

Bibliografía

BOUAZZA ARIÑO, O.: *Ordenación del Territorio y Turismo (un modelo de desarrollo sostenible del turismo desde la ordenación del territorio)*, Atelier, Barcelona, 2006, 360 pp.

No es ninguna novedad que el urbanismo español se encuentra en crisis. Los factores que han desencadenado esta situación son muy diversos: la búsqueda por los municipios de fuentes de financiación para la prestación de servicios públicos, lo que conduce, en ocasiones, a comportamientos delictivos; la ausencia de instrumentos efectivos de coordinación de las competencias urbanísticas y territoriales; el estrecho ámbito de actuación del Estado en este ámbito, etc.

Ante esta difícil y preocupante situación, en la que la industria de la construcción no parece tener límite, actuando al margen del principio clave actual del desarrollo sostenible, el profesor Omar BOUAZZA ARIÑO presenta una posible solución teórica conectando las diferentes herramientas legales que puedan permitir

un desarrollo equilibrado, coherente y solidario de nuestro territorio. Se servirá, en esta tarea, de uno de los sectores que más inciden en la ordenación del territorio de nuestro país: el turismo.

El libro del que ahora doy noticia, *Ordenación del Territorio y Turismo*, parte de la siguiente premisa: la ordenación territorial del sector turístico debe realizarse desde un modelo de planificación territorial integrada si se quiere contribuir, desde este sector, al logro del objetivo global del desarrollo sostenible. Esto significa que el turismo debe ordenarse directamente desde los instrumentos generales de ordenación territorial, o bien desde instrumentos de planificación sectorial pero siempre vinculados y subordinados a los instrumentos de ordenación territorial. Hablamos entonces de *planificación turística integrada*. De esta

manera, se evitan duplicidades de instrumentos de planificación sobre un mismo espacio que sólo producen solapamientos y, por consiguiente, la inoperancia de los diferentes planes o estrategias. A esta idea habrá que añadirse otra de suma relevancia para garantizar la eficacia del sistema: el Departamento de la Administración que se encargue del turismo deberá quedar vinculado, en temas de planificación territorial, con respecto del Departamento de la Administración encargado de la ordenación del territorio, para que en ningún momento la decisión del representante de un sector concreto, el representante, en fin, de intereses particulares, pueda decidir menospreciando los intereses generales.

Planteadas la idea de la tesis, el autor analiza si se da en nuestro ordenamiento jurídico. Comprobará que nuestro sistema territorial está fuertemente sectorializado y buscará los motivos. Para ello acude a nuestro Derecho histórico. En este sentido, el autor constata que desde los inicios del urbanismo español se ha tendido hacia desarrollos concretos y sectoriales sin formular una idea previa de desarrollo global. A continuación analizará el estado del tema de el ámbito internacional y comunitario, instancias en las que se exige una ordenación territorial integrada del turismo. Así, los diferentes instrumentos de la Organización Mundial del Turismo y el Programa Ambiental de las Naciones Unidas, en el plano internacional; y la Estrategia Territorial Europea, en el ámbito comunitario europeo.

En España, como bien destaca el profesor BOUZZA ARIÑO, la propia Constitución española de 1978 parece que, en

principio, favorece la sectorialización y compartimentalización desde dos puntos de vista. En primer lugar, por establecer la posibilidad de que las Comunidades autónomas asuman competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio y turismo; y, en segundo lugar, por parcializar la competencia de ordenación del territorio en los diferentes sectores (planificación económica, medio ambiente, turismo, cultura, carreteras, infraestructuras, etc.) que lo componen para atribuir competencias al Estado o a las Comunidades autónomas. A pesar de ello, el profesor BOUZZA ARIÑO plantea otras vías que permite la Constitución para unificar criterios, para promover una ordenación territorial integrada y alcanzar, así, una política territorial sostenible. Tras el análisis constitucional el autor analizará los diferentes sistemas autonómicos de ordenación territorial del turismo. Hace una referencia especial al modelo balear como sistema paradigmático de planificación integrada. Igualmente, analiza la vinculación de los planes urbanísticos con respecto de los instrumentos de ordenación territorial autonómicos.

El libro culmina con dos instrumentos auxiliares de la idea de planificación territorial integrada: la evaluación ambiental previa de todo plan territorial y turístico, y la participación ciudadana en la elaboración de estos instrumentos, como mecanismo que permite un equilibrio entre el interés general que protege la Administración y los intereses concretos de los afectados por un nuevo instrumento de planificación.

En definitiva, se trata de un libro necesario, que presenta los mecanismos que pueden contribuir a la formulación de un

esquema de desarrollo turístico sostenible, mediante la integración necesaria entre instrumentos de planificación, la coordinación de las competencias que inciden en el territorio y el planteamiento de sistemas eficaces de evaluación de planes y de participación en la formulación de los mismos. Es decir,

en este libro no sólo se describe el sistema vigente en la materia, sino que el lector podrá acceder a nuevas ideas, propuestas, para solucionar los problemas que ofrece la actual política territorial del turismo.

