

**B. P.Y. Loo, C. Comtois (red.) – *Sustainable Railway Futures. Issues and Challenges*, Ashgate, Farnham, Surrey, England–Burlington, VE, USA 2015; XXI + 261 s.**

Renesans kolei jako głównego środka zrównoważonego transportu we współczesnych społeczeństwach obejmuje wiele kwestii i wyzwań. Recenzowana publikacja, będąca zbiorowym dziełem 15 autorów, dotyczy rozmaitych zagadnień na styku transportu kolejowego i zrównoważonego rozwoju, egalitaryzmu społecznego i ekonomicznego oraz środowiska zamieszkania. Całość jest podzielona na sześć części, z których pierwsza ma charakter wstępny, a ostatnia stanowi rodzaj podsumowania. Rdzeń książki stanowi 12 rozdziałów, pogrupowanych w cztery części, poświęcone różnym aspektom (geograficznym, środowiskowym, społecznym i ekonomicznym) transportu kolejowego, zarówno pasażerskiego, jak i towarowego.

Część II traktuje o roli kolei w przekształcaniach miejsc i przestrzeni, a więc jest stosunkowo najbliższa zainteresowaniom geografów. Głównym tematem jest tutaj promowanie lepszej integracji kolei z otaczającym środowiskiem, społeczeństwem, gospodarką, a także jej powiązania z pokrewnymi środkami transportu szynowego. Część składa się z trzech rozdziałów, z których w każdym rozpatruje się integrację w innej skali. Najpierw J.-P. Rodrigue analizuje (rozdział 2) planowanie, budowę i działalność, a zwłaszcza wpływ megaterminali kolejowych, zapewniających spójność między różnymi liniami kolejowymi, a także innymi sposobami transportu (np. dworce kolei wielkich prędkości w transporcie pasażerskim, terminale intermodalne w ruchu towarowym). Następnie J. Black rozpatruje integrację kolei (uwzględniając między innymi szerokości toru) w skali krajowej (na przykładzie trzech krajów wyspiarskich – Australii, Indonezji i Japonii). Niestety, rozdział napisany jest wyjątkowo nierówno. Nieźle opisane są koleje australijskie, zaś pozostałe – schematycznie i pobieżnie, a ponadto ze słabym wykorzystaniem piśmiennictwa<sup>1</sup>. R. Vickerman analizuje integrację transgraniczną w skali Unii Europejskiej (ruch towarowy), ale w ruchu pasażerskim ogranicza się do wybranych połączeń TGV (Paryż–Londyn, Paryż–Bruksela).

Część III składa się również z trzech rozdziałów, z których wynika, że poszczególne korzyści i koszty rozmaitych sposobów transportu różnią się między krajami. Generalnie, korzyści środowiskowe kolei zależą od przesunięć modalnych, od sposobów mniej do bardziej przyjaznych dla środowiska, a nie od nowowygenerowanego ruchu spowodowanego budową lub modernizacją infrastruktury. W rezultacie, część III skupia się na przyczynkach i czynnikach wpływających na przesunięcia modalne w poszczególnych sektorach kolei, a temu ma służyć kilka zaprezentowanych strategii. Autorzy badają

---

<sup>1</sup> Brakuje na przykład świetnej pracy E. Aoki, M. Imashiro, S. Kato, Y. Wakuda, *A History of Japanese Railways 1872-1999*, Tokyo 2000 (zob. recenzję niżej podpisanego w Przeglądzie Geograficznym, 2000, 72, 4, s. 517-519).

różne aspekty „przekierowania” ruchu pasażerskiego z samochodów na krótkie i średnie odległości w czterech miastach: Sztokholmie, Kopenhadze, Singapurze i Hongkongu (wykorzystanie transportu publicznego, przede wszystkim kolei i metra, a także roweru i dojścia pieszego, rozdział R. Cervero), następnie z samolotów na koleje wielkich prędkości na średnie i długie dystanse (integracja kolei i transportu lotniczego, M. Givoni), wreszcie z ciężarowego transportu drogowego na kolej (A. Frémont). Ten ostatni rozdział dotyczy w istocie transportu kombinowanego, a jego mocną stroną jest świetna znajomość przedmiotu i wykorzystanie własnych wyników badań przez autora.

