

Nuevos enfoques y nuevos retos en la movilidad

Hacer el estado de la cuestión de un asunto u otro de la geografía no es una práctica habitual entre nosotros. Y menos la revisión del estado de la cuestión. Aunque es una línea de divulgación y de fijación de conceptos que tiene interés, no tanto para mostrar qué se ha hecho como para indicar lo que resta por hacer. Además, la utilidad del texto se acrecienta en la medida en que el autor pondera los trabajos.

En un artículo reciente, Miguel Pazos Otón hace una semblanza de los estudios de movilidad de la población en España y pone un énfasis especial en las limitaciones de las fuentes. Quizá por la brevedad del texto, quedaron sin exponer algunas cuestiones que son de interés para el buen entendimiento del asunto en la actualidad y algunos trabajos que sientan las líneas maestras en esta parcela del saber.

1. PRIMERO FUE EL ESPACIO...

El censo de 1981 incluyó una pregunta relacionada directamente con la movilidad que dio lugar a una gavilla de trabajos. Sin embargo, no fueron éstos los primeros estudios sobre movilidad, porque anteriormente se sustentaron en encuestas o en fuentes laborales. Hasta donde alcanzo, en el IV Coloquio de Geografía celebrado en Oviedo en 1975 se presentaron tres comunicaciones pioneras en España sobre movilidad. La de Ramón Pérez trató de los mineros de la empresa Hunosa. El número de obreros (23.891), la entonces incipiente disociación entre lugar de residencia y trabajo y la dispersión de centros concitaban gran interés sobre la geografía de la mina. A través de la relación entre lugar de residencia y trabajo conocida mediante el vaciamiento «manual» de la nó-

mina pudo definir un concepto que ha permanecido en los estudios de movilidad: el de *área de reclutamiento*. El mismo autor publicaría posteriormente otro trabajo sobre la residencia de los mineros en Oviedo. Y Guillermo Morales hizo lo propio en su tesis con los obreros de las grandes industrias de la ría de Avilés. La nómina mecanizada de las empresas era entonces la fuente para el estudio de la movilidad en un contexto de diferenciación socioprofesional y espacial.

Eusebio García Manrique utilizó los datos del Consorcio de Información y Documentación de Cataluña para el área metropolitana de Barcelona. Se habían obtenido mediante un cuestionario específico sobre una muestra del 2 % del censo de 1970, 26.890 activos moviéndose entre las catorce comarcas del área.

Un equipo de profesores del CSIC bajo la dirección de J. M. Casas Torres realizó una encuesta municipal en Madrid y ocho provincias cercanas. La enviaron a 1.599 municipios, de los que respondieron 1.174. Estos datos les permitieron determinar los municipios más atractivos, aproximarse al número y, sobre todo, establecer una tipología de desplazamientos. Concluyeron el trabajo con unas consideraciones sobre los movimientos pendulares.

Dada la novedad del tema y el reducido grado de movilidad en la sociedad española de entonces, a consecuencia del todavía incipiente grado de estructura metropolitana, los trabajos no incluyen bibliografía, excepto el de Ramón Pérez, que cita a Guy Burguel.

«La falta de datos en España será resuelta próximamente con la publicación en el censo del año 2001», dice Pazos Otón. Según qué datos, pues los primeros que se solicitaron de forma sistemática fueron los del censo de 1981, donde se incluía la pregunta número 18 con apartados sobre lugar (municipio), medio de transporte (nueve

posibilidades) y tiempo de desplazamiento (escalonado entre diez y cincuenta minutos). Veinte años después de que se hiciese la misma pregunta en Estados Unidos.

La explotación de esta información ha sido muy limitada, a pesar de que se disponía de medios mecánicos para tratarla y publicar los resultados; al menos por provincias. Una contradicción entre novedad estadística y aplicación de los datos. Sin embargo, era posible la explotación manual para municipios o provincias enteras a través del vaciamiento de los impresos individuales. Y alguno se hizo.

En los años ochenta siguieron empleándose las encuestas porque se recababan datos complementarios y una escala intramunicipal (Clos, para Barcelona); incluso las intermunicipales de 1970, de 1975 para Barcelona y de 1981 para toda Cataluña (Nunes muestra «la utilitat de les dades de mobilitat obligada actualment disponibles a Catalunya» para delimitar áreas urbanas, y no parece que sean los del censo de ese año). Siguiendo la tradición local, sólo hay una cita de bibliografía española sobre el tema en ambos artículos: el trabajo de 1980 realizado por Casassas y Clusa sobre la organización territorial en Cataluña.