M.^a ASUNCIÓN MARTÍN LOU

LEWIS, PEIRCE F. (2003): *New Orleans: The Making of an Urban Landscape, second edition, Santa Fe*, New Mexico, Center for American PLACES Inc. in association with the University of Virginia Press, 200 pp.

Por derecho propio, Nueva Orléans ocupa un lugar único en la geografía de los Estados Unidos, con un carácter muy distinto del de las otras ciudades “norteamericanas.” La primera edición de este libro, considerado por los americanos como un tratado de geografía histórica urbana, data de 1975. En esta segunda edición, el autor se limita a retocar el texto original que titula “Book One”, añadiendo cinco nuevos capítulos, “Book Two”, para describir la evolución de la ciudad en el último cuarto del siglo XX.

El libro, editado en rústica, tiene calidad de impresión y diseño, pero con limitaciones que se deben claramente al presupuesto de edición. Lo más llamativo es la concentración de todos los mapas e ilustraciones en una sola sección (“The Gallery”), que se sitúa entre los capítulos segundo (“A place on the river”) y tercero (“The stages of metropolitan growth.”) Este hecho dificulta la lectura del volumen, obligando a interrumpirla frecuentemente para localizar los elementos del paisaje urbano o

de la configuración regional que enmarcan los acontecimientos que se relatan en el texto. Por ello es muy conveniente que el lector se acompañe siempre de un par de fotocopias de los mapas de localización más expresivos que encuentre en “La Galería”.

La primera parte del libro, en cuatro secciones, es un interesante relato del *establecimiento de la ciudad colonial* y de sus primeros dos siglos y medio de vida: primero bajo el dominio francés y español y, después, como territorio perteneciente a los Estados Unidos de Norteamérica. Resaltan, por su claridad, las páginas dedicadas al *emplazamiento* de la ciudad a orillas, del río Mississippi. Las condiciones topográficas del lugar, en pleno delta, resultan una auténtica trampa para la población que no reside estrictamente en la loma que bordea la margen izquierda del río. Más allá de ese resalte topográfico, que es el resultado de la acumulación de limos del río en crecidas periódicas, se extienden llanuras aluviales, empantanadas, con altitudes por debajo del nivel del mar. Durante mucho tiempo la

ciudad no se apartó de la loma que bordea el río y todavía en la actualidad el plano de la ciudad tiene claramente forma de banda alargada y curvada, con dos conjuntos de avenidas fundamentales: las que siguen un trazado paralelo al cauce del río, como St. Charles, que es la continuación de Royal St. (“Calle Real” en los azulejos de las esquinas del “Vieux Carré”); y las avenidas radiales, como Canal St., o Poydras St., perpendiculares a las anteriores.

Naturalmente, Nueva Orleáns es una ciudad comercial y portuaria, por su *situación* en la desembocadura del sistema fluvial que drena las tierras que se extienden desde los Grandes Lagos al Golfo de México y desde los Apalaches hasta las sierras más occidentales de las Rocosas. Pero el Mississippi no es un río de fácil navegación y su delta no alberga ningún puerto natural. Lewis divulga con acierto la excepcionalidad del Mississippi, como fenómeno hidrológico posglaciar, y la génesis de su delta, que resulta un obstáculo de primera magnitud para la navegación en el Golfo de México, ya complicada de por sí. De hecho, Nueva Orleáns se ha visto amenazada a lo largo de su historia por otros puertos de la costa del Golfo, que resultan más fáciles de operar, como Houston, en Texas o Mobile en Alabama. A pesar de lo cual la ciudad mantuvo su protagonismo con el desarrollo del transporte por ferrocarril. Hubo un momento en que parecía que el tráfico de mercancías en el Mississippi estaba destinado a desaparecer, por la construcción de ferrocarriles desde el Medio Oeste hasta la costa atlántica de los Estados Unidos. Desde luego, el tráfico de

mercancías de tamaño reducido se transportaba más eficientemente por ferrocarril, pero el cargo voluminoso seguía bajando por el río en grandes barcas, cada vez más adaptadas a la navegación fluvial. Más tarde, cuando se empezaron a construir los ferrocarriles transcontinentales, Nueva Orleáns fue promovida a nudo ferroviario de primerísimo orden, por su capacidad, archidemostrada, de estación de carga y descarga de todo tipo de mercancías.