Trzy rozdziały części IV dotyczą kwestii społecznych związanych z transportem kolejowym, a w szczególności jego wpływu na problematykę sprawiedliwości i dostępności przestrzennej. Zamieszczone przyczynki skupiają się na zagadnieniach ruchliwości ludności (rozdział L. Li i B.P.Y. Loo), dostępności przestrzennej miejsc (D. Chapman) i niewielkich rynków (J.C. Spychalski). Pierwszy rozdział koncentruje się na transporcie osób niepełnosprawnych, o niskich dochodach, dzieci i młodzieży, kobiet, ludzi starszych, mniejszości etnicznych, szczególnie osób pozbawionych samochodu w krajach rozwiniętych. Kolej może pomóc w niwelowaniu społecznych nierówności poprzez poprawę dostępności przestrzennej, zwłaszcza miejsc pracy i kształcenia. W drugim rozdziale jest mowa o publicznym zaangażowaniu w strategiczne planowanie i rozwój infrastruktury, jak również w procesy udostępniania współczesnych usług przewozowych koleją. W celu zidentyfikowania potencjalnych strategii promocji kolei, autor rozpatruje trzy przyczynki dotyczące jej rozwoju w różnych skalach w Wielkiej Brytanii, kładąc szczególny nacisk na sprawy lokalne (*Localism Act*, 2011). W jakim stopniu regionalne i lokalne koleje towarowe mogą służyć promowaniu sprawiedliwości społecznej i ekonomicznej oraz niwelowaniu zróżnicowania przestrzennego w skali lokalnej, pokazują z kolei J.C. Spychalski. Ten ostatni rozdział jest niestety napisany w sposób mało przejrzysty i niezbyt interesujący dla geografów.

Część V dotyczy rozwoju ekonomicznego i finansowego kolei pasażerskich i towarowych, w długim okresie. W istocie, potrzeba długoterminowego subsydiowania kolei zawsze wzbudzała falę krytyki. W trzech rozdziałach tej części przedstawia się różne wzorce lub strategie zobowiązań finansowych. Tin Kin Ho omawia kwestie związane z rozwojem i eksportem nowoczesnych technologii kolejowych jako źródłem dochodów (na przykładzie W. Brytanii, Niemiec, Francji, Japonii i Australii). S. Tang i H.K. Lo analizują zalety i wady czterech alternatyw modelu partnerstwa publiczno-prywatnego w finansowaniu zarówno infrastruktury, jak i kosztów funkcjonowania kolei, m.in. na przykładzie Hongkongu. Strategię sprzyjającą wprowadzenia intermodalizmu (na przykładzie Europy i Ameryki Północnej), służącą uczynieniu działalności kolei rentowną w skali krajowej, a nawet kontynentalnej, omawia B. Slack. Podaje też kwestie związane z prywatyzacją, fuzjami i przejęciami kolei.

W podsumowaniu, koleje – zarówno pasażerskie jak i towarowe – C. Comtois umieszcza w szerszym kontekście zrównoważonego rozwoju. Obecnie nie są one jednak dominującymi środkami transportu nawet w Europie, w której sieć kolei wielkich prędkości (będąca głównym obiektem zainteresowania autorów tomu) jest najlepiej rozwinięta. Co więcej, w wielu krajach rozwijających się obserwujemy odwrotne tendencje, a mianowicie odchodzenie od transportu kolejowego na rzecz przewozów drogowych. Autor konkluduje, że koleje mogą odgrywać różnorodne role w poszczególnych częściach świata, w różnych skalach przestrzennych i okolicznościach. Identyfikuje podstawowe kwestie

i wyzwania związane ze zrozumieniem, czy i jaki mają koleje potencjał do rewitalizacji jako środek transportu w różnych częściach świata i jak najlepiej wspierać je przyczyniając się do zrównoważonego rozwoju. Jeśli kolej ma się odrodzić, w najbliższych dekadach powinna być do tego doskonała sposobność.

