

nombrada La Castellana, si bien está más directamente emparentada con experiencias vascas. Aunque en la personalidad geográfica de Burgos tienen un peso decisivo el centro histórico y la industrialización desarrollista, lo cierto es que entre sus componentes básicos también figura el elevado número de asentamientos de Casas Baratas (más de 500 viviendas entre 1910 y 1935), las Casas Económicas de Posguerra (900 viviendas de la O.S.H.) y desde luego la Ciudad Jardín. Éste es el único asentamiento de esa naturaleza que llegó a ver la luz en Castilla y León, uno de los pocos existentes en el interior del país, y prácticamente el único en donde no se ha producido derribo alguno hasta la fecha.

La organización de los contenidos del trabajo sigue el patrón tradicional (proceso de crecimiento, formas, funciones y población), jugando con el espectro más amplio de factores que han incidido en la ocupación del barrio: desde la dinámica urbana general y la tradicional inoperancia del planeamiento hasta los cambios en las circunstancias económicas, las exigencias de clase y las estrategias de la promoción inmobiliaria. Mediante esos soportes se construye el hilo argumental que va desengranando una evolución desigual, con muy diferentes ritmos de actividad y trascendentes variaciones de significado, retratando al fin y al cabo a todos los suburbios jardín españoles. La Castellana, pensada para residencia permanente o estacional de una burguesía que en Burgos no dispuso de Ensanche como espacio de referencia, sino que ocupa el suelo liberado al demoler la muralla (Espolón-La Isla), fue reuniendo el grupo central de hoteles y villas sobre el camino de Las Huelgas antes de la Guerra Civil, dando complementaria y ocasional residencia a la colonia ferroviaria británica en chalés construidos (para vivienda o alquiler) por el promotor de la urbanización.

Tras la atonía de posguerra el retorno de las inversiones va distorsionando la composición original a fuerza de reparcelaciones, construcciones en bloque y entrada de usos no residenciales, sin que la actividad inmobiliaria llegue a cobrar verdadera fuerza hasta los años ochenta a causa de la retención del suelo. Propuestas tan descabelladas como la que en 1961 quiso rodear el conjunto con veinticinco bloques de hasta once alturas quedaron afortunadamente desactivadas, y la reorientación del barrio cristaliza definitivamente en los dos últimos decenios del siglo xx. La Ciudad Jardín conoce entonces un sensible incremento de valor debido al reconocimiento de su calidad ambiental, la centralidad adquirida y el tratamiento rehabilitador del conjunto de Las Huelgas como parte del centro histórico. En consecuencia se

desmantela parcialmente la morfología catastral heredada para favorecer un relleno de baja densidad (chalés y adosados más que bloques), que también presta acceso a equipamientos sociales dando como resultado un espacio multifunción. Los conflictos entre los propietarios tradicionales de chalés y los propietarios de suelo, mas los cambios generacionales dentro de éstos en la manera de entender la ciudad, la calidad urbanística, los privilegios de clase y los negocios, han roto finalmente la fisiónomía y la unidad del barrio, aunque sin despojarlo de sus elementos más interesantes. Pues es obligado recordar que la primera generación de edificios está hoy protegida, cosa que no siempre ocurre en barrios equivalentes de otras ciudades, ni tampoco es generalizable al patrimonio cultural contemporáneo.

Con independencia de la posibilidad de extrapolación, francamente elevada a pesar de las singularidades presentes en Burgos, el texto sitúa al lector frente a un escenario urbano en recomposición y a un problema geográfico de primera magnitud, la transformación interna de las ciudades, para cuya comprensión global se hacen precisos muchos otros estudios como el de Gonzalo Andrés. Que ofrece inagotable materia de reflexión pues, entre otras cosas, ayuda a efectuar algo todavía tan necesario como la revisión crítica del franquismo, en términos urbanísticos y por comparación con el modelo de ciudad de anteguerra. Obras como la que se comenta deben en fin ser saludadas pues transmiten algo de lo que nuestro país continúa necesitado, amor al pasado, especialmente a las pequeñas herencias del pasado reciente.— SERGIO TOMÉ

### *La Autopista del Atlántico\**

Un estudio de estas características era muy necesario en Galicia, ya que hasta el momento son muy escasos los análisis de ámbito regional sobre la movilidad de la población. La falta de interés desde ámbitos académicos por este tipo de investigaciones se ha debido, en buena medida, a la ausencia de datos oficiales, lo que ha sido un factor disuasorio de cara a la investigación, a causa de la dificultad de conseguir información fiable referen-

\* Vv.AA.: *La Autopista del Atlántico: Movilidad, demanda de transporte y localización empresarial*. Observatorio Económico de la Autopista del Atlántico (OBECAUDE). ENA (Empresa Nacional de Autopistas) e IDEGA (Instituto Universitario de Estudios e Desenvolvemento de Galicia). Santiago de Compostela, 2000, 381 págs.

te a este aspecto. Los autores, todos ellos economistas, han podido realizar un estudio de estas características gracias a la elaboración de amplias encuestas de movilidad, que constituyen el núcleo central en torno al cual se articula el trabajo.

