

# La segunda residencia: espacios fragmentados e interconectados

A second residence: interconnected and fragmented spaces

Luz Mery Gómez Contreras\*

## Resumen

Un fenómeno que evidencia la rururbanización es el de la segunda residencia, considerada una forma de urbanización del campo, por lo que se constituye en un instrumento de difusión y dispersión de la ciudad sobre el espacio rural. Las nuevas periferias metropolitanas aparecen como los territorios modelo de la ciudad dispersa, con una discontinuidad espacial marcada, conformados por piezas separadas físicamente, pero integradas por medio de redes. Allí se diluyen los principios de proximidad y contigüidad, y opera la lógica de la organización en red, donde priman conexidad y conectividad.

**Palabras clave:** Fragmentación, Rururbanización, Segunda residencia.

## Abstract

A phenomenon that shows the rural-urbanization is the second home or second residence, considered a form of urbanization of the countryside, which becomes a tool for the dissemination and spread out of the city over the countryside. The new metropolitan peripheries appear as the territories of the dispersed city model, with a marked spatial discontinuity, comprised of physically separate parts but integrated through networks.

\* Magíster en Geografía, Profesional Especializado, Centro de Investigación y Desarrollo en Información Geográfica –CIAF-IGAC-. luzmegoco@gmail.com

There, the principles of proximity and contiguity are diluted, and the logic of network organization operates where industry connectedness and connectivity are of primary importance.

**Key words:** Fragmentation, Rural-urbanization, Second home/Second Residence.

## 1. Introducción

Los espacios de la segunda residencia están desconectados unos de otros, pero, a la vez, tienen una alta interacción con unidades funcionales a través de la movilidad basada en el automóvil, por lo que es imposible disociar el desarrollo de la segunda residencia del desarrollo de los medios de transporte, asociados a la utilización del automóvil y a las infraestructuras viales. El objetivo de este artículo es proporcionar un marco de teórico y conceptual sobre el fenómeno de la segunda residencia como elemento de dispersión de la ciudad sobre el campo, para lo cual se abordan una revisión bibliográfica, enfocada en la segunda residencia como expresión de la rururbanización, y elementos asociados con la fragmentación y conectividad propios de este fenómeno.

## 2. La segunda residencia como expresión de la rururbanización

La rururbanización es el proceso de urbanización de espacios rurales; hace referencia a la difusión de las dinámicas metropolitanas hasta los antiguos espacios rurales, lo cual origina formas híbridas entre lo rural y lo urbano; se trata de una forma de ocupación del territorio que no es propiamente rural ni tampoco urbana. La rururbanización también se refiere al aumento de la migración de población urbana hacia el campo, vinculada al decrecimiento de la población agrícola y a la transformación del mercado inmobiliario de las áreas rurales. En suma, el proceso de

dispersión que suele caracterizar el crecimiento de las actuales ciudades ha dado lugar a la constitución de unas áreas periurbanas cuyos límites espaciales, peculiaridades socioeconómicas y formas de vida tienen un carácter más o menos mixto o rururbano (Zárate, 1984: 100).

La extensión de esta urbanización rural, sea por grandes condominios –conjuntos cerrados– o viviendas aisladas, contribuye a lo que Ferrás (2007) ha llamado urbanización difusa, como expresión adecuada a la hora de sintetizar las formas de los movimientos centrífugos de la urbanización posindustrial. El concepto de urbanización difusa representa el ensanchamiento de la urbanización tradicional, que se difunde o expande en el territorio de forma laxa y no polarizada.

Así, un fenómeno que evidencia la rururbanización es el de la segunda residencia, y para tratarlo, aquí cabe mencionar a Ortega Valcárcel, quien considera este fenómeno una forma de urbanización del campo, “de desbordamiento del hábitat urbano y sus funciones sobre los espacios rurales” (1975: 10), por lo que las segundas residencias son consideradas un instrumento de difusión y dispersión de la ciudad sobre el campo, que se manifiesta en la transformación de los espacios rurales.

