

NOTICIAS Y MATERIALES

NOTA SOBRE LAS MIGRACIONES ALTERNANTES DESDE LA CIUDAD DE OVIEDO

El Censo de población realizado en 1981 incluye en los cuestionarios preguntas acerca del municipio donde trabaja o estudia el censado, el medio de transporte utilizado y el tiempo empleado en los desplazamientos. También en el Censo de 1970 se preguntaba por la dirección del centro de trabajo, pero esta información pasó casi inadvertida.

El Censo de 1981 proporciona una información más completa, pero insuficiente; la definición de la frecuencia del desplazamiento queda a criterio del investigador, cuando debe ser el declarante quien la indique. Otro tanto ocurre con el tiempo empleado, que no es el real sino que el declarante se ve obligado a señalar un intervalo entre umbrales preestablecidos. Pero donde está la deficiencia mayor es en la unidad administrativa que sirve de referencia; se ha pasado de la dirección concreta en 1970 al municipio en 1981, y esta unidad de recuento es demasiado grande en las áreas urbanas y metropolitanas y debía ser sustituida por otra de menor superficie. En el caso de Asturias puede ser la parroquia y, en las ciudades, la sección que ya está definida y es utilizada habitualmente en la realización de censos y padrones.

En estas páginas únicamente se informa sobre el modo en que ha sido realizado el estudio de los movimientos alternantes desde Oviedo y se adelantan algunos resultados globales. La información que se ha tomado para cada uno de los migrantes es la siguiente: el municipio al que se desplaza, la categoría profesional y la rama de actividad. Estas resumidas en las categorías que nos parecieron fundamentales: obrero, técnico, ejecutivo, administrativo, profesores y médicos, titulados superiores y propietarios para la categoría profesional. En las ramas de actividad son: agricultura, minería, siderurgia, industrias metálicas, industrias de la alimentación, maderas y muebles, construcción, industria química, comercio mayorista, minorista, transportes, enseñanza y sanidad, servicios públicos, servicios profesionales y banca.

También se ha tenido en cuenta el sexo, el estado civil y la edad agrupada en seis tramos decenales y la población dependiente del empleo situado fuera de la ciudad, tanto si es un solo activo o más. Del medio de transporte utilizado únicamente se ha tomado si es privado (coche particular) o es otro cualquiera sin distinción y finalmente el tiempo empleado en el desplazamiento.

La documentación que se ha consultado son los cuestionarios que se conservan en la Delegación del Instituto Nacional de Estadística en Oviedo. No está completa, pues parte de la misma, un 25%, es la muestra enviada a la sede central para realizar las tablas del Censo. Por ello, los datos obtenidos en la tabulación habría que multiplicarlos por 1'25 para obtener las cifras reales. No realizaremos tal operación y consideraremos los resultados como los globales. Teniendo en cuenta el grado de detalle con que se ha estudiado la información, aquellas características que afectan a un reducido número de migrantes (sea profesión, edad o municipio al que se dirigen) serían alteradas en mayor medida que las que atañen a un grupo numeroso. Para éste, en cambio, sí sería posible efectuar tal operación de multiplicación. Precisamente por esta razón de aleatoriedad de las magnitudes pequeñas hemos tomado el conjunto de la población en vez de una muestra.

El número de trabajadores que han declarado un municipio de trabajo diferente al de Oviedo es de 4.360. A falta de la publicación de los resultados del Censo sobre población activa, podemos decir que es aproximadamente un 10% de la población activa de la ciudad. Esta cifra es ligeramente superior porque en realidad se ha utilizado una "muestra" del 75%. Pero sobre todo es superior porque el municipio de Oviedo incluye núcleos industriales o mineros que no tienen contigüidad con el casco urbano. Tales son Trubia, San Claudio, Tudela-Veguín, Olloniego, Colloto y Lugones. La distancia que les separa de la ciudad es relativamente pequeña, así como el tiempo del viaje. No obstante, estos desplazamientos deben ser entendidos como migraciones alternantes, pues se realizan hacia un lugar localizado fuera de la ciudad. Pero no podemos conocerlos porque se realizan dentro del municipio. De ahí la necesidad de tomar como unidad administrativa a estos efectos divisiones más pequeñas que tengan en cuenta la existencia de núcleos importantes o la extensión del municipio.

Al no existir en España otros estudios similares no se puede establecer comparaciones y relativizar esta magnitud. Sin embargo, esta cifra es similar a la de la ciudad de Toulouse en Francia. En ella, para una población activa de 144.980 personas hay 13.735 migrantes.

Como es lógico, los municipios de destino de estos migrantes son los municipios más próximos a la ciudad y los que mayores posibilidades de empleo ofrecen. Seis municipios (Siero, Gijón, Avilés, Mieres, Langreo y Llanera) reúnen 3.533 migrantes, un 81% del total. De manera que sólo hay 827 desplazamientos al resto de los 52 municipios que tienen algún trabajador residente en Oviedo. De ellos, 218 se dirigen a tres municipios, Aller, Riosa y Lena.

Por tanto, si bien están representados 58 municipios, un 74% del total, buena parte de los desplazamientos se realizan hacia un reducido número de municipios entre los que destaca Siero con 1.198. Esto es consecuencia de la proximidad del mismo. Pero sobre todo es resultado de la oferta de empleo en los diversos establecimientos industriales y comerciales existentes en el mismo. Circunstancia que también afecta a Llanera, aunque el número de desplazamientos es cuatro veces menor. Gijón (641 desplazamientos), Avilés (530), Mieres (437) y Langreo (415) también ofrecen empleo, en la siderurgia para los dos primeros y en la minería para los otros dos. Pero no son estas las únicas ramas de actividad que emplean a trabajadores residentes en Oviedo. También los servicios y otras ramas industriales reciben emigrantes ovetenses. En un análisis posterior detallaremos la proporción en que participa cada una de ellas.

En el otro extremo de la escala están una veintena de municipios que reciben menos de cinco personas residentes en Oviedo. Son los municipios más alejados de la ciudad, que además no tienen prácticamente empleos en el terciario o el secundario. Son los que están al Oeste de

