

# ORGANIZACION Y DISTRIBUCION GENERAL DE LA GUARDIA CIVIL EN EL SIGLO XIX

## I. COBERTURA GENERAL DEL TERRITORIO ESPAÑOL

La Guardia Civil se funda por Real Decreto de 28 de marzo de 1844, cuyas deficiencias fueron puestas de relieve por el duque de Ahumada, primer responsable y alma de la Institución (1), en un escrito que tituló «Bases necesarias para que un general pueda encargarse de la formación de la Guardia Civil» (2). El resultado fue el Decreto de 13 de mayo, que es el que automáticamente pone en marcha al nuevo Cuerpo (3). De inmediato comenzó el reclutamiento, y los nuevos guardias fueron concentrados en los depósitos de Vicálvaro y Leganés, para ser instruidos en el cometido al que se les destinaba. El período de instrucción duró de junio a septiembre de ese año. Mientras, los jefes políticos habían confeccionado unos informes sobre sus distritos acerca de las necesidades del territorio en materia de Orden Público. A la vista de ellos, Ahumada efectúa el reparto de sus hombres y organiza los doce tercios peninsulares, cuyas capitales eran Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia, La Coruña, Zaragoza, Granada, Oviedo, Cáceres, Pamplona, Burgos y Vitoria. Los tercios de Baleares y Canarias quedaban en proyecto. Para proceder a la distribución provincial se hizo el primer reparto de la fuerza el 25 de noviembre, pero fue modificado, y la planta inicial quedó definitivamente fijada el 20 de diciembre de 1844.

### Organizaciones iniciales del Cuerpo

La distribución comenzó en el primer tercio por la Real Orden de 20 de octubre, que destinaba la primera compañía de infantería a la capital; la segunda compañía y un escuadrón de caballería, a la provincia madrileña; la tercera compañía y una sección de caballería, a Toledo y provincia; la cuarta de infantería y otra sección de caballería, a la provincia y capital conquense; la quinta y otra sección montada, a Ciudad Real y su territorio, y la sexta y última sección de caballería, a Guadalajara. El 12 de noviembre prestaron el primer servicio del que tenemos noticia. El 30 de septiembre algunos oficiales y 60 guardias, procedentes de Leganés, se encontraban ya en Molins del Rey. En los días siguientes los efectivos aumentaron, y desde el 18 de noviembre prestaban servicio en Barcelona capital y alrededores. Tales fue-

(1) Cfr. AGUADO SANCHEZ, El duque de Ahumada. Madrid, 1969.

(2) Pueden consultarse en el Archivo del Centro de Estudios Históricos de la Guardia Civil.

(3) Remitimos a nuestro libro *Creación de la Guardia Civil*, Madrid, 1976, donde pueden encontrarse sobradas referencias a las cuestiones abordadas en estos primeros párrafos.

Por otra parte, no merece la pena que nos detengamos en esta ocasión, en la polémica sobre cuál es el auténtico decreto fundacional, si el de 28 de marzo o el de 13 de mayo. En cualquier caso, desde el punto de vista operativo, el segundo tuvo mayor trascendencia práctica.



Con celeridad desacostumbrada en la época se desplegó el Cuerpo de Guardias Civiles por toda la geografía española, prestandose especial atención a cubrir las rutas de viajeros y las cabeceras de partidos judiciales. La fuerza se estructuró en 13 Tercios, según refleja este mapa de la organización fundacional del Cuerpo.

ron los inicios del segundo Tercio, que acabaría de completar los efectivos de sus cuatro compañías de infantería y un escuadrón en lo que quedaba de año. El tercer Tercio, destinado a Andalucía occidental, pasó la primera revista de comisario en Alcalá de Guadaíra, y luego se distribuiría así: la primera compañía de infantería pasó a Córdoba; la segunda, a Sevilla; la tercera, a Cádiz, y la cuarta, a Huelva; la caballería repartió sus efectivos. El cuarto Tercio recibe tres compañías de infantería y medio escuadrón; empezó a prestar servicio a fines de año en Valencia, Castellón, Alicante, Murcia y Albacete; para entonces, la fuerza estaba al completo. El quinto Tercio, destinado a Galicia, pasa en octubre la primera revista. Su dotación inicial era de dos compañías de infantería y la mitad de un escuadrón. Concentrados, en principio, en La Coruña, se distribuyen después por las provincias, antes de que estuvieran al completo. El sexto Tercio, con destino a Aragón (Zaragoza, Huesca y Teruel), tiene su núcleo inicial en Longares, desde donde se procedería a su distribución. Sus efectivos eran un escuadrón y tres compañías de infantería, la primera de las cuales salió hacia Huesca, la segunda cubriría Teruel, y la otra, Zaragoza; el 22 de diciembre salieron desde la capital de esta última provincia hacia sus emplazamientos respectivos.

Andalucía oriental era la sede del séptimo Tercio. El 30 de octubre, procedentes de Leganés y Vicalvaro, sus efectivos se encontraban en la Zúbia. De allí pasaron a Granada, desde donde se repartirían por el distrito: la primera compañía de infantería, en Granada y provincia; dos secciones de la segunda y una del escuadrón, en Jaén; la tercera compañía, en Málaga; el resto de la infantería en Almería; el resto de la caballería se distribuiría más tarde. El octavo Tercio cubriría las provincias de León, Oviedo, Salamanca, Palencia, Avila, Valladolid, Zamora y Segovia; sus efectivos, dos compañías de infantería y una de caballería, no estarían completos hasta finales de 1844, si bien en octubre pasó la primera revista de comisario. Extremadura iba a ser la sede del noveno Tercio, compuesto por una compañía de infantería y medio escuadrón. En los meses finales de año se procedió a su organización. Navarra, distrito del décimo Tercio, estaba guarnecida por una compañía de infantería y un cuarto de escuadrón. El 18 de noviembre estaban en Pamplona, y de allí se trasladan a Burlada, donde permanecen hasta el 7 del mes siguiente, fecha en que regresan a la capital para permanecer acuartelados lo que restaba de año. A principios de 1845 se procedió a su distribución.

El undécimo Tercio abarcaba las provincias de Burgos, Logroño, Santander y Soria. Una sección de infantería y otra de caballería, en las dos primeras provincias citadas; las otras dos contarían sólo con una sección de infantería. Hasta principios de 1845 no entró en servicio. El duodécimo tercio, el último de la distribución inicial y el de menos efectivos, se asentaría en el País Vasco; se organizaba por entonces en Vitoria, adonde llegaron procedentes de Leganés un sargento segundo y cinco guardias. En Vitoria proseguiría el reclutamiento hasta lograr el completo de la fuerza, una compañía de infantería y un cuarto de escuadrón. En 1846 se introducen algunas variaciones, cuya importancia hemos puesto de relieve en otro lugar (4). Aquí sólo señalaremos el paso de la compañía que cubría Segovia al octa-

(4) Vid. *Creación de la...*, pág. 43. Más detalles al respecto en págs. 36-45.

# DESPLIEGUE FUNDACIONAL



**1er TERCIO**

- ▲ CAPITAL DE PROVINCIA
- JEFATURA DE LINEA
- PUESTOS DEPENDIENTES



vo Tercio y la iniciación de los trabajos que culminarían en la constitución del decimotercero Tercio, de guarnición en las Baleares, y cuyos efectivos formarían una compañía.

Así quedaban distribuidos los 13 Tercios de la Guardia Civil que reflejamos en el mapa correspondiente, donde se observa un mayor equilibrio en la franja andaluza, levantina, catalana y aragonesa. Los Tercios primero y octavo son los más extensos con diferencia, mientras que el décimo, duodécimo y decimotercero son los más pequeños; los tres restantes, quinto, noveno y undécimo son algo mayores. Tal será la distribución que se mantenga hasta 1861, año en que se impone una reestructuración para adecuar la Institución a las nuevas realidades que aconsejan la práctica y los progresivos incrementos de fuerza que la Guardia Civil había experimentado a lo largo de estos años. La Real Orden de 28 de septiembre de 1861 (5) respetaba el número de tercios, pero los distribuía así:

«Primer Tercio. Se compondrá de todas las compañías que cubren el servicio en las provincias de Madrid, Guadalajara y Segovia, y un escuadrón de Caballería. Segundo Tercio. De las que lo prestan en las de Ciudad Real, Toledo y Cuenca, con un es-

(5) *Recopilación de las Reales Ordenes y Circulares de interés general para la Guardia Civil*, t. XVI, págs. 107-112, Madrid, 1861.

cuadrón de Caballería. Tercer Tercio. De las compañías que lo desempeñan en las de Barcelona, Gerona, Lérida, Tarragona e islas Baleares, con dos secciones de Caballería. Cuarto Tercio. De las de Córdoba, Sevilla, Cádiz y Huelva, con dos escuadrones de Caballería. Quinto Tercio. De las de Valencia, Castellón, Murcia, Alicante y Albacete, con un escuadrón de Caballería. Sexto Tercio. De las de Pontevedra, Lugo, Coruña y Orense, con una sección de Caballería. Séptimo Tercio. De las de Zaragoza, Huesca y Teruel, con un escuadrón de Caballería. Octavo Tercio. De las de Granada, Jaén, Málaga y Almería, con dos escuadrones de Caballería. Noveno Tercio. De las de Valladolid, Zamora, Salamanca y Avila, con un escuadrón de Caballería. Décimo Tercio. De las de Oviedo, León y Palencia, con un escuadrón de Caballería. Undécimo Tercio. De las de Badajoz y Cáceres, con dos secciones de Caballería. Duodécimo Tercio. De las de Burgos, Logroño, Santander y Soria, con un escuadrón de Caballería. Decimotercer Tercio. De las de Vizcaya, Guipúzcoa, Alava y Navarra, con dos secciones de Caballería.»

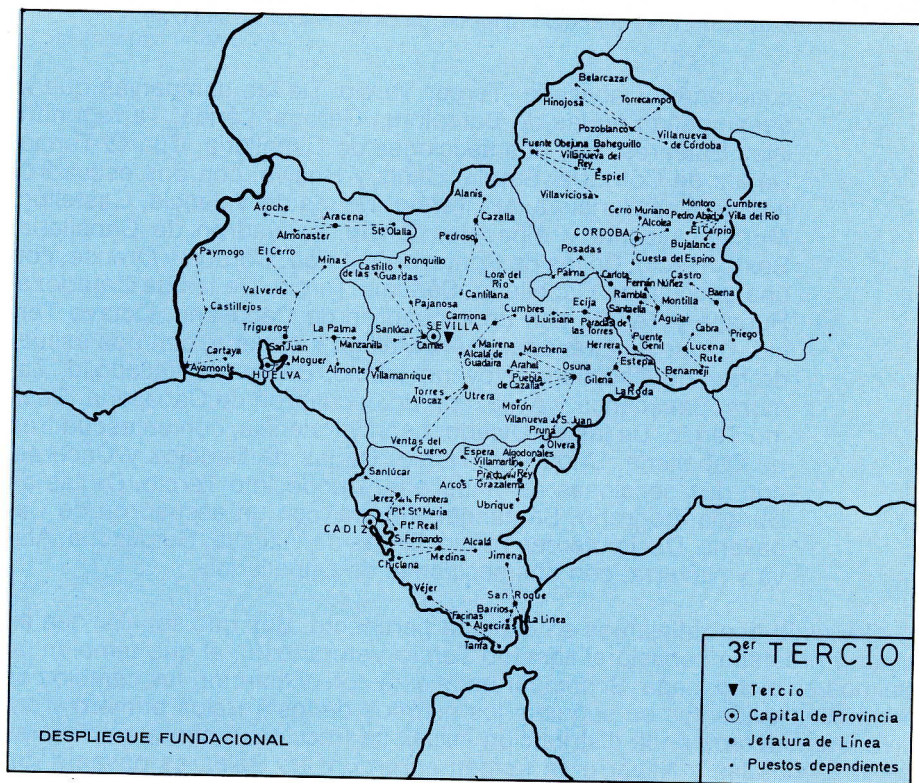
Tal es lo que reflejamos en el mapa pertinente. Hay que señalar que en Madrid prestaba servicio el llamado Tercio Veterano (6), al que también incluimos en dicho mapa. Si comparamos éste con el anterior, los cambios se nos hacen evidentes en seguida: los distritos de los Tercios primero y octavo, los mayores en la distribución inicial, se fraccionan ahora en dos; los de Vascongadas y Navarra se funden en uno, y las Baleares pasan a depender del de Cataluña. Nos parece, por tanto, la organización de 1861 más racional y equilibrada que la anterior, con distritos más homogéneos y similares, sin grandes diferencias. Viene a ser la consecuencia lógica de la experiencia acumulada desde 1844 y de la mejor adecuación de unos efectivos varias veces aumentados. Es la planta que el reinado de Isabel II lega al Periodo Revolucionario.

### **Organización bélica y las brigadas de la Guardia Civil**

En los momentos finales de la Década Moderada, bajo el Ministerio Roncali (diciembre de 1852-abril de 1853), la Guardia Civil va a conocer una organización para casos de guerra que no tendrá ninguna aplicación práctica. Se pretende articular a la Institución en batallones y escuadrones de guerra sin reparar en la índole especial de su servicio. Según la nueva ordenación, los puestos del Cuerpo debían concentrarse en las capitales de provincia y allí formar las unidades expresadas. Los batallones previstos eran doce, con una fuerza oscilante entre los 526 hombres asignados al sexto (que engloba el quinto Tercio) y los 926 que correspondían al cuarto (formado por el tercer Tercio). La infantería atendía a lo siguiente:

«El primer Tercio (Castilla la Nueva) se dividía en dos batallones, primero y segundo; el segundo (Cataluña) constituía el tercero; del cuarto (Valencia) se formaba el quinto; del sexto (Aragón), séptimo; del séptimo (Granada), el octavo; de los octavo y noveno (Castilla la Vieja y Extremadura), el

(6) Cfr. nuestro artículo «Aspectos poco conocidos de los orígenes de la Guardia Civil: Compañía de Guardias Jóvenes, huérfanos y Tercio Veterano», en *Revista Estudios Históricos de la Guardia Civil*, núms. 13 y 14, 1974.



noveno y décimo; del décimo (Burgos), el undécimo, y del undécimo y decimotercero (Navarra, Vascongadas y Baleares), el duodécimo.»

La caballería se organizaba de un modo similar: «Los dos escuadrones del primer Tercio habian de constituir los primero, segundo y tercero; los cuarto y quinto se formaban con los dos escuadrones del tercero y medio del noveno; el sexto, con el cuarto Tercio; el séptimo, con el sexto; el octavo, con los dos del séptimo; los noveno y décimo, con los dos del octavo y la sección del quinto (Valladolid y Galicia); el undécimo, con el décimo (Burgos), y el duodécimo, con las secciones de Navarra y Provincias Vascongadas.»

También la fuerza de los escuadrones era muy variable, pues desde los noventa y cuatro caballos que componían el 12 se alcanzaban los ciento ochenta y tres que agrupaba el 8.<sup>o</sup> (7).

Basta reparar un poco en la articulación dada a las unidades del Cuerpo para darse cuenta de que su realización práctica era difícil, además de deficiente. En efecto, la desigualdad numérica en efectivos de los batallones y la lentitud que su organización exigía la invalidaban por completo. La práctica vino a confirmar la poca operancia del proyecto, pues cuando se producen los hechos de 1854, la Guardia Civil actuó según las circunstancias, y en ningún momento la superioridad del Cuerpo se planteó la conveniencia

(7) Esta organización es censurada por IGLESIA Y CARNICERO, E. de la, *Reseña histórica de la Guardia Civil*, págs. 99 y ss. Madrid, 1898. Su juicio es seguido por los estudiosos posteriores de la Institución; íntegra y literalmente se encuentra, por ejemplo, en GISTAU FERNANDO, M., *La Guardia Civil*, págs. 194-195, Madrid, 1907.



que a nada útil conducían, como no fuera el aumento de destinos para dar colocación a algunos de los muchos brigadieres que había en situación de cuartel, fue la división de la fuerza del Instituto en brigadas, realizadas en junio de 1863, para venir a quedar sin efecto dos años más tarde, en julio de 1865» (10).

Ni la organización en unidades de combate ni en brigadas constituían medidas acertadas para un Cuerpo como la Guardia Civil. La primera queda invalidada por la ausencia de peligro externo, por el aire de conjura y estallido imprevisto de pronunciamientos y rebeliones y por la lentitud de los medios de comunicación que dificultan la rápida reacción y concentración ante el peligro y la subversión. La segunda, que reflejamos también en un mapa, es de poca trascendencia por la dispersión habitual de la fuerza y sólo con un sentido administrativo —aparte de «aligerar» el escalafón— podía mantenerse, pero como la administración del Cuerpo era compleja, reporta un entorpecimiento en definitiva (11).

### Reajustes posteriores hasta fines de siglo

Decíamos páginas atrás que la reorganización de los Tercios, impuesta en 1861 fue el legado que la época isabelina deja a la etapa histórica inmediatamente siguiente, que se inaugura con la Septembrina o la Gloriosa, la revolución de 1868, que abre uno de los periodos más agitados de nuestra historia, comúnmente denominado Período o Sexenio Revolucionario. A las muchas alternativas que la Guardia Civil experimenta en su transcurso hay que añadir una nueva reorganización general del Cuerpo, decidida el 9 de noviembre de 1870, pero cuya aplicación práctica debería retrasarse hasta el 1 de julio del año siguiente, fecha en que comenzaría a aplicarse la reforma (12).

La iniciativa de la reforma parte de la superioridad de la Guardia Civil y, en consecuencia, por una parte, del deseo de mejorar la eficacia del Cuerpo, y por otra, distribuir mejor los efectivos, especialmente los del aumento que por entonces se acordaba. En efecto, desde la Guardia Civil se plantea «La reforma que la práctica viene aconsejando conveniente se introduzca en la organización del Cuerpo atendida su fuerza actual y distribución territorial, que tienen los Tercios». La propuesta tiene eco inmediato en el Ministerio, que la presenta al general Serrano, entonces Regente del Reino y será aprobada: «En su vista y considerando de necesidad se facilite la más expedita acción del servicio en la preferente relación de los jefes principales con los de provincia, compañía, sección y puesto, proporcionando las nuevas obligaciones de todos bien distribuidas para la mayor e incesante vigilancia que requiere el bien del servicio y sostenimiento de la más severa

(10) IGLESIA Y CARNICERO, *op cit.*, pág. 168; también refleja fielmente este parecer GISTAU, *op. cit.*, pág. 204.

(11) Vid. *Creación de la...*, págs. 53-56.

(12) Como todas las disposiciones de interés para la Guardia Civil, la orden que implantaba la reforma se puede consultar en las publicaciones específicas de la Institución (*Recopilación, Diarios dedicados al Cuerpo*, etc.) Sin embargo, para el lector, su consulta más fácil está en el tomo II de la reciente *Historia de la Guardia Civil*, de F. AGUADO SANCHEZ, págs. 330-331, donde se inserta literalmente junto con otras disposiciones igualmente interesantes.



disciplina, necesaria en el Cuerpo, cuya fuerza normalmente se halla fraccionada, S.A. se ha dignado aprobar la reforma de organización propuesta en dicho proyecto, que no principiará a regir hasta el primero de julio de 1871.»

Desde el momento en que se aprobaba la nueva organización hasta la fecha en que debería ponerse en marcha, la Dirección General de la Guardia Civil se encargaría de planificar la reforma, tarea en la que debería ajustarse a las once condiciones que le imponía el Ministerio. La novena de esas condiciones o bases prevé un aumento de efectivos, hecho que incide igualmente en la necesidad del reajuste que se propugna: «Se aumentarán trece Compañías y cinco secciones de caballería sobre el número de las que hoy tiene el Cuerpo, dentro de las fuerzas de dotación que le está marcada.»

Las dos primeras bases se refiere al mando superior de los Tercios. Una, suprime «las planas mayores de los Tercios, a excepción del 14, que continuará con la misma organización que tiene en la actualidad»; otra, la segunda, establece que los jefes supremos de los Tercios se denominarán en el futuro coroneles subinspectores. La tercera nos revela el objetivo de la reforma: «Equilibrar en cuanto sea posible su extensión territorial y fuerza a ellos consignada.» Para ello se establece una gradación en importancia de las provincias, según el siguiente criterio: «Las cuarenta y ocho provincias en que está dividido el territorio de la Península e islas Baleares serán



número de las de segunda; 13 más para el mando de las nuevas compañías que han de formarse; 10 tenientes y cuatro alféreces con destino a las mismas y de ayudantes secretarios de los subinspectores, y cinco tenientes y tres alféreces para las nuevas secciones de caballería», cuyos sueldos se incluirían en el presupuesto del año siguiente. Presupuesto en el que también se preverían y consignarían las siguientes cantidades: «7.200 pesetas para escritorio de 18 oficinas en las provincias de primera clase, a 400 cada una; 6.000 para ídem de 20 de segunda clase, a 300; 2.500 para ídem de 10 de tercera, a 250; 3.913 habilitados principales de los Tercios, a 300; 300 para el habilitado del decimocuarto tercio, quedando, por consecuencia de esta medida, sin efecto la gratificación de escritorio de 1.080 pesetas, que se mandaba acreditar en 22 de septiembre último a los comandantes segundos jefes del décimo y undécimo Tercios.»

La orden se cerraba con la autorización de proceder a los nombramientos necesarios y previstos, especialmente el de los dos empleos de coronel. El hecho de que la reforma partiera de la propia Guardia Civil y que ella fuera la que expusiera los criterios «técnicos» y profesionales a los que debería ceñirse, así como su aprobación, explican que el contenido de la orden que decide llevarla a la práctica se centre casi exclusivamente en cuestiones de carácter administrativo para regular adecuadamente la nueva plantilla que presentaría la Institución algunos meses más tarde.

Si nos fijamos en el mapa que hemos confeccionado al efecto, comprobaremos que no hay ninguna modificación espectacular en la distribución territorial de los Tercios. En realidad, sólo hay un cambio: la incorporación de la provincia de Huelva al undécimo Tercio, desgajándola del cuarto, al que hasta entonces pertenecía. En los demás casos, todo seguía igual y no había variación. En consecuencia, las verdaderas dimensiones de esta reforma habrá que buscarlas en la distribución de efectivos, extremo que se puede comprobar en la parte destinada a los efectivos dentro de este mismo volumen. Tal circunstancia nos hace pensar que en 1861 se alcanza un nivel aceptable en lo que al número y distribución territorial de los Tercios respecta y que es la distribución interna de los efectivos y el equilibrio interprovincial el aspecto que es susceptible de mejora. Por eso, los incrementos de efectivos de la Guardia Civil no se traducen en la creación de nuevos Tercios, sino que se incorporan a los ya existentes, reforzando aquellos puntos de la cobertura territorial nacional que se consideran más necesarios, bien por su fragilidad, bien por su vulnerabilidad, bien por los niveles de delincuencia alcanzados en algunas zonas (13).

Y esta será la tónica, prácticamente, hasta fines del siglo XIX. Los efectivos de nueva creación se incorporaron al Cuerpo dentro de la distribución orgánica existente en la Guardia Civil en ese momento, de manera que habrá que esperar hasta 1898 para encontrar cambios verdaderamente importantes en este terreno. Ello le confiere a esta reforma una importancia similar a la de 1861, las dos más importantes con mucho —al menos a nuestro juicio— en nuestro siglo pasado. La razón de esos cambios, de la «novedad» de la reorganización de 1898, nos parece que radica en que la Guardia Civil había adquirido ya el suficiente número de individuos para la organización territorial existente hasta esa fecha y que ahora, con los aumentos

(13) Sobre los referidos niveles delictivos y algunos mecanismos del delito, véase nuestro trabajo: *La delincuencia contemporánea. Aproximación a la delincuencia isabelina*, Granada, 1983. Una gran profusión de gráficos acompaña los diversos aspectos tratados.

previstos para 1898-99 podía pensarse en una fragmentación de algunos Tercios, cuyo territorio se reduciría y, por tanto, podría ser controlado mejor por los servidores del orden y de la seguridad.

La reorganización de 1898 se decide «como consecuencia del aumento de fuerza de la Guardia Civil en el año económico de 1898-99, y de acuerdo con lo propuesto a este Ministerio por el director general del Cuerpo, con fecha 20 de junio», según se lee en la Real Orden de 1 de julio del año que nos ocupa (14). El contenido de la orden en cuestión se refiere, básicamente, a los reajustes que entrañan dicho incremento y la reorganización. En este sentido los dos artículos fundamentales son el 2.º y el 3.º. Aquél dice así: «Creados dos nuevos Tercios en la Península, como resultado del aumento y reorganización del Cuerpo, se le asignarán conforme expresa dicho cuadro orgánico, los números 17 y 18; pasando a tomar los de ultramar, en el orden correlativo que hoy tienen, la siguiente numeración: los de Cuba, 19, 20 y 21; 22, el de Puerto Rico, y 23, 24 y 25, los de Filipinas» (15).

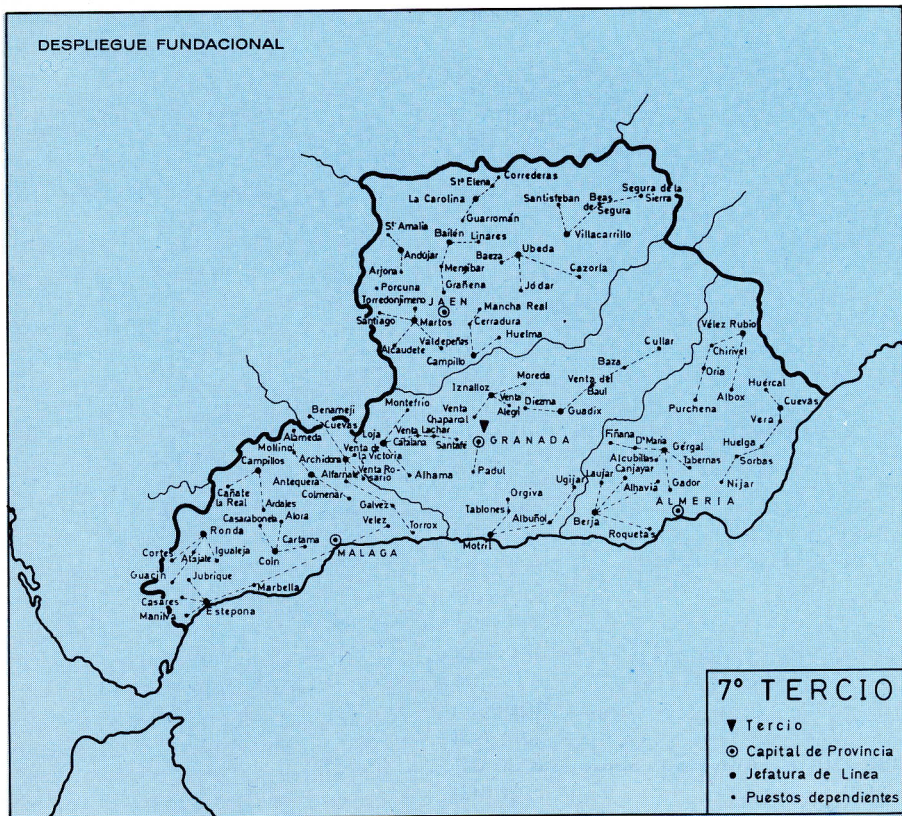
El otro artículo al que nos referimos contiene lo que sigue: «La comandancia de Canarias será exenta, como la de Baleares, y se organizará en Santa Cruz de Tenerife sobre la base de la actual Compañía y sección montada de guardias provinciales de aquel distrito, a las que sustituirá en el servicio especial que les está encomendada.» En el plano económico precisa: «Todos los gastos que origine la sección suelta de caballería, se aplicarán a los créditos consignados para la guardia provincial, formando extracto separado, hasta tanto se incluya aquélla en el correspondiente capítulo del presupuesto de otro año económico.» Y concluye: «La plana mayor de dicha Comandancia tendrá su residencia en aquella capital, y la cabecera de la Compañía se establecerá, una vez organizada, en Las Palmas de Gran Canaria.»

