
RESEÑAS BIBLIOGRÁFICAS

de las economías tradicionales, en la rápida y degradante explotación de los recursos naturales (re)incorporando los legítimos territorios de los pueblos de la floresta a la lógica productiva mundial a través de la acción consentida del INCRA. Finaliza el autor señalando que las huellas, el rastro marcante de la estructura agraria de Rondônia, que no se diferencia mucho de la brasileña, es el aspecto concentrador de la propiedad de la tierra y, contradictoriamente, del crecimiento del número de minifundios. Aumento éste de la pequeña propiedad, que es resultado del proceso de formación del campesinado brasileño a finales del siglo XX.

Wanderléia Elizabeth Brinckmann
Universidade do Santra Cruz do Sul

FERIA TORIBIO, J. M. y ALBERTOS PUEBLA, J. M. (Coords.) (2010): *La ciudad metropolitana en España: procesos urbanos en los inicios del siglo XXI*. Cizur Menor, Civitas Thomson Reuters, 442 pp.

A estas alturas del siglo XXI debemos reconocer que los estudios sobre la ciudad, sus dimensiones, definiciones, etc. no está suficientemente trabajada. Se ha progresado mucho en los análisis y reflexiones acerca de la ciudad real y los nuevos procesos urbanos pero no existe una base bien fundada que apoye con solidez estudios más directos y de mayor fiabilidad. El compendio de artículos que se presentan en '*La ciudad metropolitana en España: procesos urbanos en los inicios del siglo XXI*' arroja un halo de luz sobre la invisibilidad creada alrededor de los estudios de la nueva ciudad en España. Reconocemos profesionales de larga experiencia en la materia que nos presentan, desde la geografía, la sociología o la economía, un objetivo bien definido; acercarse a la complejidad urbana española, superar la escala regional, y sustraer conclusiones comunes que nos faciliten afrontar cuestiones urbanas globales. El libro es resultado del trabajo realizado dentro del proyecto de investigación cofinanciado por el Ministerio de Educación y Ciencia y el FEDER (Programa Nacional de I+D 2006/2009) 'Movilidad cotidiana. Mercados de vivienda y trabajo en las áreas urbanas españolas' (SEJ-2007-67767-C04-01-04).

Los procesos metropolitanos en España, sean en Madrid, Barcelona, Zaragoza o Asturias, como se proponen a lo largo del libro, son una manifestación más de la condición urbana contemporánea, es el 'nuevo espacio de vida', y como tal, donde se materializan nuevos procesos y estructuras espaciales. Estamos ante un espacio de vida colectivo, unidades funcionales con relaciones residenciales, laborales y urbanísticas cada vez más estrechas. Se configuran nuevos territorios donde el consumo de suelo aumenta sin cesar, se multiplican las centralidades y se intensifican los ritmos de crecimiento, por lo tanto, las tradicionales discriminaciones sobre lo que es y no es urbano van perdiendo valor y exigen ser revisadas. Buena muestra de todo esto es que mientras el crecimiento demográfico es débil, la superficie urbanizada aumenta en mayor proporción. ¿Dónde está entonces el motor del fenómeno urbano? ¿Cómo se gestiona esta nueva realidad territorial? Los límites administrativos internos se han desbordado y las estrategias y soluciones cada vez son más complejas, ya que

las resistencias se encrujecen. Así, ante el reto de dotar de estructuras administrativas a las áreas metropolitanas, se presenta, en uno de los capítulos finales, el caso de las áreas de planificación catalanas, donde Vivas, Jaramillo y Soms matizan el interés de las relaciones de movilidad para delimitar y distribuir coherentemente áreas urbanas.

En los estudios urbanos se deben relacionar las características demográficas con los cambios de vivienda y otras variables sociales, como la condición socioeconómica o las actividades profesionales. La expansión social y los comportamientos residenciales afectan de forma desigual a los grupos sociales respondiendo, en cierto sentido, al sistema de relaciones culturales e identitarias de cada región o territorio. Son, esencialmente, decisiones personales relacionadas con el trabajo y la oferta inmobiliaria que afectan a la transformación socio-territorial. En el caso español, la ‘teoría de la localización residencial’ se rompe como se puede comprobar en el análisis de los cambios de residencia realizado en el capítulo VII por Romaní Fernández y Casado Díaz. Esta aportación refleja un aumento de las posibilidades de desplazamiento largo debido a las tendencias de suburbanización y la poca flexibilidad del mercado laboral. Estas conclusiones enfatizan la conexión trabajo-vivienda-transporte como eje básico para comprender la vida urbana y establecer lógicas de crecimiento y transformaciones metropolitanas. No se debe olvidar tampoco que las infraestructuras, los medios de transporte, el precio y tipo de vivienda, así como la proximidad de equipamientos y el entorno urbano, son determinantes en la elección del lugar de residencia.

