

B I B L I O G R A F Í A

CABERO DIÉGUEZ, V. y PLAZA GUTIÉRREZ, J. I. (Coords.), *Cambios Regionales a finales del siglo XX*. Salamanca, Asociación de Geógrafos Españoles (AGE) y Departamento de Geografía de la Universidad de Salamanca, 1997, 282 pp.

Aunque no se indique en la portada, sí en el prólogo, este volumen está relacionado muy íntimamente con el XIV Congreso Nacional de Geografía que tuvo lugar en Salamanca los días 5, 6, 7 y 8 de diciembre de 1995. Y tampoco recoge, al contrario que en las reuniones anteriores desde la celebrada en la misma ciudad salmantina en 1965, la totalidad de las aportaciones hechas en ella por los geógrafos españoles. Sino, exclusivamente, las Ponencias presentadas a cada una de las áreas de trabajo, acompañadas en algunos casos, todos, menos la primera, por los resúmenes y los comentarios de los respectivos coordinadores. Estas exposiciones se completan con dos de las conferencias que, en el contexto general del Congreso, pero sin relación estricta con las tres áreas de trabajo ba-

se del XIV Congreso, completaron brillantemente las actividades congresuales. El conjunto, novedoso en la línea tradicional de las reuniones de los geógrafos españoles, es sin embargo valioso por su contenido y relevante por las perspectivas que inaugura.

No terminan aquí las novedades. Como señala en su prólogo Valentin Cabero, alma y base del comité organizador, «los geógrafos españoles han querido fortalecer el significado de sus Congresos Nacionales y dar una respuesta unitaria acerca de las transformaciones acaecidas en el seno del territorio español y europeo, apoyándose en un lenguaje que no es propio, el cartográfico». Y todo ello, se afirma antes, «tras una etapa de dispersión metodológica y de interpretaciones excesivamente sectoriales». La crítica al pasado es evidentemente válida pero ahora corresponde comprobar la bondad del nuevo camino emprendido, bondad que no es posible evaluar sólo con lo acaecido en Salamanca, sino con su herencia, en concreto las tareas que se desarrollen, por ejemplo, en San-

tiago de Compostela, sede del próximo XV Congreso Nacional de Geografía (septiembre de 1997).

Así, el XIV Congreso, Salamanca, diciembre de 1995, tuvo una rúbrica única y, en cierta manera, sintetizadora –¿al estilo tradicional o innovadora?–, *Cambios regionales a finales del siglo XX*, título de este libro» Y, bajo esta sombrilla, se plantea como gran objetivo de estudio de los geógrafos hispanos «la discusión acerca de los cambios regionales en la coyuntura finisecular», prueba, continúa Cabero Diéguez, de «la seriedad del trabajo de los geógrafos españoles y de su compromiso social y educador». Una afirmación ésta cierta y que puede, sin duda, remontarse hasta finales del pasado siglo. Aunque, en mi opinión, es discutible la relación tan absoluta con la Institución Libre de Enseñanza que establese a continuación el autor del prólogo. Siendo importante, sin duda, el papel desempeñado por la Institución no sólo hace un siglo sino en los primeros decenios del actual, no fue la única aportación importante, existiendo otras que, es preciso reconocerlo, desempeñaron actividades y funciones similares y, en algunos momentos y ocasiones, hasta superiores.

Otro aspecto también renovador del Congreso fue el «homenaje a la generación de los cincuenta», y en el que se presentó un interesante libro editado por la Asociación de Geógrafos Españoles y titulado *La Geografía Española (1940-1969). Repertorio bibliográfico* en el que la laboriosidad de su autor José Antonio Rodríguez Esteban ha dado lugar a un completo *Repertorio bibliográfico* referido a la generación que, en 1940, continuó la labor espléndida iniciada antes –y continuada ahora– por maestros como Eloy Bullón, Amando Melón y Manuel de Terán.

El análisis de los mencionados *cambios regionales a finales del siglo XX* se hace en función de dos grandes escenarios, España y Europa, aunque dentro de un ámbito temporal muy concreto, entre 1970 y 1995, y en principio arbitrario, aunque muy rico en acontecimientos tanto en España –la transición democrática, por ejemplo– como en Europa: la ampliación de la Comunidad Económica Europea y su conversión en Unión Europea y la descomposición del mundo soviético. La única variante a esta problemática es la tercera ponencia, *Aplicación de los Sistemas de Información Geográfica y de la Cartografía automática a escalas*

medias. En la que se destacan una excelente y minuciosa información acerca de «La Cartografía digital y los sistemas de información geográfica en el Instituto Geográfico Nacional» del que es autor un prestigioso miembro de este mismo Instituto, y al que complementa el estudio, serio, exhaustivo y profundo, del catedrático de la Universidad de Alcalá de Henares, Joaquín Bosque Sendra, titulado «Análisis estadístico y Sistemas de Información Geográfica para el estudio de los problemas ambientales y socioeconómicos». En él, junto a unas experiencias innovadoras en el manejo de los SIG, existe una «prudente crítica sobre la aplicación de las nuevas tecnologías en el análisis de los datos geográficos».

En el núcleo de estudio estrictamente hispano del Congreso, *Cambios regionales en España (1970-1995)*, se delinean dos temas principales. El primero, a cargo de un veterano y brillante investigador en estas lides, Eduardo Martínez de Pisón, catedrático de la Universidad Autónoma de Madrid, se refiere a las «Alteraciones del medio físico y políticas de conservación». Su análisis del medio físico, hecho desde una perspectiva geo-

gráfica en la que el autor es un verdadero maestro, se preocupa, según un planteamiento que le es muy caro, del medio como soporte territorial, del medio como recurso y del medio como paisaje, e insiste en la superación de una interpretación limitada y naturalista a través de la búsqueda de una visión humanista y, teniendo en cuenta la actual situación político-administrativa de España, en la exigencia de la coordinación a nivel regional de la gestión de los espacios naturales.

El segundo gran tema, en esta primera ponencia, se plantea los «Nuevos desequilibrios y compensaciones inter e intra regionales» y que desarrollan Francisco Pérez García, de la Universidad de Valencia, refiriéndose a «Los desequilibrios regionales en España: una revisión de la información económica 1954-1994», y Pere A. Salva Tomás, de la Universidad de las Islas Baleares, con un brillante análisis de los «Nuevos desequilibrio» regionales: un debate en vísperas del 2000». Los aspectos tratados preferentemente son la descentralización, la identidad regional, la movilidad geográfica, la reestructuración urbana, las nuevas periferias, entre otros.

