

actualmente la mayor cooperativa de venta al por mayor, incluyendo desde artículos de consumo y alimentos hasta maquinaria agrícola pesada.

El número de organismos cooperativos existentes en Israel es numeroso, por lo que aquí únicamente hemos mencionado aquéllos que por su interés inciden de forma directa en la organización y

desarrollo de los centros agrícolas cooperativos y colectivos.— CARLOS JAVIER PARDO ABAD (Departamento de Geografía. Universidad Autónoma de Madrid) y MIGUEL ANGEL POBLETE PIEDRABUENA (Departamento de Geografía. Universidad de Oviedo).

BIBLIOGRAFIA

- Atlas de Israel. Jerusalén, Departamento de Estudios del Ministerio de Trabajo y el Instituto Bialik de la Agencia Judía, editado en hebreo, 1956 (Fondo del Instituto Geográfico Nacional. Madrid).
- Documentación variada aportada por el Centre for International Agricultural Development Cooperation (CINADCO) del Ministerio de Agricultura de Israel.
- AGMON, R.: *La agricultura cooperativa en Israel*, Tel Aviv, Hassadeh Hotza At Harmekaz Hahaklai Publ., 1981, 64 pp.
- BARKAI, H.: *Growth Patterns of the Kibbutz Economy*, Amsterdam-Nueva York, Oxford North Holland Publishing Co., 1977, s. p.
- BASTOS NOREÑA, E.: *Agricultura socializada*, Madrid, Tecnos, 1974, 365 pp.
- CANO DENIA, A.: *La colonización agraria en Israel*, Valencia, Instituto Valenciano de Economía, 1958, 111 pp.

- DESROCHE, H.: *Au pays du kibbutz*, Basilea, Imprimerie de l'U.S.C., 1960, 268 pp.
- DONATH, D.: «Esquisse d'un inventaire des études sur le secteur rural coopératif et collectif en Israël», *Archives Internationales de Sociologie de la Coopération et du Développement*, n° 24, 1968, pp. 157-169.
- KLATZMANN, J.: *La experiencia israelí*, Barcelona, Novaterra, 1964, 354 pp.
- MALRAUX, C.: *La civilización del kibutz*, Barcelona, Labor, 1968, 146 pp.
- PECAR, M.: *Manual del cooperativismo agrario en Israel*, Tel Aviv, Centro de Estudios Cooperativos y Laborales (Histadrut), 1967, 456 pp.
- RABIN, A. I.: *Growing up in the kibbutz*, Nueva York, Springer Publishing Co., 1965, 230 pp.

ESPACIO URBANO Y ACTIVIDAD INDUSTRIAL EN MONTREAL

Montreal constituye en la actualidad el segundo foco de concentración industrial de Canadá después de la aglomeración metropolitana de Toronto. A nivel provincial es el núcleo más importante de Quebec, tanto en lo que se refiere al total de población como a la producción industrial y volumen de comercio. La aglomeración montrealesa acapara aproximadamente el 55% de la producción industrial quebequesa y el 14,5% del total canadiense (C. MANZAGOL, 1983).

La localización de Montreal coincide con la confluencia de los ríos San Lorenzo y Outaouais, siendo éste último el más importante de los afluentes del San Lorenzo. En Montreal los dos ríos se abren en una serie de brazos y lagos y constituyen lo que se conoce como archipiélago de Hochelaga, en el que destacan las islas de Montreal, Jesús (Laval), Perrot, Bizard, etc.

Otra originalidad es que se producen numerosas rupturas de pendiente, dando lugar a algunos rápidos que enlazan desniveles de hasta 15 metros. Ante la imposibilidad de que los barcos pudiesen remontar los rápidos se creó un punto de ruptura en el transporte que favoreció el crecimiento urbano, basado en un principio en el tráfico de mercancías. Montreal se convirtió en un punto de contacto entre la navegación oceánica y el transporte continental.

La apertura en 1825 del canal de Lachine, que salva los rápidos del mismo nombre, potenció el desarrollo económico de la ciudad. Posteriormente, sobre todo a partir de 1890, este eje se perfiló como una de las áreas más importantes de concentración industrial. Su posición relativamente marginal respecto al centro urbano, la existencia de amplios espacios y la creación a partir de 1825 de un «am-

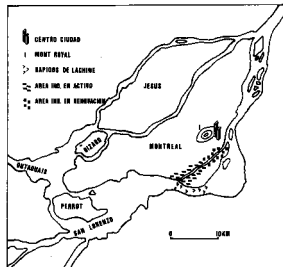


Fig. 1. Espacio metropolitano de Montreal.

biente» portuario con la apertura del canal favorecieron la instalación de numerosas industrias.

