

# Un nuevo planeamiento para una nueva territorialidad

Antonio FONT ARELLANO

Arquitecto urbanista/Catedrático de Urbanística en l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès. Universitat Politècnica de Catalunya - UPC

**RESUMEN:** Tratando de explicar la distancia creciente entre la situación de hecho del territorio urbano europeo y el planeamiento urbanístico vigente, no parecen suficientes las explicaciones de la dudosa calidad de algunos planes o de la existencia de casos de indisciplina urbanística. Nuestra hipótesis interpretativa es la de la creciente inadecuación del tradicional modelo racionalista del planeamiento a los cambios que están ocurriendo, tanto en el orden territorial como en el del gobierno y administración urbanísticas, reflejos de las profundas transformaciones que se están produciendo en la estructura económica y social de nuestras sociedades. Estamos asistiendo al tránsito entre el modelo de ciudad industrial o «fordista» al de la ciudad servointustrial o «postfordista», que ha supuesto el relevo en los motores del crecimiento y el paso de una morfología urbana compacta de nuestras ciudades a una estructura espacial discontinua en nuestros territorios.

Descriptor: Planeamiento urbanístico. Morfología urbana.

## I. LA EMERGENCIA DE UNA «NUEVA TERRITORIALIDAD»

En el intento de explicar las limitaciones del actual sistema urbanístico, no parece suficiente quedarse en la referencia a la dudosa calidad de algunos de los planes, que ciertamente existen, ni en la denuncia de los casos de indisciplina urbanística. Porque en territorios con cultura de plan y con disciplina urbanística contrastadas, también se están dando actualmente muestras de ineficiencia y relajamiento en su aplicación. Por tanto tiene que haber una explicación más general, unas razones estructurales para explicar la «crisis del planeamiento».

Nuestra hipótesis interpretativa es la de la inadecuación del tradicional modelo

racionalista del planeamiento a los cambios que se están produciendo, tanto en el orden territorial como en el del gobierno y administración urbanísticas, reflejos de las profundas transformaciones que se están produciendo en la estructura económica y social de nuestras sociedades.

Desde nuestro campo disciplinar, diríamos que estamos asistiendo al tránsito entre el modelo de ciudad industrial y el de la ciudad servointustrial, que supone entre otros el cambio en el motor principal del crecimiento —los servicios por la industria— y el paso de una morfología urbana compacta de nuestras ciudades a una estructura espacial discontinua de nuestros territorios.

En el lenguaje económico, significaría el paso de las formas de acumulación y

Revisado: 30.06.04.

e-mail: antonio.font@upc.es

El presente texto es una adaptación en forma de artículo del ensayo «Planeamiento urbanístico: De la controversia a la renovación» contenido en el libro del mismo nombre y editado por la Diputació

de Barcelona, 1999; y de la ponencia «Nueva territorialidad / nuevo planeamiento» al I Congrés Internacional sobre Territori i Ciutat «La metròpoli: present i futur», organizado por el Centre de Política de Sòl i Valoracions (CSPV) de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) y celebrado del 2 de junio al 11 de julio de 2003.

regulación del capital ligadas al Estado del Bienestar del período anterior, a unas nuevas formas de acumulación flexible, que está comportando una nueva división territorial del trabajo a todas las escalas, con los consiguientes cambios en las relaciones entre los sectores de la actividad productiva, en los mecanismos de organización de la propia actividad, en la distribución y comercialización de sus productos, y en las lógicas de localización y tamaño de sus centros de producción.

El territorio de la ciudad industrial o «fordista» se caracterizaba en el campo de la producción por la búsqueda de las economías de escala, por medio de la máxima integración de todos los elementos del proceso productivo. La llamada «ciudad funcional» como modelo teórico propuesto por el Movimiento Moderno para la caracterización de las funciones urbanas, y la «zonificación» de los usos del suelo como técnica prioritaria del planeamiento urbanístico, buscarían la especialización del suelo por funciones (residencia, trabajo, circulación, ocio) para evitar los posibles conflictos entre los sectores de actividad como camino para maximizar las economías de escala.

En ese marco, el instrumento urbanístico capital, el tradicional planeamiento «racional-comprehensivo», era el encargado de la detección y el diagnóstico de los problemas, de la evaluación y el dimensionado de las necesidades en relación a unos patrones o estándares establecidos, de la determinación de alternativas y soluciones para la superación de los problemas y para el establecimiento de las líneas generales de su desarrollo, en la concreción normativa de unas reglas de juego y de un programa de actuación para ordenar espacial, temporal y cuantitativamente las acciones de los agentes públicos y privados de la construcción de la ciudad.