Jak można ocenić recenzowaną publikację?

1. Wśród autorów widoczna jest przewaga geografów lub szerzej – „przestrzenników”, co sprawia, że publikacja jest stosunkowo bliska naszym zainteresowaniom, co z kolei należy ocenić pozytywnie.
2. Ogólne wrażenie niżej podpisanego z lektury książki jest takie, że autorzy, przynajmniej częściowo, niedostatecznie skupili się na problematyce, którą chcieli przedstawić w swoich tekstach. Dlatego tematyka poszczególnych rozdziałów, niestety, częściowo „rozmywa się”. Jak zwykle w pracy zbiorowej, mamy lepiej i gorzej napisane rozdziały. Te ostatnie są – na szczęście – w mniejszości.
3. W publikacji uderza brak przykładów i kolei z krajów postsocjalistycznych, w których odgrywają one istotną rolę, chociaż nie wszędzie są doceniane i wystarczająco modernizowane. Dzisiaj istnieje całkiem bogata literatura przedmiotu, również w języku angielskim, jak również liczne grono badaczy mających swój wkład w poruszaną problematykę. Szkoda, że redaktorzy tomu ograniczyli się do grona badaczy zachodnich i dalekowschodnich.
4. Autorzy tomu eksponują rolę i znaczenie kolei wielkich prędkości, częściowo również wykorzystujących technologię Maglev (kolei XXI wieku!), chociaż akurat ten środek transportu ma stosunkowo najmniej wspólnego ze zrównoważonym rozwojem czy ekologią. Stosunkowo mało miejsca poświęcono kolejom lokalnym (poza nielicznymi wyjątkami jak rozdział D. Chapmana czy J.C. Spychalskiego), określanym w Polsce kolejami miejscowego znaczenia, które często pełnią rolę najważniejszego przewoźnika. Odgrywają one ważną rolę w codziennych dojazdach do pracy, do szkół, a ponadto – w przeciwieństwie do kolei wielkich prędkości – mają najwięcej wspólnego ze zrównoważonym rozwojem.
5. Mankamentem edytorskim jest niewątpliwie mikroskopijna czcionka, którą wydrukowano publikację. Czytelnik z pewnością zrozumie konieczność ograniczania kosztów, ale wszystko ma swoje racjonalne granice, w tym wypadku z pewnością przekroczone. Nadmiar akronimów, często nieobjaśnionych, w większości rozdziałów także nie ułatwia lektury.

Zbigniew Taylor  
IGiPZ PAN, Warszawa

**G. Lohmann, A. Panosso Netto (red.) – *Tourism Theory. Concepts, Models and Systems*, CABI, Wallingford, Oxfordshire, UK–Boston, MA, USA 2017; X + 258 s.**

Recenzowana publikacja jest rozwinięciem podręcznika, który ukazał się pierwotnie w języku portugalskim pt. *Teoria do Turismo* (Editora Aleph, 2008). Zarówno książka, jak i wcześniejszy podręcznik są pokłosiem projektu finansowanego przez Fundację Badawczą (FAPESP) z São Paulo, w którym brało udział 15 osób, w większości z Brazylii,

oraz dwóch redaktorów tomu – Gui Lohmann z Uniwersytetu Brisbane w Australii i Alexandre Panosso Netto z Uniwersytetu São Paulo w Brazylii.