Otra nota distintiva del emplazamiento urbano de Montreal es la presencia del Mont Royal. En un principio se pensaba que era un lacolito intracortical exhumado, pero tras las construcción de un túnel ferroviario se pudo comprobar que es una intrusión cretácica que perfora verticalmente la cobertura sedimentaria paleozoica.

Las calizas de la plataforma sedimentaria se metamorfizaron con el contacto de la intrusión, flanqueando el borde meridional del edificio cristalino. La roca intrusiva presenta laminaciones horizontales que son resultado tanto de la descompresión glaciaria como de los movimientos neotectónicos. Como consecuencia se han originado una serie de pseudoestratos.

En todo caso, Mont Royal constituye un elemento más del paisaje urbano, soportando un uso esencialmente recreativo. Su proximidad al centro le confiere, además, un mayor atractivo al permitir observar todo el espacio central de la ciudad.



Fig. 2. Montreal desde Mont Royal. Foto del Autor.

I. ESPACIO URBANO

La ciudad se localiza en el margen izquierdo del río San Lorenzo y entre éste y el Mont Royal, aunque la conurbación se extiende a lo largo de toda la isla de Montreal. Las diferencias espaciales y sociales existentes se deben tanto a la dualidad lingüística (los francófonos al este y los anglófonos al oeste) como a las grandes partidas de inmigrantes venidas desde Europa (judíos centroeuropeos, italianos, griegos, portugueses...); más recientemente, la inmigración procedente de diversos países asiáticos.

Esta diversidad ha condicionado en cierta manera el desarrollo urbano de Montreal. Numerosas áreas diferenciadas, sin llegar a crear espacios marginales, han surgido en la ciudad. Quizá el caso más significativo es el de «La Petite Italie» al noreste de la ciudad.

La trama urbana, esencialmente rectangular, se basa en gran parte en la linealidad del parcelario agrícola del sistema rang, pero también aprovecha la singularidad topográfica del enclave. Es decir, la sucesión desde el Mont Royal al río de varios niveles de terrazas ha permitido el trazado de una serie de calles paralelas al río, que, en el sector central,

concentran la mayor parte de las calles Sherbrooke, Maisonneuve, Sainte-Catherine y René-Lévesque.

El centro de la ciudad, hoy en torno a la Plaza Ville-Marie, se desplazó en los años sesenta desde el sector del Viejo Montreal, es decir, el antiguo asentamiento de colonización francesa. Aquí, especialmente alrededor de la Place d'Armes, surgieron con anterioridad al desplazamiento todo un conjunto de servicios y sedes de empresas, cuyo ejemplo más representativo es el edificio del Banco de Montreal, en la calle Saint-Jacques. Numerosas entidades ocuparon los viejos edificios, dotándolos de una nueva y pujante actividad, o bien los construyeron nuevos, provocando en esta zona un acelerado proceso de renovación urbana.

Desde el siglo XIX y hasta 1965, aproximadamente, la Place d'Armes y la calle Saint-Jacques encarnaron el papel de sector financiero de Montreal. En 1928 se establece aquí la Banca Nacional del Canadá, que construye un pequeño rascacielos.

En la actualidad, como ya se ha comentado, el CBD se localiza más al oeste, en la Plaza Ville-Marie¹. En un espacio de aproximadamente 2,5 Km² se concentran cerca de 150.000 trabajadores, casi en su totalidad relacionados con las actividades terciarias.

Salvo ciertas actividades residuales y marginales, como los edificios religiosos y ciertos inmuebles industriales en precario, las funciones principales son las de negocios (bancos, seguros, sedes sociales de compañías nacionales y extranjeras, etc.), las comerciales y las de transporte.

El centro de Montreal posee un verdadero complejo económico de actividades terciarias. Este complejo descansa en tres pilares: las grandes sedes sociales de empresas, tanto del transporte como de las comunicaciones, energía o producción; las instituciones financieras; y los servicios a las empresas (oficinas de contabilidad, centros informáticos, abogados, etc.). Las grandes sedes sociales constituyen el elemento clave del complejo de actividades de oficina, debido fundamentalmente a su efecto multiplicador sobre otras actividades.

