



REVISTA  
DE  
ESTUDIOS  
DE LA  
VIDA LOCAL

---

V. BIBLIOGRAFIA



FOSTER (William S.): *Ingeniería Urbana y Servicios Técnicos Municipales*. Traducción de Joaquín HERNÁNDEZ OROZCO. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1979, 711 págs.

La importancia de los servicios a los que se refiere este texto se pone de relieve en el Prólogo por el Director de la publicación, W. S. Foster, cuando nos dice: «los vecinos del conflictivo distrito de Hill, que constituye el barrio pobre de la ciudad de Pittsburg, durante uno de los frecuentes períodos de disturbios callejeros, hicieron saber al organismo municipal encargado de la remodelación urbanística del área, que lo que ellos realmente querían no era sino un mejor servicio de recogida de basuras, la mejora y reparación de sus calles, más puntos de luz en las vías públicas, la demolición de los edificios vallados y abandonados que habían llegado a convertirse en graves perjuicios para el vecindario, mayor número y más seguros parques infantiles para sus hijos, y, por supuesto, que se les oyera a ellos a la hora de determinar lo que había de hacerse con sus barriadas».

«Tales deseos —añade—, como es obvio, son muy humanos y perfectamente comprensibles. Y quienes han de dar la respuesta concreta y adecuada para satisfacerlos no son ni el sociólogo, ni el psicólogo, ni tan siquiera el especialista en cien-

cias del comportamiento, sino las cuadrillas y equipos de los servicios municipales de entretenimiento y conservación, que son, por definición, los que proporcionan los servicios básicos que hacen posible el funcionamiento de una sociedad urbana».

«Esos hombres y mujeres —concluye—, que desempeñan toda una serie de tareas que el público, con frecuencia, no valora en su justa medida y que prestan servicios verdaderamente heroicos cuando las ciudades a que pertenecen se encuentran en grave riesgo —durante inundaciones, huracanes o tornados—, constituyen la prueba viviente de que la democracia *puede* también ser eficaz y *puede* funcionar adecuadamente en un medio ambiente urbano. A ellos va dedicado este Manual, concebido con la idea de ayudarles en el desempeño de su valiosísimo cometido».

El texto, que es obra de distintos colaboradores, se divide en dieciséis capítulos y un apéndice que contiene un ejemplo de aplicación de la fórmula de Manning.

El capítulo 1.º, obra del propio Foster, «Tipos de viales y problemas de suelos», comienza afirmando que durante siglos —y quizá durante milenios—, quienes construyeron ciudades emplearon el sistema reticular, trazando las vías de tránsito en forma de tablero de ajedrez. Sus razones para hacerlo así eran lógicas. El sistema era ex-

presión de un orden. Pero proporcionaba a las gentes de la comunidad urbana acceso fácil y rápido a otras partes de la ciudad y favorecía un cierto sentido de seguridad.

Históricamente las ciudades fueron desarrollándose como plazas fortificadas, localizadas, por lo general, en los puntos de intersección de las rutas comerciales. Las ciudades eran, en gran medida, independientes y tenían que defenderse por sí mismas de cualquier tipo de ataque. Los responsables de su defensa consideraron ventajoso el sistema de trazado en cuadrícula, que permitía la fácil concentración de los defensores y favorecía su rapidez de movimiento de una a otra parte del núcleo urbano. El sistema, pues, respondía a una idea de orden. Los habitantes de la ciudad lo comprendían fácilmente y dentro de él podían identificar sus respectivas propiedades con facilidad. El sistema se generalizó porque era comprensible y hacía que la gente se sintiese segura.

En el capítulo 2.º, «Entretención de vías asfaltadas», Foster nos dice que, básicamente, las formas que adopta la capa cubierta en las calzadas afirmadas pueden agruparse en dos tipos generales: *flexible*, si bien la mayor parte de tales acabados superficiales flexibles poseen siempre alguna resistencia estructural, y *rígido*, aunque las capas de este tipo también experimenten un cierto grado de flexibilidad, deformación y movimiento cuando se le aplican cargas. De modo más específico, las capas de cubierta o rodadura pueden clasificarse dentro de alguna forma de pavimentación *asfáltica* o de hormigón de cemento portland.

El capítulo 3.º, también de Fos-

ter, «Entretención de calzadas de hormigón», se centra en el estudio del empleo de pavimento rígido en áreas urbanas, entendiendo por tal al de hormigón de cemento portland, que es un tipo de estructura lo suficientemente resistente como para poder salvar muchas deficiencias de la base subyacente, que con un pavimento flexible podrían ocasionar problemas. Los pavimentos rígidos responden bastante activamente a la temperatura, dilatándose y contrayéndose a diario en magnitudes mensurables. Esta característica es la que crea muchos de los problemas de mantenimiento que van asociados a este tipo de calzadas. Estos pavimentos tienen un coste de construcción más elevado que la mayoría de los tipos flexibles, pero en cambio su coste de entretenimiento es, por lo general, mucho menor. Puesto que los costes de mantenimiento crecen sin cesar con cada año que pasa, por efectos de la inflación, resulta que la indicada e importante ventaja económica debería determinar una mayor generalización de los pavimentos rígidos, especialmente en las zonas urbanas.

