ese sistema de intercambios posibilitando, al mismo tiempo, la penetración del mismo hacia el interior y la extensión de su área de influencia.

Al respecto, resulta también significativo el papel de la diáspora mercantil catalana desde finales del siglo XVIII, cuando comienzan a extenderse a lo largo de las ciudades y puertos del litoral activos núcleos formados por factores, corresponsales o comerciantes originarios del Principado. En nuestra área de estudio el papel de estos hombres de negocios catalanes será fundamental tanto en el robustecimiento de los incipientes núcleos burgueses de las plazas principales y medianas, como en la puesta en marcha de una red de información e intercambios que puso al sureste en contacto con el mercado catalán y con su oferta de productos y capitales<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> David Ringrose, *España, 1700-1900. El mito del fracaso*, Alianza, Barcelona, pp. 259-296.

<sup>11</sup> Antonio Parejo y Andrés Sánchez Picón, «La colonia catalana en Andalucía Oriental (1780-1860)» y María Teresa Pérez Picazo, «Los catalanes en Murcia, 1750-1850. Del pequeño comercio al mundo del negocio», en Pérez Picazo, Segura i Mas, Ferrer i Alòs (eds.), *Els catalans a Espanya, 1760-1914*, Universitat de Barcelona, Barcelona, 1997.

## 2. La herencia geohistórica

Desde el punto de vista geográfico y ambiental sí ha sido factible determinar la existencia de un «Sureste Ibérico» en sentido estricto, en el que la relativa homogeneidad de los ecosistemas vendría determinada por la preeminencia de un factor: la aridez. Adjetivado siempre como «árido», este Sureste estaría limitado por los límites de la más grave indigencia pluviométrica peninsular. Por debajo de la isoyeta de los 350 mm de precipitación anual se encontraría la mayor parte del territorio de las actuales provincias de Murcia y Almería, con alguna escueta incursión en áreas granadinas y alicantinas<sup>12</sup>. En su seno, los ecosistemas áridos generan una dotación de recursos que han actuado, y actúan, como factor limitante para el progreso de la ocupación humana y el despliegue de las actividades económicas.

Pero más allá de esta estricta determinación ambiental y de su principal consecuencia (la elevada incidencia del riesgo natural de las sequías), más allá también de ese reducido sureste árido que precisaría la isoyeta, la extensión de los antiguos reinos granadino y murciano amplía y hace más heterogéneo el territorio a estudiar. Sólo desde el punto de vista de la disponibilidad hídrica las diferencias son muy patentes. Los recursos aumentan desde el vértice árido hacia el oeste, por el territorio granadino volcado hacia la cuenca del Guadalquivir, o por las comarcas malagueñas que se aproximan hacia el cénit pluviométrico de las serranías gaditanas. En el confín oriental murciano, un río alóctono, el Segura, ha posibilitado condiciones mucho mejores que las derivadas de su estricta climatología, dando lugar a una de las áreas de mayor rendimiento agrícola de la península.

En suma, la aridez y la lucha contra la sequía, a pesar de su importancia en un gran área del territorio, tampoco pueden ser el elemento vertebrador del relato histórico de sus procesos de desarrollo. Se intentó sin embargo, aunque de manera tímida y algo forzada, en el contexto del regionalismo descafeinado puesto en pie por el desarrollismo franquista en los años 1960<sup>13</sup>. En esos años se crearía el Consejo Económico Sindical

---

<sup>12</sup> Antonio Gil Olcina, «La región climática del sureste ibérico», en *Aridez, salinización y agricultura en el sureste ibérico*, Fundación Ramón Areces e Instituto Euromediterráneo de Hidrotecnia, Madrid, 2004, pp. 13-35.

<sup>13</sup> María de los Ángeles Sánchez Domínguez, «La política regional en el primer franquismo. Los planes provinciales de ordenación económica y social», *Revista de Historia Industrial*, 16, 1999, pp. 91-112. María de los Ángeles Sánchez Domínguez, *Instrumentos*

del Sureste que agruparía a las provincias de Albacete, Murcia, Alicante y Almería, y que estaría organizado por el sindicalismo vertical del régimen. Las conclusiones de sus reuniones debían incorporarse a la política del desarrollo regional inmersa dentro de la planificación puesta en marcha en aquel tiempo. En el caso del Consejo del Sureste, las reivindicaciones hídras, dirigidas a la realización del Trasvase Tajo-Segura, concentrarían la mayor parte del esfuerzo de los participantes en las reuniones convocadas por dicho órgano. Esta reivindicación hundía sus raíces en el regeneracionismo hidráulico de principios del siglo XX, que había quedado plasmado finalmente en el Plan de Obras Hidráulicas republicano de 1933. Desde el primer momento, sus responsables plantearon el trasvase de aguas hacia el Sureste árido como uno de sus principales actuaciones<sup>14</sup>.

La pretensión de los gobiernos republicanos venía de muy atrás. El programa «costista» había colocado la expansión del regadío bajo tutela estatal como el instrumento capaz de acabar con la penuria alimenticia en España y de realizar una profunda reforma social en el campo, basada en el fomento de la explotación familiar campesina. Además, la superación de los desequilibrios entre la vertiente atlántica y mediterránea del país, la tipificación de cuencas hidrológicas excedentarias y deficitarias, entre las que cabría realizar trasvases de recursos que paliaran las carencias estructurales, de un lado, y que permitieran el desarrollo de una agricultura de regadío en el litoral mediterráneo, intensiva, de elevada productividad, con una fuerte presencia en los mercados exteriores y, por todo ello, con una aportación muy favorable a la balanza mercantil, de otro, han sido los argumentos que han sostenido el devenir de la planificación hidrológica hasta finales del siglo XX<sup>15</sup>.

Pero ni siquiera este vector tan poderoso, resucitado en los años 1960, fue capaz de poner los cimientos de una identidad «surestina»<sup>16</sup>. La delimi-

---

*tación de la política económica regional en Andalucía, 1946-2000: fundamentos teóricos y evidencia empírica*, Editorial Universidad de Granada-Instituto de Desarrollo Regional, Granada, 2001.

<sup>14</sup> *Las directrices de una nueva Política Hidráulica y los riegos de Levante. Asamblea celebrada en Alicante el 26 de febrero de 1933, bajo la presidencia del Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, D. Indalecio Prieto*, Sucesores de Rivadeneira. Madrid. 1933.

<sup>15</sup> Carlos Barciela, y Joaquín Melgarejo (eds.), *El agua en la historia de España*, Universidad de Alicante, Alicante, 2000.

<sup>16</sup> No obstante, la iniciativa del Consorcio de las Cámaras de Comercio a mediados de los años noventa del siglo XX, con una demarcación geográfica idéntica a la del Consejo franquista, responde de nuevo al interés de actuar como lobby en el debate sobre la planificación hidrológica desatado en aquellos años.



tación no llegaría consolidarse, como lo prueba el hecho de que en 1969 se constituyera el Consejo Económico Sindical de la Penibética que agrupaba en este caso a las provincias andaluzas de Almería, Granada y Málaga y que trataba de ser un instrumento para la reindustrialización de la zona oriental de Andalucía y el desarrollo de una política de ordenación rural.

Si la reivindicación hídrica y la lucha contra la escasez no puede ser el elemento exclusivamente vertebrador del Sureste con la extensión geográfica que aquí consideramos, quizás la dialéctica entre la montaña y el litoral pueda ayudar a encontrar ese eje común. La oposición entre los relieves penibéticos y las depresiones costeras o del interior (por donde discurre la red hidrográfica), así como la preponderancia de una costa abierta a las oportunidades (y a los riesgos) del Mediterráneo, pueden ser los elementos geográficos que constituyan la base de la dotación de recursos naturales sobre la que se han desplegado los diferentes ciclos de crecimiento económico a lo largo de los dos últimos siglos (agricultura, minería, turismo...).

Las montañas del Sureste han condicionado el desarrollo de los grupos asentados en el territorio de una cuádruple manera. Uno, acentuando, por su disposición en el sentido este-oeste, el aislamiento y las dificultades de comunicación con el resto de la Península, especialmente conforme nos acercamos al vértice de la región. Dos, favoreciendo la presencia de potentes recursos mineros dada la existencia de criaderos de minerales metálicos que contrastan con la casi nula presencia de minerales energéticos (carbón), que han sido intensamente explotados desde la más remota Antigüedad. Tres, han condicionado la dotación de recursos para el desarrollo agrario y ganadero ya que, de un lado, su disposición regula las disponibilidades hídricas del territorio y, de otro, favorece la aparición de agroecosistemas diversos en los que se han aclimatado históricamente cultivos cuya producción frecuentemente se justificaba por la demanda de mercados no locales. Y cuatro, como contraste con las dificultades de comunicación con el interior, en la amplia fachada litoral, donde una costa tortuosa es pródiga en ensenadas y puertos naturales, el comercio marítimo, bien de cabotaje o internacional, han encontrado condiciones favorables que han ayudado a sostener la temprana apertura a los mercados exteriores.

Estas condiciones habrían promovido a lo largo del Mediterráneo unos modelos sociales de prolongada vigencia histórica. Pérez Picazo lo resumía al afirmar que «las tierras ubicadas en torno al Mare Nostrum han constituido históricamente un baluarte campesino dotado con personalidad propia». Una agricultura de dominante campesina que se balancea entre la subsistencia y el mercado y que mantiene la explotación familiar como núcleo básico

de la organización económica a la vez que integra como estrategia de supervivencia la pluriactividad<sup>17</sup>. Este «país de campesinos», como en otros lugares de la montaña mediterránea<sup>18</sup> es compatible con la existencia de la gran propiedad dentro del territorio o en áreas próximas como la campiña andaluza, con la que las familias de labradores establecen relaciones funcionales de complementariedad (por ejemplo, a la búsqueda de empleo como arrendatarios, aparceros o estacionalmente como jornaleros).

Pero la historia también conspiró contra el fortalecimiento de un eje de desarrollo. El Sureste se convirtió durante casi 500 años en una tierra de frontera, con lo que ello supone de dificultad para el avance de la ocupación humana y el desarrollo económico.

### 3. De frontera a plétora de brazos

La inseguridad fue un factor que promovería a lo largo del tiempo en las dos riberas algunos de esos *vacíos mediterráneos* que describiera Braudel<sup>19</sup>. En el siglo XIII, con la incorporación de Murcia, las tierras de Jaén, y la Andalucía Baja a la Corona de Castilla, la frontera entre la cristiandad y el Islam se situaría alrededor de un Sureste dividido. La vulnerabilidad de esta situación lastraría el crecimiento económico y demográfico en el territorio. En Murcia, la repoblación cristiana avanzaría con lentitud, mientras que en el antiguo reino nazarita, tras su conquista en 1492 y la expulsión de los moriscos después de la sublevación en 1571, se abrirían enormes vacíos demográficos que durante las centurias de la edad moderna se irían llenando lentamente.