CUADRO I

EMPLEO SEGUN ACTIVIDAD EN EL AREA CENTRAL DE MONTREAL EN 1981

Actividad	Empleo		Tasa de crecimiento 1971-1981
	Abs.	Rel.	
Oficinas	123.255	68,7	+19,0
Comercio	33.985	18,9	-0,9
Fábricas y almac.	22.165	12,4	-30,9
Total Centro	179.405	100,0	+5,6

Fuente: Institut National de la Recherche Scientifique-Urbanisation.

La gran arteria comercial de Montreal es la calle Sainte-Catherine; pero lo que más distingue en este sentido a la ciudad son las galerías comerciales subterráneas, comunicadas tanto con el metro como con las estaciones de ferrocarril, hoteles, ga-

¹ Si en 1940 el Viejo Montreal concentraba el 34,04% de las oficinas de la ciudad en 1987 sólo lo hacía en un 7,93%.

rajes, etc. El clima riguroso en invierno, con una media en torno a los 12 grados, ha favorecido la construcción de este entramado subterráneo. Numerosas plazas, como las de Bonaventure, Ville-Marie, Canada o Victoria, quedan conectadas por estos pasajes comerciales.

El centro de la ciudad se está extendiendo principalmente hacia el oeste, observándose aquí numerosos procesos de terciarización. En el este esta dinámica es menor y sólo ciertos casos, como el de Radio Canada en el Boulevard René-Lévesque, prolongan en esta dirección el centro de negocios. La especulación ejercida sobre el suelo y el aumento vertiginoso del precio de los terrenos han estimulado la renovación urbana. La eliminación de los edificios más antiguos y su sustitución por otros más modernos y funcionales ha desplazado a la población hacia otros sectores urbanos².

El crecimiento de la ciudad ha colmatado el espacio metropolitano. En un principio, un cierto número de barrios, como Maisonneuve, Longue-Pointe y Saint-Louis, constituían municipalidades autónomas que fueron incorporadas a Montreal en diversos momentos de su expansión. La mayor parte de las anexiones se producen entre 1888 y 1909. Las últimas (Rivières des-Prairies, Sanaguay y Saint-Michel) se llevan a cabo en la década de 1960. Todas estas municipalidades estaban compuestas de islotes residenciales articulados en torno a la parroquia o el ayuntamiento. Posteriormente los espacios intersticiales se fueron construyendo a medida que la ciudad fue creciendo.

CUADRO II

POBLACION DE LA REGION METROPOLITANA DE MONTREAL

Zona	1971	1981	1986
Comunidad Urbana	1.959.140	1.760.120	1.752.584
Corona suburbana	784.065	1.075.635	1.139.101
Total Area Metrop.	2.743.205	2.835.755	2.891.685

Fuente: P. Lamonde, 1988.

Debido a su emplazamiento entre el San Lorenzo y el Mont Royal el crecimiento de Montreal ha estado siempre contenido. Al contrario que otras metrópolis norteamericanas, en donde existe un centro relativamente extendido y subcentros periféricos, Montreal sólo dispone de un área central, que es el punto de gravedad de todo un espacio urbano que reagrupa a numerosas municipalidades en un principio independientes.

II. ACTIVIDAD INDUSTRIAL

Analizar el desarrollo industrial de Montreal implica la referencia a una serie de problemas de tipo estructural. La evolución general ha convertido a Toronto, a partir de 1960, en la primera aglomeración industrial del país. En cualquier caso, la industria de Montreal ha tendido hacia una profunda redistribución locacional dentro del espacio urbano y metropolitano.

Históricamente la industria se ha concentrado a lo largo del puerto, extendiéndose linealmente en torno al canal de Lachine hacia el oeste. Tras la Segunda Guerra Mundial el desarrollo industrial se centró principalmente en el sector de la Côte-de-Liesse, convertida en una de las más importantes zonas fabriles del área metropolitana. La industria pesada se ha mantenido en torno al canal de Lachine y al puerto. En la actualidad existen en Montreal (ciudad y espacio metropolitano) unos 220.000 empleados en el sector, cifra ligeramente inferior a las de 1971 (248.000) y 1981 (246.000). La distribución por sectores queda reflejada en el Cuadro III.