Carmelo Sanz publicó su trabajo sobre movimientos pendulares en Zaragoza en 1980, un año antes de realizar el censo, pero no he podido confirmar la fuente.

También se publicaron en los mismos años ochenta estudios que explotaban las hojas del censo para conocer áreas de atracción o de desplazamiento diario. Como el de 1984 de Tomás Cortizo para el concejo de Oviedo, con datos obtenidos de los cuestionarios individuales y el de Berta López para Gijón. El padrón de 1986 incluye también la pregunta sobre el municipio de trabajo y, en un contexto de descentralización estadística, se publica la matriz de origen y destino por municipios en comunidades autónomas, entre ellas los de Asturias.

Los investigadores han recurrido a la movilidad para definir dos familias de áreas. Por un lado, la que se refiere a la estructura urbana en un contexto de área metropolitana, de región urbana o de ciudad difusa y de incremento sustancial de la movilidad. Y, por otro, la que delimita mercados laborales en el ámbito de regular relaciones sociales como la prestación de desempleo, las oficinas de colocación, los cursos de formación o la contratación de mano de obra, en consonancia con práctica de países como Reino Unido. Así, el conocimiento de la movilidad diaria permite conocer estructuras territoriales que pueden tener efectos administrativos y en la gestión de recursos laborales y ser de utilidad en la ordenación del territorio.

El seminario realizado en Girona los días 17 y 18 de marzo de 2000 dio lugar a una publicación editada bajo la dirección de Mita Castañer, Joan Vicente y Gemma Boix. En él se presentan seis trabajos que explotan las matrices de origen y destino para delimitar áreas y aportan consideraciones metodológicas con ese fin. Como es lógico, las fuentes son los datos censales y padronales publicados por los servicios estadísticos.

Dada la fecha reciente, la bibliografía que incorporan evita su enumeración. Sólo recordamos a los autores que participaron: el equipo de Trabajo de Planificación Regional y Urbana de la Universitat de Girona, dirigido por Mita Castañer, aporta su trabajo sobre las áreas de cohesión en Cataluña; Julia Salom y Elisabeth Delios, sobre el valor de la movilidad para la delimitación territorial en la comunidad valenciana; José Manuel Casado, sobre los mercados laborales locales en esta región; Tomás Cortizo, sobre la estructura urbana de Asturias; José María Fera, sobre pautas de movilidad en las áreas metropolitanas andaluzas, y Joaquín Suso, sobre fuentes para conocer la movilidad y su utilidad para delimitar espacios metropolitanos. Más tarde, Castañer y Gutiérrez aplicaron el método a Olot y Figueres y lo presentaron en las sesiones del Grupo de Geografía Urbana celebradas en León en 2002.

Sorprende que el texto de Miguel Pazos Otón no se haga eco de este seminario. Es cierto que sus aportaciones son escogidas y cuentan con cierta dosis de autocita. Aun así, consideramos que tiene el calado metodológico suficiente para formar parte de la puesta al día de un tema.

2. LUEGO EL TIEMPO DEL INDIVIDUO...

Otra línea de investigación sobre movilidad es la de la escuela de Lund. Hägerstrand es el principal impulsor y su fundamento es la movilidad individual atendiendo al ritmo de los desplazamientos y la trayectoria. Carlstein y Pred son los dos autores más citados. Gutiérrez Puebla y Díaz Muñoz aportan sendos ejemplos de este tipo de análisis de la movilidad a gran escala en los cuatro aspectos implicados: el individuo, la actividad, el tiempo y el espacio.

Mi conocimiento sobre esta línea de investigación en geografía es tan limitado que me exime de ir más allá de su enunciado. Sin duda, se retomará en el futuro, pues la implantación del GPS facilitará la confección de mapas: personas, vehículos, mercancías dejarán su huella espaciotemporal.

3. Y EL TIEMPO DEL TRANSPORTE

La organización del transporte en las áreas urbanas de cierta complejidad y en las metropolitanas ha sido otra de las razones para conocer los desplazamientos. Y con este fin se realizaron encuestas desde mediados de los años setenta. Como la de Coplaco/ICSA Gallup de 1974 o la del CEOTMA/Emopública de 1980, ambas para el área metropolitana de Madrid.