El capítulo 4.º, igualmente de Foster, «Prácticas diversas de entretenimiento de vías públicas», advierte cómo la apertura de zanjas para el tendido o reparación de redes subterráneas, especialmente cuando tiene lugar en pavimentos de hormigón, constituye el tipo de obra de entretenimiento más corriente y, para el público, también el más irritante y molesto, sobre todo cuando el corte ha de hacerse en un pavimento nuevo. En un Municipio bien administrado, el director del servicio de obras suele celebrar reuniones periódicas con los

funcionarios y representantes de los demás servicios y empresas que tienen a su cargo redes de distribución, para coordinar sus trabajos de modo que se reduzcan al mínimo estas desagradables aperturas del pavimento. No obstante, cuando se trata de una emergencia —como puede ser la rotura de una tubería de abastecimiento de agua—, y ello sucede con relativa frecuencia, no hay más remedio que abrir el pavimento, reparar la avería y volver a hormigonar la calzada. Si la obra no se realiza bien, puede derrocharse inútilmente una parte de la inversión asignada a la pavimentación de calles, cuyo resultado será claramente visible para el público, que se ha de sentir fastidiado y molesto.

En el capítulo 5.º, A. L. Elliott, «Entretenimiento de puentes urbanos», nos dice que todos los puentes pasan por tres fases de vida, independientemente de que presten servicio en un área urbana o rural, y cualquiera que sea el tráfico que soporten: automovilístico, ferroviario o de otro tipo. Y estas fases son: planeamiento y proyecto, construcción y vida de servicio y entretenimiento. Por extraño que parezca, a pesar de que la última es, con mucha diferencia, la más dilatada temporalmente, lo cierto es que casi siempre es la que recibe menos atención. Falta de atención que se hace aún más crítica cuando se trata de un puente que tiene que soportar un tráfico urbano.

Una buena labor de entretenimiento de puentes exige la apertura de un meticoloso registro de datos donde se anoten los correspondientes a su inspección y a la acción correctiva emprendida, cuando fuese necesaria. Este registro ha de ser-

vir para documentar el hecho de que el entretenimiento se ha planeado en debida forma y a largo plazo. Debe abarcar los siguientes extremos: 1.º) Los datos esenciales de lo que hay en el puente: sus planos y cualquier característica poco frecuente que pueda darse en su proyecto o construcción. 2.º) Las fichas y circunstancias concretas de las inspecciones a que se le haya sometido a lo largo de su vida de servicio. 3.º) Una información completa de los resultados de las inspecciones, reparaciones y daños, de haberse producido.

El capítulo 6.º, debido a Foster, trata del «procedimiento de limpieza de calles», exponiendo los distintos métodos que se emplean; los que se estiman bien administrados permiten eliminar casi la totalidad de las basuras de gran tamaño —papel, madera y hojas de árboles— y en menor proporción el material de menores dimensiones, por cuanto es difícil retirar en su mayor parte el material fino.

En el capítulo 7.º, S. M. Cristofano se ocupa de las «edificaciones para los servicios de mantenimiento urbano», las que se conciben como una especie de equilibrio del espacio con el tiempo y con el movimiento. El complejo estructural en cuestión puede estar tan sólo al servicio de una función o de una multiplicidad de funciones. Puede construirse adoptando muy diversas formas y dimensiones. Puede que sirva como puesto de mando en caso de producirse circunstancias catastróficas, puede ser un almacén, un centro de reparaciones, un depósito general de combustibles o un lugar de reunión o concentración de personal. Por lo general, es todo a la vez.

El análisis de sistemas, como enfoque de resolución de problemas, se aplica por lo general a problemas grandes y complejos, y casi siempre se lleva a cabo por un equipo de especialistas procedentes del campo de muy diversas disciplinas. Y una de sus aplicaciones —y muy importante por cierto— cabe precisamente en el diseño de un centro de servicios o parque de mantenimiento urbano.

El capítulo 8.º, también obra de S. M. Cristofano, trata de la «dirección y administración del mantenimiento de equipos», y en él se reconoce que éstas constituyen una vital función gerencial. En nuestros días, en que las tensiones inflacionistas han determinado que los precios del equipo nuevo alcancen unos niveles considerablemente elevados, el administrador municipal cuenta con una razón, cada vez de más peso, para procurar que el equipo de que dispone se conserve en condiciones de adecuado funcionamiento durante el período más largo posible.

En el capítulo 9.º, Foster nos habla del «entretenimiento de la red de alcantarillado», y así manifiesta que cualquier sistema de alcantarillas, para funcionar de la forma prevista por su diseñador, debe fluir con un ritmo que permita la limpieza de las canalizaciones por la propia fuerza del curso de las aguas, ha de estar exento de obstrucciones y tiene que ser capaz de resistir posibles peligros de roturas, fugas en las juntas e intrusiones de raíces. Con el empleo de las mejores tuberías modernas, de juntas más resistentes y flexibles, y de métodos de construcción más meticulosos, deben desaparecer tales problemas.

El capítulo 10.º, de J. H. Kuranz, se ocupa del «entretenimiento de la red de distribución de aguas», y en él se destaca que los requisitos aplicables a cada una de las distintas instalaciones que la integran varían según su concreta localización, la topografía del terreno y otras circunstancias y condiciones que resulten de las leyes, códigos y reglamentos estatales y municipales vigentes. Las exigencias de mantenimiento aplicables al sistema de distribución suelen ser, en general, similares, pudiéndose incluir entre ellas consideraciones relacionadas con los materiales y métodos de construcción, condiciones meteorológicas y temperaturas ambientales, funcionamiento de canalizaciones y tuberías, problemas derivados del aire y de golpes de ariete en las tuberías, instrumentación y controles de bombeo y presiones, la química del agua y las características y condiciones del suelo.

