

# B I B L I O G R A F Í A

---

CAYÓN GARCÍA, Francisco; FRAX ROSALES, Esperanza; MATILLA QUIZÁ, M.<sup>a</sup> Jesús; MUÑOZ RUBIO, Miguel, y SAIZ GONZÁLEZ, José Patricio (1998): *Vías paralelas: invención y ferrocarril en España (1826-1936)*. Madrid, Fundación de Ferrocarriles, 309 pp.

La edición de este libro es la culminación de un proyecto de investigación sobre el ferrocarril en España, que es la aportación de la Fundación de Ferrocarriles a la conmemoración del 150 aniversario de ese hito histórico que constituyó la llegada del *camino de hierro* a España.

Como bien recogen sus autores en la introducción de la obra, el ferrocarril constituyó uno de los ejes de la revolución industrial, y como tal cambió el mundo. El nuevo medio de transporte alteró las dimensiones del mismo: lo hizo mayor y a la vez menor. Mayor, en tanto en cuanto, al ensanchar los espacios, facilitó la creación de nuevas poblaciones en territorios hasta entonces inaccesibles, convirtió remotos cam-

pamentos, pueblos diminutos y aldeas minúsculas en ciudades prósperas y dinámicas, extensos vacíos poblacionales en rosario de núcleos de población aledaños a las vías, tierras vírgenes en extensos campos roturados y puestos en cultivo. Pero, al reducir los tiempos, también lo hizo menor, permitiendo así la integración del campo y la ciudad, de regiones muy alejadas desde el punto de vista meramente espacial. Creó, para bien o para mal, una nueva cultura, unas nuevas realidades sociales y económicas.

Al tiempo, el propio ferrocarril debió adaptarse a esas realidades, necesidades y nuevas demandas que él mismo había creado, lo que llevó aparejado nuevas exigencias económicas y técnicas a las que debió responder.

El estudio del esfuerzo, inventiva y ambición económica que acompañó al ferrocarril, que le dio vida, y con los que intentó responder a sus propios retos, es lo que abordan los autores de esta obra a partir de la documentación generada y custodiada por la Oficina de Patentes y Marcas. Por in-

creíble que parezca, dicha oficina conserva desde 1826 hasta la actualidad la documentación relativa a los registros de patentes.

El período de estudio elegido, 1826-1936, constituye una etapa fundamental en la trayectoria tecnológica del ferrocarril: se plantean todos los grandes problemas tecnológicos y se definen las líneas maestras de sus respectivas soluciones.

La obra se estructura en seis grandes capítulos. El primero expone el sistema de patentes español y el funcionamiento del mismo, analiza la información que proporciona, así como el conjunto de patentes referidas al ferrocarril, los sectores tecnológicos a los que éstas afectan y su evolución temporal, dedicando, finalmente, un apartado a los inventores. El resto de los capítulos recoge con detalle las patentes relativas a las locomotoras de vapor, diesel y eléctricas, al material remolcado, a los sistemas de frenado, a la infraestructura y a la seguridad, reproduciendo en muchos casos dibujos y planos de los mismos, lo que contribuye a facilitar la comprensión de algunos aspectos técnicos y aumenta sin duda alguna el interés del mismo.

El resultado es, pues, un magnífico libro, continuador de una línea de investigación iniciada

hace ya algún tiempo por las doctoras Matilla y Frax sobre los procesos de innovación y el cambio tecnológico a partir de una fuente hasta entonces apenas utilizada, la documentación de la Oficina de Patentes, tal como hemos referido. Pero esta obra no es un rayo aislado en un cielo claro. Fruto de esa línea de trabajo lo son también los dos amplios y documentados capítulos dedicados a las patentes sobre buques y puertos incluidos en el libro *Puertos españoles en la historia*, publicado por CEHOPU en 1994. Es de esperar que en esta línea sigan trabajando sus autores y que en un futuro puedan dar a la imprenta otros trabajos de similar interés y envergadura.

Concepción CAMARERO BULLÓN

FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, F., y ASENJO PELEGRINA, R.: *La visión subjetiva del espacio urbano almeriense*. Almería, Instituto de Estudios Almerienses y Diputación, 1998, 227 pp.

El estudio del espacio subjetivo de las ciudades españolas, en línea con los presupuestos teóricos y metodológicos de la Geografía de la Percepción y del Com-

portamiento, alcanza ya un considerable desarrollo. Ciudades como Palma de Mallorca, Valencia, Granada, Alcalá de Henares, Segovia, Santander, Lérida, Toledo, Zaragoza, Barcelona, Madrid, cuentan con trabajos realizados con este enfoque de forma más o menos compleja y con carácter psicosocial o geográfico y empleando diversos planteamientos teóricos, metodológicos y técnicos.