CUADRO III

VOLUMEN Y ESTRUCTURA DEL EMPLEO INDUSTRIAL EN MONTREAL

Sector	1971	1981	1986
Alimentación	27.700	28.300	23.600
Cuero	8.100	7.300	5.800
Textil y Vestido	79.000	69.600	54.600
Madera y Muebles	10.500	10.600	10.000
Papel y Artes gráf.	20.300	26.000	24.900
Transformados metál.	6.800	8.700	9.100
Productos metálicos	23.400	19.300	16.400
Maquinaria y equipos	15.600	24.600	23.200
Electricidad	17.100	15.500	19.700
Prod. miner. no met.	7.000	5.500	6.200
Prod. quim. y plást.	21.100	19.500	18.800
Diversos	11.800	11.600	10.500
Total	248.400	246.500	222.800

Fuente: P. Lamonde, 1988; con información del banco de datos del INRS-Urbanisation.

Varios factores han intervenido en el desarrollo industrial de Montreal. En primer lugar hay que destacar la ruptura de carga determinada por los rápidos de Lachine; en segundo lugar, la abundante energía eléctrica existente; y, por último, la fuerte concentración de capitales británicos.

La industria montrealense se caracteriza por la preponderancia de los bienes perecederos, siendo el mejor ejemplo la supremacía del sector textil, que acapara más de la cuarta parte de la mano de obra industrial.

A partir de 1965 se inició un amplio movimiento de descentralización industrial, favorecido tanto por la búsqueda de espacio y edificios adecuados como por la renovación urbana, la competencia por el suelo, la organización de una nueva red de comunicaciones intraurbanas o la creación de parques industriales municipales y privados.

En este periodo se han creado una serie de pautas locacionales que determinan la siguiente distribución:

1.- Abandono industrial del centro de la ciudad, especialmente por las industrias de la confección. Las imprentas (sobre todo de periódicos y revistas) se mantienen en parte en esta localización.

2.- Congestión al norte, en el Boulevard Métropolitain, convertido en una nueva y principal arteria industrial en conexión con la autopista transcanadiense. El principal nudo se concentra en Saint-Laurent, con 23.000 empleados industriales y basado en empresas metalúrgicas, electrónicas, far-

² En parte con ayudas del Service d'Habitation et Développement Urbain de la Ville de Montréal.



Fig. 3. Industrias textiles en el centro urbano. Foto del Autor.

macéuticas y aeronáuticas.

3.- Afirmación de la disimetría funcional entre el este, consagrado a la fabricación pesada, y el oeste, centrado en las empresas ligeras al amparo de la existencia de numerosos cuadros cualificativos que viven en las zonas residenciales próximas.

4.- Descentralización hacia el este, que ha hecho surgir un nudo en la ribera sur con grandes unidades metalúrgicas y químicas ligadas en parte a las refinerías de Montreal-Est.

5.- Débil atracción de ciertos sectores para la implantación industrial, como la mayor parte de la ribera sur, la isla de Jésus, Laval, etc., convertidos en suburbios residenciales.

6.- Proliferación de parques industriales. Actualmente existen 30, de los que 17 son municipales y 13 privados. Estos parques han creado un nuevo paisaje industrial: edificios de una sola planta, amplios aparcamientos, arquitectura funcional, etc.

En líneas generales se ha producido un indudable debilitamiento del espacio central en beneficio de las áreas periféricas. Esta relocalización de la industria se ha visto favorecida por el desarrollo de una importante infraestructura de acogida en las municipalidades próximas a Montreal. Al mismo tiempo se han sucedido numerosos cierres de empresas como consecuencia, también, de una deficiencia estructural: dominio de los sectores de producción de bienes no duraderos, sectores, por otra parte, de débil tecnología y de crecimiento lento. Estos sectores acaparan en torno al 35% del empleo industrial, lo que significa una indudable debilidad frente a la evolución del propio sistema industrial.

La disminución tanto de empresas como de empleos industriales (no así de la productividad) ha propiciado el nacimiento de diversas políticas en el seno de organismos públicos, orientadas al mantenimiento de los espacios industriales. En este senti-



Fig. 4. Industrias en los márgenes del canal de Lachine. Foto del Autor.

do destaca el Plan de 1984 de la C.I.D.E.M.³ conocido como PRAIMONT (*Programme de Rénovation des Aires Industrielles de Montréal*). Los objetivos principales de este programa son los siguientes: estabilizar los niveles de empleo industrial, promover parques industriales, y favorecer la integración de la función industrial.