Posteriormente el CEOTMA realizó una encuesta para los diecinueve espacios que entonces consideraron como áreas metropolitanas; incluía información sobre la distribución horaria de actividades (ocio, compra, trabajo, retorno a casa). Gutiérrez Puebla presentó una colaboración en Salamanca (publicada en 1989) sobre movilidad horaria. Quizá sea el primer trabajo realizado en España que incorporaba la dimensión temporal en el análisis espacial de la movilidad. Una dimensión que ya tenía presente la escuela de Lund, pero ahora adquiriría una dimensión propia tanto en lo relacionado con el ritmo individual como en la utilización de las infraestructuras. Aunque ya por entonces no era nuevo el tiempo como un elemento más: en la vida laboral, la vida familiar, los horarios. También en la movilidad.

4. AHORA ES EL TIEMPO DEL ESPACIO, DE LA SOCIEDAD Y DE LA PERSONA

Sin embargo, esta dimensión temporal no tuvo continuidad en la investigación. Al menos hasta donde llega mi conocimiento de la bibliografía. Sin duda, se ha tenido en cuenta en informes en los diferentes niveles de planeamiento y planificación, especialmente de infraestructuras. Y en las encuestas de las grandes empresas comerciales y de servicios. Incluso de la administración. Quizá.

«El tiempo de la ciudad...» es una breve comunicación a las sesiones del Grupo de Geografía Urbana en León. En ella se presenta el giro que ha dado el tratamiento de la movilidad cuando el protagonismo corresponde al tiempo, un tiempo cuyos modos cambiantes organizan características diferentes al espacio.

En pocas palabras, se puede afirmar que el espacio adquiere características propias en función del tiempo. Es la aportación de un grupo de trabajo encabezado por investigadores alemanes, franceses e italianos, con el papel iniciador de estos últimos, dirigidos por Sandra Bonfiglioli (Jean-Yves Boulin y Ulrich Mückenberger).

No obstante, el planteamiento es amplio, pues abarca la conciliación de la vida laboral y familiar y sus conse-

cuencias sobre horarios de la administración pública, del comercio; el papel específico de la mujer; los permisos por causas familiares (cuidado de niños y ancianos); la coincidencia de actividades incompatibles en el mismo lugar (ocio y descanso en áreas urbanas), o la organización de los transportes urbanos.

Desde esta perspectiva, la movilidad pasa a ser un elemento importante en el contexto de la política de tiempo. Si la movilidad comenzó estando recluida en el planeamiento físico, ahora forma parte de una gestión política que incluye aspectos sociales y familiares, a un paso de los individuales. Algo así como la calle y las funciones tamizadas por el horario de las personas.

Esta escuela ha definido el cronotopo, un concepto novedoso con importantes consecuencias para la geografía: la definición del espacio a través del uso temporal de sus elementos, estable o que se sucede en el tiempo, la elaboración de un plano, que deja de ser de usos para ser del tiempo en sus diferentes duraciones y ciclos. Y la introducción de la dimensión temporal en la organización de la movilidad.

Dos detalles indican que no es una elucubración académica ni una utopía social. En Italia está en vigor la ley de 8 marzo de 2000 *Disposizioni per il sostegno della maternità e della paternità, per il diritto alla cura e alla formazione e per il coordinamento dei tempi delle città*. Su capítulo VII está dedicado al *Tempi della città* y, entre otras disposiciones, manda que los Ayuntamientos coordinen los horarios de comercio, de los servicios públicos y de las administraciones periféricas de la administración pública... «Las regiones deben incentivar [...] la redacción del plano territorial de los horarios.» Para cumplir este mandato se constituyó una sección nueva en la administración municipal, la Oficina del Tiempo. Al igual que en Francia o Alemania.

En la comunicación autocitada (Cortizo, 2003) se incluye la bibliografía más relevante del momento, especialmente la correspondiente a Italia, donde esta perspectiva ha adquirido más desarrollo, donde se publican sistemáticamente las reflexiones y donde ha dado el salto al ámbito académico como estudio con personalidad propia. Es un tema abierto y es objeto de informes para la Unión Europea como paso previo a la elaboración de directivas o de proyectos de investigación europeos.

