

---

# **RESEÑAS BIBLIOGRÁFICAS**

---



RAMOS TRUCHERO, G. (2009): *La sucesión en la ganadería familiar: el ovino de leche en el País Vasco*. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, Vitoria, 309 pp.

La profesora de Sociología de la Universidad de Valladolid, Guadalupe Ramos Truchero, refleja en esta obra el intenso trabajo de investigación desarrollado a lo largo de la elaboración de su tesis doctoral. El tema de estudio es la continuidad en las explotaciones agrarias familiares en un contexto socioeconómico y jurídico concreto, el País Vasco, y dentro de un sector específico, el ovino de leche. Uno de los primeros aspectos que destacan en esta obra es que, a diferencia de otros trabajos de investigación, la justificación del objeto de estudio aparece bien fundamentada por la autora, quien desde una perspectiva sociológica pero también jurídica defiende la especificidad e interés del tema de investigación. Partiendo de la sucesión como una institución vital para el mantenimiento y desarrollo de la agricultura no industrializada, Ramos Truchero establece la necesidad de conocer el discurso de los jóvenes en el proceso que subyace ante la disyuntiva de continuar con la explotación familiar o abandonar esta opción laboral. Si bien el tema no es novedoso y ha sido tratado por otros autores, la perspectiva adoptada y, sobre todo, los resultados del trabajo son especialmente significativos y valiosos en un momento como el actual, en el que se rediseñan políticas de desarrollo rural y agrario que vuelven la mirada hacia los jóvenes y en el que la vuelta a la actividad agraria se plantea como una posible opción ante la grave crisis económica.

El libro aparece estructurado en siete capítulos. Los dos primeros contextualizan desde una perspectiva fundamentalmente teórica la agricultura familiar como forma de producción diferenciada, y muestra el problema del relevo generacional en este tipo de agricultura. Los capítulos siguientes se adentran en los factores sociales, económicos, jurídicos y culturales que explicarían las razones por las que los jóvenes del agro vasco deciden (o no) continuar con la actividad agraria.

Tomando como referencia la definición de agricultura familiar de Friedmann (1978; 1980), el primer capítulo adopta la idea de agricultura familiar como una forma de producción específica cuya principal peculiaridad es la posibilidad de continuación de la explotación de una generación a otra; un escenario que se obtiene a partir de la repetición de esquemas productivos (reproducción técnica), y reproductivos de las estructuras sociales que tienen lugar en la explotación (reproducción social). Más allá de la aportación de esta autora, Ramos Truchero enmarca la agricultura familiar dentro de un proceso de cambio social en el que se han transformado algunos de los rasgos que tradicionalmente la han distinguido, poniendo especial énfasis en los cambios de la familia en su relación con la explotación agraria; esto es, en el proceso de «*desfamiliarización*» e «*individualización*» a las que están sometidas las explotaciones familiares en los últimos años. El capítulo finaliza destacando la elevada edad media del agro vasco así como la falta de sucesores en determinados sectores.

El capítulo segundo plantea desde una perspectiva longitudinal los factores socioeconómicos y culturales que explicarían la falta de vocaciones en la actividad agraria. Para ello, de manera bastante acertada se opta por una clasificación de las etapas históricas de la emigración agraria en España, si bien quizás hubiera sido oportuno incluir un apartado específico dedicado a la emigración en el agro vasco, cuya única referencia se centra en los estudios de caso de Etxezarreta (1977), Greenwood (1998) o Douglass (1977). Otra aportación importante de este apartado es la introducción de la perspectiva de género a la hora de conocer los factores que favorecen el abandono de la actividad agraria. A partir de este punto, como se ha comentado en líneas anteriores, la autora abandona en cierta medida las aportaciones teóricas de los dos primeros capítulos, y deja paso a apartados más descriptivos y valorativos a través de los cuales se van desgranando cada uno de los aspectos que ayudan a enmarcar el objeto de estudio. Así, a lo largo del tercer capítulo aborda la problemática de los descendientes que deciden trabajar en la actividad agraria, «*la otra cara de la sucesión familiar*» en palabras de la autora, analizando dos conceptos imprescindibles para entender el proceso de transmisión en el País Vasco: el sistema de sucesión y la herencia, ofreciendo un tipo de información muy útil e interesante para conocer las particularidades del proceso de transmisión de la propiedad. El siguiente capítulo describe en detalle las medidas institucionales de apoyo a la incorporación de jóvenes agricultores a la actividad agraria a partir de las políticas europeas y vascas de desarrollo rural y agrario. En él se presentan los resultados más sobresalientes de su implementación en el País Vasco, destacando el perfil sociodemográfico del joven agricultor y los sectores de instalación más activos y atractivos para el agro vasco.

La metodología ocupa el capítulo quinto; los objetivos generales de la investigación aparecen bien planteados, y la justificación de la técnica de investigación que utiliza, la entrevista, queda justificada de manera razonada. En este mismo apartado, la autora va desgranando los factores que subyacen a la elección de los diferentes informantes clave; un buen ejercicio que se echa en falta a menudo en muchos trabajos de investigación y que, sin duda, supone un referente de buena praxis para todas aquellas personas que están al inicio de su labor investigadora.

El capítulo sexto describe el ovino especializado en la producción de leche, subsector dentro del cual se inserta el colectivo objeto de estudio, reflejando un sector escasamente dimensionado, centrado en el trabajo familiar y altamente masculinizado y envejecido. Aunque considero necesaria cierta contextualización y familiaridad con el colectivo objeto de estudio, este aparatado resulta desde mi punto de vista demasiado descriptivo, extenso y un tanto desubicado en el orden de los capítulos, rompiendo en cierto modo el hilo que va siguiendo la autora hasta ese momento. Una trama que, no obstante, vuelve a conseguir en el capítulo siete en el que se exponen los resultados extraídos del análisis de las entrevistas, estructurados en torno a cuatro discursos principales extraídos a partir de las percepciones y valoraciones de las personas entrevistadas. El primero de estos discursos recoge las opiniones de aquellos que al haber nacido en una familia ganadera, se ven «*implicados*» en la reproducción de la explotación, mientras que el discurso vocacional refleja la intensa vocación que presentan ciertos jóvenes hacia la actividad agroganadera, centrandolo en el segundo tipo de discursos. El tercer discurso se centra en las opiniones de aquellos jóvenes que ven en la actividad ganadera la posibilidad de un trabajo estable frente a la precariedad del mercado

laboral, y finalmente, el cuarto grupo de entrevistados gira en torno a los «aparcados» de la actividad agraria; esto es, aquellos que trabajan en la actividad ganadera mientras esperan encontrar otro trabajo que les ofrezcan mayor satisfacciones.