Los dos artículos siguientes se mueven en la misma línea; uno nos habla de que «para prestar el servicio peculiar del Instituto en la plaza de Ceuta, se crea una sección análoga a la de Melilla, dependiente de la Comandancia de Cádiz». El otro, bastante más largo, organiza la caballería del Cuerpo «en escuadrones, subsistiendo únicamente, por razones especiales, las secciones sueltas de Tarragona, Coruña, Baleares y Canarias», lo que no impide que «si las atenciones del servicio lo exigiesen, se destacarán y distribuirán por puestos las secciones que fueren necesarias, dentro siempre de los respectivos Tercios». Del resto de la orden podemos prescindir. Se refiere a reajustes internos de la caballería y alguna otra consideración que no nos interesa demasiado en este momento. Por entonces, la Guardia Civil contaba con 14.679 individuos de tropa que se aumentaban con 3.461, lo que da un total de 18.140, de los que 16.536 eran de infantería y los 1.604 restantes, de caballería.

Si comparamos la distribución de Tercios de 1871 con la que ahora nos ocupa, veremos que los cuatro Tercios que ésta tiene de más respecto de aquélla se crean en la costa mediterránea y atlántica meridional del país. Es decir, Cataluña, hasta ahora sede de un solo Tercio, tendrá dos; lo mismo ocurre con Valencia y Andalucía, que se la repartían dos Tercios y una provincia se incorporaba al de Extremadura, en adelante será la sede de cua-

(14) Se puede consultar su texto, entre otras fuentes, en *Boletín Oficial del Cuerpo*, de 8 de julio de 1898.

(15) Nos ocupamos en estas páginas de la Guardia Civil en España. La de ultramar será tratada en otra ocasión, razones de espacio imponen prescindir de ella, pues, de lo contrario, este volumen se alargaría en exceso.

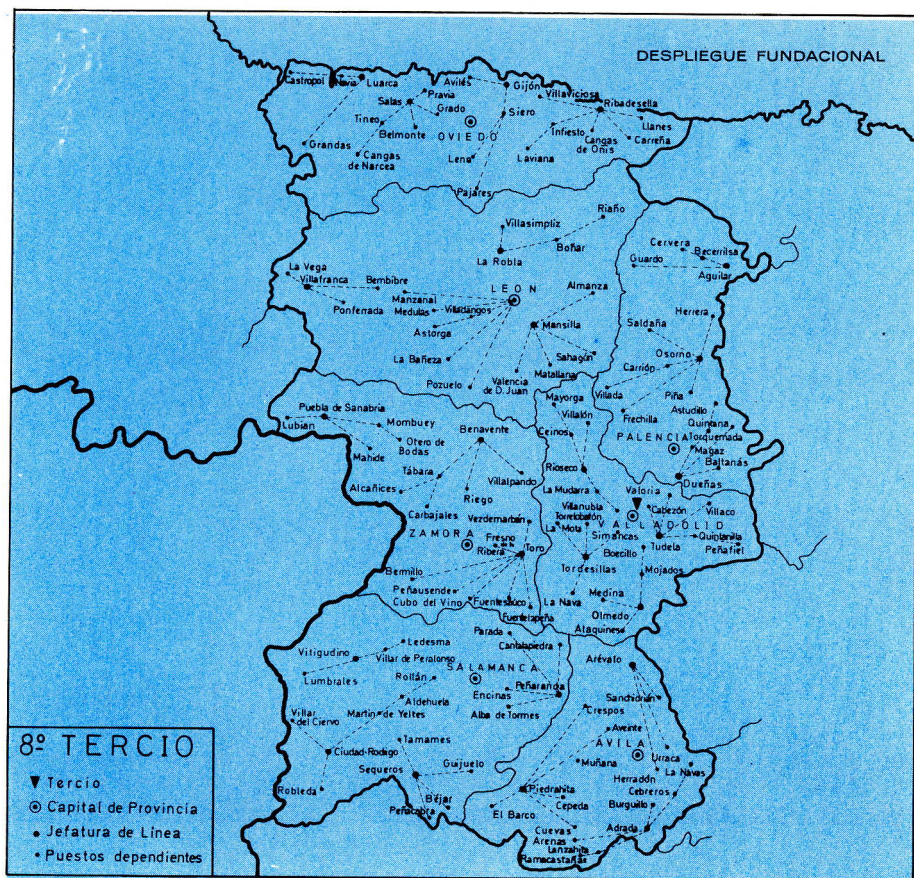


tro Tercios. En definitiva, toda la reforma se concentra en un espacio geográfico concreto, posiblemente por la tensión social y la conflictividad existente en la zona, cuyo origen responde a causas diferentes, pero que se manifiesta de una manera similar: la actividad delictiva. Corregirla o evitarla tal vez sea la razón última del reajuste que acabamos de glosar y que reflejamos, como los anteriores, en el correspondiente mapa.

### Algunas consideraciones sobre la distribución de la Guardia Civil

Vistas las modificaciones fundamentales que presenta el reparto de los Tercios de la Guardia Civil por la geografía española, parece deducirse cierta fijeza en la plantilla, lo que significa que la primera distribución estaba tan bien pensada y resultó tan operativa que no hubo necesidad de cambiarla, sólo de retocarla y adaptarla al paso del tiempo. En efecto, la primera distribución está apoyada en la vigencia histórica de la singularidad de ciertas regiones, como Cataluña, Navarra, País Vasco, Galicia, Extremadura y Aragón, a las que se asigna un tercio, lo mismo que a Baleares; los otros seis se reparten por los espacios vacíos entre los ya nombrados: Andalucía recibe dos tercios, Valencia y Murcia comparten otro, lo mismo que el centro de la Península; Asturias y León comparten otro, y el restante se ubica en Santander y parte de Castilla la Nueva.

Pues bien, pronto Baleares pierde su Tercio y se incorpora al de Cataluña, que permanece inalterado hasta 1898, año que marca el inicio de un



nuevo período, como sabemos, para Cataluña en lo que respecta a la distribución de la Guardia Civil, al ser atendida por dos Tercios. También se fusionan pronto en un solo Tercio Vascongadas y Navarra y así, juntas, permanecerán hasta después del período que estudiamos aquí. En cambio, Galicia, o mejor el tercio que cubre Galicia mantiene a lo largo de todo el siglo la estructura inicial. Otro tanto sucede con el de Aragón y con el de Santander, Burgos, Logroño y Soria. En los demás casos se mantienen las coordenadas fundamentales de la primera distribución, pero reajustándolas a las exigencias que en cada momento se presentan al Cuerpo y que son las verdaderas causas de la reforma y del incremento de efectivos.

Por ello, vemos que no hay grandes cambios hasta finales de siglo y aun entonces es claramente constatable como todavía perviven tendencias anteriores. Como hemos dicho, en 1898 se rectifica toda la franja litoral desde los Pirineos hasta Huelva, incrementando el número de Tercios en ella destinados, además de declarar a Baleares y Canarias «exentas» y organizarlas como tales. Pero lo más singular de la reorganización de fin de siglo XIX, quizá, sea el caso de Andalucía, convirtiéndose así en el territorio con mayor número de Tercios y con la circunstancia de que dos de ellos no presentan continuidad geográfica, pues las provincias de Almería y Málaga constituyen el 16, y Cádiz y Huelva —que sólo se rozan en un extremo—

forman el 18. Los altos índices delictivos que arroja Andalucía son el factor explicativo —a nuestro juicio— que subyace en el fondo de la cuestión y marca el porqué de esa distribución.

En resumen, podemos pensar con fundamento que desde el principio, la distribución de la Guardia Civil se hace con unos criterios que vienen apoyados en el legado histórico de la monarquía y en las necesidades que el Estado tiene, necesidades que se quieren cubrir sin alterar innecesariamente la vigencia de la tradición. Sin embargo, estos criterios solamente resultarían eficaces si la distribución interna de los efectivos de cada Tercio era la adecuada, y en este orden la cuestión fundamental y el objetivo primordial no es otro que dar a los puestos el emplazamiento adecuado para que sus componentes puedan cumplir eficazmente con las misiones que se les encomienda y que no son otras que las propias del Cuerpo y que la Guardia Civil tiene prescritas en sus reglamentos. En suma, la distribución general debe tener su correlato en la distribución de los puestos y en la constitución de las líneas.

## II. DISTRIBUCION INTERNA POR TERCIOS DE LOS EFECTIVOS DE LA GUARDIA CIVIL

El dispositivo territorial de la Guardia Civil descansa en tres células fundamentales: Puesto, Línea y Comandancia. El Puesto es la de menos efectivos y la más operativa; reside en un pueblo o lugar estratégico y sus componentes actúan sobre un territorio determinado que constituye el entorno de su emplazamiento y desde el que establece contacto con los puestos vecinos. El adecuado funcionamiento de tales puestos y la coordinación entre ambos viene establecida por la jefatura de la Línea, la unidad inmediatamente superior que tiene una ubicación regional o comarcal. Varias líneas integran una Comandancia, cuya residencia suele ser la capital de provincia, y funciona como motor transmisor de las órdenes de la superioridad del Cuerpo y se responsabiliza del correcto cumplimiento de las mismas en su distrito.

Nos parece obvio destacar la novedad que semejante distribución suponía en el panorama de la seguridad pública española, pues los precedentes que pueden alegarse en este sentido (16), quedan ampliamente superados al aplicarse en una escala y dimensiones sin precedentes: nunca sobre el país se había establecido de manera permanente una retícula semejante.

La vigencia de la organización interna de los Tercios —que se mantiene hoy— puede interpretarse como la mejor demostración de que la eficacia lograda con la articulación en puestos, líneas y comandancias se ha considerado siempre como la más idónea y apropiada a la naturaleza de la Guardia Civil, lo que nos evita insistir en este punto y creemos suficiente detenernos en dos momentos tan sólo para poner suficientemente de relieve los criterios aplicados sobre el particular y evidenciar las tendencias seguidas. Esos dos momentos son: uno, el que se logra en los años fundacionales; las circulares emitidas por la Inspección o Dirección General nos descubren los criterios aplicados y su alto grado de acierto, pese a la «precozidad» de su aplicación. Otro, el existente a finales del siglo XIX, con el que

(16) Los más claros proceden de los Mozos de Escuadra Catalanes, estudiados por Nuria SALES.

horquillamos el período histórico en que nos movemos. La confrontación entre uno y otro nos permitirá percibir el inicio y la conclusión del proceso.

### **Criterios de la distribución de efectivos.**

El reparto de los componentes de la Guardia Civil por las provincias atiende a tres directrices básicas: que todos los pueblos del reino estén adscritos a los puestos, que se cubran las cabezas de partido y que la diseminación no conduzca a la atomización. Se pretendía tener así una disposición adecuada a la índole del servicio que se iba a prestar.

Dentro de estas directrices tenemos la circular de 20 de noviembre de 1847 que traslada la orden gubernamental de que en dos meses como máximo deberían estar cubiertas las cabezas de partido. Para ello, los jefes de los Tercios prepararían la elección de los que serían jefes de Puesto en tales poblaciones y buscarían las casas-cuarteles que reunieran las condiciones requeridas (17). Sin embargo, el plazo establecido pasaría sin que se cubrieran las cabeceras de partido, porque en la circular de 23 de junio de 1849 vuelve a recordarse la necesidad de cubrirlas con puestos estables del Cuerpo (18), recomendación igualmente infructuosa, como veremos más adelante.

La iniciativa y las observaciones directas de los jefes de Tercio tienen un valor indiscutible para el mejor rendimiento de la fuerza.

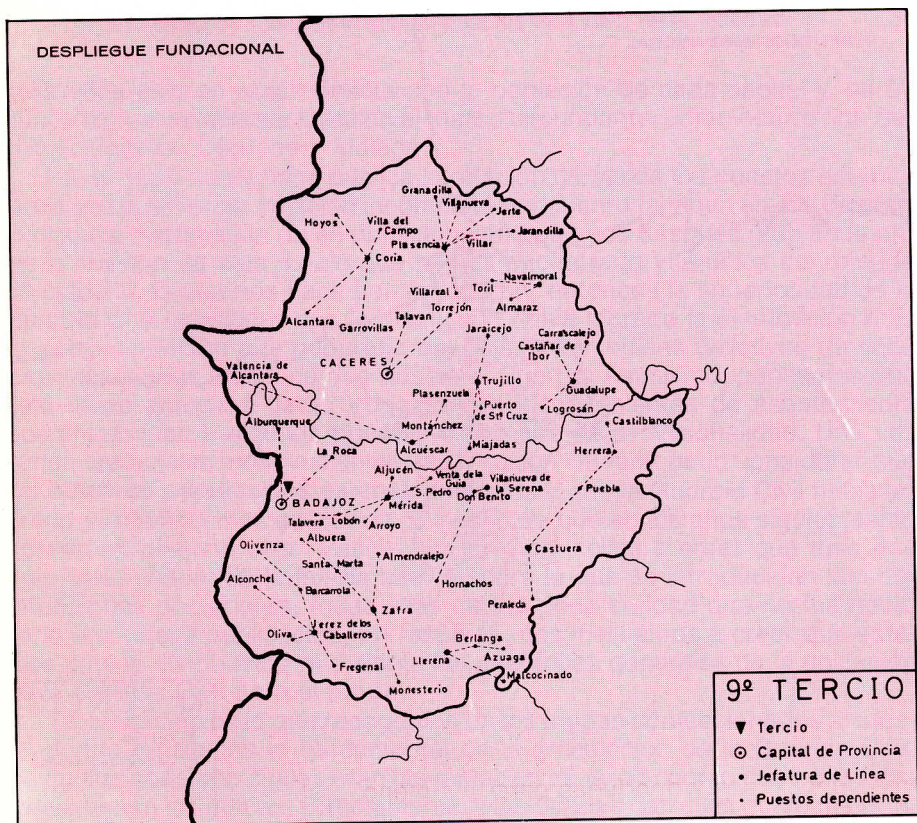
Ahumada así lo considera y está dispuesto a aprovecharlas, especialmente en el reparto de efectivos, y de aquí que el 24 de octubre de 1850 autorice a estos jefes a comunicar a la inspección cuantas observaciones crean necesarias y oportunas para una menor distribución de la fuerza en las regiones de su mando (19). Pese a tales informes, la preocupación fundamental —cubrir las cabeceras de partido—, no había desaparecido en 1851, aunque la solución estaba próxima; el 9 de septiembre de ese año, en una circular dirigida a los comandantes de provincia, les recomienda a cada uno que:

«... procurándose todos los datos de los Juzgados de Primera Instancia de esa provincia, que todos tienen la relación aprobada por S. M. de los puestos que comprende su jurisdicción, de subdividir todos los pueblos que componen, de modo que no haya uno que esté afecto a algunos de los puestos del Cuerpo y, por consiguiente, sujetos en el servicio de su demarcación. Para llevar a cabo tan interesante trabajo es preciso que dicha subdivisión la haga V. con todos los datos necesarios para que los puestos lleven este cargo con la mayor regularidad y legalidad posible.— En cada Partido además de la cabeza de él, que en 1.º de enero quedarán cubiertas las pocas que en el día no lo están, puede decirse que casi no hay un partido en toda España que no tenga cubierta la cabeza con un Puesto del Cuerpo, y, por consiguiente, por todos los puestos que se hallen dentro de cada Partido a excepción de los situados en las líneas de caminos Reales si no hay una necesidad imprescindible de ella,

(17) *Recopilación...*, t. II, págs. 207-208, Madrid, 1847.

(18) *Recopilación...*, t. IV, págs. 254-255, Madrid, 1848.

(19) *Recopilación...*, t. V, págs. 172-173, Madrid, 1860.



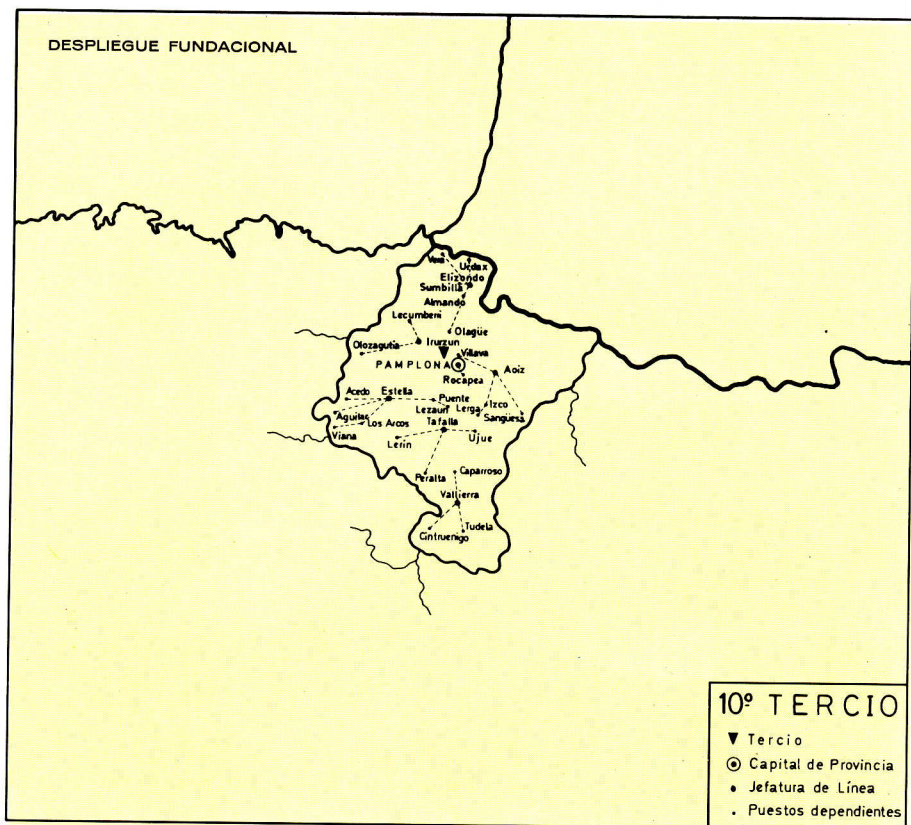
deberá hacerse la demarcación y distribución. De este trabajo me dará cuenta... En la tablilla de cada Puesto se fijará una relación comprensiva para el servicio y que deben visitar en el término que se les prescribe» (20).

Como en adelante no volvemos a encontrar insistencia sobre el particular, hay que suponer que las cabeceras de partido quedaron cubiertas, finalmente, por puestos de la Guardia Civil, y que ello tendría lugar en torno al 1 de enero de 1852.

El número de individuos en cada Puesto no podía ser nunca inferior a cinco, pero Ahumada, en su circular de 13 de junio de 1851, pregunta a los comandantes de provincia si sería posible y conveniente la existencia de destacamentos con sólo cuatro hombres, caso de que la geografía del lugar y del número y carácter de los naturales lo permitiese; inquiera igualmente si sería oportuno que todos los hombres existentes en un Puesto fuesen de la misma arma o de ambas y si en los caminos reales o terrenos llenos de caballería (21). No sabemos cómo se resolverían estos interrogantes, pero por la documentación posterior se puede afirmar que los puestos de cuatro hombres serían excepcionales, y que a la solución mixta del montaje de los puestos se llegaría en poblaciones de cierta importancia, bien por

(20) *Recopilación...*, t. VI, págs. 121-123, Madrid, 1861.

(21) *Recopilación...*, t. VI, págs. 108-109.



sus habitantes, bien por su emplazamiento, bien por las circunstancias especiales que concurrían en cada una de ellas.

El carácter eminentemente rural, la dispersión necesaria de la Guardia Civil, originan la preocupación constante de mantener en las capitales de provincia sólo el número de guardias suficientes para atender las cuestiones del servicio en las proximidades de los cascos urbanos. Con esta preocupación, Ahumada se dirige al Gobierno el 9 de noviembre de 1847 para que determine por Real Orden la cantidad de hombres que cada capital provincial debe poseer. Las razones que mueven al Inspector general de la Guardia Civil en esta petición son básicamente dos: la necesidad de mantener en servicio a todos los hombres por ser aún escasos para cubrir los diversos cometidos y que la Institución no se convirtiese en una fuerza urbana, pues además de perder su carácter rural dejaría sin cumplir la misión específica que se le encomienda y para la que es creada. Al dirigirse al Gobierno, Ahumada adjunta una relación de la cabeceras de provincia y el número de hombres y caballos que a cada una debería corresponderle; la Real Orden de 12 de noviembre de 1847 le da valor definitivo a dicha distribución (22), en la que Madrid arroja el contingente mayor, seguida de Barcelona, el otro núcleo urbano. La mayor o menor importancia de los efectivos

(22) *Recopilación...*, t. II, págs. 130-132. No merece la pena que la recojamos aquí, pues varió con los sucesivos aumentos de fuerza.

asignados está en razón directa con la población de cada capital y, en algunos casos, se atiende también al marco circundante, como ocurre con Sevilla, Zaragoza, Córdoba y Málaga.

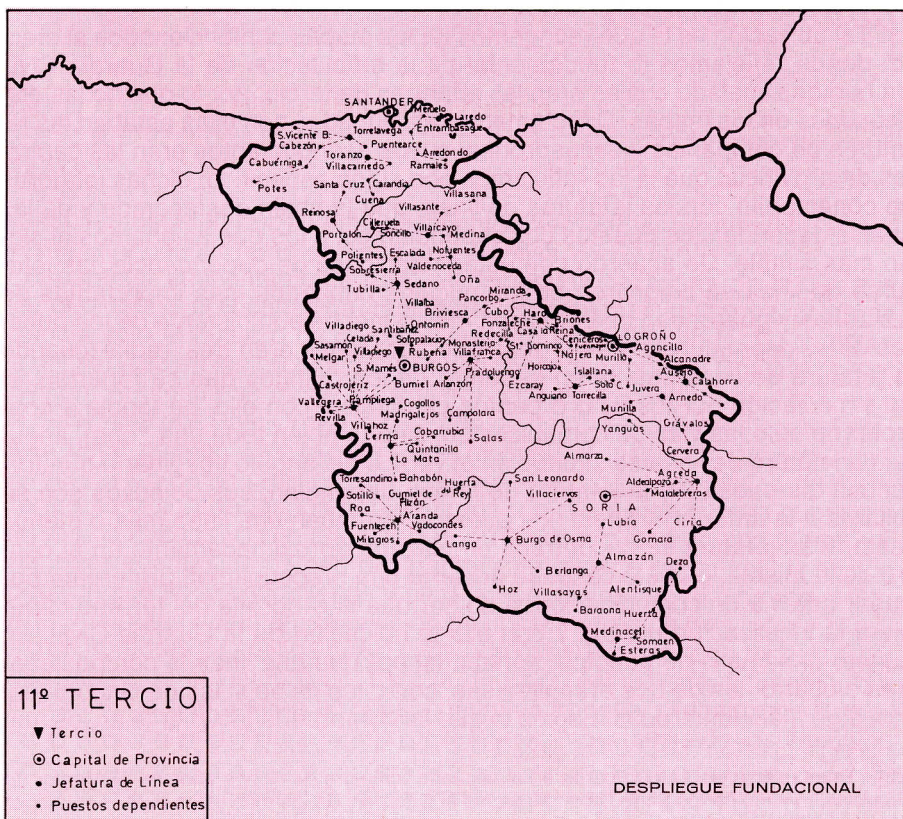
Hasta 1854 no se hace pública la relación global de los puestos establecidos en cada Tercio, relación incompleta por cuanto faltaban en ella dos tercios, cuya distribución no se publica hasta dos años después (23). Es la primera relación de esta índole que hemos encontrado y la única del reinado de Isabel II, lo que nos hace pensar que por entonces la superioridad de la Guardia Civil consideró que la Institución había logrado la distribución más idónea en relación a la geografía del país, a los índices delictivos de cada provincia y a los efectivos que poseía el Cuerpo. Asimismo, pensamos que éste hasta entonces debió tropezar con inconvenientes de asentamiento que imprimirían a algunos puestos cierto aire de provisionalidad. Una vez subsanados tales inconvenientes, la Dirección General pudo considerar que los objetivos perseguidos estaban cubiertos y que la Guardia Civil había logrado su plantilla más adecuada. El hecho de que en los años siguientes no aparezcan ninguna otra relación similar, nos inclina a creer que tuvo una gran fijeza y que fue la falsilla básica sobre la que se introducirían las modificaciones posteriores, todas ellas de tan poca entidad que no fue necesario una nueva publicación. En resumen, nos inclinamos a creer que estamos ante la distribución que sienta las directrices generales de la ubicación de la Guardia Civil para el futuro.

Tal ubicación es la que recogemos en los mapas confeccionados al efecto, donde reflejamos lo fundamental de la articulación de la Guardia Civil. Ya hemos señalado cuáles eran las jefaturas de tercio, por lo que no las distinguimos en los mapas. Directamente relacionadas con ellas estaban las jefaturas de compañías y escuadrones, cuyos asentamientos eran las capitales de provincia, que sí las reflejamos con signo específico; dichas jefaturas se conectaban con las jefaturas de línea, que también destacamos y de las cuales dependen los puestos correspondientes, a los que asignamos el signo más simple. De acuerdo con estas relaciones de dependencia, las jefaturas de línea se colocaron en los núcleos habitados más importantes de las zonas y guardaban una posición más o menos equidistante de los puestos de su dependencia. Las formas que adoptaban eran tres: radial (cuando la jefatura de línea estaba en el centro de los puestos que se reparten en su inmediación por los cuatro puntos cardinales: con ello, se tendía a controlar no sólo las vías de comunicación, sino también toda una zona), angular (la jefatura de línea se situaba en el vértice del ángulo imaginario que formaban los puestos y la jefatura de la que dependían; sus objetivos son similares a la anterior) y lineal (los puestos formaban una línea más o menos recta, y su jefatura se encontraba emplazada aproximadamente en el centro de la misma; en este caso, se advierte una preocupación preferente por cubrir una vía de comunicación, a no ser que la orografía del terreno impusiera la localización urbana y con ella la ubicación de la Guardia Civil). En cuanto al número de puestos, lo habitual era que una línea la compusieran tres o cuatro, las de dos eran escasas, como las de seis; las de cinco puestos, algo más numerosas. Eso es lo que se comprueba fácilmente en los ma-

(23) Tales relaciones se publicaron en el segundo trimestre de dichos años en *El Mentor del Guardia Civil*, uno de los periódicos dedicados al Cuerpo y de los más útiles para el estudio de esta Institución, en particular, y del período, en general.

pas de cada tercio, donde queda reflejada la organización de las líneas y el número de puestos que la Guardia Civil tenía en cada distrito.

