

Recensiones y reseñas de libros recibidos

Architecture & Pedestrians: Architectural Guidelines for a Walkable City, Julio POZUETA, Francisco José LAMIQUIZ DAUDÉN, Mateus PORTO SCHETTINO, CEDEX, 2014, 113 pp.17x24 cm, pvp.: 20,00€ ISBN 9788477905400

Estas directrices son el resultado de un proyecto de sobre la influencia de las variables urbanísticas sobre la movilidad peatonal y recomendaciones consecuentes para el diseño de modelos urbanos orientados a los modos no motorizados, la ciudad paseable, realizado con una subvención del CEDEX. Se ha escrito como recomendaciones para la consideración de los peatones en el planeamiento, diseño urbano y la arquitectura.

El objetivo del libro es la promoción del caminar. No se puede olvidar que a lo largo de los siglos el principal medio de moverse en las ciudades ha sido caminar. Sólo a partir de 1830, los trenes y vehículos a motor han sido medios de transporte de los viajes urbanos en el mundo desarrollado. De hecho, en las grandes ciudades

El libro está dividido en cinco capítulos, precedidos de una introducción y se completa con una exhaustiva bibliografía.

Las intenciones de sus autores se manifiestan claramente: Muchas de las ventajas de caminar tienen que ver con su mayor sostenibilidad ambiental frente a otros modos, pero comprenden, también, aspectos económicos, sociales e, incluso, de salud. La vida humana se desarrolla básicamente a pie; es a pie, fuera de los automóviles, cuando se producen las relaciones más directas e intensas de las personas con el entorno físico y social; y, el espacio público que las acoge es el espacio cívico por excelencia, el espacio de la integración y de la coherencia social. es un medio de transporte sostenible, una práctica saludable, una actividad económicamente de interés, una inversión equitativa, mejor aprovechamiento del suelo y ausencia de congestión y calidad de vida e integración social.

Pero el libro no se limita a plantear un deseo de conseguir algo, sino que pretende proponer algunas herramientas para conseguirlo. Herramientas que van dirigidas a "quienes intervienen en las decisiones urbanísticas y arquitectónicas: a los técnicos (urbanistas, arquitectos, ingenieros, geógrafos,

sociólogos, etc.), a los responsables políticos (locales y regionales), a las empresas del sector inmobiliario (que definen los programas y productos de sus operaciones) y a toda la ciudadanía y sus asociaciones".

El público al que se dirige aparece reflejado en la propia estructura y organización del contenido. Aparte de la Introducción, los cinco apartados básicos en que se divide son: usos y diseño del edificio, la posición del edificio en la parcela y sus puntos de acceso, configuración de la fachada, tipologías edificatorias: fichas de evaluación, y recomendaciones para una arquitectura orientada hacia el peatón.. En cada una de estas partes aparece el texto correspondiente acompañado de unos recuadros en los que se ejemplifican casos reales que ilustran lo que se afirma en el texto y se termina con unas recomendaciones

Tanto en el texto como en las recomendaciones relativas a los diferentes apartados se plantea la necesidad de conseguir unas densidades mínimas que posibiliten y faciliten los desplazamientos a pie. Las periferias fragmentadas de las grandes áreas metropolitanas han consolidado una forma de hacer ciudad con densidades muy bajas y largas distancias a casi todo, que imposibilitan muchas cosas. Pero lo primero que impiden es que los desplazamientos para realizar las actividades más elementales se hagan a pie. Así, se puede leer en el libro que "El radio de acción de los desplazamientos peatonales, si se toma como referencia máxima una duración de entre 20 y 30 minutos para el recorrido, se situaría entre los 1,5 y los 2.5 kilómetros para velocidades de 4-5 Km/h. A partir de dicho umbral, el modo a pie necesita asociarse con el transporte público para ser eficaz en los desplazamientos urbanos o sustituirse por el uso de la bicicleta".

En el libro se recogen muchas más cosas, por supuesto. Al tema de la seguridad (subjetiva y objetiva) se le dedica parte del texto. También a los soportales, a las consideraciones bioclimáticas, a los comercios en las plantas bajas, a las terrazas, a las dimensiones mínimas, etc. Hay que advertir, sin embargo que, como se dice en la introducción: "Esta guía no es un manual de diseño viario. El diseño viario, sobre el que se dan algunas indicaciones, no es uno de sus contenidos relevantes. De hecho,

un diseño viario adecuado es sólo una de las condiciones que hacen posible una mejor adaptación de la ciudad a los peatones". Pero sí que se ofrecen a lo largo del texto direcciones de Internet y bibliografía donde se pueden encontrar indicaciones al respecto.