MIGRACIONES ALTERNANTES
OVIEDO

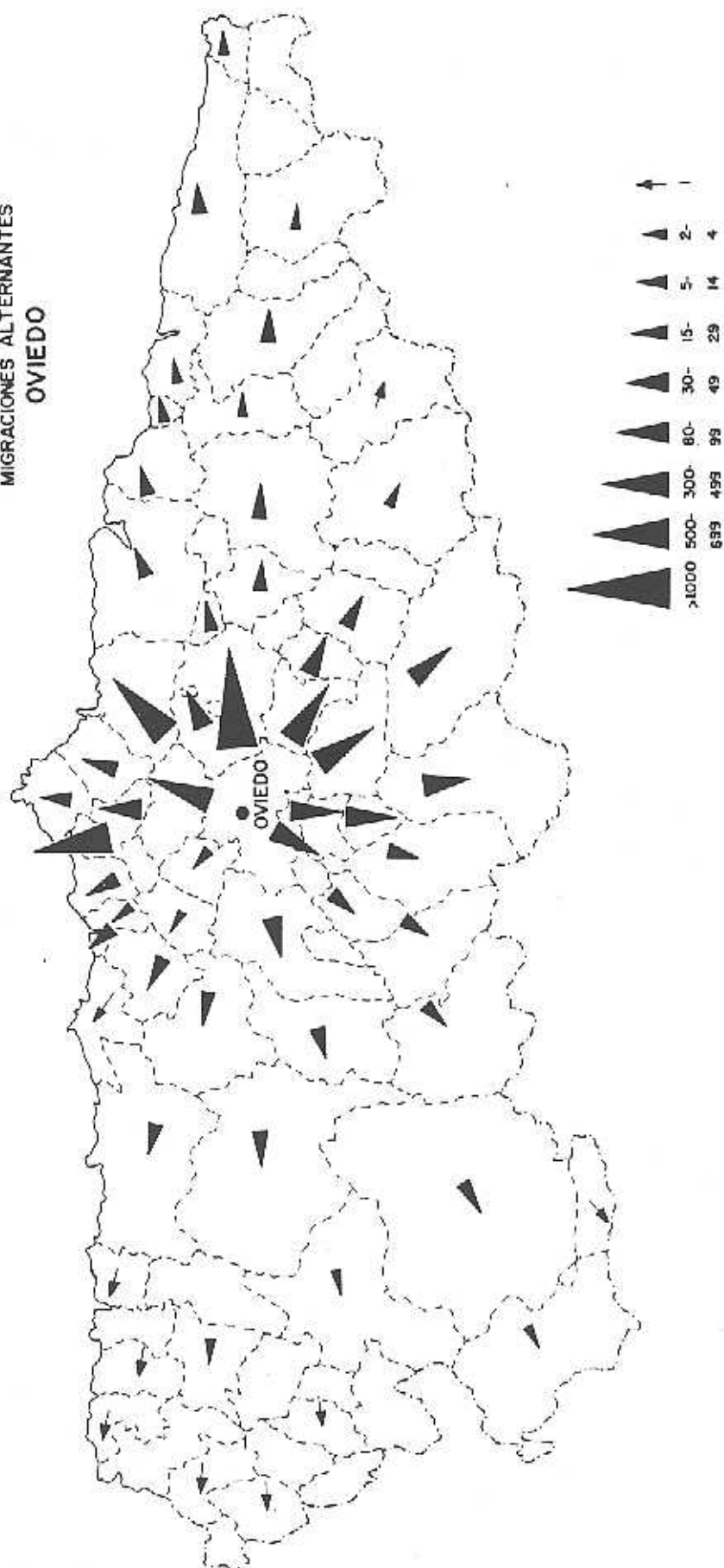


Fig. 1. Los movimientos pendulares desde Oviedo, 1961.

CUADRO I
EL VOLUMEN DE LAS MIGRACIONES ALTERNANTES POR MUNICIPIOS

MUNICIPIOS	MIGRANTES ACTIVOS		ESTU- DIANTES	TOTAL	MUNICIPIOS		MIGRANTES ACTIVOS		ESTU- DIANTES	TOTAL
	Nº	%			Nº	%				
Allande	2	0'04	-	-	Morcín	45	1'03	2	47	
Aller	83	1'90	1	84	Muros del Malón	6	0'14	-	-	
Avilés	530	12'15	9	539	Nava	9	0'21	-	-	
Belmonte de Miranda	12	0'27	-	-	Navia	1	0'02	-	-	
Boal	2	0'04	-	-	Noreña	46	1'06	56	102	
Cabrales	2	0'04	-	-	Parres	4	0'09	-	-	
Candamo	3	0'07	-	-	Piloña	21	0'48	-	-	
Cangas del Marceo	27	0'62	-	-	Ponga	1	0'02	-	-	
Cangas de Onís	8	0'18	-	-	Pravia	16	0'37	21	37	
Caravia	3	0'07	-	-	Proaza	7	0'16	2	9	
Carreño	16	0'37	-	-	Quirós	9	0'21	-	21	
Caso	2	0'04	-	-	Las Regueñas	4	0'09	-	-	
Castrillón	21	0'48	-	-	Ribadedeva	2	0'04	-	-	
Collonga	13	0'30	-	-	Ribadesella	2	0'04	-	-	
Cervera de Asturias	30	0'69	-	-	Ribera de Arriba	77	1'77	2	79	
Cudillero	1	0'02	-	-	Riosa	82	1'80	4	86	
Degaña	1	0'02	-	-	Salas	16	0'37	-	-	
El Franco	1	0'02	-	-	S. Martín del R. Aurelio	38	0'87	-	-	
Gijón	641	14'70	120	761	S. Martín de Oscos	1	0'02	-	-	
Gozón	10	0'23	-	-	Sariego	5	0'11	-	-	
Grado	43	0'99	-	-	Siero	1.190	27'48	561	1.759	
Ibias	3	0'07	-	-	Somiedo	6	0'14	-	-	
Langreo	416	9'52	2	417	Soto del Barco	3	0'07	-	-	
Laviana	26	0'60	-	-	Tapia de Casariego	1	0'02	-	-	
Lena	53	1'22	-	-	Taranundi	1	0'02	-	-	
Luarca	7	0'16	-	-	Leverga	12	0'28	-	-	
Llanera	312	7'16	71	383	Linedo	24	0'55	-	-	
Llanes	5	0'11	-	-	Vegado	1	0'02	-	-	
Mieres	437	10'02	18	455	Villaviciosa	11	0'25	-	-	

FUENTE: Censo de Población, 1961, INE, Oviedo.

CUADRO II
LAS SALIDAS SEGUN LA DISTANCIA

Km	Nº MUN.	EMIGRANTES	
		Nº	%
-20	7	1.764	40'68
20-40	14	2.260	51'84
40-60	15	231	5'29
60-80	4	39	0'89
+80	18	66	1'51
TOTAL	58	4.350	100'00

FUENTE: Censo de población, 1981. INE. Oviedo.

la línea Luarca-Tineo-Cangas de Narcea, que marca por Occidente la divisoria entre una zona a la que llega un número pequeño de migrantes, pero todavía significativo, y otra a la que no va nadie o va una sola persona. De los nueve municipios que reciben un solo migrante, siete están en el Occidente asturiano y el otro en la parte interior del Oriente.

Evidentemente estos migrantes no se desplazan diariamente a Oviedo. En el mejor de los casos, el desplazamiento es semanal. No obstante, no fijan su residencia en el concejo donde trabajan. Las razones son dos, una parte importante son maestros que pueden tener un destino provisional. En otros casos se trata de un segundo empleo del núcleo familiar, lo cual les mantiene unidos a la ciudad. Y, en general, son las mejores condiciones de vida de la ciudad las que hacen que esta población fije en ella su residencia.

En definitiva los desplazamientos se realizan hacia concejos próximos a la ciudad de Oviedo y son tanto más importantes cuanto mayor sea el volumen de empleo existente en ellos o bien hacia aquellos que están bien comunicados como Aller, Lena, Piloña o Gozón.- TOMAS CORTEZO ALVAREZ.