El análisis de las entrevistas es muy ágil, riguroso y, lo que es más importante, aporta una información muy valiosa en primera persona acerca de las opiniones de los jóvenes agricultores en el momento actual. La autora entrelaza de forma brillante los discursos de los entrevistados, desglosando cada una de las opiniones y valoraciones que se ofrecen, resultando clave para conocer las decisiones que llevan a los jóvenes ganaderos a apostar por la actividad agraria o buscar otro tipo de trabajo. Este último capítulo finaliza con un interesantísimo apartado dedicado a identificar las diferentes modalidades de traspaso de la explotación familiar que adoptan aquellos jóvenes que apuestan por continuar con la actividad ganadera.

Para finalizar, en las conclusiones, Ramos Truchero enumera las principales aportaciones de su trabajo de investigación en un ejercicio de enorme reflexión y honestidad reivindicando, en primer lugar, la relevancia de la agricultura familiar como objeto de estudio teórico y empírico frente a discursos posmodernos que lo habían avocado al olvido. Siguiendo con la línea de otros estudios, la autora defiende la multicausalidad (estructural, social, familiar e individual) a la hora de explicar la sucesión en las explotaciones agrarias, poniendo énfasis en los factores familiares y causales a la hora de entender la decisión de apostar por la continuidad de la explotación familiar o buscar otra opción de vida. Como se ha destacado en líneas anteriores, la tesis aporta un tipo de información muy sugerente que, como la autora reconoce, puede servir de guía a la hora de elaborar políticas públicas destinadas a los jóvenes que intentan incorporarse a la actividad agraria, aportando una visión «*más pragmática y completa*» de la realidad agraria, y rural.

En definitiva, llego al final de la lectura del libro con la grata sensación de estar leyendo un buen trabajo de investigación; una tesis doctoral bien estructurada, muy bien escrita y, lo que es más importante, que ofrece un tipo de información que no sólo puede resultar de gran interés para investigadores en las áreas de ciencias sociales y agrarias, sino que puede ser un buen libro- guía para gestores y todas aquellas personas que tienen en su manos el diseño de políticas agrarias y de desarrollo rural.

Beatriz Izquierdo Ramírez  
Universidad de Burgos

LOIS GONZÁLEZ, R. C. y PAÛL CARRIL, V. (Eds.) (2011): *Turismo fluvial e da natureza. Un elemento de revitalización dos espazos rurais e do interior*. Deputación de Lugo e Instituto Galego de Estudos Europeos e Autonómicos, 110 pp.

La diagnosis actual de un rural gallego en decadencia, como resultado de la progresiva pérdida en las últimas décadas de sus atributos económicos y territoriales, parece indiscutible. Bajo esta reflexión, en abril de 2011, se celebró en Monforte de Lemos (Lugo) un *workshop* del que Rubén Lois y Valeriá Paül extrajeron cuatro aportaciones

monográficas. Éstas dotan a la obra de una visión poliédrica, enfocada al turismo fluvial y de la naturaleza como agentes reactivadores de los espacios rurales. Las propuestas turísticas descritas en el trabajo no deben ser concebidas como un elemento de sustitución, sino como un elemento añadido que se mimetice con los caracteres del lugar donde se desarrolle. Únicamente entendiendo y aplicando medidas que favorezcan la diversificación económica y de pluriactividad, y siempre al amparo de los nuevos parámetros de calidad que dictamina el siglo XXI, se logrará frenar el éxodo rural e incluso potenciar un incremento demográfico.

En el primero de los cuatro capítulos, firmado por Xosé Santos y Valeriá Paül, se hace una prospección del turismo fluvial y de interior en Galicia, aspecto que se focaliza en una cuestión de profunda reflexión social: ¿Qué se hizo mal en el rural gallego, o al menos en la mayor parte del mismo? A su vez, sobre este interrogante subyace la hipótesis que dio pie al planteamiento: ¿Es el turismo fluvial y de interior el deseable? Una conclusión prevalece sobre las demás, y es que el turismo rural únicamente funciona en aquellos lugares vivos y dinámicos, mientras que un rural abandonado es poco atractivo. En relación con esto, R. Lois apunta lo paradójico que resulta que las directrices naturalistas y proteccionistas vengán dictadas, en su mayor parte, de un mundo urbano que busca la máxima virginidad, en donde la mano del hombre no aparezca, produciéndose un estado impoluto que hermetiza e inhabilita el espacio rural pasándolo de agente activo a un agente claramente pasivo. Sin embargo, es precisamente esa componente humana y social la que esculpe el paisaje gallego, sin la cual la bucólica imagen de nuestros pintorescos escenarios no tendría cabida. Porque, debemos recordarlo, Galicia es un territorio viejo, y no solo en el sentido geológico, sino también desde el punto de vista humano. A diferencia de parajes naturales como los de EE.UU., donde lo que prevalece es una protección superlativa, en Galicia, como en el resto de Europa, los espacios protegidos deben convivir, y nunca mejor dicho, con las actividades humanas. Aquí, a diferencia de allí, los escenarios prístinos son puras reliquias, mientras que lo dominante son paisajes humanizados, creados por y para el hombre, su usufructo primero y disfrute después. De un modo muy acertado el geógrafo D. Manuel de Terán ya indicaba, a mediados del siglo XX, la necesidad de establecer una trabazón entre lo físico y lo humano; bajo esta misma postura, X. Santos y V. Paül inciden en la necesidad de comunidades vivas, plenamente conscientes de los valores y elementos territoriales para, posteriormente, proceder a la activación turística general y particular según las características de cada región. No obstante, la realidad dista mucho de este ideal, asociándose el turismo rural con un alojamiento monotemático centrado, exclusivamente, en dar cobijo al visitante, sin atisbo de interacción, ni fomento de las potencialidades y realidades de cada rincón gallego. Los ríos, como afirman los autores, constituyen un elemento atrayente pero vagamente explotado, que puede actuar como recurso endógeno de áreas marginales con posibilidades turísticas más reducidas.