Mecanismo lineal de análisis, diagnóstico, evaluación, dimensionado y propuesta que ha sido posible en un tiempo en el que las dinámicas de crecimiento permitían una cierta previsión de comportamientos, en la que los sectores de actividad estaban en estado de relativo equilibrio y en la que, como hemos indicado, la acumulación se producía por la concentración espacial.

La estructura urbana, no era otra cosa que la suma de las partes, como si del modelo

mecanicista newtoniano se tratase. La ciudad, como los sistemas natural o social, se comportaba como una máquina compuesta por zonas o partes separadas, que podrían ser analizadas separadamente, interpretando después los mecanismos a través de los cuales interaccionaban entre sí, en unas dinámicas que tendían siempre hacia un estado de equilibrio.

La ciudad podía así preverse para un año horizonte determinado, dibujarse en su conjunto y realizarse por partes hasta alcanzar la forma prevista. El Plan General y los Planes Parciales, eran la traducción en términos legales de las figuras de ordenación que daban respuesta a dicha concepción del proceso planificador.

Las ideas de «continuidad» en los mecanismos compositivos de las piezas de crecimiento, de «concentración» en las determinaciones de localización de las actividades significativas y de los sectores de desarrollo, y de «equilibrio» entre los diferentes sectores de actividad y en el reparto espacial de las dotaciones y servicios en la ciudad, eran las claves del proyecto urbanístico de la ciudad industrial.

Pero la crisis de las energías de mediados de los años setenta del pasado siglo vino a trastocar tanto el orden socio económico hasta entonces vigente, como sus manifestaciones en el marco territorial, y a generar a su vez una nueva visión sobre el comportamiento de estos sistemas complejos.

Se han producido cambios radicales en la forma de organizar la producción, que han tenido enormes consecuencias en la localización de las actividades en el territorio y en la organización de los flujos de la movilidad. La incertidumbre en la demanda de productos y bienes de consumo ha supuesto la aparición de la «segmentación» en los procesos productivos y la «diversificación» de actividades y productos, como claves de la «producción flexible», ayudada por la automatización y robotización en las cadenas productivas y por la generalizada informatización de las empresas.

La disminución relativa de los costes de transporte ha permitido una generalización mundial de los mercados, planteando nuevas relaciones espaciales entre la producción y la comercialización, y una resituación de los lugares productivos en una geografía dispersa.

La descomposición en pequeñas fábricas de las antiguas factorías, convenientemente distantes entre sí, pero conectadas por un sistema de comunicaciones cada vez más desarrollado y eficaz, va a significar la fragmentación y dispersión de los emplazamientos productivos, con importantes consecuencias en la estructura espacial de la ciudad y en los flujos de la movilidad obligada empleo-residencia, multiplicando las conexiones territoriales.

El crecimiento del sector servicios, tanto a la población como a la empresa, tendrá un comportamiento locacional parecido, buscando también una estrecha relación con los principales elementos de la infraestructura viaria y de los transportes, y con los lugares de especialización en una determinada actividad productiva.

De esta manera, la eficiencia económica depende ahora cada vez más del territorio, por la localización de las actividades de pequeños y medianos establecimientos productivos en aquellos emplazamientos bien situados respecto a las redes, o en relación a zonas de especialización (las llamadas «economías de localización») configuradas en cada territorio.

Los cambios en el proceso productivo, el incremento de la base terciaria en la economía y la configuración de un nuevo modelo urbano y territorial, articulado sobre nuevas condiciones de producción y comunicación, son por tanto las características del denominado territorio servoidustrial o *posfordista*.

Así, del territorio jerarquizado y único, de un espacio dominado por un centro y una periferia dependiente —como representaban los tradicionales modelos gravitatorios de Lösch o Christaller— del crecimiento en mancha de aceite característico de la etapa *fordista*, hemos pasado a un territorio diferente, de interdependencias espaciales y de la autoorganización, a una realidad territorial enormemente fragmentada y heterogénea. A un espacio físico de formas más o menos caóticas, de ocupación aparentemente errática, de lógica borrosa, en el que conviven las formas tradicionales de ciudad, con las nuevas modalidades del crecimiento que representan los procesos de la dispersión territorial y de la polarización sobre los principales ejes y nudos viarios. Un espacio discontinuo, desconcentrado, en

permanente desequilibrio, que rompe el orden morfológico y de estructura espacial de la tradicional ciudad compacta y del territorio *fordista*.

