

pulsaciones durante los últimos siglos (hasta 5 fases en los Alpes), para dar paso a un retroceso generalizado desde la segunda mitad del XIX.

En conjunto, la mayor disponibilidad de dataciones absolutas para las variaciones holocenas permite al autor elaborar un cuarto cuadro específicamente dedicado a correlacionar los datos de los Alpes, la región mejor analizada desde este punto de vista, con otras montañas del globo. Este cuadro confirma, a otra escala temporal más detallada, los paralelismos evolutivos reflejados anteriormente, que obligan a buscar las causas de las referidas oscilaciones glaciares en la circulación atmosférica general y en hechos astronómicos simultáneos en los dos hemisferios.

Martínez de Pisón nos muestra así las regiones glaciares, no sólo como centros de interés en sí mismas, sino también como inagotables fuentes de enseñanza acerca de la dinámica global del planeta, en la que interfieren con otros muchos elementos. Son éstos motivos más que suficientes para proteger aquellos medios, tanto los más frágiles, por ejemplo los escasos reductos helados del Pirineo, como los aparentemente más estables, que incluso en el caso de la Antártida, están sometidos a una creciente presión humana.— JUAN CARLOS CASTAÑÓN ALVAREZ (Universidad de Oviedo).

### *El Urbanismo de la Autarquía en Sevilla\**

La tesis doctoral de Víctor Fernández Salinas sobre la reforma interior de Sevilla entre 1940 y 1959 viene a quebrar un tópico, el del inmovilismo de las ciudades españolas entre el final de la guerra civil y el Plan de Estabilización de 1959, que, al propiciar la etapa de desarrollismo económico de los años 60, abriría, en cascada, un abanico de cambios espaciales en el cañamazo de nuestras ciudades. También contribuye a cubrir un hueco, el de una etapa que, por haber merecido hasta el momento una atención limitada, cuenta con una escasa bibliografía.

Aplicado el análisis a una ciudad que cuenta con el casco histórico más extenso de España, y que en 1940 tenía 300.000 habitantes, el estudio de Fernández Salinas permite atisbar que, en las prolongadas décadas de la Autarquía, los cascos históricos de las ciudades españolas, sometidos a una intensa sobreocupación por mor del estancamiento del parque inmobiliario, experimentaron más cambios de los que, por regla general, suelen atribuirse a este período.

Se abre el estudio con un obligado capítulo de «Contextos», en el que el autor va reconstruyendo,

con el apoyo de fuentes bibliográficas sobre todo, un marco general de la Sevilla de la Autarquía. Al término de la guerra civil, el perímetro urbano de Sevilla se reducía al recinto de la ciudad histórica, a un conjunto de núcleos aislados vinculados a la Exposición Iberoamericana de 1929, y a una periferia difusa, asiento de la vivienda marginal; en la que, en el período de referencia, proliferarían barriadas levantadas por cooperativas y patronatos obreros de iniciativa pública, como el Real Patronato de Casas Baratas y la Obra Sindical del Hogar y Arquitectura.

La evolución y estructura de la población urbana es otra referencia obligada en esta parte preliminar. Pues, en 1960, merced a unas elevadas tasas de crecimiento vegetativo y a una persistente inmigración desde la inmediata posguerra, la ciudad alcanzó 430.000 habitantes, con la consiguiente presión sobre el suelo urbano.

De estos aspectos genéricos se pasa, en el capítulo segundo de la primera parte, a desgranar la evolución de la Administración municipal entre 1940 y 1959. Se analiza la práctica situación de quiebra de la hacienda municipal, a comienzos de los 40, al no haberse remontado, por circunstancias obvias, el bache presupuestario de la Exposición Iberoamericana; y la evolución de las prioridades presupuestarias, entre las que destaca en todo el período la encaminada a garantizar el abastecimiento de aguas; lo que deja en un segundo plano las partidas destinadas a actuaciones urbanísticas.

Finalmente, se glosa la normativa urbanística vigente en el período, desde las Ordenanzas Municipales de 1920 al Plan de Reformas Viarias de 1957, pasando por las piezas claves: el Plan de Ordenación Urbana de 1946 y su Reglamento de Policía de la Construcción de 1950, redactado aquél por Pedro Bidagor.

El Plan Bidagor, en los 30 años de vigencia previstos, la transformación de Sevilla en una entidad metropolitana, estructurada por ejes viarios conectivos de las diferentes áreas funcionales. Como principales acciones urbanísticas propone la eliminación de las barreras impuestas por el tendido ferroviario, y las obras de protección frente a las posibles avenidas del Guadalquivir. En lo tocante al casco histórico, considerado el baluarte de los valores estético-formales de la ciudad, el Plan propone el trazado de dos grandes ejes arteriales, y la localización de un centro comercial y financiero en los ámbitos vacantes del Prado de San Sebastián y Los Remedios.

Tras esta amplia primera parte introductoria, en los cinco capítulos restantes se estudia, con un apoyo exhaustivo en la documentación municipal, y con todo lujo de detalles, el proceso de reforma in-

\* FERNANDEZ SALINAS, Víctor: *La reforma interior de Sevilla entre 1940 y 1959*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes Universidad de Sevilla, 1992, 341 pp.

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.