LAS EMPRESAS NAVIERAS EN ESPAÑA

El ritmo de crecimiento y las características técnicas de la flota mercante nacional, en relación con una determinada práctica del comercio marítimo y del negocio naviero, no son en absoluto hechos aleatorios o consecuencia de un dirigismo estatal encaminado a optimizar los acarrees marítimos que conciernen al país, sino la consecuencia del juego de intereses de las empresas navieras, muy relacionadas con la banca y

el sector de la construcción naval, que utilizan al Estado y en último término al contribuyente como elemento subsidiario del desarrollo de sus negocios. Por esta razón, resulta de suma importancia perfilar los rasgos generales de la organización naviera empresarial, ya que como organismo gestor de la vida marítima nacional sus decisiones encierran una enorme trascendencia en el conjunto de la actividad económica, e indirectamente en el modelado físico del paisaje portuario.

a) Predominio del minifundismo empresarial.— El primer hecho que llama poderosamente la atención en el estudio de las empresas navieras es su elevado número en relación con el tonelaje de la flota. Según Sancho Llerandi, en 1976 había en España 395 navieras, con una media de 2'05 buques por compañía, de las cuales sólo ocho contaban con diez o más unidades (1). Dos años más tarde, la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), que agrupa al sector más poderoso de los empresarios marítimos, controlando el 92'25% del tonelaje de la flota, encuadraba a 157 empresas con flota y 14 carentes de ella, con una media de 3'95 barcos por compañía. Considerando que el Reino Unido, país que ocupa el cuarto lugar del mundo por su flota mercante, del orden de los 30 millones de TRB, sólo tiene 27 empresas navieras, se pueden advertir las dimensiones liliputienses de las compañías españolas, lo que les hace derrochar, y al mismo tiempo limitar, su capacidad de gestión y los resta capacidad de acción y maniobra en las conferencias internacionales de fletes, en el caso de que su asistencia sea tenida en cuenta.

Cifando el análisis a las empresas asociadas a ANAVE en 1978, sólo diez tenían una flota igual o superior a otras tantas unidades, destacando además dos empresas intervenidas directa o indirectamente por el Estado: CAMPSA, con 48 buques, y la Compañía Transmediterránea con 34. A bastante distancia, la primera empresa privada, Compañía de Petróleos S.A. (CEPSA), totalizaba 19 buques, seguida de CONTENEMAR S.A., con 18, Marítima del Norte S.A., con 15, Naviera García Miñaur, con 13, y las cuatro restantes con diez buques cada una.

En el polo opuesto, 38 empresas disponían de una sola unidad, en algunos casos de tonelaje nimio, pues al menos en seis de aquellas el arqueo del buque de su propiedad no superaba las 400 TRB; el caso más extremo y significativo es el de la naviera ibicenca Manuel Verdera Ferrer, que disponía en 1978 de un diminuto carguero, el Rafael Verdera, de sólo 53 TRB. Se trata, en la mayoría de los casos, de empresas unifamiliares surgidas a veces en el siglo XIX cuya viabilidad tiene su razón de ser en el mercado proteccionista de fletes que domina un sector sustancial de los transportes marítimos en España.

Otros indicadores de concentración de capital, como el número de toneladas de peso muerto (TPM) por tripulante nos lleva a las mismas conclusiones. Así, para 1975, en España fue de 363, frente a las 1.261 de Noruega, 1.060 de Francia, 878 de Suecia, 873 de USA, 718 de Grecia o 600 del Reino Unido. La descapitalización de las navieras españolas resulta pues un pie forzado para una gestión comercial eficaz, y los obliga a una continua presión proteccionista que hace de este sector uno de los más contradictorios de la economía nacional (2).

b) La localización geográfica de las navieras. Su significado.— Por más que pueda resultar paradójico, Madrid aparece como la primera metrópoli marítima del país si se atiende a la domiciliación de empresas navieras, pues en la capital del Estado tienen su sede central 52 compañías que controlan 304 buques y más de tres millones de TRB, el 42% del tonelaje de la flota mercante. No ya sólo tienen su sede empresas con mayor o menor participación del Estado, como la Transmediterránea, CAMP-

SA, o la Empresa Nacional Elcano, sino algunas de las más importantes navieras privadas: la Cía. Española de Petróleos S.A. (475.981 TRB), la Cía Marítima Gulf S.A. (107.694 TRB), Mar Oil S.A. (122.599 TRB), y compañías que, por su misma denominación, manifiestan su origen periférico como la Cía Gijonesa de Navegación S.A. (43.156 TRB), Cía. Marítima Zorrosa S.A. (53.383 TRB), Cía. Valenciana de Navegación S.A. (15.763 TRB), Empresa Naviera Sevillana S.A. (4.095 TRB), Miño S.A. (9.381 TRB), Naviera de Canarias, Naviera del Cantábrico...

Y desde luego, no se trata de un hecho casual, sino que responde a las características del negocio marítimo español, que exige una proximidad física a las fuentes de financiación, la banca estatal y privada, y a los organismos oficiales que solventan las concesiones de fletes de preferencia y de fletes de comercio de Estado. Es decir, que el carácter proteccionista del comercio marítimo nacional y de la industria de la construcción naval, como veremos más adelante, polariza la localización junto a los centros de decisión, dejando libre la cancha del comercio internacional a los buques más competitivos de pabellón extranjero, por lo que, en un sentido literal, buena parte de las empresas navieras nacionales viven de espaldas al mar.

La segunda gran metrópoli naviera es Bilbao, donde están domiciliadas 34 empresas propietarias de 139 buques y 2'5 millones de TRB, el 33% del tonelaje de la flota mercante. En esta ciudad tienen sus sedes y sus oficinas centrales algunas de las compañías nacionales más poderosas en el armamento de graneleros, grandes buques de carga seca y petroleros. Así, la Naviera Vizcaína, con diez unidades, ocho de ellas petroleros y dos graneleros, que suman 617.337 TRB; Refinería de Petróleos del Norte S.A., con cuatro petroleros que totalizan 562.713 TRB, Naviera Artola S.A., propietaria de cuatro buques de carga seca y dos graneleros, con 329.034 TRB; Líneas Asmar S.A., con un petrolero y dos graneleros que suponen 215.815 TRB; y hasta 1978 la quebrada Naviera Letasa, que en tal año disponía de cuatro graneleros y 198.180 TRB.

Aparte de estas grandes empresas, en Bilbao radica también una nube de medianas y pequeñas navieras, surgidas muchas de ellas al calor de la industrialización decimonónica de la ría del Nervión y que todavía hoy perviven, más o menos fuertes, más o menos adaptadas a los actuales requerimientos del transporte marítimo. Entre ellas pueden citarse Altos Hornos de Vizcaya, Eduardo de la Sota, Guezuraga Urizar, Toro y Betolaza, la Cía Naviera del Vapor Aurora, la Cía Marítima del Nervión...

El resto de las compañías localizadas en el litoral cantábrico totalizaban 73 unidades y 602.588 TRB en 1978, volumen que junto con el de Bilbao hace de este segmento litoral un ámbito naviero de trascendencia similar a Madrid. Dos centros navieros secundarios pueden detectarse en el Cantábrico, Santander y Gijón, pues el volumen de negocio marítimo en Pasajes y Avilés resulta muy reducido; el más importante de ellos es Santander, donde están domiciliadas 13 navieras, propietarias de 31 buques y 513.951 TRB, pudiendo destacarse la Naviera de Castilla, que dispone de dos petroleros y otros tantos graneleros que totalizan 248.137 TRB, y Transportes de Petróleos, con dos petroleros y un granelero que suman 126.341 TRB. Gijón, con ocho empresas y 31 buques, sólo alcanza un TRB de 78.226 unidades, de las que 29.222 corresponden a Naviera Santa Catalina, propietaria de cuatro buques de carga seca, dos mini-graneleros y un portacontenedores.