El programa se centra principalmente en las viejas áreas industriales para dotarlas de infraestructuras comparables a las de las zonas periféricas. Está financiado tanto por la municipalidad como por el gobierno de la provincia de Quebec. Las subvenciones ofrecidas afectan a una serie de partidas: 50% para la compra de suelo, 90% de los costes de demolición de las viejas edificaciones y el 75% en los gastos de infraestructuras.

El programa identifica en Montreal trece áreas de actuación, pero hasta el momento las subvenciones sólo se han dirigido a la zona situada a lo largo del canal de Lachine, en la Pointe-Saint-Charles. La Corporación en unos casos ha procedido a la adquisición de terrenos o de viejas edificaciones fabriles, modernizándolas mediante diversos procesos de reforma. A veces también se ha procedido a la demolición de las construcciones, acondicionando los terrenos para la relocalización de actividades (incluso previa descontaminación de los mismos).

Estas intervenciones se producen allí donde los promotores privados no quieren actuar. En este sentido, el canal de Lachine es un ejemplo paradigmático por constituir un área industrial en decadencia. La revitalización forzada por los organismos públicos y la renovación urbana (al amparo de la proximidad al centro) pueden crear ciertas expectativas de regeneración de este sector de la ciudad.- CARLOS J. PARDO ABAD (Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Madrid).

³ Corporación d'Initiative et de Développement Economique de Montréal.

BIBLIOGRAFIA

- DANSEAU, F. y FOGGIN, P. (1976): *Quelques aspects du développement spatial de l'agglomération montréalaise*, Montreal, INRS -Urbanisation, 51 p.
- DEMERS, C. (1983): «Le nouveau centre-ville de Montréal», *Cahiers de Géographie du Québec*, nº 71, Septiembre, p. 209-235.
- DIVAY, G. (1979), *La Décentralisation en pratique. Quelques expériences montréalaises, 1970-1977*, Montreal, INRS -Urbanisation, 363 p.
- LAMONDE, P. (1985): *Le déplacement des activités économiques dans la région métropolitaine de Montréal de 1971 à 1981*, Montreal, INRS -Urbanisation, 119 p.
- MANZAGOL, C. (1972): «L'industrie manufacturière à Montréal», en L. BEAUREGARD (ed), *Montréal, guide d'excursions*, Montreal, Les Presses de l'Université de Montréal, p. 125-136.
- MANZAGOL, C. (1983): «L' évolution récente de l'industrie manufacturière à Montréal», *Cahiers de Géographie du Québec*, nº 71, Septiembre, p. 237-253.
- POLESE M. (1988): *Les activités de bureau à Montréal: structure, évolution et perspectives d'avenir*, Montreal, INRS -Urbanisation, 121 p.
- THIBODEAU, J. -C. (1988): *L'industrie manufacturière dans l'arrondissement Centre de la Ville de Montréal*, Montreal, INRS -Urbanisation, 54 p.

LOS MONTES COLECTIVOS EN EL CONCEJO DE SOMIEDO (ASTURIAS)

Conocido ya el papel que las diferentes categorías de montes colectivos desempeñan en Asturias, así como algunos rasgos básicos de su devenir histórico¹, parece pertinente indagar en ambas circunstancias (situación actual y desarrollo histórico) sobre territorios más reducidos para tratar de aportar alguna luz a los interrogantes que aún persisten.

La importancia, histórica y actual, de este tipo de bienes en la montaña asturiana anima el intento de esclarecer el proceso que ha conducido a la existencia o ausencia de las distintas categorías de montes en un sector de aquella; se trata concretamente de una zona, el concejo de Somiedo, cuyo interés radica precisamente en que la superficie de aprovechamiento comunal ronda el 90% del total concejil.

Cabe señalar antes de nada que, al igual que ocurre para el conjunto de la región, se pueden apreciar ligeras diferencias en la información que aportan las distintas fuentes manejadas, esto es, la estraida de los catálogos de Montes de Utilización Pública, la existente en el Catastro de Rústica de la Delegación de Hacienda de Oviedo y la obtenida del Padrón de Rústica del Ayuntamiento de Somiedo. Bien es cierto que los desajustes se refieren más a la distribución de valores dentro del concejo que a lo concerniente a los totales.