También, a lo largo de los ochenta, se produce un cambio en la visión de cómo se comportan estos sistemas complejos, sustituyendo progresivamente la imagen de la máquina por el de organismo, como analogía más adecuada para su comprensión. El organismo crece, interacciona y evoluciona, adaptándose a las circunstancias que él mismo genera, influenciando cada parte en la transformación del resto. Un sistema complejo adaptativo, difícilmente previsible en el detalle y de difícil control. Una explicación por tanto circular, desde las partes al conjunto y viceversa, que acepta la complejidad como estructural en la construcción de su conocimiento, en la que lo incierto y aleatorio son elementos imprescindibles en la nueva etapa cognoscitiva.

Así, el tradicional modelo racionalista del planeamiento, basado en el anterior paradigma, difícilmente puede dar respuesta adecuada a las nuevas condiciones que supone el modelo territorial emergente, tan distantes a las de su período de formación y vigencia. La proliferación del proyecto frente al plan, y de la abusiva modificación puntual de los planes generales son el reflejo de la necesidad de una flexibilidad en el planeamiento para afrontar las nuevas demandas o los escenarios no previstos, pero todavía sin abordar una reconsideración en profundidad del modelo de planeamiento vigente.

En resumen, los cambios ocurridos en la rápida y compleja dinámica de ocupación territorial, con la utilización intensiva y alargada del territorio por una familia de geometría variable; en la organización social, con el creciente conflicto entre lo público y lo privado y entre las diferentes esferas de lo público; en el propio proceso de planeamiento y gestión urbanística, con la pugna entre proyecto y plan y la multiplicidad de instancias y agentes en la construcción del territorio; junto con las nuevas coordinadas económicas y administrativas del sector público, han puesto en crisis el modelo tradicional de planeamiento, para unos territorios cada vez más a ordenar y vertebrar que a ocupar o colonizar.

## 2. HACIA UN PLANEAMIENTO URBANÍSTICO RENOVADO

A pesar de las condiciones estructurales adversas señaladas, y de unos marcos legales de configuración del planeamiento urbanístico que generalmente no ayudan especialmente a su renovación, ciertamente experiencias recientes de planeamiento en países de nuestro entorno geográfico y cultural, demuestran la capacidad de innovación y de búsqueda disciplinar, en el acercamiento a los nuevos problemas territoriales y a nuevas fórmulas de intervención capaces de superar las limitaciones estructurales señaladas.

De los mejores ejemplos de aquellas experiencias se deducen algunas de las cuestiones más relevantes para la ordenación urbanística actual:

a) La compartida necesidad de una aproximación eficaz entre las disciplinas territoriales frente a las limitaciones de los campos disciplinares tradicionales sobre las nuevas situaciones y problemas, con la finalidad de enriquecer el conocimiento sobre aquellos y contribuir a la renovación de los instrumentos de intervención.

b) La necesidad también de una integración adecuada de las demandas relativas al medio ambiente y al paisaje, en la construcción y en las determinaciones del planeamiento urbanístico.

La necesaria consideración de la ciudad y el territorio como un sistema único con el que los proyectos deben de confrontarse, para inserir sus propuestas en una realidad frágil más a ordenar y vertebrar, que a ocupar y colonizar, introduciendo mecanismos adecuados de evaluación y control del proceso de planificación.

c) Frente a la visión tradicional casi exclusiva del crecimiento urbano como extensión, la conveniencia de plantear la recuperación y densificación, cuando sea posible, de las áreas edificadas, o de la reordenación de las urbanizadas pero todavía no ocupadas. Estrategias de recualificación urbana para la recuperación y rehabilitación de los tejidos urbanos, como opciones del proyecto que deben identificar las características específicas del lugar y detectar sus elementos estructurales, a los

que deberán referirse los proyectos ejecutivos de actuación, tanto del espacio libre como de la edificación.

d) La concepción integral de la ordenación del territorio, también a escala municipal, supone la consideración del sistema de espacios libres como un componente más del proyecto de estructura, en la que ha de jugar un papel vertebrador y articulador de los diferentes tejidos existentes o de nueva planta. Desde el jardín urbano al parque metropolitano, desde el recorrido peatonal local hasta el corredor territorial, desde el espacio agrícola de interés hasta los espacios naturales protegidos, se ha de construir un sistema de espacios libres, que ha de ser la pieza fundamental de la red ambiental territorial.

e) La conveniencia de concebir la estructura urbana y territorial a partir de la infraestructura del transporte público (metro y ferrocarril regional) frente a la lógica tradicional de la movilidad individual y la red viaria, en la búsqueda de un modelo integrado de movilidad, como elemento indispensable para la recualificación de las ciudades y en la decidida opción por la potenciación del transporte público.