El tercer ámbito naviero a escala nacional es la fachada mediterránea, con 21 empresas que controlan 56 buques y 813.138 TRB, el 10'7% del volumen de la flota mercante, cifra pequeña si se tiene en cuenta que en este sector litoral se localizan doce importantes organismos

del sistema portuario nacional que absorben más del 50% del tráfico de mercancías de todo el país, con puertos de la importancia de Barcelona o Valencia, en los que la manipulación de elevados porcentajes de mercancía general podría generar la aparición de un negocio marítimo de importancia. Además, el tonelaje arriba citado corresponde en un 90% a la empresa Fletamentos Marítimos S.A., propietaria de siete petroleros, que aunque tiene su sede social en Ceuta, de hecho radica en Madrid, ciudad donde se encuentran las oficinas de la presidencia de la sociedad, por lo que la actividad de las navieras asentadas en puertos mediterráneos es prácticamente nula.

Como núcleo significativo, dentro de esta general atonía, se puede citar el de Barcelona, donde sólo radican seis compañías navieras, con 14 buques y 60.500 TRB, de las cuales sólo una -Transportes, Aduanas y Consignaciones- tiene cierto relieve. De nuevo hay que insistir en la anomalía de que siendo Barcelona uno de los primeros puertos españoles, si no el primero por el valor de las mercancías traficadas, tenga un volumen de negocio marítimo similar al de núcleos secundarios del Cantábrico, como Gijón, hecho que nos coloca una vez más ante la absorción de esta actividad por Madrid. Las mismas conclusiones pueden establecerse al considerar el puerto de Valencia, donde sólo están domiciliadas tres navieras con 14 buques y 15.433 TRB.

En el resto del litoral mediterráneo la presencia de compañías navieras es puramente episódica, y en dos ciudades -Almería y Melilla- ni existen. Donde alcanzan cierta entidad es en Palma de Mallorca y Algeciras, cuyos puertos sostienen un activo tráfico de pasaje, que requiere una cobertura empresarial inmediata y localizada en la ciudad, lo que ha motivado la aparición de empresas que atienden el tráfico que la Transmediterránea no cubre.

El litoral atlántico gallego acoge 14 navieras, con 34 buques y 72.122 TRB, un volumen muy reducido acorde con la débil potencia funcional de sus puertos. El centro principal radica en La Coruña donde tres compañías absorben 13 unidades y 43.770 TRB, de las cuales 28.000 corresponden a tres portacontenedores de la empresa Ponte Naya; en Vigo aparecen siete pequeñas navieras con 11 buques y 17.970 TRB, tres de aquellas dedicadas al armamento de buques pesqueros, en consonancia con el fuerte arraigo de esa función colateral de los puertos comerciales. Finalmente, señalar la existencia de una naviera en una ciudad interior, Santiago de Compostela, propietaria de dos frutereros que desplazan 1.992 TRB.

En el óvalo suratlántico, que hasta el siglo XVIII absorbió casi la totalidad del negocio marítimo nacional, sólo permanecen cuatro navieras, con ocho buques y 38.682 TRB, distribuidas una en Cádiz y tres en Sevilla. En esta última ciudad destaca Ybarra y Cía, propietaria en 1978 de dos cargueros y dos buques mixtos de carga general y pasaje, que en conjunto desplazan 25.837 TRB.

Para acabar, el archipiélago canario ofrece un limitado volumen de negocio marítimo con tres navieras en Las Palmas y dos en Santa Cruz de Tenerife, que suman 15 buques y 9.423 TRB. Como empresas principales hay que citar la de Antonio Armas Curbelo, en Las Palmas, con nueve diminutos cargueros cuyo arqueo total llega a 3.510 TRB, y la tinerfeña Naviera del Sur, propietaria de dos pequeños buques frigoríficos que desplazan 3.278 TRB.

c) Estrategias de actuación en el negocio marítimo.- En principio, el objetivo principal de una empresa naviera es captar una carga, acoplar una carga al casco de un buque y desplazarla, en el menor tiempo posible y al menor costo, bien en el mercado nacional o en el internacional. Aparte la explotación de buques propios, el naviero explota en oca-

siones los ajenos que le son alquilados, en cuyo caso actúa como fletador, pudiendo también arrendar los propios, circunstancia en que actúa como fletante, así como venderlos o adquirir nuevas unidades.

Junto a esta misión prioritaria, existen una serie de funciones colaterales ligadas a la explotación del buque: las consignaciones portuarias o atención al barco y a la mercancía de una compañía foránea en el puerto propio, la labor de intermediario en operaciones de fletamento y compraventa (brokage), los suministros de pertrechos y utillaje, los seguros marítimos de buques y mercancías..., por citar algunas de las más frecuentes e inteligibles.

En las navieras españolas los objetivos suelen invertirse: no se trata de explotar con racionalidad los buques y hacerlos cada vez más competitivos tratando de captar las cargas más rentables, sino de desarrollar negocios colaterales, cómodos y seguros, que benefician directamente al presidente del consejo de administración -gestor real de la naviera- y a alguno de sus miembros. Si no se encuentra con beneficios espectaculares, desaparece la vocación de permanencia en los tráficos, y se practica una "política de costos" tendente a no perder dinero en los fletes de los buques propios, mientras se pone el énfasis en operaciones secundarias: embarque de suministros, seguros, venta de buques, etc.

En tal sentido, asegurar los fletes y la reposición de las unidades de la flota bajo la sombrilla protectora del Estado resulta esencial; de ahí las presiones para lograr subvenciones a la construcción naval y a determinados tipos de fletes, abandonando las líneas regulares internacionales, y el tramping de altura, que cae bajo el pabellón extranjero e introduce un brutal desequilibrio en la balanza nacional de fletes. Se llega así a la paradoja de que el Estado protege la construcción y posterior explotación de la mayor parte de la flota de graneles líquidos y sólidos, y a la vez paga a buques de pabellón extranjero por el desarrollo de un tráfico que los navieros españoles no están dispuestos a asumir.

Sin entrar en los mecanismos proteccionistas de la construcción naval, vamos a examinar dos instrumentos de protección a los tráficos de las navieras nacionales: los fletes tarifados y el comercio de Estado. Los primeros son fletes subvencionados por el Estado para el transporte de petróleo en buques de pabellón nacional, que en las décadas de los 50 y 60 eran superiores a las tarifas internacionales vigentes, quedando regulados a partir de mayo de 1974 en función de la tarifa internacional (wordscale); es decir, se trata de incentivar la participación nacional en un tráfico para el que existe una oferta internacional intensa.

Con el término "comercio de estado" se designa un comercio monopolizado por buques de pabellón nacional bajo unas determinadas tarifas, por regla general superiores a las internacionales, y reservado a determinados productos: maíz, sorgo y trigo. Por tanto, no sólo se subvenciona el flete sino que se reserva la carga, que en otras condiciones sería arrebatada por las condiciones más ventajosas del pabellón libre. Buena prueba de la importancia adquirida por el comercio de Estado, es que bajo este régimen de transporte se importaron en 1975 más de cuatro millones de tm. de maíz, de las que tres procedían de EE.UU.

