



Bibliografía

L'Aménagement d'un continent

Un vol. 31 x 20 cm. 301 págs.
Conseil de l'Europe. 1975.

Recoge la publicación que comentamos los informes, estudios y conclusiones de la 2.ª Conferencia Europea de Ministros responsables de la Ordenación del Territorio, así como una serie de resúmenes de documentos de trabajo de la precitada Conferencia.

La ordenación del territorio no puede alcanzar su verdadera dimensión si no es a escala europea. A niveles de estudio y realización la disciplina ordenadora se inscribe con importancia creciente en las tareas de Gobierno y a la dimensión nacional se superpone la dimensión continental.

Con distintas expresiones: planteamiento espacial, sistematización del territorio, planificación urbana y rural, planeamiento físico, ordenación territorial, etc., se designa en los distintos países europeos una misma preocupación de gran complejidad, en la que los factores básicos son el hombre y su espacio vital.

El término «espacio» debe tomarse en su sentido más amplio. Juntamente con el suelo original —con su valor real o expectante— como bien económico, hay que considerar los recursos naturales cuya limitación cuantitativa frente a la creciente demanda de una sociedad en desarrollo debe vencerse con una intensiva y ordenada explotación.

La planificación territorial hacia una coordinación de las medidas que incidan directa o indirectamente sobre la utilización y la organización del espacio debe aplicarse como estrategia orientada sobre objetivos a largo plazo.

La labor planificadora no puede limitarse a tratar problemas específicos de urbanismo, desarrollo regional o zonas rurales, sino que debe constituir un programa de directrices globales, para lograr un desarrollo de la sociedad con el que se cumpla el mandato que el Consejo de Europa ha resumido en los siguientes términos: *asegurar a las entidades comunitarias y a los hombres que las integran las mejores condiciones posibles de vida, tanto materiales como morales, en un ambiente agradable y favorable al libre desarrollo de la persona, considerando una perspectiva de amplio horizonte.*

Se analizan los cuatro niveles a los que se puede actuar para la ordenación del territorio: local, regional, nacional y europeo. Asimismo se pone de manifiesto la complejidad de los problemas y cómo crece ésta con las dimensiones del espacio de estudio, cubierto por los diferentes niveles administrativos y las soluciones técnicas y metodológicas que se ofrezcan para la ordenación.

En la Resolución final se llega al acuerdo de que la ordenación del territorio debe tender a soluciones que favorezcan la evolución de la sociedad y su

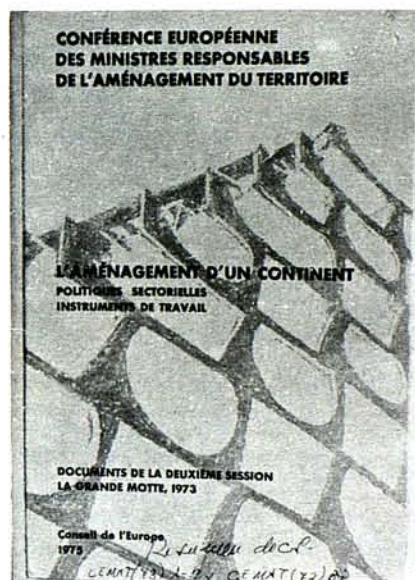
de éstos con la ordenación del territorio definiendo los principios directores y la metodología basada en evaluaciones y prognosis cuantitativas y de tendencias. En toda ordenación debe estudiarse la futura evolución de las corrientes de tráfico y prever la utilización zonal de las diversas partes del territorio, orientando el desarrollo hacia el equilibrio y distribución racional del territorio.

Se resalta el papel fundamental de una buena planificación de los sistemas de transporte, señalando que toda evaluación relativa a la dinámica espacial de la economía europea deberá basarse en la estructura del transporte, singularmente en lo que se refiere a disponibilidad de mano de obra, suministro y recepción de materias primas, producción y consumo. Y en todo caso la planificación nacional deberá concebirse considerando un máximo de interdependencia en las opciones tanto con las de la planificación supranacional como con las de la subnacional.