El polo europeo –*la Europa de las Regiones*– es el otro gran objetivo del libro, como lo fue del Congreso. En una primera subponencia sobre las «Implicaciones regionales de las políticas sobre la actividad primaria y el medio rural», el hispanista y excelente investigador francés Michel Drain se refiere a las «Implicaciones regionales de las políticas relacionadas con la agricultura y el medio rural en Europa», completando su sugerente y aguda visión un buen trabajo de José Manuel Llorente Pinto, de la Universidad de Salamanca, sobre «Políticas agrarias y territorio en Europa. Elementos de síntesis y reflexión». El significado pretérito, actual y de futuro de la Política Agraria Común (PAC) constituye el objetivo básico de la rica y profunda exposición de M. Drain, mientras que Llorente Pinto se inclina más por la consideración del mundo rural europeo en su conjunto y en los cambios que en él se están produciendo, terminando con unas líneas de orientación del debate y la investigación futuros.

También en relación con Europa, en especial con la Unión Europea, se mantienen otras dos subponencias. El análisis de la «Movilidad Espacial de la Población Europea: Políticas, Tipos y

Flujos» ha sido desarrollado por Aron Cohen Emsalem, de la Universidad de Granada, con un luminoso trabajo sobre la «Movilidad espacial de la población europea: introducción al debate» en el que se estudian tanto las migraciones interiores en España como las migraciones internacionales a la luz de la nueva situación demográfica española y en la que recoge y clarifica las comunicaciones que se presentaron al Congreso. La intervención se complementa con una buena y lúcida consideración sobre «Los flujos turísticos. Una versión al alza de la movilidad espacial de la población» del que es autor el Catedrático Manuel Valenzuela Rubio, de la Universidad Autónoma de Madrid.

El capítulo sobre Europa, dentro de esta Segunda Ponencia, finaliza con dos intervenciones sobre «Renovación y Crisis Industrial en las Ciudades Europeas». Una del prestigioso profesor portugués de la Universidad de Lisboa y de su Centro de Estudios de Desarrollo Regional e Urbano, Jorge Gaspar, sobre «Reestruturação Industrial e Reconversão Urbana» en la que insiste en la aparición de nuevos paradigmas a considerar en la problemática del mundo industrial europeo después de

1970 y en la necesidad de enfrentar los problemas de caducidad fabril propios de la más vieja área industrial mundial y de competencia, a veces irregular, de los nuevos centros de producción fabril del Tercer Mundo. Por su parte, Fernando Manero Miguel, de la Universidad de Valladolid, al enjuiciar los «Nuevos horizontes económico-espaciales de la competitividad urbana» recoge en apretada y muy acertada síntesis las comunicaciones presentadas ante la ponencia y en las que enfatiza tres aspectos básicos, la operatividad de los instrumentos encaminados a la progresiva reconversión de los tejidos industriales, las nuevas modalidades de la centralidad y la recualificación de las funcionalidades urbanas y la puesta en práctica de mecanismos de coordinación interurbana en las ciudades medias.

El libro contiene, finalmente, dos interesantes conferencias que, se alinean bajo la rúbrica de Alemania y Europa. La primera, «De la división a la unidad: la Alemania unida en una Europa unida», obra del Secretario-Tesoro de la Unión Geográfica Internacional, Prof. Eckart Ehler, de la Universidad alemana de Bonn, es una buena síntesis geográfica de las problemas recien-

tes que la unificación germana está planteando tanto a ella misma como a la unidad europea y que está reclamando tanto soluciones técnicas como ilusión y capacidad innovadora. La segunda, presentada por Juan Ignacio Plaza Gutiérrez, de la Universidad de Salamanca, se titula «Europa en mutación» y plantea, con seriedad en los datos y profundidad en la discusión, la problemática del «Viejo Continente en el tránsito intersecular y ante un nuevo milenio».

En conjunto, una obra importante en el curso reciente de la geografía española, tanto por su afán innovador como por la valía colectiva e individual de una serie de estudios que pretenden llegar a una visión sintética y sugestiva de las transformaciones que parece se está planteando en el paso al siglo XXI. Y que pueden tener una virtualidad operativa, científica y educadora, en el actual momento de la sociedad española. Tampoco conviene olvidar la abundante y buena, aunque muy desigualmente distribuida, presencia gráfica.

Joaquín BOSQUE MAUREL

PAVIANI, A. (Org.) (1996): *Brasília: moradia e exclusão*. Col. Brasília, Fundação Universidade de Brasília, 250 pp.

La ciudad de Brasília es Patrimonio Cultural de la Humanidad. Y lo es por lo que, en el momento de su diseño y construcción, los años cincuenta, significó en la Historia del Urbanismo mundial, más en concreto como paradigma del funcionalismo urbano propio de la Carta de Atenas y de su principal inspirador, Le Corbusier. En definitiva, como modelo a seguir no sólo de un tipo de ciudad sino más aún de un modo de sociedad. De aquí, la abundante bibliografía a que ha dado lugar desde muchas de las disciplinas interesadas por la ciudad y, en concreto, por la Geografía urbana, sobre todo de la Geografía urbana brasileña y, específicamente, de los geógrafos de la Universidad de la misma Brasília.

Éste es el caso de *Brasília: moradia e exclusão*, una de las últimas aportaciones del profesor Aldo Paviani, docente de la Universidad de Brasília desde 1965 y autor o director, en solitario o en colaboración, de una numerosa serie de obras sobre la nueva capital brasileña y su entorno, entre las que cabe distinguir:

Brasília, ideología e realidades; espaço urbano em questão (1985); *Urbanização e metropolização* (1987); *Brasília, a metropole em crise. Ensayos sobre urbanização* (1989); *A conquista da cidade. Movimientos populares em Brasília* (1991). Las tres últimas, como la que es objeto de esta resección, forman parte de la Colección Brasília de la Editora Universidade de Brasília, dedicada en especial al estudio de la ciudad brasileña.

A ellas podrían incorporarse otros muchos trabajos de autores también brasileños, Oscar Niemeyer (*Minha experiencia em Brasília*, 1961), Ernesto Silva (*Historia de Brasília*, 1971), Nair Sousa (*Construtores de Brasília*, 1983), J. E. Vesentini (*A capital da geopolítica*, 1986), Lucio Costa (*Brasília revisitada*, 1986, y *Brasília, cidade que inventei*, 1986), Adirson Vasconcelos (*As cidades satélites de Brasília*, 1988) y de otros países, como David Epstein (*Brasília; plan and reality*, 1973).