Aunque durante mucho tiempo Nueva Orleáns fue la ciudad, la gran ciudad del sur de los Estados Unidos, a lo largo del siglo XX ha tenido que ceder paso a otras ciudades con mayor vitalidad económica, debida a la inmigración continuada de mano de obra y de capital internacional. Nueva Orleáns ha visto desfilar por delante de ella a Dallas-Fort Worth, a Houston, a Miami, a las ciudades californianas y también a Atlanta. Hablar de grandes ciudades del sur, técnicamente hablando, es un contra sentido. En Estados Unidos el sur no es propiamente la zona de menor latitud del país. “El Sur” es una banda de estados que rodean al cinturón industrial del noroeste americano, que se organizaron en torno a grandes plantaciones agropecuarias, trabajadas por esclavos africanos. El sur americano era, y sigue siéndolo en parte, aristocrático y rural, la ciudad, cuando existía, era simplemente un centro de almacenado y distribución de productos: un mercado. Pero ese esquema fue seriamente alterado por el resultado de la Guerra Civil/Guerra de Secesión. Poco a poco se fue produciendo a) una concentración del capital y de las

actividades productivas en los núcleos comerciales más dinámicos, que, a partir de los años 1950, se vio muy favorecida por la difusión del aire acondicionado (que mejora enormemente el confort climático medio en la zona) b) la instalación de empresas de nueva generación, de gran valor añadido, de compañías de servicios y c) la llegada de nuevos residentes, que compensaban con creces el vacío demográfico que dejó el éxodo de los negros hacia las ciudades industriales del norte, en los años inmediatamente posteriores a la derrota de la Confederación.

Incluso perdiendo el liderazgo de las ciudades del sur de los Estados Unidos, Nueva Orleans ha mantenido una posición holgada, cápitalizando su *infraestructura portuaria* y, cada vez más, su *atractivo turístico* nacional e internacional. Un tipo de actividad económica, esta última, muy intensiva en mano de obra, que genera muchos puestos de trabajo (una característica singular en el mercado laboral estadounidense, tan volátil).

Nueva Orleans se ha convertido en un centro de convenciones importantísimo, que compite con Orlando, Las Vegas y San Francisco, en la primera división. Los excedentes del turismo se han reinvertido en la remodelación de la ciudad, que cada vez se parece más a un parque temático (dirían los críticos de esta orientación). El puerto ha sido trasladado aguas arriba del Mississippi y, con él, las terminales de los ferrocarriles. De esta manera Nueva Orleans ha recuperado su acceso recreativo al gran río, después de muchas décadas de vivir de espaldas a él. El lugar ocupado

por los enormes almacenes y demás construcciones del antiguo puerto internacional ha sido convertido en un espacio de ocio inmenso, diseñado por la misma firma de arquitectos que proyectó la pionera reconversión de las instalaciones portuarias abandonadas en Boston y en Baltimore.

Cuando de definir el atractivo turístico de Nueva Orleans se trata, vienen a la cabeza la música y la cocina de la ciudad, y su vida nocturna, muy originales. Nueva Orleans late en su música (blues, zydeco, jazz, ragtime, etc.) y su música late en todo el mundo. La originalidad de la ciudad se debe a su pasado colonial franco español, y a su proximidad al Caribe, que propició la convivencia de individuos de muy distinto origen desde hace mucho tiempo: europeos del norte y del sur, africanos, amerindios, caribeños, etc. Lo que es habitual en las grandes metrópolis globales del siglo XXI, se daba ya intensamente en la ciudad de Nueva Orleans a finales del siglo XVIII.

En la tesis del autor, el futuro de Nueva Orleans, como ciudad excepcional, está amenazado por dos procesos inquietantes: la segregación racial y la suburbanización. Por si fuera poco, la ciudad corre el riesgo de desaparecer inundada por las mareas creadas por los huracanes tropicales, como se demostró muy recientemente en agosto de 2004 (huracán Katrina). Pero Nueva Orleans encontrará cómo sobrevivir, tiene más de tres siglos esta ciudad y es un icono global.

JUAN A. CEBRIÁN

MORÉ, I., (2007). *La vida en la frontera*, Madrid, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A., Colección Economía, 173 pp., ISBN: 978-84-9768-418-7.

Conozco al autor antes que el libro, y además leí un artículo suyo sobre este tema en una revista internacional de economía hará un año aproximadamente. No obstante, para mí ha sido una auténtica sorpresa –de las buenas– leer este ensayo sobre las condiciones históricas, políticas, económicas, sociales y, en definitiva, humanas, de las regiones fronterizas del planeta. La sorpresa se centra, primordialmente, en el alcance del discurso, muy ambicioso. En el artículo que leí, el autor se limitaba a la exposición de la desigualdad económica transfronteriza. En este ensayo, en cambio, la desigualdad económica entre países vecinos es sólo uno de los muchos temas abordados.

El otro elemento que me parece reseñable desde el comienzo de este comentario crítico de la obra es la proximidad, que ya suponía, del autor con la realidad que analiza. Resulta muy llamativo el conocimiento directo de las fronteras a las que dedica una atención especial: a) USA-México, b) Alemania-Polonia y c) España-Marruecos. Yo sólo puedo hablar de dos, la primera y la tercera, que conozco directamente y que el autor describe en este libro con pasión, pero a la vez con mucha precisión.

Los doce primeros capítulos del libro, que constituyen aproximadamente la mitad del volumen, desde *El muro, la verja, la valla*, hasta el *Antagonismo*, se leen rápidamente. En ellos, el autor desarrolla una teoría de las fronteras nacionales que, sin ser estrictamente original, resulta operativa y entusiasmante. No le asusta al autor utilizar fuentes del

más diverso talante y condición, si le sirven para explicar las estructuras fronterizas y su funcionamiento. Entre las citas más frecuentes aparecen los tratados clásicos de filosofía política, de historia militar, de teoría económica, de sociología diferencial, de geopolítica, etc., así como las noticias de prensa y televisión, los anuarios e informes, o las encuestas, cada vez más frecuentemente publicados en Internet.

