

Valenzuela, en los próximos años la integración europea pueda servir también para asumir una nueva cultura del territorio.

En definitiva estamos ante un análisis riguroso y original de la evolución del paisaje ibérico a lo largo de los últimos 25 años, en los que, ayudados por la integración en la Unión Europea, el país ha sufrido una intensa mutación territorial. Así, como refleja Manuel Valenzuela en las reflexiones finales, la modernización de las infraestructuras, la tecnificación del campo, el turismo e incluso el *boom* de la construcción han estado condicionados en mayor o menor medida por la Unión Europea y los fondos aportados desde esta institución.

Sin duda, esta publicación está llamada a ser un referente en los estudios regionales del paisaje peninsular y una cita imprescindible en los trabajos sobre el cambio y las transformaciones sectoriales en la España contemporánea.

Javier Santos González
Universidad de León

POLI, C. (2011): *Mobility and Environment. Humanists versus Engineers in Urban Policy and Professional Education*. Springer, London, 202 pp.

La fotografía que ilustra la cubierta de este libro muestra una imagen aérea del centro de la ciudad de Dallas, en Texas. La imagen de autopistas y carreteras que se entrecruzan en este espacio urbano, y que la fotografía aérea ha recogido magistralmente, es tan esperpéntica que sería difícil pensar que se pueda concebir una imagen semejante por medio de la imaginación o la ficción. Sólo la realidad de nuestro modelo de movilidad es capaz de generar una ordenación urbana tan caótica e irracional. Se puede argumentar que en Europa no tenemos la misma infraestructura urbana y de movilidad. El modelo de ciudad compacta es distinto. Ello es cierto, pero los problemas causados por las necesidades de movilidad siguen existiendo y los problemas múltiples generados por el tráfico continúan agudizándose.

Como ya ha demostrado en otras publicaciones, Corrado Poli aborda la problemática de la movilidad y el tráfico con un enfoque no sólo novedoso, sino también altamente creativo. Creativo porque si tradicionalmente se ha planteado el tema de movilidad como una cuestión técnica, Poli argumenta que ello es una estrategia errónea. De hecho, el título del libro, *Movilidad y medioambiente: Humanistas versus ingenieros en política urbana y formación de profesionales*, nos permite vaticinar que nos encontramos ante una forma diferente de plantear la problemática de la movilidad urbana.

Movilidad y medioambiente son dos conceptos que a menudo no se presentan interrelacionados, a no ser que sea para enfatizar los efectos negativos de la movilidad sobre el medioambiente. En este caso no es así. Aquí movilidad y medioambiente están estrechamente vinculados el uno con el otro, pero partiendo de la premisa de que es el medioambiente el que debe influir sobre la movilidad. Es decir, la movilidad debe pensarse no como una cuestión de transportar personas de un lugar a otro, sino como una cuestión planteada desde el objetivo de mejorar la calidad de vida de las personas. En este punto, si la movilidad

debe responder a cuestiones de calidad de vida, entonces la protección de nuestro medioambiente es crucial y prioritaria en la formulación de la problemática del tráfico.

En segundo lugar, el subtítulo del libro especifica, a la vez que amplía con un enfoque novedoso, como podemos afrontar la cuestión de la movilidad de forma distinta a la tradicional. Por un lado, el título introduce una dicotomía entre los humanistas y los ingenieros en relación al papel que éstos deben jugar en la formulación de los problemas y las soluciones. A la vez, se enfatiza que la movilidad debe afrontarse desde el ámbito de la política urbana, y no de forma separada. Finalmente, se incluye en el debate el tema de la educación que deben recibir las personas que más tarde se enfrentaran a la cuestión de la movilidad. Estos temas son los que estructuran los capítulos del libro.

En los capítulos primero y segundo el autor aborda el problema de la movilidad desde un enfoque epistemológico e histórico. En los capítulos tres, cuatro y cinco se describe el actual proceso de decisión en temas de movilidad, tanto en Europa como en Norteamérica. En estos capítulos se presenta en detalle un caso de análisis a partir de la planificación del transporte en el estado de Virginia, en los EEUU. El análisis crítico de este proceso ilustra las deficiencias del presente modelo de planificación del tráfico. A continuación los capítulos ocho y nueve se centran en analizar como se forman los profesionales encargados de los temas de movilidad, puntualizando que la forma en que se les debe educar debe partir de la premisa de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, y por ello los aspectos medioambientales y éticos deben ser los que enmarquen las propuestas de planificación. Los capítulos diez y once aportan información de detalle sobre como se diseñan los planes de tráfico. El autor capitaliza en su experiencia como consultor y analista. Son capítulos técnicos, y por ello un poco más áridos para la lectura, pero necesarios porque nos permiten entender el proceso de decisión desde dentro. Finalmente, los capítulos doce y trece son de carácter práctico, y presentan ejemplos novedosos para diseñar propuestas de movilidad nuevas.