Éste consta de cinco capítulos y unas conclusiones generales. Cada capítulo guarda una cierta independencia con respecto a los demás, en buena medida debido a que la obra está concebida como una adición de textos, cada uno de ellos escrito por uno o dos autores. Es quizá éste el mayor inconveniente que presenta el trabajo, junto con la desigual calidad de cada capítulo. En conjunto, después de su lectura, se nos aparece como una obra muy poco unitaria y cohesionada. Si bien es cierto que la lectura de cada uno de los capítulos resulta interesante, la organización del mismo, de forma global, se asemeja bastante a una sucesión de compartimentos estancos.

El primer capítulo, escrito por el profesor Ernest Reig Martínez, de la Universidad de Valencia, lleva por título «Capital y crecimiento económico en Galicia»; es quizás el que presenta un menor contenido espacial y, por lo tanto, un menor interés para el geógrafo. El autor hace un breve repaso a la evolución de la economía gallega a partir de los años 60, destacando la conformación, a partir de este momento, de una serie de condiciones para el despegue que han permitido a Galicia pasar en muy poco tiempo de una economía profundamente rural a su integración en un sistema económico global de especialización terciaria. Las nuevas formas de organización empresarial y las características de la nueva economía son presentadas brevemente.

Los capítulos 2 y 3 constituyen el núcleo del trabajo y son los únicos que presentan una cierta interrelación y continuidad entre sí. El capítulo 2, «Movilidad en el Corredor Atlántico», está escrito por por Ánxel Viña y Eduardo J. Pis (Universidad de Santiago). Por su parte, el capítulo 3, «Análisis intermodal y demanda de transporte» está realizado por este último autor y María José Caride (Universidad de Vigo).

El primero de estos dos capítulos constituye un estudio clásico de movilidad a lo largo del área de influencia de la Autopista del Atlántico en el que se abordan aspectos clave para la caracterización de los desplazamientos desde el doble punto de vista, espacial y socioeconómico, que debe tener todo estudio de movilidad. El número de encuestas con que se trabaja es muy amplio, 3.491 para usuarios de la autopista y 2.726 para usuarios de la carretera, lo que permite la obtención de

resultados muy fiables. Con los datos obtenidos se realiza un completo análisis de movilidad, estudiando aspectos como la frecuencia de los viajes, la ocupación de los vehículos y, lo que es más interesante, un análisis origen-destino de los desplazamientos entre ciudades, lo cual permite dibujar con mucha exactitud los patrones de desplazamientos espaciales en el Corredor. En este sentido, este capítulo representa el primer estudio que confirma la existencia de intensas vinculaciones funcionales entre las ciudades del Corredor Atlántico gallego y la formación de un área espacial cada vez más cohesionada en virtud de las relaciones de movilidad que se establecen entre sus áreas urbanas.

Por su parte, el capítulo tercero aborda el estudio del reparto modal a través de un doble perfil, espacial y socioeconómico, consciente de la importancia de la demanda en relación con la elección del medio de transporte, aspecto clave en los estudios de transporte y movilidad actuales. Los autores disponen de información muy completa y de buena calidad, entre la que destaca una encuesta de más de 8.000 muestras realizada a los usuarios del autobús. Las tablas de datos realizadas a partir de esta encuesta contienen información muy valiosa que permite caracterizar el perfil tipo del usuario del autobús, conocer su ocupación laboral, el motivo de utilización de este tipo de transporte y relacionar todo ello con los diferentes tramos entre las distintas ciudades del Corredor Atlántico.

Sin embargo, en la mayor parte de los casos la información es presentada numéricamente y no recibe un análisis suficiente. La cantidad y la calidad de la información recogida hubiesen posibilitado un enfoque explicativo más amplio e integrador de la movilidad de la población. Asimismo, en ciertos casos se echa en falta un análisis de carácter más cualitativo, ya que la generalización, debido a la realización de la encuesta durante días laborables, acarrea inexactitudes serias en cuanto a la explicación de la movilidad interurbana de fin de semana (sobre todo de estudiantes y funcionarios que se desplazan a sus lugares de origen familiar cada semana).

