

rantizar el acceso a una vivienda digna. En este sentido, se reseñan documentos y cartas de referencia como el Estatuto Municipal, las cartas de Atenas, Venecia y Aalborg, la Agenda 21 o la Estrategia Territorial Europea. Están bien representados los términos que evidencian con claridad la conflictividad social y las tensiones existentes en la realidad urbana (especulación, fachadismo, riesgo, ruina, criminalidad, crisis, declive, elitización, gueto, invasión, macrocefalia, segregación, sin techo o urbanización) y las preocupaciones más recientes en relación con el medio ambiente urbano, calidad de vida, sostenibilidad, etc.

El autor, conocedor de las realidades urbanas portuguesa y latinoamericana, además de incorporar geógrafos de estas procedencias en el relatorio de autores, incluye un cierto número de términos que son de utilización frecuente en Portugal o Brasil, México o Argentina y menos comunes en España, entre otros «ejido», «presidio», «central camionera», «fraccionamiento», «largo», «planeación», «rossio», «cuadra», «condominio», etc.

Este diccionario, sin olvidar los términos clásicos y consolidados en la terminología urbana (arrabal, alfoz, barrio, calle, casa, casco antiguo, centro, ciudad, ciudadano, densidad, dinámica urbana, ensanche, estación, glorieta, lugar central, manzana, medina, muralla, parcela, paseo, polis, rascacielos, red urbana, remodelación, sitio, vivienda, vecindario o zócalo), da entrada a todo un rosario de términos que, si bien evidencian la riqueza geográfica del fenómeno urbano, también justifican el esfuerzo de sistematización y clarificación que se realiza (centro comercial abierto, contraurbanización, dotación urbanística, fachadismo, peaje, franquicia, frente urbano, gentrificación, gobernanza, grafiti, mapa mental, megaciudad, plataforma logística, policentrismo, rururbano, tecnópolis, *urban sprawl* o urbanización).

El diccionario incorpora un relatorio, con una reseña bibliográfica sintética, del orden de cincuenta geógrafos, fundamentalmente de las escuelas europeas y americanas, que, según el punto de vista del autor, a lo largo del siglo xx y en estos comienzos del siglo xxi han trabajado y trabajan en la apasionante tarea de construir el saber geográfico urbano, contribuyendo a la configuración de un vocabulario y un conocimiento dinámico que ayude a observar, explicar e interpretar, en el marco de una realidad territorial dinámica y compleja, la riqueza y diversidad del planeta Tierra. En este relatorio, donde se busca el equilibrio y la presencia de geógrafos de diferentes escuelas y procedencias geográficas, con importante atención al ámbito ibérico y latinoamericano, están clásicos de la geografía urbana como Raoul Blanchard,

Georges Chabot, Walter Christaller, Robert Dickinson, Jean Gottman, Manuel de Terán o Milton Santos, y también referencias indiscutibles en las diferentes geografías urbanas contemporáneas como Giuseppe Dematteis, Peter Hall, David Harvey, Pierre Merlin, Edward Soja, Horacio Capel, Jorge Gaspar, Rafael Mas, Adrián Guillermo Aguilar o Yi-Fu Tuan. Se trata, en cualquier caso, de una referencia amplia y diversificada que permite al lector situarse, de forma orientada y selectiva, en el quehacer de los geógrafos urbanos y en sus principales campos de interés.

De utilidad indiscutible, además de las mencionadas casi mil referencias bibliográficas incluidas en el texto, es la bibliografía básica que acompaña al diccionario y la referencia a las *websites* utilizadas, así como el índice analítico final.

En suma, poner nombres a los hechos geográficos y que éstos sirvan para que profesionales de diferentes disciplinas, así como ciudadanos de múltiples procedencias y formaciones, nos entendamos es una tarea más difícil de lo que a simple vista parece y por ello saludamos con gratitud el esfuerzo que el autor ha realizado y que amablemente ofrece a nuestra consideración.— MIGUEL ÁNGEL TROITINO VINUESA (Universidad Complutense de Madrid).

#### VALORACIÓN HISTÓRICO-PATRIMONIAL DEL EJE MADRID-VALENCIA. IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN\*

El trabajo de investigación colectivo recogido en el libro que se reseña plantea un tema novedoso y oportuno como es la necesidad de recuperar ciertas infraestructuras lineales de valor histórico-patrimonial. En este caso, algunos tramos de una carretera realizada con técnicas modernas, que los autores consideran aquellas que se construyen a partir del siglo xviii. Concretamente, en 1765 se inician las primeras gestiones para la construcción del camino de Valencia en Alarcón y Contreras, como uno de los ejes radiales que unen la Corte con la periferia peninsular. Así pues, la vía que se analiza tiene un reconocido valor histórico; también como eje de comunicación y transporte; además, como elemento estructurante del

\* Francisco Rodríguez Lázaro, Jos María Coronado Tordesilla y Rita Fernández Ruiz: *El camino de Valencia en Alarcón y Contreras (1845-1998). Análisis de viabilidad para su recuperación como carretera histórica. Cuadernos de Investigación CEHOPU*, núm. 5, Cedex, Ministerio de Fomento, Madrid, 2009, 105 pp.

territorio peninsular y, ciertos tramos, con visibles valores paisajísticos.