El territorio fluvial y la percepción que de él tiene la sociedad puede variar. De hecho, no pocas veces un cambio en el tipo de percepción ha servido para salvar a un río de un impropio ingenieril. La aportación de Xerardo Pereiro reflexiona sobre esta problemática, más concretamente en los impactos socioculturales que tendrían los embalses programados por Unión Fenosa para el alto Ulla. Como fuerte activista volcado con la causa, X. Pereiro ofrece al lector un relato en primera línea desde el bando conservacionista, ecologista, que

trata de reivindicar el río como un bien social, al tiempo que expone los riesgos que este tipo de obras tienen sobre la destrucción del patrimonio cultural. En el capítulo, titulado *Los ríos gallegos: de los riesgos de ecocidio a capital patrimonial y turístico*, se describe someramente el proceso administrativo presente en estos casos, pero también se hace una prolija recapitulación de los devenires históricos de los embalses en Galicia, así como el trance que supuso para los municipios afectados por las obras ver su legado fluvial amenazado. El largo y tortuoso camino que las sociedades aledañas al río vivieron durante años ha supuesto un cambio de mentalidad, una revalorización del patrimonio fluvial y que el río se conciba de otra forma y no como un mero canal que transporta el agua de la que se abastecen. Solo de este modo el patrimonio cultural se convierte en un patrimonio social controlado por las gentes de ese territorio. La construcción de los embalses supondría un agónico e irremisible *ecocidio* y *patrimonicidio*. El autor, en clara defensa de su postura, destaca también las diferentes reglas de juego que las compañías hidroeléctricas siguen para tergiversar la realidad patrimonial –infravalorando o pasando por alto aspectos de marcado valor– y la magnitud de sus propuestas constructivas.

Hélder Marques nos presenta un profuso repaso de la construcción de la región del Duero portugués a partir de su identidad fluvial, cerrando su aportación con el interrogante de saber si será quién el turismo de revalorizar un territorio en progresiva decadencia. Este planteamiento viene a colación de un doble conflicto en la región, en primer lugar porque se está viviendo un periodo transicional entre la agricultura tradicional, reciamente arraigada en el vino, y la inmaterialidad que aporta el turismo. En los últimos años también sobresalen las prácticas agroecológicas ligadas a un producto de más calidad, pero en menor cantidad, lo que supone una merma del número de cepas y, por consiguiente, la desaparición paulatina del tipo de paisaje característico de esta región portuguesa. En una segunda disyuntiva surgen las desavenencias entre el pequeño productor y las grandes empresas, totalmente sujetas a los criterios que dicta el mercado mundial, por tanto sin adecuarse, en numerosas ocasiones, a las características y necesidades locales. El futuro de la región, como bien apunta H. Marques, está supeditado a cómo se resuelvan ambos dilemas, a cómo se articule el pacto entre ambas problemáticas.

El último capítulo corre a cargo de Jaume Font, quien nos muestra el turismo fluvial en Cataluña a través del ejemplo del río Ebro y el sonado caso del Noguera Pallaresa, de cuyas experiencias se pueden obtener aprendizajes para Galicia. Cataluña apostó por un modelo turístico fluvial activo y sustentable en el que el Ebro funcionase como eje de activación turística, con las *Terres de l'Ebre* (véase IDECE, *Institut per al Desenvolupament de les Comarques de l'Ebre*) como máximo exponente. En las tierras de interior, por el curso alto del río Noguera Pallaresa, el impulso de deportes de aventura como el *rafting* ha supuesto un notable incremento económico y poblacional para la zona. Cita este autor también como propuesta adecuada la *sirga*, navegación tradicional catalana que no precisa de actuaciones en el río (dragados, por ejemplo). Se trataría, en definitiva, de establecer un nuevo diálogo entre cursos fluviales y turismo, hecho constatable en Galicia con los catamaranes, actividades de aventura o las playas fluviales, pero, como insta el autor, las posibilidades deben ir más allá de estos tres ejemplos. Otra cuestión de peso tratada en este capítulo se refiere a la conjunción de distintos ámbitos administrativos sobre un mismo espacio, lo que unido a los fines particulares que suelen tener los intereses privados, supone un agravante solo

corregible fijando unas únicas reglas de juego mediante la intervención prolongada de la administración pública.

Por todo lo comentado, y a modo de conclusión, resulta fundamental conocer para poner en valor o revalorizar, según corresponda, viviendo el medio rural y no transportándose a él. Esto implica que el turismo ha de ser posterior a la configuración territorial, al armazón que identifique el territorio por lo que es, para que a la postre el turista disfrute, observe y participe. Asimismo, disponer de planes de ordenación, que se adecuen a las condiciones naturales y antrópicas de cada zona, es otro aspecto clave para la perpetuidad de la buena salud turística en el entorno rural. Valga de ejemplo la red fluvial gallega como elemento constructor de identidades territoriales de gran interés turístico, pero que implica *per se* limitaciones que requieren herramientas y medidas gestoras acordes.

El libro recoge diferentes perspectivas y problemáticas que envuelven al turismo fluvial y de interior. No obstante, todas ellas parecen partir de una visión idealizada, percibida también en gran parte de la sociedad, de una Galicia verde y recorrida por cientos de ríos. Esta imagen es cierta parcialmente porque ríos sí, ¿Pero qué ríos? O, verde sí, ¿Pero qué verde? Galicia ya no es grandes extensiones de bosque y cuidadas praderías rodeadas de cristalinos ríos. El verde actual de Galicia es en un alto porcentaje reflejo de las plantaciones forestales, principalmente eucalipto, que crecen por doquier; o de monte bajo de tojo y brezo que colonizan los terrenos antes trabajados por manos agrícolas y ganaderas. Y la cultura del sonido que antaño impregnaba este país con el incesante correr de las aguas es ahora sustituida por el rugido de las turbinas hidroeléctricas. Por ello, el turismo rural, el hecho turístico en sí, está totalmente subordinado al tipo de desarrollo que se lleve a cabo en el rural. Es cierto que existen numerosas zonas de Galicia con excelentes condiciones para el turismo fluvial y de naturaleza, pero el masivo éxodo rural y la tendencia economizadora del suelo hacen que este tipo de turismo peligre. La actividad turística precisa, por tanto, de un ejercicio en el que se reescriba en la cabeza de las personas (cuerpo social y político) la búsqueda equilibrada de hábitats humanos y expectativas económicas, en las que el desarrollo rural no se conciba como una aniquilación del medio, sino como un avance sostenible y rentable.

En suma, estamos ante un interesante libro que recopila diversas experiencias sobre turismo de naturaleza y fluvial, abriendo una profunda reflexión desde un punto de vista diferente, original y de corte empírico, fuera de teorizaciones que dan lugar a eso, frases que se quedan en el papel. Una síntesis breve que va conduciendo al lector hacia la comprensión del río como recurso, hacia un paradigma que defiende la humanización sostenible del territorio como trazo fundamental para la promoción de actividades turísticas generadoras de riqueza.

*J. Horacio García*

Universidad de Santiago de Compostela

JURADO ALMONTE, J.M. (Coord.) (2011): *Ordenación del Territorio y Urbanismo: conflictos y oportunidades*. Universidad Internacional de Andalucía, Sevilla, 395 pp.

Coordinar en un solo trabajo una serie de artículos científicos de diferentes autores con diversa procedencia disciplinar y profesional, haciendo explícita en todo momento la conjunción normativa entre Ordenación del Territorio (OT) y Urbanismo, y hacerlo, además, en la cúspide de la peor crisis económica sufrida en la historia de la democracia española, ostenta y transluce por sí mismo la consumación de los objetivos generales que apremian esta forma académica de producción intelectual.