A estas ciudades se une ahora Almería, gracias al libro que se reseña realizado por Fernando Fernández Gutiérrez, catedrático de Geografía Humana de la Universidad de Almería, que ya había colaborado en trabajos con este enfoque en la ciudad de Granada y Rafael Asenjo Pelegrina, miembro del grupo de investigación Paralelo 37 de la Universidad de Almería.

Los autores siguen el esquema ya acuñado en este tipo de estudios que parte del clásico esquema de Lynch para analizar la legibilidad del espacio urbano almeriense, incluyendo las connotaciones sobre la percepción de las distancias y las direcciones. El análisis se hace tanto a nivel general, como teniendo en cuenta las diferentes percepciones de los distintos elementos del espacio urbano según género, edad, grado de instrucción, nivel socioeconómico y

otras variables que se consideran relevantes en relación con la legibilidad de la ciudad, como el medio de transporte utilizado o el tiempo de residencia.

Por otra parte y aunque los autores enmarcan su estudio del espacio subjetivo almeriense en el contexto de la Geografía de la Percepción y del Comportamiento, no olvidan las diversas orientaciones que sobre la visión subjetiva del espacio se han producido en otras disciplinas, con lo que demuestran un amplio conocimiento de la bibliografía sobre la materia, aunque muchas de las citas que hacen en el texto no se recogen en la bibliografía final, que en este sentido algo incompleta.

Desde el punto de vista metodológico, como es usual en este tipo de estudios, la encuesta es su principal instrumento de trabajo, prescindiendo en ella, como también es bastante habitual, de pedir a los encuestados que dibujen croquis o esquemas de su ciudad, dadas las dificultades que plantea la obtención e interpretación de los mismos. La encuesta, cuyo cuestionario se recoge como apéndice, se dirigió a una muestra representativa de la población de entre 18 y 75 años, residente en el núcleo urbano consolidado de la ciudad. Encuesta que recoge las preguntas más habituales en este tipo

de estudios, tamizadas por la propia realidad almeriense.

Un importante bloque de preguntas se dedica a estimar las distancias intraurbanas, de forma que posteriormente se pudiese aplicar el *Multidimensional Scaling* y la regresión bidimensional para estimar la percepción que de las distancias tiene la población, hecho que se considera de gran interés para posteriores aplicaciones prácticas. Bloque que los autores han diseñado de forma modélica, pues por ejemplo la aridez de las preguntas, difícil de solventar en este tipo de estudios, se ha intentado paliar previendo la muestra de fotografías a los encuestados para estimular su interés.

Los autores obtienen así una sugerente visión del espacio urbano subjetivo que contrastan con el espacio real de la ciudad Almería, que es también objeto de un primer análisis en el Capítulo IV. Todo ello, acompañado de un amplio repertorio de fotografías y planos que constituye en sí mismo un importante y acertado complemento de la obra, aunque como colofón de la misma tal vez serían necesarias unas breves conclusiones que resaltasen los aspectos más relevantes del espacio subjetivo de los almerienses.

Estamos, sin duda, ante un libro modélico para futuros y nece-

sarios estudios sobre el espacio subjetivo de nuestras ciudades que permitan conocer los elementos más significativos de cada una de ellas en la opinión de sus habitantes, las preferencias residenciales, de lugares de ocio y en general de espacios vitales, así como sus motivaciones y la valoración que hacen de sus barrios.

Sólo con conocimientos de este tipo podemos avanzar en una planificación a escala más humana de nuestras ciudades. Almería, gracias a la obra de Fernando Fernández y Rafael Asenjo, cuenta ya con un buen conocimiento de la visión subjetiva de sus habitantes sobre su espacio urbano.

Aurora GARCÍA BALLESTEROS

RODRÍGUEZ-FELGUEROSO, Alberto J.:  
*La población del Alto Nalón*.  
Oviedo, Universidad de Oviedo, Departamento de Geografía, 1998, 177 pp.

El estudio de la población del alto Nalón realizado por el profesor Rodríguez Felgueroso hay que inscribirlo, como indica en el prólogo el catedrático de Organización de Empresas, Esteban Fernández Sánchez, dentro del modelo de Porter. Según dicho

modelo la ventaja competitiva de una zona geográfica se apoya en cuatro atributos: las condiciones de los factores productivos; las condiciones de la demanda; la presencia de sectores afines y auxiliares que sean competitivos; y la estructura y competencia de la empresa. En este sentido, para aplicar el modelo de Porter es necesario conocer la situación socio-económica de la región objetivo, dentro de esta exigencia se encuadra el trabajo que se reseña, en el que se analiza en profundidad la evolución de la población del Alto Nalón.