Otra cuestión de peso tratada con profundidad, y siguiendo la misma línea de análisis, es el transporte y la movilidad en las ciudades. La dispersión urbana y los cambios en la estructura metropolitana modifican los patrones de accesibilidad favoreciendo la motorización privada, por lo que se deben afrontar nuevos retos que optimicen las inversiones y su sostenibilidad —ambiental, económica y social—. Los modelos urbanísticos desarrollados en España han llevado a las ciudades hacia el monofuncionalismo y la configuración de unas estructuras urbanas muy dependientes del transporte privado. Las pautas territoriales que identifican los autores en nuestras metrópolis, y que podríamos ver reflejadas en nuestra ciudad más próxima, se vinculan de forma muy fuerte con los usos del suelo y el desarrollo de redes de comunicación. Una denuncia que se repite en varios de los artículos es la necesidad de mejorar las fuentes de información y trabajar en la generación de datos sobre movilidad metropolitana, ya que es un gran condicionante a la hora de abordar estudios fidedignos y poder diseñar un modelo predictivo y explicativo de los flujos en las grandes ciudades del país.

La transformación de procesos productivos, los cambios tecnológicos y de las comunicaciones, la globalización de la cultura, las nuevas pautas de consumo y los cambios sociodemográficos son otros de los principales responsables del incremento de los desplazamientos. El modelo urbano que se ha configurado aleja paulatinamente a los habitantes de los centros de trabajo, de los servicios y del ocio, y otorga a las variables de movilidad el rol más importante en la articulación del espacio, en detrimento de las variables socioeconómicas. Estos flujos de población que se mueven por cuestiones laborales son los trazos que marcan la ciudad real y las relaciones territoriales.

La movilidad metropolitana se concentra en el automóvil privado —el verdadero ‘acelerador’ del proceso metropolitano— mientras la movilidad urbana se equilibra y ganan peso los medios no motorizados y el transporte público. La movilidad cotidiana es, en consecuen-

cia, causa y efecto de la expansión de la ciudad, responsable del aumento de las distancias de desplazamiento y del uso de transporte motorizado demandando políticas de control que equilibren los usos residenciales con los sistemas de transporte. Ante estas consideraciones de Feria Toribio y Vahí Serrano, en el capítulo VIII, se plantean un interesante objetivo de evaluación de las estructuras internas de las áreas metropolitanas en función del reparto modal de la movilidad diaria. Si los valores de uso más elevados del transporte público están en los municipios centrales de las áreas metropolitanas y los desplazamientos largos concentran el uso de transporte privado, ¿dónde está la sostenibilidad del crecimiento metropolitano?

Otra de las múltiples claves para explicar el desarrollo de la ciudad metropolitana que se nos presentan a lo largo de los trece capítulos que conforman el texto es, precisamente, el estudio de las dinámicas de movilidad residencial y laboral, flujos que determinan procesos socioeconómicos y espaciales en regiones de carácter polinuclear donde comparten un mercado unitario. En las áreas metropolitanas de mayor madurez, es decir, las de mayor dinamismo y dimensiones, se dan pautas de movilidad complejas. Su intensidad es tal que los procesos de urbanización adquieren una escala creciente y la movilidad residencial y laboral un peso relevante en la evaluación de las condiciones y características de la nueva ciudad. La movilidad residencial impulsa la transformación social y espacial de estas áreas e incide en la división social del espacio. El fuerte crecimiento de la población española, concentrado en ciudades medias y pequeñas de zonas periféricas (un 11% en el período 2000-2006 según datos que expone Ruiz i Almar en el capítulo IV), y la agregación de nuevos municipios a los sistemas urbanos, constatan la desconcentración metropolitana, proceso que lleva asociado el incremento de los flujos de movilidad residencial; el centro urbano, denso y compacto, cede población en favor de la periferia, de baja densidad y mejor oferta inmobiliaria.