O potrzebie publikacji nt. teorii turystyki, która obejmowałaby główne koncepcje, modele i systemy turystyki, nie trzeba nikogo przekonywać. Pytanie jakie się nasuwa, to jak autorom książki udało się wykorzystać liczne, bardzo często rozproszone prace i wypełnić istniejącą lukę, czyli stworzyć teoretyczne podstawy turystyki? Jest to pytanie zasadnicze, jako że „celem pracy było wyszukanie, wyjaśnienie i zilustrowanie niektórych podstawowych aspektów teoretycznych podejść do turystyki” (s. IX). Praca ma strukturę pośrednią między encyklopedią (z setkami haseł) i tradycyjną książką (z kilkunastoma rozdziałami). W rezultacie, teoretyczne systemy i modele turystyki są potraktowane w sposób bardziej szczegółowy niż ma to miejsce w przypadku haseł encyklopedycznych. Podstawą układu jest 59 haseł, obejmujących dziewięć najważniejszych modeli w studiach turystyki, które omówiono kolejno w częściach II-V książki.

Część I dotyczy podstawowych koncepcji odnoszących się bezpośrednio do turystyki, w tym gościnności (*hospitality*), wypoczynku, imprez i rozrywki. W części II autorzy omawiają relacje między turystyką i niektórymi dyscyplinami dostarczającymi większą wiedzę analizowanemu polu badawczemu, takimi jak filozofia i etyka, antropologia, socjologia i kultura. Niestety, w tym gronie przestrzeni nie jest odpowiednio ekspozycyjna, a geografii wręcz zabrakło, zarówno fizycznej jak i społeczno-ekonomicznej, co budzi nie tylko zdziwienie, ale również krytykę niżej podpisanego. Następnie autorzy przedstawiają podstawowe obszary studiów, w tym marketing i zrównoważony rozwój, oraz wyjaśniają pojęcie turystycznego klastra i satelity. Część III koncentruje się na samym turystyce i omawia, między innymi, doświadczenia turystyczne, popyt na usługi i różne podejścia do klasyfikacji turystów i ich zachowań, choćby takie jak zaproponowane przez Johna Urry i Stanleya Ploga. Czwarta część obejmuje pośrednictwo w turystyce, rozkłady i podróże, składowe wiążące się z miejscami źródłowymi i docelowymi podróży, w tym kanały dystrybucji produktów turystycznych, podróże turystyczne i wybierane wzorce podróży. Końcowa (piąta) część przedstawia destynacje turystyczne, koncentrując się na rozwoju turystyki, podaży usług i na infrastrukturze; omawia też zjawiska takie jak wizerunek destynacji, organizacje turystyczne i sezonowość w turystyce.

W każdej części hasła są uporządkowane od ogólnych do bardziej szczegółowych (np. w części I od ogólnej teorii systemów do wypoczynku, rozrywki, rekreacji, turystyki i podróży, imprez, krajoznawstwa, autentyczności w turystyce), rzadziej według ich ewolucji chronologicznej (zob. np. hasła „turystyka”, „gastronomia”). Książkę można czytać w dowolny sposób, jako że każde hasło jest oddzielną jednostką. Niemniej, mamy wiele odniesień i powiązań między hasłami w ramach każdej części. W zamierzeniu redaktorów ma to umożliwić rozszerzenie i pogłębienie wiedzy na dany temat przez zainteresowanego czytelnika.

Struktura każdego hasła obejmuje zarówno teoretyczną, jak i praktyczną prezentację przedmiotu, łącznie z dodatkowymi częściami na końcu, takimi jak „Operacjonalizacja” (nie w każdym przypadku), „Ćwiczenia”, „Piśmiennictwo”, „Literatura zalecana”. Encyklopedyczne odsyłacze między hasłami niewątpliwie ułatwiają poruszanie się po tekście, a dodatki umożliwiają poznanie kontekstu i szczegółów potrzebnych do zrozumienia zagadnień. Poszczególne hasła można wykorzystywać jako informacje encyklopedyczne lub też jako element wprowadzenia do teorii turystyki. Pożytecznym uzupełnieniem pracy są trzy składowe: autorów, miejsc i rzeczowy.