El libro se divide en tres partes, la primera está dedicada al análisis de la estructura y dinámica de la población, que se realiza minuciosamente con 49 ilustraciones entre gráficas, mapas temáticos y fotografías, que facilitan la comprensión del tema tratado. En un primer apartado se hace referencia a las fuentes utilizadas, básicamente los padrones municipales, para pasar a analizar la evolución y dinámica de la población. Posteriormente se estudia la evolución de la estructura de la población mediante la evolución de las pirámides demográficas, el fenómeno migratorio, el nivel cultural y la distribución espacial de la población y la casa rural.

Se concluye, en esta primera parte, que si bien los factores del medio físico tienen importancia, concentración en los municipios montanos y dispersión en Laviana, los factores económicos y sociales han adquirido gran trascendencia. La infraestructura viaria, la oferta de servicios, la mejor cobertura de los transportes públicos, la proximidad y accesibilidad a los lugares de trabajo justifican las preferencias locacionales de la población, a lo que hay que añadir una tendencia por el modo de vida urbano. La estructura demográfica muestra un progresivo envejecimiento de la población a lo largo del siglo, más perceptible en las áreas rurales, y un acusado descenso de la natalidad en la última década.

La segunda parte se dedica al análisis de la actividad económica en la que el uso de las siluetas funcionales tipo Bardet permite una fácil comprensión de su evolución. Las fechas claves de dicha evolución son 1884, en que el ferrocarril llega hasta Laviana, favoreciendo la salida de los minerales; primera década del siglo xx con un incremento de la demanda de materias energéticas a raíz de la Primera Guerra Mundial; 1950, máximo momento de la autarquía, que sigue a la guerra civil española; y 1986, replanteamiento de

la empresa pública Hunosa. En todo este proceso se pasa de una estructura eminentemente agraria, 90% de los activos, reflejada bucólicamente por Palacio Valdés en su *Aldea Perdida* (1909) o por José Bernaldo de Quirós en el *Manifiesto del hambre*, a una economía basada en la extracción de la hulla que en los albores del siglo XX ocupa un 12% para ir incrementándose a lo largo del mismo llegando a superar el 60% en los años de la autarquía. En 1986 de un total de 4.503 activos del Alto Nalón, 1806 trabajan en la extracción del carbón, principalmente hulla (51,7%) y antracita (0,3%). Equivale al 41,4% del total de la población activa del área y en el caso de Laviana al 59,3% de la mano de obra activa masculina.

Toda esta estructura demográfica basada en dos pilares, la ganadería y minería, va a sufrir un cambio progresivo ya que se está experimentando un descenso de la demanda tanto de carne como de leche. Respecto a la minería, y en relación directa con las exigencias Comunitarias de retirar subvenciones públicas al sector, puede fijarse el año 2002 como la fecha en que la actividad minera desaparecerá. En función de este hecho se dedica la tercera parte, realmente sugestiva, a la

perspectiva de futuro: un espacio saludable, propugnándose una serie de soluciones. Respecto a la agricultura es necesario el asociacionismo y las cooperativas junto con la concentración parcelaria, además del desarrollo científico de la apicultura, actualmente se desarrolla a niveles artesanales; a ello habría que añadir el desarrollo de las piscifactorías y la orientación de la cabaña ganadera a la producción extensiva de carne. Todo ello debería acompañarse con el incremento del turismo rural y la potenciación del Parque Natural de Redes, que se extiende por parte del Alto Nalón.

El desarrollo de lo que al autor denomina «industria cultural» es uno de los aspectos más novedosos de las soluciones que se propugnan, que se llevará a cabo con la realización de un Ecomuseo aprovechando las antiguas instalaciones de la empresa Coto Musel, ejemplo de la primera industrialización, y la casa natal de Palacio Valdés, ubicada en las inmediaciones de las minas. Todo esto es posible porque el Alto Nalón es un espacio sano, con un alto grado de accesibilidad al Área central, con una red diversificada de comunicaciones, siendo el tamaño urbano del centro de gravedad moderado, por lo que se con-

vierte en un espacio digno de pertenecer a la red asturiana de ciudades saludables.

En resumen, se trata de un libro que no solamente describe científicamente una realidad demográfica y su evolución con gran precisión, acompañada de un total de 63 ilustraciones, sino que además propugna una serie de soluciones para una comarca, que basaba su actividad económica en la actividad minera y que debe buscar nuevos horizontes para su futuro inmediato.

Clemente HERRERO FÁBREGAT

Tous MELIÁ, Juan (1998): *La Gomera a través de la Cartografía [1588-1899]*. Madrid, Museo Militar Regional de Canarias y Cabildo de La Gomera, 144 pp. ISBN: 84-923733-0-X.