Así, el conocimiento de la movilidad comenzó como herramienta para definir y delimitar áreas, para observar el comportamiento individual o planificar infraestructuras, pero adquiere su mayor complejidad cuando se ha introducido la dimensión temporal. De hecho, la organización del tiempo es una alternativa a unas infraestructu-

ras sobredimensionadas; un principio nuevo para organizar el horario de los servicios públicos y colectivos, y un instrumento para mejorar las relaciones laborales y familiares, una vez que la mujer se ha incorporado definitivamente al trabajo y se ha modificado su papel en la familia. Conciliación de la vida laboral y familiar, por un lado, y regulación de horarios, por otro, y conocimiento del uso temporal del espacio.

En fin, estos aspectos se añaden a una puesta al día de un asunto como la movilidad. Y son un aviso para averiguar lo que se está investigando en los centros con capacidad de orientar los términos de directivas que acaban condicionando la legislación. Cuando se está en la frontera no se pueden olvidar las modestas aportaciones presentadas en un grupo de trabajo, tampoco los espectaculares gráficos que desarrollan los ingenieros informáticos, aunque dejen a un lado los aspectos geográficos. Y menos pasar por alto la información colgada en la MMM (imagen especular de www) y que ofrece un buscador a poco que se afine la pregunta. Si, además, se consigue nueva información y más asequible sobre el tema, tanto mejor. Un asunto complejo, muy poco conocido en España, común a muchos campos de investigación y de prospectiva para su aplicación en todos los niveles de la administración pública y de la empresa. TOMÁS CORTIZO ÁLVAREZ (Departamento de Geografía. Universidad de Oviedo)

BIBLIOGRAFÍA

- BONFIGLIOLI, Sandra, y Roberto ZEDDA (eds.) (1999): «Comune di Pesaro. Il Piano dei tempi e degli orari della città di Pesaro». *Urbanistica Quaderni*, suplemento al núm. 110, 130 pp. *Piano dei tempi e degli orari della città di Cremona. La fase di sperimentazione*. Ufficio Tempi, Comune di Cremona y Politecnico de Milano, Dipartimento di Scienze del Territorio, 96 pp.
- BOSQUE, J., F. FERNÁNDEZ, J. BOSQUE y E. PÉREZ (1991): *Atlas social de la ciudad de Granada*. Caja General de Ahorros de Granada, Granada.
- CARLSTEIN, T., D. PARKES y N. THRIFT (eds.) (1978): *Timing space and spacing time*. Edward Arnold Publishers, Londres.
- CASADO DÍAZ, José Manuel (1996): «Mercados laborales locales. Análisis preliminar del caso valenciano». *Revista de Estudios Regionales*, núm. 45, pp. 129-155.
- (2000): *Trabajo y territorio: los mercados laborales locales de la Comunidad Valenciana*. Universidad de Alicante, Alicante.
- (2001): «La diversidad de los mercados laborales locales de la Comunidad valenciana», en Mita CASTAÑER, Joan VICENTE y Gemma BOIX (eds.): *Áreas urbanas y movilidad laboral en España: Girona, 17 y 18 de marzo de 2000*. Servei de Publicacions de la Universitat de Girona, Girona, 164 pp. (pp. 61-91).
- *Diferencias de género en los desplazamientos cotidianos por razones laborales*. Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas. <www.ivie.es>.
- CASTAÑER, M., J. VICENTE, E. COMAS y G. BOIX (1998): «Assaig de definició de l'area urbana de Girona». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, núm. 33, pp. 81-90.
- J. A. DONAIRE y J. VICENTE (1991): *Cohesió, centralitat i àrees funcionals a Catalunya, 1986*. Direcció General de Planificació i Acció Territorial, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya.
- J. A. DONAIRE, O. GUTIÉRREZ y J. VICENTE (1993): *Evolució i comparació de les àrees de cohesió a Catalunya, 1981-1986-1991*. Direcció General de Planificació i Acció Territorial, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya.
- y otros (2001): «Las áreas urbanas en Cataluña. Las áreas de cohesión», en Mita CASTAÑER, Joan VICENTE y Gemma BOIX (eds.): *Áreas urbanas y movilidad laboral en España: Girona, 17 y 18 de marzo de 2000*. Servei de Publicacions de la Universitat de Girona, Girona, 164 pp.
- CLOS, Isabel (1986): «El viatge al treball a Barcelona i entorn». *Documents d'Anàlisi Geogràfic*, vol. 8-9, pp. 25-38.
- CLUSA, J. (2000): «El sistema de ciutats metropolitana: Mollet, ciutat emergent». *Notes. Monogràfic: Les ciutats emergents*, vol. 14, Centre d'Estudis Molletans, Ayuntamiento de Mollet del Vallès, pp. 147-175.
- M. CASTAÑER, J. A. DONAIRE, O. GUTIÉRREZ y J. VICENTE (1995): *Els mercats de treball de Catalunya, 1981-1986-1991*. Direcció General de Planificació i Acció Territorial, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya.
- CORTIZO, Tomás (1984): «Nota sobre las migraciones alternantes desde la ciudad de Oviedo». *Ería. Revista de Geografía*, pp. 95-114. <www.tallerdegeografia.es>.
- (1989): «Las migraciones pendulares en Asturias», en *Análisis y desarrollo de la población española en el período 1970-1988*. Síntesis, Madrid, pp. 145-149.
- (2001): «La Asturias central, de espacio urbano a ciudad. La movilidad laboral como método de definición», en Mita CASTAÑER, Joan VICENTE y Gemma BOIX (eds.): *Áreas urbanas y movilidad laboral en*

