

---

# **RESEÑAS BIBLIOGRÁFICAS**

---



MUÑOZ, F. (2008): *Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales*. Barcelona, Gustavo Gili, 215 pp.

La sociología de la ciencia tiene poco predicamento en la geografía española. No existen estudios pormenorizados de quién es quién, de cómo se dan los relevos generacionales o de cuáles son los ‘círculos de afinidad’ (en palabras de Vincent Berdoulay) en los que se mueven geógrafos y geógrafas. Sí, hay algo por ahí, más bien disperso y muy acotado a casos particulares, pero no abundan análisis sistemáticos y en profundidad sobre la comunidad científica geográfica contemporánea: sobre sus aportaciones más innovadoras, sobre cómo se percibe desde otras disciplinas, sobre sus ‘ritos de iniciación’, sobre cuáles son sus canales de difusión y quién los controla, sobre sus conflictos generacionales (que no siempre se corresponden con sus conflictos paradigmáticos). Y, sin embargo, estoy convencido de que una sociología de la geografía en mayúsculas permitiría entender mucho mejor quiénes somos y hacia dónde vamos.

A falta de estos estudios de referencia y casi a nivel de pura intuición personal, me atrevo a aventurar una de entre las muchas conclusiones que, muy probablemente, una sociología de la geografía española contemporánea aportaría. Y es la siguiente: creo que la geografía española más innovadora está en estos momentos en manos de una nueva generación relativamente joven (entre los 35 y los 55 años, *grosso modo*), que tiene unos rasgos y unas pautas de conducta muy diferentes a los habituales y a los canónicos. Se trata de geógrafos y geógrafas que han viajado mucho, se han formado o han ampliado estudios en el extranjero y hablan varios idiomas. No se sienten pertenecientes a ningún ‘clan’ (y menos de tipo departamental) y se muestran totalmente desacomplejados y desenfadados en sus relaciones inter y transdisciplinares, hasta el punto de que pueden llegar a ser más conocidos —y respetados— fuera que dentro de su propia disciplina. Se sirven de las nuevas tecnologías sin temor ni aprensión, son curiosos y observadores y penetran sin prejuicios y con mucha imaginación en nuevos temas de investigación, a veces algo alejados del *main stream*. Todo ello les ha abierto las puertas de los medios de comunicación de masas, lo que ha redundado en una mayor presencia social de la geografía.

Pues bien, Francesc Muñoz pertenece a esta generación y reúne todos los rasgos anteriormente citados y algunos más, que ahora no vienen al caso. Doctor en Geografía y profesor en la Universidad Autónoma de Barcelona, es especialista en urbanismo y diseño de estrategias territoriales. Es, además, director del Observatorio de la Urbanización y también del master en Intervención y Gestión del Paisaje, ambos del Departamento de Geografía de la Universidad Autónoma de Barcelona. Bien conocido en Italia, Inglaterra y otros países europeos, Francesc Muñoz es también un referente, en España, en las escuelas de arquitectura y en los masters de urbanismo y ordenación del territorio, en buena medida gracias al libro que aquí presentamos: *Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales*, publicado

por Gustavo Gili, editorial de largo recorrido en dichas escuelas. El libro en cuestión es una presentación en sociedad de un concepto, de una idea ('urbanalización') que Muñoz acuñó en su momento, desarrolló en su Tesis y exportó a otras disciplinas, como la arquitectura y el urbanismo. Sólo por ese detalle, Francesc Muñoz merece una especial consideración, porque -no nos engañemos- en el mercado mundial de las ideas la geografía es más bien importadora que exportadora.

Partiendo de un análisis que se enmarca en todo momento en la dialéctica local-global, el autor se centra en el impacto de la globalización en las ciudades, unas ciudades que se orientan cada vez más hacia el consumo y las actividades relacionadas con el ocio, la cultura y el turismo global y cuyas periferias experimentan una enorme dispersión de asentamientos residenciales. Ciudades, en principio, muy distintas entre si experimentan transformaciones similares, que devienen en un tipo de paisaje estandarizado, común, banal, repetitivo. Frentes marítimos o centros históricos rehabilitados de ciudades que están a miles de kilómetros unas de la otras acaban pareciéndose de manera sorprendente. Por no hablar de las urbanizaciones que se extienden por las periferias metropolitanas, en las que se han implantado las mismas tipologías y estilos arquitectónicos. He ahí una producción en masa de paisajes comunes a escala global, pero de uso local. La urbanalización provoca que la experiencia urbana que se da en lugares diferentes acabe siendo similar e intercambiable.

Todo ello se desarrolla en cuatro capítulos y un epílogo, más un prólogo de Saskia Sas-sen, profesora de la Universidad de Chicago y mentora de Francesc Muñoz, lo que no deja de ser un auténtico privilegio. En el primer capítulo se describen los procesos que han conducido a la generación de lo que ya conocemos por ciudad postindustrial en el marco de la transición del fordismo al postfordismo que, en términos territoriales, ha conducido a un territorio flexible, surcado de flujos por todos lados. Las nuevas formas de movilidad inherentes a las nuevas formas de producción y de consumo explican en buena medida las nuevas formas de habitar la ciudad y de usar el espacio en función del tiempo, y no tanto de las distancias. Es en este contexto en el que nace la figura del territoriante, esto es el habitante a tiempo parcial, el que utiliza el territorio de distinta forma en función del momento del día o del día de la semana y que, gracias a las mejoras en los transportes y las telecomunicaciones, puede desarrollar diferentes actividades en diferentes puntos del territorio de una forma cotidiana. Así, pues, el territoriante es un habitante entre lugares, y no el habitante de un lugar, y constituye el prototipo de habitante de la ciudad postindustrial.

Una vez definida esta figura clave, Muñoz entra, en el segundo capítulo, a desmenuzar esta ciudad de los territoriantes, esta ciudad multiplicada para dar paso, en el capítulo tercero, a detallar todas las dimensiones —en especial las territoriales— de la urbanalización. Se llega a la misma a través de tres procesos simultáneos: la especialización económica y funcional, que anula la complejidad del entramado urbano; la segregación morfológica del espacio urbano, es decir la progresiva dificultad para la mezcla o hibridación de paisajes y morfologías urbanas; finalmente, y como consecuencia de los dos procesos anteriores, la tematización del paisaje de la ciudad.

Este proceso global de urbanalización implica cuatro requerimientos: la producción de imagen urbana, las condiciones de seguridad, el consumo de espacio urbano a tiempo parcial y el uso del espacio público en términos de playas de ocio. Son como los ingredientes básicos del cóctel de la urbanalización, pero, como sucede con los cócteles, la proporción

de dichos ingredientes varía en función de quien los mezcla, lo que da como resultado sabores algo distintos aún partiendo de los mismos elementos esenciales. Algo parecido sucede en el caso que nos ocupa, lo que lleva al autor a exponer cuatro casos, cuatro ciudades que han experimentado procesos de urbanización. El capítulo IV se dedica a exponer las similitudes y las diferencias de los cuatro ejemplos escogidos: Londres, «la ciudad intercambiada»; Berlín, «la ciudad logo»; Buenos Aires, «la ciudad cuarteada»; y Barcelona, «la ciudad marca». Este capítulo es fundamental, no sólo por la extensión en cuanto al número de páginas, sino porque se trata de los cuatro laboratorios que el autor ha escogido para verificar su teoría. Y hay que admitir, dicho sea de paso, que lo consigue, y con nota.

Finalmente, en el capítulo quinto, Francesc Muñoz cambia de registro y entra en el terreno del paisaje, de los paisajes de la urbanización, esto es en los *banalscapes*. Se trata de averiguar si existen elementos en el proceso de urbanización que podamos generalizar en lo que se refiere a la configuración y transformación del paisaje. El salto dado en este último capítulo de la obra deja entrever el interés creciente del autor por el tema del paisaje como tal, lo que le ha conducido, como ya se ha indicado más arriba, a la dirección de uno de los masters de paisaje más interesantes e innovadores que se ofrecen ahora mismo en este país.

He ahí, en definitiva, un muy buen tratado de geografía, y no sólo de geografía urbana. Un libro plagado de referencias, de fácil lectura, ameno, interesante y abierto a otras disciplinas. Un libro, en definitiva, escrito por una de las mentes más lúcidas de aquella generación de geógrafos y geógrafas aludida más arriba que, quizás, algún día, un tratado de sociología de la geografía estudiará a fondo.

Joan Nogué  
Universidad de Girona

TEBAR ARJONA, J. (2010): *Mapa del Chinatown de Madrid*. Madrid, Bubok Publishing, 144 pp.

El libro de Jesús Tébar, investigador del Centro de Ciencias Humanas y Sociales del CSIC, es el resultado de una investigación rigurosa, socialmente comprometida, que no oculta su carácter inconcluso y en progreso, que, tal como revelan algunos aspectos en el fondo y la forma, ha sido desarrollada de forma independiente. Independencia que no está reñida con el agradecimiento que el autor ha querido hacer explícito, entre otros, a algunos destacados miembros de la academia madrileña, en el ámbito de la Geografía y la Sociología. Y es que el logrado «efectismo» de su título y de algunas notas sobre el trabajo difundidas en los medios — en un esfuerzo divulgativo que se entiende precisamente desde esa autonomía en la producción del libro— no ocultan que estamos ante un trabajo de corte académico, que se ciñe y cumple de forma solvente con los requerimientos del método científico. Este es aplicado con un objetivo claro: «avanzar en el conocimiento de la organización espacial,

social y económica de la comunidad china en Madrid, ciudad española que cuenta con el mayor número de residentes de esta nacionalidad».

Por lo tanto, el trabajo se adentra en un campo de investigación donde converge la mirada de distintas ciencias sociales y que presenta la dificultad intrínseca del difícil acceso a la información. Por ello el autor no busca atajos en la elaboración de los fundamentos teórico-metodológicos de la investigación, extendiéndose a lo largo de los capítulos 2 y 3. El repaso conceptual se plantea en tres planos complementarios que el autor ha querido presentar intencionadamente dentro de un mismo marco teórico; el significado de las migraciones en el mundo globalizado, la existencia de una economía informal propia de la llamada ciudad dual y polarizada, que sirve de refugio al colectivo de trabajadores inmigrantes; y las estrategias de integración y segregación singulares dentro del espacio urbano que aquéllos despliegan y que pueden dar lugar a la formación de guetos y/o enclaves étnicos.