Una nueva y más estrecha relación entre la localización de los usos del suelo y de las actividades de mayor atracción de viajeros con la infraestructura del transporte público, debería ser un punto de partida básico en la concepción de las alternativas de ordenación, como ya se está haciendo en algunos lugares de EEUU, Canadá, Holanda, etc.

f) La necesidad de un consumo ajustado de suelo, que evite tanto los enormes costes sociales y ambientales de la dispersión urbana, como también los problemas de hacinamiento y sobredensificación que se producen en algunos sectores de la ciudad compacta tradicional, muchas veces origen (junto a las dificultades en el mercado inmobiliario residencial o de los lugares de trabajo) de aquellos procesos de dispersión.

La conveniencia de nuevos patrones residenciales (o de asentamientos productivos) de densidades intermedias y de mezcla de usos compatibles, como alternativos a los asentamientos monofuncionales y de baja densidad característicos del crecimiento actual. La necesaria interiorización en las operaciones de los costes externos generados por las

mismas (transporte público, mantenimiento, etc.).

g) Frente a la tradicional disociación entre el planeamiento urbanístico y los programas de vivienda, la conveniencia de recuperar la residencia como uno de los ejes básicos del plan, prestando especial consideración a los nuevos programas de necesidades (viviendas para jóvenes, residencia asistida para mayores, etc.) y a los regímenes de protección y de alquiler para los grupos sociales de menor renta.

Programas de vivienda que por el alcance territorial de los procesos en curso, deberán tener un ámbito metropolitano, aunque su desarrollo pueda ser en buena parte municipal.

h) Finalmente, la necesidad de la escala supramunicipal tanto como marco de referencia para una adecuada ordenación municipal —que actualmente carece de directrices territoriales para el encuadre de sus determinaciones— como para el planeamiento de los territorios metropolitanos, en los que ha de abordarse la ordenación del sistema de espacios libres, de las redes generales de infraestructura viaria, del transporte público y de las comunicaciones, de la infraestructura medioambiental, de los parámetros generales de ocupación del suelo por la edificación, de las actuaciones de carácter estratégico, de las prioridades de actuación, de los ámbitos espaciales para el desarrollo de los planes..., formuladas desde el compromiso con los problemas y las situaciones existentes y las capacidades de intervención.

Por otra parte, también la comparación entre experiencias recientes de planeamiento de nuestros países europeos apunta hacia la progresiva aproximación entre sistemas de planeamiento en el origen muy diversos y a las limitaciones de los modelos vigentes en relación a los problemas actuales antes señalados.

Respecto a la alternativa entre certidumbre y flexibilidad, como exigencias a priori contradictorias que se piden a la vez a las determinaciones de los planes, para garantizar los derechos de la propiedad y el éxito de las operaciones inmobiliarias, pero también la capacidad de adecuación a escenarios no contemplados, es interesante comparar brevemente los sistemas de

planeamiento más característicos (el británico, del «plan como concertación», o el continental del «plan como ley»). La tradición británica del planeamiento se caracteriza por una flexibilidad del plan, fruto de la característica discrecionalidad de su tradición administrativa y por el hecho singular de que la transformación de los usos del suelo es un derecho del Estado y no de la propiedad. Ello facilita el desarrollo del proceso negociador y de la toma de decisiones sobre las actuaciones concretas, pero no otorga certidumbres en los derechos. Estos, junto con las obligaciones, no se adquieren hasta después de la negociación sobre la actuación concreta.

La distinción desde finales de los años 60 en su sistema, entre «plan estructural» o estratégico, y el «plan operativo» o táctico, ha permitido distinguir entre el nivel de esquema director, y el de los planes de actuación sobre las áreas de intervención, sólo operacionales cuando están disponibles los recursos políticos y financieros necesarios.

Sin embargo, la necesidad progresivamente sentida de codificar situaciones y problemas para una administración urbanística equitativa y para evitar evidentes peligros de corrupción, ha ido dotando al sistema sucesivamente de elementos normativos, introduciendo progresivamente grados de rigidez.