“¿Por qué ningún país es especialmente más rico que su vecino?” El autor asume el principio de continuidad espacial, para explicar que la probabilidad de que existan fronteras socioeconómicas bruscas es muy reducida a escala planetaria. Pero “¿Existe alguna fuerza que lo impida? ¿Y si puede impedirlo, cómo actúa?” Todo el libro es un esfuerzo por responder a estas dos últimas preguntas fundamentales.

Con datos del Banco Mundial y del FMI el autor define un índice de desigualdad para aplicarlo a 197 fronteras internacionales y obtener un ranking de mayor a menor carácter discriminatorio. El índice es el cociente entre los PIB de los países en cuestión (FMI, 1970-2004), seguido del cociente entre sus Paridades de Poder de Compra, PPP (Banco Mundial, 2004). El segundo cociente es más aproximado a la realidad actual, pero el autor utiliza también el primero, para disponer de series históricas más dilatadas.

Por su interés informativo reproducimos las doce primeras filas de la tabla, porque afectan al caso de la frontera hispano-marroquí.

PIB 2004

PPP 2004

1	Arabia Saudita	Yemen	21,1	1	Omán	Yemen	21,2
2	Omán	Yemen	19,9	2	Arabia Saudita	Yemen	18,9
3	Tailandia	Myanmar	19,8	3	Libia	Níger	12,4
4	Libia	Níger	19,1	4	Botswana	Zambia	11,6
5	Hong Kong	China	18,5	5	Sudáfrica	Mozambique	8,6
6	Israel	Egipto	16,0	6	Argelia	Níger	7,8
7	España	Marruecos	15,1	7	Namibia	Zambia	7,4
8	Sudáfrica	Mozambique	14,3	8	Libia	Chad	6,9
9	Israel	Siria	13,6	9	Argelia	Malí	6,6
10	Noruega	Rusia	13,3	10	Israel	Siria	5,9
11	Botswana	Zambia	11,9	11	Tailandia	Myanmar	5,8
12	Argelia	Níger	11,6	12	España	Marruecos	5,4

En base a series históricas de variables económicas más o menos sintéticas, Moré concluye que la desigualdad, tal como la contemplamos en el mundo actual, se debe a la evolución contrastada de las economías nacionales desde el final de la segunda guerra mundial. Las fronteras donde existe desigualdad económica serían lugares por los que el crecimiento ha tenido un tránsito deficiente, creando situaciones únicas en la historia donde, a partir de 1950, aparecen por primera vez en la tierra países vecinos con una sustancial diferencia de riqueza. Las dificultades pueden haber sido de índole física, como cuando los países están separados por barreras naturales (zonas desérticas, sistemas montañosos, mares, estrechos, ríos caudalosos, etc.), o de índole socioeconómica y cultural.

En sucesivos capítulos el autor va repasando las características del espacio fronterizo. En las fronteras desiguales los *mercados* tienden a expresarse de manera *informal*, cuando no directamente ilegal. En las veinte fronteras más desiguales del mundo hay *contrabando* del país rico al pobre, en diecisiete de ellas existe un problema de *narcotráfico* del país pobre al país

rico. La *migración irregular* es un fenómeno semejante al del narcotráfico, que también se da en todas las fronteras desiguales del planeta.

El autor dedica párrafos extensos a analizar cada uno de los componentes del párrafo anterior, que resumen el meollo de esta publicación. Si la confianza es un ingrediente imprescindible de las formas más complejas de relación económica internacional (inversiones, préstamos y turismo), el contrabando es su peor enemigo, ya que el contrabando mina esa confianza. Puedes comerciar con un desconocido, pero no le darás un préstamo sin confianza y nadie hace turismo a un país donde no tiene confianza.

La primera parte del libro termina con el *capítulo doce*, que es *el más interesante*, en mi opinión, donde se afronta la caracterización de las dos actitudes culturales en las que se decanta el *antagonismo* que preside una frontera desigual. Desde la vertiente opulenta se tiende, antes o después, a una actitud despreciativa, que acaba siendo racista en sentido amplio. “En el pobre se encarna... la sensación de ser víctima de

una prepotente calamidad. Los pobres siempre se ven demasiado lejos de Dios y demasiado cerca de su vecino, al que muchos consideran como el verdugo responsable de todos sus males”.

Por encima de todo el autor afirma que las fronteras desiguales son una anomalía y que existe una solución para las mismas. En el capítulo trece, refiriéndose a las tres fronteras de a) USA-México,

b) Alemania-Polonia y c) España-Marruecos, se recogen muchas sugerencias de arreglo e integración.

No se termina el libro sin encontrar antes tres anexos con información de primera mano, amén de una bibliografía extensa al final de este tomo cuya lectura recomendamos vivamente.