Su entramado misceláneo persigue «recoger las investigaciones y reflexiones de un conjunto de autores y protagonistas directos de estas materias» (p. 10). La oportunidad de coordinar este volumen nace, sobre todo, de la impronta que un Curso de Verano, de igual nombre a la publicación, dejó en estos mismos autores, el cual se desarrolló entre el 12 y el 16 de Julio de 2010 en la Universidad Internacional de Andalucía (UNIA), en su sede de la Rábida.

La obra está compuesta por un total de 17 capítulos, precedidos por una detallada Introducción elaborada por su coordinador. Los 11 primeros son denominados «Capítulos de Investigación», con el fin de diferenciarlos de otros 6 capítulos agrupados al final de la publicación bajo la expresión de «Capítulos de Opinión», generalmente menos extensos que los primeros y procedentes de personas e instituciones muy cercanas a la actividad urbanística. De esta forma, el conjunto satisface las necesidades e inquietudes de un público potencialmente diverso.

Tras la introducción, se da inicio a la obra con el capítulo «*Urbanización reciente y cambios paisajísticos en España. Por una nueva cultura del Territorio y un urbanismo renovado*» del profesor Rafael Mata Olmo (Univ. Autónoma de Madrid). Se realiza un agudo análisis del enorme crecimiento económico ligado al sector inmobiliario acaecido en España en el periodo comprendido entre 1997-2007. Ahora bien, «la realidad vendría a demostrar apenas dos años más tarde que lo que resulta insostenible medioambientalmente lo es también social y económicamente» (p. 40). Por otro lado, más allá del presunto desastre medioambiental y socioeconómico provocado por la especulación inmobiliaria, que ha venido afectando por igual a zonas costeras y de montaña, este profesor reivindica también los aspectos positivos del Urbanismo bajo el lema de una *Nueva Cultura del Territorio*.

José M. Jurado Almonte (Univ. de Huelva) aborda en el siguiente capítulo, con el mismo título que el libro, la estrecha relación existente entre la Ordenación del Territorio/Urbanismo y la Economía, la Sociedad y el Medio Ambiente, muchas veces olvidada por las malas prácticas urbanísticas. Ahora bien, es necesario subrayar que «esta realidad no es culpa del urbanismo en sí, sino más bien de los erróneos e insostenibles modelos territoriales por los que numerosos municipios y comunidades autónomas han apostado, unido a un contexto socioeconómico de finales de siglo proclive en intervenir en viviendas más que en otras actividades productivas» (p. 73). Por ello, tras un somero análisis de los modelos territoriales que se divisan en los distintos planes urbanísticos, este profesor se aventura a detallar aquellos aspectos del Urbanismo que se muestran como oportunidades positivas, defendiendo que el urbanismo es «una herramienta fundamental que tienen los municipios para su desarrollo económico, social y ambiental y, perfectamente, puede y debe darse en un marco de *Urbani-*

smo Sostenible o Compatible» (p. 76), por mucho que en la actualidad se «vilipendie», como él mismo apostilla al final del capítulo.

En el capítulo «*Directrices políticas internacionales en desarrollo sostenible*», desarrollado conjuntamente por los profesores Julián Mora Aliseda y Francisco Javier Jaraíz Cabanillas (Universidad de Extremadura), se hace un recorrido histórico a través de aquellas Conferencias y Acuerdos internacionales que configuran la breve historia internacional del «desarrollo sostenible», desde la misma constitución del Club de Roma (1970) hasta prácticamente nuestros días.

El profesor José M<sup>a</sup> Feria Toribio (Universidad Pablo Olavide) reflexiona en «*La ordenación del territorio en las áreas metropolitanas españolas*» sobre la poca –y a veces inexistente– explicitación semántica del concepto de «área metropolitana» en el entramado normativo de los planes urbanísticos. A juicio de este investigador, la problemática es más epistemológica que normativa, ya que «existen desde hace décadas unos métodos plenamente desarrollados y aceptados en el ámbito internacional, que se basan en la variable movilidad cotidiana por razón de trabajo, que permiten plantear delimitaciones coherentes y adecuadas de áreas metropolitanas» (p. 130).

Bajo el título de «*Los planes de ordenación del territorio (POTA y POTS) de la comunidad autónoma de Andalucía y sus afecciones para el planeamiento urbanístico*», el profesor Hildenbrand Scheid (Universidad de Sevilla) lleva a cabo un ejercicio de análisis geográfico comparado, donde se valora la actualidad de la planificación territorial de Andalucía respecto a otras comunidades autónomas y países europeos. El énfasis recae en aquellas determinaciones normativas (como la Norma 45.4 del POTA) que surten «afecciones», como él mismo les llama, al planeamiento urbanístico municipal, sobre todo en tres líneas esenciales del desarrollo sostenible: el sistema de espacios libres, el crecimiento urbanístico acorde con la ciudad compacta y la prevención de riesgos.

Luis Cobos y Pilar Hurtado, ambos técnicos de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía, examinan en el siguiente capítulo, «*El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Huelva: análisis del documento de información pública*», las directrices fundamentales que perfilan el modelo territorial que se proyecta en este ámbito subregional. Se pone de manifiesto una espinosa idea que muchas veces pasa inadvertida tanto en la práctica como en la teoría urbanística: «las problemáticas específicas de la aglomeración urbana no tienen que ver en la mayoría de los casos con el crecimiento desordenado de las funciones residencial o industrial, temáticas recurrentes en los grandes núcleos urbanos de la región, aunque existen casos que requieren atención. Son más relevantes las cuestiones relativas a la organización sobre el territorio de los diferentes sistemas productivos» (pp. 217-218).

La relación directa entre planeamiento urbanístico y planificación turística será objeto de estudio en el trabajo de los profesores Alfonso Fernández Tabales y Enrique Santos Pavón (Universidad de Sevilla), titulado «*Ordenación del territorio y turismo en Andalucía: el tratamiento del espacio turístico en los Planes Subregionales de Ordenación del Territorio*». El espacio geográfico abordado será, como su título indica, la región de Andalucía, centrándose todo el interés en los espacios turísticos de su litoral occidental.

La crisis urbanística española encuentra su expresión más notoria en el siguiente capítulo titulado «*La crisis del modelo urbanístico español. Especial referencia a Andalucía*», y

escrito por José Zamorano Wisness, gerente del Área de Urbanismo del Ayuntamiento de Huelva. Aunque muy centrado en la Comunidad Autónoma de Andalucía, los síntomas analizados de la actual crisis en el plano autonómico son fácilmente extrapolables al nacional.