Julio Pozueta Echavarrí: Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, especializado en : transporte y urbanismo. Catedrático de Urbanística y Ordenación del Territorio, ETSAM, UPM. Autor de numerosas publicaciones sus principales líneas de investigación son: Diseño Urbano y Movilidad Sostenible, Urbanismo y Desarrollo Portuario y Metodología de Investigación en Arquitectura y Urbanismo

Francisco José Lamíquiz Daudén: Doctor-Arquitecto por la Universidad Politécnica de Madrid, Especialista Universitario en "Sistemas de Información Geográfica", "Master of Science" en "Advanced Architectural Studies" por el University College London (1991). Es Profesor Asociado del Departamento de Urbanismo de la E.T.S. de Arquitectura de la UPM, impartiendo docencia en grado y en posgrado, y no solo en dicha universidad sino en cursos de posgrado de otras. Es miembro del Grupo de Innovación Educativa URBAN NETWORKING WORKSHOPS. (UNWW) del DUyOT. Especialista en la integración de la movilidad y el planeamiento urbanístico o la cuestión peatonal.

Regiones urbanas, espacio colectivo. Perspectivas Urbanas 7. José María DE PABLOS (ed.) Escuela de Arquitectura de la Universidad Europea de Madrid, 2014, 144 pp.17x23 cm, ISBN 978847207227-6

Esta publicación recoge miradas diversas a ciudades del panorama internacional en conflictos de muy diversa naturaleza: el encogimiento de los centros en Saint Louis, la segregación social y el choque entre formas de asentamiento en Rio o Medellín, la insostenibilidad ambiental en Dubai o los acelerados ritmos y escalas de actuación en ciudades asiáticas como Shanghai o Seúl, los efectos bélicos o de frontera en Beirut o Melilla...

Nunca hemos tenido acceso a tanta información y a tanta movilidad. Cada uno de nosotros ha visitado o tiene información sobre varias, muchas o muchísimas ciudades distintas, en diversos contextos y con diferentes culturas. Para algunos sería un caleidoscopio de singularidades, pero no lo es. No, en tanto que sabemos que las realidades, las anécdotas, los procesos, los problemas y las respuestas en cada una de ellas siendo singulares en lo específico son a la vez análogos en su naturaleza.

Las ciudades están sujetas y responden a un conjunto de procesos, fuerzas y circunstancias que las sobrepasan. Su forma, su dinámica y su evolución no dependen solo ni principalmente (hoy) de sí mismas; también del contexto general de n mundo cada vez más globalizado, cuya presencia se extiende más y

más. La globalización no se limita a lo económico; tiene que ver con la conectividad cultural y social, con las prioridades y el pensamiento, con mucho. Y así, es difícil encontrar un caso o una situación urbana que no sea comparable con otra en otro sitio. No nos sorprende; es previsible y de ello aprendemos.

Las ciudades, o sus arquitectos y sus gestores, aprenden unas de otras acotando y afinado un repertorio de respuestas parecidas.

Entre las cosas que se pueden aprender de las tratadas extensamente en este libro, están el que la ciudad no es solo —ni ante todo- sus edificios y usos, que son lo que ocupa mayoritariamente a quienes la administran, planifican y gobiernan. Es resultado y condicionante de muchas otras cosas que importan tanto o más. Es lugar de derechos, de ciudadanía, de convivencia, de apropiación colectiva e individual, de aprendizaje cotidiano, de información y ritos y costumbres, además de ser espacio de vivienda, trabajo y consumo. Es plural y transversal. Plural, porque es el espacio de muchos que tienen muchas formas de leerla. Transversal, porque desempeña muchos papeles distintos para quien vive en ella, del ocio a la revuelta. Rehúye comportamientos codificados y opciones pre establecidas.