En el capítulo 11.º, Foster trata del «control de la nieve y el hielo», y afirma que, puesto que las nevadas o las heladas pueden dar lugar, en el mejor de los casos, a una situación de emergencia y, en el peor de los supuestos, a un verdadero desastre, y dado que tales fenómenos meteorológicos se producen con bastante frecuencia en las zonas del cinturón de las nieves, es indudable que deben prepararse planes tácticos para combatirlos.

El capítulo 12.º, de Foster, «Conservación de parques urbanos», contempla no sólo la creación, utilización y mantenimiento de los parques, sino que también incluye el mantenimiento de plazas, los parques infantiles y los campos de juego.

En el capítulo 13.º, el propio Fos-

ter se ocupa de la «regulación del tráfico e iluminación de calles», y en cuanto a la primera, advierte que los fines que persigue es contribuir notoriamente a mejorar la calidad de vida en el seno de cualquier comunidad o región. No obstante, es frecuente que el público, por su instintiva desconfianza ante todo cambio, se opone a la implantación de unas medidas que en realidad van encaminadas a proteger la vida y los bienes de todos y a fortalecer las bases económicas y sociales de la propia comunidad. Y ésta es una faceta de la naturaleza humana que no pueden ignorar quienes han asumido la responsabilidad de la regulación del tráfico.

En cuanto a la segunda, se indica que cualquier programa de iluminación de calles proporciona dos tipos de beneficios a la comunidad. Permite que se utilice más eficazmente la red de viales —y en condiciones de mayor seguridad durante periodos más largos— y contribuye a disuadir a quienes estarían dispuestos a cometer robos y actos de violencia en las calles.

El capítulo 15.º, de Foster, «Negociaciones laborales con los sindicatos de empleados municipales», comienza afirmando que una meta inmediata de la negociación es la prevención de huelgas, para tratar de conseguir que los ciudadanos, miembros de la comunidad afectada, no se vean privados de los servicios que son necesarios para la viabilidad económica y social de la propia colectividad urbana. No obstante, su objetivo a largo plazo es más ambicioso: lograr el establecimiento de una relación armoniosa y constructiva entre el gobierno urbano y sus empleados, para bien de todos.

Y en el capítulo final, «Objetivos de actuación de los servicios municipales», el propio Foster afirma que para el establecimiento de sus objetivos primordiales y para conseguir el apoyo del público en la tarea de llevarlos a la práctica, la comunidad local puede emplear dos técnicas: 1.ª) Realización de una encuesta para sondear la opinión de los ciudadanos acerca de lo que esperan de los servicios públicos municipales. 2.ª) Procurar dar siempre una respuesta formal y detallada a las quejas y reclamaciones que los ciudadanos formulen.

En conclusión, la obra reseñada es un Manual de un indiscutible valor práctico que puede ser de una gran utilidad para las Corporaciones locales, que cada día son más empresas de prestación de servicios. Para el diseño de los mismos, su reordenación y entretenimiento, en sus páginas se hallan multitud de ideas que pueden contribuir a alcanzar una mayor eficacia.

J. C. B.

SENADOR GÓMEZ (Julio): *Castilla en escombros. Los derechos del hombre y los del hambre*. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1978, Colección «Administración y Ciudadano», 398 págs.

El Instituto de Estudios de Administración Local ha tenido el acierto de ofrecernos en un volumen primorosamente editado dos interesantes libros de Julio Senador, que por vez primera fueron publicados hace más de medio siglo, pero conservan no sólo su va-

lor histórico en cuanto nos describen la realidad socioeconómica, jurídica, política y humana de la Castilla de entonces, que, en gran medida, nos daba el diagnóstico del mal que padecía el país, sino también un valor actual por cuanto, pese a cambios de estructuras socioeconómicas, no ha llegado todavía la redención «para el campo ni para Castilla» y, por tanto, siguen siendo necesarios «revulsivos y despertadores de conciencia» como lo fueron estos libros en la hora de salir a la luz. Así nos lo hace ver José Jiménez-Lozano en unas vibrantes páginas de presentación en las que dibuja un cuadro muy vivo —tal vez un poco recargado de tintas negras— de la Restauración que, a su juicio, representa el triunfo de una clase social: la oligarquía que tras derribar a Isabel II había esperado sin prisas su turno, que gracias al caciquismo conservaba su poder, exprimía fiscalmente a los pequeños campesinos y producía con ello su amargura y su resentimiento. No es extraño que sobre este cuadro social surgieran los «regeneracionistas», entre los cuales figura Senador, «el más feroz pesimista y aun nihilista de todos».

*Castilla en escambros* es, como su mismo autor dice, «una expedición penosa», en la que el autor remonta el curso de la historia para sumergirnos en la Edad Media al explorar los tristes campos de Castilla, mares de tierra seca y fatigada, pedregosa y hostil. Pasa revista Senador a la propiedad privilegiada de las clases directoras, la gran propiedad, el latifundio y la de los pobres, «la del que cava y suda para los demás, la del que

por conservarla se condena voluntariamente al hambre y a la muerte prematura», a nuestro régimen hipotecario tan deficiente que casi toda la propiedad se encuentra fuera del Registro, al título privado y a la falta de crédito. Estudia seguidamente problemas concretos del viñedo, la política forestal, el trigo en su relación con el arancel. No faltan datos escalofriantes respecto al comercio de nuestros productos. Enviar trigo desde Zamora a Barcelona cuesta más que traerlo desde Odessa; las naranjas consumidas en Bilbao se envían antes, desde Valencia y Murcia, a Liverpool y Amberes; las remesas de trigo por la vía férrea cuestan aquí quince céntimos por tonelada y kilómetro, en Francia cuatro céntimos, en Inglaterra dos. Dos soluciones nos quedan, según el profundo pesimismo de Senador: peccer con quienes nos han traído hasta el derrumbadero que se abre a nuestros pies o empezar a salvarnos por nuestro propio esfuerzo.