El décimo capítulo lleva como título «Urbanismo, administración y empresa», escrito por Eladio Serrano Orta, arquitecto-jefe del Área de Urbanismo del Ayuntamiento de Lepe (Huelva). En este artículo queda patente la influencia e interdependencia de la administración (en sus distintas esferas territoriales) y la empresa en los proyectos urbanísticos. Se examina de manera especial aquellos ámbitos donde la administración tiene competencia en materia urbanística, terminando con un breve análisis y comentario del *Convenio Urbanístico de Gestión*.

Centrándose sobre todo en aspectos medioambientales, los autores Antonio Montaña Valle, Mar Tomé Martín y Luis Hernando de Moya escudriñan los pormenores de la edificación urbanística en «*La estrategia de cambio hacia la edificación sostenible. El modelo Qsostenible*». La reflexión gira en torno al método del que podría derivarse satisfactoriamente un «sello de sostenibilidad», sólo en el caso de que la edificación lograra recorrer lo que ellos definen como *Ciclo Q de la Sostenibilidad*: «es un modelo de intervención que nos permite asegurar que todas las intervenciones relacionadas con la edificación incorporan los elementos de sostenibilidad que permiten transformar al sector hacia el nuevo modelo de edificación» (p. 331).

El último «capítulo de investigación» lo aporta el profesor Juan A. Márquez Domínguez (Universidad de Huelva) y se titula «*Los no lugares. Infraestructuras de transporte en la provincia de Huelva*». Las infraestructuras de transporte son imprescindibles a la hora discernir sobre el carácter de «lugar» o «no lugar» de un determinado espacio geográfico. Y aunque la investigación se centre en la provincia de Huelva, el análisis que se realiza de sus infraestructuras de transporte interno, del «marginado» ferrocarril, de la red de carreteras, del «ansiado» aeropuerto, etc., sus resultados bien pueden subsumir las preocupaciones y deseos de otras tantas provincias españolas.

A partir del capítulo decimotercero se abre un espacio propio para los «capítulos de opinión». El conjunto de las aportaciones encuentra su origen en la intervención de 6 personas más, de reconocido prestigio profesional, en las dos mesas redondas que cerraron el referido curso de verano.

En el primero de ellos, «*Importancia del urbanismo en el contexto de una crisis actual*», Antonio Ponce Fernández (presidente de la Federación Onubense de Empresarios, FOE) somete a crítica, desde el punto de vista empresarial, el modelo jurídico-administrativo que afecta al proceso urbanístico, ya que «resulta enormemente preocupante comprobar día a día cómo la judicialización y la utilización partidista de determinados proyectos urbanísticos frenan las iniciativas empresariales» (p. 366).

En «*Economía y crisis de la construcción, ¿Nuevas oportunidades?*», Javier Regalado Romero (FOE) nos descubre, tras un rápido —pero lúcido— análisis de la situación de la economía española respecto al sector de la construcción, toda una serie de oportunidades que advendrían al sector de la construcción una vez que se hubieran satisfecho sus condiciones necesarias.

Juan Carlos del Castillo (AVS-Andalucía) indaga sobre «*La vivienda protegida en Andalucía*», reflexionando sobre el papel de los promotores públicos de vivienda, repasando las

líneas directrices de las distintas políticas de vivienda a nivel estatal y autonómico para hacernos más inteligible el porqué «la concurrencia de las competencias de los tres niveles de la administración (estatal, autonómica y municipal) y la lógica existencia de administraciones de distinto signo político, pueden suponer que en algunos casos no se produzca la necesaria coordinación entre las distintas iniciativas en materia de vivienda, o que haya distinta intensidad en esa política en función de las prioridades y el modelo de desarrollo de cada gobierno» (p. 371).

También partiendo de la crisis que arrastra el sector de la vivienda, José M. Ojeda García (Presidente de la Asociación Española de Profesionales de Urbanismo, Ordenación Territorial y Sostenibilidad, AEPUOS) manifiesta críticamente, en el capítulo «*Declaración de Madrid sobre la Gobernanza del urbanismo y la ordenación territorial en España*», los pormenores de una planificación urbanística y territorial sostenible, a la luz de la Declaración de Madrid de AEPUOS de 8 de noviembre de 2009.

El capítulo decimoséptimo, «*La regulación administrativa en el precio, la demanda y la oferta de vivienda*», sujeta al resbaladizo poliedro inmobiliario por su cara más económica. Su amplia experiencia empresarial, permite a Miguel Rus Palacio (Presidente de la Asociación Empresarial Sevilla de Constructores y Promotores de Obras, GAESCO, y del Grupo RUSVEL) ofrecernos alguna respuesta sobre el popular debate *vivienda protegida* versus *vivienda libre*: «Sin vivienda libre no habrá vivienda protegida. Los márgenes de la vivienda protegida son desanimantes para cualquier promotor, y sólo si se construye vivienda libre, se dispondrá de recursos para la protegida» (p. 389).

El libro se cierra con el capítulo de Jesús Merino Esteban (Departamento de Planificación Autoridad Portuaria de Huelva) dedicado a la Autoridad Portuaria de Huelva (APH), «*Actuaciones para el encuentro Puerto-Ciudad de Huelva*». A partir del análisis y repaso histórico de la constitución del puerto onubense, su autor hace visible la importancia de las distintas Autoridades Portuarias de Huelva respecto al planeamiento urbanístico, además de dejar constancia de aquellas actuaciones que la APH ha programado con el fin de que se estrechen cada vez más los lazos culturales, políticos, económicos e institucionales que ya de por sí unen al Puerto de Huelva con su Ciudad.

En conclusión, pensamos que el profesor y geógrafo José M. Jurado Almonte ha logrado coordinar un magmático volumen en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, muy bien pensado, claro en su redacción, que agrupa y se dirige a un colectivo diverso e interdisciplinar. Toca casi la totalidad de temas pensables en este asunto, con una amplísima y riquísima bibliografía, perfectamente estructurado y que seguramente nos acompañará en más de una de nuestras reflexiones futuras sobre estas poco conocidas materias que, sin embargo, influyen en el día a día de nuestras vidas y de nuestros territorios.

Israel Macías Llaga  
Universidad de Huelva

BLÁZQUEZ, M. y CAÑADA, E. (Coords.) (2011): *Turismo Placebo. Nueva colonización turística: del Mediterráneo a Mesoamérica y El Caribe. Lógicas espaciales del capital turístico*. Editorial Enlace, Managua, 412 pp.

En las últimas décadas, el interés científico por elaborar un análisis académico crítico con el turismo ha aumentado a partir de obras seminales como las de Emmanuel De Kadt o Stephen Britton. En la actualidad ya son bastantes los estudios que parten desde este enfoque, y es en este contexto de articulación de un discurso académico en donde se debe situar éste trabajo.

