

espacio, pudiendo modificarla profundamente; y aunque en esto el turismo no es diferente de otras actividades humanas, sí conviene reconocerle la importancia que tiene y equipararlo a otras actividades tradicionalmente más consideradas por la Geografía. Quiere esto decir que a la hora de desvelar las razones que explican una determinada forma de organización territorial nunca ha de minusvalorarse el papel del turismo, aún cuando éste tenga una mínima presencia en el espacio de que se trate; (c) sobre la economía y, más en concreto, sobre la industria y los servicios, en los que ejerce tanto efectos directos como inducidos y (d) sobre el espacio rural. La incidencia sobre el espacio rural es achacada principalmente a la residencia secundaria, cuyos orígenes funda el autor, cosa novedosa, en la devaluación del precio del dinero y el aumento de la inflación y la presión fiscal, por lo que se puede decir que considera la residencia secundaria como una inversión, pues provoca unas plusvalías rápidas. Bien es cierto que luego menciona otras causas de la existencia de la residencia secundaria y pasa ya a valorar sus efectos, positivos y negativos, sobre el medio rural. En la última parte del capítulo quinto hace una recapitulación sobre los efectos positivos y los negativos del turismo y afirma que es el Estado quien debe de ejercer el papel de mediador para evitar las consecuencias negativas del mismo.

En el capítulo sexto, el autor pretende ir *hacia una teoría del espacio turístico* presentando las elaboraciones teóricas que al respecto han hecho diversos autores. Primero presenta el modelo de Davies de explicación de la jerarquía de asentamientos turísticos elaborado por Biagini. Después los modelos gravitatorios utilizados para predecir la demanda. En tercer lugar se preocupa por el análisis de tendencias mediante la aplicación de la teoría de grafos. En cuarto lugar nos presenta el modelo construido por Miossec. Y por último resume el esquema teórico de Chadefaud del espacio turístico como producto social.

La amena lectura de esta obra, facilitada por su redacción fluida y precisa, resulta indispensable para todo aquél que pretenda profundizar en el conocimiento de la Geografía del turismo. De cualquier manera, se echa de menos el tratamiento de otros aspectos relacionados relacionados con el ocio que están adquiriendo gran auge en nuestro país, aunque su propia magnitud requeriría una obra de extensión igual a esta elaborada por Javier Callizo Soneiro.

*Luis Alfonso González Polledo.*

**Joana M<sup>a</sup>. SEGUI PONS y Joana M<sup>a</sup>. PETRUS BEY: *Geografía de redes y sistemas de transporte*, Madrid, Síntesis (Colección Espacios y Sociedades, n<sup>o</sup>. 16), 1991, 231 páginas.**

Perteneciente a la misma editorial y colección que el libro reseñado antes, esta obra cumple también sobradamente con el papel de servir de manual, de compendio de las novedades producidas en los últimos tiempos en todo lo referente a la Geografía del transporte.

En la introducción las autoras expresan los siguientes objetivos para la elaboración de su obra: consideración de aspectos teóricos y metodológicos de la geografía del transporte y consideración de la diferenciación del espacio y la sociedad a partir de la organización de los transportes en ellos.

Por otra parte, en el tratamiento de estas cuestiones, pretenden las autoras «conjugar» los enfoques cuantitativos y sociales -tarea difícil y polémica-. Por si hubiera

dudas, toman postura y, para evitar que las puedan tildar de eclécticas, dicen considerar las técnicas cuantitativas como mero instrumental analítico «compatible con cualquier escuela o tendencia /y aquí se encuentran con el eterno problema/, aunque se exija un mínimo de coherencia entre los fundamentos teóricos y filosóficos y las técnicas analíticas empleadas» (pp. 9-10). El problema es delimitar dicha coherencia. El caso de la teoría de los grafos podría ser ilustrativo al respecto de esta cuestión. Aparentemente, el análisis topológico nos permite estudiar «imparcialmente» el espacio. Podemos aplicar la teoría de grafos a una red de transporte y luego analizar los resultados en función de la escuela a la que pertenezcamos o creamos pertenecer. Hasta aquí todo resulta muy sencillo. Pero, si cuando hablamos de transporte y movilidad nos interesan, entre otras cosas, los comportamientos de las personas, ¿tiene algún sentido o va a dar algún resultado válido cualquier técnica que apliquemos al comportamiento de las personas?. Ese es el gran problema. De hecho, las mismas autoras nos dicen que uno de los temas más tratados actualmente es el análisis del «comportamiento de lo que se mueve, sobre todo en el transporte de pasajeros» (p. 10) -evidentemente, las mercancías no tienen comportamiento; aunque esto no debe hacernos olvidar que los empresarios que las piden o envían sí que lo tienen.