Brasília; moradia e exclusão es una obra colectiva organizada por Aldo Paviani y a la que han contribuido diversos profesores e investigadores ligados a la Universidad de Brasília, aparte de otros especialistas no capitalinos pero también brasileiros. En

conjunto, se insiste una vez más en el problema que, desde el inicio de la construcción de Brasilia, es fundamental en la evolución y la vida misma de la nueva urbe el contraste y la oposición entre la ciudad en sí misma, planificada y creada de una vez de acuerdo con un estricto «Plano Piloto» y espacio por excelencia de los grandes organismos políticos brasileros y de los escalones medios y superiores de la burocracia nacional, y un cinturón de ciudades satélites –Vila Planalto, Ceilandia, Samambaia, Taguatinga, etc.– surgidas espontáneamente para acoger a la mano de obra emigrada desde todo el país pero a través de una segregación dirigida por los realizadores del «Plano Piloto» aunque quizás no prevista por los ideólogos y planificadores, Lucio Costa y Oscar Niemeyer.

Y que, como señala B. F. Nunes en el prefacio a este libro, ha provocado un proceso impar; si la capital federal constituye una de las «ciudades-laboratorio del mundo en lo que se refiere al planeamiento urbano», también opone un «núcleo central (Plano Piloto) caracterizado por una infraestructura rica y abundante que permite una excelente calidad de vida tal vez única en el país» a una «urbanización perifé-

rica con una fuerte segregación espacial, mala calidad de los servicios colectivos, graves dificultades de acceso, problemas sociopsicológicos de adaptación de los muy diferentes inmigrantes por su origen, etc.». Ha surgido así una realidad poco conocida desde fuera de Brasil, donde resalta la indudable belleza de los espléndidos edificios trazados por Niemeyer o se insiste en la racionalidad de un sistema de comunicaciones bajo control de los fabricantes y distribuidores de automóviles y en las ventajas (?) de la ordenación de los diversos espacios funcionales, político-administrativo, residencial, comercial, turístico, etc. Es claro que, sin embargo, una visita aunque sea rápida y superficial a este paradigma del urbanismo lecorbusiano permite vislumbrar la tremenda dicotomía entre la ciudad central y la periferia de satélites que tanto funcional como social y psicológicamente le caracteriza.

Brasilia: moradia e exclusão se refiere a los problemas más comunes que tienen las «ciudades satélites» en relación a las condiciones de su habitat, de sus accesos y sus comunicaciones, de su empleo, de su gestión urbanística y, finalmente, de la segregación espacial y social que

afecta a estos «satélites» pero también, en menor medida, a su «Plano Piloto». Varios de sus apartados tienen un carácter sintético y generalizador en torno a todo el cinturón de ciudades satélites pero, en algunos casos, quizás los más impactantes, se preocupan de algunas de las ciudades periféricas. Así es el caso de los capítulos dedicados a Taguatinga (Nair H. B. de Sousa, Maria S. Machado y Luciana de Barras Jaccoud) y Vila Planalto (Sandra B. Zarur), dos de los primeros y varios ejemplos de campamentos espontáneos de «favelas» nacidos de la exigencia de albergar a los millares de obreros atraídos por la construcción de la futura capital de Brasil. El contraste entre un urbanismo popular voluntarista (B. Schvasberg) y la especulación inmobiliaria capitalista (Paula C. Lima) constituye otro de los temas más interesantes tratados en unión de los planteamientos sobre el futuro de la ciudad tratados al final de la obra por Aldo Paviani, Ignacio Costa Barbosa Ferreira y Nelba Azevedo Penna.

Si la obra es muy valiosa desde un punto de vista científico, aun lo es más para políticos, administradores y planificadores. Sobre todo en un país en el que su tremendo crecimiento de-

mográfico está provocando una urbanización caótica, en la que la segregación y el conflicto se opone a que el ciudadano y no el mero consumidor sea su auténtico protagonista.

Joaquín BOSQUE MAUREL

HUNT, David y JOHNSON, Catherine: *Sistemas de gestión medioambiental. Principios y práctica*. 1996. McGraw-Hill.

La preocupación por el medio ambiente forma una parte cada vez más importante de la política empresarial, por lo que son cada vez más numerosas las compañías que aplican a su producción un Sistema de Gestión Medioambiental (SGMA). Los autores, con una vasta experiencia en el tema, ofrecen directrices y consejos prácticos para la organización de un SGMA aplicable a empresas de cualquier tamaño. El contenido del libro –compuesto de 8 capítulos y 2 apéndices– presenta dos partes: una primera, dedicada a cuestiones generales y una segunda, dirigida a detallar el desarrollo y la aplicación de un SOMA.

La primera parte analiza la preocupación por el medio am-

biente y su evolución histórica (cap. 2) y la normativa medioambiental vigente en la Unión Europea y España (cap. 3). Posteriormente avanza sobre el desarrollo de las auditorías medioambientales y otras prácticas de gestión ambiental nacidas de la necesidad de evaluar el cumplimiento de la legislación ambiental (cap. 4), para detenerse en el concepto de Sistema de Gestión de la Calidad en las empresas (cap. 5). Ese capítulo analiza el desarrollo de las normas que regulan la condiciones de calidad de un fabricante en términos de productos, componentes y procesos, desde las primeras normas británicas BS 5179 (74) y BS 5750 (79) hasta las versiones internacionales ISO 9000 (87) e ISO 14001 (93) y las españolas UNE 77-801 y 77 802 (94), normas que especifican las acciones que la dirección de la empresa debe llevar a cabo para conseguir una certificación de calidad.

El capítulo 6 analiza la similitud existente entre un sistema de gestión de calidad y un SOMA, pudiendo la empresa adoptar las mismas consideraciones: una política ambiental adecuada, una serie de objetivos ecológicos y la posibilidad de demostrar el cumplimiento de esta política. El SGMA proporciona el marco en

el que la empresa puede gestionar su actuación medioambiente de manera activa, permanente y sistemática, revisable a través de auditorías específicas.

El capítulo 7 es el más extenso del libro, dedicado al desarrollo y la aplicación de un SGMA a empresas que desean alcanzar la certificación según las normas BS 7750 o UNE 77-801. Estudia en profundidad y con abundantes ejemplos las distintas etapas que interviene en su desarrollo: 1. planificación del trabajo, 2. adquisición de compromisos corporativos, 3. revisión inicial, 4. elaboración de pronósticos y escenarios futuros, 5. establecimiento de la política, 6. organización y designación de responsables, 7. formación y capacitación, 8. evaluación de los efectos medioambientales de las actividades, productos y servicios corporativos, 9. comunicación con las partes interesadas, 10. registro de normativa, 11. establecimiento de objetivos y metas, 12. elaboración del programa para alcanzar los objetivos, 13. documentación del SOMA, 14. control operacional. 15. realización de auditorías, 16. revisión del sistema, 17. valoración de costes y beneficios del SOMA, 18. información y comunicación medioambiental.