La proliferación de casas de fin de semana o segundas residencias –que suelen convertirse en primera residencia– es un fenómeno recurrente que no se circunscribe a las periferias de los centros

urbanos; es una forma de expansión que va más allá de los límites de la ciudad y del perímetro de construcción concentrada. Esta tendencia centrífuga, semejante a un éxodo de los grandes centros urbanos, intensificada en las últimas décadas del siglo xx en varios lugares del mundo, no se limita de forma exclusiva a la reubicación de las plantas industriales, grandes o medianas (Harvey, 1989), ha abarcado también la residencia.

La rururbanización, expresada a través de la “segunda residencia”, reviste, en general, dos procesos: uno de iniciativa privada individual y otro gestionado desde las empresas inmobiliarias, basado en la explotación turística del entorno ecológico: la llamada especulación comercial<sup>1</sup>. Adicional a estos atributos propios de la oferta inmobiliaria, existen otros que refuerzan el auge de la construcción de vivienda campestre<sup>2</sup>, como son: excelentes vías de acceso, lugares aledaños a la ciudad y contacto con la naturaleza.

Estos procesos, por ejemplo, están transformando las estructuras territoriales del espacio metropolitano de

Bogotá, al igual que sucede en áreas influenciadas por grandes ciudades del mundo (Hidalgo, Borsdorf y Sánchez, 2005); igualmente, las áreas rurales de los municipios del departamento de Cundinamarca están experimentando un proceso de transformación socio-territorial provocado por el proceso de urbanización del campo a través de la expansión de las segundas residencias, donde una de las transformaciones más profundas ha sido el cambio en los patrones de expansión metropolitana operados a través de la iniciativa privada, y su incidencia en las dimensiones socioeconómica, política y cultural.

En nuestro país, el proceso de rururbanización ha venido en aumento, tal como lo muestra Alfonso: “en lo corrido del presente siglo las superficies suburbanas ocupadas con residencias se vienen expandiendo a una tasa promedio del 5,5% anual, o sea que cerca de 200,2 hectáreas de uso agrícola se sustituyen anualmente por este tipo de usos” (2009: 18). De esta forma, las periferias urbanas se conforman a partir del fenómeno de la rururbanización, con enclaves residenciales y de ocio en el espacio rural, desplazando los usos tradicionales.

<sup>1</sup> Para 2007, como explican Araque y Vega, en la zona urbana de Chía es usual encontrar conjuntos y condominios residenciales de estratos 4 y 5, mientras que en zona rural son de estrato 5 y 6, en las veredas Yerbabuena, La Balsa y Bojacá, específicamente, con precios promedio por metro cuadrado entre 1'014.000 y 1'333.000 pesos y áreas por vereda en promedio de suelo 9.500, 600 y 750 metros cuadrados, respectivamente. Estas grandes áreas de terreno cuentan con un promedio de área construida de 350 m<sup>2</sup>, caracterizadas por amplias zonas de recreación, descanso, arborización.

<sup>2</sup> Ya en el 2003 era evidente el auge de este tipo de vivienda. Henry Talavera, en su estudio “Metrópolis y Redes Telemáticas”, expresa que en el municipio de Chía la vivienda en el área rural, refiriéndose a la vivienda campestre, tiene más demanda que la vivienda en el casco urbano, tal vez por su ambiente y el carácter rural que difícilmente se encuentra en Bogotá; pero aunado a esto, explica Talavera, está la intensidad del flujo vehicular entre Chía y Bogotá tanto entre semana como a finales, ya sea por trabajo, residencia o recreación.