En el capítulo primero tratan de los enfoques actuales en la geografía del transporte. En él comienzan diciendo que los estudios de geografía del transporte son en general demasiado localistas. Luego pasan a diferenciar tres enfoques predominantes: (1) CUANTITATIVO. O locacional, preocupado por el estudio de las diferenciaciones entre áreas. Muy influenciado por la Economía en su preocupación por la localización y distribución de fenómenos. Todo ello a escala regional, ámbito territorial fomentado desde la geografía. Los tres principales núcleos temáticos de este enfoque son las redes de transporte, los flujos en las redes y la influencia de los flujos y las redes en el desarrollo económico de las regiones. (2) SOCIAL(ES). En plural, porque hacen distinciones internas. Ahora interesa el hombre. Además ahora predomina la micro-escala (mientras que en el enfoque cuantitativo interesaba más la macro-escala). Esas distinciones se reducen a dos: por una parte el enfoque radical, interesado por la movilidad diferencial, y por otra el enfoque de la percepción. (3) TEMPORAL. Enfoque novedoso porque introduce la variable tiempo y quizá porque no pasa de ser sólo un enfoque, pues según se dice: «los estudios cronogeográficos se adscriben inicialmente a los planteamientos neopositivistas en cuanto a la utilización de técnicas /pero al mismo tiempo/ entroncan tanto con los enfoques sociales, como con los comportamentales, y con los de movilidades» (p. 26). La escala preferida por los estudios que adoptan este enfoque es la micro-escala.

Un aspecto destacable es la mención que hacen del tipo de hombre considerado por cada enfoque: en el cuantitativo se trata del hombre *económico*, en el social es el hombre *sentimiento* y en el cronogeográfico se trata del hombre *satisfacción*. Por último, para terminar el capítulo, hacen una nueva declaración de principios al decir que coinciden con Giménez i Capdevila en considerar a la geografía de los transportes «como una ciencia social, en contrapartida a las ciencias duras» (p. 26), por lo que serían convenientes los estudios multicriterio en la planificación del transporte, el progresivo abandono de la vía operacional y cuantitativa y la integración del transporte con su medio geográfico.

El segundo capítulo se dedica a presentar el factor distancia en los estudios de transporte. Las autoras comienzan caracterizando el transporte como una realidad en extremo compleja. El capítulo resulta ser muy interesante. Y ello por una razón: la

línea argumental de las autoras les lleva a hablar, antes que nada, del concepto de espacio. Los pasos que van dando en su camino argumental son los siguientes: (a) La idea de transporte va unida a la de traspasar una frontera, la cual delimita un territorio; de ahí que la noción de transporte esté muy ligada a la de espacio. (b) La concepción del espacio que más ha influido en la geografía es la basada en la geometría euclidiana, que considera el espacio como algo absoluto y como mero contenedor. (c) Sólo la aparición de las geometrías no euclidianas ha generado el concepto de espacio relativo, el cual ha tenido una notable incidencia en las nuevas corrientes de la geografía. (d) La transición de un concepto de espacio a otro puede estudiarse observando la evolución de un concepto fundamental para la teoría de la localización: el de distancia. (e) «Aceptando la concepción del espacio relativo, la noción de distancia es una cuestión espacio-temporal y, por tanto, no absoluta» (p. 30). La apropiación del tiempo deviene tan importante o más que la del espacio. (f) Al permitir superar la distancia espacio-temporal, el transporte adquiere una importancia inusitada. (g) La distancia 'espacio-temporal' de la geografía cuantitativa y la distancia 'temporal' de la geografía humanista y del comportamiento tienen similitudes y diferencias. Para ambas el espacio es relativo; pero mientras que para la cuantitativa el tiempo es absoluto, mensurable, para la comportamental y humanista también el tiempo es algo relativo (a cada individuo, grupo social o civilización). (h) Con el paso de la noción de espacio absoluto a la de espacio relativo, se da una transición del concepto de distancia espacial en términos de distancia real, al concepto de distancia espacio-temporal. Ya no son nuestras percepciones del mundo las que se ajustan al espacio, sino que es nuestra propia percepción del mundo la que crea el espacio. La distancia ya no se mide en unidades espaciales, sino en unidades espacio-temporales. (i) De todos modos, las innovaciones tecnológicas no son condición suficiente, aunque sí necesaria, para explicar el fenómeno transporte en su dimensión actual. Incluso la introducción de nuevas tecnologías ha podido contribuir a incrementar distancias, acentuar desigualdades socio-espaciales y segregar espacios periféricos en algunos casos. (j) «La distancia cognitiva es una distancia relativa en un espacio relativo en función de la percepción que de él se tenga» (p. 42). Además existe la distancia económica o social, que puede ser una barrera tan real como la primera para el acceso al empleo o a otros recursos. (k) El transporte existe, curiosa y precisamente, a partir del momento en que el grupo humano deja de ser nómada. «... Uno de los hechos distintivos del modelo ecológico actual de ocupación del espacio es, precisamente, el carácter *masivo* y *estructurador* que el transporte imprime a las restantes facetas relacionales del hombre y su entorno: actividades económicas, organización político-social y pautas culturales» (p. 36; el subrayado es nuestro). El transporte aparece ligado a la sedentarización y la agricultura. El Modo de Producción Capitalista confiere a la noción de sedentarismo un significado muy distinto, no obstante, al que tenía en un principio -es decir: no somos nómadas, pero nuestro sedentarismo es sólo relativo, pues implica movimientos a menudo mayores que los de una tribu de cazadores-recolectores.