También que la ciudad es espacio refugio de convivencia democrática y espacio de libertad personal y de grupo; escena del joven que juega y del mayor que rezongando contra sus juegos dormita, y de parejas que se miran sin ver ni al uno ni al otro. Y sabemos que esa diversidad interactúa en los espacios físicos y construidos de la ciudad y es parte inseparable de su razón de ser. La ciudad dirigida, planificada, puede ofrecer variedad normalizada, pero variedad no es libertad. Las plazas y los parques pueden llegar a ser objetos de alto diseño, pero el que lo sean no les confiere el carácter de espacio de oportunidad. Cuanto más perfilados menos posibilidades de apropiaciones voluntarias, efímeras, coyunturales. Cuanto más condicionados más condiciones para quien los usa, y usar no está al mismo nivel que disfrutar. Quien más te da, más te impone

La ciudad tiene una dimensión política; y sus espacios públicos o, mejor dicho, sus modos de uso, apropiación y puesta en carga son de hecho instrumentos de transformación política. No solo sus espacios públicos. A escala del territorio la configuración de la ciudad segregada es también resultado y causa de operaciones, respuestas y confrontaciones políticas del mayor nivel. A escala de lo menudo, arbolar frente a asfaltar, liberar frente a ocupar... son también territorios potencialmente activos de intervención y confrontación política

La presión del poder fáctico se disfraza de política. La movilización y participación ciudadana "es" política. Hay que saber reconocer la diferencia, El resultado de la confrontación debería ser la transformación creativa en positivo. La física nos dice que fuerzas iguales aplicadas a cuerpos distintos los desplazan con trayectoria y velocidad constantes en función

de sus características (masa) y su estado previo (estático o en movimiento).

Con las ciudades ocurre algo parecido. Muchísimos factores específicos las llevaron a su estado actual y produjeron sus muy visibles diferencias. Por eso sus respuestas a lo mismo pueden parecer distintas sin en realidad serlo. Y por eso, también, si las fuerzas en juego son grandes los estados y trayectorias resultantes tienden a asemejarse.

Ciudades, ¿dónde están, cuándo comenzaron, cuál su historia, quiénes la ocupan y ocuparon, cuáles sus procesos de formación/construcción, los eventos y avatares que las marcaron, la cultura y tipo de sociedad a la que pertenecen, las costumbres y tradiciones, su estructura de clases y de gobiernos, su respuesta a lo desigual, su relación con otras...? Y así hasta el oxímoron de completar una lista interminable. De ahí las diferencias de apariencia y realidad, y el parecido de pueblos y ciudades en contextos geográficos, materiales e históricos análogos. Y de ahí nace el sustrato estructural que nos permite entender que en casi todas hay algo en común. Dicho esto (y disculpando la metáfora), sea cual sea su estado, las fuerzas globalizadas que hoy las mueven aunque puedan ser de distinta intensidad son prácticamente las mismas o al menos del mismo tipo. Por eso se puede hablar, con perspectiva, de dinámicas, problemas y respuestas compartidas.

El reto es complejo y difícil: conocer a fondo para entender, entender para intervenir, intervenir para cambiar, cambiar para mejorar, y mejorar para contribuir a que la ciudad sea un ámbito idóneo de vivencia y convivencias,

La calle moderna en 30 autores contemporáneos y un pionero: Ángel MARTÍN RAMOS (ed.) Universitat Politècnica de Catalunya Barcelona, 2014; 28 x 21 cm; 290 pp; pvp. 35 €; ISBN 8498804973

La calle de nuestras ciudades está sometida a controversia al coincidir sobre ella las más diversas dudas acerca de las variaciones que desarrolla, mientras que las innovaciones que provoca y el vigor que despliega no dejan de confirmar su condición de vivo elemento de nuestra civilización urbana. Sometida a continua mutación, como reveladora forma de la sociedad, baluarte de la seguridad urbana o lugar del intercambio socializador, la complejidad de los factores que inciden en el proceso de formalización de una vía urbana hace cada vez más difícil acometer su proyecto con seguridad. De ahí la necesidad de diferenciar en ello las cuestiones trascendentes de las contingentes ante el importante peso que la propia constitución material de la calle toma en la satisfacción de las necesidades y en los objetivos que trate de cumplir. La profundidad espacial de la vía, la posición geográfica que ocupa, los efectos semánticos derivados de ella o la condición educativa que desempeña se añaden a la carga que acumula la calle moderna. Un espacio vital

de nuestras ciudades en permanente conflicto entre las cuestiones que la realidad suscita y las visiones y señuelos que se entrometen.

Esta edición reúne, tal como su título indica, 31 aportaciones seleccionadas que toman por objeto común de su atención las calles y vías de nuestras ciudades. Y lo hacen en visiones de conjunto, de perspectiva histórica reciente, o referidas a diferentes aspectos del servicio o la entidad que alcanzan, según el tratamiento que reciben de los 30 autores, o grupos de autores, seleccionados, además del Ingeniero precursor.