En el mapa correspondiente se observa la gran concentración de la provincia de Madrid, seguida de Segovia; en las demás provincias hay una disposición predominante al hilo de las vías ruterias, que deja amplios claros en el oeste y sur de Guadalajara, noroeste de Cuenca, oeste de Ciudad Real y suroeste de Toledo. En el mapa siguiente queda de relieve el «abandono» de la montaña y la concentración en la llanura y costa, con predominio de puestos en Lérida y Gerona. En Andalucía occidental (vease el mapa) hay un mayor equilibrio en la distribución, a lo que contribuye decisivamente la bondad orográfica y la naturaleza del hábitat. Lo mismo cabe decir del cuarto Tercio (vid. el mapa que lo representa), aunque la provincia de Albacete y, más aún, la zona de Valencia limitrofe con ésta y el suroeste de Murcia no tienen la misma intensidad de cobertura que la franja que va desde el norte de Castellón hasta el sur de Alicante. En Galicia (vid. el mapa), también de distribución homogénea, hay más asentamientos, relativamente, en las provincias meridionales, correspondiendo a Lugo los claros más abundantes. El mapa que sigue evidencia el trazado de la carretera principal que cruza Aragón por Zaragoza de este a oeste, y los derroteros de los pasos de las cordilleras, cuya situación resalta también el emplazamiento de los puestos.



En Andalucía oriental (véase mapa) se comprueba el carácter determinante que tiene al respecto Sierra Nevada en la provincia de Granada; en las demás, la costa, las sierras próximas y los pasos de las mismas imponen la ubicación de los puestos. La montaña también es decisiva en las provincias de León y Asturias (véase el mapa); en las otras, del octavo tercio, se transparenta el trazado rutero, como en Avila, Valladolid y Palencia; en general, se advierte una mayor cobertura de la mitad este, si consideramos el distrito del tercio dividido en dos franjas de norte a sur. Extremadura (como se ve en el mapa de esta región) es una de las zonas de reparto más homogénea y donde los puestos distan más entre sí: las peculiaridades del asentamiento humano y la cuantía de los efectivos del Cuerpo pueden ser las razones fundamentales de su explicación. Navarra presenta también un reparto muy equilibrado —a excepción de la zona pirenaica—, sin descuidar las vías de comunicación, como ocurre en Burgos y Logroño (así lo documenta el mapa correspondiente), las dos provincias más abundantemente cubiertas del 11 Tercio, en el que Soria es la que más claros presenta, cosa lógica en función de su situación geográfica y de su número de habitantes. El País Vasco (Tercio 12) presenta un claro predominio de las líneas radiales, en una distribución no muy densa, pero equilibrada. En cuanto a Baleares, en Menorca sólo hay dos puestos, y Mallorca cuenta con una cobertura apropiada a sus necesidades de entonces (24).

### **Organización interna de los Tercios en fin de siglo**

Lo laboriosa que nos resultó la tarea de reconstruir y ubicar los puestos y líneas de la Guardia Civil en el período inicial de su historia, contrasta con la facilidad que hemos tenido para reconstruir la fisonomía interna de los Tercios a fines del ochocientos, gracias a un atlas del que se conserva un ejemplar en la Dirección General del Cuerpo (el único que hemos sido capaces de encontrar); desgraciadamente, su estado de conservación no es bueno, se han extraviado las páginas iniciales y con ellas el nombre del autor y demás datos editoriales, aunque todo hace suponer que fue editado entre 1890 y 1898. Los datos que encierra son tan minuciosos como actuales para la fecha en que se publicó.

La distribución por tercios que nos presenta el atlas es una intermedia entre la de 1871 y la de 1898, establecida en 1880, en donde lo más destacable es la separación de las Baleares del tercer Tercio para incorporarse

---

(24) Muchos de los lugares que figuran en las relaciones que nos sirven de base han desaparecido o decaído hasta el extremo de ser muy problemática su ubicación; otro elemento perturbador es la diferente grafía que presentaban entonces y la usual actualmente de no pocos de ellos, que en ocasiones nos hizo dudar de si tal diferencia respondía a la realidad o era error del realizador de las referidas relaciones, duda que no hemos podido resolver totalmente; pero como el obstáculo no era invencible, hemos preferido respetar la grafía original.

Los mapas los hemos confeccionado a partir del contenido de las hojas del Atlas nacional de España, (Instituto Geográfico Nacional), Madrid, 1965, y como no todos los lugares de la relación que ocupa figuraban en él, recurrimos a los mapas topográficos de España, con los que acabamos de resolver los problemas, prácticamente, y creemos haber logrado una ubicación de los puestos de la Guardia Civil con un margen de error —si existe— totalmente despreciable.

Las relaciones que nos han permitido estas reconstrucciones están en diversos números de *El Mentor del Guardia Civil* publicado en 1854, 1856.

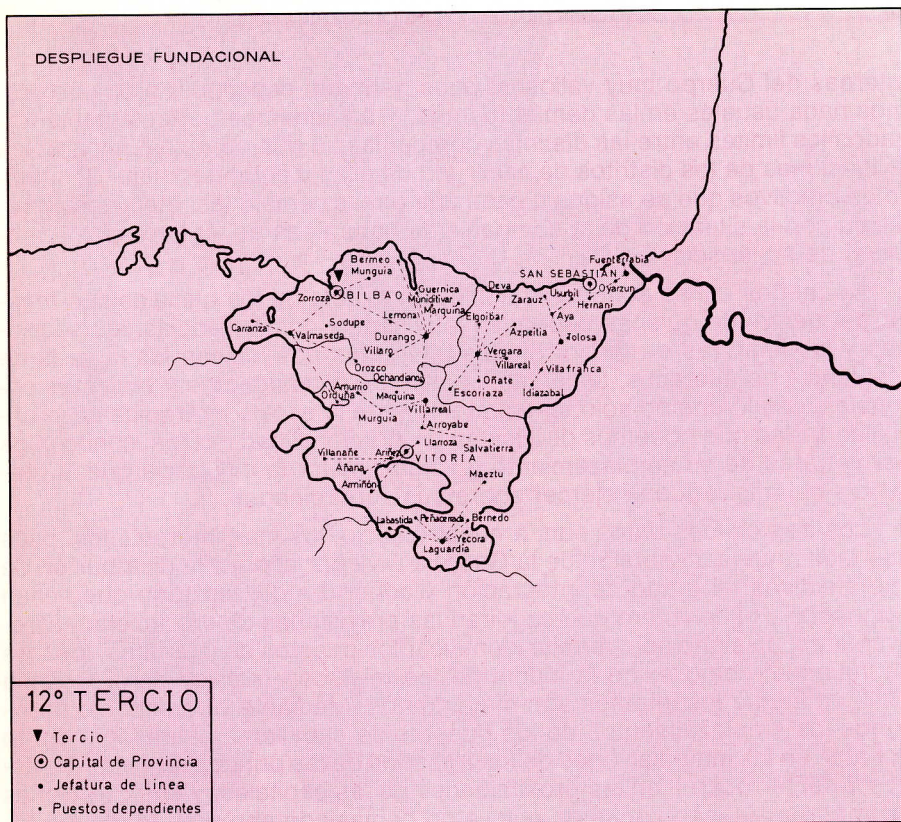
Un avance de estas páginas dimos en nuestro trabajo: «Ubicación geográfica inicial de la Guardia Civil», en *Cuadernos de Historia Moderna, Contemporánea*, I, págs. 83 y ss., 1980.

al quinto, que pierde Alicante para constituir con Murcia y Albacete el 15. No nos hemos detenido en esta redistribución por carecer de importancia, a nuestro juicio, si se compara con la que le precede y le sigue. Si aquí aludimos a ella es porque sobre su planta se realizó el atlas que comentamos, auténtica pieza clave para conocer la distribución de la Guardia Civil en los últimos años del siglo XIX, así como sus expectativas de crecimiento, posibilidades de actuación y algunas de sus realidades internas perceptibles de otra manera.

En efecto, la publicación que nos ocupa dedica dos hojas a cada provincia, una con el mapa de la misma y otra con un interesante conjunto de datos numéricos. Las que llevan el mapa incluyen dieciséis signos convencionales: siete, relativos a la provincia en sí, y el resto, referentes a la Guardia Civil. Los que se refieren a la provincia nos muestran qué poblaciones eran partidos judiciales, en donde Ahumada estaba especialmente interesado en que hubiera puestos de la Guardia Civil, desde el momento de su creación, pretensión que quiere hacer realidad definitivamente en los inicios de la década de los cincuenta. Nos indican también cuáles son los «pueblos de etapa», dato especialmente interesante y nada frecuente, del que existen referencias en la documentación, pero son referencias tan vagas que es imposible su localización precisa, entre otras cosas porque esas referencias se encuentran entre autoridades o jerarquías que están al corriente de su existencia, conocen su ubicación y los pormenores de su utilización y, en consecuencia, no necesitan aludir a ello, pues todo se sobrentiende por sabido. El atlas, en cambio, los incluye, y pensamos es uno de sus datos más valiosos. Los pueblos de etapa se escalonan, generalmente, a lo largo de las vías de comunicación y son los lugares de comienzo o final de jornada en los desplazamientos de los guardias civiles cuando se trasladan, escoltan a presos, acompañan a algunas tropa en marcha, etc.; dichos pueblos están separados por una distancia que oscila en torno a los 30 kilómetros, poco más o menos, según las condiciones del terreno por el que se ha de transitar, consiguiendo de esta forma que sea similar el esfuerzo realizado cada uno de los días que dura el desplazamiento y que sea fácil y precisamente calculado el tiempo que va a durar un viaje que transcurra por estos derroteros.

Otro elemento de los que incluye el atlas es el de las estaciones telegráficas, objeto de temprano interés también para la Guardia Civil, especialmente cuando la estación era de telégrafo óptico; el dato es interesante, toda vez que nos permite conocer con precisión el desarrollo alcanzado por este medio de comunicación y valorar el grado de relación existente, tanto entre las distintas provincias, como entre éstas y la capital y la posibilidad o imposibilidad que llegaran a los distintos lugares del reino las noticias comunicadas por este procedimiento. Un simple vistazo demuestra lo que aún quedaba por hacer en este terreno en la España de fines del siglo XIX.

Después siguen las carreteras de primero, segundo y tercer orden. Por lo que respecta a las primeras, las nacionales, no hay novedad y es un dato sobradamente conocido. No ocurre lo mismo con las vías de las otras dos categorías, cuyo trazado se puede reconstruir con datos provinciales no siempre localizables con facilidad, de ahí el interés que en este orden de cosas tiene el atlas, pues nos permite acceder directamente a todos los niveles de la red rutera y poder valorar en conjunto las posibilidades de co-



municación de intercambio existentes en las distintas provincias, su integración en las corrientes comerciales y su aislamiento, si aún se mantenía. No olvidemos que por estas fechas es cuando el mercado nacional español empieza a ser un conjunto articulado, superados ya los compartimientos estancos del pasado.

Por último, tenemos el tendido férreo existente en esos momentos en cada una de las líneas, en donde se hace indicación de las diferentes estaciones. Parece obvio resaltar el valor de estas indicaciones, ya que el interés de las mismas destaca por sí sólo al ver referido el tendido férreo a los demás datos del atlas, un tendido férreo que también estuvo entre las primeras preocupaciones de la Guardia Civil y al que la Institución prestó una temprana protección para evitar destrozos en las vías y sabotajes en la construcción, hechos que se denuncian por entonces y que se reflejan en los Diarios de Servicios del Cuerpo (25).

Los símbolos que se refieren a la Guardia Civil nos indican dimensiones

(25) En nuestras dos obras que ya hemos citado el lector puede encontrar interesantes referencias a los sistemas de comunicación no sólo en lo que a construcción y tendido se refiere, sino también a su progreso, características del trazado y opciones del tendido. Igualmente, se incluyen aspectos que interesan en relación con la Guardia Civil, como la actuación de la Institución en sus cometidos de protección a los viajeros, comerciantes y demás gentes que transitan por los caminos o en los trenes, la ayuda en accidentes, la advertencia de peligros o destrozos, etc. Los periódicos dedicados al Cuerpo (*Guía del Guardia Civil*, *Mentor del Guardia Civil*, *Boletín de la Guardia Civil*) encierran una variada casuística de estos servicios.

internas del Cuerpo muy valiosos; pues permiten descender a unos extremos nada usuales en las demás fuentes. Y así tenemos perfectamente trazados los límites entre las distintas compañías, lo que permite comparar las extensiones de los distritos de cada una de ellas y entender mejor el número de efectivos que se asigna a cada una de las compañías, efectivos en relación con la situación de la compañía, la naturaleza de su terreno y la amplitud de su jurisdicción.

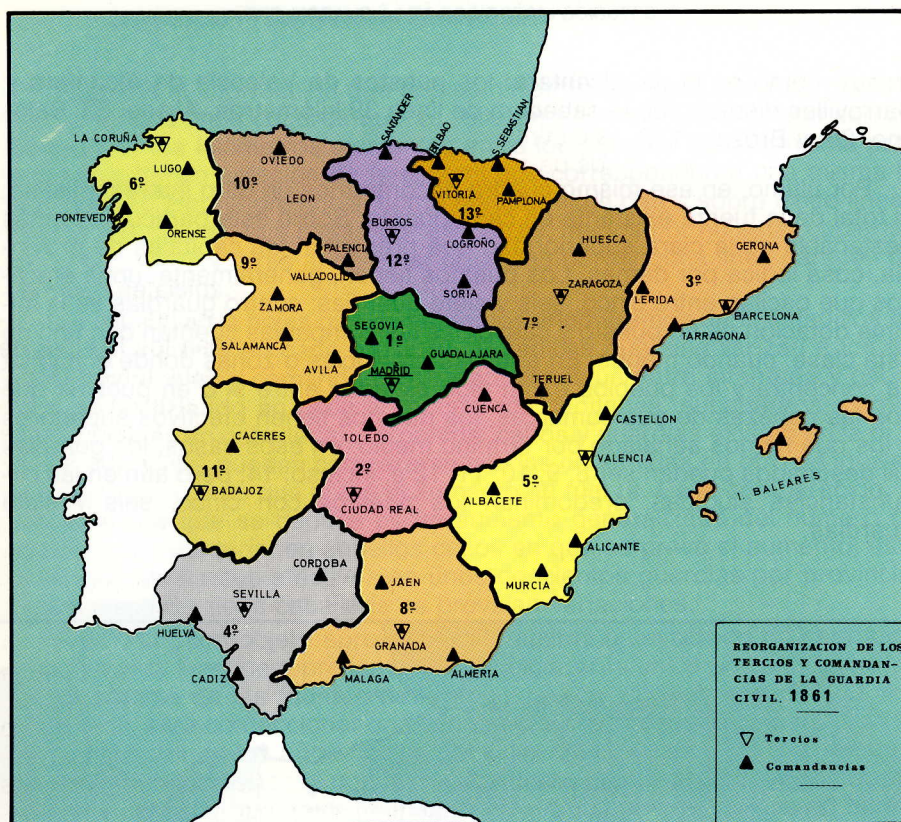
No menos útil es conocer la ubicación exacta de los oficiales con mando de fuerza, de quienes dependen las líneas y comandancias, las secciones y las jefaturas de tercio. Signos diferentes nos indican los lugares de residencia de alféreces, tenientes, capitanes, comandantes y tenientes coroneles, con lo que no sólo tenemos a la vista la escala jerárquica de la oficialidad, sino que podemos deducir su proporcionalidad interna, conocer los pormenores de su emplazamiento y valorar mejor la influencia que la presencia del oficial puede ejercer sobre sus subordinados.

Los tres últimos datos son, a nuestro juicio, los más interesantes, pues nos muestran la dispersión de la Guardia Civil por el país, la distribución de sus efectivos, el grado de integración y cobertura del territorio que tienen asignados y el derrotero que seguirán las previsiones de crecimiento. Efectivamente, un signo nos permite identificar los puestos de infantería, los más abundantes, como exige la índole de los mismos efectivos de la Guardia Civil, en la que los infantes son mayoritarios. Mediante otro símbolo percibimos los emplazamientos de los puestos de caballería, asentados, por lo general, en las inmediaciones de los trazados de las principales rutas terrestres y del ferrocarril, en las proximidades de las capitales, y en poblaciones de importancia y en zonas de relieve no demasiado abrupto, donde los caballos son bastante menos útiles que en zonas llanas o despejadas, donde pueden actuar con facilidad y acudir con rapidez a donde se les requiera.

Por último, distinguiremos cuáles son las previsiones de crecimiento y reparto de los nuevos efectivos al indicarnos el atlas cuáles son los puntos que están en proyecto. Su futuro emplazamiento nos muestra como objetivos al extender la cobertura del Cuerpo a núcleos humanos apartados de las vías de comunicación principales y a controlar mejor las vías de comunicación de segundo y tercer orden, con lo que quedarían incorporadas más estrechamente al dispositivo de seguridad de la Guardia Civil las conexiones entre las grandes vías, se acentuaría su presencia en zonas antes visitadas temporalmente y se facilitaría la prestación de apoyo mutuo entre los puestos diferentes.

De lo que llevamos apuntado se deduce, y el atlas lo demuestra claramente, que las mayores densidades de efectivos de la Guardia Civil se registran en torno a la capital del reino y a las capitales de provincia, auténticos centros neurálgicos de los distritos de ellos dependientes; siguen en importancia las poblaciones de mayor número de habitantes en cada provincia y un rosario de puestos une todo el dispositivo en un conjunto estrechamente interrelacionado que tiene en el ferrocarril, las carreteras y el telégrafo sus nexos de unión.

Las hojas con datos numéricos perfilan y completan la información que nos suministran las de los mapas. En realidad, aquí los datos se refieren a los efectivos de la Guardia Civil, a su cuantía y a la distancia que los sepa-

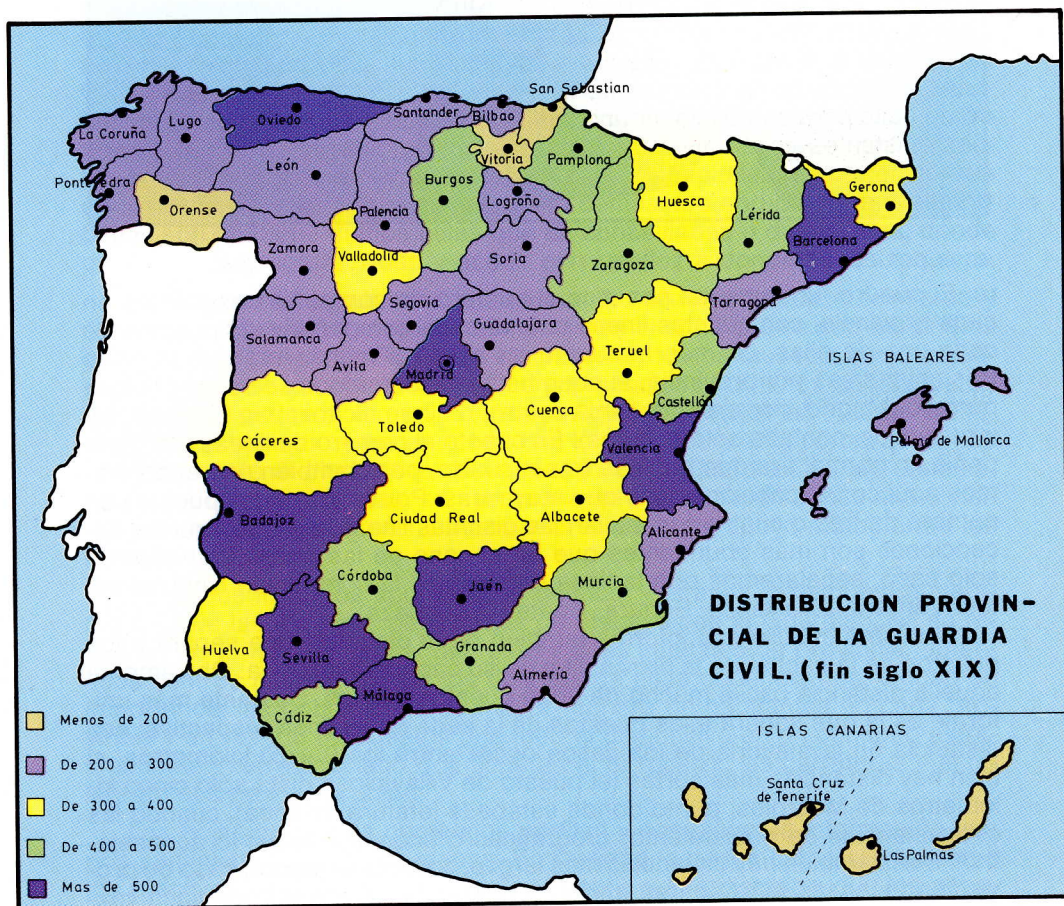


ra. El cuadro fundamental nos dice el número de compañías existentes en cada provincia, con cuantas líneas cuenta cada compañía y los puestos de cada una de ellas. Lo más frecuente en aquellas fechas era que hubiese tres compañías por provincia, aunque había casos en que se superaba este número (Madrid, por ejemplo, tenía cuatro) o no se alcanzaban (Gerona, sin ir más lejos, contaba sólo con dos). En cuanto al número de líneas por compañía, lo normal era que hubiese tres o cuatro, pero también nos encontramos aquí con excepciones, aunque muy raras. Por su parte, los puestos en número de tres o cuatro constituían las distintas líneas, aunque aquí las excepciones son más abundantes que en el caso de las líneas (por citar un solo caso, señalaremos que la línea de Vergara la componían cinco puestos: Vergara, Villafranca, Segura, Oñate y Escoriaza).

El mismo cuadro nos informa también de la distancia que separa a los puestos de la capital de la provincia y de su cabecera de línea. Obviamente aquella distancia oscila mucho de unos puestos a otros. Bastante más uniforme es la que separa a los puestos de la sede de su línea respectiva: esa distancia en la mayoría de los casos oscila entre los 9 y 20 kilómetros, si bien hay distancias más cortas (el puesto de Villaviciosa dista sólo cinco kilómetros de Móstoles, punto donde estaba la jefatura de línea), cuando las circunstancias de poblamiento, orográficas o económicas así lo aconsejaban. Pero también hay distancias más largas, como ocurre en el caso de provincias extensas (en Cáceres encontramos un buen ejemplo de línea «ex-

tensa», como es la de Alcántara: los puestos de Valencia de Alcántara y Garrovillas distaban de la cabecera de línea 39 kilómetros, Alisea, 33; Salorino, 28, y Brozas, 17).

Por último, en ese mismo cuadro encontramos un dato interesantísimo: el total de la fuerza existente en cada puesto. Sobre este particular, lo más destacable es la clara superioridad que presentan las capitales de provincia, cosa lógica por demás. Los puestos tienen, generalmente, unos efectivos que oscilan entre cinco, seis y siete guardias; cuatro guardias es la mínima dotación de un puesto y casi todas las compañías cuentan con uno de esta clase, cuando menos. En aquellas provincias o zonas donde el hábitat se concentra y los pueblos están algo alejados entre sí o en pueblos que son las cabezas de sus comarcas, los puestos tienen efectivos superiores a los que hemos señalado por término medio: en esos casos, los guardias allí destinados pueden ser 8, 9, 10, 11, 12 e, incluso, 14, pero aún en las circunstancias aludidas, predominan los puestos con cinco, seis y siete guardias.



Completa la información que nos suministran las hojas del atlas con datos numéricos unos cuadros que se refieren a los tendidos férreos con indicación de los kilómetros existentes entre los pueblos de una misma provincia que tienen estación de ferrocarril que corresponden a una misma línea; por eso alguna provincia, como Madrid, tiene datos sobre cinco líneas férreas que son las que pasan por ella; otras, menos por no estar cubiertas por el ferrocarril y otras al no estar cruzadas por ninguna línea carecen de este tipo de datos.

Por último, en la hojas que comentamos encontramos unos estadillos de la fuerza existente en cada provincia. Estadillos que singularizar a los tenientes coroneles y comandantes; luego, distingue entre infantería y caballería, especificando en cada arma cuantos capitanes, subalternos, cornetas (trompetas en caballería), sargentos, cabos y guardias existen en la provincia, cifras que pueden compararse con las contenidas en otro de iguales características, pero que prevé el aumento de fuerza. De la comparación, lo más evidente que se deduce es un aumento generalizado del número de guardias de infantería: en aquellos casos en que se prevé el aumento, este arma incrementa sus efectivos en unos doscientos guardias por provincia. En los efectivos de la caballería se preveían variaciones.

Pues bien, con objeto aprovechar al máximo el contenido de este atlas y mantener la línea de representación ya iniciada (la única posible dadas las características de las fuentes de la época fundacional) lo hemos utilizado como base para confeccionar una serie de mapas con la situación de los tercios existentes en los años finales del siglo XIX. De esta forma, podremos establecer comparaciones con la realidad que ofrecían las provincias en los primeros años de la vida de la Institución y cifrar el exacto alcance de las variaciones sufridas, la incidencia de los aumentos de efectivos y la manera en que ha progresado la cobertura nacional por la Guardia Civil.

### **Consideraciones sobre la distribución de efectivos por Tercios**

Evidentemente, el lector, manejando el material gráfico suministrado en estas páginas, puede obtener no pocas conclusiones sobre la forma en que se han distribuido los efectivos de los tercios en los distritos correspondientes a cada uno de ellos. No obstante, no nos resistimos a apuntar aquí algunos extremos al respecto.

Por lo pronto, parece claro que los criterios aplicados en la distribución inicial siguen vigentes a finales de siglo y se aplican siempre que se registra un incremento de la fuerza del Cuerpo, lo que parece demostrar que el nivel de eficacia logrado se consideraba aceptable, y por tanto, no existía ninguna razón para cambiar los planteamientos sobre los que descansaba la referida distribución.

Otra evidencia que se desprende del cotejo del número de puestos por línea en la época fundacional y a fines del siglo XIX, es que las líneas de la década de los cincuenta tenían más puestos bajo su dependencia que a finales de siglo: por lo general, los cinco o seis puestos por línea existentes en los años iniciales de la Institución dejan paso a una línea, como ya hemos dicho, constituida por tres o cuatro puestos a fines de la centuria.