Merece la pena hacer en este punto algún apunte adicional sobre este original y valioso marco teórico. De interés resultan las disquisiciones, por ejemplo, sobre el nuevo paradigma de las migraciones asociado a la globalización, que subraya la importancia de los enlaces previos existentes entre países de origen y de destino (conexiones culturales, redes sociales y familiares...), tanto a escala macro como micro. Directamente relacionado con ello surgirían los conceptos de comunidades transnacionales y de diáspora. Otro tanto puede decirse de la reflexión sobre la economía informal o sumergida, que no ilegal, como factor de atracción de corrientes migratorias ilegales hacia países del sur de Europa.

Pero el autor no sólo recoge formulaciones teóricas comúnmente aceptadas —y también discutidas— en relación por ejemplo con la dualización de los mercados de trabajo en grandes ciudades, sino que se atreve también a proponer un modelo adaptado a la realidad de la comunidad china. Esta suele insertarse sólo parcialmente en el mercado de trabajo de las grandes ciudades, de tal forma que grandes empresarios, autónomos y trabajadores por cuenta ajena en empresas no chinas pueden ocupar según su estatus el segmento primario o el secundario; mientras que trabajadores por cuenta ajena de empresas chinas y empleados del subsegmento informal, «ni siquiera participa de ninguno de ambos segmentos, aunque sus condiciones sean propias del mercado secundario, pues dependen de un sistema de relaciones laborales étnicas donde el supuesto paternalismo a menudo esconde condiciones de explotación extrema y escasas posibilidades de movilidad social ascendente».

Apoyándose en la palanca teórica de la *Escuela de Chicago* y sus formulaciones ya clásicas sobre los principios de dominación, invasión o sucesión dentro del hábitat urbano, el autor discute el significado preciso de los conceptos de gueto y enclave étnico, dos realidades que «adquieren mayor protagonismo en un contexto económico neoliberal en el que la polarización social desemboca en la fragmentación y segregación espacial, proceso que es muy visible en las principales aglomeraciones urbanas del mundo». Más allá del debate terminológico, se hace hincapié en su significado último como estrategias espaciales diferenciadas; para evitar la asimilación en el contexto general urbano en el primer caso, y para conseguir por medio de la movilidad espacial y social la integración en el conjunto en el segundo.

El capítulo 4 se detiene en los aspectos metodológicos, moviéndose el trabajo con solvencia entre la aproximación cuantitativa y cualitativa, ambas consideradas por igual necesarias. Haciendo un repaso rápido, el lector encontrará referencias a estadísticas globales de conexiones aeroportuarias de las compañías chinas o del *Global Migrant Origin Database*,

además de fuentes europeas o nacionales como el Padrón Continuo de Habitantes, que, a través de la información sobre secciones censales, nos sitúa ya en la microescala. Un comentario especial merece el intento por identificar y cartografiar los establecimientos regentados por inmigrantes de la comunidad china, consiguiéndose una valiosa primera estimación de ello. A su formación como geógrafo seguro le debemos este análisis espacial planteado desde un enfoque multiescalar, tan apropiado para un trabajo de esta naturaleza. Evidente para nosotros los geógrafos, no descartemos que esta propuesta metodológica pueda suponer un cierto «descubrimiento» para otros colegas investigadores en ciencias sociales interesados en la temática.

Confirmando las dificultades de la ampliación de las técnicas cualitativas (entrevistas en profundidad), el trabajo con honestidad reconoce lo limitado de los resultados alcanzados por esta vía, pero también del valor de lo obtenido de los pocos informantes chinos que sí aceptaron a colaborar en la investigación y también del empeño del investigador por perseverar en esta línea a futuro. Reflejo de su buen quehacer como geógrafo, completa todo lo anterior un minucioso trabajo de campo, del que nos llega testimonio a través de algunas páginas del libro.

Los capítulos 5 y 6 abordan respectivamente el análisis propiamente dicho y una suerte de síntesis de resultados destacados. Siguiendo ese hilo argumental de la escala, mencionaremos aquí, en primer lugar, el intento de aproximación al rol de la ciudad de Madrid en la jerarquía mundial de ciudades, a la luz de su capacidad de atracción de este flujo migratorio. Un flujo que ha beneficiado especialmente a España, «con un aumento del volumen de inmigrantes chinos que ha pasado de 92.000 personas en 1995 a casi 150.000 en 2009, crecimiento que ha sido el más fuerte de todos los países europeos». Quizás nuestro país se perfile como uno de esos «nuevos espacios de colonización» que según el autor obedecen a un intento del gigante asiático por ampliar sus conexiones con regiones mundiales de gran potencial económico. Al respecto, también se recogen factores explicativos como la flexibilidad de la legislación de extranjería, así como las mayores oportunidades derivadas de la economía sumergida e informal. Sea como fuere, España ya es el segundo receptor de la Unión Europea, si bien la comunidad china poco se diferencia del resto de nacionalidades en cuanto a los fuertes ritmos de entrada registrados en los últimos años.

Partiendo de la máxima concentración de población china residente en la Comunidad de Madrid, el 70% de esta población en la región aparece concentrada en la ciudad de Madrid, evidenciándose la existencia de espacios específicos donde la concentración es ciertamente muy elevada, pero en una proporción siempre por debajo de los nacionales, lo que según el autor impide hablar de un fenómeno de guetización, entre otros motivos. Es el caso de distritos semiperiféricos de la mitad meridional, como Usera, además de Puente de Vallecas o Carabanchel, que han superado en términos absolutos a Centro. Pese a esta aparente concentración, la investigación revela que por barrios no existe un continuo y sí fuertes contrastes internos. Ello sería fruto de una doble estrategia de localización en la que, de un lado, la «concentración facilitaría la proximidad espacial como garantía de mantener y fortalecer su capital social basado en gran medida en sus redes de relación interpersonal»; de otro, «esos núcleos de concentración se reparten por la ciudad a fin de no solapar el radio de influencia de sus mercados de demanda potencial». A esta segunda dinámica contribuiría también la llegada reciente de inmigrantes procedentes de otras regiones den-

tro del vasto país asiático y que muestran una predisposición a la segregación respecto de sus propios conciudadanos.

El estudio en detalle de la realidad social y económica de la población china en el distrito madrileño de Usera, aquél que registra la máxima concentración del colectivo (6.500 individuos), da pie a su identificación, con todas las cautelas por parte del autor, como el «Chinatown de Madrid». Como punto de partida se aborda allí la explicación sobre el origen de la concentración, apuntando algunas tesis interesantes en relación con la elevada disponibilidad residencial en barrios humildes allá por los años noventa, junto con la oferta de establecimientos comerciales y pequeños talleres a lo largo de ejes urbanos con larga tradición económica, pero afectados como en otras ciudades por la decadencia del pequeño comercio.

A partir de esa concentración primigenia, Usera habría adquirido la función de espacio de «descomprensión cultural» capaz de amortiguar el choque cultural de los que aterrizan por primera vez en nuestro país. Dentro del distrito viven y trabajan los inmigrantes chinos, desde las clanes familiares mejor situados a los inmigrantes recién llegados que se emplean en los peores trabajos y en las condiciones más precarias, confirmando el análisis que el grueso de los establecimientos regentados por ellos corresponde a los sectores de comercio minorista, confección y peletería, y hostelería. El análisis de la configuración espacial de estos ámbitos de actividad, a través de una cuidadísima cartografía, permite concluir la existencia de un incipiente enclave étnico chino en el distrito de Usera, si bien se trata de un espacio en fase de formación incipiente pero del que cabe esperar un fuerte desarrollo, dada «la multitud de actividades que dotan a este ámbito de un alto grado de centralidad dentro de la particular área metropolitana de la comunidad china».

En definitiva, el «Mapa del Chinatown de Madrid» aporta elementos muy interesantes para la reflexión y el debate acerca de un fenómeno tan complejo como el de la inmigración (china, en este caso), que viene marcando la evolución reciente de las grandes ciudades como Madrid. De hecho, muchas propuestas teóricas de referencia dentro del campo del desarrollo urbano, como la ciudad-región global o las *learning cities*, hace tiempo que situaron en el ámbito de la inmigración uno de los principales retos para la gobernanza de las ciudades en el siglo XXI. Es por ello que trabajos de investigación monográficos, como el aquí comentado, cobran interés desde la perspectiva de mejorar el conocimiento de los mecanismos sociales subyacentes a la forma de inserción de estas comunidades inmigrantes en el territorio urbano de acogida; mercado de trabajo, condiciones laborales, problemas de integración, conflictos interétnicos, etc. Y por eso una licencia como la que el propio autor reconoce haberse tomado al elegir el título para su libro, son perfectamente aceptables cuando subyace un riguroso trabajo científico; pudiendo cumplir además con el objetivo de convencer al conjunto de la sociedad de lo original y atractivo que puede llegar a ser la forma en que el geógrafo se aproxima a problemas de esta naturaleza.

*Simón Sánchez Moral*

Universidad Complutense de Madrid

FOURNIER, J.M. (2010): *L'autre Venezuela de Hugo Chavez. Boom pétrolier et révolution bolivarienne à Maracaibo*, París, Karthala, 289 pp.

Un objetivo tradicional y central de la Geografía es analizar y desentrañar las complejas realidades de los territorios, la tradicional relación hombre-medio. Bajo una apariencia de hechos más o menos heterogénea si se profundiza en su conocimiento afloran, a menudo, elementos que, a primera vista, no se perciben, a veces sólo se intuyen. La mera descripción de imágenes, paisajes, o cualquier morfología suele señalarse como una de las debilidades de nuestra disciplina; si bien, hacerlo de manera precisa y oportuna, constituye un objetivo útil, no siempre alcanzado. En todo caso, siempre se precisan abundantes conocimientos y una visión ajustada de la realidad para abordar un estudio como el aquí reseñado.