Dobór haseł jest oczywiście dyskusyjny. Redaktorzy kierowali się trzema przesłankami: (1) własnym doświadczeniem dydaktycznym i badawczym; (2) konsultacjami z liczным gronem kolegów; oraz (3) analizą międzynarodowego piśmiennictwa, przede wszystkim w języku angielskim, hiszpańskim i portugalskim, a częściowo również w innych językach. Ciekawe jest uwzględnienie bogatej, lecz słabo u nas znanej literatury w językach hiszpańskim i portugalskim.

Oceniając publikację warto zauważyć, że pierwsza część w istocie ma niewiele wspólnego z jakąkolwiek teorią. Prezentuje się podobnie jak każda wstępna część poprawnie pomyślanej publikacji, ale nie przedstawia teorii turystyki. W części II rozpoczynają się opisy modeli, nie zastępują one jednak podejścia operacyjnego i nie pokazują możliwości ich zastosowań (przykładami mogą być interdyscyplinarny model Jafariego, społeczno-psychologiczny model motywacji turystycznych Iso-Ahola, czy tzw. teoria przestrzeni turystycznej Boullóna<sup>1</sup>). Niestety brakuje wyjaśnienia relacji między modelami a teorią turystyki, co jest niewątpliwym mankamentem publikacji.

Do najciekawszych można zaliczyć stosunkowo krótką część III, poświęconą samemu turyście. I chociaż nie przedstawia konkretnej teorii, zawiera sporo generalizacji i opisy kilku interesujących modeli (model wyboru destynacji Cromptona, opisowy model procesu decyzyjnego Schmöllera (o podróży), tzw. teorię 'spojrzenia turysty' Urry'ego, psychograficzny model Ploga, konceptualny model procesu rekomendacji biur podróży (Klenosky'ego i Gitelsona)).

Również część IV, poza opisem kanałów dystrybucji, biur podróży, komputerowego systemu rezerwacji, zawiera kilka ciekawych modeli, jak model przepływów turystycznych Mariota, model rekreacyjnych i wakacyjnych podróży Campbella, dwa modele podróży do wielu celów, oraz wskaźników (indeks funkcji turystycznych Deferta, indeks podróży Pearce'a i Elliotta). Część IV kończą uogólnienia i relacje dotyczące transportu i ruchliwości turystycznej, o których poniżej.

Część V (destynacje turystyczne) jest zdecydowanie mniej ciekawa. W zasadzie brakuje w niej generalizacji, z wyjątkiem omówionego wcześniej modelu wyboru destynacji Cromptona oraz dodanego tutaj modelu Butlera (stadia cyklu życiowego destynacji turystycznej) i modelu Prideaux (tzw. spektrum rozwoju ośrodka z perspektywy ekonomicznej).

Dla niżej podpisanego co najmniej dziwne wydaje się słabe wykorzystanie nie tylko dorobku geograficznego, lecz także analizy sieci transportowych (np. koncepcji *hub-and-spoke*). Widoczne jest pominięcie prac mających znaczący, bezpośredni wkład w poruszaną problematykę jak *Network Analysis and Tourism*<sup>2</sup> i dużo wcześniejszej *Network Analysis in Geography*<sup>3</sup>. Kompletne niedocenywanie dorobku geograficznego widać także w znanej geografom koncepcji miast lub portów morskich jako *gateways*

---

<sup>1</sup> Mająca w zamierzeniu zastąpić pojęcie regionu turystycznego. Według R.C. Boullóna (2001, *Planificación del Espacio Turístico*, 3 wyd.), przestrzeń turystyczna jest konsekwencją obecności i terytorialnego rozkładu atrakcji turystycznych, które (o czym nie możemy zapominać) są podstawami turystyki. Ten element dziedzictwa turystycznego, w połączeniu ze śmiałym przedsięwzięciem biznesowym i turystyczną infrastrukturą, wystarczają do określenia przestrzeni turystycznej danego kraju. Jej różnej wielkości i znaczenia komponentami są: strefa, obszar, kompleks, centrum (różnych kategorii), jednostka (segment), jądro (rdzeń), klaster oraz korytarze – tranzytowe i odwiedzin.