En *Los derechos del hombre y los del hambre*, Senador intenta demostrarnos que, a cambio de algunas garantías constitucionales: derecho de asociación, de reunión, de sufragio, etc., el pueblo español sufre realidades económicas que se cifran en la pérdida del derecho de pastos de los propietarios, los bienes comunales, las distribuciones gratuitas de alimentos, la exención de cargas tributarias por la parte satisfecha con el importe del gravamen sobre tierras señoriales, le exención de cargas tributarias por la parte cubierta con el importe de los diezmos y el 20 por 100 de propios adjudicado al Estado



por la Ley de 1888. Las páginas que dedica al esclarecimiento de esta materia las divide en cuatro títulos, denominados así: «Ilusiones democráticas y realidades económicas», «Las clases sociales», «Los poderes clandestinos», «Las reformas».

Las últimas palabras de este segundo trabajo de Senador del interesante volumen reeditado por el Instituto de Estudios de Administración Local son patéticas: «Aquí los desposeídos son el mayor número, son los que más trabajan, son los que menos obtienen, son los que peor viven; son, en resumen, la masa dolorida de donde salen los que emigran y los que mueren en silencio para no turbar la paz de los dichosos, y antes que en proporcionarles un sufragio libre de las coacciones del poder hay que pensar en poner a su alcance un pan libre de tributos y una porción de suelo en que ganarlo si no se quiere que eternamente siga siendo España la avanzada del desierto: porque es cierto que sólo esa medida no decidiría todas las cuestiones; pero también que ningún problema sustancial tendrá nunca solución satisfactoria si antes no se resuelve, conforme a la justicia, el gran problema de la tierra».

J.-L. DE SIMÓN TOBALINA

TANDY (Cliff): *Industria y Paisaje*. Traducción de Joaquín HERNÁNDEZ OROZCO. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1979, 386 págs.

Esta obra abarca un campo muy amplio de la historia de la indus-

tria, de sus operaciones y actividades y de su incidencia sobre el medio ambiente —afirma el *Lord Robens of Woldingham* en la Presentación—. Recoge todo un cúmulo de conocimientos más o menos desperdigados hasta ahora en numerosos estudios, conferencias y publicaciones, así como la experiencia práctica derivada de la ejecución con éxito de cientos de proyectos reales de actuación. Por ello, la recomiendo encarecidamente a todos los industriales, promotores, empresarios y organismos oficiales cuya actuación guarde relación con estos temas, así como a los profesionales y estudiantes de cuantas carreras hay cuyo ejercicio se relaciona con el suelo y el territorio, ingeniería, planificación del uso del suelo, ordenación del territorio, topografía, arquitectura y arquitectura paisajista.

Nuestra obra —anticipa el autor en el Prólogo— se presenta siguiendo un criterio que aspira a abarcar toda la amplia gama de usos industriales del suelo, si bien haciendo hincapié en aquellos que tienen mayor incidencia sobre el paisaje. Tras hacer una rápida revisión histórica de los cambios que se han producido en el pasado, se estudia con más detalle el reciente desarrollo de ocho industrias concretas. Se examinan también los aspectos del planeamiento paisajístico de la industria y la clasificación de las industrias.

La temática del diseño paisajista —concluye— adecuado a la industria aparece dividida, separándose el análisis de los problemas que son comunes a todos los sectores industriales, del examen de aquellos otros que sólo afectan a ciertas industrias concretas, constituyendo

problemas específicos de las mismas. Aunque, como es obvio, no podemos incluir con detalle todas y cada una de las industrias existentes, creemos que se estudian tipos lo suficientemente diferentes como para abarcar una amplia gama de ellas, que va desde las fábricas urbanas, pasando por las empresas públicas de suministros, hasta las industrias extractivas. El transporte se incluye como una industria más, aunque, claro está, para tratar adecuadamente el tema de la relación paisaje-transporte haría falta escribir otro libro de las mismas dimensiones que éste.

El texto se presenta dividido en diez capítulos, complementados por cinco apéndices, dedicados, respectivamente, a: yacimientos minerales comerciales, legislación, unidades de medida (tanto inglesas como decimales), glosario terminológico seleccionado y *addendum*, en el que se contienen datos y referencias de última hora.

En el capítulo primero, *Introducción*, se afirma que es esencial que el industrial se percate claramente de las formas y modos en que su proyecto empresarial puede afectar al paisaje, así como de los procedimientos con que mediante las adecuadas modificaciones pueden prevenirse los daños o, al menos, reducirse al mínimo, preparando planes para la restauración y recuperación del paisaje afectado y creando paisajes nuevos que resulten adecuados al cambio operado en la utilización del suelo, al tiempo en que se proporcionan mejores condiciones de trabajo a los empleados. Paralelamente a todo ello, también es esencial que el arquitecto, ingeniero o diseñador del paisaje sea un profesional experimen-

tado en los métodos y especialidades adecuados a la resolución de estos nuevos problemas: que reconozca los posibles riesgos que corre el paisaje, que conozca suficientemente los procesos industriales en cuestión, que se ocupe del daño o abandono ya causados y que elabore un plan con vistas a la restauración del entorno existente y a la creación de un nuevo tipo de paisaje industrial, atrayente y a gran escala.