El objetivo es ambicioso: a través del hilo conductor que proporciona un estudio de geografía urbana, centrado en la ciudad de Maracaibo, el autor intenta profundizar en lo que ha supuesto la denominada «revolución bolivariana» para ese país, si bien se pormenoriza en la evolución y transformación de las ciudades, tanto en lo referente a sus variados aspectos formales y funcionales, como a aquellos otros más profundos que implican aspectos estructurales de cambio social. Las herramientas conceptuales que proporciona la «geografía social» francesa, de larga tradición y éxito, avalan esta investigación. El autor, profesor de la Université de Caen, es discípulo de uno de sus pioneros, el profesor R. Herin, y un reputado especialista en geografía de Iberoamérica.

La primera parte del libro, aborda el estudio de lo que significa en Venezuela su disponibilidad de petróleo y lo que se está planteando, recientemente, como cambio rápido y transformador, la autollamada «revolución bolivariana». Hace especial hincapié en las desigualdades sociales y económicas originadas por la renta del petróleo. En tal sentido señala que Venezuela «pertenece a la categoría de países petroleros donde reina una ilusión de desarrollo.... La historia del país, su tipo de economía, el sistema productivo, las estructuras sociales, y el conjunto del modelo de desarrollo, basado sobre la renta petrolera, explican la dificultad de resolver el problema de la pobreza estructural..., pero mientras que Venezuela administra su fortuna a escala planetaria, más de la mitad de la población vive en «barriadas populares» a la espera de una solución milagrosa, donde un mesías les saque de su pobreza» (p. 33).

En ese contexto hay que situar al personaje de leyenda Hugo Chávez. Su llegada y mantenimiento en el poder se explica a causa del vacío dejado por un sistema político obsoleto. El desafecto hacia los partidos políticos tradicionales se ha orientarlo hacia esa nueva corriente de pensamiento aglutinada en la nebulosa de la «revolución bolivariana». De manera simple, apunta el profesor Fournier, el nivel de aceptación de esa ideología, está en relación con el nivel de renta y condición social, a la vez que otras condiciones, más discretas, de naturaleza étnica (p. 51). Las dosis de oportunismo son, con frecuencia, más fuertes que las de convicción política. En la sociedad venezolana se ha ido afianzando con fuerza la división marcada por la aceptación o el rechazo del Presidente. Un problema central radica en que su gobierno no ha sabido, o no ha querido, integrar a sus oponentes dentro de un proyecto común. A partir de ahí, el camino hacia el nepotismo y el autoritarismo genera temores en muchos venezolanos. Según el autor, el llamado «chavismo», a través de su omnipresencia mediática, y mediante el control de la información, alcanza presencia creciente en la vida venezolana. Se

hace referencia a lo que ciertos autores han calificado como «telepopulismo» o «petropopulismo». El presidente Chavez ha conseguido ser el centro de las conversaciones populares en Venezuela, con una curiosa evolución, desde militar golpista convertido a la democracia, asociado después a Simón Bolívar, con ciertos toques de papá Noel y rasgos propios de «televangelista» (p. 73). Sin duda está aprovechando el mito del progreso inherente a la renta petrolera, identificándolo con su persona. Así, se está beneficiando de los años que pueden ser calificados de periodo de oro histórico, que posibilita una elevada disponibilidad de dinero en las finanzas públicas. El «chavismo» desea presentarse como una alternativa posible al neoliberalismo. Pero la duda central plantea hasta qué punto será capaz de transformar al país, o bien ofrece una vez más, sólo la ilusión del desarrollo.

Uno de los rasgos de las sociedades subdesarrolladas (dice M. Santos) es su dualidad. En Venezuela eso se advierte no sólo en las ciudades sino en otras escalas territoriales. Así es fácil convenir que quienes viven en los medios urbanos disponen con más facilidad de los numerosos servicios, incluso los más básicos, que los que lo hacen en los campos. Las ciudades constituyen centros indiscutibles de la modernización, la promoción y la emancipación social. De acuerdo con esa lógica, la acción «chavista» debería obligatoriamente traducirse en una sobreactuación urbana. Pero la realidad muestra lo contrario. Si bien Caracas es el teatro de los conflictos sociopolíticos nacionales, ella no es, por el momento, una ciudad revolucionaria (p. 93). Por su parte Caracas presenta los rasgos de una ciudad mundializada, si bien de nivel más modesto al de otras mayores. Frente a la carencia de proyectos estratégicos de su alcalde, Chavez propone realidades concretas, casi convencionales; como la extensión de la red de metro, la reconstrucción de algunas barriadas suburbanas; o bien elucubra acerca de proyectos aislados de crear ciudades «socialistas» complementarias.

El caso concreto de la ciudad de Maracaibo, la segunda en importancia del país, es bastante paradigmático de lo acaecido en Venezuela. Poco resta de la antigua ciudad colonial, salvo algunos monumentos de carácter religioso o militar. El rápido crecimiento reciente ha dado lugar, sobre todo, a una ciudad del siglo XX. Su naturaleza petrolera, estratégica para el país, ha motivado una copiosa inmigración procedente de diversos lugares. En ella sobresalen las pautas urbanistas propias de las ciudades norteamericanas. Se encuentran numerosos barrios enteros a imagen de Estados Unidos. La explotación del petróleo ha generado comportamientos socio-culturales importados. Maracaibo puede decirse sin ambages que es una ciudad dependiente y mundializada. La ciudad se caracteriza por una doble lógica de integración y de exclusión social; aunque se mantiene y predomina la reproducción de las desigualdades sociales. Los cambios se acentúan, recientemente, auspiciados por el alza de las rentas petroleras; aumentando las contradicciones.

En el centro de la ciudad, aunque conserva su función simbólica, abundan las contradicciones y los conflictos sociales motivados por la apropiación del espacio urbano. Se advierte una cierta reconquista reciente del mismo por los grupos más acomodados. En realidad, dicha elite ha controlado siempre ese espacio. Los ámbitos donde abundan las altas edificaciones constituyen una confirmación de ello. Ese proceso de transformación conlleva la expulsión del centro de aquellas personas, más pobres, que no tienen cabida en las nuevas funcionalidades en transformación. Tal proceso de desmembración y repartición del espacio es común en todas las ciudades venezolanas sometidas a un rápido proceso de expansión urbana.

En Maracaibo, como en otras ciudades del país, el aumento de las desigualdades sociales, la inseguridad y el individualismo explican, en parte, la difusión de las nuevas formas de urbanismo cerrado, un indicador más de la lógica creciente de la fragmentación urbana. Si en realidad nunca ha existido la ciudad donde todo el mundo pudiera ir a cualquier sitio, en todos los lugares públicos, ahora esa situación es aún más marcada. Sólo los centros comerciales y pocos lugares más, como los «depósitos de licor», cumplen con la misión de «reunir» a muchos venezolanos. Todo eso poco tiene que ver con las declaraciones de la ciudad «socialista» que proclama Chavez.

Caracas centraliza la elaboración de los modelos de organización urbana de aplicación nacional. También en lo concerniente al equipamiento y distribución del agua. Pero ese planTEAMIENTO no es suficiente para hacer frente a su uso y gestión concreta, en ciudades como Maracaibo. No se trata de un problema de carencia global, sino de disponibilidad cotidiana. Se calcula que más de la mitad desaparece en fugas en la red (p. 184). Pero, curiosamente, este asunto no parece prioritario, como, si al igual que el petróleo, fuese un bien gratuito e ilimitado.

La segunda mitad del siglo XX, con su fuerte expansión urbana, origina en toda Venezuela el crecimiento espectacular de los suburbios (allí se utiliza el término *barrios*?, de significado diferente en España). En esa dinámica, desde los años sesenta comienza a aceptarse el principio de la autoconstrucción, como una espita de salida al tremendo problema de las carencias de alojamiento, y lo que ello comporta. Las políticas seguidas por Chavez mantienen y confirman esa dinámica. Precisamente, porque en dichos ámbitos es donde se teje buena parte de la base social del «chavismo» (pp. 205 y ss.). Todo comienza con la invasión de terrenos; en su mayor parte públicos. Es una solución rápida; que apacigua a la población. Incluso proporciona sugestivas esperanzas de mejora social. Su tiempo de desarrollo combina la rapidez de la ocupación con el plazo más pausado de la consolidación edificadora, siguiendo eventuales disponibilidades económicas concretas. Una estrategia importante del «chavismo» reside en la integración de estos «*barrios*» en un sistema mayor de organización global, que alcance a toda la ciudad. De esa forma, se articula un sistema de relaciones que van de la base a conjuntos más amplios, los cuales permiten desempeñar estrategias de superior alcance.

Para los individuos, poseer un terreno, es el primer paso de tener un capital garantizado para el porvenir: también de contar en la sociedad. Posicionan a las personas en la escala social. Pero, con ese sistema alegal, claramente individual, resulta luego muy difícil articular morfologías urbanas coherentes, racionales y mínimamente organizadas. El gobierno al favorecer y permitir este proceso, enfatiza que así se disminuye la deuda social del Estado con la población de los «barrios»; además, se aprovecha de su tratamiento para después pedir otras contraprestaciones. No hay que olvidar que el control político de estas entidades resulta vital para el «chavismo». Por su parte, cada «barrio» es un verdadero laboratorio social. Un mundo fluido y complejo donde no hay verdaderamente ni autoridad formal, ni poderes establecidos y reconocidos por todos. No es preciso insistir en que con ello, el clientelismo y otros comportamientos asimilados, encuentran un entorno en el cual desarrollarse a plena satisfacción.

Ahora bien, el aumento generalizado y abusivo de esos procedimientos, termina configurando ciudades compartimentadas y compuestas de *barrios* tan diferentes, que al pasar

de unos a otros, es como si se cambiase de país (p. 258). Esos mosaicos urbanos encuentran su cemento federador en la figura del presidente Chavez, principal artífice de todo. Se está llegando a una situación, donde puede decirse que las ciudades venezolanas son «ciudades-barrio».