Los autores muestran en este libro, de modo extenso, el contenido histórico y patrimonial del eje que estudian, no sólo en relación a las técnicas constructivas aplicadas en la construcción de las carreteras durante más de ciento cincuenta años, sino también porque muchos elementos simbólicos del imaginario colectivo se sitúan, en ciertas ocasiones, al borde de los ejes de comunicación y transporte como lugares de reconocido valor social. Del estudio también se desprende que se trata de un elemento estructurante del territorio peninsular, debido a que se conforma como eje radial del modelo centralista de comunicaciones implantado en el siglo XVIII por los Borbones en España, y que ha perdurado desde entonces hasta la configuración del Estado de las autonomías. También se debe mencionar que esta carretera es un mirador privilegiado para el estudio, la contemplación y el disfrute de los paisajes que discurren entre Madrid y Valencia.

Los autores analizan la carretera con un enfoque netamente territorial, debido, entre otras razones, a que el eje se explica en la totalidad de su trazado y no exclusivamente sus elementos singulares (puentes, presas...) o vectores significativos (puertos secos, sectores sobreelevados en talud...). De modo que esta perspectiva generalista de interrelaciones de factores es de un contenido geográfico indudable.

El libro se articula en cinco apartados. En el primero, a modo de introducción, se justifica la oportunidad del estudio al considerar el eje Madrid-Valencia como una infraestructura lineal de valor histórico que es necesario recuperar y preservar, como recoge la Ley de Patrimonio Histórico (25 de junio de 1985), que considera que ciertas carreteras tradicionales tienen categoría de bienes inmuebles. También porque el Plan Sectorial de Carreteras 2005-2012 contiene un programa específico en relación con el problema de las interacciones entre caminos históricos y carreteras en explotación, como recomienda determinada normativa de ámbito internacional.

Uno de los aspectos destacables del libro tiene que ver con el desarrollo histórico del eje. Específicamente, en el segundo apartado se realiza un análisis detallado de la evolución de la carretera de Madrid a Valencia entre 1845 y 1998. Este apartado se subdivide en cuatro periodos. Dichos periodos cronológicos se establecen siguiendo la historia de los avances tecnológicos en relación con las técnicas constructivas que se vienen aplicando en las infraestructuras lineales y en menor medida con respecto a planes de carreteras o hitos históricos relevantes. En el

primer periodo se realiza una introducción histórica que se inicia en el siglo XVI y termina en 1825, año en que se aborda la construcción del vector que enlaza las Ventas de Buñol y el Rebollar. El segundo periodo se desarrolla entre 1825 y 1926, y se considera el siglo de consolidación del eje que se analiza. El tercero comprende de 1926 a 1939, y se justifica porque en 1926 se aprueba el Plan del Circuito Nacional de Firms Especiales, como una revisión y actualización del modelo radial de comunicaciones, al cual se agrega la carretera de Madrid a Valencia, y 1939 porque entonces se produce la quiebra en la política de carreteras llevada a cabo hasta entonces. El cuarto periodo se desarrolla entre 1939 y 1998. Durante esos años, el eje de Madrid a Valencia se incluye en distintas formulaciones relativas a carreteras llevadas a cabo durante la dictadura franquista y primeros planes del periodo democrático actual.

En el tercer apartado se realiza un inventario de aquellos componentes con valores patrimoniales que tienen relación con el eje de estudio. Para ello, una vez analizado su recorrido, se divide en tramos separados para identificar mejor sus elementos significativos y se realizan fichas de trabajo por cada sector. Finalmente, se sintetizan todos los componentes catalogados con el objetivo de realizar propuestas generales de actuación.

En el cuarto apartado se explica una experiencia de rehabilitación de carretera histórica llevada a cabo en el sur de Portugal, como ejemplo cercano de interés. Se trata de mostrar cómo se pueden revitalizar áreas que han quedado fuera de los principales flujos de circulación y transporte mediante la puesta en valor de una carretera de contenido patrimonial que puede tener sinergias con las actividades propias del turismo de masas y el ocio. Este apartado parece romper la secuencia lógica del estudio, debido a que se introduce con anterioridad a terminar de exponer el eje que se trata.

El último apartado tiene por objeto el análisis de viabilidad y posible recuperación como carretera histórica del eje Madrid-Valencia, explicándose el potencial valor patrimonial, sus fortalezas, oportunidades y debilidades, apostándose por la rehabilitación del tramo estudiado con la intención de propiciar la actividad turística del área que recorre. Para ello se detallan las principales intervenciones que sería necesario llevar a cabo.