<sup>2</sup> N. Scott, R. Baggio, Ch. Cooper, *Network Analysis and Tourism. From Theory to Practice*, Channel View Publications, Clevedon-Buffalo-Toronto, 2008.

<sup>3</sup> P. Haggett, R.J. Chorley, *Network Analysis in Geography*, Edward Arnold, London, 1969.

w transporcie lądowym, o czym autorzy nie wspominają. Również pojęcie omawianego w publikacji klastra ma silne konotacje geograficzne, o czym nie znajdziemy nawet wzmianki, a szkoda!

Reasumując, zamiast szumnie zapowiadanej teorii turystyki otrzymaliśmy niezłe teoretyczne podstawy turystyki, które jednak wymagają jeszcze wiele pracy zanim zbliżą się do naukowej teorii dyscypliny. Uogólnienia, związki i zapożyczenia turystyki z wielu dyscyplin naukowych (np. antropologii, filozofii, etyki, socjologii, psychologii, planowania, etc.) są oczywiste i cenne, ale nie zastąpią pełnej teorii. A publiczna polityka turystyczna, planowanie turystyki, krajowy bilans płatniczy i przychody z turystyki, efekt mnożnikowy turystyki, administracja turystyczna (nawet w rozumieniu autorów, tj. jako pojęciowy model jakości usług turystycznych), powstawanie klastrów turystycznych, marketing turystyczny, zrównoważony rozwój w turystyce, mają naprawdę niewiele wspólnego z teorią turystyki<sup>4</sup>. Z kolei brak jakiegokolwiek definicji teorii kładzie się cieniem na całości, skądinąd ciekawej, publikacji. Pośrednio potwierdzeniem tej obserwacji jest brak takich haseł jak „teoria”, czy też „teoria turystyki” w skorowidzu rzeczowym.

Zbigniew Taylor  
IGiPZ PAN, Warszawa

**M. Pieniążek, M. Zych – *Mapy statystyczne. Opracowanie i prezentacja danych*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2017; 260 s.**

Niniejszym omówieniem chciałbym zwrócić uwagę geografów na pożyteczną publikację Głównego Urzędu Statystycznego. Rozpowszechnienie komputerów stanowiących dzisiaj codzienne narzędzie pracy oraz programów graficznych (np. Corel DRAW, Adobe Illustrator), a przede wszystkim programów typu GIS (np. ArcGIS, MapInfo, QGIS), sprawiło, że wiele osób samodzielnie przygotowuje mapy do swoich referatów, artykułów, a nawet książek. Okazuje się jednak, że brak odpowiedniej wiedzy i przygotowania kartograficznego daje fatalne rezultaty, tym gorsze, że większość programów typu GIS zawiera błędne rozwiązania, mylące podpowiedzi i niepoprawne zalecenia. Okazuje się, że aby poprawnie wykonać mapę statystyczną wykorzystując gotowe programy, trzeba wykazać się nie tylko znajomością zasad kartografii, ignorowanych często w programach, ale także nierzadko ponadprzeciętną znajomością samych programów, aby umiejętnie „obejść” błędne zalecenia i rozwiązania wpisane w program.<sup>5</sup>

Autorzy omawianej książki – geografowie o przygotowaniu kartograficznym, we wprowadzeniu piszą jasno „...w niniejszym podręczniku opisywane są zasady wyko-

<sup>4</sup> Pewnym wyjątkiem są elementy ekonomiki przedsiębiorstw turystycznych, takie jak prawa popytu i podaży, ceny towarów i usług, maksymalizacja zysku, czy zarządzanie dochodami.