A primera vista, resulta difícil explicar que un país tan rico por su petróleo como Venezuela tenga tanta pobreza entre sus habitantes. A veces se indica que el petróleo constituye una riqueza paradójica, pues depende de cómo se utilice esta. No es preciso insistir en las formas en que se ha hecho antes; interesa centrarse en qué está haciendo la década ya transcurrida del «chavismo». Sin duda Venezuela, como todos los países, constituye una realidad muy compleja, al igual que el denominado «chavismo». Su líder practica un discurso internacional contra Estados Unidos, su principal cliente. Señala que desea convertir a Venezuela en una alternativa frente al capitalismo, cuando la mayoría de la población venezolana está fascinada por la sociedad de consumo y la importación masiva de bienes para cumplir esos deseos. Pero, lo oral en Venezuela encuentra mayor efectividad que lo escrito. La ausencia de organización en todos los niveles facilita esas prácticas. La llamada revolución bolivariana, es de hecho muy centralizada. La figura de su caudillo se ocupa de todo. En la retórica revolucionaria, el petróleo pertenece a todos, y es preciso, socializar las rentas petroleras. Gracias a ese sistema, cada venezolano debe exigir a su gobierno su parte personal de la renta petrolera, más para aquellos que acumulan una deuda social tras mucho tiempo de quedar al margen, sumidos en la pobreza.

Pero, sobre el terreno, en la práctica, el ascensor social está bloqueado. Las ciudades, donde habita el noventa por ciento de la población venezolana, constituyen comunidades inaccesibles. En los ámbitos concretos de los «barrios», sólo se puede alcanzar un papel en la sociedad, o bien pasando por el ejercito, la iglesia católica o, ahora, mediante el «chavismo». Las relaciones sociales de dominación no se han modificado sustancialmente. Las acciones bolivarianas en los «barrios», si bien han mejorado ciertas formas y condiciones de vida, no las han modificado estructuralmente. Es difícil negar que Chavez tenga buenas ideas, pero no resulta sencillo llevarlas a la práctica. En los últimos años se ha incrementado el enfrentamiento político, trasladándolo a una dimensión de lucha de clases. Amplios estratos de la población, excluidos tradicionalmente, han visto que ellos ahora pueden influir con su voto en las decisiones nacionales. Un proceso constructivo, sin duda. Así, el dualismo con Chavez, o contra él desemboca en un impasse. La polarización divide a la sociedad en dos campos. Pero, la modernización de un país no puede realizarse sin la convivencia de los grupos dirigentes que disponen de los saberes, las técnicas y las capacidades de gestión. Toda transformación profunda debe contar con las clases medias, heterogéneas, para que el Estado se sustente en intereses colectivos no divergentes. Conocedor de ello, sus discursos marxistas apelan regularmente a las clases medias, pero encuentran pocas respuestas efectivas. En esa perspectiva, la revolución bolivariana, puede decirse que carece de una teoría, tampoco contiene, en la práctica, un proyecto de sociedad, ni económico. Más bien revela un sistema populista de conciliación o un populismo autoritario y bienhechor (p. 264). Otra cosa es su proyección externa propagandística.

Curiosamente, a pesar del amplio predominio de la población urbana, los grandes proyectos «chavistas» se centran en la agricultura y la industria, sin que existan otros centrados en las ciudades. Más que la mejora de las ciudades existentes, se plantean abordar hipotéticas

ciudades ex nihilo socialistas. Maracaibo, como arquetipo de otras ciudades se asemeja a un enorme campamento petrolero, más que a una verdadera ciudad, en el sentido de lugar globalmente organizado para construir una sociedad. Los ritmos y la amplitud de sus trabajos están directamente ligados a las rentas petroleras y a los calendarios electorales. Ahora bien, no conviene perder de vista que la simple distribución de esta renta, con los frecuentes despilfarros que se realizan, no parecen un camino propicio a seguir. Si la ruptura con el periodo anterior es indudable, la etapa siguiente no aparece claramente dibujada. Tal vez es pronto para calibrar un balance de lo acaecido en estos años. El futuro plantea muchos interrogantes. La lectura de este libro ayuda a entender lo que está ocurriendo en ese país. A mi juicio, constituye un análisis profundo de una realidad socioeconómica y política a través del hilo conductor que proporciona el estudio de un ejemplo urbano. Además su trascendencia es aún mayor, dada las pretensiones que intenta ofrecer el modelo de Chavez, como continuidad del malogrado y desastroso ejemplo que ha significado su antecedente, el castrismo en Cuba. Un camino que pretende extenderse a otros lugares de Iberoamérica. El tiempo dirá en qué queda.

José María Serrano Martínez  
Universidad de Murcia

BEL, G. (2010): *España, capital París. Origen y apoteosis del Estado radial: del Madrid sede cortesana a la «capital total»*. Barcelona, Destino, 325 pp.

BEL, G. (2011): *Espanya, capital París. Tots els camins porten a Madrid*. Barcelona, La Campana, 318 pp.

En los últimos años en geografía se ha afianzado la idea de que la descentralización política en España es irreversible y que, a grandes rasgos, ha sido un proceso positivo.<sup>1</sup> Ante esta opinión generalizada, sorprende uno de los argumentos principales del libro que nos ocupa, que sostiene que tal descentralización constituye un espejismo, efecto del convulso período transicional, y que actualmente se está produciendo un «retorno de las aguas a su cauce» (p. 17); es decir, que una recentralización parece perfectamente posible. Si bien este no es el tema central, de tal contundente idea se puede inferir que esta obra del catedrático de Economía Germà Bel aporta mucho a los debates geográficos sobre España. Es más, creemos que desde la geografía se ha de tener muy en cuenta esta contribución, altamente sugerente para el análisis territorial de España.

¿Cuál es la tesis del libro? Desde los primeros Borbones, Bel detecta una inercia histórica por parte del poder central en la voluntad de convertir a Madrid «en capital total, en el París de España» (p. 19), y considera que este proyecto continuado ha acabado cristalizando. Por

<sup>1</sup> Véanse dos trabajos juiciosos con este argumento: LOIS, R.C. (2010): «La geografía y el análisis territorial en España: argumentos para la reflexión». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 50, 7-42; y GARCÍA ÁLVAREZ, J. (2002): *Provincias, regiones y comunidades autónomas. La formación del mapa político de España*. Madrid, Senado.

lo tanto, para Bel la capital goza ya de una primacía indiscutible en el sistema urbano español, en particular desde un punto de vista económico, tal y como se encarga de explicar en el primer capítulo del libro. Si en geografía se sigue conceptuando el sistema urbano español como policéntrico,<sup>2</sup> Bel opina en cambio que todas las ciudades que no son Madrid tienen un papel secundario. «[E]l logro de la capitalidad económica por Madrid es un hecho indiscutible, y permite superar una de las tensiones tradicionales que por largo tiempo dominó la política territorial española: la contradicción entre poder político y poder económico» (p. 36). La voluntad política de conseguir «el París de España» se ha vehiculado a través de una acción decidida en materia de infraestructuras de transporte que ha privilegiado sin excepción a la Villa y Corte. «[E]l español es un caso extremo de uso de la política de infraestructuras al servicio de la jerarquización territorial y de la ordenación del poder en España» (p. 29), resume el autor en una frase axiomática. En lo sucesivo del libro, Bel desgana esta idea. Antes, y aún en el capítulo primero, aporta unas breves consideraciones teóricas sobre infraestructuras y productividad que enmarcan conceptualmente el conjunto de la investigación.

El segundo capítulo plantea una revisión de la conformación de la capitalidad en Madrid, desde 1561 hasta los primeros Borbones. Se inicia la tarea por la habitual disquisición sobre las causas últimas de la elección de la sede de la corte por parte de Felipe II y se insiste en que durante los Austrias Madrid crece absorbiendo a las otras ciudades castellanas. Por lo tanto, se propone a Madrid como causa del subdesarrollo de Castilla y Extremadura durante la edad moderna. La propensión oficial por Madrid se consolida durante los Borbones y es durante el siglo XVIII, en particular con Felipe V, cuando aparece el modelo radial centrado en Madrid como forma básica de la ordenación de las infraestructuras. Es evidente que la inercia de la imagen de las infraestructuras dispuestas en forma de estrella, con todos sus brazos convergentes en la Puerta del Sol, tendrá una fuerza extraordinaria del setecientos en adelante.

El tercer capítulo inicia la serie de capítulos centrales, que se prolonga hasta el sexto. En cada uno de ellos se fija el foco de atención en un modo específico de transporte y se ciñe el análisis a un determinado período en el que dicho modo alcanza un desarrollo notable y en el que se comprueba el esfuerzo del Estado por favorecer a Madrid. Además, estos cuatro capítulos se inician por unas notas de «referencias del entorno» en las que se hace una síntesis encomiable del desarrollo de cada modo de transporte en otros países comparables con el caso español. El discurso promueve la idea de que España constituye siempre una excepción, sobre todo por la predilección absoluta por su capital y por la repetida articulación de una red radial. Bel reitera así la existencia de una continuidad de la misma ideología territorial, que puede entenderse como geopolítica<sup>3</sup> y que se manifiesta en una ordenación territorial seriada. Si bien en la actualidad desde la geografía se suele informar que la Administración General

---

2 Se podrían poner muchos ejemplos, pero con uno creemos que basta. Oriol Nel·lo opina que existe una «preeminencia de [siete] principales áreas metropolitanas sobre el sistema urbano español», articuladas a través de ejes territoriales localizados «en la periferia peninsular, con la notabilísima excepción de Madrid», p. 279 de NEL·LO, O. (2001): «Las áreas metropolitanas» en *Geografía de España* (Gil Olcina, A. y Gómez Mendoza, J., coords.). Barcelona, Ariel, 275-298.

3 Sobre la relación entre infraestructuras y geopolítica, léase SUBRA, P. (2007): *Géopolitique de l'aménagement du territoire*. Paris, Armand Colin.

del Estado ya no tiene competencias en ordenación territorial,<sup>4</sup> este libro invita a matizar que se trata de una falta de competencias formales, pero no de capacidad efectiva.

Los dos primeros de estos cuatro capítulos centrales se encabezan con el título «Mercado transversal, Estado radial», que sostiene la idea de que las políticas de infraestructuras radiales, centradas en Madrid, responden a criterios políticos. Las redes radiales, defiende Bel, no pueden en origen ser mantenidas por el sector privado, configurado históricamente obviando a Madrid y primando otro tipo de ejes territoriales de carácter transversal. Por ello, es el Estado el que impone obligatoriamente o implementa de forma directa una lógica radial convergente en la capital.