- España: Girona, 17 y 18 de marzo de 2000*. Servei de Publicacions de la Universitat de Girona, Girona, 164 pp. (pp. 93-120).
- (2003): «El tiempo de la ciudad: ciclotopos, cronotopos, cronemas y cronoramas. Una hipótesis ovetense», en L. LÓPEZ, C. RELEA y J. SOMOZA (coords.): *La ciudad: nuevos procesos, nuevas respuestas*. Secretariado de Publicaciones y Medios Audiovisuales de la Universidad de León, León, 502 pp. (pp. 53-61).
- GARCÍA MANRIQUE, Eusebio (1976): «La movilidad trabajo-residencia dentro de la región industrial del área metropolitana de Barcelona», en *Ciudad e Industria. IV Coloquio sobre Geografía*. AGE/Departamento de Geografía, Oviedo, pp. 175-190.
- FERIA, José María (2001): «Pautas estructurales diferenciadas de movilidad en las áreas metropolitanas andaluzas», en Mita CASTAÑER, Joan VICENTE y Gemma BOIX (eds.): *Áreas urbanas y movilidad laboral en España: Girona, 17 y 18 de marzo de 2000*. Servei de Publicacions de la Universitat de Girona, Girona, 164 pp. (pp. 121-138).
- y J. SUSINO (1996): *Movilidad por razón de trabajo en Andalucía. Dimensiones básicas y organización espacial*. Instituto de Estadística de Andalucía, Sevilla.
- FERRER GARCÍA, Alejandro (1988): «Movimientos pendulares alrededor de la ciudad de Elda». *I Jornadas d'Estudi sobre la població del País Valencià*, Edicions Alfons el Magnànim, Valencia, pp. 891-901.
- DÍAZ MUÑOZ, María Ángeles (1992): «Espacio y tiempo en la actividad cotidiana de la población», en *Prácticas de Geografía de la Percepción y de la actividad cotidiana*. Oikos-Tau, Barcelona, 138 pp. (pp. 15-43).
- «Documento direttore del Piano dei tempi e degli orari della città di Pesaro». *Urbanistica Quaderni*, suplemento al núm. 110 (1999), p. 20.
- GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (1981): «Fundamentos teóricos y metodológicos de los análisis sobre el comportamiento espacial de la población en su realización diaria de actividades». *Geographica*, XXIII, pp. 5-21.
- (1989): «La movilidad diaria de la población en las áreas urbanas españolas», en *Análisis del desarrollo de la población española en el período 1970-1986*. Síntesis, Madrid.
- HUISMAN, Otto, y Pip FORER: «Computational agents and urban life spaces: a preliminary realisation of the time-geography of student lifestyles». [o.huisman, p.forer]@auckland.ac.nz.
- «I tempi nella città e la qualità della vita». Fondazione Europea per il Miglioramento della Condizioni di Vita e di Lavoro. 8 fols. <www.eurofound.ie>.
- JANELLE, D. G. (1986): «Space-time diaries and travel characteristics for different levels of respondent aggregation», en *Actas de la Reunión del Grupo de Trabajo de Geografía del Transporte*. AGE-UGI, León.
- LÓPEZ FERNÁNDEZ, B. (1998): *El espacio social de la ciudad de Gijón*. Real Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo, 158 pp.
- «Los movimientos pendulares de trabajadores de la industria de la región central», en *Ciudad e Industria. IV Coloquio sobre Geografía*. AGE-Departamento de Geografía, Oviedo, 1976, pp. 191-207.
- MORALES MATOS, Guillermo (1982): *Industria y espacio urbano en Avilés*. Silverio Cañada Ed., Gijón, 2 vols.
- MÜCKENBERGER, Ulrich (2007): *Metrónomo de la vida cotidiana. Prácticas del tiempo de la ciudad en Europa*. Ediciones Trea, Gijón, 296 pp.
- MURCIA NAVARRO, Emilio (1976): «Efectos de la industrialización de Avilés y Gijón sobre las poblaciones de Luanco y Candás. Un ejemplo de integración en área metropolitana», en *Ciudad e Industria. IV Coloquio sobre Geografía*. AGE-Departamento de Geografía, pp. 120-138.
- NUNES I ALONSO, Joan (1986): «Aproximació a l'estructura de l'àrea metropolitana de Barcelona: les estructures d'intensitat diària». *Documents d'Anàlisi Geogràfic*, vol. 8-9, pp. 71-90.
- PAZOS OTÓN, Miguel (2005): «El estudio de la movilidad diaria en España: limitaciones en las fuentes y alternativas propuestas». *Ería. Revista de Geografía*, núm. 66, pp. 85-92.
- PÉREZ GONZÁLEZ, Ramón (1976): «Estructura profesional y zonas de reclutamiento en la cuenca carbonífera del Aller», en *Ciudad e Industria. IV Coloquio sobre Geografía*, AGE-Departamento de Geografía, Oviedo, pp. 153-174.
- (1981): «Segregación social y estructura urbana: una aproximación metodológica referida a Oviedo». *Ería. Revista de Geografía*, núm. 2, pp. 61-68.
- PRED, Allan (1977): «The choreography of existence: comments on Hägerstrand time-geography and its usefulness». *Economic Geography*, 207-221.
- Progetto Tempi e Orari della Città*. Comune de Cremona. <www.rccr.cremona.it>.
- RODRÍGUEZ, Fermín, y Rafael MENÉNDEZ (1996): «La Ciudad Astur: un espacio proyecto en el Arco Atlántico». *Ería. Revista de Geografía*, pp. 249-257.
- SALOM, Julia (2001): «Movilidad laboral como criterio de delimitación territorial: su aplicación a la comunidad valenciana», en Mita CASTAÑER, Joan VICENTE y Gemma BOIX (eds.): *Áreas urbanas y movilidad laboral*