JUAN A. CEBRIÁN

OLCINA CANTOS, J. (2007): *Riesgo de inundaciones y ordenación del territorio en España*, Murcia, Fundación Instituto Mediterráneo del Agua, 382 pp.

Como señala Francisco Cabezas en el prólogo, el irregular régimen hidroclimático español y el problema de las inundaciones han sido objeto de estudio y reflexión desde muy antiguo, pero ha faltado una visión de conjunto que realiza Jorge Olcina, a lo largo de dieciséis capítulos, en la obra aquí reseñada que proporciona una excelente base para la aproximación integradora y rigurosa al problema de las inundaciones y su estrecha relación con la ordenación del territorio.

Olcina Cantos constata en el capítulo primero que los desastres naturales provocan anualmente daños por valor de miles de millones de euros en asentamientos y actividades económicas y, lo más grave, cientos de muertes que afectan a todas las regiones y especialmente a los países menos desarrollados: dos tercios en la década de los noventa según la ONU. Las inundaciones suponen entre el 30 y 40% del total de catástrofes naturales anuales a nivel mundial y casi el 20% de las víctimas. En la

década de los noventa, hubo en España unas cien víctimas mortales al año por riesgos naturales, siendo los más frecuentes las inundaciones. Los riesgos naturales suponen daños económicos significativos en España de los que un 60-75% corresponde al sector agrario. En los últimos años, los riesgos tienden a incrementarse en el litoral mediterráneo que acaparó el 70% de las pérdidas económicas españolas por inundaciones entre 1987 y 2001.

En el capítulo segundo, Olcina Cantos define rigurosamente conceptos como peligro, riesgo, catástrofe y desastre y, en el tercero, las implicaciones jurídicas de los peligros naturales a partir de las leyes de las sociedades desarrolladas. En España, a las tradicionales reglamentaciones sobre usos del agua se unieron en 1983 los “delitos ecológicos” en el Código Penal: incendios forestales, vertidos incontrolados, uso ilegal de recursos hídricos, construcciones ilegales, desvío de cauces, etc. En el capítulo

cuarto se analizan las lluvias como causantes de inundaciones: entre 1971 y 2004, los siniestros declarados por inundación han sido los más abundantes en España y, especialmente, en el litoral mediterráneo. En parte se debe, como se constata en el capítulo quinto, a la ocupación de espacios de riesgo con viviendas en espacios litorales, barrancos, ramblas, etc., sin tenerlo en cuenta en la planificación cuando, según Jorge Olcina, los documentos destinados a la toma de decisiones territoriales en las áreas urbanas del litoral mediterráneo español deberían incorporar un apartado específico de intensidad de precipitaciones y torrencialidad de aparatos fluviales en los estudios de Impacto Ambiental y en los planes de Ordenación Urbana.

Tras un análisis de los conceptos básicos de Ordenación Territorial y las distintas competencias administrativas en España (Europa, España, Comunidades Autónomas y municipios), en el capítulo sexto, Olcina Cantos hace una relación de los aspectos del medio físico a tener en cuenta en la Ordenación Territorial para tratar de reducir los riesgos: elementos del medio físico, ocupación y usos del suelo, calendario de riesgos, delimitación territorial de los mismos, posibles medidas de defensa, etc. En el capítulo séptimo, Jorge Olcina hace una recopilación de la documentación que incluye la realización de estudios de peligrosidad natural en diferentes ámbitos territoriales: internacional y europeo constatando los avances legislativos al respecto de algunos países europeos como Francia. En el capítulo octavo, Olcina Cantos estudia minuciosamente la legislación ambiental y territorial española

que tiene en cuenta los riesgos naturales a nivel nacional, autonómico y local, la Directriz Básica de Inundaciones de 1995, planes sectoriales y urbanos, etc., constatando las diferencias entre Comunidades Autónomas, la escasa profundidad de los estudios sobre riesgos y el frecuente incumplimiento legal por motivos de especulación.

Los riesgos de inundación en la legislación ambiental con incidencia territorial son analizados en el capítulo noveno desde la Ley de Aguas de 1866 hasta los distintos planes hidrológicos de cuencas y el Plan Hidrológico Nacional (2001) en el que se incluyen obras de construcción de depósitos de abastecimiento de agua potable, de trabajos de encauzamiento, de corrección hidrológico forestal, deslinde del dominio público hidráulico, etc., con el fin de prevenir riesgos de sequías e inundaciones. Estas medidas se complementan con otras como las leyes de impacto ambiental en el capítulo décimo, en documentos de estrategia de desarrollo sostenible de la Unión Europea (2001) y española (2002) sucintamente revisados en el capítulo undécimo, en el Plan de Desarrollo Regional de España (2000-2006) con propuestas concretas para las Comunidades Autónomas (capítulo doce), en la normativa reguladora de campamentos de turismo y prohibiciones de ubicación de las Comunidades Autónomas (capítulo trece). Mucho más amplio es el análisis, en el capítulo catorce, de otras medidas de prevención de inundaciones en España: alertas meteorológicas (Planes Previmet, Plan Nacional de Predicción y Vigilancia de Fenómenos Meteorológicos Adversos, Plan Meteocalerta, Proyecto Linde).