El libro concluye con una visión de los desarrollos actuales y futuros (cap. 8) en base a las exigencias de las normas UNE, BS y el reglamento comunitario de Ecogestión y Ecoauditoría las restantes normas europeas e internacionales así como las actividades del Comité Técnico TC 207 de ISO y de sus 6 subcomités, encargados de los SGMA, las auditorías medioambientales, el etiquetado medioambiental, la evaluación del comportamiento medioambiental, la evaluación del ciclo de vida y los términos y definiciones aplicables.

Los Apéndice contienen datos de utilidad para el lector, ofreciendo respectivamente el cuestionario de autoevaluación de un SGMA de la consultora «WRc alert» y las fuentes de información existentes en España y en la UE.

Teresa FRANCHINI

MÉNDEZ, R. y CARAVACA, I. *Organización Industrial y Territorio*. Madrid. Síntesis, Colección Espacio y Sociedad, 1996, 365 pp.

En primer lugar, las presentes líneas pretenden sintetizar e informar sobre los contenidos fundamentales que a nuestro jui-

cio son los más destacados. Quizá lo que llama más la atención es lo ameno y sencillo que resulta la lectura del libro si lo comparamos con otros textos de geografía industrial y el especial cuidado que tienen los autores en limitar en lo posible la terminología científica que termina asustando a cualquier lector no habituado a textos económicos.

No sólo es la forma de expresar lo que resulta atrayente del libro, sino también en la atención que demuestran continuamente los autores en describir e interpretar la nueva lógica productiva y su expresión espacial después de un periodo de crisis y reestructuración, en donde las ideas no están lo suficientemente fijadas para comprender y entender la nueva organización industrial.

Mediante este libro, como lo indican los autores, se pretende que sirva como texto general de apoyo para estudiar de manera sistemática la actual organización industrial no solo nacional sino también mundial, ya que a pesar del reciente desarrollo de textos que tratan de la organización industrial desde el punto de vista geográfico o economía regional no existía un texto general en español que llenase este vacío.

En cuanto a la bibliografía utilizada resulta muy interesante no sólo por lo abundante y actual sino que es continuamente utilizada por los autores, sobretudo cuando quieren describir o introducir un concepto en su explicación, ya que son los puntos de vista de los especialistas en cada materia, la línea argumental que guía la explicación y lo que permite que el texto sea interdisciplinar.

La estructuración interna intenta abarcar todas las disciplinas evitando en lo posible la inercia temática de otros textos más centrados en teorías de localización y aspectos historicistas. En primer lugar los autores nos introducen en lo que se entiende actualmente como Geografía Industrial (capítulo 1) y como ha sufrido ésta una gran mutación interna, las variaciones en las pautas de localización, el impacto de la globalización y las nuevas estrategias de división del trabajo. En general se extrae la conclusión que falta una estructura interna y una visión global, de síntesis. Los autores proponen unas líneas de investigación que permita dar una visión sintética (localización, estructura, estrategias empresariales, impactos territoriales, políticas públicas y evolución de la

relación industria con el territorio). Por otra parte, la gran variedad y rapidez en las transformaciones industriales hace que la Geografía Industrial tenga un especial atractivo y dinamismo que le permite más que otras ramas geográficas influir en la sociedad.

Después de analizar las principales áreas de investigación en el capítulo 2 se centra en las estructuras y estrategias de la empresa que permita comprender la lógica de su comportamiento. En este capítulo se hace mención a un esquema metodológico para el desarrollo de una geografía empresarial que resulta un concepto novedoso para poder interpretar el territorio industrial actual dominado por un gran dinamismo. También se hace una descripción de los elementos y componentes que constituyen la empresa industrial como son el tamaño (demografía empresarial, ciclos de vida, rotación e inestabilidad) y la organización interna (actividades primarias y de apoyo). Se presenta un interesante cuadro sobre las estructuras de organización de las empresas insistiendo en que las estrategias empresariales que se levantan sobre monoplantillas tienden a ser sustituidas por las multiplantillas, en donde para cada

proceso productivo se escoge la localización que se obtengan más ventajas competitivas. Es decir, las actuales estrategias empresariales se basan en buscar las ventajas competitivas para obtener beneficio a largo plazo, minimizando en cada localización los costes.

La clave para la supervivencia de la empresa industrial depende de su estructura y estrategia) además del entorno socioeconómico, el sistema productivo, los oligopolios y las infraestructuras del territorio. Por lo tanto, se destaca que existe un cierto determinismo espacial, lo que permite que surjan iniciativas empresariales industriales competitivas y posteriormente se desarrollen. Sólo se puede indicar que existe una cierta influencia, pero nunca estricto determinismo territorial. quizá lo fundamental para que una región sea competitiva y tenga una ventaja comparativa está en disponer de un espacio de calidad que favorezca el buen funcionamiento de quienes se instalen, reforzando las ventajas iniciales. El segundo factor para el éxito empresarial se sintetiza en el diamante de la competitividad (condicionantes de los factores, estructura y rivalidad, condicionantes de los

mercados, sectores conexos y las actuaciones del gobierno).

Es importante y así lo mencionan los autores, agrupar las industrias por ramas para facilitar los estudios geográficos, permitiendo así la localización de dichos sectores y vincularlos a teorías sectoriales de crecimiento propias de la III revolución industrial (capítulo 3). Estas teorías describen las fases de los ciclos de vida de las industrias, su nacimiento, su período de crecimiento y madurez y por último su declive, además de las variaciones en su localización y densidad desde el centro urbano a las periferias. Mención especial se hace sobre las redes de producción, no siempre tienen vinculaciones especiales.

En el capítulo 4 se analiza el proceso de industrialización una perspectiva historicista pasando por los los modelos de organización industrial y su impacto territorial. En la actualidad el proceso de industrialización no se ha detenido sólo que la creciente complejidad socioeconómica y espacial hace más difícil destacar los principios que rigen las estructuras y dinámicas industriales. La clave para entender el momento actual está en tener en cuenta que son las innovaciones paradigmáticas tecnológicas y los

ciclos de crisis y crecimiento que determinan el presente, pero es la flexibilidad la base de la supervivencia en una época de estancamiento y agotamiento productivo.

En la tercera parte del libro se centra en los diferentes procesos de reestructuración del sistema. Así, en una economía global dominada por empresas transnacionales (capítulo 5) asumir que existe una clara hegemonía de un capitalismo, a escala mundial, creando una mayor interdependencia entre los países. La triada (EE.UU., Japón U.E.) es la actual monopolista del sistema que tiende a diferenciar cada vez más a los países ricos e industrializados (exportadores e importadores del mismo producto) de los que no han llegado a tener una malla industrial endógena. En consecuencia, las estrategias espaciales de las transnacionales tienden a mantener el oligopolio mediante la jerarquización de los centros productivos y directivos.

