

suma la ponderación en la administración de conocimientos derivada de la práctica en la enseñanza. A estas dos bases se une otra: la lucidez sobre lo que se está hablando, desde esa implantación profesional en la Geografía (evocadora hasta en el nombre de la editorial, «síntesis», y en el de la colección, «espacios»). La Geografía Física es tomada desde el arranque del libro como el marco adecuado de la Geomorfología. El análisis de los puntos de partida en Von Richthofen y Penck, en contraste con Davis, permite definir desde el arranque de esta ciencia su tendencia paisajista, clasificatoria, de relación entre factores y en el espacio, que se integrará en la escuela del Landchaft, en los planteamientos corológicos y naturalistas de los geógrafos europeos. Escribe, así, Julio Muñoz: «Ciertamente, quien aborde el estudio del relieve desde una base geográfica y con una finalidad geográfica se ha de sentir mejor instalado dentro de este marco más concreto y global, ha de funcionar sobre unas bases más amplias y firmes... y ha de percibir que la investigación se dirige por el camino que le interesa, haciendo que los resultados sean más importantes y valiosos. Podría decirse que hay una Geomorfología geográfica, que pone su acento en las formas y en el marco en que se desarrollan, y una Geomorfología geológica, especialmente enfocada hacia los procesos de modelado y sus bases mecánicas, físicas y químicas. Ambas Geomorfologías se complementan y apoyan mutuamente».

Como prueba de esa concepción geográfica valgan las siguientes frases sobre la morfología climática: «el clima actúa como factor limitante en la determinación de la amplitud ecológica de los procesos de modelado y como control básico de su intensidad y ritmo de funcionamiento... Si el contacto se ve interferido por la presencia de cubiertas vegetales o edáficas relativamente importantes, la incidencia morfodinámica del clima sobre los afloramientos rocosos se hace básicamente indirecta, no alcanzándose niveles de correlación tan altos entre los valores de sus elementos y los de presencia o actividad de los procesos... En la Geomorfología actual se designa con el nombre de "sistema morfogenético" al conjunto de procesos interrelacionados que realizan el modelado de un territorio en conformidad con las condiciones medioambientales del mismo; unas condiciones en las que los componentes bióticos pueden tener mayor o menor importancia, según la extensión, continuidad y persistencia de su recubrimiento superficial».

En otro orden de cosas, la sistemación de los temas hacen de este manual un objeto de estudio basado en la razón. Cada tema encierra, con lógica muy clara, la descripción y definición del fenómeno, las ideas principales que lo interpretan, sus causas y factores, sus elementos constitutivos y las formas resultantes: un ejemplo brillante de exposición, que debe resaltarse, es el del relieve «apalachense», pero no es sino un caso de los 198 temas tratados

sin una sola fisura. Los alumnos de Geomorfología tienen, pues, donde aprender. Sin olvidar la vieja lección de Emmanuel de Martonne, que en 1909 escribía: «el estudio del relieve es la parte más importante de la Geografía Física. Se podría considerar este estudio como la base de toda Geografía». Es decir: como la base del conocimiento del paisaje.—  
EDUARDO MARTINEZ DE PISON.

## RESEÑAS

SOUTO GONZALEZ, Xosé M.: *Vigo. Cien años de historia urbana (1880-1980)*. Vigo, Edicions Xerais de Galicia, 1990, 636 págs.

La ciudad de Vigo pasó de tener unos 8.000 habitantes en 1873 a 258.724 en 1980 (sic). Un crecimiento demográfico que conlleva la formación de una estructura urbana compleja y una diversificación de la base productiva. Esta se apoyó durante muchos años en las ventajas que reportaba la situación de la ciudad en la ría que le proporcionaba una riqueza pesquera que fue explotada desde la segunda mitad del siglo XVIII e impulsada por capitalistas catalanes, riojanos y cántabros. El comercio con América y Gran Bretaña y el transporte de emigrantes contribuyeron igualmente al desarrollo de la flota y de la industria naval.

Así, entre 1880 y 1925 se fue formando un grupo empresarial dedicado a la conserva de sardinas, consignación de buques y a los astilleros. Este grupo se interesó también por los negocios inmobiliarios, al igual que los emigrantes americanos más afortunados. El espacio urbano experimentó una primera fase de transformación, ganó superficie y se diferenció social y funcionalmente: la burguesía se asentó en edificios que incorporaron el estilo del momento en la zona oriental, sobre el ensanche promovido por García Olloqui (1870); se formaron barrios obreros en la periferia (Canceleiro, Casablanca,...) y paulatinamente se incorporaron a la ciudad los núcleos rurales más próximos, que desde 1893 estaban comunicados por el tranvía.

