

«estructura de las relaciones entabladas entre un proceso de producción y un proceso de consumo en un complejo espacial dado, y a través de un proceso de intercambio y de un proceso de gestión de dichas relaciones»¹.

La consolidación del espacio ya producido, al que antes aludíamos, se produce en este caso concreto de la calle de Burgo Nuevo, mediante la reproducción de la fuerza de trabajo. Esta categoría socioprofesional es la que articula ese espacio y se introduce en el sistema de mercado íntimamente ligada a la promoción inmobiliaria, la cual va a proporcionar una elevada rentabilidad, dada la afluencia masiva a la ciudad de inmigrantes, acaecida a fines del siglo XIX.

Una vez que el espacio se ha consolidado se pone en funcionamiento el mecanismo de mercado y se operan cambios acordes con el sistema económico capitalista, cuyos objetivos se encaminan hacia la obtención de máximos beneficios, al mismo tiempo altamente revalorizadores. De esta manera, dice el autor, se van afianzando en el marco del sistema económico «nuevas relaciones de producción y de propiedad, y en el que la estructura económica se afianza como estructura dominante y determinante».

A lo largo del estudio se introducen interesantes datos estadísticos referentes tanto al nivel socioprofesional, como al de la promoción inmobiliaria, así como cartografía al uso (planos de la calle), que argumentan detalladamente las hipótesis de trabajo.

María del Pilar Durany Castrillo

JUAN DIEZ NICOLAS Y FRANCISCO ALVIRA MARTIN (dirs.): *MOVIMIENTOS DE POBLACION EN AREAS URBANAS ESPAÑOLAS*. MADRID, CENTRO DE ESTUDIOS DE ORDENACION DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE, MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO (SERIE MONOGRAFIAS, n.º 18), 1985, 666 PAGINAS

Como suele decirse, esta obra viene a llenar un vacío, el existente en los estudios sobre los movimientos de población en las ciudades españolas. Aunque, en esta ocasión, la afirmación no se hace en vano. Efectivamente, carecíamos en España de un estudio global sobre los movimientos migratorios inter e intraurbanos que nos permitiera enmarcar correctamente en el conjunto nacional cualquier trabajo sobre un área concreta. De reciente publicación, el trabajo que presentamos adquiere una gran importancia por cuanto aporta un ingente cúmulo de datos, convenientemente presentados, de gran valor para realizar estudios comparativos. El espectro de datos que ofrece, que va desde la distribución del número de desplazamientos hasta los

(1) Cfr. M. CASTELLS: *La cuestión urbana*. Madrid, Siglo XXI, 1976, Tercera parte.

viajes en fin de semana es de incuestionable valor, pues, hasta el momento, no existía ningún estudio sobre estos aspectos que permitiera elaborar trabajos en base a datos concretos. Las investigaciones realizadas hasta ahora desde disciplinas como la Geografía carecen normalmente de información sobre medios de desplazamiento, número diario de desplazamientos, tiempo empleado en los mismos, origen y destino, etc. Hay que hacer aproximaciones recurriendo a líneas de transporte público, número de viajeros en las mismas, recuentos primarios de tráfico (aforos), etcétera. Esto se debe, evidentemente, a la dificultad de realizar encuestas de modo individual, único medio de acceder a datos como los antes mencionados. Este problema se solucionó, en parte, acudiendo a empresas consultoras, que realizaron los trabajos por encargo del C.E.O.T.M.A. El interés despertado entre universitarios y organismos oficiales por el volumen de información obtenido, obligó al C.E.O.T.M.A. a hacer un ulterior encargo a otra empresa para que realizara un trabajo de síntesis sobre todos los datos recopilados. El resultado del mismo es el presente libro, elaborado bajo la dirección de Francisco Alvira Martín y Juan Díez Nicolás.