Éste libro ha sido escrito a iniciativa de ALBASUD (<http://www.albasud.org/>) y el Grupo de Investigación sobre Sostenibilidad y Territorio (GIST) del Departament de Ciències de la Terra de la Universitat de les Illes Balears (<http://www.uib.cat/recerca/estructures/grups/grup/GIST/>) y está disponible en el siguiente enlace <http://www.albasud.org/detallespublicacion.php?id=41>.

La obra está compuesta por una compilación de artículos que se organizan según los ámbitos geográficos estudiados (Caribe, Centroamérica, México e Islas Baleares), y es el resultado de la colaboración de una serie de investigadores críticos con el modelo turístico dominante. Los documentos que componen el volumen fueron presentados en dos seminarios organizados por ALBASUD y el GIST en febrero de 2009 en Managua, Nicaragua y en julio de 2010 en Santo Domingo, República Dominicana, en eventos concebidos para la discusión de las investigaciones sobre turismo realizadas en las referidas regiones.

El eje articulador del libro son los procesos de internacionalización y de penetración del capital turístico-residencial en diferentes espacios locales-regionales; intentando explicar por qué se produce este proceso. La línea discursiva que impregna la obra está explícita en el primer párrafo del libro: «*Muchos científicos del turismo adoptan enfoques acríticos y legitimadores para con esta industria. Pero tras él se esconden deterioros sociales, ambientales y económicos que deben ser analizados y discutidos públicamente. Lejos de producir los efectos prometidos en términos de desarrollo y bienestar social, su expansión bajo la lógica del capital supone una nueva fuente de conflictos y contradicciones para las sociedades en las que arraiga. El turismo no es una panacea, sino que actúa como un placebo.*» (Blázquez y Cañada, 2011:7).

Resulta especialmente interesante la lectura del texto por la apuesta decidida por reivindicar un análisis crítico del turismo que engarza con la geografía radical en un contexto en que la hegemonía neoliberal tiende a arrinconar las investigaciones que no convergen con la ideología dominante e incluso cuando en el campo de la geografía del turismo, el auto-denominado «giro crítico» en los estudios turísticos no alude a las relaciones políticas y económicas de poder; con lo cual, y contrariamente a sus objetivos declarados, el «giro crítico» está en peligro de abandonar el estudio del funcionamiento de los mercados, el capital y el estado en el turismo y realizar un análisis dirigido por la industria y los analistas de las instituciones que afirma desafiar.

Una segunda virtud del libro estrechamente relacionada con la primera radica en que las posiciones de los textos no son estrictamente académicas, sino que en gran medida son fruto de colaboración con actores extra-académicos. Así pues, el libro mismo es el resultado de la cooperación entre un grupo académico y una asociación especializada en investigación

y comunicación para el desarrollo. Por otro lado, algunos de los autores, tienen, aparte de sus labores formales, un perfil de dilatada militancia en ONGs y/o movimientos sociales; e incluso en algún caso, han sido directa o indirectamente boicoteados; como por ejemplo en el caso de Pável Isa Contreras.

Sin embargo, el manual adolece de un marco teórico-conceptual sólido que integre los análisis que se llevan a cabo en el libro. A pesar de que cada capítulo presenta su propio anclaje teórico, se echa a faltar una base epistemológica común que ofrezca una visión de conjunto de las problemáticas que se tratan. No obstante, el lector debe ser consciente que esta obra no es la culminación de un esfuerzo colectivo previo, sino que refleja la puesta en común de los resultados de distintos trabajos con líneas de investigación similares. En definitiva, el objetivo de éste trabajo es más bien - por su propia naturaleza- establecer sinergias entre los investigadores, que construir una línea epistemológica consistente.

A modo de índice, hemos resumido las contribuciones que se han hecho en la obra a partir de seis ejes temáticos clave:

En primer lugar, aparece la cuestión temática de la contribución del turismo al desarrollo y la sostenibilidad del mismo. A partir de los Informes de Desarrollo Humano en República Dominicana se pone en evidencia la aparente paradoja de que un mayor desarrollo turístico no se traduzca en mayor bienestar para las poblaciones locales (Pável Isa Contreras). Esta creciente preocupación conecta con la caracterización y diferenciación de los modelos de desarrollo turístico atendiendo a su grado de exclusión-integración (Allen Cordero).

Muy relacionado con el punto anterior, otro tema que se trata en el libro son los impactos y la conflictividad derivada del turismo. Una de las temáticas abordadas es la investigación de campo con enfoque de género en comunidades costeras rurales dominicanas, con énfasis en las percepciones de los residentes sobre los impactos económicos, sociales y ambientales del turismo (Yolanda León). También se destaca que a pesar del fuerte consenso existente en torno al turismo, este no se ha desarrollado sin resistencias, presiones o adaptaciones por medio de diversos tipos de conflictos, haciéndose un análisis sistémico de los conflictos asociados al turismo (Ernest Cañada). Finalmente, se presentan los resultados de un estudio de indicadores de sostenibilidad socio-ecológica, en que se evidencia la insostenibilidad del desarrollo turístico en las Islas Baleares (Macià Blázquez e Ivan Murray).

Un tercer bloque temático es el dedicado al análisis del marco institucional en el que se desarrolla la actividad turística, así como de las políticas que permitan un desarrollo turístico alternativo. En el caso de la República Dominicana, se llama la atención sobre la voluntad de las comunidades costeras por integrarse y participar de la actividad turística (Yolanda León), y cómo lo impide el modelo dominante, defendido con políticas y marcos legislativos concretos (Marco Morales y Fátima Portorreal). En El Salvador, el cambio de gobierno ha sido aprovechado para fortalecer la articulación de los actores locales en la Mesa Nacional de Turismo Rural Comunitario (Ileana Gómez y Xenia Ortiz), mientras que en Costa Rica, se están impulsando iniciativas locales y de base popular en los viejos centros del turismo (Allen Cordero).

En cuarto lugar, cabe destacar las dinámicas derivadas del proceso de *residencialización* vinculado al turismo. El análisis se basa en un debate sobre las aportaciones conceptuales sobre el turismo residencial y una propuesta metodológica para el análisis de mercados inmobiliarios en destinos turísticos (Marcela Román). Asimismo, se estudian los procesos de

desarrollo inmobiliario en el Caribe mexicano, que en el caso de la Riviera Maya, permite al inversionista capitalizar de manera integral y privada las plusvalías (Alfonso Jiménez y Priscila Sosa).