El tercer capítulo se refiere específicamente a los primeros ferrocarriles, en lo fundamental en la segunda mitad del siglo XIX. La primera fase de desarrollo ferroviario es errática y todos los proyectos son territorialmente periféricos y portuarios. En cambio, el modelo que introduce la ley de 1855 es radial y soportado por el sector público. De entrada, el gobierno español financia la línea Madrid-Aranjuez, pero desdeña hacerlo con Barcelona-Mataró, aunque la concesionaria lo solicita. Las líneas radiales concentran los subsidios y las subvenciones, al ser las prioritarias por ley, mientras que la iniciativa privada se encarga de los recorridos no radiales. En este sentido, el mercado en el siglo XIX es transversal, pero los ferrocarriles amparados por el Estado son siempre radiales. Al parecer de Bel, no importa la eficiencia económica de los trazados financiados, pues únicamente se busca la satisfacción de una ideología.

En relación a las autopistas y autovías, tratadas en el cuarto capítulo, el autor explica cómo el mercado —transversal— puede soportar las primeras autopistas de peaje del corredor mediterráneo y del eje del Ebro. Sin embargo, cuando desde 1984 el erario público pasa a financiar las vías de alta capacidad gratuitas (las autovías, tal y como se las conoce en España) los grandes beneficiarios son siempre los corredores radiales. La construcción de vías de alta capacidad con peajes es propia de los países del sur de Europa, aquejados por presupuestos endémicos y sin voluntad política para aumentar la carga impositiva, pero lo excepcional de España es que, después de una primera fase con peajes, se construye una monumental red de autovías libres de peaje. Según Bel, esta nueva red es casi en su totalidad radial, de modo que se crea una disimetría entre recorridos radiales sin peaje y recorridos transversales de peaje. A partir de 1996, se desdoblaron alrededor de Madrid los corredores radiales mediante vías de peaje, sólo cuando las autovías libres ya se han construido. Sin poner en duda las valiosas aportaciones de este apartado, debemos señalar que faltan aquí consideraciones sobre la explosión de las autovías autonómicas, lo que sin duda merece investigaciones a escala regional.<sup>5</sup>

4 Por ejemplo, el reciente manual de GALIANA, L. y VINUESA, J. (Coords.) (2010): *Teoría y práctica para una ordenación racional del territorio*. Madrid, Síntesis. De todos modos, ya se había advertido desde la geografía que la política de transportes constituye un mecanismo de primer orden al servicio de la Administración General del Estado para generar ordenación territorial; véase al respecto ZOIDO, F. (1996): «Regional Planning: recent evolution of the main territorial structures and systems». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 21-22, 61-72.

5 Como ejemplo, véase para el caso gallego PAZOS, M. (2009): «Galicia: la governança de les infraestructures de transport: Entre el model *desarrollista* i la mobilitat sostenible». *Idees. Revista de temes contemporanis*, nº 32, 218-240.

Los dos segundos capítulos centrales (el quinto y el sexto), que llevan por título genérico «la Nueva España», ofrecen una visión contemporánea del actual desarrollo infraestructural. Bel cree que hoy en día el mercado sigue sin poder financiar una red radial, pero el Estado continúa apoyándola. Y ello atañe a los dos partidos mayoritarios de España y por lo tanto al común de la ciudadanía, esto es, «[a]l 92 por ciento del Congreso», «[a]l 85 por ciento de los votos emitidos» (p. 16). Los símbolos de «la Nueva España» son la red de Alta Velocidad Española —AVE, denominación propia del tren de alta velocidad en España con innegables connotaciones ideológicas—, cuyo patrón es absolutamente radial, y la gestión centralizada de todos los aeropuertos de España, bajo los intereses de Madrid-Barajas.

El quinto capítulo se dedica al primer símbolo de «la Nueva España». Bel caracteriza la red AVE como desproporcionada en relación a la demanda de transportes para pasajeros que nunca pueda llegar a existir en España. Las comparaciones en este sentido son sorprendentes: «En el año 2009 [...] el AVE transportó unos 16 millones de viajeros. Por tanto, con una red de alta velocidad casi tan extensa como la de Japón y Francia [en 2011 ya es más extensa que la de estos dos países] se ha transportado apenas el 5 por ciento de pasajeros que en Japón, y apenas el 15 por ciento que en Francia» (p. 189). Pero estos porcentajes no importan, porque según Bel tal implantación ferroviaria no se está produciendo bajo lógicas racionales —necesidades de mercado, política de cohesión territorial, voluntad de bajar las emisiones de gases de efecto invernadero, etc.—, sino al servicio de un discurso político.

En paralelo, la falta de una política de transporte de mercancías por ferrocarril, que en los últimos años ha perdido cuota en relación al transporte por carretera y que sí que hubiera permitido un descenso de emisiones de CO<sub>2</sub>, es calificada por Bel como «patética» (p. 183), pues todo el esfuerzo inversor en AVE ha sido para el transporte de pasajeros. Y lo de «patético» se puede aplicar también a los servicios de cercanías y regionales, en un estado lamentable en varios de los núcleos existentes y que son los que verdaderamente pueden transformar en más sostenible la movilidad española, no el AVE. El autor cree que el impacto económico del AVE será negativo para las ciudades pequeñas y medias y revisa críticamente el «modelo Ciudad Real», puesto frecuentemente como paradigma de crecimiento urbano asociado al AVE.<sup>6</sup> En definitiva, la idea clave de Bel al respecto es que la red AVE se ha realizado por una mezcla de «ensoñaciones románticas» (p. 195) y «nacionalismo español» (p. 196) con el objetivo de «usar la ley y los subsidios del presupuesto para hacer realidad aquello que la dinámica económica no sustentaría en modo alguno» (p. 198).

Por último, el sexto capítulo se centra en el análisis de AENA. Se empieza subrayando que España es el único país desarrollado con varios aeropuertos importantes donde toda la infraestructura aeroportuaria y su gestión está en manos del gobierno central. La idea esencial del capítulo es que existe una retórica del modelo AENA, que argumenta que la centralización favorece la solidaridad entre aeropuertos, en especial con los más pequeños, y también la eficiencia del conjunto. Sin embargo, Bel demuestra cómo los aeropuertos mayores reciben desproporcionadamente más inversiones que los pequeños y, además, no

6 Entre otros, véase BELLET, C. (2000): «L'impacte de l'alta velocitat en ciutats intermèdies. El cas de Ciudad Real» en *Les oportunitats del tren d'alta velocitat a Lleida*. Lleida, Pagès, 87-113. Un completo balance de la investigación geográfica sobre este tema se puede encontrar en BELLET, C.; ALONSO, P. y CASELLAS, A. (2010): «Infraestructuras de transporte y territorio. Los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n° 52, 143-163.

son rentables, por lo que no duda en calificar el modelo AENA de «insolidario e ineficiente» (p. 219). El autor explica que en estos momentos se está subsidiando a Barajas y, en menor medida, a El Prat, lo que constituye un despropósito en un país que se jacta de apoyar a los aeropuertos pequeños. El argumento final es que el modelo AENA sólo responde a la voluntad de perpetuar una jerarquía de aeropuertos, particularmente Madrid-Barajas.

El libro acaba con un epílogo, unos agradecimientos, un apéndice, la lista de referencias, las notas y un útil índice alfabético de temas y autores. El apéndice está constituido por artículos de prensa del propio autor, o del autor en colaboración, en los que aparecen de forma periodística parte de las cuestiones del libro; se comprueba cómo determinados pasajes del ensayo proceden de artículos de prensa anteriores. Las notas son una extensa nómina de aclaraciones y apostillas que posibilitan conocer que mucho de lo dicho en el cuerpo principal se sustenta en artículos del propio autor publicados en revistas de impacto internacional, lo que implica que las deducciones, los datos y los métodos han sido evaluados de forma sistemática por revisores anónimos de revistas diversas. También las notas permiten darse cuenta de que el texto constituye una versión divulgativa de ideas defendidas desde un punto de vista científico y académico en publicaciones dispersas. Se trata, así pues, de un verdadero *ensayo* científico, con un plano de lectura sencillo y lineal en el cuerpo principal, consumible por el «gran público», pero a la vez con una «cocina» en la que se puede profundizar, al final de la monografía.

El epílogo apuntala las ideas del libro y se cuestiona si, en la medida en que Madrid ha conseguido «ser» París, España «llegará a ser» Francia. Bel retoma de este modo el argumento apuntado al inicio de esta reseña sobre la recentralización. Y termina: «El resultado puede acabar siendo un país como Francia, que probablemente habrá dejado de ser la España que hemos conocido» (p. 242). En la edición catalana añade: «Un país en el que muchos no nos sentiríamos reconocidos (¿Nos sentimos aún?), y donde veríamos (¿No las vemos ya?) menospreciadas nuestras oportunidades económicas, sociales y culturales» (p. 249; la traducción es propia). Con esta contundente y provocadora conclusión, y teniendo en cuenta todo lo aportado en el libro, creemos que se abren muchos interrogantes que desde la geografía se podrían tomar como base para la investigación. Incluso pensamos que el ensayo de Bel puede constituir un acicate para la actualización de determinadas ideas persistentes en geografía, tal vez ya trasnochadas por la realidad territorial actual, y, por qué no, ser objeto de críticas y antítesis elaboradas desde nuestra disciplina. No se puede perder de vista que la óptica y el objeto de estudio de Bel son plenamente territoriales y aúnan aspectos fundamentales en la agenda geográfica en España: ordenación del territorio, infraestructuras, análisis regional y geopolítica.

*Valerià Pail Carril*

Universidad de Santiago de Compostela

SIMANCAS CRUZ, M.R. y CORTINA RAMOS, A. (Coords.) (2011): *Retos y perspectivas de la gestión del paisaje de Canarias*. Santa Cruz de Tenerife, Observatorio del Paisaje de Canarias, Gobierno de Canarias y Universidad Internacional Menéndez Pelayo, 473 pp.