Las economías y sociedades de frontera, estudiadas en áreas de colonización reciente a partir del ensayo que Turner redactara en 1893<sup>20</sup>, generan mo-

---

<sup>17</sup> María Teresa Pérez Picazo, «La disolución de las sociedades campesinas tradicionales en el mundo mediterráneo», en Andrés Sánchez Picón (ed.), *Agriculturas mediterráneas y mundo campesino*, Instituto de Estudios Almerienses, Almería, 1994, pp. 15-43.

<sup>18</sup> John Robert McNeill, *The Mountains of the Mediterranean World: An Environmental History*, Cambridge University Press, Cambridge, 1992. Christian Mignon, *Campos y campesinos en la Andalucía Mediterránea*, MAPA, Madrid, 1982.

<sup>19</sup> Referencia a los desiertos humanos mediterráneos en Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Fondo de Cultura Económica, Madrid, 1976, t. II, pp. 528-533.

<sup>20</sup> F.J. Turner, *The significance of the frontier in American History*, 1893, en <http://xroads.virginia.edu/~hyper/turner/>

delos extensivos de ocupación del territorio (con un peso relativamente mayor en una etapa inicial de la explotación ganadera), mientras que el avance del frente agrícola se retrasa en función de la escasez y carestía del factor trabajo. Las sociedades de frontera, según el paradigma turneriano, estarían socialmente conformadas por los colonos repobladores, propietarios medianos y pequeños, que debían afrontar las situaciones difíciles en un territorio violento en donde la presencia del poder central se difuminaba.

Estas circunstancias podrían aplicarse a nuestra área de estudio y ayudarían a explicar la baja densidad demográfica que padecería el Sureste hasta casi el siglo XVIII. A pesar del amplio dispositivo defensivo que la Monarquía puso en marcha a lo largo del litoral para conjurar las amenazas de las incursiones berberiscas, el vacío demográfico se mantuvo hasta fechas muy avanzadas. En el siglo XVI en Murcia la densidad se estima en unos 5 o 6 habitantes por km<sup>2</sup>, mientras que en el área oriental del reino de Granada, en 1590, los menos de tres habitantes por km<sup>2</sup>, certificaban el fracaso repoblador<sup>21</sup>.

La tardía ocupación humana, advertida por Pérez Picazo y Lemeunier para Murcia, no comienza a superarse plenamente hasta el siglo XVIII, cuando a la vitalidad vegetativa de los herederos de los pioneros se une la afluencia de inmigrantes que permiten situar la densidad de población en los niveles del resto del territorio hispano tanto en Murcia como en Andalucía Oriental (a finales del XVIII la densidad sería de unos 22 habitantes por km<sup>2</sup> en la primera, mientras que en Granada sería algo inferior). La desactivación de la frontera, perceptible conforme se pacifica el Mediterráneo Occidental y se hacen más raros los asaltos desde la otra orilla, facilitará, junto con el aumento de brazos, el avance del frente roturador y el progreso de la ocupación humana, hasta el punto de sostener una onda de crecimiento que sólo alcanzará su techo en las décadas que están a caballo entre el setecientos y el ochocientos.

La situación se invertiría hasta el punto de que la presión demográfica comenzaría a resultar insostenible desde el segundo cuarto del siglo XIX. Esta circunstancia fue particularmente notoria en las comarcas de la montaña, como pudo constatar un agudo viajero ilustrado, Simón de Rojas, que entre las notas redactadas durante su periplo por el reino de Granada (1805-1809), recogería la expresión de *jornaleros universales* para califi-

---

<sup>21</sup> María Teresa Pérez Picazo, «De campesino a ciudadano»: la difícil penetración de la ciudadanía activa en la sociedad murciana», en <http://www.forociudadano.org/doc/informe06/el%20otro%20estado06-1.pdf>, 2006.

car a los vecinos del Almanzora, las Alpujarras y los Filabres, por su disposición a aprovechar las oportunidades de empleo que se ofrecían en un circuito amplio por que iba desde las tierras de Jerez y Arcos de la Fronteira, hasta las del reino de Jaén y el campo de Cartagena<sup>22</sup>.

Murcia y la Alta Andalucía hasta mediados del siglo XX cuando se disparó la despoblación de los municipios del interior, han terminado siendo unos territorios que han soportado unas relativamente elevadas densidades de población. En el ecuador del siglo XIX rozaban los 40 hab./km<sup>2</sup>, claramente por encima de la media española.

Aunque las dificultades de comienzos del siglo XIX hubieran podido ralentizar el crecimiento de la población del Sureste, el impacto del *boom* minero se notaría a partir de 1820. Este dinamismo, compartido y extendido a otras provincias mediterráneas, convertiría al Sureste mediterráneo en un auténtico vivero humano adonde, desde la década de 1850, acudirían los agentes reclutadores de mano de obra de las compañías francesas que impulsaban la colonización agrícola de las tierras del Oranesado. Los espasmos de la actividad minera y la presión malthusiana sobre un territorio donde las rotaciones había ampliado la superficie cultivada hasta terrenos marginales favorecerían la aparición de saldos migratorios negativos, junto con el recrudecimiento de los desplazamientos estacionales<sup>23</sup>. Estas circunstancias espolearían la emigración de temporada cada verano a la siega del cereal en el interior peninsular o a la recolección de los frutos de los viñedos y espartizales del Tell argelino, a fin de obtener los ingresos imprescindibles para asegurar la supervivencia de las familias campesinas<sup>24</sup>.

---

<sup>22</sup> Simón de Rojas Clemente Rubio, *Viaje a Andalucía. Historia Natural del reino de Granada (1804-1809)*, Edición de Gil Albaracín, GBG, Barcelona, 2002, p. 500.

<sup>23</sup> Juan García Latorre, Andrés Sánchez Picón y Jesús García Latorre, «The Man-Made Desert: Effects of Economic and Demographic Growth on the Ecosystems of Arid South-eastern Spain», *Environmental History*, January, 6:1, 2001, pp. 75-94.

<sup>24</sup> Juan Díaz del Moral nos habla a comienzos del siglo XX de las cuadrillas de segadores «mangurrinos» que procedentes de la Alta Andalucía aparecían por la campiña cordobesa al comienzo de cada verano. Juan Díaz del Moral, *Historia de las agitaciones campesinas andaluzas*, Alianza, Madrid, 1972, p. 32. Andrés Sánchez Picón, «Marchar a las Andalucías. Un episodio migratorio en la Almería del siglo XIX», en Lázaro (ed.), *Homenaje al P. Tapia*, M.P. y Caja de Ahorros de Almería, Almería, 1988, pp. 539-550. En el caso argelino, los desplazamientos fueron alentados por la administración colonial francesa y por la activa presencia en territorio peninsular de agentes de la «Compagnie Franco-Algérienne», concesionaria de los extensos atochales de las altiplanicies del Tell, que al socaire de la gran demanda internacional de esparto para la fabricación de papel, puso en marcha un sustancioso negocio. Con el concurso de los expertos recolectores del sureste (de Almería, Murcia y Ali-

#### 4. La pista demográfica: el tirón del litoral

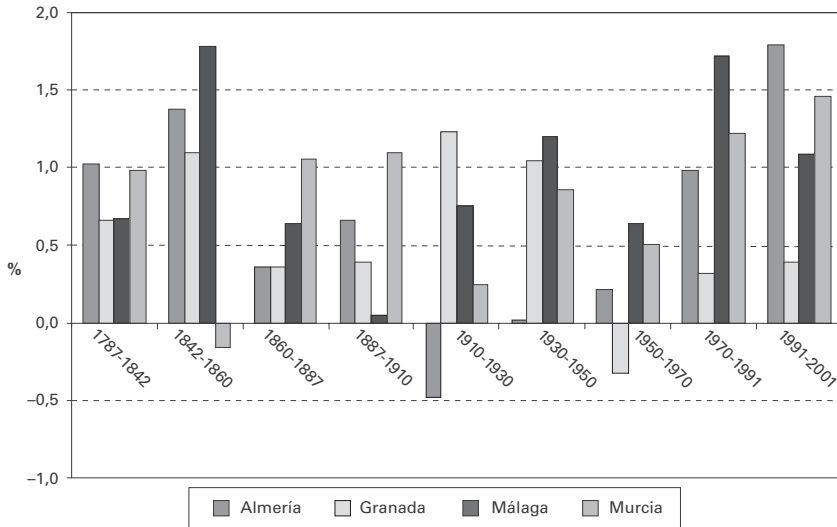
Los datos de la tabla 1 y del gráfico 1 permiten disponer de una visión panorámica de la evolución demográfica en el área del Sureste desde finales del siglo XVIII hasta comienzos del siglo XXI. Aunque hay un patrón común de crecimiento que ha permitido cuadruplicar y casi quintuplicar la población en

**Tabla 1**  
Evolución de la población de la Andalucía mediterránea y Murcia (1787-2001)

	Almería	Índices	Granada	Índices	Málaga	Índices	Murcia	Índices
1787	161.963	100	269.779	100	246.830	100	255.474	100
1842	252.952	156	367.984	136	338.574	137	394.176	154
1860	315.450	195	440.425	163	446.659	181	382.812	150
1877	358.205	221	478.092	177	502.407	204	451.611	177
1887	345.929	214	482.787	179	523.915	212	491.436	192
1900	366.170	226	494.449	183	520.429	211	577.987	226
1910	398.221	246	526.865	195	529.575	215	615.105	241
1920	383.692	237	580.338	215	562.525	228	638.639	250
1930	360.180	222	656.396	243	609.613	247	645.449	253
1940	373.702	231	747.381	277	688.193	279	719.701	282
1950	361.769	223	793.338	294	756.083	306	756.721	296
1960	369.447	228	777.112	288	781.690	317	800.463	313
1970	377.639	233	741.659	275	853.579	346	832.313	326
1981	410.831	254	758.618	281	1.025.609	416	957.903	375
1991	455.496	281	790.515	293	1.160.843	470	1.045.601	409
2001	536.731	331	821.660	305	1.287.017	521	1.197.646	469

Fuentes: elaborado a partir de las series de población del Instituto Nacional de Estadística (INE).

cante) la explotación de los amplios espartizales de la meseta oranesa avanzaría y la materia prima se conduciría por ferrocarril hasta el puerto de Arzew, al este de Orán. El gobierno y la sociedad española en general se vieron sorprendidos ante la magnitud del fenómeno con ocasión de las matanzas de Saida de 1881. Andrés Sánchez Picón y José Ángel Aznar Sánchez, «Diversidad migratoria en las dos orillas del Mediterráneo. De las experiencias históricas al desafío actual», *Mediterráneo Económico*, 1, 2002, pp. 152-174. Juan Bautista Vilar, *Los españoles en la Argelia francesa (1830-1914)*, CSIC, Madrid, 1989.



Fuente: elaborado a partir de las cifras del INE (tabla 1).