Seguendo a Vincent Goueset,

El proceso de expansión urbana de la capital colombiana se caracterizó, en los últimos treinta años, por una progresiva saturación del espacio destinado a la construcción en el Distrito Capital, y un acelerado crecimiento poblacional de los municipios del norte y el occidente de la sabana, aledaños a Bogotá. Este fenómeno, identificado desde los años noventa y calificado de “metropolización” (Dureau, Flórez y Hoyos, 1993), obedece a una lógica gravitacional, caracterizada por un efecto de gradiente decreciente en la tasa de crecimiento, que es máxima en la periferia cercana a Bogotá, y disminuye con la distancia y el tiempo de acceso al DC (2005: 67).

En medio de este contexto están conceptos<sup>3</sup> como “periurbanización”, “rururbanización”<sup>4</sup> o “urbanización difusa”, que se han utilizado para designar el proceso de urbanización de los espacios rurales, en donde ya no solamente se incluyen los espacios contiguos a las ciudades, sino también a las localidades y pueblos rurales que tienen proximidad a las grandes o medianas ciudades. Estas zonas, llamadas por Joan Rufi “rururbanas”, se caracterizan por la subsistencia de un espacio no urbano dominante y discontinuo, con población de origen

principalmente citadino, a diferencia de las denominadas *banlieues*, que están totalmente pegadas o contiguas a la ciudad (Rufi, 2003: 87). Pero, además, son zonas donde se presenta una fragmentación espacial, con una alta dinámica debida principalmente a la construcción de vías de comunicación y medios de transporte, que permiten la integración de lo rural a lo urbano.

De ahí la existencia de calificativos como “urbanización del espacio rural” o “urbanización del campo”. Dichos términos son utilizados en el trabajo pionero de Ortega Valcárcel sobre la segunda residencia, para explicar “aquellas manifestaciones que suponen una modificación del espacio por funciones urbanas o promovidas por los habitantes de la ciudad” (1975: 10). En la literatura norteamericana, el término utilizado es el de “urbanisation of countryside”, y para los autores franceses el de “rururbanisation” o “urbanisation de campagnes”. El término rururbanización se enmarca en un concepto que ha sido denominado, en palabras de Bauer (1976, 1993) y Dezert *et al.* (1991), como el proceso de urbanización de espacios rurales y la forma de urbanización más representativa de la era del automóvil. Este proceso puede implicar no solamente la urbanización de áreas hasta ahora al margen de los

<sup>3</sup> Como plantea Estela Martínez (2009: 5), los conceptos de “periurbanización” y “rururbanización” o “urbanización difusa”, desde el punto de vista territorial, dan cuenta de las características que asume en la actualidad el proceso de urbanización en los otrora espacios rurales.

<sup>4</sup> Rururbanización: urbanización de antiguos fundos rurales (fincas de recreo, segundas residencias); es un concepto que surge de la escuela francesa e italiana, y hace referencia al nuevo proceso espacial caracterizado por un crecimiento discontinuo y fragmentado.

grandes espacios metropolitanos, sino también de localidades y pueblos rurales que por su proximidad a ciudades grandes –o medianas– y por la construcción de vías de comunicación ofrecen las mismas condiciones y posibilidades para integrarse en el proceso.

### **3. Fragmentación y conectividad en el contexto de la segunda residencia**

Carlos de Mattos le otorga a los factores de avance tecnológico la responsabilidad frente a cambios en la metropolización:

Bajo el vertiginoso incremento de la utilización del automóvil, del transporte automotor y de la difusión de nuevas tecnologías de la información y comunicación se observa una sustantiva reducción de la gravitación de la distancia en la movilidad de las personas y de las empresas, lo cual estimula su localización más alejada de los centros tradicionales [...]. La localización de las empresas y de las familias en lugares más alejados, a medida que estas tendencias se han ido imponiendo, es lo que estimula la tendencia a la metropolización expandida (2001: 38).

Estos desarrollos tecnológicos, por una parte, han ampliado el radio de localización de la residencia secundaria, y, por otra, han ensanchado las opciones para nuevas localizaciones; como señala Montañez:

todo ello, obviamente posibilitado por niveles de ingreso suficientes para invertir en fincas dormitorio o barrios jardín, y disponer de autos para transportar la familia diariamente a la capital, o desde ésta a la residencia de fines de semana en la Sabana. Esta forma “distinguida” de suburbanización no está exenta de intenciones especulativas, avaladas por el proceso generalizado de urbanización objetiva y subjetiva en la región (1994: 72).