Dentro del proceso de penetración de cereales y leguminosas de EE.UU. en el mercado de los piensos ganaderos en España, hay que citar también el caso de las habas de soja, objeto de un importante tráfico en los años 70. Mientras los labradores castellanos siguen cultivando productos excedentarios en el mercado agrícola nacional, pudiendo aclimatar oleaginosas dedicables a piensos ganaderos como las habas de soja, las importaciones de este producto han crecido ininterrumpidamente a lo largo de la última década hasta llegar en 1979 a 2'3 millones de tm., lo que su-

pone una hemorragia de divisas del orden de 44.000 millones de pesetas, sin tener en cuenta los costos de transporte que en buena medida cargan sobre el Estado (3).

La aparición de este tráfico impulsó a los navieros españoles a exigir que fuera declarado como comercio de Estado, ante el hecho de que estaba dominado por buques de pabellón libre, como lo pone de manifiesto el que en 1976 sólo hayan transportado los buques españoles el 3'62% del total importado, por la falta de competitividad de las líneas españolas para fijar este tráfico. Ante la negativa de la Administración, se llegó a una situación intermedia que de hecho puede definirse como el establecimiento de un flete tarifado a través del FORPPA, pues este organismo del Ministerio de Agricultura subvenciona el viaje redondo en buque de pabellón español en cerca del 50%, lo que en el año 1977 supuso cerca de 2.000 millones de pesetas, el 14% del presupuesto total de subvenciones de aquel organismo.

Pero el hecho es aun más grave, porque una parte sustancial de tales subvenciones va a parar a manos de las distribuidoras americanas de piensos establecidas en España, filiales de las multinacionales del sector, debido a que parte de los armadores españoles les fletan sus barcos en condiciones de "alquiler por tiempo" (*time charter*) aunque sean ellos los que figuren oficialmente como transportistas para cobrar la subvención, que de hecho va a parar en parte al fletante real. Con esta práctica fraudulenta, que también parece darse en el tráfico petrolero, el dinero del contribuyente se dedica a afianzar a las multinacionales en España (4).

d) Una escasa participación en las líneas regulares exteriores.— Las navieras españolas reservan sólo unas 400.000 TPM a servicios de línea regular exterior, algo menos del 4% de la capacidad total de transporte de la flota, en tanto que la marina mercante mundial dedica a este tipo de servicios un 10'2% de su tonelaje. Estos porcentajes alcanzan todo su significado si se tiene en cuenta que se refieren a los segmentos de flota que acarrean las mercancías de más alto valor añadido; así, el citado 10'2% transporta más del 50% del valor del comercio mundial por vía marítima, y en España, para el año 1975, el valor medio de la tm. de mercancía general transportada fue de 68.454 ptas. frente a las 6.286 ptas/tm de los graneles sólidos y líquidos (5).

En 1978, sólo 21 compañías establecieron líneas regulares exteriores, utilizando para ello unas 100 unidades con un arqueo en torno a las 260.000 TRB. De las 64 líneas establecidas, la mayor parte, 23, lo fueron con Europa, en especial con el Reino Unido y puertos comprendidos entre las desembocaduras del Sena y Elba, ocupando un lugar secundario las escalas y destinos en puertos mediterráneos. A continuación, siguen las líneas que comunican los puertos españoles con los del Maghreb—Marruecos, Argelia, Libia y Túnez— en número de diez; con la costa mediterránea de Levante y área del golfo Pérsico aparecen establecidas otras siete líneas regulares.

En relación con América, hay también siete líneas dirigidas al área de América central, golfo de Méjico y Caribe, y cuatro con destino a América del Sur; sólo una vincula los puertos nacionales con la costa este de EE.UU., donde está situada una de las mayores concentraciones portuarias del planeta. El Africa occidental y oriental, más Sudáfrica, son puertos de destino de nueve líneas, y otras dos se dirigen, una a Australia y la segunda a Extremo Oriente con punto de destino final en Singapur.

Como se puede observar, áreas de potente irradiación portuaria como la fachada megalopolitana y las constelaciones portuarias japo-

neas quedan totalmente fuera de la órbita de las líneas regulares nacionales, por lo que el correspondiente tráfico precedente de o destinado a ellas está capturado por el pabellón extranjero (6).

a) El sector público en la marina mercante.— La participación directa del sector público en el transporte marítimo es, en España, moderada y reciente. Antes de 1978, la única empresa naviera estatal era la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, creada por el INI y armadora de tanques y graneleros, de los que en 1978 disponía de seis y dos unidades respectivamente, con un arqueo total de 681.230 TRB. En el primer trimestre del año citado, el Estado recibió del grupo March la Cía. Transmediterránea, por cancelación del contrato de adjudicación de los llamados "servicios de soberanía" vigente desde 1952 y denunciado ya en 1975. Poco después, a través del INI, adquirió la Cía. Trasatlántica Española, hasta entonces controlada por los Fierro a través del Banco Ibérico, con lo que el tonelaje intervenido directamente por el Estado ascendió a 882.203 TRB, el 11'6% del total de la marina mercante nacional.

La flota de la Transmediterránea estaba integrada en 1978 por 34 buques mixtos de carga y pasaje, con un desplazamiento total de 157.343 TRB, que son los que cubren la mayor parte de las líneas regulares establecidas entre la Península, Baleares, Canarias y plazas africanas, así como las líneas interinsulares en cada uno de los archipiélagos. Se trata de una flota medianamente envejecida, si se tiene en cuenta que a lo largo de los últimos 25 años su renovación fue muy limitada, lo que como es lógico repercute en la calidad del servicio prestado. La Transmediterránea controla a su vez el 100% de las acciones de Naviera Mallorquina, empresa propietaria de dos buques de transportes rodados dedicados al tráfico con Baleares en régimen de línea regular. Por su parte, la flota de la Trasatlántica está integrada por cinco cargueros (41.833 TRB) que prestan servicios en las líneas regulares exteriores establecidas entre puertos cantábricos y gallegos y puertos del golfo de México y costa oriental de EE.UU.

Por otra parte, el Estado tiene participación indirecta en otras navieras: a través del Ministerio de Hacienda en CAMPSA, que dispone de la flota más numerosa de todo el país, con 48 pequeños petroleros dedicados al cabotaje de derivados del petróleo, y a través del Ministerio de Industria en ENPETROL, compañía dedicada al transporte de crudos que dispone de cuatro petroleros con un desplazamiento conjunto de 300.250 TRB.— RAMÓN M^o ALVARGONZALEZ.

NOTAS

- (1) SANCHE LLERANDI, Pedro: Transporte marítimo y construcción naval en España, Ed. de la Torre, Madrid, 1979, 164 p. Cfr. p. 20.
- (2) Ibidem, p. 65. La información sobre las empresas navieras y sus flotas procede de la publicación de ANAVE, Empresas navieras asociadas, Madrid, 1978, 86 p.
- (3) GARCIA FERNANDEZ, Jesús: Desarrollo y a-tonía en Castilla, Ariel. Barcelona, 1981, 262 p. Cfr. p. 181.

