

sacions que s'han fet als estudis d'arqueologia del paisatge és que només es preocupen de les realitats materials, de vegades molt concretes, fins al punt d'oblidar-se dels homes, que són de debò els protagonistes de la història». A què fa cap la posada en guàrdia? És un reflex de

Referències bibliogràfiques

- HODDER, I.; ORTON, C. (1981). *Spatial Analysis in Archaeology*. Versió castellana: *Análisis espacial en Arqueología*. Barcelona: Crítica, 1990.
- HOSKINS, W. G. (1955). *Making of the*

[Metadata, citation and](#)

Accés Obert

del paisatge, ja donem molt més protagonisme a l'home que és qui els provocava». Posem per cas, els processos d'encastellament, ensagrerament i emmasament, tractats àmpliament en el llibre, foren motivats per «les relacions existents entre les classes poderoses i els pagesos».

Però si bé els canvis formals no es poden entendre deslligats dels canvis socials, aquesta obra demostra, de totes passades, que una indagació en el sentit invers també pot ser beneficiós. En definitiva, «amb aquest llibre hem intentat de demostrar que és possible llegir els testimonis de molts d'aquests canvis en el paisatge actual, sobre el terreny o en els mapes i els ortofotomapes» (p. 460).

nio (1989). «Significació agrària i històrica dels "marges" en el Vallès. El regadiu», a AADD. *Los paisajes del agua*. València.

ROBERTS, Brian K. (1987). *The making of the English village: A Study in Historical Geography*. Londres: Burnt Mill.

VILÀ-VALENTÍ, Joan (1973). *El món rural a Catalunya*. Barcelona: Curial.

VION, Eric (1989). «L'analyse archéologique des réseaux routiers: une rupture méthodologique, des réponses nouvelles», *Paysages découverts*, núm. 1. Lausana, p. 67-99.

Pau Alegre

Universitat Autònoma de Barcelona
Departament de Geografia
Pau.alegre@uab.cat

BURGHOUWT, Guillaume

Airline network development in Europe and its implications for airport planning

Aldershot: Ashgate Publishing, 2007, 287 p.

ISBN: 978-0-7546-4506-1

En un moment en què el transport aeri ha deixat de ser un luxe gràcies a les aerolínies de baix cost i en què el protagonisme que han adquirit als mitjans de comunicació no té precedents, el llibre del geògraf neerlandès Guillaume Burghouwt analitza el desenvolupament de la xarxa europea d'aviació i el seu impacte en la planificació aeroportuària. Més concretament, l'objectiu del llibre és avaluar i descriure fins a quin punt les aerolínies han reconfigurat les seves rutes des de la desregulització del mercat europeu de

l'aviació, analitzar com aquests canvis de la xarxa han afectat la jerarquia dels aeroports i com la planificació aeroportuària ha d'afrontar els canvis de comportament de les aerolínies. D'aquesta manera, el llibre s'estructura en tres parts: la primera, que analitza quins han estat els canvis en les xarxes de les aerolínies europees (capítols 2, 3, 4, 5 i 6); la segona, que avalua la relació entre les xarxes de les aerolínies i la qualitat de les xarxes dels aeroports europeus (capítol 7); i la part final, que adreça la importància de la planificació

estratègica aeroportuària en un mercat aeri inestable i canviant (capítols 8 i 9).

Al capítol 2 («Air Transport Networks»), Burghouwt hi defineix el concepte de xarxa d'aerolínia a partir d'una aproximació basada en l'espai i d'una altra basada en el temps. L'autor remarca que la importància que tenen avui les xarxes *hub-and-spoke* de les aerolínies requereix, no només una anàlisi espacial, sinó també una anàlisi des de la perspectiva temporal, ja que els *hubs* han d'associar-se amb un alt nivell de connectivitat espacial i temporal on l'aerolínia *hub* gestiona diverses onades de vols d'entrada i sortida en un espai i en un temps determinats. Així doncs, Burghouwt defineix la configuració de la xarxa d'una aerolínia a partir del nivell de concentració espacial i temporal d'aquella xarxa. En aquest capítol, també hi remarca que la configuració de les xarxes de les aerolínies està clarament influenciada pel règim aeri internacional. Així, fins a finals dels anys setanta, el règim dominant es basava en acords bilaterals entre països a partir dels principis d'equitat i control estatal. Actualment, conviu el règim d'acords bilaterals per a les aerolínies amb vols intercontinentals i el règim de lliure mercat per als vols intraeuropeus, on les aerolínies poden configurar les seves xarxes com els convé.