Si se sabe que en términos generales una *modificación sustancial* de la oferta de transporte influye de manera decisiva en el desarrollo socioeconómico de una región, no se conocen de manera concreta (alcance, localización industrial, distribución de los asentamientos urbanos, perspectiva temporal, etc.) las condiciones de eficacia del transporte como *vector de una voluntad de despegue y crecimiento de la economía de una región.*

Es interesante la descripción de una encuesta para determinar la incidencia de la infraestructura del transporte en el desarrollo regional. El valor de esta encuesta ha sido reconocido por la mayor parte de los países miembros que han cumplimentado los cuestionarios enviados. En éstos se consideran los factores físicos que intervienen en el transporte, los modos que los integran dentro de un método y una organización de explotación y los beneficios directos e indirectos en su entorno con las modificaciones funcionales y de demanda, reacciones previsibles a largo plazo en los diversos sectores económicos y efectos multiplicadores interdependientes.

Con estos cuestionarios no sólo se pretenden conocer las relaciones de causa a efecto, sino que además, y aún con mayor interés, se destinan a analizar, a partir de los hechos observados, la gran complejidad de correlaciones y covariaciones que pueden presentarse. En cuanto a las respuestas, deben valorarse te-



adaptación a situaciones nuevas. Para concretar estos grandes objetivos se contemplan tres problemas específicos que deben plantearse a escala europea: 1) la política de transportes, 2) las regiones fronterizas y 3) las regiones de montaña. Se examina también, sobre la base de una amplia documentación presentada por las diferentes Delegaciones, el desarrollo de algunos instrumentos básicos de trabajo: investigación prospectiva, estadística, cartografía y terminología. En todos estos campos se precisa un mayor intercambio de información para llevar a cabo la correspondiente síntesis que contribuya a la identificación de los problemas de ordenación del territorio que se plantean a nivel europeo.

En el informe principal sobre la política de transportes se analiza la relación

niendo en cuenta la diversidad de realidades geográficas y económicas de los distintos países.

Se cita como **ejemplo** el desarrollo de la infraestructura de transporte de Italia, caracterizada en los últimos 20 años por una gran ampliación de la red de autopistas —su longitud se aproxima a los 7.000 kilómetros— planeada y realizada sobre la base de programas sectoriales sucesivos que han correspondido a los grandes ejes de transporte que enlazan los principales núcleos urbanos.

El informe se refiere concretamente a la Autostrada del **Sole** que ha contribuido de modo decisivo al establecimiento a lo largo de su trazado de 642 industrias —entre 1965 y 1970— además de las 544 que con visión expectante se establecieron entre 1958 y 1964. Si bien no se han notado reconversiones en la economía agrícola del entorno servido, en 115 industrias de transformación se ha reconocido que la autopista ha permitido ensanchar el área de mercado y aumentar las estructuras de producción.

En el informe relativo a la cooperación transfronteriza, se clasifica a Europa en catorce grupos en los que se integran regiones limítrofes de distintos países. En el estudio analítico de las circunstancias de estas regiones se define una relación de dificultades entre las que figuran: las derivadas de las guerras y rivalidades nacionales, de economía marginal, de cooperación supranacional en materia de ordenación del territorio y de obstáculos de cooperación; entre éstos últimos se citan los problemas económicos y monetarios, problemas socioculturales, problemas técnicos y tarifarios en las infraestructuras y servicios de transportes y comunicaciones, problemas jurídicos administrativos e institucionales.

Las regiones de montaña han venido ofreciendo hasta ahora, en general, pocas posibilidades de actividad rentable pero en los países de grandes concentraciones poblacionales, estas regiones constituyen un valioso contrapeso ecológico. Son ricas en especies vegetales y animales, en biotopos y en parajes pintorescos: son reservas de oxígeno y agua. Ofrecen grandes posibilidades para el turismo y descanso del atribulado habitante de la gran urbe. Por todo ello deben ser objeto de protección y ordenación en cuanto al medio ambiente, conservación del paisaje y establecimiento de zonas de ocio. En el informe sobre este tema se concluye que el problema que plantean las regiones de montaña y su solución constituyen una tarea europea que es preciso abordar a nivel europeo.

Concluiremos refiriéndonos al *Informe Thomson* sobre la política regional de la comunidad europea y su relación con las políticas globales y sectoriales, en el cual se contempla como objetivo prioritario la reducción de los desequilibrios estructurales que pudieran afectar a una unión económica y monetaria poniendo énfasis en el carácter indisoluble de estos dos aspectos.