A lo largo del texto se viene destacando la influencia que actualmente ejerce la innovación tecnológica sobre los espacios industriales (capítulo 6), destacándose que nos encontramos ante una verdadera revolución tecnológica, una innovación radi-

cal. Este paradigma tecnológico se centra sobretodo en técnicas de información y comunicación capaz de alterar todos los sectores, innovando el proceso de organización, del producto I+D y de la gestión; informática. Es la telemática el motor de la tecnoproductividad que impulsa el proceso industrial. El proceso hacia una terciarización industrial viene con muchos miedos, como resaltan los autores, se intenta desmitificar que la innovación tecnológica en la industria pueden resultar a corto plazo pérdidas laborales pero se crean nuevos puestos industriales asociados a esta terciarización. Las nuevas localizaciones ya no están tan condicionadas especialmente ya que las infraestructuras técnicas y el capital intangible es lo determinante. En consecuencia, las políticas regionales no pueden evitar la desigualdad ya que las inversiones públicas (tecnópolis, parques tecnológicos y parques científicos) que no sean necesarias puede crear tecnosueños, es afean, se plantea la polémica sobre si son necesarias grandes inversiones públicas en industrias de alta tecnológica o si es mejor favorecer a las industrias mayoritarias que sostiene a la mayoría del empleo industrial.

La descentralización productiva (capítulo 7) se describe muy detalladamente y siempre dentro de un proceso de subdivisión de la cadena productiva que se instala en cada lugar, donde más se optimice la minimización de los riesgos y costes. Este proceso se engloba dentro de la segunda ruptura industrial que supera una excesiva rigidez de costes y un cierto estancamiento de la demanda al haberse agotado el modelo fordista. Se aclara que el concepto postfordista debe entenderse como redes de empresas que tienden hacia una acumulación flexible de la producción. La nueva situación de flexibilidad permite el nacimiento de distritos industriales, propias de economías externas concentradas en una pequeña área que disponen de una atmósfera favorable para la especialización en una rama industrial, mediante la cooperación y la solidaridad en el acceso a la información y a los servicios empresariales, creando una economía sumergida y con autoempleos.

Otro concepto muy interesante son los sistemas productivos locales que sólo nacen en un contexto sociocultural adecuado que amortigua los conflictos laborales y favorece la cohesión social. Para que este sistema

tenga éxito debe prevalecer el trabajo familiar y la existencia de una buena base de recursos humanos y económicos que graviten sobre una cabecera comarcal irradiando altas densidades de tejido socioproductivo resultado del estímulo inicial.

La transformación espacial está analizada en primer lugar como una nueva lógica (capítulo 8) y después bajo los cambios industriales observables en los espacios urbanos y rurales (capítulo 9). Estudiando la evolución del capitalismo industrial se llega a una situación actual de dualismo, unos pocos países que disponen de unas estructuras industriales y el resto del mundo que viven supeditados a las inversiones industriales foráneas. La industria a escala mundial se ha reorganizado perdiendo peso las regiones industriales tradicionales y aumentando en los países desarrollados, entre los sistemas productivos locales y distritos industriales, además del gran crecimiento entre los nuevos países industriales NPI (cuatro dragones asiáticos, México y Brasil) en donde más ha aumentado la producción industrial. La nueva lógica espacial trae una nueva división de trabajo a escala mundial favoreciendo la creación de zonas francas de

producción en países no desarrollados, sin intercambios de innovaciones tecnológicas, sólo se instalan por sus ventajas locales.

Se analiza los cambios industriales en espacios urbanos y rurales con cierto detalle ya que es un aspecto que no se ha tratado adecuadamente en la Geografía Industrial por no invadir el campo de acción de la Geografía Rural. El proceso se explica como un punto de encuentro entre la descentralización productiva de zonas urbanas a las periferias rurales y el desarrollo endógeno industrial de iniciativas rurales. Pero este proceso no debe llevarnos a engaño, después de la reconversión y descentralización de los últimos años en las aglomeraciones urbanas, la situación actual nos hace predecir que está aumentando el peso por lo urbano, difuminándose la idea que la industria sería el principal activador del mundo rural en el futuro.

Otro aspecto destacado son los cambios de localización de industrias de alta tecnología debido a un cambio de mentalidad hacia el medio natural. Se prefiera ahora lugares con una buena calidad ambiental y próximos a zonas urbanas con excelentes infraestructuras y capital humano adecuado. Por contra, en las an-

tiguas zonas industriales se está creando baldíos industriales muy poco atractivos para la instalación de nuevas industrias. Dentro de la ciudad los polígonos industriales se están transformando en oficinas industriales y sedes sociales de empresas debido a las ventajas que tienen en servicios en una gran aglomeración urbana.

Finaliza el libro concentrándose en los problemas y en las nuevas políticas que provoca el proceso actual de industrialización. Antes de analizar estos problemas se explican las políticas de promoción industrial y desarrollo regional-local, tanto a nivel sectorial como horizontal. Las políticas actuales de promoción (capítulo 10) pueden optar por dos caminos, o fomentar la competitividad o escoger la reconversión y la subsidación de la producción. Al fracasar las políticas de polos de desarrollo industrial las actuales estrategias no deben ser sectoriales sino horizontales complejas, interrelacionando muchas actividades como son las industriales, los servicios, las financieras y las infraestructuras. Es necesario, por tanto, un caldo de cultivo social y tecnológico para que se desarrolle la innovación técnica pero si no se produce una imitación

creativa del entorno especial las políticas regionales fracasaran.

En la actualidad se tienen en cuenta unos problemas ambientales que en otras épocas tenían menor peso como se explica en un repaso por la historia de los impactos industriales (capítulo 11). El descontrol de dichos efectos a escala planetaria ha creado una nueva conciencia global del problema y no sólo local, como pasaba en el pasado reciente. Ahora se valora que se están agotando las materias primas y las fuentes energéticas como integrantes de un medio natural, con lo cuál un crecimiento que sea sostenido es la única manera de mantener el sistema productivo. Pero como indican los autores una mayor sensibilidad social por los temas ambientales no es suficiente para frenar el deterioro, sólo se elimina los contaminantes más peligrosos a corto plazo. En resumen, la dialéctica está entre el sostenimiento de un crecimiento económico y mantener la actual calidad de vida en los países desarrollados, que explicaría la lógica capitalista al actuar con diferente criterio y sensibilidad en los países centrales y entre los periféricos. Termina el capítulo estudiando de forma sintética que se entiende por políticas am-

bientales, los ámbitos, las medidas y las estrategias.

Finalizaremos indicando que la obra es el perfecto libro de texto para aproximarse a la actual organización industrial y su impacto territorial de manera amena y la vez sistemática, aunque se podría completar en futuras ediciones con un diccionario de terminología sectorial y su localización en el texto.