En el capítulo segundo, *Historia de la industria y de su incidencia sobre el paisaje*, se advierte que al estudiar el estado actual de la relación entre industria y paisaje es obligado mirar atrás, y aunque sea brevemente, hacer una referencia histórica del tema. Y no solamente para buscar el origen de ese legado de destrucción y de abandono con el que ahora tenemos que enfrentarnos, sino también para aprender las lecciones que pueden extraerse de nuestros errores pasados, e incluso, a veces, de nuestros pasados éxitos, en la forma de casar o relacionar los dos factores contrapuestos. En un solo capítulo no es posible abarcar la historia de las modificaciones experimentadas por nuestro paisaje, las diversas utilidades sucesivas del suelo y las diversas modas seguidas en el diseño paisajista, extremos, por otra parte, que ya están perfectamente documentados y sobre los que existe abundante bibliografía. Aquí sólo hemos de señalar los cambios debidos al impacto de procesos *industriales* —empleando el término en su sentido más amplio—, y exclusivamente los de mayor trascendencia y alcance.

Como quiera que se la defina, la «industria», en cualquier período

que se la considere, ha tenido efectos sobre el paisaje. Ciertamente que, en su conjunto, esos efectos han sido *menores* que los derivados de la caza, la ganadería y la agricultura; pero debido a que las alteraciones más profundas originadas por la agricultura se han limitado, en realidad, a cambiar un tipo de vegetación por otro, resulta que las modificaciones introducidas por la industria, pese a ser menores, han sido más evidentes y más perjudiciales.

El capítulo tercero, *Desarrollo de ciertas industrias con acusada incidencia sobre el medio ambiente*, se centra en el análisis de cinco industrias extractivas primarias: carbón, mineral de hierro, cobre, arena y grava y arcillas; tres industrias secundarias «pesadas»: fundición de hierro, de cobre y de aluminio, y dos relacionadas con los combustibles fósiles. Todas ellas forman un conjunto bastante representativo de las que han tenido una marcadísima incidencia sobre el paisaje natural en el que han ido creciendo, lo que permite obtener una plena comprensión de los problemas planteados y facilita la búsqueda de soluciones a los mismos.

Hay seis modos principales por los que la expansión industrial puede originar efectos crecientes sobre el paisaje:

- mediante el aumento de dimensiones y de la escala de operaciones que realmente se realizan;
- mediante la expansión de la industria a nuevas localizaciones, a nuevos países;
- mediante la atracción hacia ella de un grupo de industrias secundarias y dependientes;

— mediante la ampliación de la búsqueda de materias primas para aumentar el flujo de entrada de materiales;

— mediante la construcción de rutas de transporte para facilitar o permitir la entrada de materiales y la salida de productos a los puntos de distribución en el mercado, y

— como consecuencia de la necesidad de disponer de más energía, ya sea en forma de combustibles, producción de energía hidroeléctrica, líneas de transporte de energía eléctrica o cualquiera otra fuente de abastecimiento.

En el capítulo cuarto, *Problemas de planeamiento paisajístico que surgen de la utilización industrial del suelo*, se afirma que un paisaje planeado sobre la base de un marco amplio y estable que guarde relación con los principales elementos topográficos, podría aceptar dentro de sí la presencia de artefactos industriales de bastante magnitud, tales como embalses, fábricas, instalaciones mineras, etc., siempre y cuando el tratamiento de detalle del entorno concreto sea acorde con el carácter de la región, y no resulte meramente «jardinesco», exótico o realizado a escala ridícula.

El capítulo quinto, *Clasificación de las industrias atendiendo a los problemas creados por su incidencia sobre el paisaje*, excluye de su estudio las actividades relacionadas con la agricultura, la horticultura, las pesquerías y la silvicultura, por cuanto no son industrias; así como también las relaciones con el comercio al menor (tiendas), las industrias de servicios y las ad-

ministrativas propias de los centros urbanos, por cuanto entran de lleno en el concepto más estricto de «urbanismo». Fuera de todas estas queda una amplia gama de industrias, en las que es preciso estudiar los problemas de utilización del suelo que plantean y el impacto que ejercen sobre el medio ambiente en que se asientan. Por razones de conveniencia se agrupan en las doce rúbricas siguientes:

1. Edificios comerciales y de oficinas.
2. Centros científicos y de investigación, con emplazamiento urbano y rural.
3. Almacenaje.
4. Transporte y distribución.
5. Ingenierías de la construcción y edificación.
6. Industrias secundarias de manufactura de productos en situaciones urbanas.
7. Industrias secundarias de manufactura de productos en situaciones rurales.
8. Industrias secundarias de producción de materiales con características particulares que afectan a su localización.
9. Industrias secundarias pesadas.
10. Utilizaciones auxiliares del suelo.
11. Servicios públicos de suministro (incluyendo las comunicaciones).
12. Industrias extractivas.

En el capítulo sexto, *Diseño del paisaje para la industria: problemas comunes*, se afirma que el diseño paisajista raramente puede expresarse en formas puras de ins-

piración o evocación como son las de la pintura o la escultura. Constituye necesariamente una forma de diseño que surge del carácter íntimo de las condiciones existentes y que se aplica a las utilizaciones a las que va a destinarse el solar o terreno en cuestión. En ningún otro aspecto de este arte es ello más cierto que en el diseño paisajista de la industria. Por eso, es una verdad tan evidente que no admite discusión la que sostiene que para diseñar un nuevo paisaje para un área determinada es requisito previo indispensable la recopilación del máximo posible de información acerca de ella y de sus inmediaciones.