### Gráfico 1

Tasas de crecimiento anual acumulado de la población en la Andalucía mediterránea y Murcia (1787-2001)

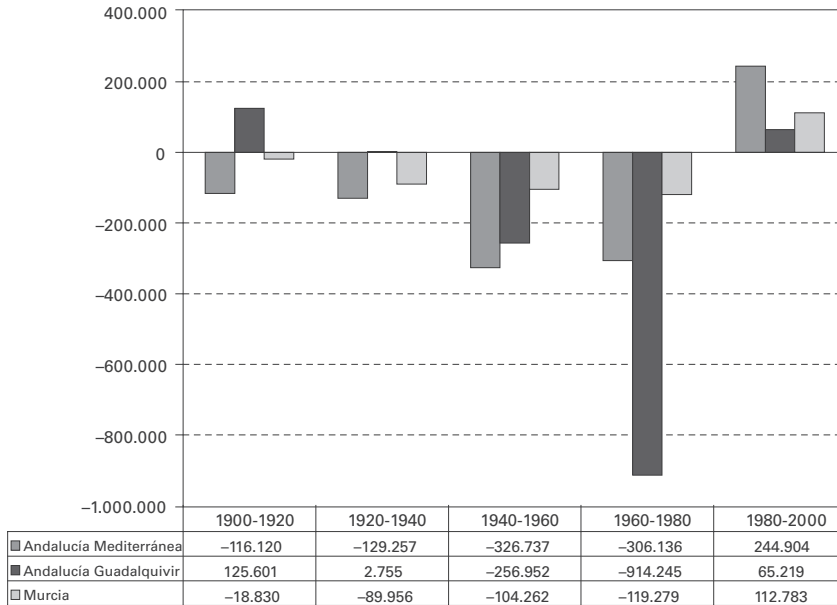
las dos provincias extremas (Murcia y Málaga) y triplicar la población en las de Granada y Almería, si observamos el ritmo de ese incremento se apuntan diferencias significativas que, de nuevo, abonan la tesis de la heterogeneidad de este territorio. Destacan al respecto las tasas negativas que se pueden anotar en periodos concretos para Murcia (1840-1860), Almería (1910-1930), o Granada (1950-1970), que responderían a los efectos de crisis agrarias tradicionales, en el primer caso; la quiebra del modelo de crecimiento minero, en el segundo, o la exacerbación de la emigración con destino a Cataluña y Europa, en el tercero. En todo caso, la mera observación de las tasas de crecimiento anual acumulado por periodos desvela una marcha con diferencias significativas que ha terminado, en el último cuarto del siglo XX configurando dos trayectorias netamente diferenciadas. La que protagonizan las provincias de Almería, Málaga y Murcia, con tasas que oscilan entre el 1 y el 1,5% anual entre 1970 y 2001, frente a la de Granada, que

se queda por debajo de la mitad de este ritmo, con una tasa que no alcanza el 0,5%.

Este comportamiento culmina el proceso histórico de concentración de la población en una estrecha franja litoral, de apenas dos decenas de kilómetros, con la excepción del eje del Segura en Murcia, y que sugiere la consolidación de cambios muy profundos en los patrones de especialización productiva en este territorio.

Todavía a finales del siglo XVIII el litoral mediterráneo andaluz apenas sumaba una población de un cuarto de millón de habitantes, lo que equivalía a menos del 14% de la población total de Andalucía. Las rentas de localización se modifican favorablemente para el progreso de la ocupación humana y al despuntar el siglo XIX los casi 600 mil habitantes de la franja litoral mediterránea suponen casi el 16% de la población andaluza. No obstante, el ciclo de crecimiento demográfico a lo largo del siglo XIX y primera mitad del siglo XX se repartía de manera relativamente equilibrada por el territorio regional, y los núcleos del interior, tanto de la depresión bética como de los corredores intrabéticos, se iban beneficiando de las funciones urbanas fortalecidas por la concentración de servicios en las nuevas capitales provinciales, o del aumento de las dimensiones de las cabeceras de municipios que, por la preeminencia de la actividad primaria, se configuraban como agrocidades. Por eso, en 1960 las 900 mil personas censadas en la franja costera mediterránea se mantenían como el 15% del total regional. Desde entonces y hasta la primera década del siglo XXI el aumento de la población del litoral toma un carácter exponencial. Los 2,1 millones de personas que habitan en la costa de las provincias orientales suponen casi el 28% de la población de la Comunidad Autónoma Andaluza, habiendo experimentado un crecimiento en el último medio siglo a un ritmo anual de casi el 2%, casi triplicando el ritmo de incremento anotado desde finales del siglo XVIII (un 0,7% anual).

Además el crecimiento de la población se ha acelerado en la primera década del siglo XXI en las tres provincias más dinámicas (Murcia, Málaga y Almería) que se mantienen entre las 12 primeras españolas (puestos 5.º, 6.º y 12.º, respectivamente) que han tenido mayores incrementos demográficos entre 2000 y 2006. La franja litoral granadina también participa de este comportamiento, aunque el declive de las comarcas del interior lastra las cifras globales de la provincia. En resumen, en la actualidad una estrecha franja del litoral mediterráneo del Sureste español se ha convertido en una de las zonas de mayor dinamismo demográfico del país.



*Fuente:* elaborado a partir de Julio Alcaide (dir.), *Evolución de la población española en el siglo XX por provincias y comunidades autónomas*, Fundación BBVA, Madrid, 2007.

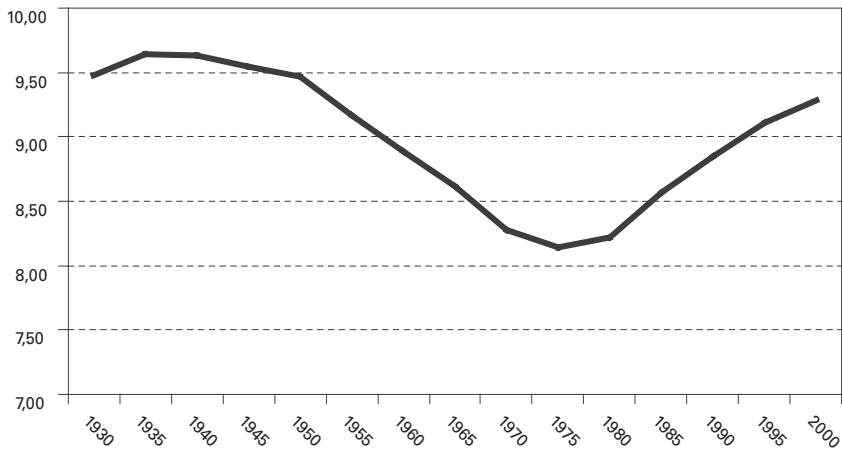
## Gráfico 2

### Saldos migratorios en Andalucía y Murcia (1900-2000)

El gráfico 2 apunta a uno de los factores que está detrás de esta aceleración reciente del crecimiento demográfico. He representado, a partir de datos de Alcaide, los saldos migratorios de las dos Andalucías y Murcia, desde comienzos del siglo XX. Conviene reseñar, primero, el comportamiento tan diferente de las dos zonas andaluzas durante el ajuste migratorio de la primera globalización. Hasta 1940, la Andalucía del Guadalquivir ofrece saldos positivos (aunque mínimos, después de 1920), mientras que la mediterránea los exhibe negativos y en mayor cuantía, tanto en términos absolutos como relativos, que los de Murcia, también de signo negativo. La marcha de estos saldos sugiere una mayor vulnerabilidad del modelo económico instalado en las provincias del Sureste, aparte de la existencia de una fuerte tradición migratoria que se remontaba a las décadas centrales del siglo XIX.



Tras la Guerra Civil y particularmente desde los años 1950 y 1960, se dispara el saldo migratorio negativo en el Guadalquivir, mientras que en el Sureste se mantiene un ritmo parecido al anterior al conflicto. Desde los años 1980, la inversión de los saldos migratorios ha sido espectacular y especialmente en las provincias del litoral mediterráneo. ¿Cuáles han sido las pautas de especialización productiva que sustentan estos ciclos demográficos y, especialmente, migratorios?



Fuente: elaborado a partir de cifras del INE.

### Gráfico 3

Porcentaje de población del Sureste y la Andalucía mediterránea sobre el total español (1930-2000)

Antes de abordar este interrogante conviene detenerse, finalmente, en el gráfico 3 que permite otear el peso de la demografía del territorio considerado sobre el total español a lo largo de los tres últimos tercios del siglo XX; es decir, durante la etapa en la que se culmina la transición demográfica en España y la población crece como nunca en su historia, aunque con patrón de localización muy desequilibrado. Situado en esta perspectiva más amplia, el Sureste ha venido de nuevo a albergar, desde la última década del siglo XX a más del 9% de la población española, después del

gran retroceso entre 1950 y 1980. Desde entonces, la recuperación ha sido vigorosa y se ha visto alentada por unas tasas de crecimiento demográfico superiores al promedio español.

## 5. Los estímulos de la primera globalización

El Sureste pudo aprovecharse de una favorable renta de localización para incorporarse a la red de intercambios tejida por la primera globalización. La industrialización europea demandaría desde el siglo XIX materias primas y productos alimenticios que nutrirían el tráfico que desde los puertos se dirigía hacia los mercados del noroeste del continente. El impulso de la integración en los mercados internacionales va actuar como motor decisivo de un proceso de crecimiento económico que alcanzará su techo con la depresión finisecular.

### 5.1. *Primero, un espejismo industrializador*

Aunque la demanda internacional fuera el motor del proceso de crecimiento, no se trató en exclusiva de un modelo de desarrollo guiado por las exportaciones de productos de bajo valor añadido como las que han podido caracterizar a algunos de los países o áreas más atrasadas. A pesar de la importancia de los flujos de materias primas y productos agrícolas hacia la Europa más desarrollada, los sectores dinámicos fueron capaces de proyectar un espejismo industrializador en el Sureste español del que ya se hiciera eco Jordi Nadal en su famoso estudio de 1972<sup>25</sup>. En este trabajo el historiador catalán llamó la atención sobre el precoz despegue industrial que se vive en la región desde los años 1820 y que tuvo como principal protagonista al área de Málaga, aunque con ramificaciones hacia Almería y Murcia a través del desarrollo minero y metalúrgico.