A comienzos de los sesenta se inició una nueva etapa expansiva apoyada en la construcción de un nuevo puerto comercial a partir de 1959; la renovación de la flota pesquera, que impulsó a su vez las construcciones navales, dedicada ahora en su mayor parte a la congelación de la pesca en alta mar; y en la designación de Vigo-Porriño como polo de desarrollo, lo que permitió la expansión de la industria de transformación de la pesca, la química y la construcción de automóviles (Citroën).

Entre 1960 y 1981 la ciudad pasó de 144.874 a 258.724 habitantes, un crecimiento demográfico espectacular, sostenido principalmente por la inmigración, que dio lugar a un crecimiento de la ciudad en superficie, dirigido ahora por la aplicación de los planes parciales que desarrollan el Plan General, redactado entre 1961 y 1971. La colisión de intereses de los propietarios afectados con las propuestas de los planes dieron lugar a numerosas modificaciones y a un retraso generalizado en su ejecución. La ciudad se expande y va bordeando el Castro a través de nuevas líneas de crecimiento: Gran Vía por el Sur y las avenidas de Las Camelias y Venezuela por el Norte, dando lugar a nuevos barrios entre los que destaca el polígono de Coia, de iniciativa estatal. Este crecimiento en superficie tiene el contrapunto de la remodelación de los espacios consolidados inicialmente y la degradación del núcleo histórico (Berbés, San Sebastián), cuya rehabilitación hace necesaria la intervención pública.— T. CORTIZO.

JIMENEZ GARCIA, Margarita: *La evolución urbana de Valladolid en relación con el ferrocarril*. Junta de Castilla y León, Valladolid, 1992, 216 pp.

La llegada del ferrocarril, y la instalación de sus talleres, rompieron en Valladolid la estructura económica tradicional; los talleres de la Compañía del Norte se singularizaron por su carácter tecnificado y por su gran volumen de mano de obra, a la vez que atraían nuevas industrias y, en particular, industrias auxiliares. Eso supuso la transformación del tejido social que se adaptó al modelo de la Revolución industrial.

Los nuevos estratos sociales así desarrollados, burguesía y proletariado, junto con el Ayuntamiento, transformarán físicamente el espacio urbano, tanto en los barrios próximos al ferrocarril, en los que la presencia de ferroviarios será notable, lo mismo que en los nacidos más allá de la vía, como en las áreas desamortizadas que, elegidas por la burguesía, albergarán un contenido social opuesto al de los barrios proletarios.

No obstante, Valladolid no se convierte en una ciudad industrial hasta la década de 1950 y, más aún, hasta 1964-71, período de vigencia del Polo de Desarrollo Industrial que consagrará una especialización metalúrgica basada en el automóvil. Paralelamente, decaen las instalaciones ferroviarias, mientras se produce la concentración industrial sobre la entrada de las principales carreteras; proceso de transformación y crecimiento que se realiza de forma desordenada, sin atenerse al planeamiento ni a la legislación urbanística.

El ferrocarril acaba por convertirse en una barrera social, dificulta las relaciones con el centro, e introduce la degradación ambiental en los bordes

del tendido. Esto da pie a actuaciones tendentes a incorporarlo a la estructura urbana, a fin de recuperar espacios libres y convertirlos en áreas públicas, donde la visualización del tren constituya un elemento de la vida del barrio.— MARIEN MADERA GONZALEZ.

GARCIA VERDUGO, Francisco R.: *Córdoba, burguesía y urbanismo. Producción y propiedad del suelo urbano: El sector de Gran Capitán, 1859-1936*. Ayuntamiento de Córdoba, 1992, 259 pp.

Escrito en 1986, aparece ahora este libro en el que, con notable esfuerzo documental, se analiza el proceso de conformación del Paseo del Gran Capitán, y el de su entorno.

Abierto en dos etapas diferentes, en la primera de ellas, concluida en 1866, el Paseo puso en relación el interior del casco histórico con la Ronda de Tejares, como medio de facilitar el acceso a la estación del ferrocarril; operación que puede considerarse como el inicio de la Reforma Interior en Córdoba. En la segunda fase, iniciada en 1904, el Paseo se prolonga, no tanto para hacer más directo el enlace con el ferrocarril, como para crear un espacio exterior al casco histórico, a fin de proporcionar suelo para la residencia de las clases superiores; se aplicó para ello no el mecanismo del Ensanche, para cuyo uso la burguesía cordobesa resultaba numéricamente demasiado endeble, sino el de las parcelaciones particulares, aunque con resultado formal no muy lejano del de un Ensanche.