En el capítulo quince, Jorge Olcina constata la necesaria inclusión de análisis de riesgos naturales en los procesos de asignación de usos al territorio, de avances en las cartografías de riesgos, análisis de vulnerabilidad, diversificación de estudios de riesgo climático, delimitación de zonas inundables, responsabilidad civil de los daños, etc., constatando que las disciplinas territoriales tienen importantes retos para los próximos años en relación con el estudio de los riesgos naturales con el objetivo principal de defender la vida de las personas, opinión que compartimos plenamente al igual que las propuestas técnico-administrativas que propone, en el capítulo dieciséis, para evaluar los riesgos naturales en

España y tratar de reducir sus efectos ya que es difícil acabar con ellos y más cuando es un problema que no preocupa como debiera a la Administración como se constata en la ausencia de medidas legales similares a las de países más avanzados.

En conclusión, Jorge Olcina realiza a lo largo de la obra una interesante síntesis y propuestas para tratar de reducir los riesgos y daños de inundaciones que se podrían paliar con una legislación más adecuada en la que se disponga de estudios territoriales minuciosos sobre los riesgos de cada zona concreta, tarea a desarrollar por los geógrafos en los próximos años.

FRANCISCO FEO PARRONDO

PIQUERAS, J. Y SANCHIS, C. (2006): *Hostales y Ventas en los Caminos Históricos Valencianos*. Valencia. Conselleria d'Infraestructures i Transports. Generalitat Valenciana. 280 pp. y tres despegables.

Dos categorías de especial interés en todo estudio de Geografía histórica están tratadas magistralmente en el libro que comentamos: el pasado y el territorio. Y queremos comenzar haciendo esta afirmación, que parece encubrir una tautología, porque bajo la apariencia de un libro de estructura regional aplicado a una realidad geográfica concreta, el trabajo de Juan Piqueras y Carmen Sanchis sobre los hostales y ventas de los caminos valencianos es mucho más que lo que su nombre indica, es un auténtico estudio histórico sobre el territorio valenciano y, a la vez, un motivo de reflexión sobre el papel y condición de la

Geografía histórica en el actual panorama de nuestra ciencia.

Eso es así porque, aparte de los valores intrínsecos del libro que luego analizaremos, el viaje es uno de los métodos geográficos por excelencia, al menos lo es de la Geografía clásica y mucho más si la estudiamos desde una perspectiva histórica. Y no sólo lo es para el geógrafo que pretende conocer el territorio, de nuestros días o de épocas pasadas, sobre todo lo es para la sociedad que lo habita y que, a lo largo del tiempo, lo ha ocupado, organizado, visitado y recorrido hasta indentificarse con él. Por eso, caminos, itinerarios, viajes,

relaciones, etc. y sus manifestaciones más evidentes, como ventas, hostales, puentes, cruces, etc. son hitos esenciales en la categorización geográfica de un territorio que un geógrafo no puede ignorar, en cuanto son elementos esenciales de la organización, estructura y articulación geográficas de cualquier espacio.

En el estudio y análisis de todo ello son expertos los autores, como han demostrado en trabajos anteriores, tanto desde la óptica de la Geografía de los Transportes, especialmente en el País Valenciano, al que Carmen Sanchis ha dedicado gran parte de su producción científica, como desde la Geografía histórica a la que Juan Piqueras viene dedicando una especial y notable atención. La fructífera colaboración de ambos autores, que va más allá de lo puramente geográfico, nos ha deparado el excelente libro que comentamos.

Según lo dicho, el libro se divide en dos partes bien delimitadas. Una primera, de carácter más general, constituida por los cinco primeros capítulos, en los que se analiza el marco físico del sistema valenciano de comunicaciones terrestres, sus antecedentes históricos, las fuentes principales para su estudio, etc. Además, se hace unas excelentes consideraciones sobre el conjunto de albergues, ventas y hostales que jalonaban nuestros caminos en el pasado y que permiten acercar al lector a una abigarrada sociedad de viajeros, tratantes, venteros y trajineros, tan característica de la época preindustrial. Este capítulo constituye una excelente estampa retrospectiva de este segmento social, hoy prácticamente desaparecido pero de enorme importancia en el

pasado, como lo evidencia sus notables recreaciones literarias, de todos conocidas. Resulta excelente y de gran utilidad para futuras investigaciones el pormenorizado análisis de las fuentes cartográficas y escritas, con muy buena recopilación de los libros de viajeros que recorrieron el país desde comienzos de la Edad Moderna. Es asimismo notable el estudio de la legislación sobre las ventas de la época, con un buen análisis del tratado de Fernández de Mesa, lo que permite una tipificación de este tipo de establecimientos, habitados, en un permanente trasiego, por gentes de diversa condición, auténtica sociedad en movimiento en una época de vida y comportamiento más estable y permanente de lo que es costumbre en nuestro tiempo. Esta primera parte se cierra con otros temas paralelos no de menor interés, como son el sistema de postas y correos, el establecimiento de las primeras líneas regulares, con diligencias en un principio, luego, ya en el siglo pasado, con los primeros autobuses y, sobre todo, la aparición del ferrocarril, y la profunda transformación que ello supuso para ese mundo de referencia. Por último, un interesantísimo capítulo dedicado a los hostales y fondas de la ciudad de Valencia que, aunque marginal al objetivo esencial del libro, más fluido y caminero, no por ello deja de resultar sumamente interesante para encuadrar el estudio social de esta primera parte del libro.