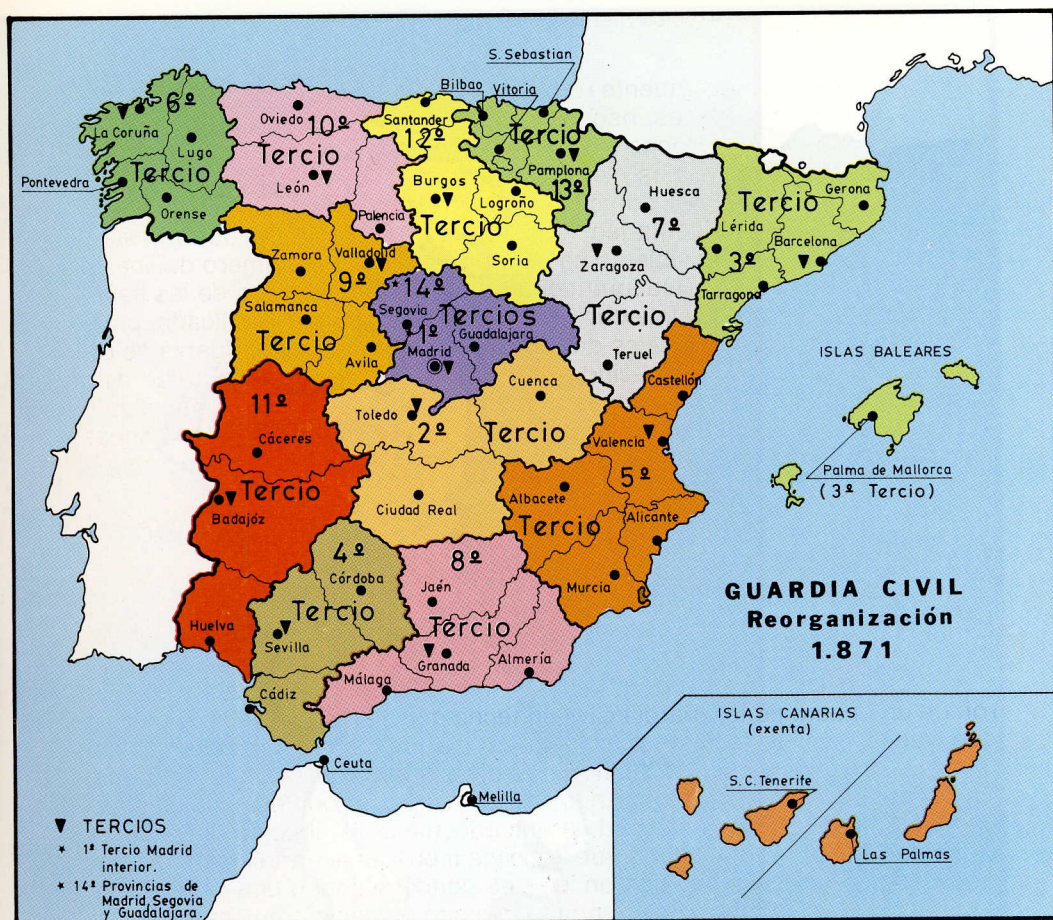
La disminución del número de puestos por línea y el incremento de efectivos se traduce, lógicamente, en un aumento de puestos y líneas, un au-

mento que no está regularmente repartido por todas las provincias, sino que hay grandes desigualdades, nacidas de las peculiaridades físicas y humanas de las diferentes regiones españolas. Como muestra de tal desigualdad podemos reparar en algunos ejemplos. La provincia de Toledo contaba en la década de los cincuenta con cuarenta y un puestos y siete líneas, mientras que en los años noventa tenía diez líneas y cuarenta y cuatro puestos; es decir, la variación sensible se ha experimentado en el número de líneas. Por el contrario, Ciudad Real que contaba en la primera etapa de las señaladas con siete líneas y veintiocho puestos ve cómo se han duplicado, prácticamente, estas cifras a finales del siglo pasado: entonces su fuerza se organizaba en catorce líneas y cincuenta y dos puestos; el aumento en este caso repercute por igual en líneas y puestos. Otro caso en la dinámica de los aumentos lo encontramos en Lérida, donde el incremento de la líneas (las seis de mediados de siglo se han convertido en ocho a finales) no es comparable de ningún modo con el que experimentan los puestos (los diecisiete de la primera época se han convertido en cuarenta y tres a finales del ochocientos).

Y una última consideración. El incremento de los puestos de la Guardia Civil no implica que los emplazamientos ocupados en un momento ya se mantuvieran para siempre. Esto es lo que ocurre con la mayoría de los puestos y líneas, pero menudean los casos de lugares que pierden la jefatura de línea para no volver a recuperarla y sobre todo el de lugares que dispusieron de un puesto de la Guardia Civil en fecha muy temprana y lo pierden sin que vuelva a ellos la Institución a pesar de los reiterados incrementos.

La explicación de estos hechos nos parece que radica en lo siguiente: En los inicios de la Institución, Ahumada se mueve en una especie de cuerda floja que supone la necesidad de una adecuada distribución de la fuerza y una debilidad presupuestaria que le obliga a buscar acuartelamientos «baratos»; por eso coloca puestos en lugares donde le ceden una casa o donde el alquiler no es muy caro, siempre y cuando el nuevo emplazamiento no altere demasiado las previsiones sobre la distribución de efectivos. Más adelante, cuando la Guardia Civil se consolida y crece, al tiempo que el país va cambiando con el paso del tiempo y modifica sus estructuras sociales y económicas, la redistribución de efectivos será una exigencia ineludible para adaptarse a los tiempos y cumplir mejor con los cometidos que el Gobierno le encomienda. Es entonces, merced a estos impulsos, cuando se producen cambios tan radicales como los que hemos señalado más arriba en los que a la ubicación de la fuerza se refiere. Lugares que quedan desplazados de las vías de comunicación, que ven disminuir sus habitantes o desaparecer sus fuentes de riqueza, lugares que languidecen incapaces de competir con la mayor pujanza del entorno... son casos que tienen como denominador común el no necesitar de manera permanente a la Guardia Civil, por eso, si alguna vez tuvieron algunos de sus puestos, lo perderán en beneficio de otros lugares que están más a la altura de los tiempos.

Sea esta la razón, o no, de los cambios que se advierten en la ubicación de los efectivos de los Tercios, lo evidente es que esta es otra de las facetas siempre vivas en la Institución, pues tales cambios son muestra clara de que se busca en todo momento la mejor disposición para mantener los niveles de eficacia deseables, dispensar una protección, adecuada a las gentes y cubrir suficientemente las líneas de comunicación, extremo este último que veremos más claramente a continuación.



### III. OTROS ASPECTOS DE LA DISTRIBUCION DE EFECTIVOS DE LA GUARDIA CIVIL

Vamos a completar cuanto llevamos dicho con nuevos elementos que nos ayudarán a enfocar desde otros puntos de vista lo que supone la distribución de efectivos del Cuerpo por la geografía española. Para ello, nos referiremos a las carreteras y ferrocarriles, a la población y a la superficie que tienen encomendada para la prestación de sus servicios. Creemos que la relación de estos elementos con el número de guardias existentes nos dará unos parámetros que serán de indudable utilidad más adelante, cuando nos ocupemos de los servicios prestados, pues de manera más o menos directa evidenciarán el grado de eficacia logrado por la Institución.

#### Cobertura de la red rutera

Indudablemente, la mejor o peor red de carretera de un país constituye un claro testimonio del nivel de progreso que dicho país disfruta. El aumento del kilometraje de las carreteras manifiesta un dinamismo comercial y una intensificación de las comunicaciones y traslado de gentes y mercancías superior al de otras épocas en que ese kilometraje no aumenta. En este sentido, la España isabelina, la España que ve nacer a la Guardia Civil, es una



época singular, aunque no se logran superar deficiencias seculares. Tal vez por ello convenga detenerse en las alternativas del proceso de crecimiento de nuestra red rutera en aquellos años (26).

Como introducción al panorama de nuestras comunicaciones nos puede servir lo siguiente: «En 1840 el Estado español se encontraba con un país cuya infraestructura viaria no sólo no había experimentado modificaciones desde el siglo anterior, sino que incluso había sufrido durante las guerras que afectaron a la Península en las décadas precedentes al deterioro o destrucción de unos caminos y puentes cuya conservación no se había podido atender. La creación del Cuerpo de Ingenieros de Caminos al filo del siglo no había producido los resultados esperados, debido a la incidencia que sobre la carrera habían causado las alternativas del régimen, las cuales motivaron una inevitable desorganización. Las posibilidades de mejorar el sistema de transporte dadas las características geográficas del territorio, consistían en mejorar las comunicaciones marítimas litorales y en resolver el problema de la comunicación interior con la costa. Dado el carácter peninsular del territorio y la importancia de la línea de la costa, la navegación de cabotaje aparecía como una posibilidad esperanzadora, siempre que se resolviese la carencia de instalaciones que hacían insegura la navegación» (27).

(26) Algunos de estos extremos se pueden encontrar en nuestra obra, ya citada, sobre la delincuencia isabelina. En cualquier caso, la bibliografía que citaremos a continuación es de gran utilidad para profundizar en aquellas cuestiones que interesen al lector relacionadas con las que ahora nos ocupan.

(27) ARTOLA. M.: «Introducción» a los ferrocarriles en España, t. I., pág. 14, Madrid, 1978.



Sin embargo, en este aspecto no se avanza gran cosa. El panorama portuario español en esas fechas quedaba reducido a los pequeños puertos cantábricos, los únicos que disponen de muelles artificiales para asegurar las aguas, defensa que poseían por su privilegiado emplazamiento Santander, Bilbao y Cádiz (en este último dos muelles acentuaban la protección de la bahía). Alicante y Barcelona eran las dos únicas ciudades en el Mediterráneo, cuyos puertos disponían de un muro artificial, más para dar abrigo que para constituir un muelle. Clara insuficiencia que explica el que «a pesar de la permeabilidad del medio marítimo al transporte, los litorales norte y sur de la Península mantenían contactos limitados y sólo algunos productos del primero, trigo e hierro fundamentalmente, justificaban un transporte de cierta importancia, aunque siempre lejos del volumen de cambios dentro del propio litoral». En efecto, la relación entre ambos litorales era escasa y así se comprueba en el total de las entradas y salidas de los puertos, que a partir de 1861 se evalúa en torno a las 800.000 toneladas, «y de ellas las realizadas entre puertos mediterráneos duplican el volumen de los del Cantábrico» (28). El mayor intercambio en el litoral meridional puede contribuir a explicar el desequilibrio en el trazado de las principales vías terrestres, claramente favorecedor de la mitad septentrional, como veremos después.

La red caminera española ha sido, por lo general, escasa y mala. Hasta el siglo XVIII no se construye el armazón y la base de nuestro actual sistema de carreteras que ya quedó determinado en el reinado de Felipe V, quien pretende mejorar la situación de los caminos españoles, por lo que en 1718 se ordena reunir cuantas informaciones sean necesarias para la confección de un gran proyecto general de reparación y modernización de los caminos; en ese año se elabora «una larga ordenanza sobre la construcción de caminos. De ella arranca la disposición radial de la red rutera española, con centro en Madrid» (29). Sin embargo, las iniciativas emprendidas sobre estas bases no darán lugar a grandes realizaciones y habrá que esperar a los reinados de Carlos III y Carlos IV para advertir claramente los progresos en el trazado radial de nuestra red rutera, carácter que le confiere sobre todo Carlos III y que se acentúa después irremisiblemente. «El centralismo estatal... queda bien manifestado... Madrid irradia caminos de ruedas, en forma que el siglo XIX no hará sino acrecentar. Los intentos descentralizadores de la primera república no trascendieron en nada al mapa general de nuestras carreteras, y éstas padecen hoy consustancialmente, lo mismo que nuestros ferrocarriles, el perjudicial prejuicio centralista» (30).

Pero con Carlos III no sólo quedará asentado definitivamente el trazado principal de nuestra red, sino que además se impone una manera determinada de concebir las comunicaciones que da prioridad a las principales arterias, parecer no compartido por todos, como evidencia claramente la postura de Jovellanos, que sostiene un criterio totalmente distinto al defender la realización, en primer lugar, de los caminos «interiores de cada provin-

---

(28) ARTOLA. *op. cit.*: en la pág. 15 leemos: «El comercio de cabotaje, del que no tenemos noticias anteriores a la segunda mitad del siglo, cabe suponer, a la vista de informaciones posteriores, que se limitaba a uno u otro litoral sin contactos importantes entre ambos mares, por cuanto esta unión será una de las primeras aspiraciones de los constructores del ferrocarril». Los entrecomillados del texto corresponden a la pág. 17, donde también leemos: «El único puerto que realiza un comercio diversificado, con participación de todo tipo de mercancías, era el de Barcelona.»

(29) VICENS VIVES, J.: *Historia económica de España*, pág. 511, Barcelona, 1967.

(30) MENENDEZ PIDAL, G.: *Los caminos en la historia de España*, pág. 81, Madrid, 1951.

cia» pues afirma: «nosotros olvidamos esta máxima cuando en el anterior reinado, y a consecuencia del Real Decreto de 10 de junio de 1761, emprendimos con mucho celo el mejoramiento de los caminos. El orden señalado entonces fue construir primero los que van desde la Corte a los extremos, después los que van de provincia a provincia, y al final las interiores de cada una; pero no se consideró que la necesidad y una utilidad más recomendable indicaba otro orden enteramente inverso».

Además Jovellanos critica la realización del plan en la forma en que se lleva a cabo y pide que el Estado no se comprometa en nuevas obras hasta no haber acabado las iniciales, cuya realización estaba muy atrasada. «Lo que sucedió fue que siendo insuficiente el fondo señalado para tan grandes empresas, hubiesen corrido ya más de treinta años sin que ninguno de aquellos caminos haya llegado a la mitad.» Por eso, es partidario de que «no se emprendan muchos caminos a la vez, si acaso no hubiese fondos suficientes para concluirlos, y que siendo constante que un camino emprendido para establecer la comunicación entre dos puntos, no puede ser de utilidad alguna hasta que los haya unido, es claro que vale más concluir un camino a empezar muchos» (31).

En cualquier caso, la red rutera que hereda el siglo XIX no experimenta ningún impulso serio bajo Fernando VII, quien cierra la Escuela de Caminos en 1814 —hasta 1834 permanecerá cerrada— y reduce a la mitad el presupuesto anual para la construcción de calzadas, muy necesitadas de mejoras por los cuantiosos daños causados por la Guerra de la Independencia. Aunque en los últimos años del reinado se intenta salir de la inercia, hasta 1840 no se abre claramente una nueva etapa constructora. A partir de esta fecha, el trazado rutero se incrementa con más de 100 kilómetros por año y desde 1856 con unos 600. «En 1868, cuando fue destronada Isabel II, la red caminera española se eleva a 18.000 kilómetros, de los cuales 9.500 habían sido construidos totalmente durante su reinado» (32). La financiación de estas obras no fue fácil y obligó, por último, a considerarla una obligación presupuestaria. En el período isabelino, gozarán de una atención preferente las principales rutas. «El plan de construcción de carreteras desarrollado entre 1840 y 1890 se llevó a cabo de acuerdo con un orden evolutivo de prioridades. En la primera época las realizaciones se concentrarán en la renovación de las principales arterias y coincidiendo más o menos con la revolución de 1868 se entró en una segunda época caracterizada porque el interés se desplaza a las carreteras de segundo y tercer orden» (33).

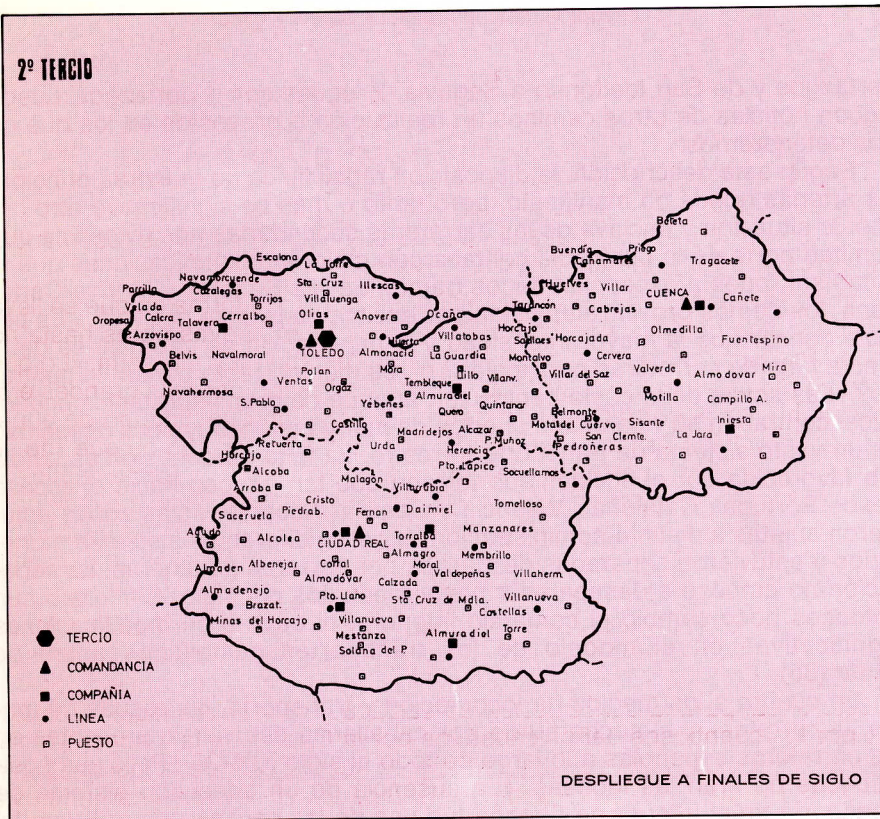
Para determinar las arterias principales en el período que estudiamos vamos a recurrir a una guía para viajeros, la más completa —a nuestro juicio— de las que se publicaron por entonces (34). Comenzaremos por poner de relieve la matización siguiente: «los caminos que tiene a cargo la dirección general del ramo pueden reducirse a dos clases: carreteras gene-

(31) JOVELLANOS, G. M.: *Informe sobre la ley agraria*, Barcelona, 1969. Los entrecomillados corresponden, respectivamente, a las págs. 179, 180 y 197. Toda su argumentación al respecto, en págs. 175-182.

(32) Véase las alternativas de la financiación viaria en ARTOLA, *op. cit.*, págs. 18-22. El entrecomillado, en págs. 22-23.

(34) MELLADO, F. de P.: *Guía del viajero en España*, Madrid, 1846. Los entrecomillados siguientes están en las págs. 4-6.

## 2º TERCIO



rales que desde la corte van a los puertos de mar o fronteras, y carreteras provinciales y transversales que son ramales de las precedentes y sirven para enlazar las capitales de unas provincias con otras». Las carreteras principales son seis: «La de Francia por Buitrago, Aranda, Lerma, Burgos, Miranda, Vitoria, Vergara, Tolosa e Irún, que tiene 91 y media leguas con 22 portazgos; la de Aragón y Cataluña por Alcalá, Guadalajara, Arcos de Medinaceli, Calatayud, Zaragoza, Lérida, Cervera, Barcelona, Gerona, Figueras y la Junquera, que tiene 157 leguas y 12 portazgos; la de Valencia por Aranjuez, Ocaña, Quintanar, Albacete, Almansa y Valencia, que tiene 65 leguas con 23 portazgos; la de Andalucía por Ocaña, Manzanares, Andújar, Córdoba, Ecija, Carmona, Alcalá de Guadaíra, Jerez de la Frontera y Cádiz, que tiene 110 leguas con 17 portazgos; la de Extremadura por Navalmoralejo, Talavera, Almaraz, Trujillo, Mérida y Badajoz, que tienen 67 leguas con 8 portazgos, y la de Galicia por Guadarrama, Villacastín, Arévalo, Medina del Campo, Benavente, La Bañeza, Astorga, Villafranca del Bierzo, Lugo, Betanzos y La Coruña, que tiene 100 leguas con 11 portazgos.»

Las carreteras secundarias están descritas más someramente y «son 11; la de Burgos a Reinosa, 17 y media leguas con 4 portazgos; la de Rioja de Santander a Soncillo, 12 leguas con 3 portazgos; la de Tarancón a Cuenca, 10 leguas con 12 portazgos; la de Murcia a Cartagena, 9 leguas con 2 portazgos; la de Sevilla a Badajoz, 35 leguas con 2 portazgos; de Olmedo a Valladolid, 7 leguas con 3 portazgos; de Valladolid a Burgos, 22 leguas con 3

portazgos y de San Idelfonso a Segovia, 2 leguas con 1 portazgo». Luego siguen noticias de otros caminos en realización o proyectos en los que no nos detendremos.

Según esta descripción, la disposición radial típica de nuestras principales arterias queda de manifiesto, pero tanto o más es significativo otro hecho: la situación y enclave de las carreteras secundarias nos evidencia que la mitad norte de la península contaba con mejores comunicaciones que la mitad sur, pues a excepción de los tramos Sevilla-Badajoz y Murcia-Cartagena, los demás provinciales están por encima de la línea del Tajo. ¿Es posible pensar que la mayor intensidad y la navegación de cabotaje se deba a esta falta de carreteras principales? o ¿es más correcto pensar lo contrario? «Las zonas de la costa peninsular, aunque de gran importancia económica, centraban su vida en los puertos de mar y tenían muy poca necesidad de un vasto sistema de transporte terrestre. La falta de cohesión española fue favorecida por el accidentado terreno que tan penoso hacía el acceso desde Portugal, Cataluña, Valencia y Castilla. Además, estas zonas estuvieron sujetas a distinta administración, tuvieron diferentes sistemas monetarios y estuvieron separadas de Castilla por barreras aduaneras. La separación no empezó a desaparecer hasta mediados del siglo XVIII, pero aun entonces poco cambió el comercio interior... ni ocurrieron modificaciones significativas en el modelo de los transportes castellanos antes de 1850» (35).

En cuanto a los medios de locomoción y transporte, las recuas de mulas, la carretera y el coche tirado por caballerías estuvieron presentes en las carreteras españolas a lo largo de todo el siglo XIX (36). Pero sus posibilidades no eran las idóneas. «La ausencia de un adecuado sistema de transporte en el interior de España fue una de las causas primordiales del estancamiento económico del país durante el siglo XIX», desde los años finales del siglo XVIII, «los transportes no eran suficientes para satisfacer la demanda, hasta el punto de que en los años que precedieron la invasión napoleónica su falta llegó a ser crítica. La consecuencia fue un estrangulamiento, con reducido crecimiento económico en la meseta castellana, hasta que fue superado por los ferrocarriles después de 1850. El viejo sistema de transporte fue incapaz de funcionar con la flexibilidad y baratura exigidas para alcanzar los dispersos mercados del interior».

Las deficiencias se acentuaba por la dependencia que el transporte tenía del clima y de las actividades agrícolas: «Diciembre y enero eran meses fríos y lluviosos, lo que volvía pantanosas y de difícil tránsito las... carreteras... la nieve dificultaba los pasos de montaña... Agosto, septiembre y octubre eran calurosos y secos, con lo que el pasto escaseaba a lo largo de las carreteras. Las actividades agrícolas también influyeron el transporte, en especial el dependiente de las bestias de carga, ya que en enero y fe-

(35) RINGROSE, D. R.: *Los transportes y el estancamiento económico de España*, página 22 (1750-1850), Madrid, 1972.

(36) No merece la pena entrar en pormenores sobre las características de los diversos carruajes (berlinas, calesa, landó, etc.), ni en la formación de las diversas compañías de diligencias, así como en las diversas alternativas de los viajeros, pues abundan las referencias en las publicaciones más diversas, como, por ejemplo, DAVILLIER, Ch.: *Viaje por España*, Madrid, 1949; cap. III, aunque en todo el libro hay abundantes testimonios al respecto; GUTIERREZ GONZALEZ, A.: *Manual de diligencias*, Madrid, 1842, MESONERO ROMANOS: *Viaje por Francia y Bélgica*, Madrid, 1842, especialmente cap. IV; *Costumbristas españoles*, estudio preliminar y selección de textos por E. CORREA CALDERON, 2 vols, Madrid, 1964. RINGROSE, *op. cit.*, págs. 60-62, etc.

### 3º TERCIO



DESPLIEGUE A FINALES DE SIGLO

brero se necesitaban enormes grupos de hombres y bestias para arar y sembrar. Los meses de la siega en Castilla eran los de junio, julio, y los de recolección del olivo en Andalucía correspondían con los de otoño. En ocasiones así, incluso transportadores relativamente profesionalizados tenían que cooperar en los campos con sus animales.» La alternativa podía haber sido una adecuada red de canales, que en principio se aproximaba más a las necesidades internas del mercado nacional «que el planeado sistema de carreteras, pero sufrieron más que este la disparidad existente entre fin y medios» (37).

En suma: El panorama rutero español era deficiente, centralizado, pensando en función de las necesidades del gobierno y no de acuerdo con las exigencias económicas del país y de los medios de transporte. Las carreteras principales y secundarias, así como la multitud de caminos existentes tardarían mucho en lograr la integración del mercado nacional, hecho que no empieza a ser una realidad hasta la década de los ochenta en el siglo pasado.

Según la **Memoria de Obras Públicas**, publicada en 1890, en ese año las carreteras españolas sumaban 28.121 kilómetros repartidos así: 6.887, en carreteras de primer orden; 8.860, en carreteras de segundo orden, y 12.373, en las de tercer orden.

Nuestro paso siguiente, en el orden cartográfico, ha sido confeccionar dos mapas, uno con la red viaria existente hacia 1855-1860, sobre el que

(37) RINGROSE: *op. cit.*, págs. 17, 65 y 36, respectivamente.



En los años cuarenta del siglo XIX se abrió en España una positiva etapa de construcción de carreteras, labor prácticamente abandonada desde la época de Carlos III. Al concluir el reinado de Isabel II la red nacional se había incrementado en 9.500 kilómetros pro año. En este mapa puede verse como la mayoría de los Puestos de la Guardia Civil están próximos a la red rutera española.

**COBERTURA DE LA RED  
RUTERA POR LA GUAR-  
DIA CIVIL  
• PUESTOS**

hemos colocado el emplazamiento de los puestos de la Guardia Civil existentes en aquellas fechas (38); otro, con las carreteras existentes a fines de siglo, y sobre él hemos situado la ubicación de los efectivos de la Guardia Civil como estaba establecida en aquella época (39). Los resultados son tan expresivos que el lector puede percibirlos por sí solo, ahorrándonos a nosotros extendernos en consideraciones evidentes, como es el claro jalónamiento de puestos a lo largo de los caminos principales y las zonas de cobertura más o menos intensas en este particular.

### Cobertura del tendido férreo

La preocupación ferroviaria se manifestó en España prontamente, lo que hacía prever un desarrollo y un tendido rápido. Sin embargo, tal preocupación se va a traducir en la práctica con gran retraso. Entre las diversas periodizaciones establecidas, en relación con la construcción de los ferrocarriles españoles en el siglo XIX, la más minuciosa es quizá la de Casares Alonso, que establece cuatro etapas:

- 1.º Período preferroviario, también catalogable como «Etapa preparatoria inicial» (1829-1844)...
- 2.º Período de experimentación de las construcciones ferroviarias, también catalogable como «Fase preparatoria media» (1844-1855)...
- 3.º Período de máximo crecimiento o de «despegue» ferroviario, propiamente dicho (1855-1865)...
- 4.º Período de tendencia normalizada con desenvolvimiento cíclico: Etapa histórica, enmarcada entre 1865-1900 (40)...