Gabriel FERNÁNDEZ MARTÍNEZ

MUNDY, B. E., *The Mapping of New Spain. Indigenous Cartography and the Maps of the Relaciones Geográficas*. The University of Chicago Press, Chicago, 1996, 281 pp.

Aunque no se mencione expresamente, el contenido de esta publicación refleja una parte importante de la tesis doctoral en Cartografía Histórica, defendida por su autora en la Universidad de Yale en 1993. La publicación del volumen ha sido posible gracias a una beca del Programa para la Cooperación Cultural del Ministerio de Cultura Español y las Universidades Americanas.

El libro está estructurado en 8 capítulos, seguidos de cuatro apéndices. En el primero apare-

ce la relación de mapas consultados (69) y no consultados (9), así como los títulos de los 17 mapas perdidos del catálogo de Robertson, que reúne todas las fuentes pertinentes para realizar un estudio de este tipo. En el segundo apéndice, muy interesante, se reproduce el cuestionario de las Relaciones Geográficas decretadas por Carlos V. En el tercero se reúnen tres traducciones distintas de los textos nahuatl (es decir, aztecas) de uno de los mapas analizados. En el cuarto apéndice se presenta un ejemplo de título de concesión de propiedad rústica en Nueva España. Son 101 las ilustraciones cartográficas del libro, 154 las notas a los distintos capítulos y más de 300 las referencias bibliográficas recogidas. Termina el volumen con un índice que facilita su uso como libro de consulta.

Es un libro serio, perfectamente documentado y digno de estar en la biblioteca de cualquier Departamento de Geografía. Si se quiere profundizar en los aspectos que aquí se abordan, es necesario leer previamente lo que Barbara Mundi ha hecho y escrito. Por otra parte, sólo los especialistas y las personas que hayan recibido el encargo de hacer una recensión de este volumen resistirán su lectu-

ra completa. Existen en el libro muchos párrafos, e incluso algún capítulo, sumamente interesantes para cualquier geógrafo, pero en la mayoría de los casos nos enfrentamos con una descripción y justificación minuciosa de los documentos cartográficos en cuestión de interés para los especialistas.

Tratándose de ocho capítulos, no me parece excesiva su relación. De esta manera cumpla como revisor del libro y puedo centrarme en las cuestiones de carácter más general: 1. España y la ideología cartográfica imperial. 2. Cartografía y descripción del Nuevo Mundo. 3. Los funcionarios coloniales españoles y las respuestas a los cuestionarios de las Relaciones Geográficas. 4. Pintores nativos de las colonias. 5. La tradición cartográfica nativa en el periodo colonial. 6. Los distintos lenguajes de los mapas de las Relaciones Geográficas. 7. Otros mapas del Virreinato de Nueva España. 8. Conclusiones.

El libro se centra en un aspecto concreto de las Relaciones Geográficas de Nueva España, decretadas por Carlos V en 1529, pero su introducción resulta muy acertada e informativa. Para gobernar Nueva España, Carlos V necesitaba información temática, que resultaría de una encuesta

ya diseñada y de una colección de mapas que cubriera el territorio en cuestión. Si bien la decisión fuera de su padre, Felipe II fue quien se enfrentó con esta magna obra de documentación, que no fue ni la última ni la más importante que se llevó a cabo en la historia colonial española. La autora cita las cuatro Relaciones más notorias, por orden de importancia: Las Relaciones del Virreinato del Perú (1542), Las Relaciones del Virreinato de Nueva España (1529), Las Relaciones del Virreinato de Nueva Granada (1717) y Las Relaciones del Virreinato de la Plata (1776).

Ya en el prefacio del libro la autora comenta que la realización de la sección cartográfica de la Relaciones estaba condenada al fracaso por la ausencia de suficiente personal que pudiera cartografiar Nueva España de acuerdo con los estándares del momento. El ejemplo no puede ser más elocuente: la comparación del mapa de Cortés de Tenochtitlán (1524), euclídeo y albertiano, con el que aparece en el Codex de Mendoza, llevado a cabo por un artista local veinte años más tarde. En este segundo mapa toda la ciudad se reduce a un cuadrado dividido por sus dos diagonales en cuatro secto-

res, que se corresponden con los cuatro barrios fundamentales de la ciudad, y a una representación pictórica de 10 hombres, sus fundadores. La autora habla de un tipo de proyección «cartográfico-social».

Los mapas que la autora analiza representan una aldea, una ciudad, una pequeña provincia... del Virreinato de Nueva España. Datan aproximadamente de 1580. La autora los define como un espectro de los modos racional y humanista de estructuración del espacio en mapas locales.

Felipe II puso los medios para tener un mapa topográfico de Nueva España, pero el esfuerzo no alcanzó su meta. Había aprendido de su padre que para gobernar era necesario tener una representación topográfica del estado –documento estratégico–, y, a ser, posible, su representación corográfica –colección de vistas en perspectiva– para discutir los problemas con los funcionarios que no tenían acceso al documento secreto. En los Países Bajos encargaron esta documentación a cartógrafos locales –los mejores del mundo–. En España se encargó la descripción topográfica a Esquivel –Atlas de El Escorial–, y la corográfica al holandés van den Wyngaerde.

A Nueva España mandó a Santa Cruz, que trabajaba en la casa de Contratación, para que llevara a cabo las proyecciones cartográficas del Nuevo Mundo y organizara la posterior descripción topográfica y corográfica del territorio. Antes de morir en 1567 Santa Cruz logró resolver los problemas de longitud que hasta entonces nadie había solucionado; llevando a cabo, por tanto, *el primer mapa matemáticamente preciso, conocido, de América*.

En 1571 fue nombrado Cronista y Cartógrafo Mayor López de Velasco, para sustituir a Santa Cruz, que actuó con gran profesionalidad, llevando a cabo encuestas sobre eclipses, intentando por todos los medios que la Relaciones Geográficas se cumplimentaran e insistiendo a Felipe II que encargara un levantamiento topográfico de Nueva España. Este levantamiento se encargó al portugués Domínguez, sin resultado alguno, que se sepa, después de cinco años de trabajo.