El tercer capítulo analiza la organización espacial de los sistemas de transporte: las redes. En la primera parte se presenta la teoría de grafos como instrumento de análisis de las redes. En la segunda se trata el tema de la relación entre sistemas y redes de transporte y desarrollo económico. La tercera parte se dedica al estudio de las telecomunicaciones y sus posibles influencias en la organización del territorio.

El cuarto capítulo trata de la utilización de las redes y las técnicas de análisis de la demanda. Dichas técnicas se aplican fundamentalmente a la demanda real y a la potencial.

El capítulo quinto se dedica al análisis diferencial de la demanda de los desplazamientos motivados por el ocio. Esa diferencialidad se refiere a que en una parte se trata el transporte aéreo, en otra el marítimo y en la última el terrestre (por ferrocarril y por carretera). El epígrafe acerca de la red aérea mundial y la jerarquía urbana mundial es relativamente interesante, aunque para establecer la jerarquía urbana sólo se tenga en cuenta la población, lo cual puede ser discutible.

En el capítulo sexto se aborda el análisis diferencial de la movilidad habitual en las ciudades y el sistema de transporte. Se analizan, consecutivamente, tres cuestiones: la movilidad habitual como conformadora de los sistemas urbanos diarios, la planificación de la demanda en los estudios de transporte urbano y la relación entre la movilidad urbana y el sistema intraurbano. En cuanto a la primera cuestión, se afirma que los desplazamientos diarios tienen gran importancia en los procesos de cambio que se operan a nivel territorial. Las autoras nos presentan cuáles son las principales fuentes para estudiar esta cuestión, cuáles son los principales modos y los motivos de los desplazamientos diarios, cómo se distribuyen a lo largo del día y qué diferencias de movilidad existen en función de la edad, el sexo, la clase social, etc. En la segunda parte se hace un breve comentario de cuáles han sido los principales métodos de previsión o predicción de la demanda de transporte con el objetivo de adecuar la oferta de transporte y las infraestructuras a dicha demanda. Por último, las autoras se disponen a «analizar las causas que generan los desplazamientos en las ciudades y la interrelación existente entre los sistemas de transporte y los sistemas urbanos, al propio tiempo que señalaremos los principios que rigen los desplazamientos» (p. 157). Para Seguí y Petrus existe una estrecha relación entre la morfología y la estructura urbanas y el sistema de transporte. Hay una mutua influencia. La planificación de los usos del suelo debe estar relacionada con la de los medios de transporte. Los transportes son un elemento esencial del desarrollo urbano en el espacio. El proceso de expansión urbana ha estado muy ligado desde mediados de este siglo al incremento en los niveles de motorización.

El capítulo séptimo se dedica a estudiar la demanda de las redes y el transporte de mercancías. La primera parte nos presenta tres índices para analizar las redes de transporte de mercancías. La segunda nos muestra la importancia que tiene el transporte marítimo en el comercio internacional. En la tercera se analiza el transporte fluvial de mercancías. En la cuarta el transporte de mercancías por vía terrestre (carretera y ferrocarril) y en la quinta se nos presentan otros modos de transporte de mercancías, sobre todo oleoductos y gasoductos.

Finalmente, el capítulo octavo se ocupa en el análisis diferencial de las variables estructurantes de las redes de transporte terrestre. Al contrario que los cuatro anteriores, centrados en la demanda, éste es el único capítulo dedicado a analizar la oferta de transporte. Y ello es así porque lo que «contribuye de una manera más determinante a la configuración de las estructuras regionales» (p. 203) es la utilización de las redes (es decir, la demanda y no la oferta). En la primera parte se trata la cuestión de la densidad de las redes. En la segunda de la calidad en los medios de transporte. En la tercera de la movilidad en las redes. En la cuarta de la ocupación en las redes y en la quinta se muestran algunos índices que permiten analizar la oferta de las redes de transporte (índice de accesibilidad y coste generalizado del transporte).

Consideramos, en suma, que esta obra llena con suficiente holgura un vacío que existía en las publicaciones españolas de Geografía del transporte.