Encabeza el compendio la específica guía sobre el tema que publicó ya hace siglo y medio Ildefons Cerda, el pionero de la urbanística moderna más próximo. Y le siguen las demás contribuciones, ya contemporáneas. Se presentan estas ordenadas en tres capítulos. El primero, bajo el título "Mutación" ofrece cuatro aproximaciones que ayudan a acercarnos a la evolución que ha experimentado la calle moderna, aprovechando la oportunidad de su tratamiento por los destacados autores que se han elegido. El segundo capítulo reúne una muestra de la cantidad de contribuciones que se han dedicado al relevante papel social de la calle en la ciudad moderna. Bajo el lema "Potencia social" se presenta un conjunto variado de aportaciones publicadas que han dejado huella en el entendimiento del sentido que esa pujanza está aportando a la calle. Y, en tercer lugar, siguiendo al título "Entidad, servicio y arquitectura de la calle" se ofrece el mayor número de contribuciones reunidas que han tomado a la calle moderna como tema. Con las limitaciones propias de su número, son de contenido tan variado como complejo es el asunto, capaz de suscitar tanta atención entre autores tan prominentes. Todos ellos han dejado —y están dejando— una impronta propia en la reflexión teórica sobre ese elemento de la ciudad y con cada una de sus aportaciones profundizan en el dominio de la discusión, amplían las perspectivas y alivian la tarea de comprensión de la cuestión creada en torno a la calle de hoy.

Este compendio trata de acercar al estudioso, en una sola obra, materiales de procedencia diversa que no siempre se encuentran a mano, en una buena dosis de energía y conocimiento que ha de servir para que, estimulado por la luz del saber, se anime a ampliarlo en las obras mayores de las que estos textos proceden, o en otras próximas de cada uno de los autores que aquí se ponen a su alcance.

Introducción a la teoría de la planificación territorial, Manuel BENABENT FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2014. 188 pp. ISBN 978-84-472-1581-2

Manuel Benabent es ampliamente conocido por su trayectoria, tanto como consultor experto en la elaboración de planes territoriales, como por sus publicaciones de carácter científico en torno a la

implantación y desarrollo de la ordenación del territorio como función pública en la España del Estado de las Autonomías. Su trabajo profesional, primero como técnico de la Administración autónoma andaluza en sus incipientes orígenes y como consultor externo en planificación más tarde, se ha enriquecido con la reflexión teórica que a lo largo de los últimos veinte/veinticinco años ha ido aportando en la consolidación de la ordenación del territorio como una disciplina académica y una práctica político-administrativa (parafraseando la Carta Europea de Ordenación del Territorio). A partir de esta trayectoria profesional y académica es como entiendo que debe abordarse la lectura de su reciente publicación *Introducción a la teoría de la planificación territorial*. Sin duda una obra de madurez, ambiciosa en su concepción y, me atrevería a afirmar, autobiográfica, por cuanto es fiel exponente de las fuentes de sus trabajos de planificación, teóricos y aplicados.

Acota en las primeras páginas el contenido que atribuye al término *Planificación Territorial*: "... la planificación física integral de escala local o supralocal, es decir, tanto la planificación urbanística como de ordenación del territorio" (pág.14). No es fácil encontrar una definición tan didáctica y precisa en tan pocas palabras. Ya de por sí constituiría un valor que consiguiéramos establecer un consenso en la disciplina sobre el uso de este término para referirnos a la misma realidad, pues no hay más que repasar buena parte de la bibliografía al uso para comprobar cierta disparidad de criterios que no contribuye precisamente a su comprensión y consolidación. Tal es el caso de la expresión *planificación territorial* y *urbanística* de frecuente uso, donde se sitúa en pie de igualdad "el todo y la parte". Sin duda, no es de menospreciar el peso que la *planificación* de los espacios urbanos y su expansión física han tenido en el desarrollo de la *planificación territorial*; pero es hora de situar la ciudad dentro del territorio y no al lado de.

En esta obra M. Benabent realiza el recorrido de la teoría de la *planificación* "desde sus orígenes a nuestros días", donde pone de manifiesto su extenso conocimiento y manejo de la bibliografía, particularmente anglosajona, no solo sobre *planificación territorial*, sino también sobre la teoría de la *planificación* sin calificativo alguno, la teoría de la Administración, las relaciones sociales y hasta la teoría del Estado. En su origen, la reflexión se sitúa en la *planificación territorial*, sin ninguna duda; pero en esta publicación Benabent ha querido dejar constancia de las fuentes epistemológicas que sustentan su quehacer profesional.