Parece un criterio político acertado que, periódicamente, desde la Administración Pública y las instituciones académicas se plantee evaluar y reflexionar sobre el estado de cumplimiento de leyes relacionadas con la planificación del territorio y el paisaje. Además, puede ayudar a aclarar la situación respecto a muchas de sus formulaciones sometidas durante años a presiones mercantilistas interesadas por parte de determinados agentes sociales, hasta el extremo que la falta de ética y cultura respecto al uso del territorio han sido argumentos para que por muchos profesionales se pronuncien por escrito en un documento a favor de su defensa (MANIFIESTO POR UNA NUEVA CULTURAL DEL TERRITORIO, 2006).

El libro que se reseña, editado conjuntamente por el Observatorio del Paisaje de Canarias, la Universidad Internacional Menéndez Pelayo y el Gobierno de Canarias, trata de hacer un balance de los procesos de implementación, estrategias y directrices derivadas de la firma del *Convenio Europeo del Paisaje* (en adelante CEP) en el ámbito español y, especialmente, en Canarias después de diez años de su entrada en vigor. De modo que este acuerdo internacional será uno de los referentes básicos en las reflexiones acerca de cómo realizar una gestión eficaz del paisaje.

A lo largo de la publicación se expone que el Convenio de Florencia introduce un nuevo paradigma de carácter holístico, complejo y polisémico en relación con el concepto de paisaje que acaba con anteriores discusiones académicas, nominalistas y estériles. Además, atribuye al paisaje, entre otros, un significado sistémico y es considerado un concepto estructural en los procesos e instrumentos de ordenación del territorio (pág. 273). También, el CEP induce que la ordenación, gestión y protección del paisaje se lleve a cabo mediante instrumentos legales de participación, mediación y concertación entre las partes implicadas.

Se desprende del libro que las políticas de protección, gestión y ordenación del paisaje se deben llevar a cabo desde la Administración Pública más próxima al ciudadano. Concretamente, se expone que el paisaje encuentra su mejor encuadre en los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional. Además, el CEP considera que no se puede formalizar una buena gobernanza del paisaje por parte de las administraciones, si no se tiene en consideración la valoración social y percepción que la población tiene de su entorno próximo. En caso contrario se realizaría una gestión no democrática y ajena a la intención de este acuerdo internacional.

La publicación que se reseña, como toda obra colectiva, y esta lo es, muestra unos resultados no totalmente homogéneos, aunque se ha realizado un gran esfuerzo por parte de los coordinadores para evitar reiteraciones, armonizar e integrar el conjunto de más de veinte trabajos de investigación y aportaciones académicas en cinco bloques a modo de grandes apartados:

Viene referido a la gestión del paisaje, intentado mostrar un balance de la primera década de vigencia y aplicación del CEP, así como los retos futuros que se presentan a escala regional y local.

Se plantean reflexiones acerca de cómo se aplican las formulaciones referidas a la protección del territorio y del paisaje teniendo como marco el CEP.

Se muestran distintos enfoques de cómo gestionar el paisaje desde la perspectiva de la protección ambiental, destacándose la necesidad de la participación social.

Se analiza la gobernanza que se ha llevado a cabo en los últimos años, en relación con los paisajes rurales de Canarias y la posibilidad de su modificación en el caso de una no correcta gestión por parte de las administraciones públicas competentes.

Se exponen algunas experiencias, en relación con la explotación del paisaje como nuevo producto de la sociedad de mercado, matizado con preceptos de sostenibilidad y la consideración de bien social, que pueden servir como ejemplos para el desarrollo económico y fuente de competitividad.

Con el objetivo de especificar, a modo de resumen, las investigaciones y aportaciones recogidas en el Seminario que tuvo lugar en Tenerife (octubre 2010) con ocasión del décimo aniversario de la firma del CEP y que sirven de base al libro que se comenta, se destacan las siguientes:

En el primer bloque y en el desarrollo del capítulo 1, Rafael Mata Olmo, como figura muy relevante en relación con el estudio del paisaje en España, realiza una interpretación propia del CEP, articulada en torno a tres nociones principales: territorio, percepción y carácter. También, destaca entre otros aspectos del Convenio que «cualquier parte del territorio es paisaje». De este modo se acaba con anteriores discusiones disciplinares que consideraba sólo paisaje a los excepcionales, visuales-estéticos o escenográficos y se eleva de rango el carácter de los paisajes cotidianos. Además, considera básico que los programas, planes y acciones de contenido territorial, de modo directo o transversal, recojan objetivos de calidad paisajística según lo percibe la población implicada y toma como ejemplo la *Ley 8/2005, de 8 de junio, de protección, gestión y ordenación del paisaje de la Generalidad de Cataluña*.

En este mismo bloque, Maguelonne Dejeant-Pons, eminente jurista europea y gran especialista en el estudio del paisaje, propone determinadas medidas que se deben aplicar por parte de los países firmantes del CEP, explicando cómo el Consejo de Europa ha dispuesto una estructura administrativa específica que favorece su cumplimiento.

Por otra parte, en el capítulo 4, Juan Manuel Palerm Salazar explica las actividades que se vienen realizando desde el Observatorio del Paisaje de Canarias a favor de la aplicación de las determinaciones recogidas en el CEP y realiza un balance de las actuaciones llevadas a cabo desde la Consejería Delegada del Paisaje y Medio Urbano, explicando algunas experiencias de su gestión en la isla de Tenerife.

En el segundo bloque, Andrea Hildenbrand Scheid siguiendo una metodología muy elaborada, estudiada y ensayada en muchas de sus investigaciones, realiza un análisis comparado de la aplicación de la legislación del CEP referida al paisaje en las distintas CCAA de España y su imbricación en la ordenación del territorio, destacando el liderazgo de Cataluña en esta materia, como anteriormente ha sucedido en relación con la planificación urbana, así como en las formulaciones que tienen por objeto el territorio.

En este mismo bloque y capítulo 6, Faustino García Márquez describe el proceso seguido en las Islas Canarias en la aplicación de las políticas de paisaje y profundiza en cómo ha evolucionado el concepto de paisaje en la práctica administrativa. Desde la consideración

que sólo es paisaje lo excepcional y escenográfico hasta la concepción actual que valora los territorios cotidianos, degradados o banales también como paisajes.

Posteriormente, en el capítulo 7, Santiago Fernández Muñoz propone formulas y métodos, así como algunas claves que favorezcan la participación social cuando se elaboran planes, programas u otras figuras de planificación que tienen por objeto el paisaje. Expone, entre otros postulados, la certeza que cuanto más aumenta el grado de participación social en un plan, mayor es la posibilidad de cumplir sus objetivos (pág. 167).

En el desarrollo de los capítulos 3 y 8, Albert Cortina Ramos, reconocido jurista en materia de ordenación del territorio y paisaje, expone que las Cartas de Paisaje pueden servir como herramientas administrativas que favorecen la concertación social y negociar entre los agentes sociales y las administraciones implicadas, explicando los procedimientos jurídicos a seguir, y tomando, entre otros ejemplos, la *Carta del Paisaje de la isla de La Palma*.

El arquitecto Federico García Barbas, también, en el capítulo 8, explica como la legislación territorial de las Islas Canarias está contribuyendo a una progresiva y acelerada destrucción de sus mejores valores paisajísticos (pág. 227), planteando la necesidad su revisión.

Afortunadamente, destaca que la reciente aprobación del *Plan Territorial de Ordenación del Paisaje de la isla de Tenerife* (2010) supone un acierto legal y normativo en esta disciplina.

En dos capítulos (10 y 11) del bloque tres, Moisés R. Simancas Cruz y Juan Israel García Cruz, integrantes del Grupo de Investigación Geoturis adscrito a la Universidad de La Laguna, realizan un análisis de los paisajes protegidos de las Islas Canarias, destacando como los mayores índices de territorio que gozan de figuras legales de protección corresponden a suelos con cobertura de carácter biótico. Además, proponen una metodología propia para su reconocimiento en base al análisis de superficies poligonales del territorio mediante herramientas informáticas propias de los SIG. También, describen el proceso y evolución seguido en las últimas décadas por las figuras legales de protección del paisaje en Canarias: desde los años de 1970 cuando se protegía lo estético-visual o extraordinario; el cambio de paradigma de principios de los años de 1980 hacía la protección de lo ecológico o sistémico; y actualmente a considerar según el CEP que se puede proteger como paisaje a cualquier parte del territorio. A lo largo de estos capítulos, explican que el análisis del paisaje en las áreas protegidas permite caracterizar e interpretar el territorio de dichas áreas desde una perspectiva dinámica, la disposición de sus elementos y usos, así como las estructuras y sistemas que lo conforman (Zoido, 2002).

En el mismo capítulo 11, un grupo de investigación de carácter interdisciplinar, tomando como objeto de análisis estudios para el *Plan de ordenación de los recursos naturales para la propuesta de un Parque Nacional en Fuerteventura* (2010) y aplicando métodos de la antropología social, llegan a la conclusión que la valoración de una población respecto a la conservación de un paisaje está relacionada con su mayor o menor implicación en el entorno y que, en este contexto, la declaración de un área protegida es percibida como una imposición de intereses ajenos. En sus deducciones, los investigadores se muestran poco optimistas en cuanto a la aplicación de los criterios de interactividad de la gobernanza enunciada en el CEP (pág.335).

A lo largo del capítulo 12 del bloque cuarto, Mónica Luengo Añón, destacada autoridad en el conocimiento de los paisajes culturales, explica cómo entiende los paisajes rurales patrimoniales, su significado y valor cultural, especificando las cualidades de aquellos que poseen carácter intangible. Expone la dificultad que existe, en la actualidad, para encontrar un equili-

brio entre la innovación y la conservación de estos paisajes. También, muestra que, aunque el CEP afirma en sus preceptos la igualdad de todos los paisajes, al analizar la normativa vigente se deduce que sigue prestándose mayor atención a los excepcionales o degradados.

Desde el Cabildo Insular de Tenerife un grupo del cuerpo de funcionarios pertenecientes al Servicio Técnico de Agricultura, exponen, en el capítulo 13, la complejidad de los sistemas agrarios de la Isla de Tenerife, sus conflictos y amenazas, específicamente en las áreas de las periferias urbanas, proponiendo estrategias para la eficaz gestión de estos paisajes sometidos a muchas presiones inmobiliarias.