Se señalan como desequilibrios económicos que requieren una corrección preferente los derivados del predominio agrícola, de las mutaciones industriales y del subempleo.

Se propone para la corrección de estos desequilibrios la creación de un fondo europeo de desarrollo que será distribuido equitativamente entre las regiones iustificadamente elegidas que, en todo caso, deberán haber participado previamente de la ayuda nacional y tener renta *per cápita* inferior a la media comunitaria.

En el informe de referencia se contempla la política de libre competencia como motor del progreso económico, la política agrícola común —considerando las disparidades naturales y estructurales de los distintos países— la política comunitaria —con sus instrumentos jurídicos e institucionales— y la política de transportes, singularmente en su aspecto transnacional.

Concluye la publicación con una serie de apéndices relativos a la investigación proyectiva, prospectiva y decisoria y sobre la cooperación europea en el campo de la cartografía, la estadística y la terminología aplicadas a la ordenación del territorio.

El lector habrá advertido en lo expuesto el interés de los trabajos de la Conferencia europea hacia una ordenación del territorio de las delegaciones de los países miembros, discutidos en los procesos verbales analíticos de las reuniones periódicas y cuyas conclusiones constituyen aproximaciones para la solución de uno de los problemas más importantes de nuestro tiempo.

O. LL.

L'organisation urbaine. Théories et modèles, por A. Bailly.

Un vol. 20 x 14 cm., 272 págs. Centre de Recherche d'Urbanisme. París 1976

Constituye la obra que comentamos una revisión y puesta al día de la teoría de la ciudad. Los problemas de crecimiento a gran ritmo de las áreas de acumulación demográfica de nuestra sociedad industrial no pueden resolverse con soluciones simplistas y acomodaticias: ensanchar calles, construir vías de circunvalación, crear nuevas áreas de aparcamiento, etc.; es preciso repensar la ciudad y adaptarla a unos modelos que relacionen los procesos sociales y económicos que tienen lugar en su ámbito.

Las formulaciones clásicas sobre el planeamiento urbano no incluían un análisis concreto y preciso del funcionamiento de estos procesos interdependientes. En la Última década el avance en este aspecto ha sido grande, gracias a un cada vez más generalizado interés por el llamado *sistema* urbano, en cuyo

estudio se contemplan los vínculos sociales y económicos que como **invariantes** aparecen en las ciudades modernas.

La preocupación dominante del autor, como se ve a lo largo del texto, es **explicar** la organización urbana utilizando métodos rigurosos de modelización y razonamiento formal. Tal trabajo podría ser abstracto y de difícil comprensión; no obstante la redacción es clara y el libro se lee bien, sin que en la exposición se renuncie a un ordenado y profundo análisis de los diversos temas implicados.

Se recuerda en la introducción lo que es la concepción teórica de la ciudad y cómo se ha desarrollado a partir del momento en que se tomó conciencia de la existencia de las **jerarquías** urbanas, zonificación, localización e infraestructura y servicios de comunicación teniendo en cuenta el efecto inmultiplicador del empleo con su incidencia en los movimientos cotidianos.

En los últimos años los estudios se realizan con la ayuda de modelos del sistema urbano, **generalmente** de expresión matemática, con los que se puede desentrañar el complejo cúmulo de **parámetros** interdependientes que concurren en la organización espacial de la ciudad.

Estos modelos, al menos en teoría, parten de una serie de hipótesis sobre el funcionamiento de las ciudades que permiten llegar a la expresión a que antes nos referíamos. Además, y siempre que se vaya disponiendo de los datos pertinentes, los modelos pueden confrontarse con la realidad y conseguir con ello su ajuste progresivo.

Los modelos así obtenidos suponen un avance muy importante respecto a los procesos de trabajo anteriores: concretamente pueden emplearse para **formulaciones** sobre la futura configuración de una ciudad siempre que se acepten una serie de hipótesis básicas, como por **ejemplo** el índice de crecimiento demográfico.

Otra aplicación de los modelos del sistema urbano es la de explorar y valorar los efectos de una determinada política urbanística, gracias al conocimiento de las múltiples incidencias a que pueden dar lugar en la ciudad futura las decisiones optativas del planeamiento. Todas estas aplicaciones son hoy posibles gracias al ordenador, que permite **manejar** un gran volumen de datos y operar simultáneamente con varias variables.