En el otro extremo, la tradición continental del planeamiento (con la que guarda alguna similitud la americana) se caracteriza por el «plan-ley», es decir, por la certidumbre en la definición normativa de los derechos en el uso del suelo y de la edificación, y por la rigidez del sistema de planeamiento. La conformidad del proyecto de intervención es de carácter formal, de comprobación del cumplimiento del plan, frente a la evaluación de prestaciones en el modelo británico. El modelo continental con su rigidez ofrece la certidumbre de los derechos, pero carece en cambio de la condición de flexibilidad para adecuarse a situaciones no contempladas. La flexibilidad se producirá por mecanismos de sucesivas modificaciones del plan, muchas veces poco justificadas y de enorme complejidad administrativa.

Ambos sistemas, tan diferentes en el origen, tienden a aproximarse en la práctica administrativa, adoptando cada uno de ellos



los mecanismos de rigidización o de flexibilización de los que su modelo inicialmente carecía.

Esta discusión es importante por partida doble. Por una parte, porque nos hace ver que es posible separar el contenido técnico (y político) de la ordenación urbanística, de la automática generación y certificación de los derechos sobre el uso y la transformación del suelo. Y por otra, porque puede y debe distinguirse documental y temporalmente entre la ordenación urbanística y la actuación concreta, entre el plan y el programa de actuación. Ello tiene consecuencias importantes para una renovación del planeamiento urbanístico.

Quizás sería posible hacer converger las ventajas de ambos sistemas, hacia un tercer modelo que sea rígido y facilite certidumbres sobre los derechos y obligaciones en los tejidos consolidados existentes, y además sea flexible y discrecional respecto a las futuras transformaciones de suelo, de las que apenas se conocen sus condiciones de marco.

Algunas reformas urbanísticas en curso, por ejemplo la italiana y en algunos momentos, en la discusión española de mediados de los noventa, y en la de la reciente reforma de la Ley Catalana, se han abordado cuestiones de esta naturaleza.

Para introducir de manera diferente la dimensión temporal en el proceso de ordenación y actuación urbanística y resituar el establecimiento de los derechos y obligaciones en el momento del proyecto de intervención, se ha recuperado la distinción entre el «plan de estructura» y el «plan operativo», el primero como definición de los «invariantes» de la ordenación a largo plazo (10 a 15 años) y la normas de actuación sobre la ciudad consolidada, con indicaciones para el resto del territorio sólo vinculantes para la denominada «red ambiental».

El «plan operativo», en cambio, con horizonte restringido a una legislatura, para los proyectos de transformación sólo enunciados en el esquema director del plan de estructura, para cuando existan los recursos de todo orden necesarios, proponiendo entonces un régimen jurídico preciso.

Ello no debe significar renunciar a previsiones a más largo plazo, y a una imprescindible visión de conjunto de las operaciones, sino separar la dimensión

estratégica o técnico-política de la ordenación, de la jurídica o de creación de derechos y obligaciones del momento específico de la actuación.

De manera esquemática, esta conceptualización del problema puede traducirse en algunas recomendaciones para una eventual reforma del planeamiento urbanístico:

a) La conveniencia, por tanto, de una separación entre el plan de estructura y el plan operativo, el primero como proyecto de los rasgos fundamentales de la ordenación, y el segundo como atribución de los derechos y las obligaciones de la propiedad del suelo o de los agentes urbanizadores en el momento de la actuación.

b) La distinción temporal y documental, en consecuencia, entre la ordenación física y de programación del desarrollo urbano, el «programa de actuación». El Plan debe de definir a medio y largo plazo los elementos estructurantes del proyecto de ciudad, como marco estable de referencia.

El programa de actuación, y el plan operativo, pueden y deben adecuarse a las coyunturas específicas.

c) La distinción por tanto entre elementos y determinaciones esenciales de planeamiento y las que no lo son, de cara a la permanencia de aquellos y a abrir la posibilidad de modificación de éstos a través de procedimientos reglados sencillos.

Sólo el interés público debería amparar el cambio de los elementos fundamentales del plan. Las nuevas formas de la participación pública y la modernización de la organización administrativa son elementos fundamentales comprometidos en el problema.

d) La necesidad de que los planes sean menos formales y más sustantivos, menos complejos y más flexibles, en función del tamaño de las ciudades, de la naturaleza y gravedad de los problemas, y de la capacidad de inversión y gestión de los gobiernos municipales, que debiera de crecer significativamente para no tener que depender de las exigencias del sector privado.