La aparición de una industria siderometalúrgica al estilo inglés localizada en torno a Málaga en torno a 1825 constituiría la manifestación más espectacular de este fenómeno. El impulso empresarial de la figura del emprendedor de origen riojano Manuel Agustín Heredia sostendría

---

<sup>25</sup> Jordi Nadal, «Industrialización y desindustrialización del Sureste español, 1817-1913», *Moneda y Crédito*, 120, 1972, pp. 3-80.

la construcción de sendas herrerías en Marbella y Málaga que desde 1832 encenderían su primer alto horno alimentado por carbón y que llevarían al empresario a ser a comienzos de la década de 1840 el primer ferretero español con una producción de casi 60.000 quintales de hierro afinado. Cuando hacia 1860, ya fallecido el pionero, las fábricas alcancen el cénit de su producción, tendrían instaladas una docena de máquinas de vapor con una potencia total de 488 cv, a la vez que ofrecían ocupación a más de 1.600 trabajadores. Esta fulgurante irrupción de la industria moderna en Málaga ha sido explicada por una serie de razones coyunturales, entre las que destacaría la clausura de la producción de los ferrones del Norte de España como consecuencia de la primera guerra carlista, y estaría estimulada en un principio por la demanda de flejes por parte de la industria tonelera que surtía de envases a las pujantes exportaciones de vino de Málaga. Pronto la siderurgia malagueña diversificaría su producción y se haría con el liderazgo nacional con la elaboración de más de las dos terceras partes del hierro colado español en la década de 1840. No obstante, también muy pronto, la siderurgia meridional se resentiría de su mayor talón de Aquiles: la lejanía y carestía de las fuentes del combustible mineral que era utilizado en las fundiciones. Fracasado el intento de mantener una baja presión arancelaria sobre el carbón importado de procedencia británica, y pesar de la implicación de los fabricantes malagueños en la minería asturiana, los costes energéticos de la producción siderúrgica andaluza más que duplicaban los de los altos hornos levantados en el norte. La pérdida de posiciones de la siderurgia malagueña se produciría con rapidez, a pesar de los intentos de los industriales malagueños de conectarse, mediante el ferrocarril que ellos mismos impulsan, a la cuenca carbonífera del norte de Córdoba.

No obstante, la iniciativa industrial del grupo empresarial malagueño que lideraba Heredia no quedó tan solo en la siderurgia. Otro de los sectores líderes de la Revolución Industrial, el textil, también tuvo manifestaciones de entidad en esta provincia andaluza. Se trató de una industria algodonera de corte moderno, creada en Málaga en 1846, bajo la razón social «Industria Malagueña» y en la que estarían asociados, entre otros, dos empresarios que compartían su origen riojano, como Manuel Agustín Heredia y Martín Larios, cuya familia terminaría haciéndose con el control de la empresa. Con otra nueva fábrica de los Larios (la «Aurora»), Málaga se convertiría en la segunda provincia algodonera española, detrás de Barcelona, con casi 50.000 husos y más de 1.000 telares. A la iniciativa malagueña cabe sumar el foco antequerano centrado en el

subsector lanero, en el que la fábrica de «Moreno Hermanos» supone la introducción de los modelos industriales plenamente capitalistas, con el uso de energía hidráulica que permitían el funcionamiento a mediados del siglo XIX de más de 11.000 husos y unos 300 telares que darían trabajo a más de un millar de empleados<sup>26</sup>.

Mientras tanto en Málaga las inversiones protagonizadas por Heredia no se quedaría solo en la siderurgia o el textil, sino que terminarían extendiéndose hacia el sector químico. Aprovechando la disponibilidad de materias primas (el aceite del interior y la barrilla almeriense) y las relaciones comerciales con Marsella, principal centro productor, el empresario de Cameros se convertirá en el principal fabricante de jabón de España desde los años 1830. La fábrica de Heredia impulsaría el tránsito desde una industria artesanal a los métodos modernos de elaboración y desencadenaría un efecto demostración que explica que en 1871 funcionaran en la capital malagueña hasta 17 fábricas de jabón<sup>27</sup>.

La iniciativa inversora del grupo malagueño abarcaría otros sectores a la vez que ampliaba su radio de actuación. Otros dos sectores clave en la industrialización moderna, la banca y los ferrocarriles, también serían impulsados por la burguesía industrial y comercial malagueña<sup>28</sup>. En el caso del ferrocarril, la realización del trazado Córdoba-Málaga estuvo justificada por su promotores en la esperanza de encontrar una vía menos costosa para el abastecimiento del carbón del Guadiato cordobés. La sociedad formada en Málaga en 1859 contaría con una presencia preponderante del triángulo financiero de la ciudad constituido por Jorge Loring, más los Hijos de Heredia y los Larios y conseguiría, en medio de graves penurias financieras, que la línea entrase en actividad en 1865. Para entonces, la demanda de combustible en descenso por parte de un industria malagueña que difícilmente podía competir con la siderurgia del norte, más el impacto de la crisis financiera de 1866, lastrarán la rentabilidad de un traza-

---

<sup>26</sup> Antonio Parejo Barranco, *Industria dispersa e industrialización en Andalucía: el textil antequerano (1750-1900)*, Málaga, 1987.

<sup>27</sup> Una biografía de Manuel Agustín Heredia en Cristóbal García Montoro, *Málaga en los comienzos de la industrialización: Manuel Agustín Heredia (1786-1846)*, Universidad de Córdoba, Córdoba, 1978. Una amplia referencia al dinamismo empresarial malagueño en Antonio Miguel Bernal (dir.), Antonio Florencio Puntas y José Ignacio Martínez Ruiz, *El Empresariado Andaluz, en Perspectiva Histórica*, Escuela Andaluza de Economía, Sevilla, 2010.

<sup>28</sup> José Morilla Critz, *Gran capital y estancamiento económico en Andalucía: banca y ferrocarriles en Málaga en el siglo XIX*, Universidad de Córdoba, 1978.

do que no contó con un volumen de tráfico suficiente. Por fin, en 1878, se traspasaría a Ferrocarriles Andaluces que terminaría gestando un proyecto ferroviario para toda Andalucía.

En cuanto al proyecto bancario, el impulso de nuevo surge del mismo grupo inversor. Tras algún intento de Manuel Agustín Heredia, habrá que esperar a la ley bancaria de 1856 para que los Heredia, Loring y Larios, entre otros, funden un banco de emisión en Málaga. El Banco de Málaga subsistiría hasta su absorción por el Banco de España en 1874, después de unos ejercicios insostenibles castigado por la crisis financiera y económica de 1866. Durante su existencia se concentró en la financiación de la actividad mercantil de la plaza, centrándose en la realización de operaciones de descuento de letras.

La crisis de 1866 descompuso el incipiente tejido bancario en la región. En Murcia abocaría al fracaso del banco creado en 1864 y en Almería abortaría un proyecto de banco de emisión cuya sociedad se había constituido ese mismo año. Esta sucesión de descalabros dejaría huérfano a este territorio de instituciones financieras, de tal modo que serían banqueros privados o comerciantes capitalistas los que tejerían a continuación una red de crédito con un carácter muy personalista<sup>29</sup>.

La actuación del empresariado radicado en Málaga se extendería a lo largo de la Andalucía Oriental. En la minería del plomo de Sierra de Gádor, y en particular en la transformación de la metalurgia tradicional de los boliches en modernas fábricas de fundición con hornos a la inglesa y maquinaria al vapor, su papel sería decisivo. La fábrica San Andrés de Adra (Almería), levantada por la casa Rein de Málaga, contaría desde 1827 con una de las primeras máquinas de vapor que entró en actividad en España. Años más tarde, tras su traspaso a Manuel Agustín Heredia, ampliaría sus instalaciones y diversificaría sus producciones a diferentes elaboraciones del plomo<sup>30</sup>.

Más adelante las inversiones de los Larios en la industria azucarera, o de los Loring en varios proyectos ferroviarios, o el papel de los Heredia en la comercialización y financiación de las primeras inversiones acometidas en la minería de Sierra Almagrera, o, finalmente, su presencia en la

---

<sup>29</sup> Manuel Titos Martínez, *El sistema financiero en Andalucía. Tres siglos de historia (1740-2000)*, Instituto de Estadística de Andalucía, Sevilla, 2003.

<sup>30</sup> Miguel Ángel Pérez de Perceval, *Fundidores, mineros y comerciantes. La metalurgia de Sierra de Gádor (1820-1850)*, Cajal, Almería, 1985. Miguel Ángel Pérez de Perceval, *La minería almeriense contemporánea*, Zéjel, Almería, 1989.

minería y la metalurgia de Linares, dan fe de la importancia y la continuidad de este grupo de capitalistas.

Con este panorama no cabe sorprenderse de que Nadal destacara a Málaga como la segunda provincia industrial de España en 1856 según la Estadística de la Contribución Industrial, por detrás de Barcelona. A partir de esa constatación, él mismo autor enfatizaría en el fracaso posterior, a lo largo del último tercio del siglo XIX, de esta trayectoria de industrialización moderna, «a la inglesa», en Andalucía. Hace unos años, Antonio Parejo, al confeccionar una serie histórica del Índice de Producción Industrial de Andalucía<sup>31</sup> ha rebajado la importancia y el peso de este brote industrializador en el contexto andaluz. Parejo advierte la escasa aportación de los sectores líderes de la primera industrialización al conjunto del producto industrial andaluz y destaca, por encima de aquellos, el peso de las industrias de bienes de consumo vinculadas a la dotación de recursos naturales en la región (agroalimentarias y mineras). Sin embargo, creemos que desde la reivindicación que el mismo autor hace en otros trabajos de la región económica<sup>32</sup>, tal vez se pueda sostener la importancia del proyecto transformador del grupo empresarial malagueño y la función suministradora de financiación y de contactos de Málaga desde el decaimiento de Cádiz hasta la crisis de 1866. Quizás, el debate pueda retomarse si recuperamos la escala en la que pueda ser visible la contribución de la burguesía industrial malagueña y de sus proyectos empresariales.

## 5.2. *El plomo conquista los mercados internacionales*

La demanda de minerales de la industrialización europea reforzó las redes mercantiles que ya se habían construido desde la segunda mitad del siglo XVIII para transportar fundamentalmente la barrilla (materia prima vegetal para la fabricación de sosa) hacia los mercados del Norte de Europa. En este momento va a ser el plomo, uno de los metales fundamentales de la industrialización del siglo XIX, la palanca de la rápida integración de esta región en los circuitos económicos internacionales.

El plomo fue la actividad protagonista del resurgimiento de la minería privada en España durante el siglo XIX. La explotación de las galenas

---

<sup>31</sup> Antonio Parejo, *La producción industrial en Andalucía (1830-1935)*, IDR, Sevilla, 1997.

<sup>32</sup> Antonio Parejo, «De la región a la ciudad...», *op. cit.*

de Sierra de Gádor (Almería), estimulada por la privatización del sector (leyes de 1817 y 1825), produciría una gran concentración de minas, fundiciones y trabajadores. Desde sus orígenes la extracción del mineral se vería acompañado por el desarrollo de una importante industria de fundición. El bajo punto de fusión del metal y una tecnología sencilla y accesible permitió la proliferación de establecimientos metalúrgicos en las inmediaciones de las cuencas productoras del Sureste: las sierras de Gádor, en los primeros tiempos, y las de Almagrera (Almería) y Cartagena (Murcia), a partir de los descubrimientos de los años 1840. La exportación de plomo en barras (los galápagos) constituiría ya en los años 1820 uno de los rubros más importantes del comercio exterior español. Su valor compensaba de algún modo la pérdida del comercio con las colonias americanas y se mantenía como el tercer artículo en orden de importancia en las cifras de exportación nacionales, detrás del vino y del aceite.

