

terior del casco histórico, que viene a prolongar la tradición higienista decimonónica de abrir los espacios antiguos de la ciudad.

Aunque en 1940 Sevilla carecía todavía de Plan General, existe desde finales del pasado siglo una tradición urbanística dirigida a seccionar la ciudad histórica a través de dos grandes ejes, de dirección Norte-Sur y Este-Oeste respectivamente. Ejecutado un tramo del primero en los años previos a la Exposición Iberoamericana de 1929, las expectativas municipales se centran, a partir de 1940, en la apertura del eje paralelo, que enlazaría los accesos de Málaga y Huelva, desde la Puerta de Carmona hasta la de Triana.

Aunque abundaron los proyectos ambiciosos, sobremanera con motivo de la redacción del Plan de 1946, de hecho sólo se ejecutaron, y parcialmente, algunos de ellos. En el período que nos ocupa, en la zona occidental del casco se producen tres intervenciones significativas: la regularización del espacio ocupado por la antigua Puerta de Triana, la urbanización parcial de los antiguos terrenos del convento de San Pablo, y la apertura de la actual plaza de la Concordia, tras el derribo del cuartel de San Hermenegildo, vinculados los dos primeros al trazado del eje Este-Oeste. En la mitad meridional del casco histórico, a pesar de la proliferación de proyectos, sólo se abriría la calle Joaquín Romero Murube, en Santa Cruz; y se transformó en profundidad el borde sur de Triana, en relación con la construcción del vecino barrio de los Remedios.

En relación con los ritmos temporales y las estrategias de los diferentes agentes, señala el autor que, hasta bien entrados los años 40, la iniciativa privada fue la única responsable de los cambios morfológicos, por limitados que hayan sido, en relación con la readecuación del caserío histórico ante la fuerte demanda de vivienda existente.

Tras la formulación del Plan General de 1946, coincidente en el tiempo con la promulgación de la Ley de Arrendamiento urbanos, lesiva para los propietarios por la congelación de alquileres que decreta, y la mayor disponibilidad presupuestaria del Ayuntamiento sevillano, es esta institución la que toma la iniciativa de la reforma interior. Pero, en muchas ocasiones, como correa de transmisión de intereses que no son generales.

El ejemplo más significativo documentado por el autor es el ensanchamiento de la calle Imagen, operación de revalorización de un área central de la ciudad, a la vez que de segregación social, al provocar el desplazamiento y sustitución de la antigua población residente. En la urbanización del solar del ex convento de San Pablo, el Ayuntamiento llegó a contravenir su propia normativa para favorecer los intereses de un patronato de funcionarios del

Ministerio de Hacienda. Y así podrían traerse a colación otros casos documentados por el autor.

En definitiva, a medida que aumentaban las disponibilidades presupuestarias municipales y evolucionaba el mercado inmobiliario, el casco histórico sevillano experimentó modificaciones limitadas, enmarcadas en un proyecto global, lejos todavía del acusado deterioro del caserío y de las agresiones al patrimonio arquitectónico que la Sevilla histórica sufriría en los años 60 y 70.

Crónica documentada de este dilatado proceso es el libro de Víctor Fernández Salinas, quien a una claridad expositiva destacable une el fruto de una especial habilidad geográfica: las decenas de perspectiva de enclaves urbanos sevillanos que, debidos a su pluma, enriquecen la obra.— RAMON ALVARGONZALEZ RODRIGUEZ.