- (4) SANCHO LLERANDI, Pedro, op. cit., p. 81 y ss.
- (5) Ibidem, p. 79.
- (6) ANAVE: Empresas navieras asociadas, Madrid, 1978. Cfr. el capítulo "Líneas regulares nacionales exteriores (carga)", p. 59-63.

SOBRE EL MODELADO ORIGINADO POR LOS ALUDES DE NIEVE EN EL PRAU DEL ALBO
(ALTO HUERNA, ASTURIAS)

Es frecuente observar en las montañas cantábricas las huellas de aludes de nieve, cuando no los propios aludes en funcionamiento, y si bien no suele aparecer tal fenómeno con la importancia y negativos efectos que muestra en otros lugares de España, sí cumple -y ha cumplido- un papel de agente modelador del relieve que lo hace merecedor de un estudio geomorfológico detallado. Aunque de momento sólo le dedique estas breves notas, creo que serán suficientes para dar a conocer un caso concreto de gran interés.

Al contrario de lo que cabría pensar en un principio, no parecen ser los aludes de mayor importancia geomorfológica aquellos que se producen en las áreas más elevadas de nuestras montañas, sino más bien los que, partiendo de áreas con buena alimentación nival, descienden hasta lugares de media o baja altitud; ejemplo de ello son los que he observado, entre otros lugares, en los Montes del Infierno (Piloña), en las vertientes del desfiladero de los Beyos y del valle del Nalón, en las cercanías de Villamejín (Proaza), y los que son objeto de esta nota y tienen lugar en las pendientes meridionales del Prau del Albo (alto Huerna).

Una explicación de esta aparente paradoja radica en la propia naturaleza de los deslizamientos de nieve; mientras que aquellos que se originan en las áreas más elevadas de los Picos de Europa o del mismo macizo de Ubiña suelen distinguirse por su carácter superficial -siendo frecuentemente aludes de nieve en polvo o simples desprendimientos de placas, a causa de la topografía y de los grandes espesores de nieve acumulados durante el invierno y la primavera-, los que se dan en altitudes medias y medias-altas podrían calificarse en la mayor parte de los casos como "aludes de fondo", esto es, como deslizamientos de la práctica totalidad de una masa de nieve que discurre directamente sobre el sustrato rocoso o sobre la cubierta vegetal que lo coloniza, siendo éste el tipo de aludes que, como resulta fácil imaginar, tienen una mayor eficacia modeladora.

A este respecto, en ningún otro lugar de Asturias he visto con tanta claridad los efectos morfológicos de los deslizamientos de nieve como en la vertiente suroriental del Prau del Albo (2.120 m.), alineación de cumbres que se levanta de forma imponente sobre el pueblo de Tuiza de Arriba (1.200 m.), en la cabecera del río Huerna.

También aparecen huellas de aludes en las laderas meridionales de la alineación Pie Ferreru-Siegalavá, prolongación oriental de las

anteriores, aunque ligeramente retranqueadas hacia el N. Según un vecino de Tuiza, son estos últimos los deslizamientos que más amenazan al pueblo, pero debido a la situación algo elevada de éste con respecto al resto de la pendiente, suelen discurrir alejados de su emplazamiento, como sucedió con los que tuvieron lugar durante el invierno de 1981-82.

Por tanto, de ser cierta la noticia de Aurelio de Llano (1) -quien refiere que la nieve arrasó parte del citado núcleo a fines del siglo pasado-, las causas principales de este suceso pueden ser dos: la primera consiste en que las canales que se abren en la vertiente S. del Frau del Albo y desembocan en el valle de Tuiza, aguas arriba del pueblo, alimentaran un gran alud que discurriría por el fondo de la citada depresión, afectando a los edificios más próximos al mismo; la segunda respondería a una sobrealimentación importante de las canales más orientales, y éste sería el origen de un alud excepcional que alcanzaría a los edificios situados al E.

En cualquier caso, lo que sí es constatable en la actualidad es la regularidad con la que se producen aludes de fondo en la totalidad de las citadas canales; aunque esto sucede con mayor frecuencia en época primaveral, sorprende observar cómo de forma casi inmediata tras una importante nevada se producen los deslizamientos, que tienen lugar directamente sobre el fondo herboso de los estrechos corredores. Así, tuvimos oportunidad de ver el día 18 de noviembre de 1982 huellas de aludes producidos tras las nevadas que, de modo casi ininterrumpido, habían caído de los días 11 al 16 del mismo mes; se observaban al pie de las canales grandes masas de nieve muy removida con abundantes restos de vegetación, arcillas y algunos cantos.

No es menos cierto, sin embargo, que cuando tales acumulaciones presentan un mayor volumen es mediada la primavera, época en la que el camino que desde Tuiza lleva a la vega del Meicín suele estar interrumpido en varios de sus tramos por dichos depósitos.

Contribuyen a la repetición sistemática de este fenómeno factores de índole climática, principalmente la notable insolación que esta vertiente recibe y la aparición del "efecto ventisca", comprobable frecuentemente en el invierno, ya que mientras la cara N. suele estar muy venteada, formándose agujas de hielo sobre rocas y plantas, en la vertiente meridional se acumulan grandes cantidades de nieve blanda. Además, la inclinación de la pendiente -suficiente para que se deposite la nieve, pero demasiado importante para que permanezca largo tiempo sobre ellas- es un factor topográfico determinante.

Todo lo anteriormente dicho hace pensar en una considerable actividad morfogenética de los aludes, al menos en colaboración con otros mecanismos tales como la gelifracción, caída de bloques por gravedad, escorrentía torrencial, etc.

La totalidad de los procesos modeladores aprovecha, o ha aprovechado, una estructura geológica cortada transversalmente por la vertiente y que afecta a los materiales devónicos (formaciones La Vid y Ermita) y de la base del Carbonífero (formación Griotte y primeros tramos de la Caliza de Montaña), definiéndose litológicamente por la asociación de tramos calcáreos de disposición tabeada con otros de naturaleza pizarrosa; entre el conjunto de La Vid y la serie carbonífera se intercala un delgado nivel cuarcítico de escasa importancia morfológica. Esta serie sedimentaria aparece plegada, fallada y volcada en conjunto hacia el SW., superponiéndose las formas de relieve a las estructuras de modo que las canales tienen una disposición ortoclinal o cataclinal con respecto al buzamiento de las capas; los cambios en la disposición guardan cierta relación con la localización de las canales en la vertiente, ya que las que



Fig. 1 y 2. Dos canales de aludes en el Prau del Albo (18 de noviembre de 1982). La que aparece en la fotografía superior es un surco ortoclinal que aprovecha una intercalación bizarrona, mientras que la inferior coincide con una línea de falla.

están situadas en la parte más elevada de la misma coinciden en su inclinación con el buzamiento de las capas, mientras que las canales colectoras tienden a disponerse ortoclinalmente, aprovechando con frecuencia las intercalaciones pizarrosas o las fallas que interrumpen esporádicamente la sucesión de pliegues.

Las formas de relieve que aparecen una vez que se produce la fusión de los últimos restos de nieve, proceso retrasado por la abundancia de residuos vegetales y de tierra incluidos en ellos, son inclinadas canales con márgenes abruptas y de fondo plano, arcilloso y recubierto por un delgado tapiz herbáceo, a cuyo pie se abren en ocasiones conos compuestos por derrubios heterométricos y sin rodar ni clasificar. Se pueden observar al menos diez canales de este tipo bien definidas, aunque de tamaños muy variables, las principales de las cuales disponen de una serie de canales afluentes en su tramo más alto.