La irrupción del metal español en el mercado internacional produjo un enorme impacto. Las más de treinta mil toneladas obtenidas en los hornos de las Alpujarras inmediatamente después de la liberalización de 1825 equivalían a casi toda la producción británica del momento (el primer productor mundial), con lo que en poco tiempo casi se triplicaría la producción mundial (ver tabla 1). El agotamiento de los yacimientos ingleses y la aportación de nuevos distritos como los de Almagrera y Cartagena ya en la segunda mitad del siglo, permitirían a España situarse como primer productor mundial durante un breve periodo de tiempo hacia 1870, antes de ceder la primacía a las minas norteamericanas. No obstante, España se mantendría en segundo lugar hasta los años 1920. A la excelente dotación de factores productivos, concretada en la abundancia de criaderos plomizos en diferentes parajes de la península próximos al litoral, se le unirían otras circunstancias favorables como la relativamente accesible tecnología de la extracción y la metalurgia del plomo (lo que permitiría la aparición de numerosas empresas locales, con una escasa provisión de capitales) y la evolución de unos mercados internacionales que sostuvieron elevadas cotizaciones de los lingotes de plomo durante las primeras tres cuartas partes de la centuria, y que recibían en torno al 90 por ciento de la producción metálica española. Hasta los años 1860, Francia (a través, sobre todo, del puerto de Marsella) absorberá la mayor parte del plomo español. Desde entonces, el mercado británico, abastecido de manera cada vez más insuficiente por la producción propia, se convertirá en el principal consumidor de los «galápagos» españoles.

**Tabla 2**  
Producción de plomo (promedios anuales en miles de toneladas),  
1801-1940

	España	Mundo	Porcentaje España/Mundo	Sureste Ibérico	Porcentaje sobre España
1801-1810	4,5	21,9	20,5		
1811-1820	2,0	30,6	6,5		
1821-1830	31,8	81,8	38,9	27,5	86,5
1831-1840	34,0	102,2	33,3	24,7	72,6
1841-1850*	40,0	119,0	33,6	28,1	70,3
1851-1860*	70,0	165,0	42,4	68,4	97,7
1861-1870	70,6	241,8	29,2	44,1	62,5
1871-1880	98,7	337,4	29,3	52,2	52,9
1881-1890	107,8	472,8	22,8	69,1	64,1
1891-1900	160,8	711,0	22,6	97,3	60,5
1901-1910	177,1	982,9	18,0	80,4	45,4
1911-1920	168,4	1.118,50	15,1	64,7	38,4
1921-1930	123,6	1.424,50	8,7	45,7	37,0
1931-1940	62,8	1.464,10	4,3	28,5	45,4

\* Corregida y estimada la producción de España.

*Fuentes:* elaborado a partir de las Estadísticas Mineras y «Produktion und Verbrauch von Nichtteisenmetallen in zehnjahresdurchschritten AB 1800 (Soweit Möglich)», en Statistische Zusammenstellungen ueber Aluminium, Blei, Kupfer, Zink, Zinn, Kadmium, Magnesium, Nickel, Quecksilber und Silber, 4.3. Jahrgang 1946-1955, pp. XXI y siguientes, publicada por la Metallgesellschaft Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, 1956.

La contribución de la región del Sureste a la producción nacional fue, desde la mitad del siglo XIX mayoritaria hasta el comienzo del nuevo siglo en el que otras zonas productoras de la Sierra Morena (en las provincias de Jaén y Córdoba) pasarán a ser las más importantes. A medida que progresa la globalización, la concurrencia de un número cada vez mayor de productores, con la entrada del metal estadounidense, australiano o la recuperación de la producción alemana, colocará al sector ante la absoluta urgencia de la modernización tecnológica y de



una integración que facilite la consecución de economías de escala en un mercado mucho menos dinámico que el de la primera mitad del siglo XIX. En esta nueva situación se produce el fin de la pequeña minería tradicional, constituida por las numerosas empresas locales que habían sobrevivido en los distritos del Sureste. Poco a poco la mayor parte de la minería y metalurgia del plomo caería en manos del gigante del sector, la compañía francesa Sociedad Minera y Metalúrgica Peñarroya, que desde sus instalaciones en el distrito de su nombre en Córdoba, pasa a controlar las dos terceras partes de la producción española en vísperas de la Primera Guerra Mundial.

**Tabla 3**  
Puertos exportadores de plomo (1890)

	Toneladas	%
Adra	3.642	2,5
Almería	2.507	1,7
Garrucha	10.239	7,0
Cartagena	55.340	37,9
Mazarrón	16.590	11,4
Málaga	29.457	20,2
Alicante	15.900	10,9
Sevilla	6.153	4,2
Pasajes	2.786	1,9
Otros	3.415	2,3
Total export.	146.029	100

*Fuente:* Estadística Minera de España, 1890-91.

A pesar de estos cambios en la geografía del plomo, los puertos de la Andalucía mediterránea y el Sureste siguieron siendo los responsables de más del 85% (casi el 95% si incluimos Alicante) del metal exportado por España a finales del siglo XIX. En 1890, desde Cartagena y Mazarrón se remitía casi el 50% del plomo español, mientras que la quinta parte se em-

barcaba en el puerto de Málaga, beneficiario de la salida de buena parte de la producción del distrito de Linares. Los puertos almerienses (Adra, Almería y Garrucha) dan fe de su declive con menos del 12% de los envíos totales.

La minería y la metalurgia del plomo generaron una intensa actividad económica que se tradujo en unas cifras elevadas de empleo que se mantendrían, con algunas oscilaciones, en torno a 20.000 personas entre 1830, en pleno apogeo de la minería de Sierra de Gádor, hasta los años 1880, en que el eje del desarrollo minero-metalúrgico, tras el episodio de Sierra Almagrera, había basculado hacia las comarcas mineras murcianas (Sierra de Cartagena, La Unión y Mazarrón). Como ya apuntara Nadal, entre los distritos mineros del Sureste se producirá una especie de carrera de relevos en la que las dificultades de uno son compensadas por nuevos descubrimientos en otro, ayudando a configurar de este modo unos itinerarios migratorios que conectaron sus mercados de trabajo, a la vez que funcionaron como una vía de difusión tecnológica (estilos de laboreo minero) y hasta cultural<sup>33</sup>.

El declive del plomo será levemente compensado entre 1890 y 1920 con el desarrollo de la minería del hierro, origen de numerosos trazados ferroviarios y de fuertes inversiones por parte de empresas de capital extranjero. Sin embargo, esta especialidad apenas sobrevivirá a los cambios en los mercados siderúrgicos mundiales que se producirían tras el final de la guerra.

A pesar de su vulnerabilidad, los ciclos mineros reforzaron la integración económica internacional de la región. La flota mercante internacional acudía cargada de hulla y coque británico hasta los puertos del Sureste español y regresaba con sus bodegas llenas de metales, minerales y productos agrícolas mediterráneos. La aportación de recursos energéticos externos resultaba imprescindible después de la intensa deforestación causada por las «fiebres mineras» durante las primeras décadas de actividad<sup>34</sup>.

---

<sup>33</sup> Me refiero a la difusión de una manifestación cultural como los cantes mineros, uno de los palos flamencos. Ángel Pascual Martínez Soto, Miguel Ángel Pérez de Perceval Verde y Andrés Sánchez Picón, «Itinerarios migratorios y mercados de trabajo en la minería meridional del XIX», *Boletín Geológico y Minero*, 119, 3, 2008, pp. 399-418.

<sup>34</sup> Andrés Sánchez Picón (coord.), *Historia y medio ambiente en el territorio almeriense*, Universidad de Almería, Almería, 1996. Martínez Carrión, *op. cit.* García Latorre y Sánchez Picón, *op. cit.*

### 5.3. *El tirón de la demanda local e internacional y los límites del avance del frente agrario*

Además, el crecimiento inusitado de una población atraída por el desarrollo minero estimularía la ampliación de las superficies de cultivo, tanto en secano como en regadío, para producir alimentos tanto para los trabajadores como para los animales de carga (varios miles) utilizados en el transporte. El tirón de la demanda local supuso el aumento de la tierra cultivada hasta alcanzar un máximo histórico. Además, las reformas institucionales promovidas por los gobiernos liberales facilitarían, al incrementar la propiedad privada sin restricciones sobre la tierra, el aumento de las roturaciones de los antiguos eriales, así como de zonas de pastos y montes.

El avance del «frente roturador» fue generalizado en el Sureste árido y en especial en la región de Murcia<sup>35</sup>. No sólo los cultivos de subsistencia, sino también los comerciales, que aprovechaban la ampliación del mercado nacional, accesible mediante la navegación de cabotaje o a través del ferrocarril (que en 1863 llega hasta el puerto de Cartagena, pero que hasta 1895 no alcanzará el de Almería), o la demanda internacional, crecieron de manera extraordinaria. Así fue con el viñedo que tras superar la crisis de la epidemia de filoxera pasaría en Murcia a ocupar una superficie de unas 64.000 has en 1894, cuando en 1870 apenas superaba las 17.000 has. En la provincia de Almería, la expansión del cultivo de uva fresca convertiría a sus exportaciones hacia el mercado británico, en una de las principales fuentes de riqueza de la región hasta la Primera Guerra Mundial, con cifras anuales de embarques que llegaban a alcanzar las 50.000 toneladas antes de 1914, recolectadas en unas 5.000 hectáreas situadas en los antiguos y estrechos valles del área más árida del Sureste. Otros cultivos, también de regadío, como el naranjo se desarrollaron al calor de la demanda internacional, así como el esparto, arbusto que colonizaba buena parte de los montes de la región y que desde la década de 1860 se convertiría en la materia prima favorita de la industria papelera británica. A pesar de los intentos de regulación, el arranque sin control del esparto, provocaría también efectos perniciosos sobre los montes de la región<sup>36</sup>.

La ampliación de la superficie de regadío en las áreas más áridas se hizo desde mediados del siglo XIX a costa de regular hasta el máximo de

<sup>35</sup> Pérez Picazo y Lemeunier, *op. cit.*

<sup>36</sup> A. Sánchez Picón, *La integración de la economía almeriense en el mercado mundial (1778-1936). Cambios económicos y negocios de exportación*, Almería, 1992.

sus posibilidades las aguas superficiales, mediante la construcción o ampliación de presas y azudes o la excavación de galerías subterráneas que permitían el aprovechamiento de manantiales al pie de las montañas o de las aguas que fluían debajo del lecho arenoso de las «ramblas»<sup>37</sup>. Además, con una adaptación de la nueva tecnología del vapor (importada por la minería), se comenzaron a instalar motores para la elevación de las aguas subterráneas, a mucha mayor profundidad de lo que habían podido aprovecharse por las norias tradicionales. Muy pronto, sin embargo, se constataría el bloqueo tecnológico que impedía el crecimiento de la superficie irrigada. Sólo con la intervención estatal, como señalaban los intelectuales regeneracionistas surgidos tras la pérdida de los últimos restos del imperio español, se podría garantizar el crecimiento agrario en una región hundida en una grave depresión económica y social. Tanto la generalización de la tecnología de bombeo para acceder a los acuíferos subterráneos, como la realización de grandes obras hidráulicas dirigidas por el Estado y cuyo objetivo era por un lado regular los cursos fluviales (evitando así las catastróficas inundaciones que asolaban frecuentemente a la región: 1879, 1891), y por otro garantizar el riego a los cultivos comerciales, se convertirían en los asuntos primordiales de la denominada «cuestión hidráulica». En la cuenca del Segura en Murcia, la puesta en funcionamiento de una serie de pantanos (Calasparra, La Cierva, La Fuensanta...), entre 1917 y 1933, facilitaron la ampliación de la superficie de regadío que pasaría de 57.000 a más de 68.000 hectáreas<sup>38</sup>. En Almería, por el contrario, el bloqueo al crecimiento del regadío persistiría hasta la segunda mitad del siglo xx.