Surgen así en las periferias metropolitanas nuevos espacios de fuerte accesibilidad<sup>5</sup> y gran atracción de movilidad, que reproducen muchas veces los problemas de congestión característicos de la ciudad central (Seguí y Martínez, 2004). Efectivamente, una de las consecuencias de este modelo disperso y fragmentado es el aumento de la movilidad en las periferias, dada la presencia de nuevas oportunidades en relación con actividades sociales o recreativas. Más discutido es el efecto que este nuevo modelo metropolitano tiene en las distancias, tiempos o modos de transporte. En principio, la dispersión suburbana tiene como resultado un incremento de las distancias recorridas, una mayor dependencia del automóvil y un mayor coste de operación del transporte público, para atender las nuevas demandas. El sistema de comunicaciones, especialmente terrestres, debe por ello redimensionarse para brindar la infraestructura necesaria para

<sup>5</sup> Chías plantea que “la accesibilidad, entendida como un concepto multidimensional y complejo, implica dos componentes de naturaleza distinta: la connotación geográfica o distancia física a la que se encuentran las cosas o servicios a los cuales se pretende acceder, y la componente social, que involucra tanto las características del usuario como las del servicio demandado” (Chías *et al.*, 2001: 1).

la ágil y dinámica movilidad en el territorio (Chías, 1995). La movilidad crece y se diversifica,

los flujos, que son cada vez mayores y más dispersos en el espacio, lo son también en tiempo. Se produce una redistribución de los desplazamientos, igualmente nueva en horarios. Las llamadas horas pico y, en oposición, las horas valle se suavizan, allí la movilidad tiende a distribuirse homogéneamente en el tiempo. A esta movilidad se suma además la de la población de la segunda residencia – todavía menos programada y previsible, pero cada vez más importante– (Borja, 2003: 51).

Dichos desplazamientos están asociados con la intensificación de flujos entre las diferentes localizaciones, son la manifestación externa tanto de los procesos de fragmentación como de la internalización de procesos; puede mencionarse aquí lo planteado por Castell (1994): el “espacio de flujos”<sup>6</sup> se caracteriza por la fragmentación, la discontinuidad física y la separación espacio-temporal de los lugares o nodos que lo constituyen, a diferencia de las formas territoriales territorios-zona, cuyo principio era la proximidad y la contigüidad física (Veltz, 1994).

La dispersión y fragmentación, como rasgos distintivos de los espacios residenciales de las nuevas periferias metropolitanas, se incrementan, si se

considera que junto a los espacios residenciales también se desarrollan las piezas funcionales asociadas a ellos –los espacios de actividad, de consumo y de ocio, entre otros–. Llauger explica que:

aunque es habitual que las nuevas urbanizaciones aprovechen la estructura rural preexistente, se articulen en torno a vías pavimentadas que siguen pautas y formas urbanas, la expansión suele apoyarse en la red viaria (carreteras, autopistas, ferrocarril), en la accesibilidad respecto a la capital o residencia habitual y en las infraestructuras y servicios. En general, una área bien dotada de equipamientos e infraestructuras favorece la implantación de residencias secundarias y, en sentido inverso, el crecimiento de éstas exige mejores instalaciones (citado en López, 2003: 72).

El desarrollo de las infraestructuras de transporte no solo ha sido clave en la expansión de la segunda residencia, al facilitar una mayor capacidad de movilidad, también ha intervenido en la transformación espacial del medio rural; de forma que las infraestructuras de transporte tienen una alta capacidad para estructurar los espacios (Premius *et al.*, 2001) e interconectarlos. Las nuevas actividades se localizan en los bordes de espacios consolidados como urbanos, e incluso en espacios exteriores, pero siempre buscando adecuadas conexiones con la red de carreteras; la distribución de este tipo de urbanización rural tiene

<sup>6</sup> El “espacio de flujos” concebido por Castells (1994) implica las formas de conexión e integración entre fragmentos o nodos territoriales selectos y distantes a través del desarrollo de redes globales, en las cuales circulan flujos de todo tipo.

mucho que ver con la presencia o no de infraestructuras de transporte.