Sobre ninguno de los fondos de estos corredores discurren torrentes en la actualidad, no existiendo apenas en ellos escorrentía superficial o apareciendo sólo en su base a partir de manantiales. Ello excluye en gran medida el que estas formas tengan una génesis puramente torrencial o, al menos, que sea éste un factor modelador vigente en la actualidad; los estrechos y poco profundos cauces torrenciales que aparecen en varias canales no recogen agua más que muy excepcionalmente, siendo sin embargo frecuente que estén ocupados por masas de nieve removida.

Ya se ha apuntado, no obstante, que la gelifracción y la caída de cornisas rocosas por gravedad, frecuente en las márgenes de los corredores, sí parecen desempeñar un papel relevante en el modelado de éstos, encontrando los derrubios producidos por tales procesos una evacuación fácil gracias a los deslizamientos de nieve.

Por otro lado, el que la cubierta herbosa y el fondo arcilloso de las canales se conserven, a pesar de quedar parcialmente arrancados al paso de los aludes, indica que los derrubios incluidos en los conos de nieve proceden fundamentalmente de las márgenes de las canales y que, por tanto, es en estas partes donde el retroceso resulta más importante en la actualidad, mientras que sobre el fondo la principal actividad morfogenética consiste en una especie de lamido, que ha dado a los corredores el curioso aspecto de "toboganes" que ahora presentan.

El efecto de tal tendencia evolutiva es la formación de canales cuyo perfil transversal se aproxima notablemente a la forma de una artesa, representando los ejemplos más perfectos las que desembocan al E. de Tuiza de Arriba.

Resulta muy verosímil, pues, que las canales de aludes funcionasen como tales durante la glaciación de las montañas cantábricas; un indicio de ello es que dos caballones morrénicos muestran en las cercanías de la vega del Meicín un trazado bastante peculiar, que se explicaría por la existencia permanente durante la mencionada glaciación de un gran cono de nieve. Además, el notable grado de colonización vegetal que presentan los conos de mayor tamaño parece confirmar que la principal actividad modeladora en estas canales tuvo lugar en el pasado, coincidiendo con períodos en los que el grado de innivación era superior al actual.

La existencia de los corredores que surcan la vertiente SE. del Prau del Albo se puede explicar así por la actividad continuada de los deslizamientos de nieve, actividad que, si tenemos en cuenta el esquema morfológico que acompaña a estas notas, responde a una disimetría existente a ambos lados del eje del valle de Tuiza. La misma puede ser explicable por causas climáticas, en la medida en que la vertiente de solana no disfrutaba de condiciones favorables para la instalación de los hielos durante el Pleistoceno; de hecho, sólo el recuenco de Corrales, orientado al E. cerca de la culminación del Prau del Albo, acogió un pe-



Figs. 3 y 4. Conos de acumulación al pie de las canales de aludes. La fotografía superior refleja el aspecto de aquéllos en primavera (abril de 1981) y la inferior en verano (junio de 1981).

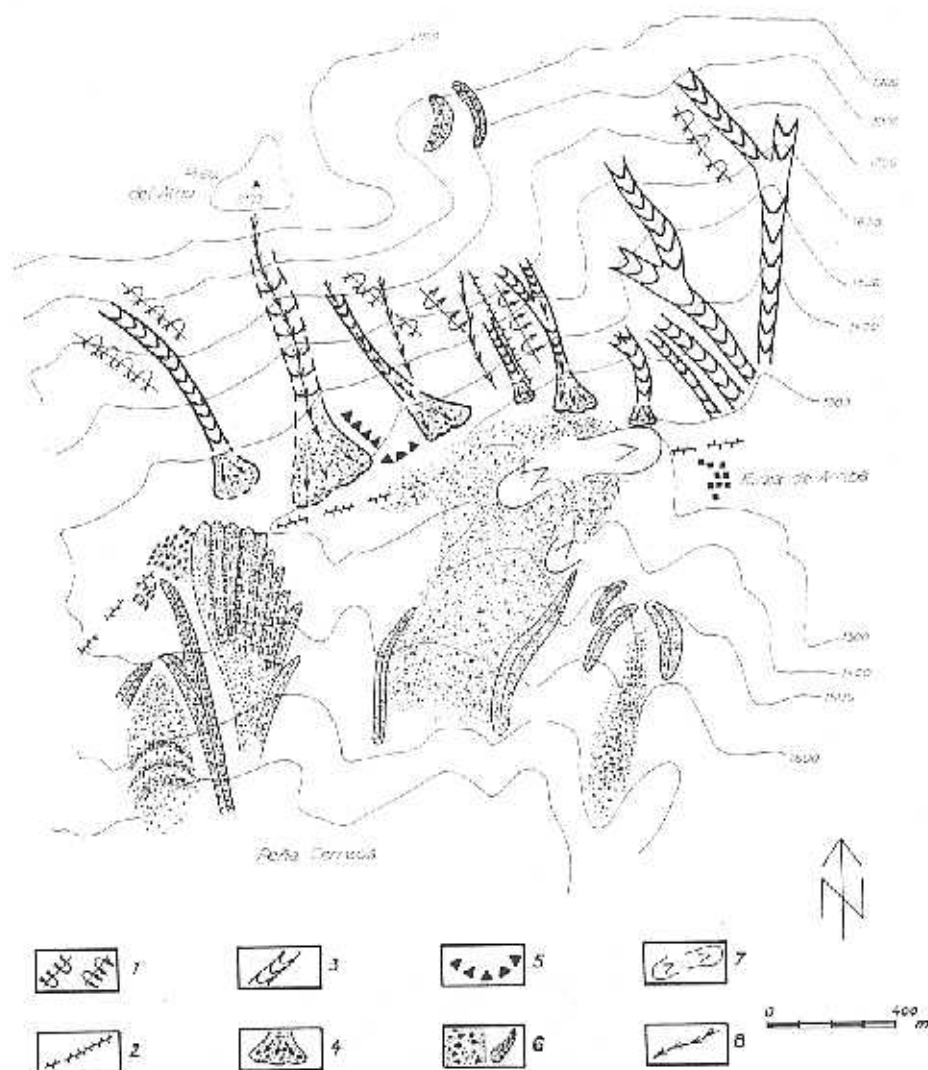


Fig. 5. Esquema geomorfológico de la vertiente SE. del Prau del Alho. 4) Estructuras: 1) Ejes de pliegues volcados. 2) Línea de falla. 3) Modelado nival, glaciar y torrential: 3) Canal de aludes. 4) Depósito de aludes o de origen mixto nivo-torrential. 5) Morrena de no vera. 6) Morrena glaciar. 7) Soliflucción en materiales morrénicos. 8) Cauce torrential (esorrentía esporádica).

queño glaciar de circo, mientras en la vertiente opuesta discurrían sobre las calizas y pizarras carboníferas de Peña Cerros varias lenguas de hielo cuya acción morfogenética fue notable (2).