El punto de partida, o la tesis de su planteamiento, se encuentra en el papel relevante que el proceso de toma de decisiones tiene en la *planificación territorial*: "La *planificación territorial* es una técnica de decisión" (p.12) afirma en las primeras páginas; de forma que importa más el proceso de toma de decisiones que el objeto mismo de la *planificación*. En este proceso se encerrará, pues, la bondad de las propuestas e incluso el éxito de los resultados. Por tanto, ya desde

las primeras páginas el autor nos está invitando a abrir un debate sobre una afirmación que puede ser objeto de controversia.

A partir de ese planteamiento inicial, Benabent analiza los que denomina Modelos de Decisión, que da título al primer capítulo de su obra. A lo largo del mismo expone las distintas corrientes o tendencias que se han sucedido en la *planificación territorial*, desde los inicios del siglo XX. Entonces los problemas que se trataban de resolver eran problemas urbanos: su expansión, la vivienda, la salubridad o los problemas de transportes; el plan (el master plan) es básicamente un plan de autor, un plan construido desde arriba y, en consecuencia, fácilmente acusable de tecnocrático. De forma cuasi natural se desemboca en la *planificación racional* comprensiva, que se impone a mediados del siglo pasado y que supuso la introducción del método científico en la *planificación*, siguiéndose el esquema: definición de los problemas/ objetivos o fines a alcanzar/ diseño y evaluación de alternativas/ su implementación, seguimiento y evaluación. La *planificación* se torna así en un instrumento para el mejor conocimiento del territorio y para poner a disposición de los responsables políticos los medios para la toma de la decisión más racional. Con todo, se pregunta Benabent: "la cuestión estriba en cómo se toma una decisión racional" (p. 23). Con posterioridad, ante la evidencia de las dificultades técnicas, económicas, sociales o políticas para la implementación de un plan de tales contenidos, se matiza el alcance u orientación de la *planificación territorial*, con métodos tales como "la *planificación de racionalidad limitada*", "la *planificación flexible*", el "incrementalismo", donde se pretende conseguir los objetivos mediante sucesivas aproximaciones o ajustes sucesivos, o el de la "elección estratégica"; métodos que suponen todos ellos un cuestionamiento en profundidad del método racional y comprensivo

Dedica el autor un segundo capítulo a La crítica a la *planificación* que procede de dos polos ideológicamente opuestos: la crítica marxista y la crítica neoliberal. Frente a un papel neutro atribuido hasta la fecha a la *planificación*, ahora se le presume a la *planificación*, y al planificador, un posicionamiento ideológico en defensa de los intereses de la clase dominante, aunque revestido del papel de defensa del interés público, o se le requiere que ceda su protagonismo a favor de la libertad de mercado y la reducción a la mínima expresión del papel del Estado, y por tanto, la reducción a la mínima expresión de la *planificación pública*.

Será ya en el último tercio del siglo XX cuando surjan nuevos actores en el proceso de *planificación*, en el proceso de toma de decisiones. Así, buena parte de la segunda mitad de esta *Introducción a la Teoría de la Planificación Territorial* está dedicada a la exposición de las corrientes, posiciones y teorías acerca del papel de los distintos actores con intereses diferentes en la *planificación territorial*. Ahora, junto a los actores institucionales o de

mayor peso económico que intervienen o dirigen los procesos de planificación y se benefician de las decisiones que se adoptan, cobran protagonismo los ciudadanos y la participación pública. Pero no solo por el carácter democrático de este modo de actuar y, en consecuencia, como principio de legitimación de la planificación, sino como fuente de conocimiento, pues el propio mecanismo de la participación democrática, el debate y el establecimiento de consensos permiten alcanzar las mejores propuestas y soluciones al diagnóstico efectuado. Surgen ahora los conceptos de *advocacy planning* de DAVIDOFF (1965), para el que el planificador debe actuar como abogado defensor de los intereses de los grupos sociales menos favorecidos; o el *transactive planning* enunciado por FRIEDMANN (1973, 1993), quien defiende que a través de la transacción entre los planificadores y la población afectada se llegará a la decisión más conveniente; de esta forma, la decisión no recae exclusivamente en el conocimiento experto, sino que éste transige, acuerda o conviene con la experiencia y los intereses de la población afectada; o la planificación comunicativa de FORESTER (1993) o *Collaborative Planning* de HEALEY (1997), entre otras, que suponen distintas aproximaciones a la idea central de la relevancia que la participación ciudadana y el consenso (*Consensus Building* de INNES, 2004) tienen en la conformación de la decisión final. Concluye Benabent, tras la exposición de estas teorías, que quizás hoy el paradigma dominante en el campo de la teoría de la planificación sea el método basado en el procedimiento comunicativo y colaborativo; pero no oculta que se sustenta también en elementos débiles, por cuanto el debate y la confrontación de intereses no se hace siempre en pie de igualdad entre los ciudadanos y quienes ostentan realmente el poder de la información y de la decisión.