Este estudio, riguroso, en el que hay que destacar el esfuerzo dedicado al análisis de las transmisiones de la propiedad, es, con el de Cristina Martín López, recientemente aparecido, fruto de la atención que a los problemas urbanos dedica el Departamento de Geografía de Córdoba, y cuyo antecedente, ya lejano, es la *Evolución urbana de Córdoba*, del profesor López Ontiveros, aparecido en 1973.— FRANCISCO QUIROS LINARES.

BONET CORREA, Antonio: *Cartografía militar de plazas fuertes y ciudades españolas siglos XVII-XIX. Planos del Archivo militar francés*. Instituto de Conservación y Restauración de Bienes Culturales, Madrid, 1991, LXXXII, 266 pp.

Esta obra es, fundamentalmente, un inventario (en ocasiones excesivamente escueto) de los mapas, planos, croquis, dibujos y vistas panorámicas de ciudades, plazas fuertes, castillos y fortificaciones de España conservados entre los fondos del Archivo del Cuerpo de Ingenieros Militares de Francia, en el castillo de Vincennes, y correspondientes a datas que van desde el siglo XVII a comienzos del

XX. Acompañan al inventario 266 láminas en color, en su mayor parte correspondientes a planos de ciudades, para algunas de las cuales los aquí reproducidos resultan ser los más antiguos que se conocen.

Al Inventario y a las reproducciones antecede una breve introducción dedicada, en su mayor parte, a la cartografía militar histórica, en la que se plantean sumariamente cuestiones con ella relacionadas, de gran interés, aunque no exentas de algunas inexactitudes.— TOMAS CORTIZO ALVAREZ.

MERLIN, P.: *Morphologie urbaine et parcellaire*. Paris, PUV, 1988, 292 págs.

Recoge este volumen los resultados de un coloquio acerca de los contenidos y el estatuto científico de la morfología urbana, así como del papel que dentro de ella juegan los análisis del parcelario. Bajo el título «¿Tiene bases científicas la morfología urbana?», se suceden en una primera parte las contribuciones de autores italianos, ingleses y franceses procedentes de los campos profesionales de la Geografía y la Arquitectura, con el resultado de la imposibilidad de atribuir contenidos unívocos a los conceptos más utilizados de estructura, forma y composición urbanas.

La falta de rigor, o de acuerdo, sobre los contenidos de la materia que nos ocupa se extiende, según los ponentes, al ámbito de la metodología; aunque también se reconoce que, a pesar de todas las reservas teóricas, los estudios de morfología urbana fundamentados en un análisis de la evolución del tejido urbano y del papel de sus elementos constitutivos: emplazamiento, red viaria, división parcelaria, y relaciones entre espacio libre y espacio construido, son aportaciones útiles para el estudio de la ciudad.

La segunda parte del coloquio versa, de forma monográfica, sobre el análisis del parcelario, reputado de pieza maestra de toda forma urbana o, en palabras de B. ROULEAU, «la imagen más precisa de la historia de un espacio». Merecen la pena ser destacadas, por sus propuestas metodológicas, las

aportaciones de M. TANASE sobre el parcelario de las nuevas ciudades de la Transilvania medieval, de J. PASSINI sobre el de dos villas navarras del camino de Santiago y de B. ROULEAU sobre la formación del parcelario de los barrios periféricos de París; un menor interés, por su carácter meramente descriptivo, presentan las contribuciones de autores italianos sobre los sucesivos catastros de la ciudad de Milán.— RAMON ALVARGONZALEZ RODRIGUEZ.

PRECEDO LEDO, A.: *La Coruña. Metrópoli regional*. La Coruña, Fundación Caixa Galicia, 1990, 456 págs.

Este trabajo, realizado por un equipo de geógrafos bajo la dirección de A. Precedo, se abre con una primera parte en la que se pasa revista a las propuestas de definición de áreas metropolitanas que, desde la Administración o desde diferentes ámbitos investigadores, se han hecho en España a partir de la década de 1960, valorándose el lugar ocupado por La Coruña en las sucesivas clasificaciones jerárquicas.

En la segunda parte —«La formación del área metropolitana»—, se analiza el soporte territorial del área metropolitana de La Coruña, su sistema de actividades económicas, y la red de asentamientos caracterizada por un proceso difuso de urbanización.

La tercera y última parte aparece dedicada al estudio de la «ciudad central». Se abre con un análisis diacrónico del proceso de urbanización, y continúa con diversos estudios temáticos del paisaje urbano: el entorno marítimo, la densificación del espacio edificado, el plano y las áreas morfológicas. El capítulo siguiente está dedicado a la población urbana: las densidades residenciales, el envejecimiento de la población y la población activa, con una especial referencia al paro. Finalmente, bajo el título «El espacio económico», se estudia la localización de las diferentes actividades económicas en la trama urbana.— RAMON ALVARGONZALEZ RODRIGUEZ.