De esta forma, las nuevas periferias metropolitanas aparecen como los territorios prototípicos de la ciudad dispersa, espacios diversos y monótonos al mismo tiempo, compuestos por piezas separadas físicamente pero integradas por medio de redes de distinto tipo, en las que el automóvil juega un papel esencial (Gutiérrez y García, 2007). Allí se diluyen los principios de proximidad y contigüidad, y opera la lógica de organización en red, donde priman los principios de conexidad y conectividad.

Alrededor del entramado de autopistas metropolitanas han surgido áreas residenciales diferenciadas por el poder adquisitivo de sus habitantes, por las formas arquitectónicas y los estilos de vida. Se trataría, en buena parte, de auténticas islas residenciales, conectadas a las infraestructuras y ancladas a ellas, pero separadas entre sí física y socialmente. Así lo plantean Janoschka y Borsdorf (2005) cuando describen el nuevo modelo estructural de las ciudades de América Latina<sup>7</sup>, en la fase final,

iniciada por el neoliberalismo y la globalización: la reestructuración de la nueva aglomeración dio paso a la polarización en una dimensión espacial menor y a las estructuras fragmentadas.

En las grandes aglomeraciones, los desplazamientos<sup>8</sup> entre el lugar de residencia habitual y la segunda residencia generan gran movilidad durante los fines de semana o los periodos de vacacionales; en efecto, como plantea Isabel Pujadas,

la movilidad residencial metropolitana está regida por estrategias de distancia corta, de espacios próximos y lugares conocidos con los que suele haber alguna vinculación previa (lugar de residencia de familiares, amistades, segunda residencia transformada en residencia principal, cercanía al lugar de trabajo), debido precisamente al factor proximidad a la residencia anterior. Recorridos cortos, en tiempo y distancia, desde el municipio de origen, será la norma general de los cambios de residencia (2000:10).

Esto denota que el desplazamiento es intrínseco a la segunda residencia, por

<sup>7</sup> La nueva estructura de la trama urbana en Latinoamérica ha superado la antigua estructura, donde las ciudades de "ricos" y "pobres" se separaron con facilidad. En este sentido, una sucesión de diferentes procesos de desarrollo se puede observar en la región. Este modelo se basa en los antiguos enfoques de autores alemanes y norteamericanos, a partir de los años setenta, y refleja claramente las últimas tendencias de la estructuración urbana. De acuerdo con estos autores, la fase inicial se caracterizó por una ciudad compacta, donde la distancia a la plaza indica el estatus social de cualquier habitante; la segunda fase, iniciada por la inmigración europea, se caracteriza por una estructura lineal: los bulevares en forma de alamedas, o donde la industria está orientada por los ferrocarriles, y la tercera fase es la que actualmente pasan muchas ciudades de la región. (Borsdorf, Bahr y Janoschka, citados por Hidalgo, Hidalgo y Sánchez, 2007).

<sup>8</sup> La frecuencia de dichos desplazamientos dependerá del tiempo libre de los usuarios y de la localización de la residencia secundaria. En principio, una residencia de fin de semana se utiliza más frecuentemente que una de vacaciones. Para la primera, el usuario elegirá un lugar próximo (en distancia-tiempo) a su domicilio, mientras que la segunda podrá localizarse más lejos (Dwyer, 2007); pero en ambos casos es necesario un desplazamiento. De igual forma, Stewart menciona "la relación existente entre la migración por amenidad, turismo y segunda residencia; además, enfatiza en que la segunda residencia es el paso intermedio entre el turismo y la migración" (citado por Hidalgo, 2009: 99).