Otro eje analítico del libro es el que estudia la configuración del capital turístico y su materialización territorial. Aflora en este análisis la falta de información sobre los circuitos del «dinero negro», por medio de paraísos fiscales y actividades ilícitas, existiendo la sospecha fundamentada de su vinculación con la industria turística (Ivan Murray y Macià Blázquez). En el caso cubano, el desarrollo turístico se lleva a cabo tanto mediante el Estado como por empresas transnacionales de origen español (Enrique Navarro).

Por último, cabe destacar la relación polémica entre turismo y cambio climático analizándose la contribución del turismo al cambio climático y el cuestionamiento a las herramientas que presuntamente van a la raíz del problema en la reducción de las emisiones, como es el caso de la Reducción de las Emisiones causadas por la Deforestación y la Degradación de los bosques (REDD). (Joan Buades)

Para concluir, cabe recordar la importancia de «*Turismo Placebo. Nueva colonización turística: del Mediterráneo a Mesoamérica y El Caribe. Lógicas espaciales del capital turístico*», ya que es la primera investigación colectiva internacional en turismo en lengua castellana en el ámbito de la geografía crítica del turismo. Un hito que debe animar al colectivo de investigadores de tradición no anglosajona que trabajan en éste tipo de temas.

Ismael Yrigoy  
Universitat de les Illes Balears

SIMANCAS, R. (2011): *Los retos de las infraestructuras de transporte en España*. Biblioteca Nueva, Madrid, 308 pp.

El libro que tratamos presenta un notable interés para los geógrafos por varios motivos. En primer lugar, por el tema que aborda, las infraestructuras de transporte y sus retos en la España actual. Las infraestructuras de transporte han sido consideradas tradicionalmente como causantes del atraso económico español en relación con otros países europeos del entorno. Tras el ingreso de España en la Unión Europea, hemos asistido a un gran cambio, con un crecimiento sin precedentes tanto en la cantidad como en la calidad de las mismas, de manera que hoy en día ocupan un importante lugar en los debates mediáticos y en la opinión pública en general.

En segundo lugar, por la oportunidad y el momento. Nos encontramos inmersos en una crisis de dimensiones desconocidas, que va a suponer un antes y un después en la forma de gestionar el gasto de la administración pública. Las restricciones y los recortes que los diferentes niveles de administraciones están aplicando a sus presupuestos están definiendo un nuevo escenario donde priman los criterios de equilibrio presupuestario, austeridad y rigor.

En este contexto hay que enmarcar el cambio de paradigma al que estamos asistiendo en materia de transportes y movilidad. Después de un largo período de prosperidad económica

donde prevaleció el crecimiento cuantitativo frente al cualitativo, se ponen sobre la mesa los excesos cometidos y se interpretan en clave de desarrollismo y en ciertos casos, despilfarro. La situación ha cambiado, y frente al enfoque clásico de Transporte, se habla ahora de Movilidad; frente a las grandes inversiones en infraestructuras, se presta más atención a la demanda y a su reorganización con criterios de racionalidad. La actual crisis es un momento idóneo para analizar el presente y el futuro de las infraestructuras de transporte.

En tercer lugar, por el autor. Rafael Simancas es parlamentario socialista en el Congreso de los Diputados, y portavoz socialista en la Comisión de Fomento en el mismo (2009-2011). También ha sido ponente en todas las leyes sobre obras públicas y transportes abordadas en ese tiempo. Es un especialista en el tema que nos ocupa, y no sólo eso, sino que ha estado implicado directamente en los últimos años en la planificación y gestión de las infraestructuras de transporte españolas. Próximo al ex-ministro de Fomento, José Blanco (quien prologa el libro) es conocedor desde dentro del conjunto de problemas amplios que generan las diferentes infraestructuras de transporte, por tierra, mar y aire.

El libro se muestra al lector como una visión panorámica de las infraestructuras de transporte en la España actual. Al ser su autor un político, inevitablemente presenta un enfoque político. Quien se acerque al libro pensando en encontrarse una aproximación de carácter técnico no se sentirá defraudado. Pero por momentos parece que estamos leyendo un programa político en materia de infraestructuras de transporte, o bien un balance en clave interna de partido de la gestión realizada. Son habituales las loas y elogios hacia la persona de José Blanco (ex-ministro de Fomento) a lo largo del texto, así como la defensa -a veces con una perspectiva poco crítica- de la gestión realizada en las últimas dos legislaturas (2004-2011). El autor mueve al lector a un conformismo que le lleva a decir que «se ha hecho un buen trabajo, a pesar de las dificultades» (pág. 39).

Por otra parte, parece excesivo el papel que el autor otorga a las infraestructuras de transporte en el desarrollo económico y social del territorio. Los más importantes teóricos internacionales sobre economía del transporte nos hablan de que las infraestructuras de transporte son una condición necesaria, pero no suficiente, para el desarrollo económico (Quinet, Biehl). Por momentos da la impresión de que las grandes cifras de inversión en infraestructuras de transporte ejecutadas son la mejor garantía para el desarrollo económico automático del territorio.

Desde el punto de vista de su estructura, el libro se organiza en 7 capítulos, con arreglo a una estructura lógica y coherente, en donde tan sólo cabe objetar la oportunidad del último, dedicado exclusivamente a la Comunidad de Madrid.

El primer capítulo («Introducción: izquierda, utopía y reforma»), sienta las bases de lo que será la tónica general del libro: un análisis de las infraestructuras de transporte y sus retos en España, pero desde una perspectiva ideológica y política muy clara: la socialdemocracia española. Como colaborador del equipo del Ministerio de Fomento, el autor parte de la base general de que se ha hecho lo correcto en líneas generales, y que a continuación hay que realizar reformas, completando y adaptando lo que se ha realizado con éxito. Dentro de este primer capítulo destaca el análisis de la agenda para la reforma de los transportes en España, muy bien planteado. El autor es un gran conocedor de los sistemas de transportes y su problemática sectorial, y maneja con soltura normativas, documentos y cifras.

El segundo capítulo se titula «Las reformas necesarias en las infraestructuras de transporte». En él se plantea la necesidad de conseguir un acuerdo para el transporte competitivo en España, partiendo de la necesidad de superar las diferencias entre partidos políticos. Bajo el epígrafe «Nuevas políticas para un tiempo nuevo», se exponen con acierto las medidas más importantes del nuevo paradigma de la movilidad: movilidad sostenible, intermodalidad, eficiencia, eficiencia ecológica, nuevas fórmulas de financiación, conservación, etc. Es una buena síntesis de las políticas clave del sector de transportes en España y Europa.