El capítulo séptimo, *Diseño del paisaje para la industria: problemas específicos*, advierte cómo las nuevas industrias van estando cada vez más dentro del tipo de «industria limpia», que utiliza electricidad y combustibles gaseosos. Si bien las edificaciones van mejorando y las fábricas se diseñan tan bien como cualquier otra forma arquitectónica, donde hay que demostrar ahora el máximo de habilidad es en el proyecto de las relaciones que median entre los diversos edificios y entre éstos y el paisaje del entorno. Un buen planeamiento industrial debe combinar el orden metódico con la integración del conjunto, pero manteniendo siempre abiertas unas posibles opciones con vistas al máximo de expansión futura.

Las industrias que actúan conforme a un proceso lineal de producción ofrecen muchas probabilidades de expansión, ya sea mediante la extensión de la dirección de su línea de producción, ya sea mediante la duplicación de la misma, creando otra línea de producción

paralela e igual a la primera. Si se sabe de antemano cuál de estas alternativas ha de utilizarse en el futuro, será posible el planeamiento del solar industrial teniendo en cuenta esa posible expansión, dotándolo desde un principio con los servicios adicionales necesarios de conducciones, suministro de energía eléctrica y elementos para la eliminación de residuos y desechos.

En el capítulo octavo, *Abandono y destrucción del medio ambiente ocasionados por la industria*, se pone de relieve cómo es probable que los efectos más angustiosos de la industria sobre el paisaje sean los daños originados por la acumulación de desechos, el abandono que han dejado tras de sí las industrias que han entrado en decadencia y las fábricas cerradas por haber cesado la empresa en sus actividades industriales. Por ello se dedica el capítulo al estudio de los problemas que plantea la «limpieza» de los escombros y restos que ha dejado tras de sí la explotación industrial de épocas pasadas. Además, se contemplan las causas del abandono industrial, las formas que ha adoptado y la historia inicial de los caminos que se han emprendido para abordar el problema del suelo dañado y abandonado.

El capítulo noveno, *Detalles de construcción*, reúne una serie de referencias a los diversos métodos de construcción paisajista que resultan apropiados al conjunto de problemas que plantea el paisaje industrial y resultan aplicables a todos éstos. Y así, se estudian, en primer lugar, los métodos de estabilización de superficies; en segundo término, la plantación de terrenos con diversos grados de inclina-

ción; en tercer lugar, el control de la erosión; en cuarto término, la plantación en condiciones difíciles, tema que abarca una amplia variedad de problemas relacionados con materiales, lugares y condiciones imperantes; en quinto lugar, la retención del agua en condiciones «naturales»; en sexto término, la retención del agua por medios «artificiales»; en séptimo lugar, el control biológico del agua, y por último, se incluye una sección sobre administración y conservación del conjunto creado, con referencia específica a los proyectos de carácter industrial.

Y en el capítulo décimo, *El futuro*, se afirma que si realmente ha de haber algún futuro, no solamente para el paisaje, sino también para la misma humanidad, todo experimento tecnológico, todo nuevo proceso industrial, cualquier vía de expansión comercial, cualquier nueva forma de desarrollo, explotación o modificación del suelo, deberán someterse al más estricto de los escrutinios respecto de sus efectos ecológicos. Deberán prepararse cuidadosos informes de impacto ambiental y habrán de explorarse las opciones alternativas, antes de que se produzcan cambios irreversibles en el suelo y en el paisaje que dejemos tras de nosotros.

Los empresarios y los industriales no deberían aguardar a que se les impongan reglas y obligaciones por funcionarios nacionales e internacionales, sino que deberían tomar la iniciativa para dar a luz unos códigos aceptables de conducta que rigiesen sus propias actuaciones. Confiamos que las recomendaciones contenidas en este libro podrán llegar a aceptarse como

orientación adecuada en la elaboración de tales códigos.

En conclusión, podemos sostener por nuestra parte, que nos encontramos ante una obra fundamental y de máxima actualidad, cuya lectura y consulta es indispensable para tratar de hallar soluciones a los problemas que se examinan. De aquí el que felicitemos al Instituto de Estudios de Administración Local, al editar en versión española la misma, brindando con ello la oportunidad de conocer su valioso contenido.

J. C. B.

ARTILES (Joaquín) y QUINTANA (Ignacio): *Historia de la literatura canaria*. Las Palmas de Gran Canaria, Excma. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas, 1978, Plan Cultural, 389 págs.

El libro, excelentemente editado por el Cabildo de Las Palmas de Gran Canaria, pertenece a la Colección Literatura —Plan Cultural—, dirigida por don Agustín Millares Carlo, y fue encargado a dos literatos y profesores canarios: el Catedrático de Lengua y Literatura e Inspector de Bachillerato don Joaquín Artiles, gran prosista, y al poeta isleño y eximio periodista don Ignacio Quintana.

Para mayor libertad en la crítica y comentarios, se han repartido la tarea en las especialidades no usuales, aunque hayan contrastado pareceres, para no hacerlo con sus propias obras.

Con este volumen se ha llenado la gran laguna que existía en la historia de la literatura de las is-

las canarias. El Catedrático Balbuena Prat, en la «Historia de la poesía canaria», únicamente desarrollaba una sinopsis.

El estudio minucioso de la literatura canaria comprende a todos los literatos importantes desde el siglo xv, con la primera manifestación lírica de la poesía canaria, «Las endechas a Guillén Peraza», y por el tiempo y espacio ha finalizado con los escritores nacidos en 1920, señalando las características fundamentales de las obras más importantes de cada autor.