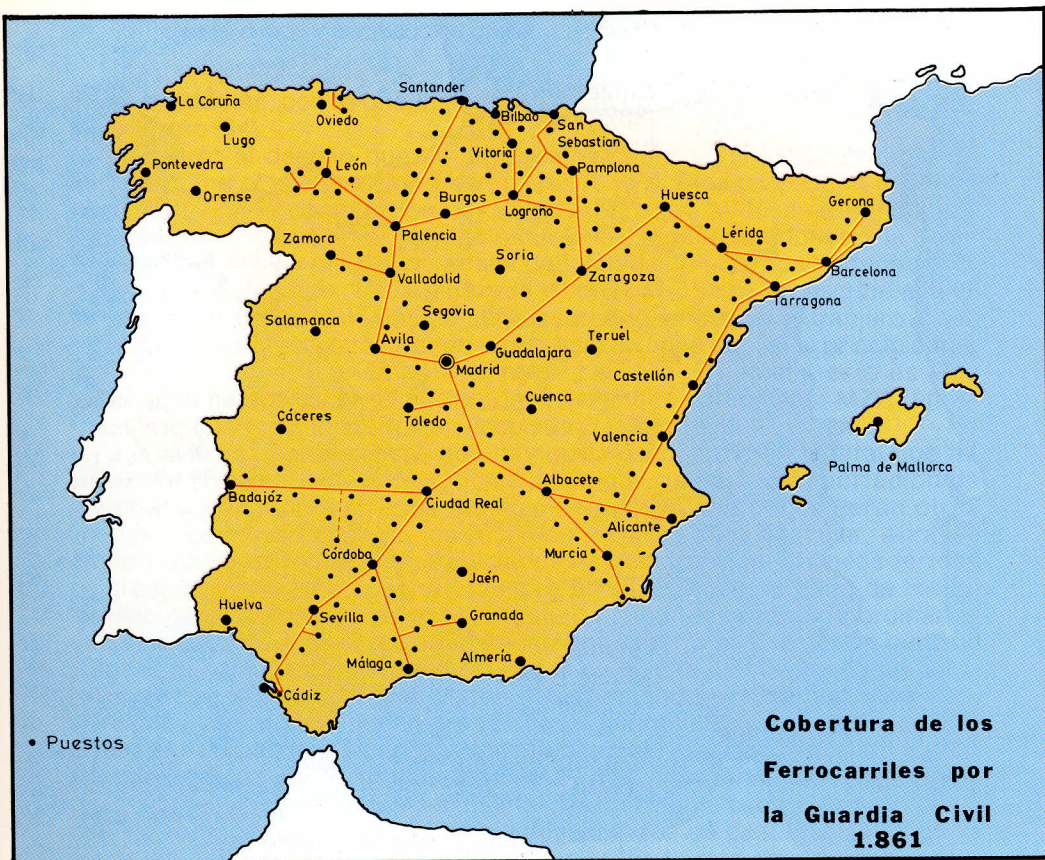
Pero tal vez resulte más operativo la de Cordero y Menéndez, que escriben: «La red ferroviaria española se construye prácticamente en dos etapas, a las que separa un vacío de seis años, y resulta concluida a todos los efectos en 1896. De las etapas mencionadas, incluso puede señalarse que el período de mayor desarrollo corresponde, sin duda, al transcurso entre 1853 y 1866, catorce años en los que se realiza un 40 por 100 de la red de servicio en 1936, en tanto que el segundo período, de 1873 a 1896, ofrece un 46 por 100 de kilómetros abiertos a la explotación en poco menos de un cuarto de siglo. De las dos etapas, además, la primera correspondería al momento en que la construcción inicia sus pasos y se busca por ello establecer las conexiones básicas cuanto antes en las zonas potencialmente más ricas del país, en tanto que durante la segunda, la construcción atiende a cerrar los circuitos ya establecidos, mediante la apertura de los trazados transversales y por zonas marginadas, que, en algún caso, sólo atienden a razones de tipo político» (41).

(38) La red rutera del mapa núm. 16 la hemos confeccionado con los datos y mapas de tres publicaciones básicamente. MELLADO, F. de P., *Guía del viajero en España*, Madrid, 1846; MENENDEZ PIDAL, G., *Los caminos en la Historia de España*, Madrid, 1951, y RINGROSE, D. R., *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, Madrid, 1972.

(39) La red viaria de esta época la hemos obtenido a partir de varios mapas publicados entonces, algunos de los cuales, debidamente actualizados fueron luego incorporados a las *Enciclopedias*, como la de Espasa-Calpe.

(40) CASARES ALONSO, A.: *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, págs. 10-11, Madrid, 1973.

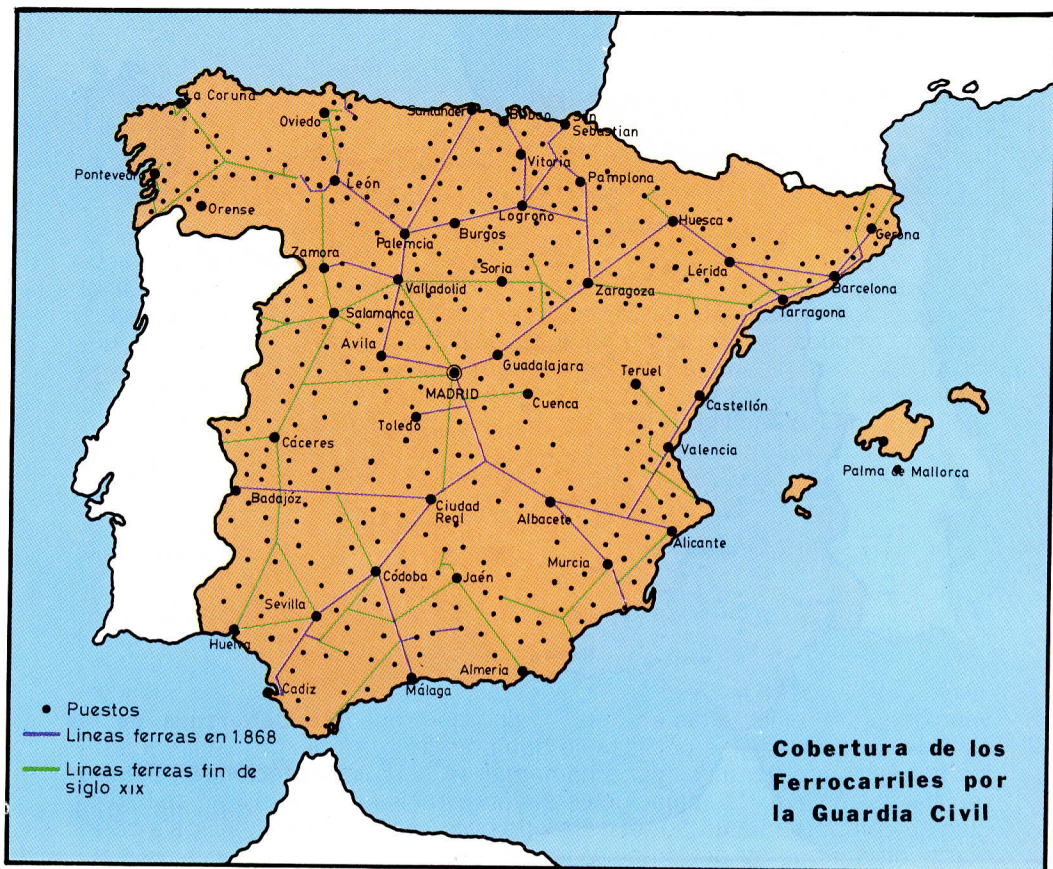
(41) CORDERO, R., y MENENDEZ, F.: «El sistema ferroviario español,» en *Los ferrocarriles en España*, t. I; págs. 259-260.



No merece la pena que sigamos insistiendo en las periodizaciones establecidas —donde los términos cronológicos varían, aunque no mucho—, cuestión que no nos llevaría muy lejos. En cuanto al retraso en la construcción, Tordella escribe: «Las causas por las que la construcción del ferrocarril se retrasó tanto, a pesar de ser España un país donde el transporte interior era un bien escaso y constituía tal estrangulamiento, ofrecen interés y merecen examen. Las más frecuentemente mencionadas por los autores pueden enumerarse como sigue: 1. inactividad estatal; 2. falta de capital; 3. falta de conocimientos técnicos; 4. atraso económico, en general; 5. obstáculos geográficos; 6. ciertos acontecimientos políticos y económicos, tales como las guerras carlistas y la crisis de 1847-1848.» Y concluye, tras analizarlas: «Todo parece indicar que la política del Gobierno fue el principal obstáculo que se opuso a la expansión ferroviaria durante la primera mitad del siglo XIX. La actitud oficial hacia el ferrocarril fue durante muchos años una mezcla de indiferencia hostil y estímulo mal encaminado, dominando alternativamente una y otra técnica» (42).

Para mediados de la década de los cuarenta existía en determinados círculos sociales una opinión favorable a la construcción del ferrocarril, y así lo demuestra el Informe Subercase de 2 de noviembre de 1844 y la

(42) TORTELLA CASARES, G.: *Los orígenes del capitalismo español*, págs. 164 y 166-167, respectivamente, Madrid, 1973.



ley de 31 de diciembre del mismo año, que fija el criterio inicial de la política ferroviaria. Aumentaba «la convicción de que los caminos de hierro habían de constituir una positiva revolución en las comunicaciones interiores y exteriores, capaz de imprimir al tráfico mercantil un mayor ritmo del conseguido hasta el momento» (43). Pero será la ley de ferrocarriles, de 3 de junio de 1855, la que permite un mayor dinamismo en el ramo, al capacitar al Gobierno, sin necesidad de la aprobación de las Cortes, para conceder autorizaciones provisionales a las compañías interesadas en la construcción férrea, lo que facilita mucho el desarrollo de dichas compañías. La ley de 1855 clasificaba las líneas en dos clases: de servicio particular y de servicio general; éstas las consideraba de dominio público, y su construcción, de utilidad general; serían tales líneas las que unan Madrid con las costas y fronteras. A partir de 1856, comienza una tremenda expansión financiera, posibilitada por las leyes bancarias progresistas de 1856. El capital que protagonizó esta expansión procedía de Francia en su mayor parte, Bélgica también aportó algo y el resto lo facilitaron los comerciantes y hombres de negocios de Barcelona, Bilbao, Santander, Valencia, Málaga y otras plazas. El capital inglés exigía unos intereses garantizados, al que se negaron los po-

(43) MATEO DEL PERAL, D.: «Los orígenes de la política ferroviaria en España» (1844-1877), en *Los ferrocarriles en España*, t. I, pág. 37. Más detalles en págs. 40 y ss.

líticos españoles, con lo que Inglaterra pierde un gran mercado para su material férreo (44).

Respecto al destino que se dio a estos capitales, Tortella escribe: «El ferrocarril fue el mayor campo de inversión... Puede decirse, con bastante seguridad, que la contribución del sistema bancario al desarrollo industrial fue más bien mínima en el período estudiado», lo que contribuye a la política gubernamental y a las esperanzas depositadas en las posibilidades económicas de la red (45). Tesis matizada por Nadal (46), quien escribe al final de sus precisiones: «Además de ser mayoritario, el capital extranjero (básicamente francés) se concentró en unas realizaciones que, si al principio fueron destacadas, acabarían por ser hegemónicas.» En efecto, esto es algo evidente si se analiza la evolución de las grandes compañías: MZA, financiada por los Rothschild; Norte, vinculada a los Pereire.

Junto a los capitales privados hay que situar la acción estatal que favoreció a las compañías franquicias arancelarias para la importación de material y presionó sobre los municipios para que le concedieran otras ventajas. La movilización de los recursos públicos para financiar, a través de un sistema de intereses garantizados, la construcción de líneas férreas se produjo en varias etapas. En los tres primeros años, el pago de los intereses garantizados se realizó en metálico y con los recursos ordinarios del presupuesto. A partir de 1853 se impone el recurso a la deuda pública, y desde este momento se puede verificar no sólo la existencia de un paralelismo entre el volumen de la deuda en acciones de ferrocarriles y las subvenciones abonadas a las empresas, sino que resulta posible la identificación de cada una de las partidas, lo que permite determinar quiénes fueron los beneficiarios del favor gubernamental» (47). La intervención del Estado resultará definitiva; «la actuación estatal, favorable a la centralidad de la red, guió su comportamiento por el deseo de minimizar los desembolsos a corto plazo, de ahí que su preferencia por rebajar los costos de primer establecimiento proporcionara la base de racionalidad económica, justificando el trazado de una red arborescente, la cual cumplió, además, con los objetivos político-administrativos de unir la capital de la monarquía con todas las capitales de provincia». Los troncos son las líneas principales, y las ramas, los enlaces con otras líneas y los ramales de las principales. «Esto se observa, sobre todo, en el norte y noroeste de la Península: del Madrid-Irún salen conexiones entre sí. Esta situación, por el contrario, mucho menos acusada en el sur, en donde se produjo un mayor desarrollo de los circuitos cerrados» (48).

(44) Para estas cuestiones véase, con preferencia, los trabajos siguientes de N. SANCHEZ ALBORNOZ: «De los orígenes del capital financiero. La Sociedad General del Crédito Mobiliario Español», (1856-1902) en, *Moneda y Crédito*, núm. 97, 1966; «La crisis de 1866 en Barcelona», en *Homenaje a don Ramón Grande*, vol. II, Madrid, 1963 recogido en España hace un siglo: una economía dual, Barcelona 1968 y CAMERON, R.: Francia y el desarrollo económico de Europa, 1800-1914. Madrid, 1972.

(45) TORTELLA, *op. cit.*, pág. 16 afirma: «los ferrocarriles se construyeron a costa del sector industrial al que en principio debieron haber prestado ayuda.»

(46) NADAL, J.: El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913, Barcelona, 1975. «En última instancia la competencia entre ferrocarriles y manufacturas sólo pudo haber jugado significativamente en el caso de Cataluña, la única región de España que disponía, al mismo tiempo de un mercado autóctono de capitales y de una base industrial aceptable.» pág. 39. El entrecomillado del texto, pág. 42.

(47) Vid. TEDDE DE LORCA, P.: «Las compañías ferroviarias en España» (1815-1935), en *Los ferrocarriles en España*, vol. II, págs. 9 y ss.

(48) Así, *el escándalo de las subvenciones vino a sumarse al de las concesiones*, cuyo mejor exponente es el marqués de Salamanca. Vid. ARTOLA, M.: «La acción del estado,» en *Los ferrocarriles...*, vol. I, págs. 345-346.



La red ferroviaria en nuestro país se construyó con rapidez, pues la principal preocupación fue beneficiarse del negocio que la construcción encerraba y que no daría mucho de sí, aparte de que el modelo ferroviario español resultaría inadecuado para la economía española. Al final del periodo de «construcción intensa», el horizonte se ensombrecía, pues entonces se comprueba que los ingresos de los ferrocarriles «no solamente no les permitía pagar dividendos, sino que en muchos casos eran insuficientes para cubrir el interés de las obligaciones» (49). Los ferrocarriles no empezaron a ser rentables hasta la década de los ochenta, «a principios de la década de 1860, las mayores compañías ferroviarias españolas se encontraban ya frente a segmentos bastante inelásticos de sus curvas de demanda. A medida que su capacidad productiva (kilometraje) aumentaba, sus ingresos totales alcanzaban su máximo y se estancaban o, en algunos casos, incluso disminuían. Esta disminución se explica por la existencia de otros medios de transporte cercanos y paralelos que con ellos competían, a menudo otros ferrocarriles, pero a veces incluso carretas de bueyes» (50). Así, a mediados del período que nos ocupa, las esperanzas en el ferrocarril se habían ensombrecido.

(49) CORDERO y MENENDEZ, *op. cit.*, págs. 193 y 173, respectivamente.

(50) CAMERON, *op. cit.*, pág. 249; SANCHEZ ALBORNOZ incluye la crisis férrea entre los factores del pánico financiero barcelonés de 1866. Vid. su trabajo *La crisis de 1866 en Barcelona*, ya citado.

Hacia 1868, las líneas en funcionamiento eran las siguientes (52): de Gijón a Sama de Langreo; de Madrid a Irún, con los ramales Medina-Zamora, Venta de Baños-León, León-La Robla, León-Brañuelas, Venta de Baños-Alar-Santander. De Madrid a Barcelona, con las derivaciones siguientes: de Zaragoza a Castejón, donde un ramal por Pamplona enlaza en Alsasua con el Madrid-Irún y otro por Miranda a Bilbao; Tardiente-Huesca, Barcelona-Granollers-Gerona; Barcelona-Mataró-Gerona, y Lérida-Reus-Tarragona. De Madrid por Aranjuez —con ramal a Toledo— y Alcázar de San Juan a Albacete, donde la línea se bifurca hacia Cartagena y hacia Alicante por Almansa, lugar donde se establecía el enlace de esta línea con Barcelona a través del ramal que corría por el litoral por Tarragona, Valencia y Carcagente, punto de comienzo de otro tramo hasta Denia; de Alcázar de San Juan partía el ramal a Badajoz y Manzanares, Ciudad Real y Almorchón, punto de desvío hacia Belmez. Desde Manzanares, el ferrocarril descendía hacia el sur hasta Córdoba, donde un ramal llegaba hasta Málaga por Bobadilla, lugar del enlace con Loja y Granada, y otra, hasta Cádiz por Sevilla y Utrera, donde un desvío llevaba a Morón. En suma, la base fundamental de nuestra red férrea, ¿respondía a las necesidades españolas? El siguiente párrafo puede servirnos de respuesta: «Traído de fuera, levantado con recursos foráneos y aupado por las facilidades descritas, el modelo ferroviario aplicado a España hubo de mostrarse, muy pronto, como inadecuado a las necesidades indígenas. Por un lado, la “filosofía” que le inspiró exigía unos niveles de producción y un grado de división del trabajo que España distaba de haber alcanzado» (53).

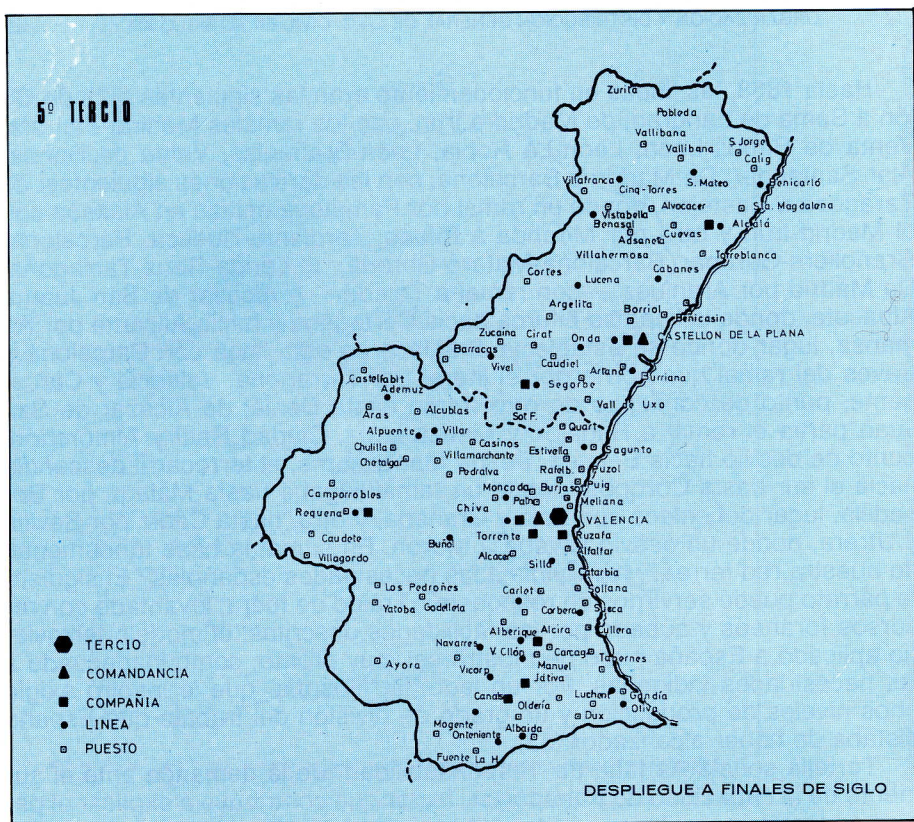
Tortella señala «la falta de “responsabilidad” de la demanda ante el aumento de la capacidad de transporte», factor que contribuye a explicar el pánico en los ferrocarriles, y añade: «Además, la falta de desarrollo del sector industrial contribuyó por una parte a la quiebra del ferrocarril al privar de un cliente que le era muy necesario, y por otra parte, no actuó como amortiguador cuando cayó sobre la frágil economía española el enorme peso muerto de la pirámide ferroviaria-crediticia... la culpa principal de la falta de desarrollo del sector industrial fue... la construcción acelerada de la red ferroviaria», y concluye más adelante: «Es en el atraso económico, por tanto, donde debemos buscar la causa de la crisis ferroviaria» (54). El ferrocarril no contó con unos medios capaces de drenar productos hacia su tendido para facilitar e incrementar su volumen de transporte. Los ferrocarriles se construían por delante de la demanda de transporte y el resultado no tardó en evidenciarse. «En cualquier caso, si bien se observa un interés en planificar conjuntamente el ferrocarril y la carretera, visible sobre todo en las disposiciones legislativas, no parece, a la vista de los resultados, que en realidad existiera una auténtica voluntad integradora del sistema ferroviario con el carretero.»

(51) TORTELLA, *op. cit.*, pág. 186.

(52) No entraremos en los problemas técnicos del tendido. Nos limitaremos a remitir a Cien años de ferrocarril en España, Madrid, 1949 y al trabajo ya citado de CORDERO y MENENDEZ; este último posee además unos utilísimos mapas que indican el avance de la red por quinquenios y la ampliación progresiva de los tramos pertenecientes a las grandes compañías, en especial MZA, Norte y Andaluces, cuestión que tampoco reflejamos. Véase igualmente WAIS SAN MARTIN, F.: Historia general de los ferrocarriles españoles (1830-1914). Madrid, 1967.

(53) TORTELLA, *op. cit.*, págs. 192 a 194; entrecorridos, págs. 193 y 194, respectivamente.

(54) CORDERO y MENENDEZ, *op. cit.*, pág. 179.



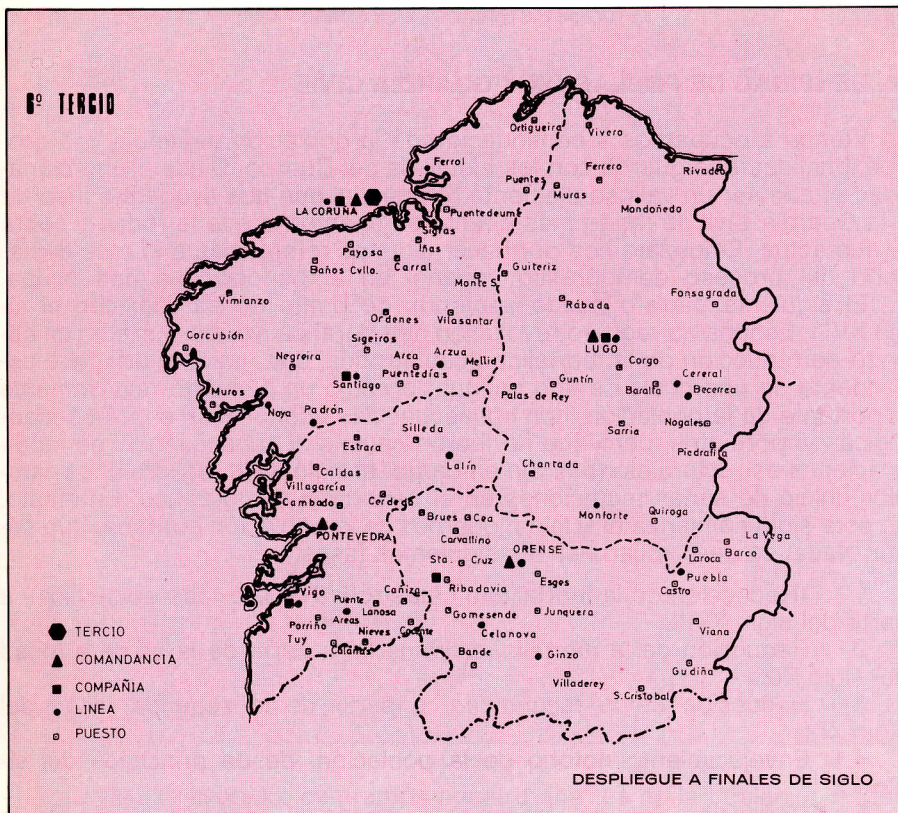
No puede decirse gran cosa de la combinación de las vías férreas con los canales, habida cuenta del poco desarrollo que éstos tuvieron en nuestro país (55). La navegación de cabotaje fue la que ofreció una mayor competencia al ferrocarril que no logra superar hasta después de 1860 y, en ocasiones, las carretas de bueyes aguantaron con éxito la implantación del ferrocarril (56). En cuanto al transporte por ferrocarril, los viajeros van por delante de las mercancías hasta el cambio de siglo, poco más o menos (57).

En cuanto a la representación cartográfica de la relación existente entre los efectivos del Cuerpo y la cobertura que dispensa al trazado férreo, hemos procedido de la misma forma que hicimos con la red rutera, de manera que los mapas representan las líneas férreas hacia 1868 y la extensión del

(55) Vid. FONTANA, J.: *Cambio económico y crisis política...* en *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*, Barcelona, 1975; págs. 119-120; y SANCHEZ ALBORNOZ, N.: *El ferrocarril de Alar del Rey a Santander (1845-1874)* en *Moneda y Crédito*, núm. 108, 1969; págs. 119-128.

(56) Véase, entre otras, las cifras que nos ofrece ANES ALVAREZ, R.: *Relación entre el ferrocarril y la economía española (1865-1935)* en *Los Ferrocarriles...*, vol. II; págs. 361 y ss.

(57) El trazado férreo en los dos mapas indicados responde a los datos que suministran, entre otras, las siguientes obras: el colectivo *Los ferrocarriles en España*, 2 vols., Madrid, 1973; CASARES ALONSO, A., *Estudio histórico económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Madrid, 1973; *Cien años de ferrocarril en España*, Madrid, 1949; WAIS SAN MARTIN, F., *Historia general de los ferrocarriles españoles (1830-1914)*, Madrid, 1967 y GARCIA MARTIN, L., *Manual del Guardia Civil y Rural*, Madrid, 1866.



tendido alcanzada a fines del año 1900, y sobre ellos hemos colocado los puestos de la Guardia Civil que existían por esas fechas.

El resultado nos parece tan gráfico y expresivo como el logrado en el epígrafe anterior, por lo que tampoco en este caso entraremos en pormenores de su comentario, que el lector puede hacer por sí solo, si sabe dirigir sus ojos con acierto hacia las zonas de más o menos densidad y tiene en cuenta cómo la orografía puede ser un condicionamiento decisivo en este medio de locomoción y transporte.

Tampoco creemos necesario recordar que cualquiera de las historias de la Guardia Civil ofrecen pormenores de la prestación del servicio en trenes y estaciones de ferrocarril, exigiéndosele a los guardias vigilasen en las horas de llegada de trenes, identificasen viajeros sospechosos, impidiesen el robo de mercancías, etc. El progresivo desarrollo de este medio de comunicación y transporte, y el hecho de que no fuera nada significativo en el momento en que la Guardia Civil cumplía sus primeros años de existencia, explican que este servicio sea uno de los últimos en reglamentarse con la precisión que tenían los demás cometidos de los guardias; por otra parte, el dinamismo y la importancia adquirida por el ferrocarril exigirá que la Guardia Civil revise y actualice sus comportamientos respecto a él para adecuarse mejor a la realidad en este particular (58).

(58) BUSTELO GARCIA DEL REAL, F.: «La población española en la segunda mitad del siglo XVIII», en *Moneda y Crédito*, núm. 123, pág. 56, 1972.

#### IV. DENSIDAD DE POBLACION Y GUARDIA CIVIL

Vamos a ocuparnos a continuación de la población española y la proporcionalidad que guarda con los efectivos del Cuerpo. Dicha proporcionalidad puede ser un valioso elemento referencial que nos ayudará a insertar a la Guardia Civil de modo más directo en el entorno que le rodea y sobre el que actúa. Empezaremos por hacer algunas referencias a lo más destacado del proceso demográfico español en el período que nos ocupa.

El siguiente párrafo puede servirnos de punto de partida: «En el siglo XVIII, España no registró revolución demográfica alguna, y sí sólo un esbozo de reducción de la mortalidad catastrófica, que, unido a una fase ascendente de una crisis de tipo antiguo, produjo un aumento relativamente importante de la población, con consecuencias económicas e incluso ideológicas importantes, pero que no fueron causas ni consecuencia de modificaciones estructurales» (59). Sin embargo, el siglo XVIII registra unos cambios, inicio de serias mutaciones en el panorama demográfico. En efecto, en este siglo comienza el «ciclo moderno» de la población europea, que según Nadal se desarrollaría en las siguientes fases:

- 1.<sup>a</sup> «Reducción de la mortalidad catastrófica (sobre todo epidémica), a partir del siglo XVIII.
- 2.<sup>a</sup> Reducción de la mortalidad ordinaria, a partir de la primera mitad del siglo XIX.
- 3.<sup>a</sup> Reducción de la fecundidad, a partir de la segunda mitad del siglo XIX.
- 4.<sup>a</sup> Envejecimiento notorio de la población, desde principios del siglo XX.
- 5.<sup>a</sup> Desaceleración del crecimiento, desde el segundo cuarto de la centuria.»