En el capítulo siguiente, Abel Herrera García, explica cómo se desarrolla la construcción de un paisaje en el imaginario colectivo destacando la influencia de la literatura romántica y los libros de viajes científicos del siglo XIX. El autor, como Director del Parque Rural de Teno, muestra experiencias llevadas a cabo en la conformación de los paisajes de esta área protegida. En síntesis, recomienda, entre otros preceptos, la aplicación de métodos alternativos que impliquen a la población en el diseño de sistemas productivos rentables en medios adversos (pág. 402).

Algunas experiencias catalanas referidas a la planificación territorial y paisajística son expuestas por Carlos Llop Torné, en el primer capítulo del quinto bloque. El autor parte de la hipótesis que el paisaje es un bien social y expresión sintética de los valores de un territorio. Además, explica la necesidad que en la planificación del paisaje se apliquen instrumentos idóneos y específicos por parte de la Administración Pública como principal agente responsable en la gestión de un desarrollo sostenible y equilibrado. Entre otros ejemplos, referidos a la planificación territorial y paisajista, detalla la *Carta del Paisaje de les Valls d'Àneu*.

El capítulo 16 viene dedicado al paisaje como recurso turístico y tiene como autor a Cayetano Espejo Marín. Este investigador entiende que el paisaje debe ser reconocido como un recurso en las políticas de desarrollo sostenible del territorio debido al valor añadido que aporta a los destinos turísticos. Entre otros ejemplos de políticas turísticas llevadas a cabo desde las comunidades autónomas de España, destaca el *Plan Senda* de Andalucía. También analiza algunos casos de paisajes creados para cubrir demandas de nuevas actividades relacionadas con el ocio como campos de golf o parques temáticos, llegando entre otras conclusiones que el grado de conservación de un paisaje guarda relación con el rendimiento de la actividad económica que se genere en esa área.

En el último capítulo, el Director del Instituto de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, junto a dos investigadores, explican el valor social que se le puede asignar a un paisaje. Toman como objeto de estudio la rehabilitación del Monumento Natural Dedo de Dios y aplicando técnicas de la antropología social descubren el valor económico de las preferencias sociales respecto a este paisaje singular.

En general, se podría concluir diciendo que la publicación que se reseña es buen libro para acercarse al conocimiento de la situación actual respecto a la gestión, legislación y normativa referida al paisaje, específicamente en el ámbito de las Islas Canarias y puede servir de manual de consulta debido a que recoge, detalladamente, investigaciones y aportaciones académicas de reconocidos especialistas en esta materia en España.

*Juan José Domínguez Vela*

Colaborador del Centro de Estudio Paisaje y Territorio. Sevilla

PRADA TRIGO, J. (2011): *Desarrollo, patrimonio y políticas de revitalización en ciudades intermedias de especialización minero-industrial. El caso de Langreo (Asturias)*, Oviedo, Consejo Económico y Social, 168 pp.

El libro que nos ocupa tiene su origen en un metódico y bien articulado trabajo de investigación orientado a obtener la suficiencia investigadora. En principio, una de tantas investigaciones realizadas con un claro propósito académico. Pero la ambición del autor, el geógrafo José Prada, y su capacidad de trabajo y de análisis, amén de una sabia dirección, han dado como resultado un estudio de notable profundidad y rigor, acompañado de una nueva y sugerente mirada sobre un tema conocido y estudiado por la geografía urbana e industrial: los efectos de la crisis de la minería y la industria en las ciudades de industrialización histórica. Y de ahí sale este libro, que ve la luz como parte del reconocimiento al buen hacer científico de Prada, merecedor del VII Premio de Investigación del Consejo Económico y Social del Principado de Asturias que publica íntegra la obra galardonada.

El punto de partida está definido con claridad: Asturias, una región alcanzada de lleno por la crisis de la minería y la siderurgia, acoge ciudades muy especializadas que experimentan una brusca contracción del crecimiento económico y demográfico, por lo que se ven abocadas a poner en marcha políticas de revitalización con desigual resultado. Entre ellas está Langreo, en la cuenca minera del Nalón, ciudad en la que las medidas de reactivación aparecen gestionadas por agentes diversos que deberían, según el autor, esforzarse por orientar sus acciones hacia un proyecto unitario de ciudad, lo que facilitaría la superación de los problemas y la emergencia de factores de oportunidad.

Es interesante el enfoque del análisis, planteado desde la perspectiva de las ciudades intermedias y su papel en el desarrollo territorial, así como la importancia del patrimonio minero-industrial en las estrategias de planificación urbana y en los modelos de desarrollo integral. Tal enfoque vincula la obra a una pujante línea de estudio y debate entre expertos (geógrafos, urbanistas, arquitectos, economistas) que subrayan el valor de la herencia industrial en todo proyecto de reactivación de espacios urbanos y regionales de antigua industrialización, lugares donde las viejas fábricas y los terrenos abandonados son, además de memoria histórica y colectiva, un recurso de primer orden en el que apoyar iniciativas de desarrollo y crecimiento socio-espacial.

Y es muy sólida la estructura que sujeta el trabajo: un marco teórico fundamentado, como acabamos de apuntar, en las estrategias de revitalización de las ciudades minero-industriales y en el contexto del sistema urbano español, con detalle de la génesis, tipologías y modelos de localización de las pequeñas ciudades como Langreo, lo que se redondea con una oportuna revisión de las políticas que a escala regional buscaron, sin éxito, reindustrializar los lugares que la crisis se encargó de vaciar de sustancia fabril y productiva. En este punto el autor consigue poner de relieve un hecho incontestable de la realidad asturiana del momento: el proceso de desindustrialización seguía sin tocar fondo pese al empeño político de los años de 1980 y 90 por recuperar la industria perdida en condiciones que el presente ya no ofrecía ni las tendencias de futuro aconsejaban. Aunque el autor bucea con acierto en los entresijos del proceso, le falta un punto de agudeza a la hora de responder a una cuestión clave: por qué Asturias falla donde otras regiones tienen más éxito. Cerrando la urdimbre estructural se ofrece el diagnóstico sobre el caso de Langreo, con un apoyo cartográfico importante y resuelto de manera satisfactoria.

Ciertamente es arriesgado analizar una realidad local tan compleja como la de Langreo, sobre la que además versan algunas tesis y numerosas publicaciones. Pero aquí el autor hace una revisión del caso novedosa, ágil y abierta. Y este es su mayor acierto: evitar el recurso pedante a la reiteración de lo conocido, aligerar de erudición innecesaria su estudio y centrarse en lo que más llama su atención de esta ciudad minero-siderúrgica: las iniciativas de puesta en valor de sus recursos urbano-industriales, las acciones de gobierno, el papel de la Mancomunidad y el futuro que le espera a una ciudad con estrategias que tanto dependen del apoyo público y tan escasa se halla de emprendedores que asuman retos y abran vías alternativas para reconducir la crisis.

En los capítulos finales del libro Prada apunta problemas y también posibles soluciones a los bloqueos de Langreo. En concreto, el autor destaca la ausencia de un Plan Estratégico de Patrimonio minero-industrial y la falta de protección de ese mismo patrimonio, recurso vital para la ciudad y sus habitantes. Y propone un modelo urbano y socioeconómico basado en seis iniciativas que servirían, a su juicio, para superar la situación de declive de la ciudad y el propio valle del Nalón: profundizar en las acciones de ordenación territorial y separación de usos del suelo; apostar por la terciarización económica y la innovación en la industria; impulsar la figura de la mancomunidad del Nalón y la gobernanza urbana; crear una cultura emprendedora; definir un proyecto para todo el valle y, por último, impulsar el citado plan de patrimonio.

En fin, el trabajo se cierra con una preocupante reflexión: Langreo ejemplifica, hoy por hoy, lo que podría denominarse «crecimiento sin reflexión». Al concluir el libro al lector le queda el regusto amargo que deja la evidencia de un cabal análisis que desemboca, empero, en una conclusión inquietante y que suscita, al menos, tres interrogantes: ¿Habrán en Langreo voluntad para asumir los retos que el autor plantea en su libro?, ¿son estas las propuestas adecuadas?, ¿quién recogerá el guante tendido? De lo que no cabe duda es que José Prada ha hecho un ejercicio encomiable de geografía activa.

*Paz Benito del Pozo*  
Universidad de León

ANDRÉS SARASA, J.L. (2011): *El neopaisaje de la huerta de Murcia*, Murcia, Junta de Hacendados de la Huerta de Murcia, 198 pp.

Durante los últimos años hemos venido comprobando cómo la Valoración Catastral Rústica nos indicaba la pérdida de valor e importancia de la Comunidad de Murcia respecto a otras Comunidades Autónomas que hoy la superan, al tiempo que una serie de obras publicadas a lo largo del presente siglo ponían en cuestión su huerta.

La Valoración Catastral de Rústica nos permite, entre otras variables, poder conocer la situación del mundo rural de España. Al poner en relación el valor catastral con la superficie de las parcelas, nos permite analizar la riqueza; así como al conectar el valor catastral con el número de titulares catastrales, se puede comprobar la concentración de la propiedad,

aspectos todos ellos que hemos observado en el tránsito de un siglo (1995-2005), pudiendo comprobar las Comunidades Autónomas (CCAA) que ocupan mejores lugares al tiempo que más han crecido. En *concentración de la propiedad* los primeros puestos los desempeñaban Andalucía y Murcia, pero esta última ha dejado paso a otras CCAA, especialmente a Aragón y Extremadura entre otras, cuando se han analizado los municipios con mayores valores catastrales y con reciente renovación catastral. En *riqueza de la tierra* la Comunidad Valenciana y Murcia representan idéntico papel, pero nuevamente esta última ha vuelto a dejar este segundo lugar a otras CCAA y/o provincias, como es el caso de Almería, por las mismas razones antes expuestas. Durante los últimos años (2010) las valoraciones catastrales referidas a la riqueza otorgan lugares destacados a distintas CCAA, como es el caso de las Islas Baleares, caso poco claro, conociendo la realidad agraria de estas tierras insulares.

