

propios países por lo que respecta al género, clase o etnia.

Pero en los países en que los estudios de género no cuentan con un cuerpo teórico propio, o simplemente una sólida consolidación, la carencia de una mayor facilidad de lectura y comprensión puede limitar la difusión de la riqueza y estímulo que indudablemente aporta el libro. En todo caso, *Women of the European Union* es ya una de las piezas clave de la litera-

tura académica en geografía, y certifica la conveniencia y necesidad de las aportaciones de este tipo a los estudios de género más allá de las meras recopilaciones de estudios de casos o de los estudios teóricos demasiadas veces alejados de la realidad que pretenden reflejar.

*Alba Caballé i Rivera*

Universitat Autònoma de Barcelona  
Escola Universitària de Turisme

MIRALLES GUASCH, Carme

*Transport i ciutat. Reflexió sobre la Barcelona contemporània.*

Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona, 1997, 326 p., 29 mapas, 16 tablas; ISBN: 84-490-1074-8.

Este libro, que recoge lo esencial de la tesis doctoral de Carme Miralles i Guasch, es realmente poco habitual. No quiere ello decir que no sea excelente. Lo es.

Si fuera un texto corriente de historia general o de historia de Barcelona, los argumentos no habrían de ser quizás tan contundentes, ni las fases históricas tan excesivamente marcadas ni la base documental tan liviana. Si hablamos de geografía del transporte, la radicalidad de algunas afirmaciones, la falta de «empirismo» en algunos períodos estudiados, el *parti pris* decidido por el transporte público, no deja de ser sorprendente, provocativo incluso.

La radicalidad en las grandes opciones del relato escrito constituye sin embargo su propia fuerza conceptual. Es éste un trabajo de «filosofía política» del transporte en época contemporánea. Una «reflexión» (como bien reza el subtítulo) sobre las bases cambiantes de la movilidad-transporte en el momento en que el moverse se convierte en «condición general» de funcionamiento de la ciudad capitalista: así de fuerte, pero así de claro. La energía y el atractivo del discurso de la autora reside precisamente ahí, en **saber pensar** sobre la movilidad de la

edad contemporánea. Se podrá estar más o menos de acuerdo en los matices, en la extensión precisa de las distintas fases históricas consideradas, en la oportunidad de una bibliografía a veces demasiado genérica, poco especializada quizás en el caso de Barcelona, pero los grandes períodos históricos están ahí, las grandes opciones de la política del transporte, también, los grandes trazos de la evolución de la estructura urbana son esos.

El texto no sólo explica la evolución «real» de la movilidad y del transporte en época contemporánea, sino que también da pistas para plantear una movilidad diferente. En efecto, lo importante para Miralles es el sentido crítico de la reflexión. Y crítico quiere decir portador de «valores»: necesaria vocación **igualitaria** de las redes de transporte y de la movilidad contemporánea en función de la clase, de la edad, del género; apuesta decidida por la **riqueza comunicativa** de la movilidad (una «movilidad más transversal») que enriquezca el excesivamente pobre y unidireccional desplazamiento del transeunte en su diario viaje «obligado» al trabajo; **precaución ecológica** ante el trágico despilfarro de recursos que supo-

ne el actual paradigma del transporte. Más o menos veladamente, dirige Miralles su discurso crítico a las insuficiencias del «modo capitalista de movimiento» (si se me permite el barbarismo), ya sea en la era prefordista, la fordista o la actual, un movimiento supuestamente liberador, pero incansable creador también de desequilibrios y de injusticias socioespaciales. Personalmente opino que la mayor tensión en la lectura, la firmeza e intensidad del discurso, se hacen más evidentes en los pasajes donde el acento crítico es más intencionado y directo, menos apoyado en la historiografía y más intuitivo (pienso por ejemplo en el capítulo 3, referente a la movilidad, o en los pasajes finales del capítulo 5).

Contundencia y radicalidad no quiere decir simplismo y falta de refinamiento conceptual. Buena parte del texto se emplea en justificar conceptos clave (como el de «congruencia») que justamente lo que pretenden es enriquecer los enunciados dados por sabidos y poner en discusión las repetidas relaciones biunívocas entre transporte-crecimiento urbano, excesivamente «causales» y faltas de matiz conceptual. La autora ha pasado largas horas en bibliotecas del extranjero y ha leído prácticamente todo sobre esas relaciones. Ha revisado (y a veces matizado) nociones sobre las escalas de observación territorial y los tiempos propios de las relaciones entre ciudad y transporte.

Tampoco hay nada de simplismo historiográfico en el libro. Aunque pueden echarse en falta alusiones a trabajos más específicos sobre determinados episodios de la historia urbana barcelonesa, casi todo lo referente al transporte urbano en la ciudad se ha leído con atención. No hay, en efecto, aportaciones empíricas nuevas sobre la historia del transporte barcelonés, pero no es tampoco ése el objetivo: lo que se trata es de pensar sobre lo ya escrito y organizar un mallazo conceptual que sirva como estructura de conoci-

mento y como fundamento a posteriores investigaciones.