lo que no es posible disociar su desarrollo de los de los medios de transportes, de la popularización del automóvil y el avance en el tema de infraestructura vial. En consecuencia, las relaciones entre lo urbano y lo rural han cambiado profundamente, al igual que las de sus habitantes, así lo exponen Montañez y Delgado (1998: 128):

Las nuevas realidades resultan en nuevas construcciones de espacio y de territorio, y en un nuevo funcionamiento del territorio que se expresa en lo que Milton Santos (1996) llama horizontalidades y verticalidades. Las primeras se refieren a los dominios de continuidad de los lugares vecinos reunidos por una continuidad territorial; las segundas corresponden a las relaciones entre lugares distantes que se ligan por las formas y los procesos sociales a través de redes. El territorio hoy puede formarse de lugares contiguos y lugares en red, y su acontecer puede ser homólogo, complementario y jerárquico (Santos, 1996).

#### **4. Consideraciones finales**

Esa metrópoli difusa se está extendiendo a través de nuevas periferias de carácter disperso y fragmentado. La población se dispersa sobre un territorio extenso, en forma de nuevos desarrollos de baja densidad. En torno a las principales carreteras se han creado nuevos paisajes residenciales en los que con frecuencia predominan las urbanizaciones de

viviendas unifamiliares, alternando con centros comerciales y otros espacios de actividad.

El desarrollo de la segunda residencia tiene frecuentemente un carácter discontinuo y fragmentario. Resulta paradójico que esa metrópoli difusa, sin límites externos, ni físicos ni funcionales, esté internamente compartimentada. Esa fragmentación se refiere tanto a los espacios residenciales como a las áreas funcionales, que se articulan e interconectan a través del sistema de autopistas metropolitanas.

Cambian las metrópolis en su conjunto, pero es en sus periferias donde las transformaciones son más acentuadas. Las nuevas periferias metropolitanas aparecen como los territorios prototípicos de la ciudad dispersa, espacios diversos y monótonos al mismo tiempo, compuestos por piezas separadas físicamente, pero integradas por medio de redes de distinto tipo, en las que el automóvil juega un papel esencial. Se destacan las prácticas de movilidad de las clases medias y altas hacia las periferias, esto, por supuesto, ha constituido zonas de exclusividad y estatus social, al tiempo que se segregan de la pobreza y la marginación circundante. La construcción de nuevas autopistas y el mejoramiento de las vías existentes, se convierten en la columna vertebral y en uno de los principales motores de las transformaciones metropolitanas.

## Literatura citada

- Alfonso, Oscar A. (2009). "Economía institucional de la ocupación del suelo en la región metropolitana de Bogotá". *VIII Seminario de Investigación Urbana y Regional: Gobierno de municipios y aglomeraciones urbanas*. Bogotá: Asociación Colombiana de Investigación Urbana y Regional, ACIUR; Instituto de Estudios Urbanos - Universidad Nacional de Colombia.
- Bauer, I. (1993). "Le 'suburbia', sommes-nous concernés?". *Urbanisme*, 1: 67-88.
- Bauer, G. & Roux, J. M. (1976). *La rurbanisation, ou la ville éparpillée*. París: Ed. du Seuil.
- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza.
- Capel, H. (2001). "El geógrafo y las periferias urbanas. Reflexiones para arquitectos". En: *Dibujar el mundo: Borges, la ciudad y la geografía del siglo XXI*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Capel, H. (2002). *La morfología de las ciudades*. I Sociedad, cultura y paisaje urbano. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Castells, Manuel. (1994). "Flujos, redes e identidades: Una teoría crítica de la sociedad informacional". Ponencia presentada en el Congreso *Nuevas Perspectivas Críticas en Educación*, Universidad de Barcelona.
- Chías Becerril, L. (1995). "Consecuencias regionales de la evolución de la red de carreteras en México". En: *Desarrollo regional y urbano (tendencias y alternativas)*, tomo II, pp. 168-190.
- Chías Becerril, L. (2001). "Accesibilidad de las localidades del estado de México a la red carretera pavimentada; un enfoque metodológico". *Investigaciones Geográficas*, 46: 117-130, diciembre. México: UNAM.
- De Mattos, C. (2001). "Metropolización y suburbanización". *EURE*, 27(80). Santiago de Chile.
- Dezert, B.; Matton, A.; Steinberg, J. (1991). *Periurbanisation en France*. París: SEDES.
- Ferrás, C. (2007). "El enigma de la contraurbanización. Fenómeno empírico y concepto caótico". *Eure*, xxxiii (98): 5-25. Santiago de Chile.
- Gouëset, V. (2005). *Hacer metrópoli – La región urbana de Bogotá de cara al siglo XXI*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