Este ciclo de crecimiento económico vinculado a la primera globalización había entrado en una fase de agotamiento a partir de la década de 1880. La crisis de la primera globalización, ocasionada por la caída de los precios de muchas materias primas minerales y de las producciones agrícolas tradicionales por el aumento de la competencia internacional (presente en cada vez más mercados por la transformación de los medios de transporte terrestres y marítimos), enfrentó de nuevo al Sureste español con sus limitaciones físicas. Las nuevas tierras roturadas entraron en rendimientos decrecientes que sólo podían contrarrestarse con la aportación de inputs industriales y recursos energéticos exógenos cada vez más costosos, en un contexto de caída de la rentabilidad de las explotaciones agrícolas.

---

<sup>37</sup> Pérez Picazo y Lemeunier, *op. cit.* A. Sánchez Picón, «Los regadíos en la Andalucía árida, siglos xix y xx. Expansión, bloqueo y transformación», *Áreas*, 17, 1997, pp. 109-128.

<sup>38</sup> Martínez Carrión, *Historia económica...*, *op. cit.*, pp. 382-383.

#### 5.4. *Los plurales caminos de la especialización agroalimentaria*

A pesar de estos problemas, el sector agroalimentario se terminará constituyendo en la locomotora del crecimiento económico en la región. Pero este tejido productivo orientado a la producción de alimentos presentaba dos facetas diferenciadas: por un lado, la de las producciones orientadas fundamentalmente hacia los mercados exteriores, estimuladas por la inserción en las redes de la globalización (pasas, vino de Málaga, uva de Almería); y por otro, la de los cultivos en expansión al compás del incremento de la demanda interna y de la mejora en la articulación del mercado interior.

En este segundo grupo se encontraba la producción de azúcar, que se comportó con un extraordinario dinamismo incluso en medio del retroceso generalizado que sufrió la producción agraria durante la depresión finisecular. Desde mediados del siglo XIX la protagonista sería la caña de azúcar que desde la simbólica fecha de 1845, cuando Ramón de la Sagra puso en funcionamiento la fábrica de Torre del Mar (Málaga), viviría una rápida expansión y modernización. De su siglo y medio de historia, hasta la reciente clausura del último ingenio azucarero, tenemos un conocimiento más preciso de lo ocurrido en un primera etapa, gracias a los estudios de Manuel Martín Rodríguez<sup>39</sup>. Su desarrollo se realizó en un marco geográfico muy preciso, en una estrecha franja del litoral mediterráneo que desde Málaga se extendería por el este hasta Adra, con un gran centro de producción y elaboración en las vegas de Torrox, Motril y Salobreña. Sin apenas competencia, y aprovechando el incremento de la demanda interior, genuinos representantes de la gran burguesía malagueña y granadina —los Larios y Heredia en el primer caso; los Agrela y Rodríguez Acosta en el segundo—, se introdujeron tempranamente en los negocios cañeros, y en todos los casos lo hicieron imponiendo una suerte de modelo de integración vertical agroindustrial que incluía desde el control de la materia prima (mediante contratos anuales con los aparceros y arrendatarios que les aseguraban un suministro regular de caña), hasta la comercialización final del azúcar y en algunos casos también la elaboración de subproductos como melazas y alcoholes.

---

<sup>39</sup> Manuel Martín Rodríguez, «Del trapiche a la fábrica de azúcar, 1799-1904», en Nadal y Catalán (eds.), *La cara oculta de la industrialización española. La modernización de los sectores no líderes*, Alianza, Madrid, 1994.

Este fenómeno se acentuó con la irrupción de la remolacha en la década de 1880. Un cultivo que se localizó primordialmente en la vega de Granada y donde el control sobre la tierra por parte de las empresas azucareras sería todavía mayor. La remolacha alteró la faz de una de las principales vegas de la región ya que supuso la introducción de un cultivo intensivo en trabajo (que permitiría un alza de los salarios reales), a la vez que la introducción de suministros industriales (abonos y fertilizantes) que alteraron las prácticas de cultivo. Los grandes beneficios de las fábricas azucareras estimularon la actividad económica en la comarca y fueron responsables de algunas de las principales transformaciones urbanísticas en la ciudad de Granada.

Muy pronto, las dos especialidades azucareras se verían afectadas por una situación de superproducción estructural, apenas paliada por la intervención proteccionista por parte de los gobiernos y, en especial, a partir de la Dictadura de Primo de Rivera.

Es reseñable también la modernización acometida en la fabricación de harinas a lo largo de todo el territorio. Martínez Carrión ha llegado a referirse, para el caso de Murcia a la verdadera euforia harinera que se vive en la región durante la década de 1880. En torno a la ciudad de Murcia en 1888 están en actividad 14 fábricas harineras, de las que 12 son movidas a vapor (de un total de 62 en toda España). La aplicación del vapor y la extensión del sistema de molturación austrohúngaro resume el viraje tecnológico de un sector que crece por el tirón de la demanda interna en crecimiento por la expansión minera, y por la oferta abundante y barata de materia prima en una etapa de caída tendencial de los precios del trigo. La mejora de los transportes, con la llegada de la red ferroviaria, también supone, en un principio, una oportunidad tanto para la ampliación del radio de abastecimiento, como de los mercados. Sin tanto vigor, el impulso de la industria harinera se deja sentir en los principales centros urbanos de la Andalucía Oriental. En Málaga, media docena funcionan todavía a comienzos del siglo xx, localizadas fundamentalmente en la capital y en Antequera, mientras que en Granada, la fábrica de harinas «El Capitán», emplazada desde 1876 en el solar de un antiguo molino harinero sobre la Acequia Gorda del Genil, mueve sus cilindros austrohúngaros con una combinación de fuerza motriz suministrada por sendas turbinas hidráulicas auxiliadas por una máquina de vapor durante el estiaje.

Sin embargo, las condiciones favorables para el crecimiento se disiparían pronto. El consumo de las áreas urbanas y mineras iría siendo satisfecho cada vez más por otras regiones donde se habían desarrollado em-

presas con mayor capacidad, beneficiadas finalmente por la mejora de los transportes tanto en ferrocarril como a través del tráfico marítimo de cabotaje. Martínez Carrión subraya como en Murcia se invierte el saldo comercial harinero que pasa a ser deficitario en las primeras décadas del siglo XX<sup>40</sup>.

A las anteriores habría que unir otras especialidades con un gran desarrollo en la región de Murcia como la industria pimentonera o el inicio de las conservas vegetales. La primera conquistará desde finales del siglo XIX un papel destacado en el mercado internacional. Las exportaciones de pimentón murciano, obtenido en diferentes fábricas de la región, se multiplicarían por cinco entre 1875 y 1915. En cuanto a las conservas, la excelente dotación de materias primas confería unas indudables ventajas competitivas para el desarrollo del sector en Murcia. Desde los últimos años del siglo XIX se van levantando fábricas en las inmediaciones de la huerta murciana, con inversiones en las que pronto tomarán curso capitales extranjeros (belgas, franceses y suizos). Estimuladas por la demanda externa, las exportaciones murcianas crecerán hasta las casi 4.000 toneladas en vísperas de la Gran Guerra. Aunque con dificultades por el alto precio de la hojalata y del azúcar, el área de Murcia se consolidaría como un territorio de fuerte especialización conservera<sup>41</sup>.

Entre los éxitos de la senda de especialización agrícola con la que en algunas comarcas se afrontó la depresión de finales del siglo XIX, cabe anotar el de la expansión del cultivo y exportación de la uva de embarque. Tras la rápida erradicación de la epidemia filoxérica, el cultivo se expande por el suroeste de Almería entre 1890 y 1910. Aunque se pueda rastrear la presencia de algún capital minero en el origen del desarrollo de este cultivo comercial, la financiación de su expansión vino de la mano de las redes comerciales tejidas con el hegemónico destino británico. Las casas fruteras financiarían, a través de un sistema de anticipos, los gastos de cultivo de los más de ocho mil agricultores que se afanaban en una producción tan intensiva en trabajo como en capital. Sin estructura financiera autóctona, esta disponibilidad posibilitaría el indudable éxito comercial de la uva de Ohanes. A su amparo, una incipiente industria auxiliar (las barrilerías) y los servicios vinculados a su transporte y consignación a los mercados internacionales (radicados en torno al puerto de la capital) vivi-

---

<sup>40</sup> Martínez Carrión, *Historia Económica de la región de Murcia, op. cit.*, 2002, pp. 336-338. Parejo, *Historia económica de Andalucía, op. cit.*, 2009, pp. 185-186.

<sup>41</sup> Martínez Carrión, *Historia Económica de la región de Murcia, op. cit.*, pp. 338-344.

rían sus años de apogeo. Muy pronto surgieron una serie de dificultades que configuraron lo que la prensa del momento denominó el «problema uvero» (desorganización de una oferta atomizada, problemas de control de calidad, ordenación del proceso de embarque durante la «faena uvera»). El cierre paulatino de los mercados exteriores tras la Primera Guerra Mundial (la clausura del americano desde 1924 y las dificultades crecientes en Gran Bretaña), así como la concurrencia de competidores conforme se generalice el transporte frigorífico de frutas del hemisferio sur, pondrán desde la tercera década del siglo XX un límite a la expansión del sector. A pesar de los vaivenes y dificultades, las exportaciones se mantendrían hasta los años 1970<sup>42</sup>.

### 5.5. *Los avances en las infraestructuras y las redes de transporte*

El crecimiento económico demandaba la realización de costosas inversiones en la modernización de la red de transportes que en la segunda mitad del siglo XIX estaría representada básicamente por la introducción del ferrocarril en la región y la ampliación o construcción de nuevas instalaciones portuarias.

La cronología de la extensión de la red ferroviaria en la región parece que no avala la tesis más optimista respecto de su papel estimulante el desarrollo económico. Para algunos sectores y líneas de especialización la dotación ferroviaria resultaba imprescindible. Este es el caso de la minería del hierro a partir de la última década del siglo XIX, que no pudo desarrollarse en los distritos penibéticos hasta la llegada del ferrocarril. También el acopio de suministros y la salida de la producción de las industrias remolacheras se beneficiaron de la red ferroviaria. Pero la contribución nos parece, en todo caso, tardía y parcial, a falta de una evaluación más precisa.