e) La imprescindible concepción procesual del plan, tanto en su construcción como en su desarrollo (*planning by doing*), que en su flexibilidad permita incorporar los cambios razonables que puedan producirse en la evolución de la estructura urbana (por

ejemplo, la determinación normativa del tamaño de la vivienda, las densidades, las compatibilidades de usos o del destino de los suelos para equipamiento, cuyos cambios se traducen en complejos procesos administrativos). El trabajo a las diferentes escalas (territorial, urbana, de fragmento) y la definición de itinerarios y escenarios alternativos para alcanzar los objetivos concretos, como claves del proyecto urbanístico actual.

f) La opción por una intervención estratégica o selectiva, de pocas cosas pero las importantes, quizás incluso espacialmente discontinua, a través de la jerarquización de las opciones de intervención, en función de su capacidad de incidencia en la transformación urbana y territorial y en la búsqueda de los

espacios de oportunidad desde donde construir el proyecto urbanístico.

Un planeamiento por tanto más moderno y consciente de sus capacidades y de los diversos momentos, agentes e instrumentos del crecimiento y de las transformaciones urbanas. Un planeamiento conceptualmente más riguroso, flexible y estratégico, abierto a las posibles contingencias de escenarios diversos, desde el conocimiento renovado del funcionamiento y de las lógicas internas del mercado, pero desde la irrenunciable y esforzada defensa de los intereses colectivos. En definitiva, un planeamiento como instrumento de gobierno y administración racional y democrática del territorio.

## BIBLIOGRAFÍA

- AA.VV. (1999): «El urbanismo municipal en Catalunya 1979-1999». *Papers de la Regió Metropolitana de Barcelona*, 32, Barcelona.
- (1999): *Els Plans del 90*. Societat Catalana d'Ordenació de Territori. Institut d'Estudis Catalans, Barcelona.
- (2000): «Planeamiento urbanístico para el siglo XXI». *URBAN*, nº 4 y 5, Madrid.
- BASSOLS M. (1973): *Génesis y evolución del derecho urbanístico español*. Montecorvo, Madrid.
- BUSQUETS, J. (1985): «Nueve planes catalanes» *UR*, 2, Barcelona.
- CAMPOS VENUTI, G. (1987): *La terza generazione de la Urbanística*. Franco Angeli, Milán.
- EZQUIAGA, J.M. (1998): «¿Cambio de estilo o cambio de paradigma? Reflexiones sobre la crisis del planeamiento urbano». *URBAN*, 2: 7-33, Madrid.
- FERRER, A. y J. SABATÉ (1999): «Dos generaciones de planes urbanísticos en Catalunya», en *XX Anys d'Ajuntaments Democràtics. Federació de Municipis de Catalunya*: 136-160, Barcelona.
- FONT, A. (1995): «Ciudad: mercancía o espacio colectivo» *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales* nº 103, 37-41, Madrid.
- (2000): «Planeamiento urbanístico para el siglo XXI: La experiencia de Cataluña». *URBAN*, 5: 60-82 Madrid.
- (ed.) (1999): «Planeamiento urbanístico: De la controversia a la renovación». Diputació Barcelona.
- HALL, P. (1992): *Urban & Regional Planning*. Routledge, Londres.
- HEALY, P. y R.H. WILLIAMS (1993): «European urban planning systems: diversity and convergence». *Urban Studies*, 30, 4/5.
- DE LAS RIVAS, J.L. y G. MUZIO (eds.) (1994): «Planeamiento urbano en la Europa Comunitaria: Bélgica, Italia, Gran Bretaña, Francia, Portugal y España». *Ciudades*. Universidad de Valladolid.
- DE TERÁN, F. (1980): *Planeamiento urbanístico en España. Historia de un proceso imposible*. Alianza Editorial, Madrid.
- MAZZA, L. (1997): *Transformazioni del piano*. Franco Angeli, Milán.
- NEWMAN, P. y A. THORNLEY (1996): *Urban Planning in Europe. International Competition, National Systems & Planning projects*. Routledge, Londres.
- SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. (2000): «Nuevos enfoques del planeamiento». *URBAN*, 4: 31-37 Madrid.
- SECCHI, B. (1989): *Un progetto per l'Urbanistica*. Einaudi, Milán.
- (1984): *Il Racconto urbanistico*. Einaudi, Milán.
- (1995): *Tre piani: la Spezia, Ascoli, Bergamo*. Franco Angeli, Milán.
- (2000): *Prima lezione di Urbanistica*. Laterza, Roma-Bari.
- SOLÀ-MORALES, M. y J. PARCERISA (1987): «El Urbanismo Urbano», *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, 24, 33-51. Madrid.