

Christopher KOPPER y Massimo MORAGLIO (eds.), *The Organization of Transport. A History of Users, Industry and Public Policy*. Routledge, Londres, 248 pp.

Este libro supone una interesante novedad en los estudios sobre la historia del transporte, con un papel importante de las aproximaciones procedentes de la historia económica, aunque su principal característica es la multidisciplinariedad. El libro ofrece una aproximación fundamentada en las relaciones entre oferta y demanda, especialmente a través del análisis de la conducta de los usuarios, las instituciones culturales y los procesos de *self-reinforcement* en el sector. Igualmente, el libro explora los fenómenos de *path-dependence* y las políticas públicas que inciden en las transformaciones estructurales entre diferentes medios de transporte desde finales del siglo XIX. Esta obra colectiva ejemplifica no solo la evolución de los transportes, sino de la propia sociedad, lo cual aparece en mayor o menor medida en cada una de las contribuciones. Los editores han conseguido que esta idea sea el hilo conductor metodológico de los trece capítulos que componen esta obra. Trasciende además en todos los capítulos una influencia importante de la obra de David Harvey (1989), en especial en el enfoque cultural que caracteriza a las sociedades urbanas industriales.

El primer capítulo, escrito por Gijs Mom, analiza el conflicto que se desarrolló entre el ferrocarril y el transporte por carretera (camiones y autobuses) en el periodo de entreguerras, con un especial enfoque en Holanda. Cambios en el transporte, pero también en la economía y la distribución, con la expansión del sistema *puerta a puerta*. En esos momentos, la ineficiencia regulatoria generó importantes problemas de competencia y clandestinidad. Mom resalta el papel de la bicicleta y su resiliencia en los Países Bajos, pese a la lenta expansión del automóvil privado en Europa a partir de 1950. El siguiente capítulo, obra de Jill Ebrey, analiza brillantemente los cambios provocados por la vida industrial en la concepción de espacios y tiempos de esparcimiento a partir de la consolidación de las «vacaciones de fin de semana» en Mánchester (1843). El autor expone los cambios en las pautas de consumo y cómo se desarrolló una «industria» de movilidad y ocio para las clases trabajadoras británicas. Esto conllevó la constitución de clubes de sociedad, deportivos y también ateneos culturales de formación política, con fuertes implicaciones en la estructura socio-económica. Siguiendo la línea del cambio cultural, Peter Cox estudia la importancia de la bicicleta como medio de transporte masivo y mayoritario desde finales del XIX y especialmente en la década de 1950 en Europa. Solo en Estados Unidos, su peso relativo fue

inferior. Cox reflexiona sobre la utilización de la bicicleta y los cambios en las mentalidades de una sociedad basada en el individualismo modernista. A finales del XIX, la posesión de una bicicleta implicaba prestigio social —y emancipación en el caso de las mujeres—, una distinción que se obtendrá en la década de 1950 a través de la compra de un automóvil. Otro aspecto que se analiza de forma paralela es la organización del transporte en las ciudades a partir de la década de 1920, con la necesaria convivencia entre automóviles y bicicletas.

Jim Conley prosigue esta línea argumental en el siguiente capítulo. Desde una línea sociológica weberiana, el autor explora los conflictos entre diferentes usuarios, especialmente ciclistas y automovilistas en Toronto. Este capítulo analiza a partir de testimonios personales el conflicto cívico entre usuarios de la vía pública como consecuencia de un grave suceso ocurrido en la ciudad canadiense en 2006. Conley ofrece una lectura en clave sociológica de las diferentes percepciones de uso y apropiación de la vía pública, con dos posturas encontradas: republicanismo francés frente a liberalismo anglosajón. De tal manera, el civismo, la moral pública y las instituciones culturales encuentran un lugar común según el autor en torno a la movilidad pública como elemento explicativo. Por su parte, Takeshi Yuzawa explora las instituciones reguladoras del transporte en las grandes urbes de Osaka y Londres desde finales del XIX. En su capítulo se analizan especialmente las redes empresariales que caracterizaban a los principales operadores del transporte, así como los agentes y gestores individuales. En ambas ciudades, el autor resalta la importancia del establecimiento de instituciones coordinadoras públicas como un elemento esencial para el buen funcionamiento del sistema. El siguiente capítulo, obra de Christopher Copper, se encarga de los cambios producidos en Alemania tras la Segunda Guerra Mundial en las redes de transporte. La atracción por el estilo de vida americano y las nuevas instituciones democráticas de la posguerra implicaron una reconstrucción urbanística que se orientó progresivamente hacia el tráfico de automóviles. Kopper estudia el concepto de «Los Angelization» como un elemento de desorden urbanístico que no llegó a imponerse en Alemania.