El capítol 3 inicia una sèrie de capítols (el 3, el 4 i el 5) que mostren i analitzen les xarxes des del punt de vista de l'aerolínia. L'autor argumenta que el punt de vista de les aerolínies és important, ja que les decisions individuals d'aerolínies o aliances poden tenir conseqüències severes per a la connectivitat d'un aeroport, com també per a la demanda (els passatgers). D'aquesta manera, al capítol 3 («The Spatial Configuration of Airline Networks in Europe»), s'hi pregunta fins a quin nivell les aerolínies europees han reconfigurat espacialment les seves xarxes des de la desregularització del mercat aeri. Amb aquest objectiu, utilitza l'índex de Gini, que mostra com les aerolínies de

bandera es caracteritzen per tenir, tant abans com després de la desregularització, una xarxa concentrada en un o dos únics aeroports i per una estructura radial. Referent a les aerolínies regionals, Burghouwt detecta de forma generalitzada una estratègia de concentració des de la desregularització del mercat aeri europeu. Pel que fa a les aerolínies de baix cost, n'hi ha una varietat molt important de configuracions, de les quals se'n poden determinar tres grans grups: xarxes concentrades en aeroports que no són *hubs* (per exemple: Ryanair), xarxes concentrades en grans aeroports (per exemple: Virgin Express) i xarxes amb un patró desconcentrat que donen servei a aeroports *hub* i no *hub* (per exemple: EasyJet).

El capítol 4 («The Temporal Configuration of Airline Networks in Europe») analitza si la concentració espacial observada al capítol 3 es pot considerar del tipus *hub-and-spoke* (és a dir, concentrada en l'espai i el temps amb coordinació dels vols mitjançant una onada de vols entrants que connecta amb una altra onada de vols sortints) o simplement una concentració entorn dels aeroports centrals. Els sistemes d'onades augmenten la connectivitat als aeroports *hub*, que, atès un cert nombre de connexions directes, presenten més connexions indirectes. La majoria d'aerolínies de bandera presenten, per al període d'estudi (1990-2003), la implementació del sistema d'onades. Així doncs, passen de, únicament, concentrar els seus vols en l'espai a concentrar-los, també, en el temps, i així facilitar i potenciar la transferència dels passatgers d'un vol a un altre als aeroports *hub*. Air France, per exemple, l'any 2003 presenta sis onades on les transferències són possibles de forma eficient. En destaca el cas curiós de British Airways a Heathrow, que no presenta onades per la falta de capacitat de l'aeroport en hora punta. Així doncs, Heathrow es considera un *hub* continu.

El capítol 5 («Intermezzo: The Spatial-Temporal Configuration of Airline Net-

works») constitueix una síntesi de les dues visions mostrades sobre la concentració de les xarxes de les aerolínies. Burghouwt observa que els canvis de la configuració temporal cap a una concentració més gran no han generat, en conjunt, variacions en la configuració espacial. Només petites aerolínies, com ara Air Littoral i Régional Airlines, mostren concentracions temporals de la xarxa acompanyades de concentracions espacials a l'aeroport de Clermont-Ferrant a causa de la desregularització. Les raons que apunta l'autor per a aquesta estabilitat espacial són els alts costos de relocalització d'un *hub* ja existent; les dificultats de crear un nou *hub*, especialment en absència d'un mercat d'origen i destí significatiu, i la dependència de les aerolínies de bandera dels acords bilaterals per als vols intercontinentals.

El capítol 6 («Airline Cases») analitza els canvis en les dimensions espacial i temporal de les xarxes de les aerolínies KLM, British Airways i Iberia. A més a més, també analitza de forma menys extensa unes altres aerolínies regionals i de baix cost. Des de 1990 fins a 2003, KLM es mostra com un clar exemple d'aerolínia que realitza un esforç per establir una estratègia *hub-and-spoke* amb sistema d'ones. La raó principal és la grandària reduïda del mercat origen i destí als Països Baixos, element que motiva la cerca dels passatgers més enllà de les fronteres amb vols indirectes que alimentin els intercontinentals. En canvi, la importància del mercat d'origen i destí a Londres permet a British Airways tenir una xarxa mundial molt extensa sense cap necessitat d'establir un sistema de vols coordinats a Heathrow, en part, també com ja s'ha dit, per la falta de capacitat en hora punta. És per això, que a la segona meitat de la dècada de 1990, British Airways va establir part dels seus vols a Gatwick, però, en no obtenir resultats, l'estratègia *hub* per a Gatwick va ser abandonada. Iberia, per la seva banda, es mostrava, a principis de

la dècada de 1990, com una de les aerolínies més ineficients d'Europa, però l'autor subratlla que ha aconseguit convertir-se en una de les companyies *hub* més importants, tot i les dificultats de mantenir un *hub* dual a Madrid i Barcelona i la falta de capacitat en hora punta d'aquests aeroports abans de les ampliacions respectives.