Para los muchos lectores canarios y amantes de las islas, no canarios, que leen esta REVISTA, expongo el índice de la obra, que da una idea clara de su contenido:

Las endechas a Guillén Peraza. El romancero canario. La prosa en los siglos xv y xvi. La épica renacentista.

Siglo xvii: El barroquismo de Fray Andrés Abreu. Los historiadores del siglo xvii.

Siglo xviii: El neoclasicismo. La poesía. La prosa.

Siglo xix: Los prerrománticos. El romanticismo. La poesía satírica del siglo xix. La «escuela regional» canaria. Los prosistas. Un novelista y un dramaturgo universales.

Siglo xx: La gran época de la lírica canaria. Los poetas mayores. El modernismo y el 98. Los poetas modernistas. La línea intimista. Los poetas del 27. La poesía de vanguardia. La prosa. Novela y teatro. Figuras del periodismo. Ensayistas poetas de posguerra.

Enhorabuena a los autores por tan excelente trabajo.

A. R. SOCORRO

EL CONSULTOR DE LOS AYUNTAMIENTOS Y DE LOS JUZGADOS: *Manual del Concejal*. Madrid, Publicaciones Abella, 1979, 365 págs.

En este libro se pretende un estudio elemental y práctico de la función del Concejal; objetivo oportuno cuando en España acaban de verificarse unas elecciones a Concejales que colocarán al frente de los destinos de nuestros Municipios a miles de ciudadanos, la mayoría de los cuales no han tenido ocasión de adiestrarse para desempeñar puestos tan importantes y tan decisivos para elevar el nivel de la vida local española a la altura exigida en el actual momento histórico.

Los autores del libro comienzan por plantearse algunas cuestiones previas no demasiado bien sistematizadas, como son la función pública, los censos, las normas electorales, la convocatoria de elecciones y la propaganda electoral. Con el carácter esencialmente práctico perseguido se traen a colación los preceptos legales y reglamentarios pertinentes en rápida exposición de esta materia.

En capítulos sucesivos se exponen las condiciones básicas para el buen desempeño de la concejalía, poniendo el acento en las condiciones humanas de vocación, laboriosidad, conocimiento de los problemas, etc.; la figura del Concejal en cuanto a condiciones de elegibilidad, impedimentos para el ejercicio del cargo, las incapacidades, incompatibilidades y excusas, la elección de Concejales con referencia detallada a la Ley electoral de 1978, la función del Concejal y su responsabilidad, la actuación en la

tramitación y resolución de los asuntos con expresión de todas las normas procedimentales desde la fase previa de los mismos hasta la constatación de los acuerdos en el libro de actas y, finalmente, las causas de pérdida del cargo de Concejal.

Es interesante el apéndice legislativo, en que se contiene referencia exacta a todas las Leyes, Reales Decretos y Ordenes ministeriales en que se regulan las materias que abarca este libro.

J.-L. DE SIMÓN TOBALINA

FARIÑA JAMARDO (José): *La población de Getafe*. Madrid, Ayuntamiento y Diputación Provincial de Madrid, 1979, 166 págs.

Las circunstancias, verdaderamente singulares —advierde el autor en la Introducción— que se dan en el proceso poblacional de Getafe, en su evolución y vertebración, hacen que el estudio del mismo, además de la importancia que reviste en los aspectos económicos, sociales y humanos, alcance valores paradigmáticos dentro del proceso poblacional general de España en el presente siglo, y singularmente a partir de la década de los cincuenta.

Ciertamente —añade—, el cuerpo social y físico de Getafe ha sufrido una honda transformación o, más bien, sin exageración alguna, una revolución. De aldea y lugar, a villa y a ciudad. De agrícola casi al cien por cien, y en muy pocos años, a industrial, y en la misma o superior proporción. De vecinos de un solo oficio, a vecinos con los oficios más diversos y variados. De

una población tradicional y arraigada, a una población desarraigada de su habitat rural y primario, de múltiples procedencias y sin tiempo material para poder adaptarse a un entorno urbano con predominio del sector secundario, y en el que buscan un nuevo arraigo, un nuevo trabajo, una nueva vida, un nuevo futuro.

Por todas estas causas y razones —concluye— y porque lo consideramos de utilidad para los getafenses y los que no lo son, vamos a radiografiar al Getafe de ayer y de hoy y a estudiar su evolución a través de los censos, padrones y otros documentos de población, incluidos los repartimientos fiscales, centrándonos luego en el presente, porque en él vivimos y en él se están produciendo los hechos que han llevado a Getafe a convertirse, en menos de tres lustros, de un pueblo de 19.224 habitantes en una ciudad de más de 120.000.

El texto se presenta dividido en dos grandes partes, precedidas de una Introducción.

La parte primera, *Evolución histórica de la población*, comprende siete capítulos, dedicados cada uno a un momento diferente.

El primer capítulo se refiere al período anterior al siglo XVI y en él se reseñan los orígenes de la población y sus características iniciales.

El segundo capítulo, *siglo XVI*, comienza exponiendo la evolución de la población en el mismo, que se caracteriza por un manifiesto incremento de ella; a continuación se analiza la clasificación de dicha población y en ella se destaca un cierto desarrollo industrial, con una población importante de jerga y costales de lana gruesa, que era la ma-

yor de todo el Reino de Toledo, y con la que se abastecía a las ciudades y villas más populosas del centro de Castilla la Nueva y una fabricación más depurada y muy solicitada de barrenos y azadones, y se concluye con el examen de la evolución demográfica: nacimientos, matrimonios y fallecimientos.