<sup>5</sup> O ułomności programów komputerowych można się przekonać na podstawie artykułów zamieszczanych w czasopismach kartograficznych, np. A. Dębowska, J. Korycka-Skorupa, 2013, *Możliwości opracowania map w programie MapInfo Professional 10.5 z wykorzystaniem wybranych metod prezentacji kartograficznej*, Polski Przegląd Kartograficzny, 45, 4, s. 317-333, bądź w materiałach konferencyjnych, np. A. Głazewski, 2007, *Zastosowanie metod prezentacji kartograficznej w wiodących aplikacjach desktop GIS*, [w:] *Kartograficzne programy komputerowe. Konfrontacja teorii z praktyką*. Główne problemy współczesnej kartografii. Wrocław 2013, Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Zakład Kartografii, s. 145-168.

nywania map, a nie narzędzia (programy) służące do ich opracowania. Trzeba przede wszystkim wiedzieć jak poprawnie zredagować mapę i dobrać narzędzie do tego poprawnego zredagowania mapy, a nie dostosowywać sposób opracowania mapy do posiadanego narzędzia” (s. 10). Zgodnie z tytułem tematem podręcznika są zasady redagowania map statystycznych z pominięciem wykresów, ale zawiera on także podstawowe dane dotyczące wykonywania diagramów.

Treść opracowania autorzy uporządkowali w siedmiu rozdziałach – niefortunnie nazywając trzystronicowe *Wprowadzenie* rozdziałem pierwszym. Pozostałe rozdziały (zachowując numerację) to:

2. *Elementy mapy statystycznej*;
3. *Mapa podkładowa*;
4. *Zastosowania GIS – zarządzanie danymi i przygotowanie ich do sporządzenia mapy*;
5. *Elementy analizy przestrzennej*;
6. *Metody kartograficznej prezentacji danych*;
7. *Przewodnik redakcji mapy statystycznej*.

Autorzy rozpoczynają podręcznik od praktycznego zarysowania podstawowych elementów mapy. Na wstępie piszą o makiecie mapy, jej kompozycji, skali i podziale, o spójności serii map załącznikowych, a szczególnie atlasowych. Zwracają uwagę na jakże częste błędy nielogicznego rysunku podziałki wyrażającej skalę mapy. Podają tu także przykład mapy Europy, tym bardziej wartej zauważenia, że w wielu publikacjach dotyczących państw Unii Europejskiej zamieszczane są mapy, które można zatytułować „wyspa Europa” – kontynentu pozbawionego sąsiedztwa w fatalnym odwzorowaniu przewiększającym znacznie powierzchnię Skandynawii.

Zagadnienia treści podkładowej map map statystycznych to nowatorskie ujęcie w naszych podręcznikach kartografii. Szczególnie pożyteczne są przykłady ujęć błędnych i poprawnych, ze zwróceniem uwagi na szczegółowość rysunku granic administracyjnych, przecież często pokazywanych na mapach statystycznych. Tu również czytelnik znajdzie adresy internetowe źródeł map podkładowych. Autorzy reprodukuja w jednakowej skali cztery zalecane odwzorowania świata, ale równie ważny jest wybór środkowego południka. Np. ilustrując tematykę pacyficzną na mapie tematycznej świata z południkiem Greenwich na środku odwzorowania, otrzymamy mapę o treści rozerwanej na dwie części. Zawarto tu wiele pożytecznych uwag, jednakże nie zgadzam się z poglądem, że „...mapy w odwzorowaniu Merkatora są optymalne dla przedstawiania zjawisk komunikacyjnych” (s. 59). Odwzorowanie zostało opracowane jako pomoc nawigacyjna i w związku z tym zachowuje poprawnie kąty, ale w położeniu poprzecznym bardzo silnie przewiększa obszary w wyższych szerokościach geograficznych, czyniąc Grenlandię większą od Afryki. Większość wydawców zrezygnowała z tego odwzorowania w atlasach jeszcze w połowie ubiegłego wieku.