Si nos fijamos en la cronología de la llegada del ferrocarril al área del Sureste español emerge la impresión de la larga persistencia de un verdadero «desierto ferroviario» en buena parte del territorio. Con el impulso de los inversores malagueños de mediados del siglo XIX, el ferrocarril que conectaba Córdoba con Málaga se culminaría entre 1860 y 1865. A la vez,

---

<sup>42</sup> Andrés Sánchez Picón, *La integración de la economía almeriense en el mercado mundial (1778-1936)*, Instituto de Estudios Almerienses, Almería, 1992. Sánchez Picón, *op. cit.*, 2005.



en el otro extremo, la línea que conectaba Murcia y Cartagena con Albacete y Madrid entraría en servicio en la misma época. Desde entonces, durante casi treinta años, apenas progresó la red ferroviaria en la región, salvo el trazado desde Granada a Antequera que estaría en servicio entre 1870 y 1875. La llegada del ferrocarril a la provincia de Almería (línea Linares-Almería), así como la conexión entre Andalucía y el levante español (Murcia-Granada), se retrasaría hasta la década 1895-1905. Desde una perspectiva estrictamente andaluza, en el diseño ferroviario de la región se ha mantenido una fuerte diferencia en la densidad de la red entre las zonas occidental y oriental, entre las tierras de la Depresión Bética y la Alta Andalucía, que aparece relacionada con el elevado coste de la construcción ferroviaria en el área dominada por las montañas penibéticas, aparte de su mayor debilidad productiva y demográfica. Estos y otros factores, que entrarán en juego a lo largo del siglo xx (crisis minera y emigración), estarían en el origen de una menor disponibilidad de infraestructuras ferroviarias que, un siglo después, configura un déficit que no ha hecho más que agravarse<sup>43</sup>.

Por otra parte, el crecimiento de las inversiones en los puertos, tanto en la construcción y ampliación de las dársenas, así como en el armamento portuario, progresaría a partir de la legislación del sexenio revolucionario que impulsaría la constitución de las juntas de obras de puertos (Almería: 1872, Málaga: 1874, Cartagena: 1875). Estos organismos, en los que tenían representación los intereses mercantiles locales, tenían capacidad para gestionar con un cierto grado de autonomía recursos propios obtenidos a partir de las tasas establecidas sobre el tráfico portuario. Estos puertos, declarados de interés estatal, también recibirán inversiones y subsidios del gobierno que irían creciendo a lo largo del último cuarto del siglo xix y permitirían la culminación de sus obras principales, a la vez que se conectaban con las red ferroviaria<sup>44</sup>.

No obstante, el servicio de estas infraestructuras fue decisivo para la inserción en las redes mercantiles internacionales configuradas antes de 1914, a la vez que facilitarían una mayor integración en el mercado nacional. Sin embargo, no se configuraron en absoluto para facilitar la arti-

---

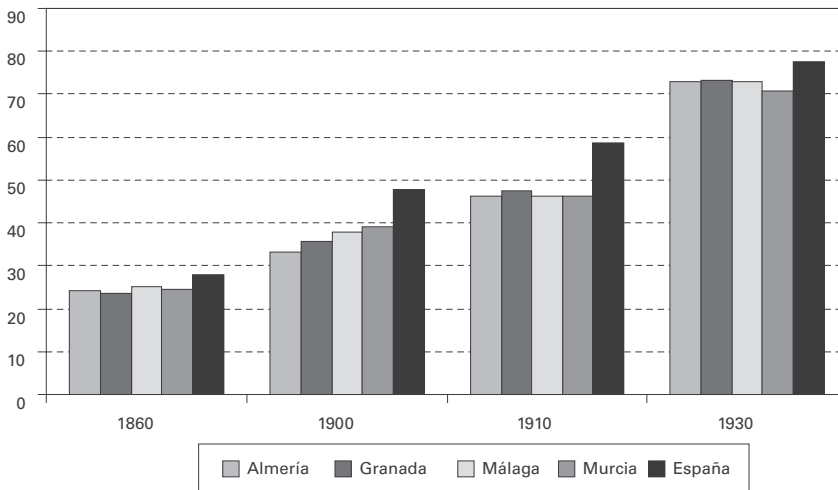
<sup>43</sup> Domingo Cuéllar Villar y Andrés Sánchez Picón (dirs.), *150 años de ferrocarril en Andalucía. Un balance*, Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía, Sevilla, 2008.

<sup>44</sup> Andrés Sánchez Picón y Domingo Cuéllar Villar, *El Puerto de Almería (1805-2008). Una historia económica e institucional*, Autoridad Portuaria de Almería, 2010.

culación a lo largo del litoral mediterráneo. No sólo se trató de la no realización de los proyectos de conexión ferroviaria entre Almería y Murcia o entre Málaga y Almería, sino del desmantelamiento en 1985 de la única conexión ferroviaria entre Andalucía y Levante (el cierre de la línea Granada-Murcia).

### 5.6. *Un crecimiento sin mejora del bienestar*

El dinamismo económico y demográfico perceptibles hasta la depresión finisecular se manifestaría en las cifras de crecimiento económico y de creación de empleo, pero si utilizamos otros indicadores relacionados con el nivel de vida o el bienestar de la población el progreso sería mucho menor.



*Fuente:* Rafael Domínguez Martín, R. y Marta Guijarro GarvÍ: «Evolución de las disparidades espaciales del bienestar en España, 1860-1930: el índice físico de calidad de vida», *Revista de Historia Económica*, 18, 1, 2000, pp. 109-137.

### Gráfico 4

Evolución de Índice Físico de Calidad de Vida (1860-1930).  
Porcentaje sobre el promedio español

El IFCV (índice físico de calidad de vida) elaborado por Domínguez y Guijarro a partir de variables demográficas (mortalidad infantil y general, esperanza de vida) y educativas (alfabetización), sitúa la modestia de los progresos realizados entre 1860 y 1930 en las provincias del Sureste y la Andalucía Mediterránea, dentro del contexto español. Siempre por debajo de la cifra nacional, la divergencia se amplía todavía más a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, para mejorar levemente en términos relativos a partir de la tercera década del novecientos.

Las negativas consecuencias de un modelo de desarrollo vulnerable se agudizarían ante la incomparecencia del Estado en la provisión de bienes públicos como la salud o la educación, por lo que en esta zona en particular el retroceso relativo de los indicadores de bienestar será apreciable a lo largo de todo el periodo. En algunos de los sectores líderes del crecimiento como lo había sido la actividad minera, el empleo masivo en la minería del Sureste de mano de obra infantil hasta fechas muy avanzadas, redundaría en un deterioro de las condiciones de vida como nos revela la evolución de determinados indicadores biométricos del bienestar como la estatura, según han testimoniado recientes estudios<sup>45</sup>.

Además, la dotación de capital humano, medida por la evolución de la tasa de alfabetización (tabla 2), insiste también en la distancia, primero, y la lenta aproximación, más tarde, entre las cifras de las provincias del Sureste y los datos nacionales. En 1877 los niveles de alfabetización estaban un 40% por debajo del promedio español, manteniéndose provincias como Granada o Almería a la cola del ranking nacional. La lenta mejora a la tasa a lo largo del último tercio del XIX no se hace al ritmo necesario para un rápido acercamiento a la tasa española. En 1900 todavía entre el 70 y el 75% de la

---

<sup>45</sup> José Miguel Martínez Carrión, «Niveles de vida en la minería española, 1840-1936», en Pérez de Perceval, López-Morell y Sánchez Rodríguez (eds.), *Minería y desarrollo económico en España*, Síntesis, Madrid, 2006, pp. 237-255. Andrés Sánchez Picón y Miguel Ángel Pérez de Perceval, «La mano de obra de la minería española, 1868-1900», en Carreras et al., *Doctor Jordi Nadal. La industrialización y el desarrollo económico de España*, Universitat de Barcelona, Barcelona, vol. II, pp. 856-873. Miguel Ángel Pérez de Perceval y Andrés Sánchez Picón, «El trabajo infantil en la minería española, 1850-1940», *Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*, Santiago de Compostela, 2005. Un reciente intento de estimar un IDH (Índice de Desarrollo Humano) confirma la mala posición de las provincias del Sureste a lo largo del siglo XX. Antonio Escudero e Hipólito Simón, «Nuevos datos sobre el bienestar en España (1850-1993)», en Chastagnaret, Daumas, Escudero, y Raveux (eds.), *Los niveles de vida en España y Francia (siglos XVIII-XX)*, Universidades de Aix-Marseille y Alicante, 2010.

**Tabla 4**  
Evolución de la tasa de alfabetización (1877-1960)

	Almería	Granada	Málaga	Murcia	España
1877	17	16	20	20	31
1900	25	23	27	29	43
1940	64	61	62	54	82
1960	76	77	75	85	92

Fuente: INE.

población surestina era incapaz de leer y escribir, muy por encima del elevadísimo, en el contexto europeo, registro español (57%). Manteniéndose por debajo, la convergencia no progresaría hasta el último tercio del siglo xx.

Estos datos confirman que el crecimiento inducido por la inserción en los mercados mundiales durante la primera globalización no había generado externalidades positivas, antes al contrario, que redundaran en una mejora del capital humano, del bienestar de la población o facilitaran la preservación del medio ambiente.

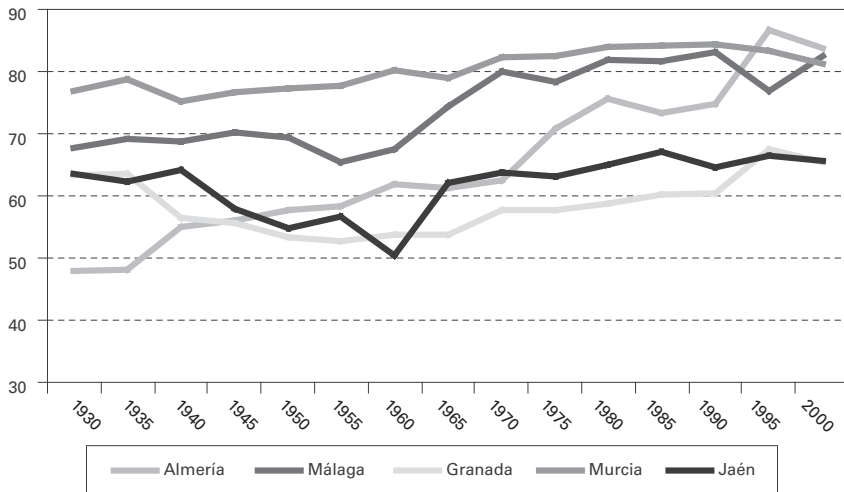
## 6. Una convergencia tardía con el patrón de desarrollo español

Los estudiosos de la historia económica regional andaluza y murciana dan cuenta del agudo retroceso económico que se produce en ambas regiones entre 1930 y 1960. La política autárquica acentuó el declive de las actividades exportadoras (minería y agricultura comercial), mientras que la escasez y carestía de suministros básicos para la agricultura repercutirían muy negativamente, así como el estricto control del mercado, en la marcha del sector<sup>46</sup>.