Pero es en los ocho siguientes capítulos donde se encuentra el núcleo esencial de este estudio, sin que ello reste un ápice de valor a los cinco apartados antes comentados. Estos ocho capítulos corresponden cada uno a las

rutas y caminos principales que atravesaban, y lo hace hoy día en gran medida, el territorio valenciano. De cada uno de ellos se hace un exhaustivo trabajo de campo y de archivo, recopilando las noticias sobre ventas, siguiendo su historia, identificando sus restos, evocando su pasado, etc. Son estas rutas las de Valencia a Barcelona, la del Bajo Aragón y Monzón, la de Zaragoza por el valle del Palancia, la de Valencia a Madrid por Requena, la de Valencia a Madrid por la Mancha y a Andalucía por Játiva, la que desde esta última ciudad va a Alicante por Alcoy, la ruta litoral entre Valencia y Alicante y las que, desde esta ciudad, van a La Mancha y a Murcia. Es decir todo el sistema viario valenciano que, gracias a este estudio, cuenta con una cómoda y excelente síntesis, en la que los autores han resumido investigaciones propias y recopilaciones bibliográficas de gran interés.

De la mayoría de estas rutas, el libro cuenta con un croquis de su itinerario principal y de las alternativas que pudieran darse, en el que se han cartografiado también las ventas estudiadas y otros accidentes del camino. Es particularmente interesantes el estudio que se hace de algunas rutas concretas, como la de Valencia a Madrid por Requena, la de Aragón por el Palancia o la litoral de Valencia a Alicante, que alcanzan

valor de auténtica reconstrucción histórica. Lo mismo puede decirse de la breve, pero interesante descripción que se hace de las ventas que jalonan dichas rutas, algunas de las cuales están más próximas de la reconstrucción arqueológica.

El libro cuenta con un excelente repertorio de imágenes y fotografías de la mayoría de las ventas y albergues que se estudian, al menos de las que todavía siguen en pie, debidas muchas de ellas a los propios autores, lo que revela un permanente, y seguramente apasionante, trabajo de campo. Pero también son notables las reproducciones de grabados históricos, como los que ilustran la contrapágina de inicio de capítulo o los despegables que reproducen tres de los itinerarios estudiados, exponiendo, a su vez, de un cuidadoso trabajo de archivo. Todo ello gracias a la cuidada edición, a cargo de la Conselleria d'Infraestructures i Transports de la Generalitat Valenciana, pues el trabajo mereció, y queremos decirlo al final, el Premio de Investigación de la Cátedra Demetrio Ribes, lo que ha permitido esta cuidada edición que enriquece la cada vez más importante bibliografía de estudios de Geografía histórica de nuestro país.

FERNANDO ARROYO

VV.AA. (2006) *La maqueta Madrid 1930 de León Gil de Palacio y su época*, Museo Municipal de Madrid, 239 pp. ISBN 84-7812-637-6

Se trata de una magnífica obra colectiva fruto del trabajo de distintos expertos e impulsada por el Museo Municipal en la que se realiza una profunda reflexión sobre

la maqueta realizada por León Gil de Palacio (1778-1849) y su época. Esta maqueta construida en 1830 por el citado ingeniero militar es una de las piezas más importantes

de los fondos del Museo Municipal. Fernando VII se la encargó en noviembre de 1828 para que formara parte del Real Gabinete Topográfico creado por él mismo. Su calidad y precisión llaman la atención, tanto por los espacios libres existentes en el interior de las manzanas como por la representación de la altimetría.

Se profundiza sobre la maqueta como documento cartográfico (Javier Ortega Vidal y Francisco José Marín Perellón) que aporta una secuencia narrativa en la historia de Madrid entre el plano de Teixeira (1656) y el de Coello-Ibañez de Ibero (1872-1874). Se resalta la gran riqueza expresiva de la maqueta al añadir a la tradicional planta que aparece en la cartografía histórica, el “volumen” propio de una maqueta o modelo (curvas de nivel, información sobre la altura de las edificaciones...). La maqueta se descompone en diez fragmentos de similar tamaño que se unen tomando los dos grandes ejes urbanos, por una parte la calle Alcalá y el Prado y por otro la calle de Fuencarral. Otras juntas de la maqueta se realizan en ejes de menor importancia a los citados. Su exhaustiva información, fruto de la interpretación de la realidad del momento, es necesario contrastarla con otras fuentes documentales, lo que supone un reto investigador en dos vertientes, sobre la maqueta y su realización material, y sobre el estado de Madrid y sus edificios hacia 1830.