Hay siempre «peros», por supuesto. Desde el punto de vista conceptual echo en falta un par de cuestiones. Primero, que el refinamiento teórico de los primeros capítulos queda sin desplegar en su totalidad en la segunda parte dedicada a Barcelona. Soy consciente de que la literatura sobre la historia del transporte en Barcelona no permite actualmente apoyar empíricamente algunas afirmaciones vertidas en la primera parte, especialmente en lo que hace referencia a la movilidad, pero quizás algunas alusiones a otras ciudades en fases históricas similares a las que se analizan en Barcelona podrían haber ligado mejor las dos partes. Segundo, la movilidad efectiva (no el transporte) de las etapas fordista y prefordista en Barcelona está prácticamente ausente del análisis, en comparación con el estudio para la etapa postfordista, profusamente apoyado en encuestas. Creo que ésta es una deficiencia que habría de hacerse más explícita en el discurso, o bien subsanarse cuando menos a base de analizar encuestas origen-destino parciales para los años setenta. Me consta, no obstante, que Miralles ha estado haciendo trabajo empírico para tratar de desentrañar algunas claves de la movilidad de los distintos grupos sociales y de género para esas etapas más oscuras. De forma mucho más secundaria se podrían apuntar algunas ausencias, siempre opinables. Podría haberse mejorado un poco la bibliografía secundaria sobre algunos episodios de la historia de Barcelona: a veces es algo banal. Echo también en falta textos capitales sobre la ciudad funcional, Le Corbusier y el transporte como los de Gerosa y Hilpert. Algunos pequeños detalles de corrección deberían incorporarse en una hipotética reedición (se cita repetidas veces «Jausseley» en vez de «Jausseley»; se confunde el concepto de «calle corredor» de Le Corbusier en

página 84; Sarriá no se anexiona a Barcelona en 1927; el Tramvia Blau no perteneció a Barcelona Tramways...).

Se trata, en cualquier caso, de cuestiones menores. El libro hace pensar, o mejor «enseña a pensar», críticamente sobre la movilidad contemporánea, que es su prin-

cipal objetivo. Ése es mi mayor elogio. Gracias, pues a Carme Miralles.

*José Luis Oyón*

Universitat Politècnica de Catalunya  
Departament d'Urbanisme  
i Ordenació del Territori

#### GROUPE DE RECHERCHES GÉOGRAPHIQUES SUR LE RIF

*Répertoire des Thèses Universitaires réalisées sur les Montagnes Rifaines (Maroc) (en Français, Espagnol, Anglais & Arabe).*

Martil (Tétouan): Rectorat de l'Université Abdelmalek Essaâdi, 1998, 190 p.

El Groupe de Recherches Géographiques sur le Rif de la Faculté des Lettres & des Sciences Humaines de l'Université de Tétouan, nacido el año 1990 y en el que también se integran miembros de las universidades de Fès-Saïs y Kénitra ha publicado su segundo trabajo que, a pesar de no ser una obra de carácter estrictamente geográfico, ofrece a los geógrafos ciertos elementos de indudable interés. El citado grupo publicó, el año 1995, *Le littoral tétouanais*, editada por el mismo rectorat, donde se recogían las actas de la jornada de estudios sobre este ámbito territorial, celebrada el 4 de mayo de 1991, y en la actualidad se encuentra en prensa su volumen *Développement des Montagnes Rifaines: quelle strategie?*, en el que se integran los trabajos presentados en el coloquio organizado en aquella universidad en octubre de 1994.

En esta obra de carácter bibliográfico se recopilan un total de 556 tesis doctorales y memorias de tercer ciclo producidas en diversos países (Marruecos, Francia, España, Reino Unido, Holanda, Bélgica, Suiza, Egipto, Argelia, Estados Unidos, etc.) y referidas a la zona norte de Marruecos. La mayor parte, 396 concretamente, han sido escritas en francés; 81, en árabe; 46, en castellano; 32, en inglés y 1, en catalán.

La recopilación no se ha limitado a recoger los trabajos elaborados desde una

óptica exclusivamente geográfica, sino que se incluyen aportaciones realizadas desde diferentes perspectivas (historia, ciencias económicas y políticas, sociología, geología, biología, ecología, etc.), las cuales pueden aportar elementos de trabajo muy valiosos para los investigadores en una materia tan multidisciplinaria como la geografía. Por otro lado, no todas las tesis y memorias citadas se centran únicamente en el ámbito territorial rifeño, sino que también se reúnen aquellas referidas parcialmente a este área.

Cuantitativamente, entre los 78 trabajos geográficos destacan 23 de geografía urbana, 17 de geografía rural y 11 de geografía del turismo. También se encuentran diversas referencias de geografía del transporte, geografía regional, migraciones o geografía industrial. También hay que destacar la notable presencia de aportaciones íntimamente relacionadas con la geografía, como son aquellas centradas en la ordenación de territorio y el urbanismo, la climatología o la geomorfología.

Sobre cada una de las referencias se especifican informaciones puntuales (investigador/a, título, año, centro, director/a, número de volúmenes y páginas, referencia editorial si ha sido publicada, etc.), pero desgraciadamente no se adjunta un mínimo resumen o descripción de su contenido. No obstante, esta tarea requeriría la publicación de un