Para enmarcar el análisis, de forma amena y en ocasiones irónica, el autor ejemplifica como la movilidad se ha convertido en dogma. En los últimos 20 años, todos hemos de una forma u otra aumentado nuestra movilidad de forma exponencial, y pensamos que esta es la única opción posible. ¿Pero porqué nos movemos tanto? La respuesta obvia es que nos movemos porque contamos con la posibilidad de hacerlo gracias a las constantes inversiones en infraestructura. Pero ¿tiene ello sentido? La respuesta hasta la fecha ha sido que sí. Las posibilidades de movilidad se han considerado condiciones necesarias para el crecimiento económico. Sin embargo, Poli considera que las nuevas tecnologías, los nuevos modelos productivos, los nuevos valores y estilos de vida -podemos añadir que la crisis estructural del capitalismo a partir del 2008- deben hacernos replantear este enfoque.

Para cambiar de forma de pensar, necesitamos nuevas herramientas que nos ayuden a implementar el cambio. El autor argumenta que en la aplicación de políticas de movilidad tendemos a aplicar soluciones prácticas que incluyen aumentar las posibilidades del transporte privado con la ampliación de infraestructuras de carreteras y autopistas, o invertir en transporte público, aumentado la oferta de servicios, horarios e interconectividad territorial.

Para buscar alternativas a esta dicotomía, el autor enfatiza que es necesario comprender que no es posible separar el problema de la movilidad de la problemática de la política pública. La movilidad y el problema del tráfico son una consecuencia de cómo se ha concebido la ciudad. En este sentido, el tráfico debe entenderse como la variable dependiente de la

política urbana. Poli argumenta que en la planificación de la movilidad a menudo se han ubicado los profesionales en el lugar inadecuado. Los ingenieros son técnicos, por ello no deben ser los encargados de identificar problemas. Los humanistas y científicos sociales, como los geógrafos, los sociólogos, los politólogos, etc. deben ser los que planteen las características de la problemática a resolver.

Este cambio de análisis no es fácil porque en la política de desarrollo estamos acostumbrados a buscar soluciones prácticas, es decir, aquellas que nos parecen ejecutables y que estamos acostumbrados a llevar a cabo. Poli señala que si argumentamos que una forma más interesante de resolver los problemas de movilidad reside en reubicar servicios cerca de las personas en lugar de acrecentar las posibilidades de movilidad -y con ello seguir creando movilidad inducida-, los políticos, los técnicos, numerosos académicos y la ciudadanía en general señalaran que ello no es realizable, no es práctico. Sin embargo Poli argumenta que esto nos sucede por inercia, por pereza mental, por la fuerza de las organizaciones corporativas y profesionales, y por la rigidez de nuestros modelos educativos.

¿Cómo debemos pues reformular el problema? El punto clave es que sobre la movilidad tenemos el problema mal planteado, la pregunta interesante es: ¿Si mejoramos la movilidad, aumentamos la calidad de vida? O ¿se crean mejores oportunidades económicas? Para cambiar de paradigma debemos centrarnos en un nuevo modelo de desarrollo económico y planificación. Y ello es especialmente difícil de llevar a cabo en un momento de crisis. Pero nuestro futuro pasa por intentar generar escenarios múltiples y permitir estilos de vida diferentes. Este libro es uno de los pocos que se enmarca en esta propuesta. Por ello, más allá de los especialistas en temas de la movilidad, esta es una publicación fundamental y de referencia para los geógrafos humanos.

Antònia Casellas

Universitat Autònoma de Barcelona

CABALLERO SÁNCHEZ, J.V.; DURÁN SALADO, I.; GARCÍA VÁZQUEZ, I. y LÓPEZ MARTÍN, E. (2011): *El paisaje en el Conjunto Arqueológico Dólmenes de Antequera*. Junta de Andalucía - Consejería de Cultura, Sevilla, 215 pp.

La percepción de la dimensión paisajística de los yacimientos arqueológicos (y en general del patrimonio histórico y artístico) se remonta a los inicios de la política de protección del patrimonio cultural, aunque en aquellos tiempos (principios del siglo XX) esta percepción se producía sólo parcialmente y de forma intuitiva. Se plasmaba, por ejemplo, en la presencia en la legislación de atributos paisajísticos de naturaleza estética (belleza, pintoresquismo, etc.) y en la introducción de técnicas de paisajismo en las actuaciones de recuperación o puesta en valor del yacimiento. Tras un periodo dominado por la prevalencia de los estudios específicamente arqueológicos, será en las últimas décadas cuando comience el análisis riguroso y sistemático de las relaciones entre yacimientos y paisaje, completando así un recorrido de los aspectos paisajísticos por la política de patrimonio cultural que guarda muchos