Una labor de esta envergadura había de presentar, cómo no, multitud de problemas. Tal y como señalan los propios autores, el principal inconveniente era el presentado por la heterogeneidad de los espacios estudiados y de los datos obtenidos. La ausencia de coordinación en la realización de los diferentes trabajos imposibilitaba en muchos casos la comparación. Ello impidió que los resultados fueran más completos. Por otra parte, el estudio se ha hecho únicamente sobre diecinueve Áreas Metropolitanas¹. Lo deseable sería que el estudio se hubiera extendido, cuando menos, a todas las ciudades de más de 100.000 habitantes. No obstante, el material ofrecido por esta obra puede ser considerado como válido, en líneas generales, para toda España debido al carácter general de las conclusiones obtenidas, extraídas a partir de datos provenientes de áreas metropolitanas muy diversas. Otra carencia que observamos en la obra es la ausencia de unos mapas temáticos en los que se reflejen, por ejemplo, los flujos origen/destino, ofrecidos en forma de cuadros en el apartado de Análisis por Áreas. Asimismo, el aporte cartográfico es mínimo, lo que no contribuye a un mejor conocimiento de las áreas metropolitanas estudiadas. Harían falta, además, cuadros o mapas en los que quedara reflejada por distritos la distribución de la población por sexo, edad, renta per cápita, etc.; la distribución del empleo, así como la de la residencia según la ocupación; la distribución de los lugares de compras y de ocio; etc., a fin de mejor comprender los movimientos de población observados y cuantificados.

En otro orden de cosas, señalemos que la aparición de esta obra es una muestra más de la importancia creciente que están adquiriendo los movimientos de población en la sociedad actual. El aumento generalizado del nivel de vida en el mundo occidental, el advenimiento de una sociedad de consumo de masas en la que el automóvil ha jugado un papel de indudable importancia, la creciente ocupación del tiempo personal en actividades relacionadas con el ocio, así como el continuo crecimiento espacial de unas ciudades en las que, debido fundamentalmente a la segregación social y funcional, las distancias no cesan de aumentar, son algunas de las razones que explican el actual «boom» de los movimientos urbanos. La magnitud

(1) Alicante, Madrid, Barcelona, Bilbao, Cádiz-Jerez de la Frontera, Córdoba, Coruña-Santiago-Pontevedra-Vigo, Valladolid, Sevilla, Murcia, Granada, Málaga, Oviedo-Gijón-Avilés, Palma de Mallorca, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife-La Laguna-Puerto de la Cruz, Valencia, Vitoria, Zaragoza.

que han adquirido amenaza con colapsar el propio sistema que los ha generado. Se habla de la congestión como un mal que es preciso frenar. Para hacerlo, es fundamental una adecuada planificación de las actividades urbanas o metropolitanas. Y para tal planificación serían necesarias obras como ésta, a través de las cuales puede alcanzarse un mejor conocimiento del funcionamiento de la ciudad, a fin de empezar a construir otra en la que los desplazamientos no sean tan necesarios para el desarrollo de sus actividades. Así será más fácil obtener beneficios de la circulación del capital por una ciudad no congestionada.

Aunque así pueda parecer por lo que llevamos dicho, *Movimientos de población en Areas Urbanas españolas* no es una mera recopilación de cifras, un informe estadístico. Por el contrario, aparece enmarcado por sus autores en una teoría: la de la estructura de los sistemas sociales desarrollada por la ecología humana. Esta teoría se basa en la noción de *ecosistema*, definida por los autores como «el sistema de equilibrio inestable en el que una población humana sobrevive en base a los elementos de sustento que obtiene de su cambiante medio ambiente, utilizando para ello como instrumento de adaptación la cultura (en su doble acepción, es decir, como cultura material o tecnología, y como cultura no-material u organización social), de lo cual se deduce que es precisamente la comunidad económica humana la organización social que permite esa supervivencia colectiva de la población» (p. 1). Dado que todo sistema social se encuentra sometido al aspecto temporal que constriñe el espacio sobre el que se distribuyen sus actividades, se entiende, según los autores, la necesidad de estudiar los movimientos de población, pues «los movimientos de la población responden al hecho de que las diferentes unidades funcionales, al interaccionar entre sí como consecuencia de la división del trabajo, a través de relaciones comensalistas o simbióticas, no solamente ocupan diferentes espacios en función de sus distintas exigencias de accesibilidad y de su grado de dominación, sino que interaccionan siguiendo unas pautas temporales que han sido descritas como ritmos, tempos y cronometrajes» (p. 1). Nosotros creemos que esta categoría acude a analogías biológicas extremadas. Se oculta con ellas multitud de problemas que quedan recubiertos de un carácter natural (léase necesario). Segregación económica o racial, accesibilidad diferencial según sexo y edad a los servicios que ofrece la ciudad, acceso a medios de locomoción privados, beneficios de la circulación rápida del capital, etc., son aspectos ocultos y que no obtienen una adecuada explicación con esta teoría. Incluso algunas cuestiones son planteadas de modo inverso a como creemos que debería hacerse. Se afirma, por ejemplo, que las inversiones en transporte de personas contribuyen a promover el desarrollo social y a poner al alcance de todo ciudadano las ventajas que ofrece la ciudad (p. 109), cuando en realidad no contribuyen más que a mejorar las condiciones de circulación del capital en una sociedad que no funcionaría sin el adecuado movimiento de bienes y personas, gran número de las cuales no va a beneficiarse de la riqueza generada por esa circulación rápida del capital.