A continuación se realiza una aproximación a la morfología urbana de la época en sus aspectos de paisaje urbano en general (Eulalia Ruiz Palomeque) con una completa descripción de la realidad madrileña representada en la maqueta, el Madrid

consolidado y el espacio extramuros o fuera de las tapias que lo delimitan. La explicación del viario de antiguos caminos, predominantemente radial y que parte de las puertas de la Villa, se ilustra con una espléndida digitalización sobre la imagen de la maqueta, elaboración de la autora. Igualmente resulta muy significativa la localización de las fincas periféricas contiguas a la cerca existentes hacia 1830 también digitalizada por la autora sobre la imagen de la maqueta. Para la detallada explicación de las transformaciones urbanísticas la autora utiliza de nuevo la imagen de la maqueta y sobre ella localiza con precisión cada una de las transformaciones destacadas que explica pormenorizadamente. Resulta así una completísima visión de algunos elementos clave de la morfología urbana de la época.

Después la obra se ocupa de los avatares de algunas de las arquitecturas del Madrid liberal (Pedro Moleón Gavilanes) como el casón del Buen Retiro y la Iglesia y Convento del Espíritu Santo hasta su demolición (1842) que podemos ver a través de las distintas estampas grabadas que ilustran el texto.

El capítulo sobre el Madrid “castizo” de Leonardo Alenza (Begoña Torres González) nos muestra el profundo conocimiento que tiene el autor sobre la obra del pintor explicando cómo se puede observar el crecimiento de las viviendas que protagonizan los ensanches y los parques que se crean en Madrid a través de los cuadros del pintor. Los cafés, tertulias y paseos que frecuentan las clases medias, la tan generalizada mendicidad, las fiestas populares, las tabernas y un sinfín de viandantes serán objeto de arte en estos cuadros costumbristas que se asoman

al primer romanticismo. También se pueden deducir los olores a la vista de la mercancía que se exponía en las calles (frutas, morcillas, rosquillas, etc.) o los animales que las transitaban (mulas, ovejas, cabras...). Para cada caso el autor nos muestra el cuadro correspondiente perfectamente catalogado, lo que ratifica el profundo conocimiento que posee sobre la obra del pintor.

El capítulo siguiente se dedica al contexto histórico de Madrid de 1830 (Jesús A. Martínez Martín) que se encuentra dentro de lo que ha pasado a la historia calificado como *Década Ominosa* por la represión absolutista hacia la oposición liberal. Esta década supone múltiples y variadas situaciones en sus diferentes años que se exponen ampliamente, entre ellos, podemos señalar el nacimiento de la futura reina Isabel II en el año 1830 y el carlismo. Podemos señalar algunas de las pinceladas aportadas al contexto histórico como el hecho de que Madrid en este año de 1830 era una “ciudad característica del Antiguo Régimen pero con una serie de elementos que la encaminaban a un horizonte liberal”. Es una ciudad de “cortezanos y empleados, todavía huérfana de los primeros impulsos industrializadores y de negocios propios de empresa”.

El último capítulo se dedica a los fondos existentes en el Museo Municipal sobre el Madrid de 1830 (Carmen Priego Fernández del Campo), que se van explicando para cerrar la obra con unas fotografías de gran calidad que muestran el catálogo que se van citando, magníficamente ilustrado y documentado. En este catálogo se comienza, como es preceptivo, por una fotografía de la maqueta que nos ocupa y que supone el eje

de esta obra: el modelo de la ciudad de Madrid, 1830 de León Gil de Palacio, realizado en madera, cartulina pintada y dibujada, corcho, plomo, serrín y papel pintado. Continúa después con algunos planos de distintos años de la ciudad de Madrid, y algunos cuadros con pinturas sobre la misma. Las puertas a la ciudad, los edificios civiles, los cafés y las fondas, las festividades, los toros y otras curiosidades protagonizan algunos de los grabados y pinturas que se muestran.

Hay que agradecer la colaboración en la obra además de a los propios autores y al Museo Municipal de Madrid, al Ayuntamiento de Madrid, la fundación COAM y la Biblioteca Histórica Municipal de Madrid.

Esta obra magníficamente ilustrada es esencial en la historia de la ciudad de Madrid por resultar un fidedigno testimonio de la estructura urbana madrileña del s. XIX, lo que se puede ratificar con la cartografía histórica existente sobre la misma. Todo ello aporta un camino investigador, magníficamente iniciado en esta obra, que es necesario ir colmatando.

Por último, queda decir que si quieren ojear esta magnífica obra está disponible en (último acceso el 21 de julio de 2007): <http://www.munimadrid.es/UnidadWeb/Contenidos/Publicaciones/TemaCultural-YOcio/Madrid1830/ficheros/Páginas%20de%20Maqueta%201830-1.pdf>

Aunque no se puede comparar al placer de manejar el libro en su formato papel para apreciar la grandiosidad del mismo y la soltura que ofrece el pasar de unas páginas a otras.

M^o LUISA DE LÁZARO Y TORRES