Treść dwóch następnych rozdziałów – to podstawowe informacje z zakresu zastosowania GIS oraz analiz przestrzennych. Tu widoczna jest znakomita znajomość tematu przez autorów, przecież pracowników GUS. Drugi z wymienionych rozdziałów autorzy potraktowali jako przygotowanie danych do wizualizacji o różnych odniesieniach przestrzennych. Uważam jednak, że rozdział na temat analiz przestrzennych, choć ujęty elementarnie, mógłby być umieszczony po zapoznaniu czytelnika z kartograficznymi metodami prezentacji, co też pozwoliłoby na nieco szersze ujęcie tematu.

*Metody kartograficznej prezentacji danych* – to najobszerniejszy rozdział obejmujący niemal 60% objętości omawianego podręcznika. Na wstępie wyjaśniono znaczenie terminu *metoda kartograficzna*, używanego przez kartografów w dwóch znaczeniach – jako pewien sposób postępowania oraz jako jego efekt, czyli otrzymana forma graficzna, np. kartogram lub izolinie. Przyjmując znany zapewne wszystkim geografom podział metod kartograficznych, a poprawniej – form prezentacji, omówiono najpierw formy (metody) jakościowe, a następnie podstawowe cztery metody (formy) ilościowe: kropkową, izolinii, kartogramu. Tej ostatniej, a więc zasadom opracowania różnego rodzaju kartogramów poświęcono 50 stron, a omówieniu redagowania kartodiagramów ponad 40 stron. W tym rozdziale przedstawiono też rodzaje map anamorficznych, wykonywanych obecnie praktycznie już tylko komputerowo. Rozdział ten stanowi istotę podręcznika. Został napisany przystępnie i bogato zilustrowany. Czytelnik znajdzie tu wiele praktycznych wskazówek. Omówiono np. różne sposoby wyznaczania klas, a więc procedurę podstawową przy kartograficznej wizualizacji danych statystycznych. Znajdujemy w nim także wiele stanowczych i pożytecznych zaleceń dotyczących m.in. poprawnego opracowania legend map statystycznych. Zalecenia te, uważam że bardzo słusznie, często zostały zilustrowane odpowiednimi rysunkami i mapami, jak np. nierzadko niewłaściwe objaśnienie struktury diagramów.

Sugestywny przykład praktycznej redakcji kartograficznej autorzy zawarli w ostatnim rozdziale prezentując na przykładzie mapy Polski pt. *Rynek pracy w 2014 roku* kolejne etapy redagowania mapy statystycznej. Sądzę, że bardzo pomocna dla czytelników może być zamieszczona tu tabela 7.1 (s. 231) *Dobór metod kartograficznej prezentacji danych ilościowych według charakteru danych i typu jednostki odniesienia*. Tu również znajdujemy wiele praktycznych zaleceń i wskazówek.

Nawet pobieżnie przeglądający książkę zauważy bardzo starannie wykonane barwne ilustracje, których jest niemal 200, a są to w większości mapy opracowane przez autorów na podstawie danych pochodzących z GUS. Poza kilkoma drobnymi potknięciami, sądzą, że są to mapy wzorcowe. Moja krytyczna uwaga odnosi się tylko do sekwencji omawianego materiału. W pierwszym rozdziale zaprezentowano przykłady legend map statystycznych, ale bez odpowiedniego objaśnienia, które znajduje się dopiero w rozdziale 6. Ich konstrukcja, np. różnice między legendą mapy izoliniowej a legendą kartogramu mogą być niezrozumiałe, gdyż wynikają z sensu obu sposobów prezentacji, który jeszcze nie został wyjaśniony czytelnikowi.

Uważam, że na półki księgarskie trafił nowoczesny, bardzo dobrze napisany podręcznik, który powinien również znaleźć się w bibliotece każdego geografa.

Jacek Paślawski

Wydział Geografii i Studiów Regionalnych UW, Warszawa