El importante papel que en Somiedo juega el monte (utilizando el término en un sentido amplio) está en relación con la existencia, ahora y en el pasado, de una economía campesina basada en el mantenimiento de una cabaña ganadera, para cuyo sostenimiento el aprovechamiento extensivo del monte constituía y constituye un elemento de singular importancia. Ahora bien, si en el pasado el monte contribuía al sustento de una ganadería so-medana o alóctona, en la que el vacuno y el lanar ocupaban un lugar destacado, siendo de menor importancia el cabrío y el caballar², en la actualidad domina el vacuno de forma absoluta, con una cabaña que supera las 6.000 cabezas, dentro de la cual

las especies de razas autóctonas suponen un 70% del total, convirtiendolo el resto a razas de aptitud mixta; cambio cualitativo que no refleja otra cosa que una adaptación a las nuevas exigencias del mercado y una adecuación de la organización del espacio/producción a los mermados recursos humanos disponibles.

Dos hechos pueden servirnos para completar esta valoración inicial del papel del monte en So-

CUADRO I
MONTES DE UTILIDAD PÚBLICA EXISTENTES EN EL CONCEJO DE SOMIEDO

Nº CATALOGO	JUNTA DE VECINOS PROPIETARIA	AÑO DE EXCEPCIACION	USO(1)	SU SUPERFICIE (Has.)			
				(2)	(3)	(4)	
4	Saltreca	1866	P	572	816	817	
5	Villar de Villas	1859	L y P	600	795	796	
6	Abrucos	1869	P	683	393	393	
7	Cota 1/2, Urtia 1/2	1870	P	507	919	919	
8	Rebolado-Vagos	1872	P	505	403	403	
9	Abrucos-Vagos	1869	P	400	424	424	
10	Cota-Urtia-Valle	1870	L y P	604	405	405	
11	Castro	1870	L y P	100	69	69	
12	Villar de Villas	1869	P	300	330	330	
13	Pozzia	1880	L y P	400	274	274	
14	Clas Illas	1868	L y P	400	1.188	1.188	
15	Ondrias	1870	L y P	115	426	426	
16	Saltreca	1868	P	476	216	216	
17	Cota-Urtia-Valle	1859	M, L, P	1.085	602	602	
18	Villar de Villas	1869	M, L, P	400	902	902	
19	Pudetes	1881	P	400	579	579	
20	Pigüera-Pigüera	1859	L y P	160	840	840	
21	La Riera	1872	L y P	200	864	864	
22	Fanega-Saltreca	1859	M, L, P	992	847	847	
23	Castro	1859	M, L, P	200	749	749	
24	La Riera	1872	L y P	200	836	836	
25	Andoño-Perloner	1870	L, M, L, P	600	578	578	
26	Villar de Villas	1869	L y P	300	340	340	
27	La Riera	1872	L y P	200	1.06	1.06	
28	Clasillas-Montesa	1859	L y P	200	192	192	
29	Valle	1870	P	317	373	373	
30	Cota-Urtia	?	P	237	683	683	
31	Caball-Caball-Arbej	?	P	418	2.555	1.755	
32	Sanzullero	1859	L y P	300	425	425	
33	Vidos	1879	M, L, P	904	761	761	
34	Pozzia	1880	L y P	100	124	124	
35	Ludjiga	1871	P	373	182	182	
36	Vagos	1859	M, L, P	683	851	851	
37	Castro	1870	M, L, P	200	30	30	
38	Urtia	1871	P	200	555	555	
39	Rebolado	1872	L y P	810	1.183	1.183	
40	Apazo-Perloner	1870	M, L, P	309	668	668	
TOTAL					15.792	22.740	22.805

(1) El uso hace referencia al que consta en el último C.M.U.P.

L = Labor; P = Prado; M = Montaña.

(2) Cabaña arada que consta en el último C.M.U.P.

(3) Catastro de Rústica. Deleg. de Hacienda de Oviedo.

(4) Padrón de Rústica, 1981. Ayuntamiento de Somiedo.

¹ Vid MACEDA RUBIO, A.: «Distribución espacial de las categorías de montes colectivos en Asturias», *Eria*, 1985, pp. 113-129; y MORO BARRENADA, J. M.: «Los Montes Públicos en Asturias a mediados del siglo XIX», *Agricultura y Sociedad*, nº 12, 1979.

² Esta situación se desprende del número de cabezas de ganado que podían pastar en los M.U.P. según las Relaciones de Aprovechamientos anuales.