La presente obra aparece en el marco de la colección «Las Islas Canarias a través de la cartografía», de la que forman parte, entre otros títulos, *Las Palmas de Gran Canaria a través de la Cartografía*, *Tenerife a través de la Cartografía*, *Descripción geográfica de las Islas Canarias por don Antonio Riviere (1740-1743)* o *El Plan de las Afortunadas Islas*

*del Reyno de Canarias y la isla de San Boronsón*.

El autor, J. Tous Meliá, gran conocedor de la cartografía canaria, organiza su obra en dos grandes capítulos: el primero, dedicado a la cartografía de la isla, y el segundo, a la de la villa de San Sebastián de la Gomera. Completa el libro una cronología con los principales eventos de la historia isleña acaecidos desde 1420 a 1900 y un índice de los topónimos gomeros y sus variadas grafías recogidos en los distintos mapas y planos.

En la primera parte, tras estudiar las diferentes denominaciones que ha recibido la isla, el autor hace un recorrido por la cartografía de la misma, desde la «primera imagen» —«en forma de trébol y de escaso valor cartográfico»—, recogida en el manuscrito de Valentim Fernandes, fechado en 1506, hasta el mapa publicado por el Servicio Geográfico del Ejército en 1985.

Mención especial merecen de esta primera parte, por ser la primera vez que se reproducen completos, el mapa de la isla de La Gomera levantado por el ingeniero militar Próspero Casola, de la primera mitad del siglo XVII, que forma parte del manuscrito *Visita de las yslas y reino de la Gran Canaria hecha por don Yñigo de*

*Briçuela Hurbino del Consejo Supremo de Guerra de Su magestad... con asistencia de Próspero Casola yngeniero militarde las dichas yslas*, custodiado en la Biblioteca Lenox de Nueva York, y la *Carte des Isles Canaries*, levantada a partir de las observaciones efectuadas por el Padre Feuillée, religioso de mínimos, matemático y botánico, en 1724, durante su viaje a Gomera, Tenerife y El Hierro para situar el meridiano de origen. Dicho meridiano había sido fijado en 1634 por Luis XIII de Francia y pasaba por la isla de El Hierro. Muy interesante es, asimismo, el mapa de la isla levantado por Riviere, pues va acompañado de una pormenorizada descripción de los más variados aspectos (población y poblamiento, economía, etc.), fruto de lo ordenado en la *Instrucción de Ingenieros* de 1717, y es el primero en el que se representa la red caminera, netamente radial y que a duras penas consigue unir los distintos puntos de las isla. De esa precariedad de las comunicaciones se hace eco Riviere cuando, en la antes mencionada descripción de la isla, afirma «*No se puede hir de un lugar a otro a via recta, pues todos los caminos se dirigen hacia el centro de la cumbre, a donde se reparten a sus lugares*». Es de destacar que este

mapa sirvió de base para los levantados por Tomás López, en 1780, y Francisco de Coello, en 1849.

La segunda parte de la obra es la dedicada a la cartografía de la capital isleña, San Sebastián de la Gomera, que se inicia con el plano de Leonardo Torriani, de 1588, y se cierra con el levantado en 1998. a través de ellos, puede reconstruirse con todo detalle y gran fidelidad la evolución de la trama urbana de la Villa. Es interesante constatar cómo de 1588 a finales del siglo XIX, los cambios en la misma son mínimos y su crecimiento muy lento.

Entre los planos de la Villa, quisiera destacar el de Casola, que acompaña al general de la isla, de gran belleza plástica y detalle; y los de Riviere (1743) y Le Chevalier Isle (1779), ambos de gran calidad técnica.

Además de ese recorrido cartográfico por San Sebastián de la Gomera, el autor —siempre que ha dispuesto de la correspondiente cartografía— ha realizado un estudio diacrónico de algunos de los edificios más emblemáticos de la villa, como son la Casa del Conde y la parroquia de la Asunción, así como de las fortificaciones, en especial de la Torre del Conde, edificio emblemático de la isla, que recientemente ha sido restau-



*BIBLIOGRAFÍA*

---

rado y que alberga una interesante exposición permanente de cartografía de la isla.

Desde el punto de vista formal, se trata de una obra de formato muy horizontal como el resto de los libros de la colección, muy adecuado, en consecuencia, para la reproducción de mapas y planos a gran tamaño, lo que, unido a

la calidad técnica de las reproducciones, permite apreciar una gran cantidad de detalles de todos los mapas en ella incluidos. Consituye, pues, en nuestra opinión, una obra necesaria para el estudio de la isla entre los siglos XVI y XIX.

Carmen VÁZQUEZ VARELA