Entiéndase bien que estas etapas son sucesivas en cuanto a su inicio, pero se superponen en cuanto a su continuación.

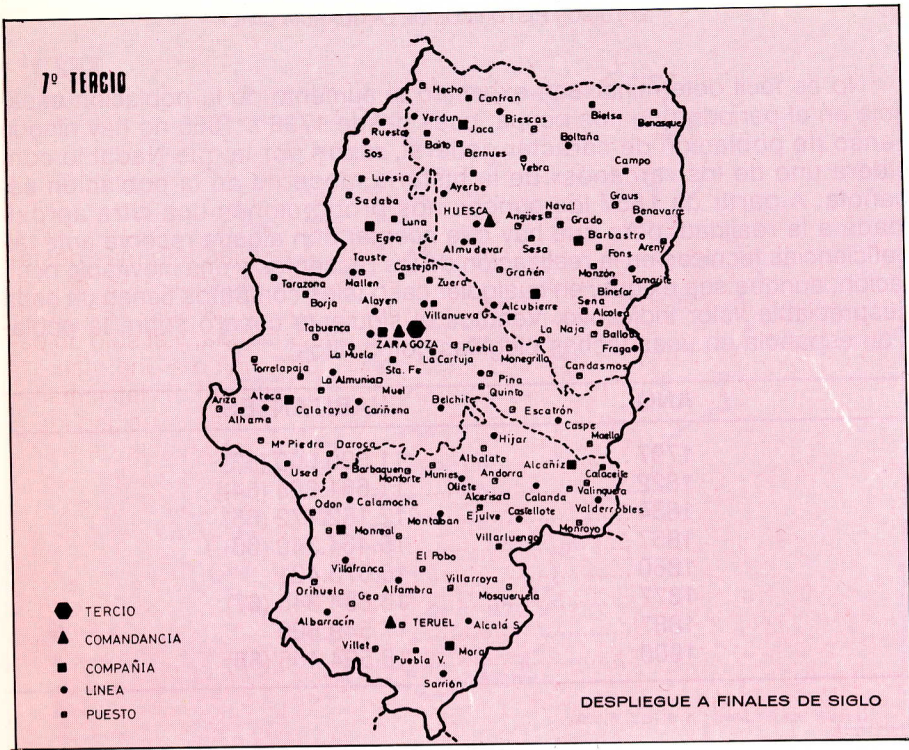
La población española siguió este proceso con indiscutible retraso y el mismo autor nos ofrece al respecto la cronología siguiente:

1. «La reducción de la mortalidad catastrófica, especialmente epidémica, ya esbozada en el siglo XVIII... no culmina, sin embargo, hasta 1900, cuando la vacuna contra la viruela ha acabado por enraizar, y el cólera morbo asiático parece definitivamente vencido.
2. La reducción de la mortalidad ordinaria, sobre todo infantil, no se acelera más que a partir de la guerra europea (1914-1918).
3. La baja de la fecundidad, iniciada muy a principios de siglo, se precipita en el trienio de la guerra civil (1936-1939).
4. El envejecimiento es perceptible desde el censo de 1950.
5. No faltan, por último, las previsiones de un estancamiento demográfico en fecha más o menos próxima» (60).

Hay, por tanto, un evidente desfase entre la trayectoria demográfica europea y la española, desfase más pronunciado al comienzo del proceso y que se atenúa a medida que nos aproximamos a sus etapas finales.

(59) NADAL, J.: *La población española*, págs. 12-13 y 14-15. Barcelona, 1971. No nos vamos a detener en la caracterización de los llamados «ciclo antiguo» y «ciclo moderno» de la población.

(60) BUSTELO, *op. cit.*, pág. 104.



Tras este preámbulo, centramos nuestro análisis de la población española en los dos primeros tercios, **grosso modo**, del siglo XIX, pues los individuos nacidos en ese tiempo están presentes, viven total o parcialmente en el marco cronológico que hemos fijado a nuestro estudio. El legado demográfico del siglo XVIII puede sintetizarse en dos aspectos fundamentales:

1. «El aumento de la población española durante el siglo XVIII se ajustó, como no podía menos de ocurrir, al crecimiento económico del país en la centuria, inferior al de otras naciones del occidente europeo.
2. Tal crecimiento, sin embargo, suscitó el correspondiente aumento del producto nacional agrario, destinado a alimentar a una población mayor, y reforzó, de rechazo, las corrientes reformadoras ilustradas que tendían, entre otras cosas, a fomentar la agricultura.» Los españoles, a finales del siglo XVIII, en 1797, según las últimas estimaciones, serían unos once millones y medio (61), que en los años sucesivos no dejarían de aumentar: «El crecimiento de la población española debió seguir un ritmo ascendente a medida que el siglo XVIII discurría, ritmo que se vio amortiguado en los años finiseculares, coincidiendo con la apertura del período de las grandes crisis de la liquidación del Antiguo Régimen. Esta crisis y sus resultados liberarían una energía suplementaria que determinaría en el segundo tercio del siglo XIX la aceleración del proceso de crecimiento de nuestra población» (62).

(61) ROMERO DE SOLIS, P.: *La población española en los siglos XVIII y XIX*, pág. 168. Madrid, 1975.

(62) Es la cifra que BUSTELO (*op. cit.*, pág. 104) considera más probable y es superior a la que nos proporciona el censo de Godoy o Larruga (10.541.221 habitantes).

No es fácil determinar con exactitud el aumento de la población española en el período que nos ocupa, pues desde 1799 a 1865 no hay ningún censo de población de carácter general, razón por la que Nadal lo considera uno de los «arcanos» de la historia moderna de la población española. A partir de 1857 los censos nos proporcionan una cifra aproximada a la realidad, pero que hay que aceptar con alguna reserva ante las deficiencias técnicas en la realización de los recuentos y una inevitable ocultación, aunque sea exigua; en cualquier caso tales cómputos tienen un nada despreciable valor indicativo. Veamos el siguiente cuadro sobre la población española en unas fechas elegidas como hitos:

AÑO	HABITANTES
1797 .....	11.500.000 (63)
1822 .....	11.661.865 (64)
1834 .....	12.162.172 (65)
1857 .....	15.464.340 (66)
1860 .....	15.673.421
1877 .....	16.634.345 (67)
1887 .....	17.549.608
1900 .....	18.594.405 (68)

(63) Tal es el balance del recuento hecho con fines electorales y publicados el 3 de marzo de 1822. Si comparamos esta cifra con la anterior el progreso es casi inexistente; en cambio, si la comparación la establecemos con las cifras del censo de 1792 el crecimiento es de 1.168.030 habitantes, proporción que nos parece más normal. Como se estima que la cifra del censo de Godoy peca por defecto, tal vez tengamos que considerar también que el recuento de 1822 adolece del mismo mal. Es decir, en ambos casos habría una parte de la población no censada.

(64) Procede esta estimación de la división en partidos judiciales realizada ese año. Estimación al parecer más fiable que la del decreto de 30 de noviembre de 1833 que establecía la nueva división provincial y que calculaba la población española en 12.286.941 habitantes.

(65) Es la cifra que nos proporciona el primer censo, las que siguen corresponden a los censos respectivos.

(66) Disponemos de otros cálculos, como los de Antión, Miñano, Morean de Jones, Mazoz... cuyo resultado dan cifras superiores a las recogidas por nosotros. Para las razones de su no utilización, vid. ROMERO DE SOLIS, *op. cit.*, 170 y ss.

(67) Las dos últimas cifras las hemos tomado de los totales publicados por los *Anuarios Estadísticos de España*. Hay que hacer constar que, con frecuencia, en algunos tomos de esta publicación aparecen datos que no concuerdan exactamente con los aparecidos en tomos anteriores. Sin embargo, las diferencias no son de importancia, por lo que aunque prefieran cifras distintas a las que utilizamos aquí, no sufrirían variación sustancial los extremos que aquí ofrecemos, máxime si pensamos en la amplitud de los márgenes que vamos a manejar. Por eso, creemos que nuestros datos, cuando menos son altamente indicativos, suficiente para nuestro objetivo en esta páginas, en las que deliberadamente evitamos cualquier prurito demográfico que, en esta ocasión, excede nuestros objetivos.

(68) Con lo cual, las cifras de habitantes para 1797, 1822 y 1834 serían 11.595.343, 12.828.051 y 13.378.389, respectivamente. En nuestro análisis demográfico nos vamos a centrar esencialmente en los cuatro primeros quintos del siglo XIX y dejamos las dos décadas finales de este siglo —a las que ahora sólo hacemos leves referencias— para abordarlas con mayor profundidad en la continuación de este trabajo en relación al siglo XX, cuya publicación ya estamos preparando y se moverá en las mismas coordenadas que el volumen que el lector tiene ahora mismo en sus manos. Las variantes —las mejoras— vendrán impuestas por las posibilidades que las fuentes nos ofrezcan.

Por lo demás este es el criterio, al que hemos adaptado nuestro proceder en los epígrafes anteriores de este apartado.

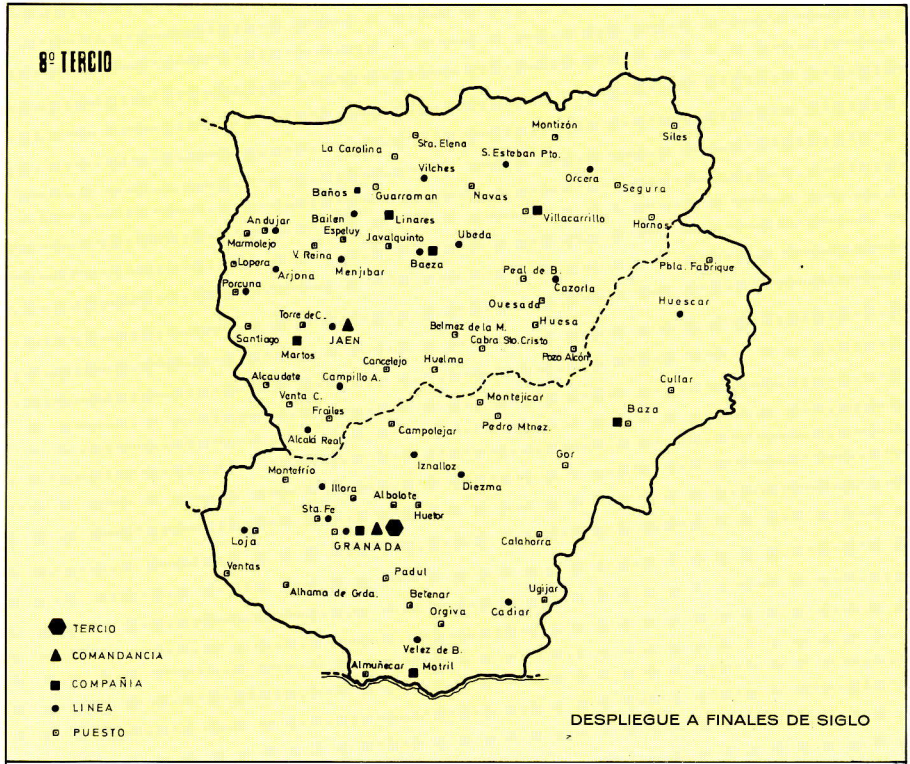


aceptable la afirmación de que el «desarrollo de la demografía hunde las estructuras hasta entonces vigentes y precipita los cambios económicos y políticos en una atmósfera de gran tensión, a causa de la pobreza de las masas trabajadoras» (72), ambiente propicio, por tanto, para las manifestaciones de la conflictividad con su correspondiente incidencia en la delincuencia y en el mantenimiento del orden público y político. En cuanto a la dinámica del crecimiento se han apuntado varias interpretaciones que consideraran de distinta forma el período que nos ocupa, de acuerdo con las cifras que cada autor maneja. Por ejemplo, Vicens establece la siguiente, articulada en tres períodos. 1.º: 1797-1833, en la que se experimenta un «ligero avance demográfico»; 2.º: 1834-1860, de rápido aumento, y 3.º: 1860-1900, de «estancamiento de la tendencia demográfica ascendente» (73). Por su parte, Romero de Solís distingue una segunda etapa de crecimiento coincidente con la crisis del Antiguo Régimen (1787-1833), a la que sigue la «época del gran crecimiento cuantitativo de la población», la tercera etapa de las que él habla, que habrá que situar entre 1833 y 1857, y, por último, la cuarta etapa (1857-1887), período de redistribución a gran escala de la población, que determina un descenso del ritmo de crecimiento» (74).

(72) VICENS, *op. cit.*, págs. 561 y ss. Esta periodización difiere de la reflejada en la obra colectiva *Historia de España y América social y económica*, t. V, Barcelona, 1974, por VICENS VIVES, NADAL y ORTEGA CANADELL, págs. 3 y ss., donde el siglo XIX queda dividido en dos períodos de ritmo distinto: 1800-1857 y 1857-1914.

(73) ROMERO DE SOLÍS, *op. cit.*, págs. 158 y ss.

(74) Vid. MOXO, S. de: *La disolución del régimen señorial en España*, pág. 59, Madrid, 1965, y también la obra de ANES, G.: *Las crisis agrarias en la España Moderna*, págs. 71-94, Madrid, 1970.



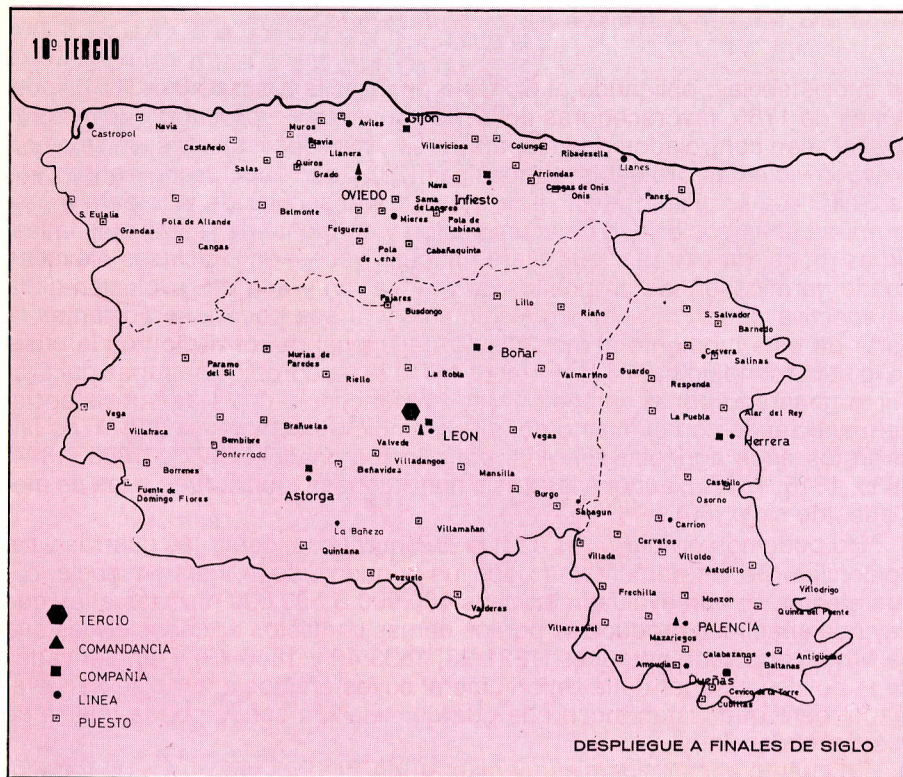
En su cotejo se comprueba un «salto demográfico», y Vicens Vives fue el primero en señalar, y cuya existencia se niega hoy: «Las evaluaciones de los censos finales del siglo XVIII, aun siendo excepcionalmente valiosas, pecan por defecto como lo denunciaron ciertos autores de la época, cuyo testimonio ha sido confirmado de manera cuantificada por Ruiz Almansa para Galicia, y Vilar para Cataluña. Partiendo de esta circunstancia nos encontramos con que el pretendido salto demográfico de los años centrales del siglo no es sino la manifestación de una población anteriormente no censada». Tal afirmación parece correcta porque, como mínimo hasta 1857, hay que calcular una ocultación mínima de un 10 por 100 (69) y porque la tasa anual media de crecimiento entre 1797 y 1834 es de un 3,9 por 100 que se eleva a 9,8 por 100 entre 1834 y 1869 para decaer a 4,3 por 100 en los cuarenta últimos años del siglo XIX. «Un doble cambio de ritmo y de tal intensidad es literalmente inconcebible sin introducir en el modelo factores de índole revolucionaria, del que no hay el menor rastro en nuestro país» (70).

Al margen de la existencia o no del «salto», esas cifras nos demuestran un crecimiento de la población en España, pero tal crecimiento «es uno de los más bajos del continente —no duplica su población hasta bien entrado el siguiente siglo— y la curva que presenta la evolución de sus efectivos ofrece un sensible paralelismo con la de Francia (71), el país más influenciado por las predicciones y propaganda malthusianas. No obstante, es

(69) ARTOLA, M.: *La burguesía revolucionaria (108-1869)*, pág. 63, Madrid, 1973.

(70) ARTOLA, *op. cit.*, pág. 60.

(71) VICENS VIVES, J.: *Historia económica de España*, págs. 560-561, Barcelona, 1967.



Pormenorizemos ahora los diversos elementos que inciden en la dinámica del crecimiento. De entrada, hay que señalar que el ritmo seguido durante el período 1787-1833 (38.000 habitantes de crecimiento medio anual) es inferior al de la etapa precedente 1717-1787 (42.000 individuos anuales de aportación), descenso en el índice de crecimiento, cuyo origen se explica por el comienzo de la guerra hispano-inglesa (1780-83), que se continúa con las malas cosechas de 1784 a 1793 y con los efectos de la paralización del comercio con América, donde se acumula la plata que al fluir nuevamente después del conflicto bélico produce el alza de precios, acentuando el desfase de los salarios (en 1800 los jornaleros sólo habían subido ocho puntos respecto a 1780, mientras que los precios habían ganado 150). Esto provocó un fuerte malestar entre los jornaleros agrarios que se traduce en un incremento de la conflictividad (75).

La guerra contra Francia en los Pirineos y la posterior guerra con Inglaterra agravan aun más la crisis que resultó especialmente violenta en la España interior y «llegaron sus efectos a la máxima intensidad a comienzos del siglo XIX» (76). Además, hay que sumar el conflicto de la subida de las rentas de la tierra, consecuencia de la presión demográfica y de la aparición de una concepción capitalista con un sentido diferente de la rentabilidad de la tierra (77); para colmo, la exportación de granos acentúa la crisis

(75) Anes, *op. cit.*, pág. 399.

(76) HERR, R.: *España y la revolución del siglo XVIII*, págs. 89-92, Madrid, 1971.

(77) Vid. ANES, *op. cit.*, págs. 334-336, 419 y ss.

de subsistencias, obligando al Consejo de Castilla a suspender las disposiciones de 1765, favorecedoras de dicho comercio y a procurar que los granos no sean controlados por acaparadores y monopolistas. Mecanismo que provocó violentas protestas campesinas (78) y que hace escribir a Romero de Solís: «La propiedad dejaba de ser el modo secular de vida para transformarse en la posibilidad de acumulación y en fuente de rentas ampliadas. No es, pues, de extrañar que fuera, muchas veces, en las clases elevadas donde germinasen los propósitos de renovación y aun de revolución de la perspectiva opaca del Antiguo Régimen», y añade poco más adelante: «A partir de este momento al mecanismo tradicional de formación de la crisis se le supersone un nuevo factor determinante: la apropiación rapaz del producto generado por el campo... Desde entonces, la crisis de subsistencia, permaneciendo con el mismo nombre, cambia de contenido» (79). Y no faltaron los años agrícolas difíciles, pues lo fueron 1774, 1778, 1803, 1804, 1805, 1815, 1817..., aunque las crisis más intensas, quizá, fueron las de mediados de siglo (80).

No podemos olvidar otros azotes demográficos, como las guerras y las epidemias. De las primeras, la peor fue la guerra de la Independencia, cuyos efectos se han evaluado en unas 400.000 ó 500.000 muertes a las que hay que añadir las producidas por los demás conflictos armados civiles que se producen desde entonces (1821-23, 1833-40 y 1846-49) y las derivadas de la política exterior de la Unión Liberal cuyos efectos aún no se han evaluado, pero que distan mucho de guardar relación con los de la guerra de la Independencia.

En cuanto a las epidemias, al margen de «fiebres malignas» de toda índole, hay que destacar la fiebre amarilla, que afecta casi exclusivamente a los núcleos urbanos; la padece el país en 1880, 1803-1804, 1821, 1830 y en la construcción del canal de Castilla hasta 1845; su intensidad es fundamentalmente local y poca en términos generales (81). Más grave fue la epidemia de cólera morbo que se lleva a 100.000 vidas entre 1883 y 1835, y que reaparece en 1853 con mayor violencia prolongándose hasta 1856: hubo entonces un millón de afectados, de los que perecieron unos 240.000. Sin embargo, a mediados del siglo, la incidencia de los factores demográficos negativos no era grave y como tampoco hubo emigraciones importantes, el crecimiento demográfico se debió al crecimiento vegetativo, favorecido por una nueva redistribución de la renta nacional y un mejoramiento general del estado económico, perspectivas que han llevado a pensar que el ritmo demográfico español llegó incluso a superar al europeo (82), parecer que no

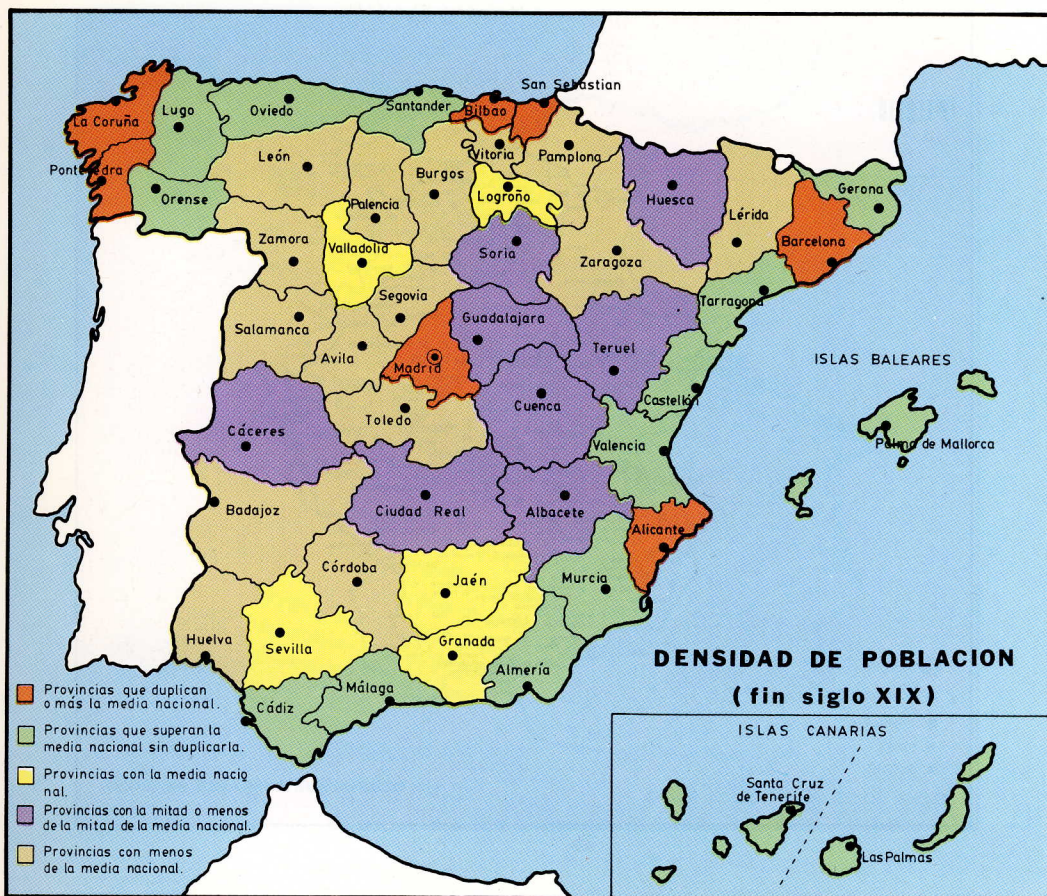
(78) ROMERO DE SOLIS, *op. cit.*, págs. 183-184.

(79) Han sido estudiadas por SANCHEZ ALBORNOZ, N.: *La crisis de subsistencia de España en el siglo XIX*, Rosario, 1968, y *España hace un siglo: una economía dual*, Barcelona, 1963.

(80) NADAL, *op. cit.*, págs. 100 y ss.

(81) Vid. SAUVI, A.: *Europe et sa population*, París, 1953; opinión que comparten VICENS y R. CARR, entre otros.

(82) ROMERO DE SOLIS, en su ya citada obra, pág. 254, escribe: «La "vitalidad" de la población española no fue tan espectacular; ya durante ese medio siglo nuestra emigración fue despreciable frente a las grandes migraciones europeas». Y no deja de ser sintomático al respecto, lo que señala MEIJIDE PARDO (en *La emigración gallega intrapeninsular en el siglo XVIII*, págs. 8, Madrid, 1960): «Normalmente, pues, Castilla, Portugal y Andalucía recibieron un contingente de gallegos muy superior al que se encaminó hacia las Indias y el resto de la Península, hasta que, desde los años medios del siglo XIX, dichas tendencias de acomodo se alteraron radicalmente en beneficio casi exclusivo de la gran emigración transoceánica.»

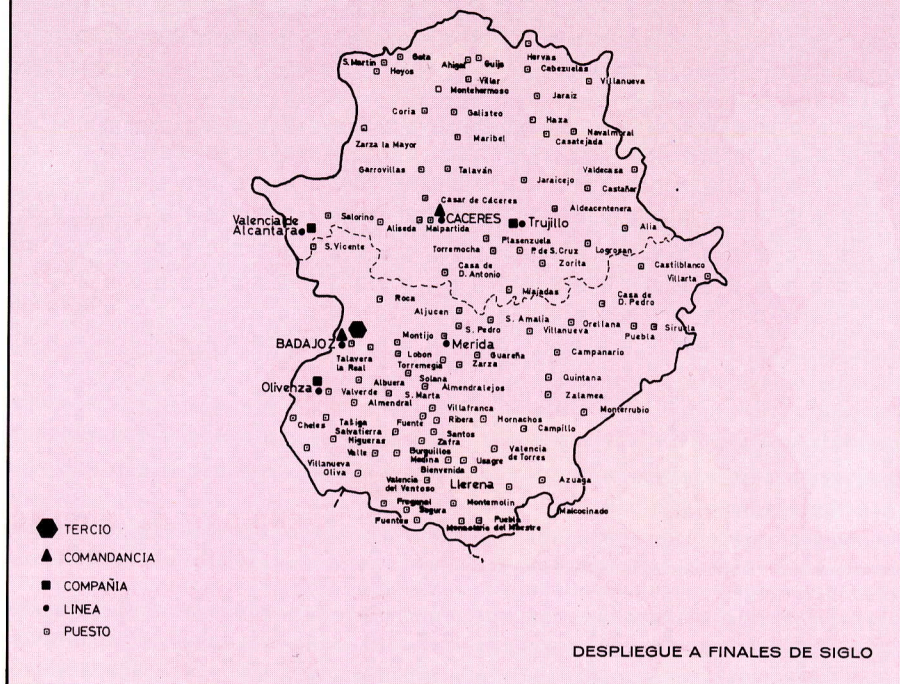


es unánimemente compartido al contrastar el alcance de la emigración europea con la exigüidad de la española (83).