Por tanto, podemos distinguir en el territorio urbano áreas de relativa autonomía, donde se desarrolla una oferta y una demanda de empleo y donde la población constituye sistemas de lugares organizados en función de su ocupación, sus características sociodemográficas y sus necesidades (las denominadas ‘cuencas de vida’ en el capítulo X de Alonso Logroño et al.). En este aspecto los mercados locales son los espacios donde se generan la mayor parte de los movimientos y relaciones laborales. Analizar este tipo de desplazamientos y delimitar estas áreas de mercado local evidencia los puntos de gravitación de la ciudad y la articulación del territorio en función de la demanda/oferta de trabajo. Resulta primordial abordar este tipo de análisis de los mercados de trabajo desde una óptica espacial, a menudo minusvalorada, por los valiosos resultados que se obtienen para la correcta caracterización de los mercados laborales.

Cerrando el libro, dos ejemplos sobre Madrid y Cataluña nos ayudan a comprender otros efectos que irrumpen en las pautas de movilidad metropolitana. Gutiérrez Puebla y García Palomares desglosan el proceso de deslocalización de actividades económicas vivido en la capital española, donde dominaba un flujo periferia-centro que ahora se ha visto invertido a favor de la relación centro-periferia. En estas fases de descentralización la red de transportes juega un papel clave al ser el principal articulador de un paisaje, *a priori*, disperso y fragmentado. Y es que, apuntillan, si las actividades tienden a ‘periferizarse’ la movilidad también, pues se crean nuevas centralidades, con frecuencia muy dependientes del automóvil. Entroncando con el análisis de la red de transportes e infraestructuras, en concreto con el Tren de Alta Velocidad de Cataluña, Feliu Torrent y Castañer Vivas reflexionan acerca de

sus impactos en las relaciones interurbanas regionales y el papel que jugará en la integración funcional metropolitana. Se intensificarán los flujos de tránsito y se expandirán los mercados de trabajo y servicios, favoreciendo en especial al 'infotainment', o sector terciario avanzado (información, comunicación y entretenimiento). Las infraestructuras de alta velocidad romperán los tiempos de recorrido y multiplicarán el número de desplazamientos, configurando una nueva dimensión de la accesibilidad a las ciudades y acelerando la consolidación de los sistemas policéntricos. Son motores en el nuevo modelo de ciudad, como revulsivos en el proyecto urbano o como refuerzos del proyecto local, de una u otra forma, este tipo de infraestructuras generan dinámicas muy positivas siempre que cuenten con el apoyo de actores activos y buenos servicios, así como con adecuadas condiciones de accesibilidad. Más importante si cabe será su efecto en la percepción que se tiene del territorio.

Estamos ante una interesante y muy necesaria obra que da continuidad a la tendencia iniciada hace escasos años en los estudios urbanos españoles. Una breve síntesis que se va construyendo y argumentando a lo largo de esta provechosa lectura es que, por una parte, los medios mejoran, volviendo a la población más móvil, y por tanto, se amplían las distancias y se expande la ciudad. Ante esto solo nos queda trabajar y colaborar para que los gobiernos de las ciudades reconozcan su condición metropolitana y consoliden con firmeza mecanismos y herramientas de carácter intermunicipal que integren objetivos de coordinación, gestión y planificación.

Jorge Vicente Díaz

Universidad de Santiago de Compostela

PÉREZ MORALES, A. (2007): *Cuestiones Medioambientales y Ordenación del Territorio en el Litoral de la Región de Murcia*. Murcia, Asociación Murciana de Ciencia Regional y Caja de Ahorros del Mediterráneo, 205 pp.

El autor nos presenta en su libro una perspectiva nueva sobre una parte del territorio de Murcia, el Litoral Meridional. Espacio que tiene sobre sí todas las atenciones de políticos, burócratas y grupos interesados en desarrollar nuevos planes de ordenación territorial. Es este un espacio que une dos singularidades: es uno de los sectores menos estudiados de la Región de Murcia y además se encuentra en el punto de mira de ambiciosos proyectos públicos y privados que pueden cambiar en breve su paisaje integrándolo de forma rápida y masiva en procesos de ocupación y uso intensivo.

Dividido en cuatro capítulos, el libro se presenta como un punto de partida para el debate que debería ser abierto sobre las nuevas vulnerabilidades sociales y económicas que contradicen las teorías de la sostenibilidad del desarrollo basada en las propuestas de los tecnócratas y sus recetas técnicas. En el capítulo inicial el autor realiza un repaso del estado de la cuestión y de los instrumentos de ordenación territorial, haciendo hincapié en los instrumentos usados a lo largo del siglo XX en la región de Murcia, señalando las iniciativas concretas en este sentido. El segundo capítulo está dedicado al análisis de la regulación de las