*Radiografía de un ferrocarril colonial**

Al igual que sucediera en el siglo pasado, la España a caballo entre los años cincuenta y sesenta del nuestro, es recorrida por una serie de viajeros británicos que reflejan en sus escritos un país no muy diferente en muchos aspectos al que retrataran sus antecesores. Uno de los residuos decimonónicos que despierta su interés es la masiva presencia del vapor en nuestro sistema ferroviario, viejas pervivencias que se extienden a una gran parte del material remolcado y a las infraestructuras. Pero no es solamente ese variopinto parque de humeantes locomotoras arrastrando vetustos coches de madera lo que fascina a estos forasteros. A diferencia de su país de origen, donde la parte del viejo material rodante salvada del soplete, tras su jubilación forzosa a cargo de los impersonales y asépticos trenes de tracción eléctrica y/o diesel, circula por un buen número de líneas preservadas para nostálgicos, la España pre-desarrollista se les ofrece como un auténtico museo vivo del ferrocarril. En efecto, cuando el automóvil era todavía algo casi exótico en el panorama hispano, este medio de transporte se hallaba perfectamente integrado en el tejido social. Las publicaciones de nuestros “curiosos impertinentes” difícilmente disimulan su entusiasmo ante los convoyes repletos de gentes que mantienen animadas tertulias para hacer más llevaderos unos viajes exasperantemente lentos, impregnados de carbonilla, con el acompañamiento constante de la música monótona del rítmico traqueteo provocado por los desgastados raíles, y el no menos rítmico balanceo de los pasajeros.

Entre la obra literaria fruto de tales andanzas destaca con luz propia la titulada “Vapor en la Sie-

* SEWELL, Alan: *The Río Tinto Railway*. Plate way Press, London, 1991, 64 pp.

rra” (Steam of the Sierra) de Peter ALLEN y Robert WHEELER, que ve la luz en su versión inglesa en 1959, aunque por razones que se desconocen no fue traducida al castellano hasta casi treinta años después. En ella se hace un exhaustivo análisis de la que en aquel momento era posiblemente la red de vía estrecha más importante de Europa con cerca de 5.000 km., entendiéndose por tal la gama de anchos comprendida entre los 1.435 mm. (ancho internacional) y por debajo del metro. El interés de este libro reside en tres aspectos. El primero es su oportunidad, pues de haberse escrito diez años más tarde sus autores no encontrarían casi nada de lo que relatan, no solo en lo tocante al objeto básico de su investigación sino al entorno social, económico, e incluso paisajístico. En ese lapso temporal la mayor parte de estos trenecitos habían sido borrados del mapa y el material rodante desguzado, corriendo de ese modo la misma suerte que el resto del patrimonio español, esquilmo durante la barbarie desarrollista de los años sesenta. Un segundo aspecto destacable, es la minuciosidad de las descripciones históricas y del medio geográfico, muy en la línea de sus colegas decimonónicos. El tercero y último, relacionado con los dos precedentes, es el haber sido fuente de inspiración para muchas aportaciones posteriores, entre las que se cuenta la que es materia de este comentario.

A diferencia del trabajo mencionado y de otros coetáneos basados esencialmente en el conocimiento directo sobre el terreno, “The Río Tinto Railway” es de realización reciente, posterior al cierre de la línea que estudia, y asienta el grueso de sus contenidos sobre la utilización de los fondos documentales y fotográficos depositados en los archivos de la sede londinense de la Río Tinto Co., empresa que fuera concesionaria de la explotación minera. Para su autor el ferrocarril la pieza maestra en la rentabilización de los ricos yacimientos de piritas situados en un entorno agreste, como es la serranía onubense. La falta de un sistema de acarreo adecuado para dar salida al mineral era justamente uno de los factores que habían incidido en ruinoso laboreo de los mismos a cargo de la corona española, antes de que fuesen otorgados en concesión a los británicos en 1873. Ese medio de transporte se convierte además en la espina dorsal de un sistema típicamente colonial. La propia concepción técnica seguía el modelo utilizado por el Reino Unido en las líneas férreas que construía en sus posesiones de ultramar, caracterizadas por un ancho de vía de tres pies y seis pulgadas, equivalente a 1.067 mm. Inaugurado en 1875. Se trataba de un ferrocarril de notables proporciones que llegó a superar el centenar de locomotoras, la inmensa mayoría de vapor y fabricadas en Inglaterra, siendo algunas similares a las que se destinaban a Sudáfrica. De los 293 km. sumados por la longitud total de su trayecto, menos de un tercio, esto es 85 km., correspondían a la línea principal. A través de ella, siguiendo el zigza-

gueante curso del río Tinto, circulaban las partidas de mineral en larguísima composición de 35 o 40 vagones-tolva hacia el muelle que poseía la compañía sobre el río Odiel, en las proximidades de Huelva donde eran embarcado con rumbo al puerto de Liverpool. El año de 1935 fueron trasladados a través de ese eje 1,75 millones de tm. de piritas, el mayor volumen en la historia de la explotación.