Con este telón de fondo podemos observar la marcha de la convergencia de los niveles de renta de este territorio con los del resto del país. La serie provincial de evolución de la renta que ha elaborado Alcaide y que se remonta a 1930, da cuenta de una cierta mejora en la posición de las provincias del Sureste, aunque siempre por debajo de la media española. En el

<sup>46</sup> Parejo, *Historia económica de Andalucía*, op. cit. Martínez Carrión, *Historia económica de la Región de Murcia*, op. cit.

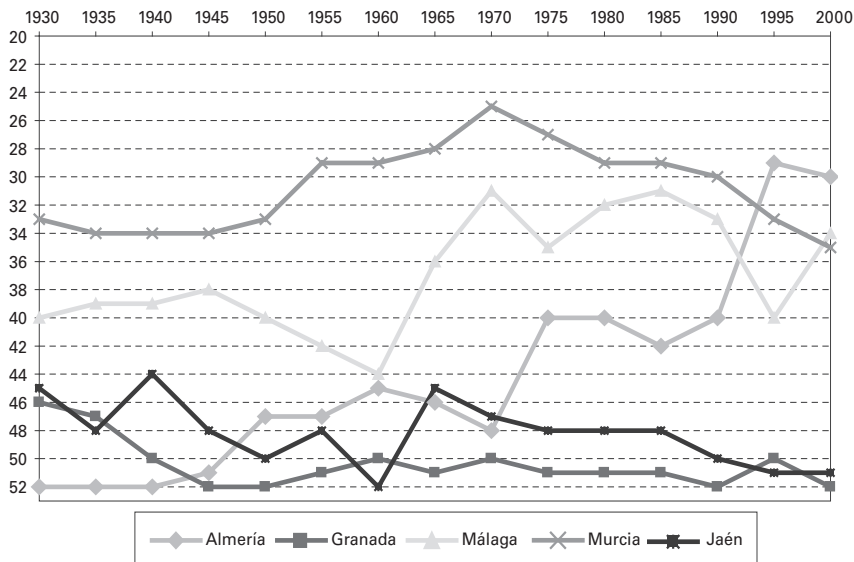
comienzo de la serie, tres de las cinco provincias representadas (Granada, Jaén y Almería) están en el verdadero furgón de cola de los últimos lugares del desarrollo económico español. Las series del BBVA que se inician en 1955 confirman esta posición a mediados del siglo xx. Como se puede observar en el gráfico 5 cuatro de las cinco provincias consideradas (hemos incluido a Jaén) se mantienen hasta 1960 por debajo del puesto 40 (de las 52 provincias españolas) y las de Granada, Almería y Jaén se alternan hasta esa fecha en los últimos puestos del ranking. Murcia, que parte de una situación mejor (puesto 33 en 1930), va a estar aproximándose a posiciones intermedias hasta los años 1970, para retroceder rápidamente desde entonces hasta finales del siglo xx. El gráfico 5 recoge la escalada de Almería y Málaga desde los años 1960-1970, hasta situarse con Murcia, a comienzos del nuevo siglo en el grupo de provincias de renta media (o media-baja), entre los puestos 30 y 35; a una distancia considerable de las otras dos pro-



Fuente: elaborado a partir de Julio Alcaide, *Evolución económica de las regiones y provincias españolas en el siglo xx*, BBVA, Madrid, 2003.

### Gráfico 5

La convergencia de la renta de las provincias de la Andalucía Mediterránea y Murcia (1930-2000). PIBpm por habitante (porcentaje de la media española=100)



Fuente: elaborado a partir de Julio Alcaide, *Evolución económica de las regiones y provincias españolas en el siglo xx*, BBVA, Madrid, 2003.

### Gráfico 6

#### Orden provincial del PIB por habitante

vincias de la Andalucía Oriental, Granada y Jaén, que no consiguen alejarse de los últimos puestos de la clasificación provincial.

En el gráfico 6, que recoge la evolución del PIB por habitante a partir de la serie de Alcaide, los datos permiten confirmar la existencia en el Sureste de dos vías de convergencia con la renta media española. El mayor éxito de las provincias de Málaga, Murcia y Almería, situadas en 2000 por encima del 80% del PIB per cápita español, contrasta con el relativo estancamiento de Granada y Jaén que se mantienen en torno al 65% del promedio nacional. Con una perspectiva histórica la posición adelantada de Murcia y Málaga se ha mantenido desde los años 1930 y cabe intuir que su mayor nivel de renta vendría desde tiempo atrás. Sin embargo, el caso de Almería resulta espectacular: descolgada en los años treinta con menos del 50% del producto español, setenta años des-

pués está, dentro del ámbito del Sureste, a la cabeza de este indicador de convergencia.

Esta evolución parece dibujar dos sendas diferentes en el proceso de convergencia. Una más rápida y exitosa, que habría beneficiado a las provincias más «mediterráneas» (con más litoral), que habrían tenido la oportunidad de optar por una vía de modernización y especialización productiva más o menos similar; frente a otra de progreso más lento, en las provincias del interior (Granada y Jaén), penalizadas seguramente por la falta de dinamismo de las comarcas del interior de la Alta Andalucía, apenas contrarrestada por el crecimiento de los centros urbanos y administrativos, así como por el tirón económico del estrecho litoral granadino (que en todo caso, tendría un comportamiento muy similar a las de la costa malagueña y almeriense).

Además, parece que el efecto dinámico de la pertenencia al Arco Mediterráneo como eje de desarrollo se disipa con rapidez hacia el interior del territorio, apenas a unas decenas de kilómetros de la franja litoral, salvo que nos encontremos en el eje fluvial del río Segura, en Murcia, o, en a menor medida, en el camino que pone en comunicación Granada con Sevilla, donde destaca, ya en contacto con la depresión bética y beneficiada por sus buenas rentas de localización, la comarca de Antequera<sup>47</sup>. Aunque intentemos no caer en un rígido determinismo geográfico, existe una elevada correlación entre la orografía de la región y el dinamismo demográfico y económico.

En la tabla 5 se trata de resumir el patrón de especialización productiva que ha acompañado el camino de la convergencia. Los índices de especialización subrayan el intenso proceso de desagrarización que viven las economías de las provincias del Sureste desde los años 60, mientras que en Almería esta senda, característica de los procesos de modernización económica, parece detenerse al mantenerse la aportación agraria al VAB en un nivel elevado. La impresión de atraso que puede producir la constatación de este dato debe ser no obstante corregida. La agricultura intensiva que protagoniza ya desde los años 1970 esta recuperación de la contribución del sector a la economía provincial es compatible con un proceso de desagrarización generalizado que afecta a los espacios rurales tradicionales. La agricultura de vanguardia en el litoral va a actuar, tanto en Almería

---

<sup>47</sup> María Luisa Gómez Moreno y Antonio Parejo Barranco, *Una economía en transformación: Antequera entre los siglos XX y XXI*, Fundación Cajamar, Almería.

**Tabla 5**  
Índices de especialización sectorial (1955-1997)

1955	Agrario	Industria	Construcción	Servicios
Almería	168	54	109	99
Málaga	116	62	68	125
Granada	157	56	75	108
Murcia	123	85	87	102
España	100	100	100	100
1971	Agrario	Industria	Construcción	Servicios
Almería	263	41	119	95
Málaga	103	52	156	120
Granada	184	49	115	109
Murcia	116	93	106	99
España	100	100	100	100
1985	Agrario	Industria	Construcción	Servicios
Almería	380	46	131	91
Málaga	119	44	139	120
Granada	168	50	147	111
Murcia	180	85	125	95
España	100	100	100	100
1997	Agrario	Industria	Construcción	Servicios
Almería	375	50	103	94
Málaga	107	39	124	117
Granada	208	47	133	105
Murcia	166	95	122	94
España	100	100	100	100

*Fuente:* elaborado a partir de series del BBVA.



como en el litoral murciano, como el vector modernizador de la economía. En Málaga, los índices de especialización, al poner de manifiesto la primacía del sector servicios apuntan al papel relevante que dentro del mismo ha adquirido el turismo. La Costa del Sol malagueña, uno de los escenarios del boom turístico de los 60, se convierte en el polo de desarrollo económico provincial. Mientras tanto, los restos de una trayectoria industrial de gran recorrido histórico se enfrentan, en los años 70 y en los primeros 80, a la dura prueba de la reconversión industrial. Pujanza de la agricultura intensiva, debilidad industrial y fuerte dependencia de los servicios y la construcción, son los epígrafes de un modelo de crecimiento que se ha impuesto cuando llega el siglo XXI.

## Conclusiones

Es difícil encontrar el rastro de un eje de desarrollo en el área objeto de estudio a lo largo de los últimos doscientos años. No hay articulación ni jerarquía definida en las relaciones entre los principales centros productivos y demográficos y las relaciones internas de intercambio de todo tipo (bienes, trabajo, capitales e información) son débiles y, en todo caso, se desbordan hacia el interior y a lo largo de todo el litoral mediterráneo. Quizás, en la segunda mitad del siglo XX se ha producido un crecimiento económico con bases comunes en el área del Sureste y la Andalucía mediterránea, pero como siempre con una escasa interrelación. Han emergido en la región activos núcleos, áreas, sistemas productivos locales e incluso distritos, pero desconectados. Con vigor, por haber alcanzado un tamaño, una masa crítica suficiente para desencadenar economías de aglomeración (el turismo de Málaga, la agricultura intensiva en Almería, pero también en el litoral granadino y murciano, la construcción en toda la región), pero sin llegar a sostener una robusta integración económica entre los territorios afectados. La lentitud en la culminación de las redes de transporte (todavía hoy no se ha terminado la autovía del Mediterráneo y la alta velocidad ferroviaria, cuando se termine, no cubrirá más que el litoral entre Murcia y Almería) o la persistente fractura ferroviaria entre Andalucía y Levante (desde 1985) dan fe de este persistente rasgo.

Los puertos de la región (Cartagena, Almería, Motril y Málaga) compiten entre sí y no son capaces de ofertar sus servicios en red. No hay jerarquías claras, mientras que el mapa de los servicios públicos se ha alte-

rado conforme se ha construido el Estado del Bienestar. En la Andalucía mediterránea, el dinamismo de Málaga y Almería ha empujado la ampliación de servicios (universitarios, sanitarios, sociales) otrora concentrados en la capital del antiguo reino de Granada, que ha experimentado un cierto declive. Las depresiones del interior, ubicadas a lo largo del surco intrabético, han encontrado oportunidades en las rentas de localización activadas por las mejoras de las comunicaciones (conexión con el AVE de Madrid-Sevilla, entrada en funcionamiento de la autovía del 92). No está claro, sin embargo, cuando ha terminado la primera década del siglo XXI, que los obstáculos que han dificultado históricamente la vertebración de este territorio y su conversión en un eje de desarrollo que se acerque a su plena potencialidad, vayan a ser removidos.