Pero ello no debe hacernos olvidar la influencia de las condiciones topográficas y, en última instancia, las peculiaridades de la estructura geológica: la organización en escamas de Peña Cerros favoreció la existencia de amplias rampas y, por tanto, la acumulación de considerables masas de nieve, mientras que la sucesión de apretados pliegues, cortados perpendicularmente por un plano de falla, que aparece en el Prau del Alho tan sólo permitió la excavación de estrechas bandas; al no ser importante la acción de los agentes modeladores de estos surcos,

la vertiente apenas ha sido rebajada en su inclinación, y de ahí la no aptitud de la misma para la aparición de una escorrentía de tipo glaciar durante las fases frías del Pleistoceno.- JUAN CARLOS CASTAÑÓN ALVAREZ.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- (1) LLANO ROZA DE AMPUDIA, Aurelio de: Bellezas de Asturias de Oriente a Occidente. Imp. "Gutenberg", Oviedo, 1928, 542 pp.
- (2) CASTAÑÓN ALVAREZ, Juan Carlos: "El glaciario cuaternario del Macizo de Ubiña (Asturias-León) y su importancia morfología". Ería, nº 4, 1983, pp. 3-49.

NUEVA INSTALACION DE LA SECCION DE GEOGRAFIA

En el mes de diciembre de 1983 la Facultad de Geografía e Historia de Oviedo ha sido trasladada desde el antiguo monasterio desamortizado de San Vicente, en el casco histórico, a un edificio nuevo, gemelo con el de la Facultad de Ciencias Económicas, situado junto a la ermita del Cristo de las Cadenas, en las afueras de la ciudad.

La localización en San Vicente databa de catorce años atrás, cuando el antiguo monasterio fue desalojado por la Delegación de Hacienda para dar albergue a la Facultad de Filosofía y Letras, que contaba entonces solamente con las Secciones de Historia y Filología. La adaptación de San Vicente para ese fin no pudo ser más desafortunada; decidida en un período de plena expansión de la matrícula universitaria, cuando se inauguró ya era insuficiente. Con pocas aulas y de muy escasa capacidad, con un aula magna de tan solo 120 plazas, con una sala de Juntas donde no había asientos sino para 16 personas, la historia de la Facultad de San Vicente ha sido la de una permanente lucha por el espacio y una continua obra de albañilería para ganar unos metros cuadrados a los pasillos, los vestíbulos, los huecos de las escaleras y, finalmente, a la Biblioteca. Un buen ejemplo de la incapacidad de quienes regían la Universidad para entender los cambios que se estaban produciendo en la vida nacional. Se despreciaron por eso otras localizaciones, como la del Hospicio, entonces sin uso, porque pareció un edificio demasiado grande, o la del monasterio de Santa Clara, por análoga razón.

Los catorce cursos pasados en San Vicente han representado catorce años de detestables condiciones de trabajo y de angustia permanente. En ese edificio el Departamento de Geografía (Sección desde 1976), disponía inicialmente de dos despachos y un seminario que sumaban 52'8

m/2; es decir, el espacio de un piso medio. En los últimos años se añadió un tercer despacho (¡el del Decano!), con lo que alcanzamos 106 m/2. Disponer de tres despachos para 17 profesores obligaba a utilizar para ese fin el seminario e incluso algún profesor tenía que resignarse a trabajar en la mesa de lectura, la cual no contaba sino con 16 asientos para una matrícula que, en el conjunto de las asignaturas de Geografía, superaba los 1.000 alumnos. Estanterías, archivadores, máquinas, microordenador, guardaplanos, proyectores, mapas murales y estereoscopios se amontonaban con tan angustiosa falta de espacio y tan abigarrada mezcla de objetos que hacían imposible mantener un orden mínimo y convertían en inencontrables mapas, libros y materiales. En noviembre de 1983 el 49'2% de la superficie estaba ocupada por objetos o muebles diversos, de tal modo que añadiendo el espacio de apertura de archivadores, guardaplanos, armarios, puertas y ventanas, a algunas de las cuales se accedía con dificultad, apenas quedaba espacio libre. Por su parte, las aulas, incapaces de albergar racionalmente las enseñanzas, obligaban a horarios que se iniciaban a las 8'30 y terminaban a las 21 horas; aun así, algunas clases habían de darse en locales distantes un kilómetro de la Facultad.

Tan vergonzosa situación no debía de parecérselo tanto a las autoridades correspondientes, porque hasta 1980, aproximadamente, no se abordó la redacción de un proyecto para la División de Geografía e Historia (convertida en Facultad en 1981). Hecho el proyecto de acuerdo con las peticiones de las secciones de la División (Historia, Historia del Arte y Geografía), a efectos de que se adecuase a la función a que había de destinarse el edificio, naufragó por razones que no conocemos. Como alternativa, al cabo de algún tiempo se ofreció a la ya Facultad de Geografía e Historia el nuevo edificio construido para Facultad de Derecho; Facultad ésta cuyas necesidades debían de ser de inaplazable satisfacción, puesto que en su caso no había habido duda ninguna para darle un nuevo alojamiento. Pero, curiosamente, su Junta de Facultad decidió no ocuparlo, después de estar hecho.

La situación insostenible de la Facultad de Geografía e Historia obligó a aceptar un edificio construido para otros fines y con otra mentalidad, por lo que no resulta plenamente adecuado para su nuevo uso. Desde éste último punto de vista, en el nuevo edificio sólo estaban previstos despachos para los profesores numerarios; lo no numerarios, a los que los inspiradores del proyecto debieron de considerar sin derecho a lujo tal, se acomodarían en las respectivas salas de lectura de los Departamentos. Estas salas, por otra parte, parecen haberse pensado para ser poco frecuentadas por los alumnos, pues de otro modo no se entiende que para llegar a ellas haya de pasarse ante los despachos de los profesores. En cuanto a las aulas, como es lógico dado el fin a que se destinaban inicialmente, carecen de previsiones para proyección o retroproyección.

Desde otro punto de vista, la nueva Facultad, aunque no muy distante de la de Medicina y de la futura Facultad de Química, no se integra en un conjunto universitario coherente, y refleja bien la total incongruencia y arbitrariedad con que ha tenido lugar el desarrollo de las instalaciones universitarias de Oviedo. Gemela de la Facultad de Ciencias Económicas, se hallan ambas totalmente desconectadas de otras afines (Derecho, Filología, Filosofía, Geología, o de las Escuelas Universitarias de Empresariales o Magisterio).

Pese a todo, y teniendo en cuenta la situación de partida, el traslado ha representado un progreso extraordinario. La Sección de Geografía dispone ahora de 650 m/2 distribuidos en tres espacios básicos: dos Departamentos y un local anejo. Cada local de Departamento consta de un vestíbulo absurdamente grande, cuatro despachos y un seminario. De los dos seminarios uno se ha destinado a Biblioteca, y el otro se utiliza pa-

ra albergar un aula de Cartografía con 30 tableros de dibujo y una sala de reuniones; el local anejo se destina a sala de mapas y fotografía aérea.

Así, y a pesar de diversas deficiencias que podríamos enumerar, se dispone por primera vez, desde que hace unos 20 años se creó el Departamento de Geografía, de unas instalaciones que permiten, por el momento, trabajar en condiciones decorosas.- FRANCISCO QUIROS LINARES.