A modo de paréntesis con respecto a los contenidos de esta sección del libro, el capítulo de Steven Logan aborda de lleno el cambio de mentalidad de usuarios y gestores con respecto a los avances en los medios de transporte. Logan analiza la carrera del arquitecto checo Karel Teige y su revolucionaria visión del mundo, la arquitectura y el urbanismo, donde el automóvil aspiraba a cambiar la estética de las ciudades. Encuadrado en las vanguardias artísticas europeas del momento, el nuevo orden tras la Primera Guerra Mundial aspiraba a transformar los paradigmas decimonónicos. El autor ofrece una lectura interesante sobre la fluidez social y cómo esta intervenía decisivamente sobre la configuración de las ciudades. Por su parte, el capítulo de Albert Martínez y Jesús Mirás ofrece una retrospectiva de la evolución de los sistemas de transporte público en España en el largo plazo. Los autores analizan documentada y detalladamente las diferentes oleadas de modernización en el sector, observando su retraso frente a los países vecinos y las dificultades institucionales, financieras y técnicas para su expansión.

Las siguientes dos contribuciones se centran en las instituciones culturales. El capítulo de Massimo Moraglio incide en el conflicto cultural existente en los procesos

de transición tecnológica. El autor analiza el modo en que viejos sistemas de transporte (tranvía) recuperan actualmente su importancia ante fenómenos como la contaminación ambiental o la congestión de las vías de comunicación en los centros urbanos. Moraglio ofrece una perspectiva de las distintas fases de instalación, expansión, declive y restauración del tranvía que arroja interesantes conclusiones acerca de la preponderancia del vehículo privado y los cambios de paradigma vinculados a la crisis energética, la contaminación del aire y la regeneración urbanística y económica de los cascos antiguos. Por su parte, Pierre Fillion centra su análisis en el automóvil y su decisiva influencia en la configuración urbana norteamericana. Su aproximación se realiza desde la geografía económica, empleando fundamentalmente conceptos vinculados a la *path-dependence*. Fillion sustenta su discurso sobre la importancia de las instituciones en el establecimiento de dinámicas históricas, así como en los importantes cambios que se desarrollaron en la formación social estadounidense después de la Segunda Guerra Mundial. En su opinión, se está desarrollando desde la década de 1980 una vuelta a la concentración urbana —frente a la dispersión— donde el transporte público debe desempeñar un papel fundamental. El siguiente capítulo, obra de John Saunders, aborda también esta cuestión, aunque centrando su análisis en el establecimiento y desarrollo de instituciones públicas de coordinación de transportes en Toronto. El autor, al igual que Takeshi Yuzawa, destaca la importancia de instituciones coordinadoras de carácter público en la gestión del transporte urbano (p. 197). Frente a eso, Saunders evalúa pérdidas temporales y económicas millonarias para empresas y particulares. Finalmente, califica el modelo Metrolinx de Toronto como exitoso y generador de empleo y oportunidades empresariales, poniendo como ejemplo el sector industrial de fabricación de maquinaria.

Los dos últimos capítulos abordan la movilidad desde el punto de vista de los migrantes. Jain y Reddy analizan la movilidad laboral en Hyderabad (India) y las diferentes opciones de transporte en una sociedad formidablemente móvil. Las autoras analizan el creciente número de vehículos de motor (tanto privados como públicos) y sus consecuencias en términos de congestión y sostenibilidad (p. 220). A modo de resumen, analizan el impacto de las nuevas tecnologías en el abaratamiento de costes de información y desplazamiento, dadas las facilidades que ofrece en términos de comunicación. Siguiendo esa línea argumental, Dienel y Moraglio ofrecen una sugerente perspectiva sobre la «multirresidencia» como elemento clave en la sociedad móvil actual. El abaratamiento de los costes, la velocidad y la aplicación de la tecnología de telecomunicaciones han provocado cambios socioeconómicos que aún deben cuantificarse. Los autores hacen hincapié en la movilidad personal como un elemento intrínseco a la naturaleza humana, resaltando su importancia a partir de la Revolución Industrial y, sobre todo, en el último medio siglo. De igual modo, transportes y telecomunicaciones se coordinan para impulsar una nueva actitud ante el hecho residencial que califican como «vida líquida» (p. 236).

Con una actualizada y cuidada bibliografía en cada una de las contribuciones este es un libro interesante para los investigadores del sector de los transportes, pero también del urbanismo. Entre sus debilidades, se echa en falta alguna contribución sobre la movilidad en el continente africano, que vuelve a quedar al margen de estos

estudios comparativos, a pesar de que existen importantes estudios e investigadores que desarrollan esas líneas de trabajo. Es, sin embargo, un elemento que no ensombrece una obra colectiva de alto nivel académico.

DANIEL CASTILLO HIDALGO
IATEXT-Universidad de Las Palmas de Gran Canaria