El capítulo cuarto, «Los cambios demográficos 1991-1998», escrito por Gumersindo Villar Casas, de la Universidad de Santiago, constituye un análisis amplio de las tendencias demográficas recientes en el área de influencia de la Autopista del Atlántico. Después de analizar la población absoluta, las variaciones poblacionales entre los sucesivos momentos censales y padronales (1991, 1996 y 1998), así como la estructura por edades, se demuestra el dinamismo del área atravesada por

la Autopista, frente al resto del territorio gallego, caracterizado en general por unas tendencias demográficas regresivas. Se trata de un análisis demográfico clásico y preciso, que plantea el vitalismo del Corredor en relación con los efectos económicos y estructuradores de la Autopista, si bien la vinculación entre ambos es vaga e imprecisa en el texto. El capítulo cuenta con un anexo en el que se presentan una serie de pirámides de población de España, Galicia, las diferentes provincias gallegas, las áreas urbanas y las ciudades del Corredor, sin ofrecer comentario alguno sobre ellas ni hacer referencia a las mismas en el texto precedente.

El último capítulo, «La autopista como factor de localización empresarial», escrito por Juan José Ares Fernández y Pedro M<sup>a</sup> Rey Suárez, de la Universidad de Santiago, trata de demostrar los efectos que la Autopista del Atlántico tiene a la hora de decidir la ubicación de una empresa. Está planteado a partir de una encuesta a una serie de empresas significativas del área de estudio, en las cuales se pregunta a los empresarios por los diferentes motivos que llevaron a elegir la localización de su empresa. Los resultados obtenidos no son especialmente significativos ni demuestran de una forma fehaciente la hipótesis de que se parte. Tal vez por lo costoso (en tiempo y en dinero) de la encuesta, los autores tratan de hacer coincidir, resaltando en el análisis, los resultados obtenidos con la hipótesis de una forma poco convincente. Por otra parte, la lectura de este capítulo se hace pesada por la poca concisión y síntesis y la reiteración de factores explicativos en sucesivos apartados. Asimismo, la ausencia de cartografía que apoye el texto contribuye a la dificultad en la comprensión por parte del lector.

Esta ausencia de plasmación cartográfica de la información es quizá la mayor carencia de la obra, sobre todo vista desde el punto de vista del geógrafo. Especialmente en los capítulos 2, 3 y 5, de un fuerte significado espacial, se echa en falta la representación cartográfica de los fenómenos que se analizan. Desde nuestro punto de vista, el análisis es excesivamente descriptivo, cuando en muchos casos podría ser sintetizado mediante mapas de una forma más eficaz.

Como valoración global, estamos ante una obra pionera en el estudio de la movilidad interurbana en Galicia, realizada en un momento muy significativo que coincide con la práctica finalización (a excepción de los accesos a Ferrol) de la Autopista del Atlántico, la columna vertebral del Eje o Corredor Atlántico Gallego, que sienta las bases de posteriores investigaciones en este ámbito.

Futuros trabajos sobre la movilidad en Galicia deberán ampliar las perspectivas de enfoque y prestar más atención a la componente espacial y a la explicación en términos interdisciplinarios (Sociología, Psicología, etc...) de los diferentes factores que explican las diferencias en los comportamientos de movilidad que se pueden observar en función de las características personales y espaciales. En este sentido, el trabajo que estamos analizando, realizado por economistas, si bien dispone de unas fuentes excelentes, se queda corto en cuanto a sus conclusiones y al partido que se le podría haber extraído a la información. Ello no resta mérito a este estudio que, si bien posee una calidad desigual en cada uno de sus capítulos, constituye un buen punto de partida para conocer las características del viaje interurbano en el Corredor Atlántico gallego. Además, hay que tener en cuenta que el libro objeto de análisis recoge tan sólo las principales conclusiones del conjunto de la investigación, y no dudamos que en el texto original e íntegro se encuentran abordadas, en mayor o menor profundidad, las carencias que aquí hemos planteado.—

MIGUEL PAZOS OTÓN

### *La acción contra las fieras en Asturias en los siglos XVIII y XIX\**

La publicación de una obra que aborde la temática «Osos y Fieras en el pasado de Asturias 1700-1860» parece sumamente oportuna dado que, a diferencia de la época que se estudia en la obra, básicamente el siglo XVIII y primera parte del XIX, aunque con importantes referencias a períodos anteriores, en el momento actual en Asturias, como en otros muchos lugares, la valoración de la fauna salvaje en general y la del oso en particular se ha modificado de forma sustancial. Probablemente entre los factores de cambio más importantes ha estado la transformación de la sensibilidad del hombre hacía los animales, dentro de la cual la tradicional mentalidad utilitaria y antropocéntrica ha ido dejando paso al paulatino surgimiento, entre amplios sectores de la población, de otro tipo de percepción de la vida animal. La difusión de la teoría ecológica y su popularización en forma de ecologismo ha permitido ampliar esa nueva

\* TORRENTE SÁNCHEZ-GUISANDE, Juan Pablo: *Osos y otras fieras en el pasado de Asturias (1700-1860)*. Fundación Oso de Asturias. Oviedo, 1999, 535 págs.