Dentro de esta situación general resulta muy curiosa la desaparición de los primeros lugares de la Comunidad de Murcia, como así lo desvela su pérdida de poder catastral tanto en concentración de la propiedad rústica como en riqueza de la tierra. Han existido diversas obras durante la última década que han venido a preguntarse si Murcia seguía siendo la huerta de Europa o de España, realizando de esta forma un diagnóstico sobre los regadíos intensivos y su situación ambiental, desvelando la existencia de un amplio conjunto de tópicos que ya no se corresponden con la realidad, relativos al incremento de la oferta de agua, cuando en realidad su base está centrada en una espiral de insostenibilidad, al tiempo que se ofrecen una serie de propuestas para fortalecer su competencia hortofrutícola, o que viene demandando agua a comunidades periféricas para diversos usos, no siempre confesables.

En esta situación ha llegado a nuestras manos una obra reciente escrita por el profesor de la Universidad de Murcia José Luis Andrés Sarasa titulada *El neopaisaje de la huerta de Murcia* que hace referencia al cromatismo de sus tierras, a los viejos y nuevos elementos, pero también a una serie de aspectos que inciden en la relación ciudad-huerta como son la multifuncionalidad, los factores estructurantes, la gobernanza y los desafíos. Destacaremos algunos aspectos de la obra que nos parecen de mayor interés para lo que venimos comentando, como son por ejemplo, el sentido de la huerta, los agentes que producen la tierra y por último, la relación existente entre la multifuncionalidad y lo urbano-rural.

La obra se inicia con una pregunta que nos parece básica ¿desaparece la huerta? lo que indica, de partida, una inquietud. Las dudas surgen como consecuencia, según su autor, «de que existe el convencimiento de que la producción de la huerta ha descendido considerablemente como consecuencia de la dura competencia que sobre ella ejercen los nuevos regadíos», pero también es preciso unir el reconocimiento unánime de que el proceso urbanizador ha invadido la huerta «más por el suelo urbanizable que urbanizado». Su futuro pasa claramente, como se nos advierte, por el progreso tecnológico y la mejora de la productividad agraria, entre otras medidas, sin olvidar que las explotaciones agrícolas situadas entre los espacios construidos vienen jugando un papel fundamental de relación inter e intraurbano, pero también financiero y especulativo.

Los agentes que producen hoy la tierra, poco se parecen a los huertanos de ayer, pues un papel fundamental lo desempeñan las grandes explotaciones de la llamada agricultura industrial surgida en los nuevos regadíos que eliminan al pequeño agricultor y que se benefician de las mayores subvenciones procedentes de Europa. Los tres tipos de agentes o agricultores son: el agricultor profesional, el agricultor a tiempo parcial y los que practican el «agroocio»,

estos últimos son los jubilados y profesionales de la industria y los servicios que consumen su tiempo de ocio cultivando su parcela en propiedad de tamaño variable «fórmula para acabar con los eriales sociales y los objetivos especuladores de algunos desaprensivos»; a estos tres tipos el autor añade el fracasado asociacionismo o cooperativismo, pues está escasamente implantado. De la misma forma que se defiende el agroocio se rechaza el «agroturismo», por querer convertir la huerta en destino turístico, pues los agricultores hoy no se ven «como receptores de turistas». Pero todo se andará, en esta sociedad del ocio, donde cada vez más el «urbanícola» impone sus necesidades en la conexión urbano-rural.

Cuando se refiere a la agricultura multifuncional (económica, social y medioambiental), como auténtica potencialidad, la considera como la responsable de la vitalidad de un espacio singular que busca un desarrollo armónico a través de la innovación en los sistemas de producción agraria, siendo la ciudad, en este caso el municipio de Murcia, la que contribuye al mantenimiento de la multifuncionalidad, o lo que es lo mismo al diálogo urbano-rural que se establece entre huerta y ciudad, pues viene a definir las relaciones multifuncionales que caracterizan al espacio periurbano, con el reconocimiento absoluto del papel positivo que juega la ciudad como mercado de proximidad. En definitiva, una agricultura periurbana dedicada a un intenso policultivo pero también amenazada por los especuladores del suelo, los exurbanos y las disfuncionalidades derivadas del desarrollismo de la ciudad, como señala Andrés.

Para concluir, tendremos que afirmar que evidentemente no ha desaparecido la huerta murciana, otra cosa distinta es que otras actividades como son las especulativas derivadas del ladrillo la han dejado en un segundo lugar, perdiendo peso específico dentro de nuestro país, como afirmábamos al comienzo.

Félix Pillet Capdepón  
Universidad de Castilla-La Mancha

EIROA RODRÍGUEZ, J.A., MOLINA MOLINA, A.L., ANDRÉS SARASA, J.L. y ESPEJO MARÍN, C. (2011): *Dinámica territorial de la Región de Murcia*, Murcia, Universidad de Murcia, 128 pp.

La obra objeto de esta reseña consta de cuatro capítulos fruto de la tarea de investigación del grupo de «Historia y Geografía del Urbanismo de la Universidad de Murcia», con análisis de temas diversos desde perspectivas histórica y geográfica.

Ángel Luis Molina y Jorge A. Eiroa estudian, en el capítulo primero, las transformaciones en la ciudad de Lorca y su término tras la conquista castellana, en los siglos XIII a XVI, periodo en el que la comarca de Lorca ocupaba el área suroccidental del reino de Murcia y que incluía los términos de Lorca (actualmente el segundo más grande de España) y los posteriormente independizados de Águilas, Puerto Lumbreras y parte de los de Mazarrón y Fuente Álamo. El relieve de la comarca es variado: altas tierras septentrionales, depresión prelitoral y sierras y llanuras costeras. La escasa pluviometría de la zona ha forzado a sus

habitantes a procurar el máximo aprovechamiento de los recursos hídricos y especialmente del Guadalentín, eje hidrográfico principal de la comarca lorquina. Molina y Eiroa analizan la situación de Lorca y su alfoz antes y después de la conquista castellana: la ciudad, la huerta y el campo, así como las tradicionales disputas por la delimitación de términos, especialmente tras la reconquista.

En el capítulo segundo, José Luis Andrés analiza la periurbanización reciente de la ciudad de Murcia, constatando que el estudio de la periferia de las ciudades es un tema de máxima actualidad y trascendencia en la investigación urbana por los cambios importantísimos e irreversibles en los esquemas tradicionales del crecimiento de la ciudad, al sumarse los actores exógenos a los endógenos con creación de amplios centros comerciales, de ocio, urbanizaciones residenciales, nuevas infraestructuras, etc., a lo largo del último medio siglo, con las consiguientes modificaciones: incremento de espacios urbanos, contaminación, servicios, industria y redes de infraestructuras en detrimento de la agricultura y de los espacios naturales. En una primera fase, durante la segunda mitad del siglo XX, la ciudad de Murcia triplica su población y diversifica sus funciones al convertirse en capital autonómica: fuerte terciarización de funciones, concentración de oportunidades de empleo, culturales, de sedes políticas, etc. En la segunda fase, primera década del siglo XXI, hay una voracidad constructora por agentes exógenos que potencian la «economía del ladrillo» por el papel dinamizador de la construcción del que, directa o indirectamente, se benefician tres cuartas partes de las empresas regionales murcianas. A lo largo de las tres últimas décadas, la ciudad de Murcia ha experimentado una continua e importante emigración de servicios y funciones hacia su área periurbana hasta convertirse en una ciudad polinuclear que sigue el modelo de la ciudad del siglo XXI: se mantiene el centro histórico como corazón de la ciudad (Gobierno Regional y sus Consejerías, bancos, centros sociales, culturales y religiosos) y tienden a ubicarse en la periferia los centros comerciales por amplias necesidades de espacio, etc., con las consiguientes dificultades para coordinar en el planeamiento (Programa NATURBA) la huerta tradicional con el crecimiento del espacio urbano.

Cayetano Espejo estudia, en el capítulo tercero, el queso de Murcia con Denominación de Origen Protegida: una apuesta por la calidad agroalimentaria, constatando los profundos cambios en el sector a lo largo de las últimas décadas: hasta mediados de los años sesenta del siglo XX, la cabra era el único animal que producía leche para abastecimiento en las tierras del Sureste Peninsular. El incremento de la demanda de leche forzó a instalar vaquerías, mayoritariamente de frisonas, en las periferias urbanas y, posteriormente, a la instalación de centrales lecheras por razones higiénico-sanitarias y de conservación del producto. Pese a estos cambios, pervive la producción de queso de cabra por la calidad y cantidad de leche producida, la tradicional elaboración de quesos, las ayudas a ganaderos e industrias queseras y las Denominaciones de Origen Protegidas «Queso de Murcia» y «Queso de Murcia al Vino», reglamentadas en julio de 2001. La proliferación de queserías desde principios de los ochenta en Jumilla, Cieza, Fortuna y Librilla, hizo que aumentase y se diversificase la producción. Para evitar la exportación de la leche a otras industrias se potenció la creación de nuevas queserías repartidas entre Jumilla, Yecla, Calasparra, Lorca y Cieza (dos en cada municipio) y Alhama, Bullas, Campos del Río, Fortuna, Molina de Segura y Murcia (una en cada término), transformando en queso más de la mitad de la producción de leche regional. En 2001 obtienen la Denominación de Origen que incita a diversificar la producción y

a aumentar las explotaciones caprinas, ocupando los quesos con Denominación de Origen Protegida murcianos el primer lugar en producción de España al tiempo que casi un 80% del Queso al Vino y casi un 60% del Queso Curado se exportan, mayoritariamente a Estados Unidos, Reino Unido, Alemania, etc., aspectos básicos para el sector ganadero y agroindustrial murciano.

En el capítulo cuarto, Ángel Luis Molina realiza una síntesis histórica de Moratalla desde la Prehistoria hasta hoy, haciendo especial hincapié en los siglos XIX y XX, sus aspectos políticos, rasgos económicos, desamortización, actividades agrarias, industriales, comercio, comunicaciones), evolución demográfica y urbana, etc.

Como conclusión, la obra reseñada es de notorio interés para conocer la evolución de las últimas décadas y la situación actual de espacios rurales y urbanos de la región murciana desde perspectivas complementarias y con una amplia documentación estadística, cartográfica, de imágenes, etc.

*Francisco Feo Parrondo*  
Universidad Autónoma de Madrid