Finalmente, se debe destacar que el libro posee una magnífica presentación. El formato ligeramente apaisado (23 x 21 cm) se adapta a las necesidades de la cartografía y croquis. La cartografía reproducida es original. Este hecho añade interés a la obra como documento de estudio; además, se incluyen reproducciones de croquis relacio-

nados con sectores del trazado que presentan un interés técnico especial, obras de fábrica singulares o significativas..., fruto de una intensa labor de investigación llevada a cabo en distintos archivos de la administración de obras públicas del Estado. La calidad de las fotografías panorámicas y de detalles enriquece el libro, y un formato de texto a dos columnas ameniza su lectura. Si a ello se une una gran claridad expositiva en su redacción, se deduce una lectura ágil y su perfecta comprensión. Además, se adjunta un soporte digital que recoge otros aspectos cartográficos relativos al eje de estudio y fichas-inventarios de aquellos sectores catalogados. Pero, sin duda, el verdadero valor del trabajo de investigación recogido en el libro es la aportación novedosa de un método de análisis que puede servir de ejemplo para el estudio histórico-patrimonial de otras vías de comunicación.— JUAN JOSÉ DOMÍNGUEZ VELA

#### SOBRE EL LEGADO CIENTÍFICO Y EL IDEARIO DE HUMBOLDT\*

Tanto se ha publicado sobre Alexander von Humboldt que, a priori, un nuevo trabajo sobre el científico prusiano (particularmente si el contenido toca su relación con Canarias) se acercaría más a la insistencia en lo conocido que a la primicia. Sin embargo, como veremos, *Humboldt: el viaje del conocimiento* aporta aspectos de notable originalidad. Ya es novedoso, para empezar, en la definición de su propósito: «[...] hacer llegar al naturalista a un público amplio, presentándolo en facetas y en aspectos que sean atrayentes a un abanico grande de lectores, [...] que muestre al hombre y al científico en sus escritos y en sus palabras».

Acaso no sea casualidad que la obra aparezca en un momento en que la figura del sabio berlinés ha vuelto al primer plano del interés cultural en la comunidad lingüística iberoamericana, como evidencian, por ejemplo, los congresos internacionales que se vienen celebrando en los últimos años; la edición más reciente, la V International and Interdisciplinary Conference Alexander von Humboldt, 2009. Travels Between Europe and the Americas, en el verano de 2009, en la Freie Universität de Berlín. Precisamente su celebración en la capital alemana prueba que el interés es igualmente destacable en el ámbito ger-

manoparlante: la organización berlinesa del mencionado congreso reconoció en su clausura que el impulso iberoamericano había contribuido a «re-despertar» el interés también en la comunidad germana. En similar contexto encuentran cabida las recientes publicaciones del investigador suizo Markus Breuning en torno a la bibliografía sobre el sabio prusiano (entre otras, *Bibliographie über Alexander von Humboldt. Versuch einer Gesamtbibliographie nach Literatúrauswertung- und Sammlung aus Europa, Nord-, Zentral- und Südamerika*, 2010, GRIN Verlag, Nordersdt), una magnífica herramienta para el investigador interesado en la aportación de Humboldt.

La obra que nos ocupa, emanada de la Cátedra Cultural Alexander von Humboldt de la Universidad de La Laguna, dirigida actualmente por Francisco Javier Castillo, se estructura sobre la base de cuatro textos representativos del pensamiento humboldtiano: *Ensayo de la geografía de las plantas*, *El drago de La Orotava*, *Sobre la esclavitud* y *Humboldt en sus palabras*. Se presenta el primero de ellos en cuidada y elegante traducción (desde la versión original francesa de 1805-1807) de Josefina Gómez Mendoza, catedrática de la Universidad Autónoma de Madrid y honda conocedora de la obra de Humboldt. Se trata de uno de los grandes textos paisajísticos del científico del cosmos en el que aflora su deleite ante la contemplación del paisaje, al tiempo que presenta al hombre de ciencia que sabe incardinar sus observaciones en explicaciones y teorías de alcance general.

El texto relativo al drago de La Orotava, que Humboldt incluyó inicialmente en sus *Cuadros de la naturaleza*, ha sido tomado en esta ocasión de un ejemplar publicado en Lieja en 1852, en la revista *La Belgique Horticole*, existente en la Real Biblioteca de Bélgica, y que también incluye un grabado del famoso drago. La versión española (que hemos tenido ocasión de contrastar con el texto alemán de que disponemos), realizada y anotada por Elena Castillo, nos parece rigurosa y en un español esmerado.

Similar valoración nos merece la traducción (también de Elena Castillo) del tercer texto: el correspondiente al apartado que Humboldt dedica a la esclavitud en su *Ensayo político sobre la isla de Cuba*, en el que el aún joven naturalista, crítico con las desigualdades y defensor de la libertad, aparece preocupado por la sociedad que encuentra en la isla caribeña. Es, ciertamente, una aportación conocida, pero cuya inclusión en la obra que nos ocupa en absoluto está de más, dada su copiosidad de datos sobre la esclavitud en Cuba y la vida en el Caribe a comienzos del siglo XIX.

Se ocupan de la siguiente aportación (*Humboldt en*

\* Francisco Javier Castillo (coord., ed.): *Humboldt: el viaje del conocimiento*. Cátedra Cultural Alexander von Humboldt, Universidad de La Laguna, 2010, 216 pp.