Al capítol 7 («The Impact of Airline Network Configurations on the EU Airport Hierarchy»), l'anàlisi deixa les aerolínies i canvia vers els aeroports. Burghouwt es pregunta si les estratègies recents de *hub-and-spoke* i xarxes radials han motivat la concentració del tràfic en només alguns aeroports europeus. A partir de la revisió bibliogràfica que realitza l'autor, sembla que aquest procés de concentració s'ha produït als Estats Units, però, en canvi, segons les investigacions de Burghouwt, això no ha estat així a Europa. Burghouwt topa amb una contradicció: al capítol 3, conclou que la majoria de les xarxes de les aerolínies estan altament concentrades en l'espai; però, alhora, una primera anàlisi quan aplica l'índex Gini als aeroports suggereix que, a un nivell més elevat de concentració en les xarxes de les aerolínies, més baixa és la desigualtat de la xarxa d'aeroports i viceversa. La descomposició de l'índex Gini mostra el que succeeix realment. Les aerolínies nacionals i no europees motiven una concentració més gran; en canvi, les aerolínies de baix cost i regionals són les responsables, amb el seu important creixement, d'una desconcentració més elevada de l'oferta de seients als aeroports europeus.

Burghouwt diagnostica que la planificació estratègica aeroportuària té tres dilemes no resolts. En primer lloc, els plans directors dels aeroports es basen en detallades previsions de trànsit, en canvi, l'increment de la volatilitat del trànsit en un entorn de lliure mercat fa difícil poder confiar en les prediccions. En segon lloc, la incertesa requereix planificació flexible,

els plans directors actuals són passius, reactius i, en el millor dels casos, s'adapten a la incertesa. En tercer lloc, els plans directors com a procediments formals són, amb tot, essencials per al bon desenvolupament d'un aeroport. Aquests dilemes són els que l'autor encara al capítol 8 («Airport Planning in a Free-Market Regime») i que motiven que plantegi el *Flexible Strategic Planning* (FSP) com una metodologia alternativa a la tradicional i que aporta més flexibilitat, proactivitat i planteja solucions de llarg termini que poden ser replantejades quan calgui. La tria d'opcions reals i l'adaptació a diversos futurs possibles són alguns dels punts clau d'aquesta metodologia plantejada per Burghouwt. Finalment, al capítol 9 («The Case of Amsterdam Airport Schiphol») analitza el cas de l'aeroport d'Amsterdam

Schiphol des del punt de vista del FSP. Schiphol presenta molts elements del FSP, però també presenta problemes en l'avaluació de les inversions en nova infraestructura i en l'excessiva influència de KLM en el procés de planificació.

Aquest llibre representa una gran contribució de la geografia al terreny de l'aviació i la planificació aeroportuària. A més a més, també omple un buit molt important en la literatura especialitzada en tota una sèrie d'aspectes respecte a la desregularització del mercat del trànsit aeri europeu que encara no havien estat analitzats a fons.

Pere Suau Sánchez

Universitat Autònoma de Barcelona
Departament de Geografia
pere.suau.sanchez@uab.cat

BLUNT, Alison; DOWLING, Robyn (2006)

Home

Oxon: Routledge, 320 p.

ISBN: 978-0-415-33274-3

Aquest llibre forma part de la col·lecció «Key Ideas in Geography», coordinada per les geògrafes Sarah Holloway i Gill Valentine, i publicada per la prestigiosa editorial britànica Routledge. Dins d'aquesta col·lecció, s'hi han publicat uns altres títols (*Urban Ecology, The City, Landscape, Nature*) i tots, juntament amb el que ens ocupa, *Home*, aprofundeixen l'estudi de diversos conceptes clau dins la nostra disciplina. Les autores del llibre són les geògrafes Alison Blunt, de la University of London, i Robyn Dowling, de la Macquarie University, de Sidney, reconegudes especialistes en el camp de la geografia cultural, feminista i postcolonial.

Per la seva estructura ben clara i el seu contingut tan ric, el llibre constitueix una guia excel·lent per descobrir a què ens referim exactament en geografia quan parlem de llar i domesticitat. A més, la volun-

tat de fer una geografia crítica del concepte de llar impregna tota l'exposició, com també l'interès per fer-la entenedora als estudiants —amb nombrosos exemples i casos d'estudi d'arreu del món exposats— i atractiva als especialistes del tema —amb una voluminosa recopilació bibliogràfica—. Passem, tot seguit, a exposar breument el contingut del llibre.

Pensem per uns instants què significa la paraula «llar» per a cadascun de nosaltres. La resposta variarà en funció de qui som i on som, és a dir, respondrem a partir de la nostra identitat, de la nostra cultura, de les experiències viscudes, dels nostres imaginaris, de les memòries d'infantesa o dels somnis de futur. La resposta a la pregunta també variarà en funció del temps i de l'espai. Així, per exemple, una persona que patís en carn pròpia el desastre de l'huracà Katrina l'any 2005, no contesta-