Para confeccionar el texto de las Relaciones Geográficas, se redactó un cuestionario de 50 preguntas, cuya cumplimentación se encomendó a las autoridades locales. El cuestionario incluía la descripción de la topografía y la geografía del lu-

gar (pregunta 10), la confección de mapas topográficos (pregunta 3), comentarios sobre la historia local, las guerras recientes, la religión de los nativos, la flora y la fauna, etc. Los cuestionarios se enviaron solamente al 10 % de los pueblos españoles y criollos, y nunca se solicitó que fueran artistas locales los que dibujaran los mapas topográficos. La realidad es que la cumplimentación del cuestionario fue un fracaso, ya que las contestaciones fueron escasas y pobres, y los mapas topográficos (dibujados en un 65% *por artistas locales*) de ninguna utilidad práctica. De hecho, comenta acertadamente la autora, la mayoría de ellos se encuentran en archivos estadounidenses, comprados a los archivos españoles, donde se encontraban plegados e intactos: nadie los usó. Eran mapas metafóricos. Poco interés corográfico o topográfico tenían, salvo algunos que se ejecutaron bajo la supervisión directa de López de Velasco -El Mapa de la Relación Geográfica de Meztitlán, estudiado por Gabriel de Chávez en 1975, es probablemente el más completo-. La cartografía náutica contemporánea, en cambio, es harina de otro costal: por lo imperatorio de su disposición, por la mayor preparación cartográfica de los

marinos, y por la mayor calidad de sus instrumentos de medida.

No hay que achacar el fracaso de las Relaciones Geográficas a López de Velasco, que trabajó desesperadamente. Su problema fue que no dispuso de fondos suficientes para llevar a cabo la empresa. Ya en ese momento, comenta la autora, España estaba realmente preocupada *por la escasez de mano de obra nativa*; más que por la descripción topográfica de un espacio cuyas dimensiones parecían interminables.

Los españoles no sabían de la existencia de artistas locales, que formaban parte siempre de una cierta aristocracia, basada en el dominio del arte de la comunicación-representación. Los regidores españoles y también la Iglesia enlazaron fácilmente con ese estrato social. Esto último lo demuestra la importancia cada vez mayor de los edificios religiosos en los mapas, y en la posterior contratación de artistas locales en la decoración de los muros interiores de las iglesias. La propia Iglesia fundó pronto escuelas de artes y artesanía, pensando en primer lugar en la mejora del culto –hubo artistas que trabajaron en las Relaciones y en la decoración de monumentos religiosos a la vez: en Cul-

huacan, Acapistla, Epazoyuca y Tezonotepec (agustinos); en Cholula y Cempoala (franciscanos); y en Guaxtepec (dominicos)–. Muy interesante resulta la observación de la autora que asegura que tanto en los mapas de las relaciones como en las ilustraciones para el culto el autor nativo no renunció nunca, aunque casi no se apreciara, a la utilización de su propia iconografía, que era a la vez lenguaje ideográfico.

A pesar del destrozo que los españoles llevaron a cabo de muchos documentos cartográficos nativos, previos a su llegada, su enorme cantidad ha logrado que sobrevivieran los suficientes como para que generaciones enteras de lingüistas se hayan dedicado al descifrado de la iconografía local. De esta manera los mapas de las Relaciones, y muchos otros que los sucedieron, se han podido interpretar mucho mejor. El mapa clásico, anterior a la colonia es la historia cartográfica, en la que se funden elementos ideográficos y figurativos para representar la historia y el establecimiento de un grupo tribal. Es interesante la componente catastral, individual o colectiva, que todo mapa, aunque no sea geoméricamente correcto, tiene. La frontera exterior es

el elemento principal de la descripción del grupo, pero hay también divisiones interiores del espacio tribal, que reflejan la complejidad del gobierno nativo. Tal es el caso, por ejemplo, de los mapas de las Relaciones de Cholula y Cempoala.

El sexto capítulo se dedica por completo a los lenguajes utilizados en la ilustración de los mapas de las Relaciones Geográficas: el español y el nahuatl (idioma del imperio azteca). La exposición resulta tremendamente interesante por ser el español un idioma alfabético, y el nahuatl un idioma ideográfico, como los demás a los que se habla impuesto. En este último sentido, las escuelas monacales recomendaban a los artistas que supieran escribir en nahuatl y en español, que lo hicieran en nahuatl, para que los textos pudieran ser entendidos por un número mayor de nativos. Pero la lógica del poder político se impuso y el español pasó a ser utilizado en casi todos los casos, constituyendo para la gran mayoría de los nativos un choque cultural, que la autora describe perfectamente. También en este capítulo se presenta un glosario muy reducido de términos amerindios.

En el artículo que precede a

las conclusiones, se hace un análisis interesantísimo de la comparación de los mapas de las Relaciones Geográficas y de los Mapas de las Mercedes o Concesiones. Los mismos artistas que dibujaban mapas para las Relaciones Geográficas, trabajaban para los corregidores dibujando los mapas que reflejaban el proceso de concesión de tierras a españoles: un proceso que iba a cambiar radicalmente el paisaje de Centroamérica. Es interesante el comentario de la autora, que señala que estos mapas se encuentran en Méjico, en el Archivo General de la Nación. Estos mapas tenían una importancia práctica inmediata. Los mapas de las Relaciones Geográficas, en cambio, acabaron arrinconados en un archivo español y vendidos posteriormente «al peso» a los estadounidenses.

A finales del XVII, los mapas de Mercedes habían proliferado como moscas, cubriendo casi todo el territorio de Nueva España. El gobierno español convocaba concesiones de tierra para el cultivo de trigo y de otras plantas coyunturalmente necesarias. Este era, sin duda, el procedimiento más sencillo de adquisición de tierras para los españoles. Los indígenas, en teoría, debían aprobar con su firma, la

concesión. Esto, por supuesto era una trámite que se omitía con gran facilidad. Pero tan importante como esto era que el mapa de la concesión ya no se ajustaba a los estándares amerindios (los mapas de las Relaciones Geográficas, sí), que podían ser leídos por los nativos. Los mapas de concesiones eran dibujados a la española y con rútiles en español. *De hecho, el procedimiento administrativo estaba ocultando un auténtico fraude.*

La autora analiza tres mapas para demostrar las diferencias entre las representaciones de los Mapas de las Relaciones Geográficas y las de los Mapas de Mercedes: Tlalapa, Tehuantepec e Ixtapalapa. En este último caso es seguro que su autor, Martín Cano, pintaba a la vez mapas de ambos tipos. Su forma de trabajar en los mapas de Mercedes era totalmente opuesta a los intereses de la comunidad indígena de la que formaba parte. Se conoce su relación de amistad con Juana Ximénez de Bohórquez y con la autoridad española local, que era el responsable de la concesión de las mercedes. Pero no sólo dibujó diferentes mapas, según su finalidad, también redactó textos diferentes explicativos de las condiciones de la región. Resulta difícil ima-

ginar que el caso de Martín Cano fuera una excepción.

La autora titula su último artículo «Conclusiones». En él ahonda en la escasa repercusión inmediata de los Mapas de Las Relaciones y en su rico contenido histórico actual. Estos mapas fueron mal recibidos en España por su falta de calidad geométrica, porque definían un mundo étnico muchísimo más complicado que el imaginado –más difícil de gobernar, por tanto– y, finalmente, porque se tenían serias dudas de que las respuestas al cuestionario fueran correctas.