- Gutiérrez, J. y García-Palomares, J. C. (2007). "New spatial patterns of mobility within the metropolitan area of Madrid: Towards more complex and dispersed flow networks". *Journal of Transport Geography*, 15(1): 18-30. Madrid: Universidad Complutense. Obtenido el 12 de septiembre de 2010 desde: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692306000020>
- Harvey, D. (1989). *The Condition of Postmodernity*. Oxford: Blackwell
- Hidalgo, R.; Borsdorf, A.; Sánchez, R. (2005). "Hacia la ciudad fragmentada: los barrios cerrados y el nuevo modelo de la estructura urbana de las áreas metropolitanas de Santiago y Valparaíso (Chile)". *Geodemos*, 9-10. Buenos Aires: CONICET- IMHICIHU-DIGEO [en prensa].
- Janoschka, M. & Borsdorf, A. (2005). "Condominios fechados. The rise of private residential neighbourhoods in Latin America". In: G. Glasze, C. Webster and K. Frantz (eds.): *Private Cities. Global and Local Perspectives*, pp. 92-108. Routledge, London & New York.
- López Colás, J. (2003). *La residencia secundaria en España: estudio territorial de su uso y tenencia*. Barcelona: Departament de Geografia, Facultat de Filosofia i Lletres, Universitat Autònoma de Barcelona.
- Montañez, G. (1994). *Hacia dónde va la sabana de Bogotá*. Bogotá: CES/SENA, Universidad Nacional.
- Montañez, G.; Delgado, O. (1998). "Espacio, territorio y región: conceptos básicos para un proyecto nacional". *Cuadernos de Geografía*, VII (12): 120-144.
- Ortega Valcárcel, J. (1975). *Residencias secundarias y espacios de ocio en España*. Valladolid: Departamento de Geografía de la Universidad.
- Premius, H.; Nijkamp, P. & Banister, D. (2001). "Mobility and spatial dynamics: an uneasy relationship". *Journal of transportgeography*, 9: 167-171.
- Pujadas, I. (2000). "De la ciudad compacta a la ciudad dispersa: movilidad residencial en la Región Metropolitana de Barcelona, 1982-2000". *xxv Conferencia Internacional de Población*. Unión Internacional pour l'études scientifique de la population Tours.
- Rufi, J. V. (2003). "¿Nuevas palabras, nuevas ciudades?" *Revista de Geografía*, 2: 75-103.
- Seguí, J. M.<sup>a</sup> y Martínez, R. M. (2004). *Geografía de los transportes*. Palma de Mallorca: Ed. Universitat de les Illes Balears.

Veltz, P. (1994). "Jerarquía y redes en la organización de la producción y el territorio".  
En: Benko y Lipietz (comps.): *Las regiones que ganan. Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*. España: Edicions Alfons El Magnánim / Generalitat Valenciana / Diputació Provincial de València, pp. 281-300.

Zárate, A. (1984). *El mosaico urbano: Organización interna y vida en las ciudades*. Madrid: Cincel.

Recepción: 25 de octubre de 2010  
Aprobación: 22 de noviembre de 2010