- en España: Girona, 17 y 18 de marzo de 2000*. Servei de Publicacions de la Universitat de Girona, Girona, 164 pp. (pp. 37-59).
- y otros (1995): «Análisis de la movilidad obligada por trabajo y estudio en la Comunidad Valenciana», en *Censos de població i habitatges*. Monografies, vol. II, Institut Valencià d'Estadística, Valencia.
- y otros (1997): «Las áreas de mercado de trabajo local en la Comunidad Valenciana. Una propuesta de delimitación». *Ciudad y Territorio*, vol. XXIX, núm. 112, pp. 335-356.
- SANZ, Carmelo (1980): «Los movimientos pendulares de la población laboral dentro del municipio de Zaragoza». *Geographicalia*, vol. 6, pp. 63-101.
- SUSINO, Joaquín (2001): «Movilidad residencial y movilidad cotidiana en áreas urbanas», en Mita CASTAÑER, Joan VICENTE y Gemma BOIX (eds.): *Áreas urbanas y movilidad laboral en España: Girona, 17 y 18 de marzo de 2000*. Servei de Publicacions de la Universitat de Girona, Girona, 164 pp. Pág. 141-161
- ZEDDA, Roberto (1999): «La carta dei cronotopi urbani». *Urbanistica Quaderni*, pp. 32-36.

Recibido: 9 de febrero de 2009

Aceptado: 15 de junio de 2009

