

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

cuando el metro, el autobús y el automóvil privado adquieren progresiva importancia. Por último, la cuarta y última se caracteriza por el mayor volumen del transporte privado y la pérdida de importancia del autobús y el metro. El establecimiento de estas etapas aparece convenientemente documentado con las correspondientes cifras relativas a número de pasajeros, material móvil, etc.

En lo que se refiere a los planteamientos teóricos que mueven el trabajo, el autor establece una relación directa entre la población y los transportes. Es decir, existe una relación estrecha entre el crecimiento de la población, la expansión de la ciudad y el desarrollo de los transportes públicos. En cada una de las etapas delimitadas, el autor «analiza previamente el desarrollo de Madrid, especialmente la población, ya que es la causa esencial del movimiento urbano, aunque los transportes, a su vez, favorecen el crecimiento en una interacción continua» (p. 11).

Como alternativa a este planteamiento podría pensarse, quizá, en el crecimiento de la ciudad en función de la segregación social y no como un proceso meramente acumulativo. El espacio urbano se diferencia social y funcionalmente debido a las imposiciones ejercidas por quienes controlan la producción del suelo urbano y a la ausencia de una ordenación racional de las actividades que impida el aislamiento entre centros de trabajo y de residencia. El movimiento urbano sería, pues, función de las necesidades creadas por unos agentes que, requiriendo la puntual presencia del trabajador en su puesto de trabajo, sin embargo, compelen a ese trabajador a vivir allí donde menos le cuesta hacerlo. La situación en la que en cada momento se hallare el transporte estaría, por consiguiente, en relación con el nivel alcanzado por esa segregación espacial. La clave del trabajo se hallaría entonces allí donde el autor dice que «la ciudad se extiende notablemente y se acentúa la disociación vivienda/trabajo, lo cual aumenta la necesidad de transportes y se acrecienta con la fulgurante expansión del área suburbana próxima, que esencialmente depende de Madrid» (p. 12). Pero, para ver desarrollados estos aspectos, tendremos que esperar a la aparición, mencionada por el autor, de un futuro trabajo en el que, sobre el mismo ámbito espacial, se aborden aspectos como la conectividad, la accesibilidad o la intensidad y eficacia del servicio. Trabajo que esperamos con gran interés.

Luis Alfonso González Polledo

VILLY SORENSEN: *SENECA. THE HUMANIST AT THE COURT OF NERO*, ED. THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS. CHICAGO 1976, REED. 1984.

«Mientras podamos entender a Séneca a la luz de nuestro tiempo, quizá seamos capaces de entender mejor nuestro propio tiempo a la luz del suyo.»

(Villy Sorensen)

La vida de Séneca, turbulenta y enigmática, mantiene su importancia y fascinación, incluso después de cerca de 2.000 años, circunstancia de la que se sirve Villy Sorensen para realizar una profunda labor investigadora del tema. El estudio