El tercer capítulo aborda el contexto de las reformas, estudiando en primer lugar las inversiones realizadas por Fomento hasta el presente. Se vuelve a caer en el error de asociar unívocamente infraestructuras de transporte con desarrollo económico, destacando que España es el país con más kilómetros de alta velocidad de Europa o subrayando que supera a las 4 grandes potencias europeas (Alemania, Francia, Reino Unido e Italia) en número de kilómetros de autopistas y autovías por habitante. Ginés de Rus, Catedrático de Economía de los Transportes, explica muy bien la situación «(...) Los ministros de Fomento, sin excepción, han sustituido la evaluación seria de las inversiones, que se concentra en los efectos directos y su comparación con los costes, por la propaganda de los empleos creados y los efectos multiplicadores» (El País, 28-8-2011).

Desde un punto de vista más positivo, se describe el contexto en que se aplican las reformas: crisis de la construcción y restricción creciente de las ayudas comunitarias. Se presentan las grandes directrices que guían todas las decisiones en materia de transportes en Europa y España: el Espacio Europeo de Transporte y el PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes), con una gran claridad y precisión.

El cuarto capítulo lleva por título «Las claves del nuevo paradigma en las infraestructuras de transporte». En él se van exponiendo sucesivamente cuestiones clave en relación con el futuro de las infraestructuras de transporte. Se analiza en primer lugar la intermodalidad y los grandes corredores logísticos. En segundo lugar, se reflexiona sobre los planes de eficacia y austeridad puestos en marcha por Fomento, ejemplificándolos con dos casos concretos: la crisis de los controladores aéreos y la supresión del servicio de AVE entre Toledo y Albacete. En ambos casos se defiende la gestión realizada como parte de las medidas de racionalización del gasto público. También se aborda la cuestión de la eficiencia energética y la reducción de las emisiones contaminantes.

Otro de los grandes temas tratados es la financiación público-privada de las infraestructuras de transporte. Dentro del amplio abanico de temas elegidos, aborda a continuación la problemática de la euroviñeta y su inminente aplicación en España, así como la importancia de la conservación de las infraestructuras. El énfasis dado a la conservación sugiere que el autor es consciente de la necesidad de un cambio de rumbo en las políticas de transporte. Ya no es tan necesario construir *ex-novo* como conservar lo que se tiene. Otro de los aspectos tratados es la importancia de la innovación dentro de los organismos dependientes del Ministerio de Fomento.

Por último, se aborda la cuestión de la internacionalización de las empresas de construcción de obra civil españolas. Se mantiene un discurso triunfalista en relación con la excelencia de las empresas constructoras españolas y la capacidad de conquistar mercados extranjeros. Quizá no sea adecuado conceder tanto protagonismo a las empresas constructoras, en un libro dedicado a las infraestructuras de transporte.

El quinto capítulo se titula «Reformas de ley para un nuevo tiempo en los sistemas de transporte», y se centra en el análisis de las nuevas leyes impulsadas por el gobierno en los últimos años, como la nueva Ley de Puertos, la Ley de Navegación Aérea, la Ley de Servicios de Tránsito Aéreo, el Decreto de Liberalización de AENA o la nueva Ley de los Transportes Terrestres. Es un capítulo interesante sobre los nuevos desarrollos legislativos, de los cuales el autor fue protagonista en calidad de ponente. Por sus características, dentro del esquema general de la obra podría haberse ubicado después del siguiente capítulo.

Este sexto capítulo lleva por título „Cambios estructurales en todos los modos de transporte«, y aborda respectivamente, la situación de cambio que se vive en el transporte aéreo, ferroviario, portuario y terrestre. Aparecen estructurados a partir de los diferentes modos de transporte una serie de temas que en parte ya se han tratado, como la cuestión de los controladores aéreos, las mercancías ferroviarias o la ley de puertos. Aparecen además temas nuevos, de gran interés, como la la náutica recreativa o el debate de la alta velocidad ferroviaria.

Por su actualidad y su resonancia mediática, resulta inevitable referirse a este «debate de la alta velocidad ferroviaria». Con esta denominación, el propio autor reconoce que es un tema que ha generado y genera un abundante debate en la opinión pública y los medios de comunicación de masas.

Frente al criterio de autores como Germà Bel, sumamente crítico con la oportunidad y rentabilidad de la alta velocidad ferroviaria en España, el autor defiende las inversiones realizadas, considerando el AVE como un estímulo para la economía y un motor de progreso y desarrollo. El autor plantea 6 preguntas clave sobre la alta velocidad ferroviaria, a las que él mismo da respuesta en clave positiva a todas ellas, refrendando la política de alta velocidad llevada a cabo y concluyendo que el AVE es un poderoso estímulo para el crecimiento económico en España.

Entre las cuestiones planteadas se encuentra un tema del máximo interés geográfico, como es la configuración espacial de las líneas de alta velocidad en España. El autor es consciente de que una de las críticas más habituales al AVE es el carácter radial del mapa de la alta velocidad (ver «España capital París», de Germà Bel), y defiende que en ningún momento se ha pretendido favorecer a Madrid o forzar un neo-centralismo, sino que se ha optado por el trazado y por las inversiones más eficientes, que han resultado ser las que cuentan con Madrid como nodo principal.

El último capítulo se ocupa de las infraestructuras de transporte del Estado en Madrid, en las dos últimas legislaturas (2004-2011). Aunque es interesante, sobre todo por la experiencia del autor como diputado por esta circunscripción, resulta difícil de encajar en una obra de estas características, sobre la totalidad del territorio español.

Por último, cabe destacar la ausencia de conclusiones, algo que constituye una anomalía en un trabajo de estas características y constituye un déficit que podría ser fácilmente subsanable.

A modo de reflexión final, estamos ante un libro muy oportuno e interesante, sobre un tema de gran actualidad en el momento económico de crisis que vivimos. Las infraestructuras de transporte son vistas por el autor como palanca de crecimiento económico, aunque su papel es sobrevalorado. Como es bien sabido, es cierto que son un factor necesario para que se produzca el crecimiento económico, pero no constituyen una condición suficiente para el mismo.

En cualquier caso, en el libro se ofrece una visión amplia y comprensiva del panorama actual del transporte en España. En este sentido, la obra sobrepasa ampliamente la visión de las infraestructuras, para centrarse en el conjunto del transporte y la movilidad. Es un trabajo muy bien documentado en cuanto a cifras, normativas y datos de todo tipo, que refleja perfectamente los desafíos a los que se enfrenta el sector del transporte en España en la actualidad.

El enfoque quizá excesivamente político del texto va algunas veces en detrimento de la objetividad y el rigor académico, pero no constituye un impedimento para reconocer que estamos ante un trabajo de gran envergadura, fruto de la visión privilegiada de quien ha conocido el Ministerio de Fomento desde dentro a lo largo de los últimos años, e imprescindible para acercarse a la realidad de las infraestructuras de transporte en la España actual.

*Miguel Pazos Otón*  
Universidad de Santiago de Compostela