Pero el status colonial que establece la presencia de la corporación británica en Río Tinto (es preciso hacer constar que próxima a esta existían otras dos concesiones mineras anteriores, también en manos de capital de esa nacionalidad: la Tharsis Sulphur & Coper, instaurada en 1866, y Buitrón San Juan del Puerto, cuya presencia data de un año después, contaban con sus propios ferrocarriles de 75 y 72 km. respectivamente) tiene uno de sus mayores exponentes en el servicio público de pasajeros motivo de habituales roces con las autoridades y opinión pública españolas. Su imposición figuraba en una cláusula del contrato para el arrendamiento de las minas, con la finalidad de facilitar los desplazamientos de los habitantes asentados en el amplio territorio que las circundaba. Sin embargo la empresa solo empezó a cumplir plenamente con esa exigencia a partir de 1894. Aún así, las prestaciones ofrecidas siempre fueron escasas y frecuentemente los coches de viajeros circulaban en composiciones mixtas enganchados a los comboyes de mineral o a los mercancías que procedentes de la capital llevaban suministros a los núcleos mineros. La confrontación con las instancias oficiales alcanza su punto álgido en tiempos de la Segunda República, cuando la corporación minera amenaza con suspensión total del transporte de pasajeros para no tener que aplicar un decreto de 1932 estableciendo la afiliación obligatoria en la recién creada “Unión de Trabajadores Ferroviarios” de los empleados que desarrollasen su labor profesional en ese tipo de trenes.

Curiosamente, esta rama de la actividad ferroviaria ofrece además otra faceta muy característica de un funcionamiento típicamente imperialista, cual es la segregación social entre las élites procedentes de la metrópoli y la población nativa. Los directivos británicos del complejo minero y algunos empleados españoles de cierto rango contaban con un parque de vagones lujosamente equipados, que utilizaban para desplazarse a Huelva para compras o negocios, y en verano a la playa que poseía la empresa en Punta Umbría. Finalizada la Guerra Civil, el régimen triunfante interviene los beneficios, precios de venta y exportaciones de lo que consideraba un segundo Gibraltar. Ante esa situación, los inversores foráneos deciden abandonar las minas, en un momento en que las vetas más ricas ya habían sido beneficiadas, y parte de las ganancias empleadas, desde los años treinta, en la investigación y apertura de nuevos yacimientos en países como Estados Unidos, Rhodesia y Australia.

La transferencia del yacimiento al manos españolas, completada en 1954 merced a la adquisición de la practica totalidad de las acciones por un consorcio bancario, inicia la etapa postrera del ferrocarril minero, pese a una tímida modernización consistente en introducir locomotoras diesel. La competencia de la carretera y de la vía ancha de RENFE generan el cierre paulatino de la línea. El último tramo, entre Naya y Las Mallas, deja de prestar servicio en 1984. Trece años antes, en 1971 se había suprimido el servicio de pasajeros. La posible conversión de las viejas instalaciones en museo de la minería, del que formaría parte el camino de hierro, parece haber influido en que aún en 1989 el autor del libro encontrase la mayor parte de las mismas intactas, si bien en deficiente estado de conservación.