Juan Antonio CEBRIÁN DE MIGUEL

VÁZQUEZ VARELA, Carmen: *Urbanización y movilidad en el Randstad holandés*. Madrid, Ministerio de Fomento, Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, 1997, 200 pp.

El libro que comentamos, el resultado del trabajo de investigación realizado por la autora durante su estancia en la Universidad de Utrecht durante el año 94, constituye una sistemática y utilísima aproximación al análisis conjunto de las políticas de ordenación territorial, planifica-

ción urbana e infraestructuras del transporte de los Países Bajos a lo largo de las últimas décadas. Todas ellas han jugado un papel importante en la articulación del jerarquizado espacio neerlandés, con una densa red de asentamientos y actividades productivas, que tiene su máximo exponente en la región urbana conocida con el término de *Randstad Holland*.

Las infraestructuras de transporte en los Países Bajos han desempeñado y continúan desempeñando un papel clave en el movimiento de personas y mercancías y por consiguiente presentan un carácter «activo» en la configuración del modelo territorial, aspecto que no anula una dependencia histórica del medio físico, perfectamente reflejada en su desarrollada red de vías acuáticas. No obstante, parece obvio que las modificaciones espaciales del sistema de asentamientos y transportes se explican en función de los cambios detectados en la distribución de la población y de las actividades económicas. En este sentido, adquiere mayor relevancia el estudio de la evolución de los criterios que han articulado la formulación y aplicación de los distintos documentos de planeamiento en el caso neerlandés.

Tomando como punto de partida los últimos años de la década de los años cincuenta, se constata la puesta en práctica de políticas de reequilibrio regional, apoyadas en la redistribución de población y actividades, con el consiguiente sobredimensionamiento de la red de infraestructuras de transporte. En Europa, estas políticas estaban en acordes con las características de la favorable situación de aquel periodo: importante expansión de las economías nacionales y papel estratégico de las inversiones en sectores intensivos de capital. Sin embargo, a raíz de la recesión de 1973 el escenario cambió radicalmente. Por una parte, la crisis económica creó una situación nueva y problemas distintos y, por otra, la actitud frente a la política regional también se modificó. Esta transformación se explica, en buena medida, porque los resultados conseguidos por las políticas regionales fueron muy inferiores a lo esperado y desproporcionados en relación a los recursos financieros manejados, que no fueron capaces de promover un desarrollo autosostenido de las regiones periféricas, con lo que la economía de las mismas parecía depender en exceso de decisiones exteriores.

El nuevo enfoque del desa-

rollo regional, que podría denominarse «desarrollo endógeno», presta especial atención a la explotación de las posibilidades de crecimiento de cada región (los recursos naturales y materiales, las infraestructuras de transportes y comunicaciones, las estructuras urbanas, el capital físico y la capacitación de los recursos humanos) y la utilización de aquellas medidas e instrumentos que pueden hacer más eficiente el sistema productivo. Este cambio de orientación de los postulados de la economía regional, potenciado por los procesos de descentralización política y económica, de integración europea y de internacionalización de la economía, ha facilitado el relanzamiento del papel de las ciudades. Siguiendo esta filosofía, las ciudades han pasado a ser consideradas el elemento clave de la riqueza económica y social del país. En los últimos años las políticas de concentración de la población en asentamientos ya consolidados y las estrategias de desarrollo endógeno para las zonas más desfavorecidas han sido los dos puntales de las políticas de ordenación territorial y planificación económica. El rápido proceso de internacionalización en el marco de una reestructuración económica general

y el incremento sostenido de la movilidad, en línea con una tendencia a la suburbanización incontrolada, son algunos de los motivos que explican la actual preocupación por garantizar el mantenimiento y reforzamiento de la posición económica internacional de los Países Bajos, para lo cual parece imprescindible garantizar la máxima accesibilidad a los dos grandes «puertos» Rotterdam y Schiphol, así como crear nuevos ejes de tráfico alternativos y favorecer la intermodalidad en todas sus facetas.

Los nuevos criterios de calidad medioambiental y accesibilidad a los grandes centros de actividad dentro del *Randstad* se han traducido en una política de control de la movilidad que se articula en los documentos de ordenación territorial a través de la definición de unos perfiles de accesibilidad (emplazamientos A, B y C) que sirven para clasificar las distintas empresas y equipamientos, al tiempo que permiten definir sus futuras localizaciones. Los nuevos desarrollos residenciales evitarán los procesos de dispersión para lo que se seguirá una política de usos del suelo más restrictiva que favorece, al tiempo, los criterios conservacionistas de aquellas áreas naturales con mayor potenciali-

dad natural y recreacional. Por lo que respecta a los diferentes modos de transporte, se tratará de recuperar el papel que en su día tuvieron tanto las vías acuáticas como la red ferroviaria, especialmente en el sector del transporte de mercancías, a fin de poder liberar parte de la carga que hoy día gravita sobre la ya congestionada red de carreteras. Las infraestructuras de ferrocarril se llevarán sin duda alguna la parte del león en el reparto de inversiones previstas para los próximos años. La conexión a la red de trenes de alta velocidad, la creación de una línea exclusiva dedicada al transporte de mercancías entre Rotterdam y la región del Rin-Rhur y la total reestructuración de líneas y servicios de pasajeros dentro del país darán buena cuenta de los presupuestos de los próximos años.

El fomento de la competencia a escala internacional de las grandes ciudades, las nuevas políticas de distribución de población y actividades, junto con una mayor descentralización de competencias hacia los ayuntamientos se han traducido, desde comienzos de la presente década, en un cambio en los modelos de gestión empleados y en la selección de nuevos objetivos de de-

sarrollo urbano. En este contexto, los *Sleutelprojecten*, o «proyectos clave», constituyen una experiencia de intervención pública directa en el desarrollo de suelo para grandes operaciones urbanas, en las que se combinan procesos de regeneración y revitalización con el fomento de actividades económicas de nuevo cuño, vivienda y una generosa dotación de infraestructuras de transporte, todo ello gestionado bajo la fórmula sistemática del acuerdo de «cooperación público-privada». El balance de resultados de todo este variado y amplio conjunto de experiencias, forzosamente parcial en la medida en que muchas de ellas todavía están en fase de desarrollo, quizás pueda servir de referente para futuros temas que, con éstas o similares características, puedan plantearse en el resto de países europeos.

La obra –de cuidada edición– incluye gran cantidad de material gráfico muy útil (fotografías, mapas, gráficos, etc.), que facilita la cabal comprensión de los procesos estudiados. Un buen continente para un buen contenido.

Concepción CAMARERO BULLÓN