Uno de los valores del trabajo de Manuel Benabent es su interés por dar la palabra a cada científico a la hora de exponer sus propios criterios, principios u opiniones. De forma didáctica, ilustrado con esquemas en las que se sintetiza de forma precisa y clara las ideas o aportaciones esenciales, va exponiendo los contenidos de cada una de las principales teorías que en torno a la planificación se han sucedido. Pero relega su papel al de mero notario de las teorías elaboradas por otros científicos, sin apenas dejar transmitir su opinión y permitiendo que el lector conforme su propio criterio a través de un relato que pretende ser fiel exponente de las ideas de terceros. No significa ello, en ningún caso, que el autor no tenga opinión propia, sino que ha optado en su método expositivo por dejar hablar a quienes han reflexionado y se han posicionado con anterioridad en esta materia, para ir tomando él mismo la palabra en la parte final de la obra que concluye con un capítulo de elocuente título: La legitimidad de la planificación. Retoma aquí la reflexión sobre el interés general y la participación pública, las dos grandes principios

que justifican la planificación, pero que a su vez no están exentas de tensiones internas y entre sí: desde si efectivamente podemos identificar un único interés público o colectivo, o éste es la suma (o la resta) de múltiples y contrapuestos intereses, o quién termina finalmente interpretando el interés general. Volvemos al origen: quién decide finalmente cuál es el interés general que se persigue a través de las decisiones de planificación territorial.

En suma, una obra de obligada lectura para quienes se empeñan en la tarea de planificar.

Manuel Benabent Fernández de Córdoba, Doctor en Geografía (2004), por la Universidad de Sevilla, ha trabajado desde 1990 como consultor en el campo de la ordenación del territorio y el urbanismo, así como en planificación y gestión de infraestructuras y servicios de carácter público. Ha sido redactor y co-redactor de una decena de planes, autor de numerosas publicaciones relacionadas con la planificación, el análisis territorial y el desarrollo local, y profesor en másters sobre estas materias. Anteriormente, entre 1984 y 1990, desarrolló su actividad profesional en la Administración Pública andaluza en diferentes centros directivos relacionados con la planificación territorial y urbanística. Ha desempeñado, entre otros cargos, los de presidente de la Asociación de Geógrafos Profesionales de Andalucía (1996-2002) de la delegación territorial del Colegio de Geógrafos de Andalucía (2002-05) y del Colegio de Geógrafos de España (2006-07); de esta última entidad también fue vicepresidente entre 2005 y 2006. Ha sido Director General de Urbanismo de la Junta de Andalucía entre 2012-2013

Entre sus publicaciones cabe destacar: *La Ordenación del Territorio en España: Evolución del Concepto y de su Práctica en el Siglo XX*. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla. 2006. "Treinta años de ordenación del territorio en el estado de las Autonomías", en Castañer, M. de, *El Planeament territorial a Catalunya a inici del segle XXI*, 2011, pag. 140-165; "La Ordenación del Territorio. Una Nueva Función Pública y Viejos Problemas", en *Urban (Madrid)*. 2002. pag. 52-70, "Problemes Territoriaux et Instruments d'Amenagement du Territoire en Andalousie", en *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*. 1985. Vol. Abril-june, pag. 143-149; "El Interés General en la Filosofía Política. Un Concepto Ético y Normativo Necesario para la Planificación Territorial", en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. 2010. Vol. 53. pag. 121-146; "Una Visione Panoramica dell'ordinamento del Territorio in Spagna", en *Complèssità e sostenibilitat*, nº 6 (2005), pag. 45-67

Josefina Cruz Villalón
Universidad de Sevilla