La parte final del período que analizamos ahora —recordemos que nuestro análisis se detiene prácticamente hacia 1870— es rica en cambios: la natalidad baja (aunque hasta 1900 fue siempre superior a la europea) y se registra una mayor movilidad de la población; se inaugura la gran época de las migraciones interiores, de la emigración, etc., cambios que vienen determinados por el desarrollo económico con todas sus consecuencias, incluida una nueva distribución de la fuerza de trabajo, pero la progresión demográfica no carece de incidencias: epidemia de cólera en 1859 (que siega 7.000 vidas y es la más benigna) y en 1865 (59.000 muertos con incidencia especial en la población femenina e infantil), afectando a las provincias de Valencia, Castellón, Cuenca, Teruel, Zaragoza, Navarra, Murcia, Albacete y Granada, que sufrían una gran crisis agrícola debida «a la debilidad de la estructura económica que adquirió inmediatamente características alarmantes y convirtió la crisis económica en crisis de subsistencia, debilitando a la población y volviéndola mucho más vulnerable a la epidemia de cólera morbo» (84), crisis de subsistencia a la que hay que añadir otras, como la de

(83) ROMERO DE SOLIS, *op. cit.*, pág. 270. Más detalles sobre las epidemias, en NADAL, *op. cit.*, págs. 133 y ss.

(84) ARTOLA, *op. cit.*, pág. 67.



1856-57; realidades que explican por qué la mortalidad española se mantiene también por encima de las tasas europeas.

En resumen, crecimiento de una población que presenta signos de «modernidad», pero que aún permanece afectada por el peso de factores demográficos negativos de tipo «antiguo», cuya acción se suma a la conflictividad que genera una masa popular que crece sin tener un correlato en el desarrollo económico al no haber variaciones sensibles en la estructura económica. Por tanto, la conflictividad será, en principio, tanto más intensa cuanto más factores negativos incidan sobre la población y ello se traducirá en violaciones a la ley más o menos abundantes, es decir, en un incremento o en una reducción de la delincuencia.

Dada la estrecha correlación de estos fenómenos, no está de más echar una ojeada a la distribución geográfica de la población, máxime si tenemos en cuenta el hecho de que a mayor población, mayor índice delictivo (aunque caben muchas matizaciones y variantes en una formulación tan tajante). En este orden de cosas, hay que destacar como directrices fundamentales del periodo la baja densidad media, la consolidación del predominio demográfico de la periferia sobre el centro —tendencia iniciada muy atrás— y el incremento de la urbanización.

Según los datos del censo de 1857, la densidad media española era de 30,5 hab/km<sup>2</sup>. Las densidades provinciales iban desde los 12 hab/km<sup>2</sup> de Ciudad Real a los 95 de Pontevedra; «las zonas de mayor concentración se



sitúan en puntos aislados del litoral, valle del Guadalquivir y, por supuesto, la Corte. El tipo de implantación refleja una profunda disparidad entre las zonas sur, levante y valle del Ebro en que una tercera parte de la población aparece concentrada, y el resto de la mitad norte, en que predomina la población rural» (85).

La distribución de la población por regiones evidencia el carácter expansivo de las zonas periféricas frente al retroceso de la zona central, que en 1857 sólo posee un 37,4 por 100 de la población, generalización en la que caben matizaciones, máxime cuando había cambios territoriales impuestos por la división provincial de 1834, por lo que se impone el análisis en dos sectores: desde 1797 a 1834 y desde 1834 hasta el final del reinado de Isabel II. En el primer período, lo más destacable, en un sentido, es que Galicia y Extremadura aumentan su población en un 27 por 100, seguidas por Murcia, Andalucía, Baleares y Cataluña, con un incremento superior al 20 por 100; por el contrario, Castilla la Vieja se sitúa en el otro extremo, con un retroceso imputable más que a razones demográficas a cambios territoriales. Después de 1834 la base territorial tiene más estabilidad, por lo que el análisis ofrece mayores visos de realidad. Ahora se registra el despegue catalán (45 por 100 de incremento), seguida por Valencia (21 por 100, sobre todo gracias a la ganancias territoriales); también están por encima de la media

(85) ARTOLA, *op. cit.*, págs. 72-75.

nacional Castilla la Vieja y León. Canarias, Murcia, Andalucía y la otra Castilla conocen un gran impulso a final del período, mientras pierden su situación Baleares, Galicia y Asturias.

Tras el planteamiento, Artola —a quien seguimos en esta ocasión— desciende a análisis provinciales para concluir: «En la medida en que es posible intentar una síntesis de los datos precedentes hemos de afirmar, en contra de la imagen vigente, la realidad de un incremento irregularmente distribuido para el que no siempre resulta fácil hallar explicación (por ejemplo, el caso de Zamora). Los caracteres más representativos del proceso son:

1.º La constitución de polos de atracción en Barcelona y Valencia, de los que el primero acabará provocando la reducción en términos absolutos de la población de Lérida y Gerona.

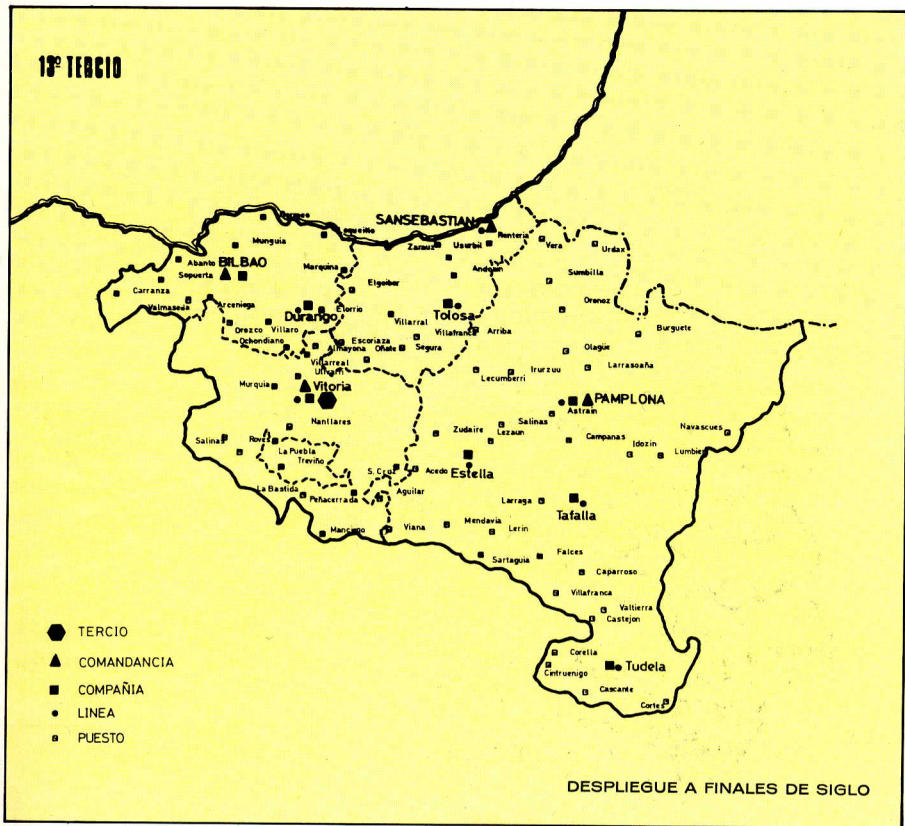
2.º Lo tardío del despegue demográfico de Madrid y Vizcaya que no comienza sino a partir de 1860, en tanto Guipúzcoa lo hace con posterioridad al 77.

3.º La importancia de la población andaluza en la demografía española, que se reflejará en una crisis social crónica desde el momento en que, a diferencia de Cataluña, no se crea una industria capaz de absorber los excedentes demográficos. Relacionar los violentos conflictos sociales que se sucederán en Andalucía con la presión demográfica que allí existía, parece ser un conclusión correcta que habrá de ser confirmada o infirmada con datos específicos» (86).

Nos ocuparemos, acto seguido, del crecimiento de la ciudades, en los que hay un hecho revelador y dominante: el aumento de los porcentajes de población urbana que en 1834 se sitúa en un 10,37 por 100 para alcanzar en 1877 el 13,53 por 100. De las capitales de provincia, 17 duplican su población y el crecimiento más espectacular es el de las cantábricas, en especial las gallegas; las ciudades más populosas aumentan con un ritmo menor. La concentración demográfica se evidencia más si señalamos que a lo largo del siglo se duplica el número de núcleos urbanos con más de 10.000 habitantes. El auge urbanístico, debido al éxodo rural en gran parte, obligará a los famosos planes de ensanche de las ciudades para «salir fuera de las murallas». En las ciudades más importantes, como Madrid, Barcelona, San Sebastián, se crearon Comisiones de Ensanche que habían de resolver los graves problemas de vivienda y de infraestructura urbana, presentes ahora con mayor intensidad que nunca y que ya no desaparecerán.

Por último, dedicaremos unas líneas a la emigración. Por lo que respecta a la emigración externa, de entrada hay que señalar que es un fenómeno que se agudiza a partir de mediados de siglo. En efecto, durante la primera mitad del ochocientos español, se mantuvo vigente el peso del viejo ideal ilustrado sobre la repoblación, las **medidas restrictivas** impuestas por el Estado y por razones externas, como la independencia de América, limitan mucho este fenómeno. No es hasta 1853 cuando aparecen las primeras disposiciones favorables a los emigrantes, año en que verdaderamente comienza el «boom» de la emigración, pero no se dispone de libertad absoluta en este terreno y de facilidad en los trámites hasta la R. O. de 30 de enero de 1873; por tanto, es a partir de entonces cuando las cifras de los promedios anuales de emigrantes aumentan sensiblemente, aunque ya para el pe-

(86) Vid. VICENS, *op. cit.*, págs. 564 y ss.

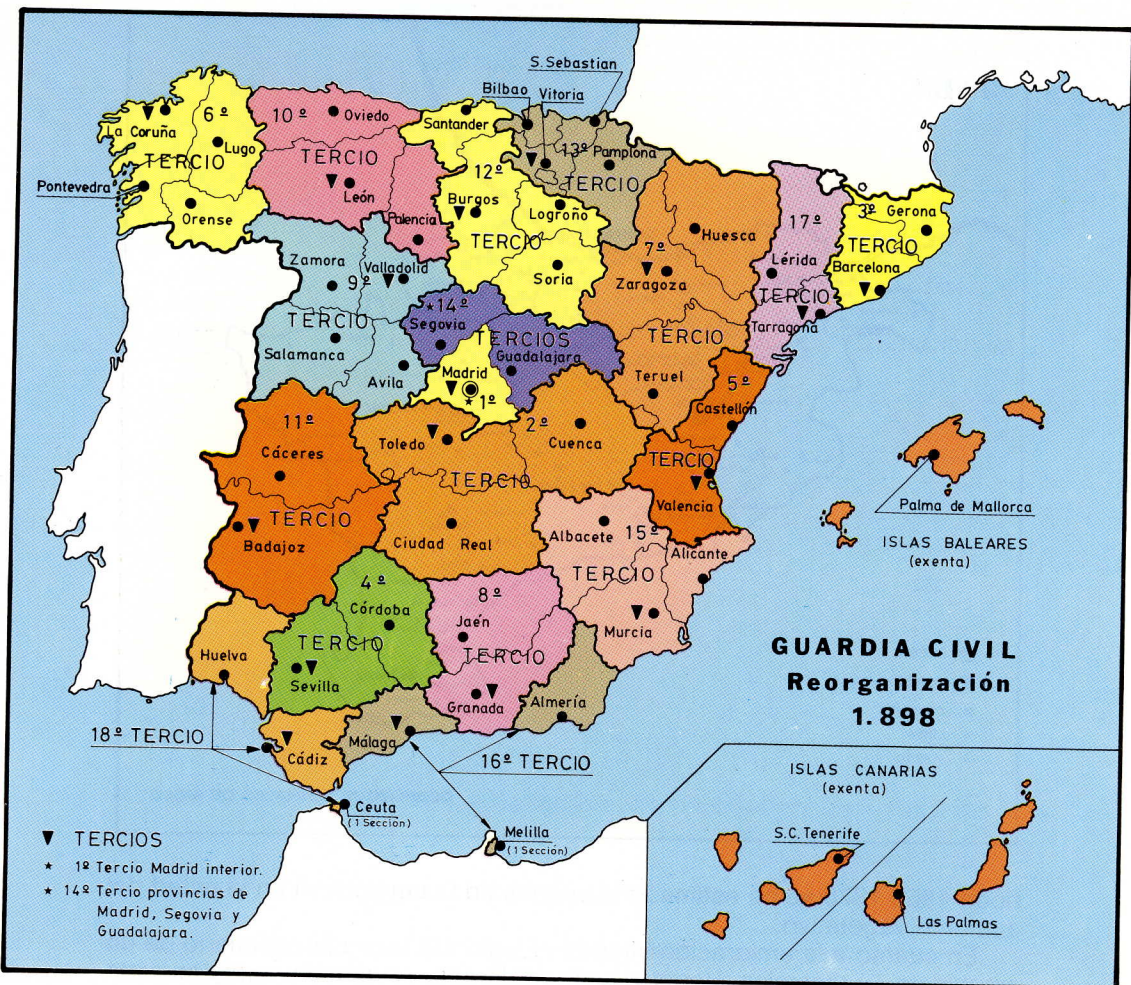


riodo 1858-1870 se ha estimado la cuantía de la emigración en la mitad del aumento vegetativo.

En cuanto a la emigración interna, el siglo XIX va a ser escenario de un cambio en su dinámica. Hasta el siglo XVIII, esta emigración había seguido preferentemente la ruta norte-sur; en el siglo XIX serán los habitantes del centro y sur los que se dirigen al norte en busca de mayores posibilidades de empleo y seguridad económica en las regiones más industrializadas. Antes del comienzo de la industrialización, las emigraciones internas eran ocasionales, motivadas por razones de supervivencia, militares o políticas, y su cuantía, incapaz de modificar la dinámica regional o nacional. Posteriormente, el panorama cambia y se produce un considerable aumento de la emigración, provocado por la diferencia de ritmo entre el proceso de crecimiento económico y el proceso de crecimiento demográfico y facilitado por las diferencias económicas que empiezan a separar a las diversas regiones. Por lo que respecta a la dinámica regional destacan dos zonas inmigratorias por excelencia: el foco industrial catalán (especialmente desde 1850), que atrae a valencianos y aragoneses, sobre todo, y Madrid, que ejerce una fuerte atracción sobre gallegos, andaluces y meseteños, especialmente (87).

Indudablemente, el proceso demográfico español entre 1880 y 1900 presenta variados alicientes que tienen perfecta cabida en estas páginas (epi-

(87) Su contenido se puede ver, por ejemplo, en GARCIA MARTIN, L.: *Manual de la Guardia Civil*, págs. 571-572, Madrid, 1964.



demias, ritmos de crecimiento, emigración, proceso urbanístico, etc.). Nosotros los hemos omitido aquí, además de por lo apuntado anteriormente (queremos que esos veinte años nos sirvan de prelude para el siglo XX en un próximo estudio), porque queríamos descender a ciertos detalles que nos permitieran valorar adecuadamente el proceso, relacionarnos con la cambiante población española, conocer las opciones que presenta y aproximarse a ese «caldo» humano en el que la Guardia Civil se inserta y que, en el fondo, constituye la razón última de su existencia, pues en el seno de esa población constituida en sociedad el Cuerpo actúa; en ella dispensa protección, vigila, persigue al delincuente... Por ello, referir los efectivos de la Guardia Civil a los efectivos humanos del país y a la extensión del mismo puede ofrecernos valiosos datos, ilustrativos de una realidad social a flor de piel. Para ello partiremos del cuadro siguiente, cuyos datos se refieren a los años 1860-62:

	Km. <sup>2</sup>	Densidad de población	Guardias civiles	Habitantes por g. civil
Alava.....	3.121 -	31,37	158 -	619 -
Albacete .....	15.465 +	13,32 -	246 +	837 -
Alicante.....	5.435 -	71,86 +	218 -	1.791
Almería .....	8.552 -	36,88 +	170 -	1.855 +
Ávila.....	7.722 -	21,85 -	149 -	1.132
Badajoz.....	22.499 +	17,94 -	311 +	1.298
Baleares.....	4.817 -	56,01 +	120 -	2.248 +
Barcelona.....	7.731 -	93,94 +	238 +	3.051 +
Burgos.....	14.635 +	23,03 -	377 +	894 -
Cáceres.....	20.754 +	14,15 -	312 +	941 -
Cádiz.....	7.275 -	53,78 +	359 +	1.118
Castellón.....	6.336 -	42,16 +	229	1.166
C. Real.....	20.305 +	12,21 -	337 +	735 -
Córdoba.....	13.441 +	26,63 -	391 +	917 -
Coruña (La).....	7.973 -	69,89 +	158 -	3.527 +
Cuenca.....	17.418 +	13,17 -	255 +	900 -
Gerona.....	5.883 -	52,89 +	221	1.407
Granada.....	12.787	34,51 +	235 +	1.891 +
Guadalajara.....	12.618	16,21 -	234 +	1.899 +
Guipúzcoa.....	1.884 -	86,27 +	126 -	1.290
Huelva.....	10.676	16,54 -	221	799 -
Huesca.....	15.224 +	17,29 -	230	1.144
Jaén.....	13.426 +	29,99	365 +	993 -
León.....	15.971 +	21,30 -	174 -	1.955 +
Lérida.....	12.365	25,43 -	226	1.391
Logroño.....	5.037 -	34,76 +	196 -	893 -
Lugo.....	9.808 -	44,09 +	137 -	3.157 +
Madrid.....	7.762 -	63,04 +	2.090 +	234 -
Málaga.....	7.312 -	61,08 +	393 +	1.136
Murcia.....	11.597	33,00 +	398 +	961 -
Navarra.....	10.478	28,59 -	282 +	1.062 -
Orense.....	7.092 -	52,04 +	135 -	2.734 +
Oviedo.....	10.595	51,02 +	207 -	2.611 +
Palencia.....	8.097 -	22,96 -	190 -	978 -
Pontevedra.....	4.504 -	97,74 +	136 -	3.237 +
Salamanca.....	12.793	20,50 -	195 -	1.345
Santander.....	5.471 -	40,20 +	214 -	1.027 -
Segovia.....	7.027 -	20,81 -	186 -	778 -
Sevilla.....	13.714 +	34,55 +	376 +	1.127
Soria.....	9.935 -	15,05 -	179 -	836 -
Tarragona.....	6.348 -	50,70 -	165 -	1.950 +
Teruel.....	14.229 +	16,67 -	238 +	996 -
Toledo.....	14.467 +	22,38 -	344 +	941 -
Valencia.....	11.271	54,82 +	315 +	1.961 +
Valladolid.....	7.880 -	31,34	191 -	1.293
Vizcaya.....	2.197 -	76,78 +	118 -	1.429
Zamora.....	10.710	23,20 -	188 -	1.321
Zaragoza.....	17.112	22,82 -	318 +	1.228

El cuadro que acabamos de ver está compuesto por los siguientes elementos: la primera columna recoge la extensión en kilómetros cuadrados de cada una de las provincias españolas; hay que hacer constar que esos datos no concuerdan exactamente con otros de la misma naturaleza publicados más tarde por los **Anuarios Estadísticos de España** (estos proceden de 1860), pero como ya hemos dicho las diferencias no son gran cosa y esos datos pueden ser operativos. En cualquier caso, el efecto de esa discrepancia queda anulado según nuestra forma de proceder, pues queremos destacar qué provincias se mueven por encima, por debajo y al nivel de lo que podemos considerar la media nacional: para hallarla hemos dividido la extensión superficial de nuestro país por el número de provincias y al resultado le hemos dado un margen por arriba y por abajo de manera que consideraremos una provincia de extensión media la que tiene entre 10.000 y 13.000 kilómetros cuadrados. En el cuadro, a la derecha de la extensión provincial, hemos puesto el signo más o menos para indicar si está por encima o por debajo de la media.

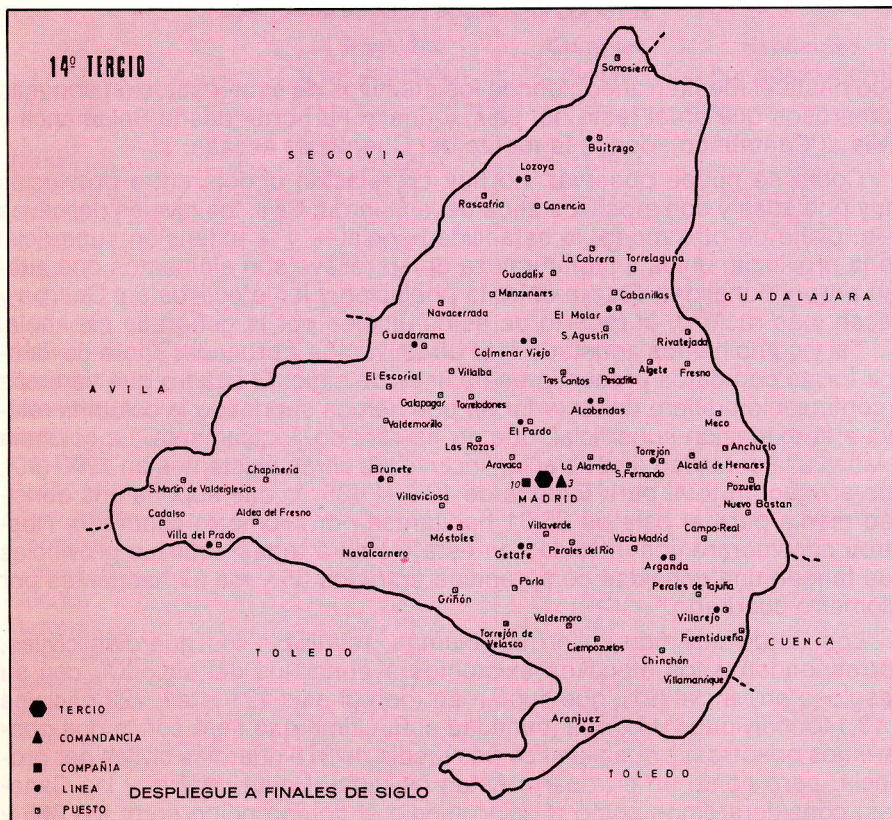
La segunda columna se refiere a la densidad de población de cada provincia según los datos de 1860 —respecto a los que hay que decir lo ya apuntado para la extensión territorial— y también aquí hemos dividido el total de la población ese año en cada provincia por los kilómetros de superficie para hallar su densidad que mediante los signos ya indicados de más y menos, puestos a continuación, nos indican su relación con la densidad media española que matemáticamente, por aquellas fechas, era de 31 habitantes por kilómetro cuadrado, pero que nosotros hemos considerado como tal la comprendida entre los 29 y los 33 habitantes por kilómetro cuadrado.

La tercera columna se refiere al reparto provincial de los efectivos de la Guardia Civil establecidos por R. O. de 11 de octubre de 1861 (88). Dividiendo esos efectivos por el número de provincias nos daría una media provincial para la Guardia Civil de 234 individuos por provincias (en la columna del cuadro figuran los guardias de Infantería y Caballería y los capitanes; incluimos a éstos por haber plazas vacantes entonces y compensar algo las bajas en este sentido; como la compensación no es exacta, rebajaremos un poco la media matemática), pero nosotros consideraremos como tal los valores comprendidos entre los 220 y los 230 guardias por provincia. Los signos más y menos nos indican qué provincias están por encima o por debajo de ese nivel.

La cuarta columna establece la relación existente entre el número de habitantes y el de guardias civiles existentes en cada provincia. Si nosotros dividimos el número de españoles por el de guardias civiles nos da la correspondencia de un guardia civil por cada 1.362 habitantes (la media la situaremos entre los 1.100 y los 1.450), pues bien, dividiendo los españoles de cada provincia por el número de guardias destinados en ella sabremos si esa provincia está por encima o no alcanza el nivel nacional medio. En la columna, además de la correspondencia existente en cada provincia, los signos más y menos nos indican su relación con la media nacional.

De todos estos datos, cuyas últimas consecuencias habrá que extraerlas en relación con la delincuencia (89), hemos reflejado cartográficamente los relativos a la densidad de población y al reparto provincial de los efectivos de la Guardia Civil, elementos que manejamos a finales de siglo para

(88) Vid. nuestro libro sobre la delincuencia, ya citado.



ver la evolución experimentada en este particular. El resultado de los mapas relativos a los inicios de la década de los 1860 no puede ser más significativo. La primera evidencia es que la media nacional en el caso de la densidad de población sólo se da en cuatro provincias, manifestación de la desigual distribución de los españoles, hecho de indiscutible significación socioeconómica; en el caso de los efectivos de la guardia civil, la media nacional se da en 15 provincias, pero las desigualdades también son manifiestas, para corregir —o equilibrar— la desigual ubicación de la población.

El mapa de la población nos muestra que las zonas más pobladas son periféricas: la franja cantábrica, horquillada en sus extremos por dos zonas de gran densidad (la gallega, con Coruña y Pontevedra, y la vasca, con Guipúzcoa, Vizcaya y un pequeño apéndice hacia el sur formado por Logroño), y la franja mediterránea que, desde Sevilla y Cádiz, se prolonga hasta Girona, con tres centros de máxima densidad: Málaga, Valencia y Barcelona). En el resto del territorio nacional imperan las densidades bajas, especialmente en la ancha faja central que forman Cáceres, Ciudad Real, Albacete y Cuenca. La única nota disonante en el interior es la gran aglomeración central madrileña.

En lo que se refiere al de efectivos de la Guardia Civil podemos distinguir tres zonas diferentes y de signo distinto: en el este nos encontramos con un claro predominio de provincias con efectivos comprendidos entre los 200 y 300 guardias, en el oeste tenemos una zona sur (desde Cáceres y To-

ledo hasta el Mediterráneo), donde los efectivos de esta Institución son más numerosos que en el resto del país, y una zona norte (desde Salamanca y Avila al Cantábrico), donde la fuerza del Cuerpo es escasa.

Como se puede observar, no hay un relación directa entre provincias muy pobladas y con efectivos altos de la Guardia Civil: los niveles delictivos —o, dicho de otro modo, la estabilidad social— y la extensión superficial de la provincia, unida a la naturaleza de su relieve son elementos que alteran proporcionalidad directa entre la población y los efectivos del Cuerpo y hacen más racional el reparto de estos últimos por la geografía española.

Tal y como hemos apuntado más atrás, vamos a proceder ahora de idéntica forma con datos procedentes de fines de siglo. El cuadro que veremos a continuación difiere del anterior en que hemos suprimido la columna relativa a la extensión superficial, que no ha variado, lógicamente. La columna relativa a la densidad de población incluye las cifras existentes en 1900 (90), que arrojan un total para España de 18.594.405, lo que supone una densidad media para el país de 36,81 habitantes por kilómetro cuadrado. Nosotros consideraremos incluidas en esta media a todas aquellas provincias que tengan una densidad comprendida entre los 35 y los 39 habitantes por kilómetro cuadrado.