Todo esto no impide que los resultados ofrecidos por esta obra sean, en buena medida, valiosos. Esos resultados se ofrecen en función de dos ejes dicotomizados, que resultan de la diferenciación entre movimientos recurrentes y no recurrentes y movimientos inter e intraurbanos que nos muestran, entre otras cosas, la relación directa entre población y desplazamientos; el predominio del número de desplazamientos pares sobre los impares; el hecho de que el mayor número de desplazamientos se hace a pie; la importancia de los desplazamientos al trabajo por encima de los demás tipos; la interzonalidad de los desplazamientos por trabajo y la

intrazonalidad de aquellos que se hacen por motivo de compras; la relación entre tasa de desplazamiento y renta per cápita; el predominio del uso del automóvil para vacaciones cortas y largas; etc. Son informaciones que contribuyen a reafirmar la importancia de este estudio.

Luis Alfonso González Polledo

ANTONIO LOPEZ GOMEZ: *LOS TRANSPORTES URBANOS DE MADRID*, MADRID, INSTITUTO «JUAN SEBASTIAN ELCANO», CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTIFICAS, 1983, 314 PAGINAS

Actualmente Catedrático de Geografía en la Universidad Autónoma de Madrid y Director del Instituto «Juan Sebastián Elcano» del C.S.I.C., Antonio López Gómez ha dedicado largos años al estudio del transporte y el tráfico urbanos. Fruto de ese interés han sido las numerosas publicaciones que sobre estas cuestiones han visto la luz en revistas como *Cuadernos de Geografía o Estudios Geográficos*. En algunas de ellas ya se vaticinaba lo que podría ser un amplio estudio sobre el transporte urbano en Madrid. Y, por fin, ese estudio ha llegado a nuestras manos. Se trata de *Los transportes urbanos de Madrid*, amplio recorrido por los diferentes sistemas de transporte público colectivo que han coexistido y se han sucedido en Madrid. Desde el tranvía de tracción animal hasta el metro y el autobús actuales, López Gómez nos ofrece un documentado estudio sobre la progresiva implantación del tranvía de tracción animal y a vapor, el tranvía eléctrico, el ferrocarril metropolitano, el trolebús y el autobús. Es un estudio conciso por cuando su estructuración es muy clara, ordenada en torno a las sucesivas etapas de dominio de uno u otro sistema de transporte. Pero, al mismo tiempo, es un estudio exhaustivo en tanto que analiza hasta el detalle cada uno de los acontecimientos de relevancia ocurridos en esas etapas en relación con el transporte público.

A la vez que distingue tres grandes etapas en el transporte de personas en la ciudad (una primera en la que el desplazamiento se hace a pie o en carruajes; otra protagonizada por el ferrocarril y el tranvía y una tercera que corresponde al desarrollo del automóvil) y señala la importancia del transporte interior en el desarrollo de las urbes modernas, el autor destaca una serie de aspectos esenciales en el transporte madrileño. Estos serían: el extraordinario crecimiento de la ciudad en la segunda mitad del siglo XIX; el importante desarrollo del área metropolitana en los últimos decenios y la aparición de ciudades dormitorio; la configuración radial de la red de transportes que supone, a veces, el uso de un doble modo de transporte; la supeditación del desarrollo de la red a la expansión urbana; y la configuración de una serie de etapas en la evolución de la red en función de la aparición de sucesivos sistemas de transporte. Según establece correctamente el autor, esas etapas serían, cuando menos, cuatro. La primera (1871-1919) se corresponde con el dominio del tranvía, distinguiéndose el de tracción animal y a vapor y el eléctrico, aparecido con el siglo. En la segunda (1919-1948) aparece y se desarrolla el metro, al tiempo, que el tranvía sigue siendo importante. En la tercera (1948-1972) desaparece el tranvía