

de las principales villas : Pontevedra, Bayona, Vigo, Padrón, Noya, Vivero, Ribadavia, Monforte, Allariz, Celanova, El Ferrol, Ribadeo y Redondela. El cuarto capítulo está dedicado a la reconstrucción del « cuadro demográfico histórico de la aristocracia gallega en ese lapso de tiempo » (*sic*), es decir, se enfoca el problema demográfico en su evolución y el problema social concerniente a la situación de esa clase social ; a este respecto es interesante consignar que el autor calcula en 8622 el número de familias nobles existentes en Galicia en 1590 y que el censo de 1797 registra 8733.

La población de Galicia fue aumentando con cierta rapidez, lo que condujo a una superpoblación ; ello provocó una fuerte y constante emigración de gallegos a otras partes de España y al extranjero. Ruiz Almansa considera que ya en 1550 existía sobrepoblación.

Después de sobrevolar algunos temas variados, como ser : hambres y epidemias, distribución topográfica de las villas, señoríos eclesiásticos, etc., sobre los cuales no consiguió el autor documentación suficientemente extensa, Ruiz Almansa traza en el último capítulo — el 7º — de su obra el esquema general y evolutivo estructural de la población en ambos siglos considerados en conjunto. Determina una primera etapa entre 1480-90 y 1590, de gran prosperidad y aumento demográfico ; una segunda etapa, hasta 1650, en la cual se registra una baja en la situación económica debido a variados factores, y por ende se produce una baja también en el número de habitantes ; pero ambos descensos resultaron en definitiva suaves y moderados debido a las reservas del período precedente, dice el autor ; la tercera etapa, hasta 1717, sufre en forma intensa el impacto de las fuerzas políticas y económicas negativas que aceleran « la baja y la convierten casi en hundimiento ». Se refiere luego a la constitución racial y a la evolución económico-social de los diversos núcleos y clases de la población gallega, llegando a la conclusión de que la estructura de la misma se ha mantenido invariable durante 300 años, habiendo conservado un armónico equilibrio.

El libro finalizó con una bibliografía en la cual se menciona las fuentes utilizadas para componer la obra realizada y proyectada.

ANTONIO DI BENEDETTO

GONZALO MENÉNDEZ PIDAL, *Los caminos en la Historia de España*. Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1951, 144 págs.

« Es indudable que la red caminera de un país puede considerarse producto de múltiples condiciones : sociales, económicas y culturales ; pero no es menos cierto que la vida toda del país resulta, a su vez, condicionada por la red de caminos », dice Gonzalo Menéndez Pidal en el prólogo de su obra : *Los caminos en la Historia de España*. Animado por este pensamiento proporciona a

lector, en forma completa y documentada, con una lectura fácil y amena el resultado de sus investigaciones sobre el asunto.

La transformación y evolución de los caminos españoles es estudiada de acuerdo con la división clásica de las edades históricas, resultando de interés en la Edad Antigua la red de calzadas romanas vinculada con el proceso de romanización de España.

Los tiempos medievales marcan la aparición de elementos desconocidos que compensan la decadencia de los caminos: la herradura, los estribos y el nuevo atalaje, mientras por la ruta de Santiago llegan los peregrinos de todas partes del mundo y se opera el trasiego de culturas conocido. Aparecen también, las ruedas macizas de los carros, que como el autor señala se conservan aún en España y en áreas culturales de influencia hispánica, en nuestro país, especialmente (Tucumán, Catamarca y La Rioja) y la aguja magnética y el desarrollo de la navegación indican la divisoria con los tiempos modernos.

Durante los siglos XVI-XVII los descubrimientos están condicionando la red vial española; si bien nace el correo y aparecen las primeras guías de itinerarios, lo más importante no es la caminería peninsular sino los caminos en Indias y las rutas de navegación.

Con Carlos III el estado emprende una sistemática obra caminera cuidando de la utilización y buen estado de la misma.

Posteriormente, en el período isabelino, las rutas españolas alcanzan unos 18.000 kilómetros, y el ferrocarril hace su aparición en esta época.

Resulta interesante también el estudio que hace el autor de los medios de transporte en cada una de las épocas y de las condiciones de viaje. Abundantes fotografías, esquemas, croquis y mapas facilitan la lectura y comprensión de la obra que tiene anexos cuatro mapas mayores: *Caminos descritos con mayor frecuencia*, por Juan Villuga; *Repertorio de todos los caminos de España* (hasta ahora nunca visto), por Juan Villuga, Valenciano, Medina, 1546; *Itinerario español o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades de España* (caminos de ruedas), por Joseph Mathias Escrivano, Madrid, 1757; *Nueva guía de caminos* (caminos de ruedas), por Santiago López, Madrid, 1812.

Escrita con un estilo elegante y sobrio, preciso y exacto siempre, es, por su documentación y las grandes síntesis de sus capítulos una valiosa fuente de información para el investigador de la Historia de España, que encontrará en la Historia de sus caminos, segura guía para la resolución de problemas fundamentales de la misma.

Fue editada por el Instituto de Cultura Hispánica, en Madrid, con fecha mayo de 1951.

NELLY RUTH SANZ