Los datos que figuran en la columna, relativa a los guardias civiles, corresponden a los efectivos existentes a principios del siglo XX, con su desglose provincial (91), que suman en todo el país 121 jefes, 722 oficiales y 18.140 individuos de tropa (cantidad esta última que será con la que operaremos nosotros) y que significa una media de 370 guardias civiles por provincia, pero como en el reparto están incluidas Ceuta, Melilla y las Canarias, consideraremos como término medio el comprendido entre los 365 y los 375 individuos del Cuerpo por provincia.

En ambas columnas incluimos los signos de más y menos para indicar los valores superiores e inferiores, respectivamente, a las medias correspondientes. La tercera columna contiene el número de habitantes que corresponde a cada guardia civil en cada provincia y el correspondiente signo más o menos para indicar si superan o no la media provincial que era de un guardia por cada 1.025 habitantes, aunque nosotros consideraremos como tal los valores comprendidos entre los 900 y los 1.200.

Veamos el cuadro (en la última columna; como antes, hemos prescindido de los decimales).

---

(89) Los datos proceden del *Anuario Estadístico*, que incluye los datos correspondientes a 1910, pág. 99 del publicado en 1912.

(90) Esas son las cifras que figuran en Gistau «Historia de la Guardia Civil», págs. 218-221, Madrid, 1907.

	Densidad de población	Guardias civiles	Habitantes por guardia civil
Alava .....	31,65 -	138 -	698 -
Albacete .....	16,00 -	303 -	785 -
Alicante .....	81,07 +	278 -	1.691 +
Almería .....	40,90 +	236 -	1.521 +
Ávila .....	24,91 -	241 -	831 -
Badajoz .....	24,03 -	534 +	974
Baleares .....	62,15	246 -	1.266 +
Barcelona .....	137,12 +	505 +	2.088 +
Burgos .....	23,87 -	488 +	694 -
Cáceres .....	18,14 -	384 +	943
Cádiz .....	60,00 +	472 +	930
Canarias .....	49,30 +	160 -	2.240 +
Castellón .....	48,08 +	311 -	999
Ciudad Real .....	16,29 -	490 +	656 -
Córdoba .....	33,21 -	496 +	919
Coruña, (La) .....	82,70 +	223 -	2.930 +
Cuenca .....	14,52 -	328 -	761 -
Gerona .....	51,03 +	362	826 -
Granada .....	39,30	413 +	1.192
Guadalajara .....	16,42 -	295 -	678 -
Guipúzcoa .....	103,92 +	168 -	1.165
Huelva .....	25,85 -	338 -	771 -
Huesca .....	16,16 -	349 -	701 -
Jaén .....	35,20	524 +	905
León .....	25,11 -	299 -	1.291 +
Lérida .....	22,60 -	446 +	615 -
Logroño .....	37,57	216 -	876 -
Lugo .....	47,10 +	204 -	2.281 +
Madrid .....	96,73 +	657 +	1.179
Málaga .....	70,28 +	743 +	689 -
Murcia .....	51,07 +	427 +	1.353 +
Navarra .....	29,28 -	464 +	633 -
Orense .....	57,93 +	187 -	2.162 +
Oviedo .....	57,96 +	517 +	1.212
Palencia .....	22,82 -	236 -	815 -
Pontevedra .....	104,13 +	237 -	1.929 +
Salamanca .....	26,03 -	258 -	1.243
Santander .....	50,55 +	239 -	1.554
Segovia .....	22,93 -	274 -	581 -
Sevilla .....	39,28	664 +	836 -
Soria .....	14,58 -	242 -	621 -
Tarragona .....	52,07 +	275 -	1.228
Teruel .....	16,60 -	340 -	723 -
Toledo .....	24,55 -	366	1.013
Valencia .....	73,61 +	789 +	1.022
Valladolid .....	34,10 -	322 -	865 -
Vizcaya .....	143,79 +	264 -	1.179
Zamora .....	25,96 -	227 -	1.213
Zaragoza .....	24,21 -	444 +	950

Al cartografiar las dos primeras columnas del cuadro anterior, podemos resaltar los siguientes hechos. Por lo que respecta a la densidad de población, lo más significativo, sin duda, es que las directrices del poblamiento español no han variado, prácticamente, desde 1860, pues en 1900, como entonces, las mayores densidades peninsulares —salvo el caso de Madrid— se mantienen en la franja que va desde Galicia a las Vascongadas, y en la orla mediterránea, desde Gerona a Cádiz; el ligero retroceso que se advierte en las provincias de Granada, Málaga y Sevilla se explica por el fenómeno migratorio o por la incidencia de algún factor negativo (epidemia de cólera, terremotos...), pero cuya incidencia no es demasiado fuerte, pues mantiene la media nacional (Sevilla y Granada) o la superan (Málaga). En cualquier caso, los condicionantes geográficos y económicos siguen siendo decisivos en la fisonomía del reparto demográfico en la Península.

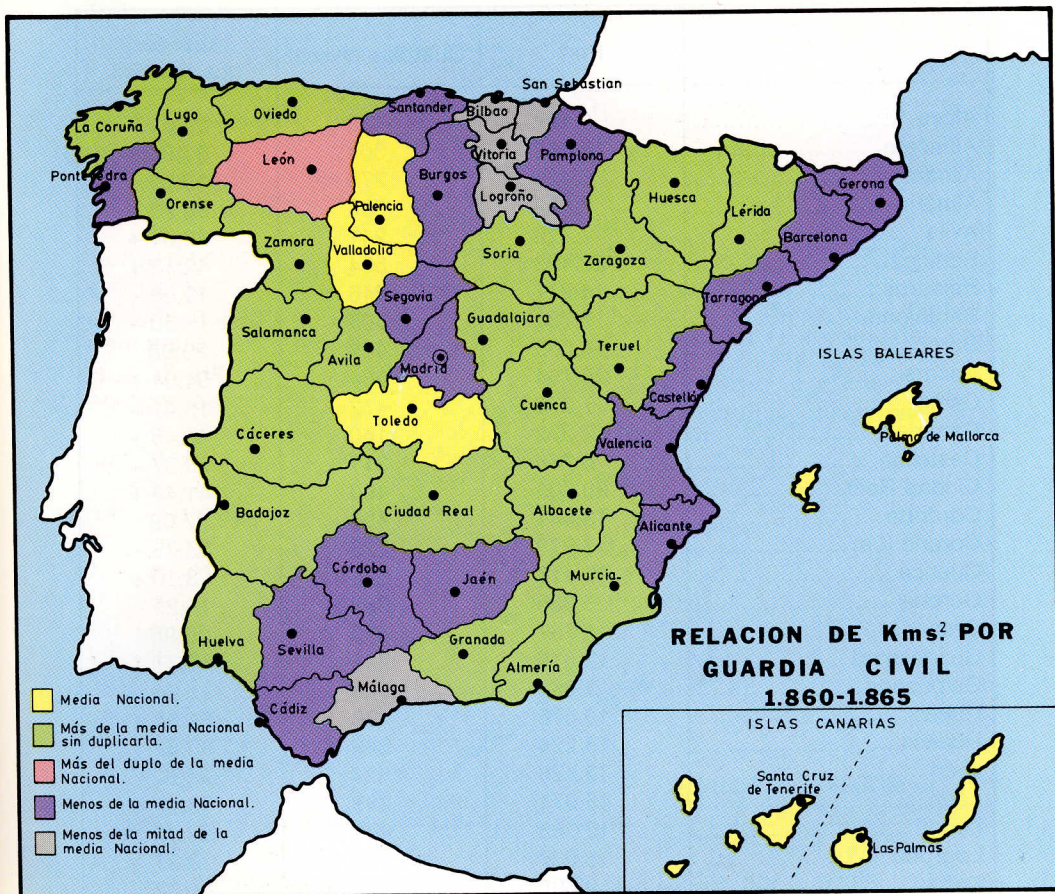
En cuanto al reparto de los efectivos del Cuerpo, hay que señalar la existencia de 10 provincias que cuentan con un número comprendido entre los 300 y los 400 guardias civiles; seis de esas provincias constituyen una franja central que divide la Península en dos partes: la del norte, más amplia que la meridional, tiene en Madrid, Barcelona y Asturias los puntos de mayor concentración de efectivos, y les siguen Burgos, Navarra, Zaragoza, Castellón y Lérida; las otras 18 provincias tienen menos de 300 guardias. En cambio, la parte meridional (Badajoz, Andalucía, Murcia y Alicante), en términos relativos, constituye la mayor aglomeración de efectivos, pues cuatro provincias (Badajoz, Sevilla, Málaga y Jaén) superan cada una de ellas los 500 guardias civiles, otras cuatro (Cádiz, Córdoba, Granada y Murcia) están por encima de los 400 y sólo dos (Almería y Alicante) se sitúan entre los 200 y los 300 guardias.

Fijémonos ahora en la columna dedicada a establecer el número de habitantes por guardia civil. Si comparamos sus valores con la del cuadro anterior podremos comprobar que hay ciertas variaciones y cambios, pero no son sustanciales, lo que parece confirmar que los criterios de distribución seguían siendo válidos y que, además del poblamiento de la provincia, se tenían en cuenta factores que ya hemos apuntado, como la naturaleza del terreno, valor estratégico, riqueza de la zona, etc., y que los resultados obtenidos en este sentido seguían siendo considerados como apropiados para lo que se esperaba conseguir de la Guardia Civil.

Nos vamos a detener en una última consideración. Hacia 1861 había en España un guardia civil por cada 1.362 habitantes, proporción que había disminuido a finales de siglo para situarse en un guardia civil por cada 1.025 habitantes. Esta disminución de la proporcionalidad demuestra que los efectivos de la Guardia Civil aumentan con un ritmo más rápido que el del crecimiento demográfico. Lo que parece demostrar que el Estado necesita más guardias civiles para atender los retos que le plantean el progreso económico y el dinamismo social de finales del siglo XIX.

### **La superficie peninsular y los efectivos de la Guardia Civil**

Al ocuparnos de la Guardia Civil y las vías de comunicación terrestres, carreteras y ferrocarriles, sobre todo en la representación gráfica, nos aproximamos a una idea de la cobertura del territorio español por los efectivos de la Institución, pues presentábamos en los mapas respectivos una panorámica del reparto de los puestos por la geografía peninsular.

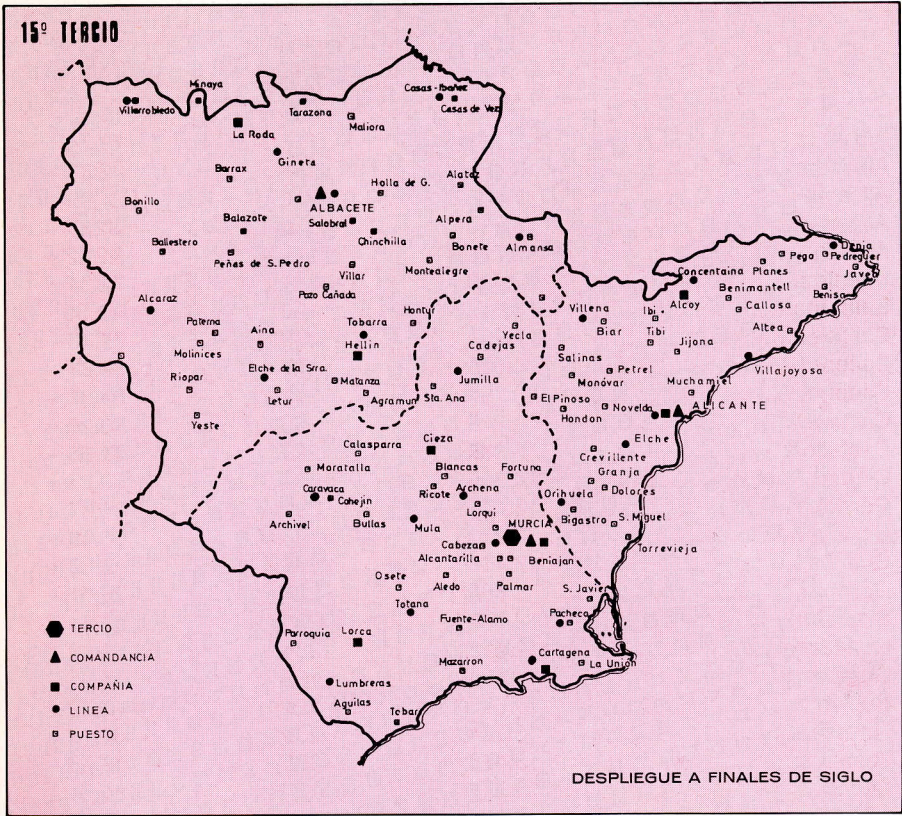


Ahora vamos a dar un paso más en esa línea y precisaremos cuántos kilómetros cuadrados corresponden en cada provincia a los guardias civiles destinados a ella. Evidentemente este dato es muy aleatorio, por cuanto los guardias no van a cumplir sus servicios en función del territorio que les corresponde, pues hay muchísimas circunstancias que hacen que la cobertura territorial no presente las mismas características en todas partes y que haya que ajustarla al predominio en cada zona determinada de vías de comunicación, establecimientos industriales, riqueza agraria, etc. Pero no cabe duda que este dato puede ayudar a perfilar la fisonomía provincial de la Guardia Civil y comprender mejor cómo la realidad socioeconómica de una región incide en la presencia de la Benemérita en ella.

Para nuestro objetivo, vamos a hacer un nuevo cuadro con la extensión provincial en kilómetros cuadrados, el número de guardias por provincia y el número de kilómetros cuadrados por guardia civil, todo ello en los inicios de la década de los 1860:

Si dividimos el total de la superficie española, menos la correspondiente a Canarias —donde no había Guardia Civil entonces—, por los 11.500 guardias que componían el Cuerpo en los inicios de la década de los 1860, ob-

	Km <sup>2</sup>	Guardias civiles	km <sup>2</sup> por guardia civil
Alava .....	3.121	138	22,61 -
Albacete .....	15.465	303	51,03 +
Alicante .....	5.435	278	19,55 -
Almería .....	8.552	236	36,23 +
Ávila .....	7.722	241	32,04 +
Badajoz .....	22.499	534	42,13 +
Baleares .....	4.817	246	19,58 -
Barcelona .....	7.731	505	15,30 -
Burgos .....	14.635	488	29,98
Cáceres .....	20.754	384	54,04 +
Cádiz .....	7.276	472	15,41 -
Canarias .....	7.272	160	45,45 +
Castellón .....	6.336	311	20,37 -
Ciudad Real .....	20.305	490	41,43 +
Córdoba .....	13.441	496	27,09
Coruña (La) .....	7.973	223	35,75 +
Cuenca .....	17.418	328	53,10 +
Gerona .....	5.885	362	16,25 -
Granada .....	12.787	413	30,96
Guadalajara .....	12.618	295	42,77 +
Guipúzcoa .....	1.884	168	11,21 -
Huelva .....	10.676	338	31,58 +
Huesca .....	15.224	349	43,62 +
Jaén .....	13.426	524	25,62
León .....	15.971	299	53,41 +
Lérida .....	12.365	446	27,72
Logroño .....	5.037	216	23,31 -
Lugo .....	9.808	204	48,07 +
Madrid .....	7.762	657	11,81 -
Málaga .....	7.312	743	9,84 -
Murcia .....	11.597	427	27,15
Navarra .....	10.478	464	22,58 -
Orense .....	7.092	187	37,92 +
Oviedo .....	10.595	517	20,49 -
Palencia .....	8.097	236	34,30 +
Pontevedra .....	4.504	237	19,00 -
Salamanca .....	12.793	258	49,58 +
Santander .....	5.471	239	22,89 -
Segovia .....	7.027	274	25,64
Sevilla .....	13.714	664	20,65 -
Soria .....	9.935	242	41,05 +
Tarragona .....	6.348	275	23,08 -
Teruel .....	14.229	340	41,85 +
Toledo .....	14.467	366	39,52 +
Valencia .....	11.271	789	14,28 -
Valladolid .....	7.880	322	24,47 -
Vizcaya .....	2.197	264	8,32 -
Zamora .....	10.710	227	47,18 +
Zaragoza .....	17.112	444	38,54 +

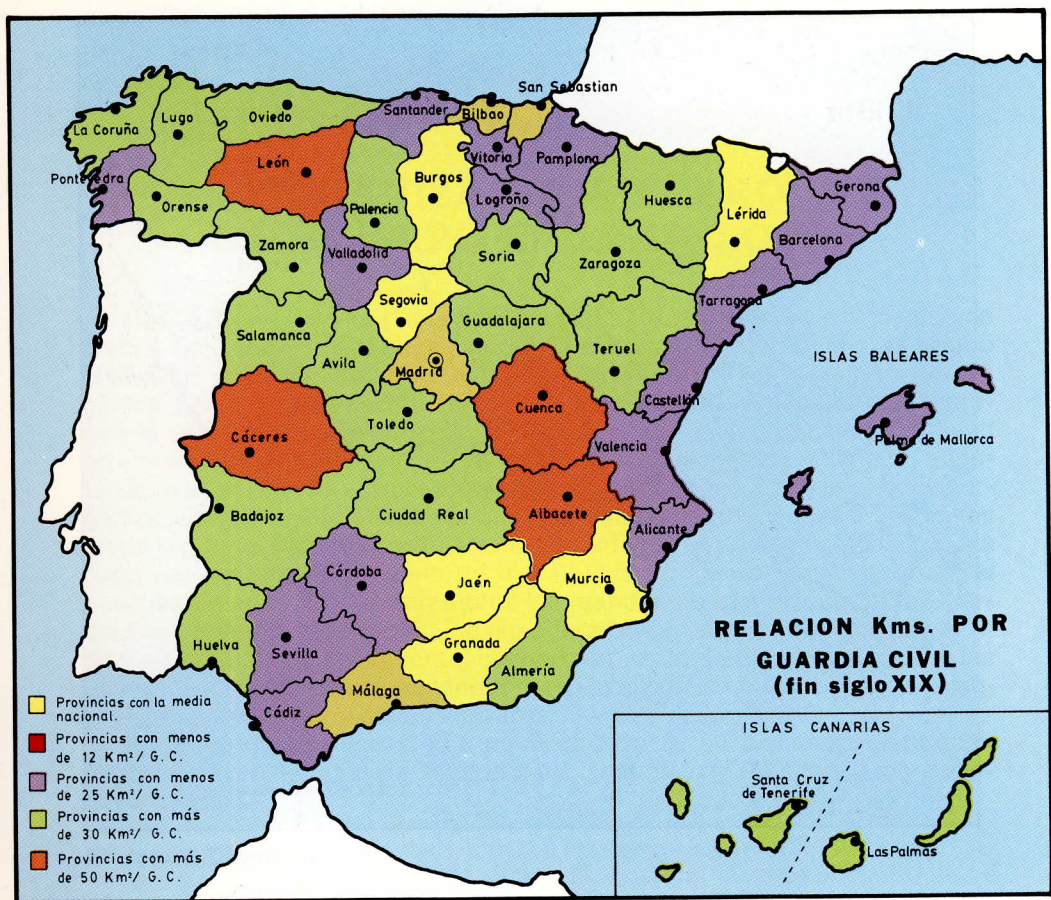


tendremos una media de 43,29 kilómetros cuadrados por guardia civil. Nosotros flexibilizaremos esa cifra y consideraremos la media nacional la comprendida entre los 40 y 45 kilómetros cuadrados por guardia. Los signos más y menos que figuran en la tercera de las columnas del cuadro anterior hacen referencia a si la cifra a la que acompañan supera o no, respectivamente, dichos valores medios; como se puede comprobar, sólo cuatro provincias caen dentro de esos límites; las demás se reparten por igual por encima y por debajo de esos topes. Por ello, creemos que será más expresivo recurrir nuevamente a la cartografía para dar una idea de conjunto más gráfica de la relación kilómetro cuadrado/guardias civiles.

Como se puede observar, sólo León duplica el número de kilómetros cuadrados que en la media nacional corresponde a cada guardia civil. La Península aparece dividida en franjas verticales constituidas por provincias que superan o no esas cifras medias que hemos apuntado. Y así, al oeste, tenemos una franja en la que a cada guardia corresponden más de 45 kilómetros cuadrados y menos de 80. Más al centro, tenemos otra franja casi continua con provincias que están entre los 20 y los 40 kilómetros cuadrados, a la que sigue otra franja de características similares a la del oeste, y en el este, bordeando el Mediterráneo desde los Pirineos a Alicante, otra serie de provincias de 20 a 40 kilómetros cuadrados/guardia civil.

Procedamos ahora de la misma forma con las cifras que tenemos para fines del siglo XIX, en el cuadro siguiente, en que repetimos la extensión superficial con la inclusión de Canarias:

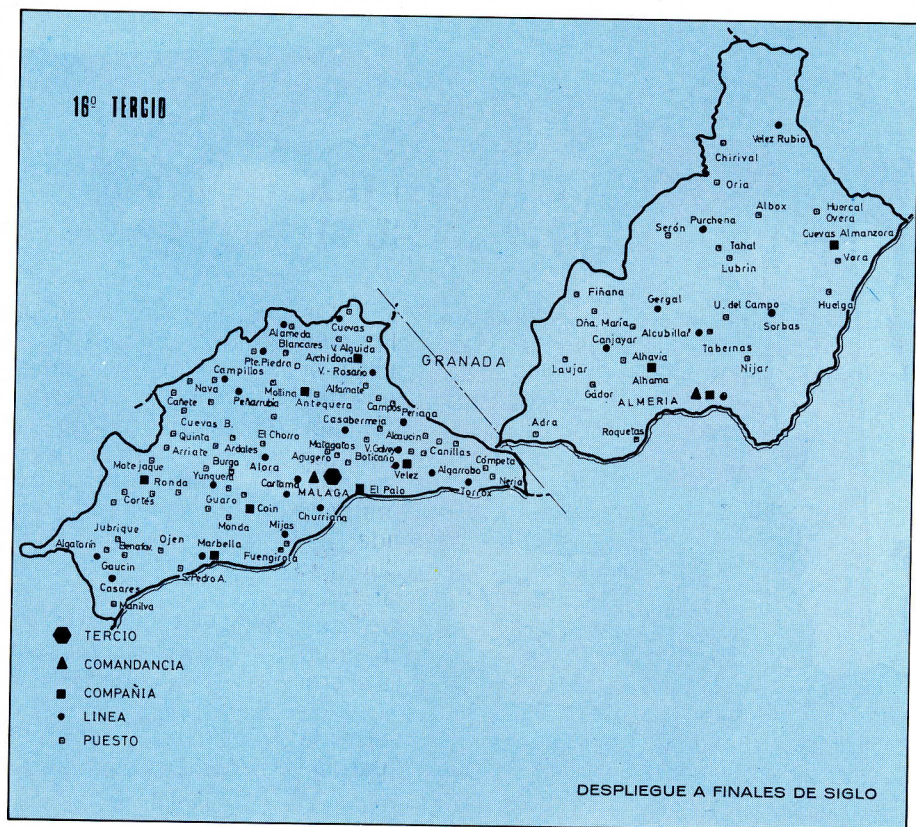
	Km <sup>2</sup>	Guardias civiles	Km <sup>2</sup> por guardia civil
Alava .....	3.121	158	19,75 +
Albacete .....	15.465	246	62,86 +
Alicante .....	5.435	218	24,93 +
Almería.....	8.552	170	50,30 +
Ávila.....	7.722	149	51,82 +
Badajoz.....	22.499	311	72,34 +
Baleares.....	4.817	120	40,14
Barcelona.....	7.731	238	32,48 -
Burgos.....	14.635	377	38,81 -
Cáceres.....	20.754	312	66,51 +
Cádiz.....	7.276	359	20,26 -
Castellón.....	6.336	229	27,66 -
Ciudad Real.....	20.305	337	60,25 +
Córdoba.....	13.441	391	34,37 -
Coruña (La).....	7.973	158	50,46 +
Cuenca.....	17.418	255	68,30 +
Gerona.....	5.883	221	26,61 -
Granada.....	12.787	235	54,41 +
Guadalajara.....	12.618	234	53,92 +
Guipúzcoa.....	1.884	126	14,95 -
Huelva.....	10.676	221	48,30 +
Huesca.....	15.224	230	66,19 +
Jaén.....	13.426	365	36,78 -
León.....	15.971	174	91,74 +
Lérida.....	12.365	226	55,31 +
Logroño.....	5.037	196	15,56 -
Lugo.....	9.808	137	71,59 +
Madrid.....	7.762	2.090	37,13 -
Málaga.....	7.312	393	18,60 -
Murcia.....	11.597	398	29,13 -
Navarra.....	10.478	282	37,15 -
Orense.....	7.092	135	52,53 +
Oviedo.....	10.595	207	51,18 +
Palencia.....	8.097	190	42,61 +
Pontevedra.....	4.504	136	33,11 -
Salamanca.....	12.793	195	65,60 +
Santander.....	5.471	214	25,56 -
Segovia.....	7.027	186	37,77 -
Sevilla.....	13.714	376	36,47 -
Soria.....	9.935	179	55,50 +
Tarragona.....	6.348	165	38,47 -
Teruel.....	14.229	238	59,78 +
Toledo.....	14.467	344	42,05
Valencia.....	11.271	315	35,78 -
Valladolid.....	7.880	191	41,25
Vizcaya.....	2.197	118	18,61 -
Zamora.....	10.710	188	56,95 +
Zaragoza.....	17.112	318	53,81 +



Los guardias civiles, individuos de tropa, que había a fines del siglo XIX eran unos 18.000, poco más o menos. Dividiendo este número por la extensión territorial de España nos encontramos con que a cada guardia corresponderían 28,06 kilómetros cuadrados, como hemos hecho antes, flexibilizamos esta cifra y situaremos la media nacional entre los 25 y 30 km<sup>2</sup>/guardia civil. Los signos más y menos establecen en la tercera columna del cuadro anterior la relación de cada provincia con esa media nacional.

En esta ocasión, siete provincias se sitúan en la media nacional. Las demás la superan o no la alcanzan, en igual número que en los inicios de los años 1860; algunas que no alcanzaban entonces la media, ahora la superan y viceversa, en conjunto, los cambios no son muchos, pero sí los suficientes en que se ha creído conveniente reajustar los efectivos del Cuerpo a las realidades socioeconómicas que se presentan en el cambio del siglo XIX al siglo XX. En cualquier caso, hemos decidido también representar cartográficamente la nueva situación para mejor compararla con la precedente.

Como vemos, las dos realidades más destacables en el mapa, si lo comparamos con el anterior de esta misma índole, son el aumento del número de provincias que superan el doble de kilómetros cuadrados por guardia ci-



vil —según el valor de tipo medio— y el aumento del número de provincias que se mueven en los niveles de la media nacional. También se observa la disminución del número de provincias con pocos kilómetros cuadrados por guardia en términos relativos.

Con esto, podemos dar por concluido lo relativo a la organización y distribución de la Guardia Civil y a sus elementos más significativos. Sin embargo, la explicación última del porqué de ese reparto por la geografía española sólo la tendremos cuando podamos referir estos datos a los niveles de delincuencia alcanzados por cada provincia. En las partes siguientes, el lector encontrará las relaciones de servicios humanitarios y no humanitarios. Los primeros, en menor número que los segundos; pero ambos explicables en parte, en función de los datos que acabamos de exponer, y los segundos, además, nos aproximan bastante a los niveles de delincuencia existentes en el país. Si relacionamos todos estos datos con los que se incluyen también relativos a efectivos y a los mecanismos de funcionamiento interno, nos acercaremos a los índices de eficacia de la Guardia Civil.