De los doce capítulos y el anexo de que consta la obra recensada, los seis primeros revisten mayor interés, al tratar de aspectos generales como el origen de la compañía minera, el proceso de construcción de las instalaciones y del mismo ferrocarril, descripción del transporte de mineral a través de la línea principal, y el de pasajeros así como un análisis detallado de la ruta. Los restantes apartados ofrecen contenidos más específicos, que parecen ir destinados al aficionado a los asuntos ferroviarios. Proporcionan un concienzudo examen de las instalaciones fijas y del material rodante. La parte gráfica que acompaña al texto cuenta con numerosas e interesantes fotografías en blanco y negro, a las que se contraponen unos croquis a mano alzada carentes de pulcritud y precisión, constituyendo la parte negativa del trabajo, aunque no lo suficiente como para empañar sus muchas cualidades. Sería de desear, que por su importancia para el conocimiento de los ferrocarriles españoles, no fuese preciso esperar treinta años para poder leerlo en castellano.— MANUEL ANGEL SENDIN GARCIA (Universidad de Oviedo).

*El centro histórico a debate**

Sistematizar los conocimientos que hemos ido generando acerca del centro histórico en las ciudades españolas resulta una tarea tan estimable como gravosa, por diferentes razones. La de mayor peso, tal vez, un insuficiente acervo de estudios locales, que impide poseer todas las referencias necesarias. Pero no es menos determinante la propia naturaleza de ese espacio urbano, extremadamente complejo y muy vulnerable a la voracidad del mercado; pendiente hoy por hoy, nos parece, aún reconociendo las mejoras, de una solución plenamente satisfactoria con concilie el interés cultural y la justicia social

con la vitalidad económica. Así que la interpretación de conjunto requiere un considerable esfuerzo, sin por ello sustraerse a cierto reduccionismo.

Nadie mejor que Troitiño, por experiencia en planeamiento e investigación de base, para firmar un magnífico trabajo de síntesis que admite diversas lecturas. Quien solicite reflexiones generales sobre cascos antiguos españoles encuentra aquí un balance muy prudente sobre el estado de la cuestión, y una correcta identificación de los términos en que debe plantearse el debate, todavía abierto. Por otra parte, quien se dedica a la Geografía Urbana puede extraer de esta obra sugerencias certeras, que ayudarán a explicar con mayor solvencia la dinámica reciente del casco histórico, tomando como referencia argumental la política urbana.

En opinión del autor, el planeamiento tiene mermada su viabilidad por el hecho de moverse en un terreno de propuestas generales, cuando la multiplicidad de situaciones diferenciadas reclama un grado de adaptación local muy superior. Entonces, la fuerza de los hechos parece dar razón una vez más al pensamiento clásico, en el sentido de que resulta irrenunciable el factor singularidad para quien defiende una geografía activa del paisaje urbano. Porque la excesiva abstracción no termina de resolver los problemas concretos, al menos en la ciudad histórica, que está repleta de ellos.

El libro obedece a una secuencia lógica que discurre desde lo general a lo particular, asegurando el equilibrio sin por ello renunciar al detalle de tres ciudades muy contrastadas. La parte inicial, bien trabada, extrae el denominador común a nuestros cascos antiguos, explorando más allá de una casuística local que ofrece casi todas las posibilidades imaginables: ruina, agonía, derribos masivos, coexisten en España con vastas operaciones de escapate, falsas rehabilitaciones para ricos, o bien más raramente la verdadera recuperación de algunos núcleos. Esa vista panorámica permite al autor acometer una caracterización geográfica de la ciudad heredada, dejando a un lado enunciados simplistas para hacer hincapié en los extremos más reveladores. A saber, qué papel desempeña el centro histórico en cada ciudad, y qué factores y elementos hacen de él un espacio muy diverso, donde conviven situaciones contrastadas. Desde ahí es posible identificar y determinar la magnitud de las tendencias negativas, una vez definida la clase de análisis que requieren.

Tras esa parte introductoria se efectúa una valoración crítica de la política urbana, con indudable pericia. La perspectiva de algo más de una década ofrece posibilidad de concluir que ha habido acierto tanto a la hora de plantear los problemas como en el momento de diseñar los instrumentos de ordenación

* TROITIÑO VINUESA, Miguel Angel: *Cascos antiguos y centros históricos: problemas, políticas y dinámicas urbanas*. MOPT, 1992, 209 págs.