El capítulo tercero, *siglo XVII*, sigue la misma sistemática, y así en cuanto a la evolución, se destaca que ofrece una curva de crecimiento constante y altamente significativa; respecto al cuadro de profesiones, es bastante variado, destacando entre los oficios, por su número, aparte de los pastores y criados, los sastres, herradores, zapateros, tejedores y panaderos, que nos hablan de una implantación artesanal, aparte de la agrícola, de cierta importancia. Y en lo relativo a la demografía: los nacimientos disminuyen, así como los matrimonios, y los fallecimientos aparecen más controlados.

El capítulo cuarto, *siglo XVIII*, pone de relieve una disminución de la población; en cuanto a su clasificación, se poseen menos datos que en los anteriores, y respecto a la demografía, el examen global del cuadro de nacimientos, matrimonios y defunciones, nos ofrece unas cifras muy ponderadas en cuanto a nacimientos y matrimonios durante todo el siglo, con lógicas oscilaciones, siendo mucho más irregular el cuadro de defunciones, hecho igualmente contrastado en los siglos anteriores. El crecimiento vegetativo de la población es poco importante y en algunos años incluso las defunciones superan a los nacimientos.

El capítulo quinto, *siglo XIX*, destaca cómo la evolución de la



población fue, con pequeños altibajos, en sentido positivo, pasando de 2.700 habitantes a 4.477. Como a partir de 1857 se dispone de censos de población de carácter general, se ofrece una clasificación más detallada y significativa de la misma: sexo, estado civil, naturaleza, instrucción, edades, profesiones y edificios existentes. Y, por último, se exponen los datos relativos a nacimientos, matrimonios y defunciones.

El capítulo sexto, *siglo XX hasta 1970*, se inicia advirtiendo cómo no hay aumentos importantes en los primeros veinte años; sí los hay significativos en los veinte siguientes, y extraordinarios en la última época. En cuanto a su clasificación, se reseñan los datos por sexo, estado civil, naturaleza, instrucción, edades, profesiones y población inactiva y edificios existentes. Por cuanto a demografía, se destaca cómo la mayoría de nacimientos no se registran en Getafe al producirse los alumbramientos en las instituciones de la Seguridad Social de Madrid. En cuanto a los matrimonios y las defunciones, las cifras son bastante normales.

El capítulo séptimo, *de 1970 a 1978*, se inicia llamando la atención sobre la evolución extraordinaria de la población. A continuación se indican los datos de clasificación: por sexo, estado civil, edades, naturaleza, instrucción, profesiones y edificios existentes. Y, finalmente, se exponen los datos relativos a nacimientos, matrimonios y defunciones.

La parte segunda, *Evolución urbana, económica y vecinal*, se inicia poniendo de relieve cómo es un hecho cierto, e históricamente contrastado, que el emplazamiento

geográfico de Getafe en el centro de la Península Ibérica, y al lado de importantes vías de comunicación: camino real de Madrid a Toledo, primero; de Madrid a Aranjuez, después; con dos carreteras nacionales, dos vías de ferrocarril cruzando su término municipal, juntamente con su proximidad a la capital de España, influiría en el desarrollo poblacional del antiguo lugar de la jurisdicción de Madrid, luego villa y cabeza de partido judicial, y actualmente ciudad industrial; y en su estructura urbana y económica, y en las formas de trabajo y vida de sus vecinos.

Getafe nace como pueblo pasajero a lo largo del camino real que conducía a Toledo y con sus casas a manera de ventas a lo largo de dicho camino real. Es el típico pueblo-camino o pueblo-carretera ya desde su origen, característica a la que irán unidos a lo largo de su historia sus períodos de esplendor y decaimiento. Este hecho configura urbanísticamente a Getafe sobre un eje central o vía de comunicación, que se irá alargando y ampliando conforme la edificación y los vecinos aumenten.

En cuanto a la economía, se indica primero su importancia agrícola tradicional, que cede ante el proceso de industrialización que se inicia a partir de 1920, llegando a la actualidad, en la que existen 115 empresas industriales radicadas en su término, con 12.857 personas empleadas.

Si bien hay una representación de las industrias establecidas, en las ramas de alimentación, química, madera, papel y artes gráficas, material de construcción e instrumentos de precisión, Getafe ocupa el

primer lugar en manufacturas metálicas y maquinaria, en las cuales se produce más del 70 por 100 del empleo industrial de la localidad.

Por último, en cuanto a la evolución vecinal, se resalta cómo Getafe, que tuvo un predominio, unas formas de vida y unas costumbres esencialmente agrícolas, que mantuvo durante siglos, sufre a partir de los años veinte de la presente centuria, primero con un ritmo lento y a partir de los años sesenta con ritmo uniformemente acelerado, el proceso de industrialización que hará cambiar por entero el sentido de la vida de sus habitantes y sus formas, costumbres y trabajo,

incluidos el arraigo y la conciencia vecinal.

En conclusión, José Fariña, una vez más, nos brinda una muestra del buen hacer y del mejor decir. Con sus profundos conocimientos y con su magnífica pluma, nos describe en profundidad y en altura un Getafe que se ve es el lugar de su eficiente trabajo diario y de su meticulosa investigación, que nos corroboran de nuevo la excepcional síntesis que se produce entre el hombre de acción y el hombre de estudio, en la persona del ejemplar Secretario que es José Fariña.

J. C. B.