Dentro de las tentativas de **modelización** se señalan, entre las primeras consideradas, las relacionadas con la planificación del transporte, ya que es desde hace tiempo sabido que el empleo zonal del suelo es determinante de la intensidad y composición del tráfico generado: asimismo las modificaciones que se llevan a cabo en los sistemas de transporte afectan a la utilización del suelo urbano.

Otros modelos se centran en el estudio de la utilización del suelo para zonas residenciales o industriales y sirven para la propnosis de la transformación



del suelo agrícola a medida que se desarrolla un núcleo urbano. El área objeto del estudio se divide en pequeñas zonas y se asigna a cada una de ellas un índice de atracción, función de una serie de **circunstancias** favorables: infraestructura de transportes para el acceso, redes de agua potable y alcantarillado, suministro de energía eléctrica, sistemas de depuración de aguas residuales, etc.; en el modelo es preciso introducir factores **aleatorios** para tener en cuenta circunstancias fortuitas que puedan modificar los supuestos de partida.

Un modelo cuya aplicación se ha extendido, primero en Norteamérica y después en otros países, es el de crecimiento urbano que combina las leyes de distribución en el interior de las ciudades —relación entre localizaciones de residencia y trabajo y distribución de los empleados del sector terciario— con una interpretación sencilla de la base económica urbana.

En todo caso la operatividad en un modelo, es decir su aptitud para cumplir los objetivos a que se destina, depende de tres exigencias. La adecuación mediante ecuaciones conformes a la realidad **socioeconómica**, dentro de la necesaria simplificación de los parámetros implicados. La coherencia entre las actividades que corresponden a cada área de estudio en que se divide la zona y su representación en el modelo, y la **medurabilidad** que debe apoyarse en series estadísticas que en la mayor parte de los casos se establecen únicamente para el estudio en cuestión.

El autor, después de haber pasado revista a los distintos tipos de modelos, que se van perfeccionando estadísticamente y cuya función esencial es predecir algunos aspectos de la ciudad, expone los fundamentos de la teoría **económica** de la utilización del suelo urbano señalando sus deficiencias y poniendo de manifiesto algunas consideraciones que pueden subsanarlas.

Como dice, la ciudad se concebía generalmente en términos puramente **mecánicos** y hasta hace diez años éste era el mayor fallo que se podía achacar a las aproximaciones teóricas del planeamiento urbano; la consideración lato sensu de los mecanismos sociológicos de localización han venido afortunadamente a modificar esta situación. Con la visión estética, la función higiénica de los espacios libres, una enérgica lucha contra la contaminación y los servicios sanitarios, educativos y de ocio necesarios, se podrá cumplir el mandato aristotélico: «Una ciudad debe construirse para que proporcione seguridad y bienestar a sus habitantes».

Para ello el planeamiento tiene que ser una actividad pluridisciplinar en la que concurren criterios tecnológicos, sociales y estéticos. Estos criterios complementarán a los modelos de desarrollo urbano que valoran los efectos de la política adoptada para conseguir los fines propuestos.

Antoine **Bailly** señala estos aspectos y pone énfasis en la importancia de las aproximaciones sistemáticas; sin embar-

go piensa que aún es demasiado pronto para encuadrar los problemas de la ordenación urbana en un marco único, lo que es una afirmación sobre la gran complejidad del tema a que dedica su último libro.

O. LL.

Curso de Ingeniería del Transporte

Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos
Centro de Perfeccionamiento Profesional y Empresarial

El amplio y complejo campo de los transportes con sus aspectos de planificación, rentabilidad, tarificación y coordinación, requiere cada vez un mayor número de especialistas calificados.

La incidencia socioeconómica del transporte, consecuencia de las grandes concentraciones urbanas, los crecientes ritmos de producción y consumo y ese nomadismo del siglo XX que son las corrientes turísticas, han planteado complejos problemas cuyo enfoque y solución van siendo cada vez más acertados, como fruto de pacientes estudios llevados a cabo en los países de mayor desarrollo.



Por otra parte, acontecimientos recientes como la crisis de la energía, la inflación progresiva y la prolongada recesión económica, tienen una influencia importante en la política de transporte, lo que postula la definición de unas directrices adaptadas a la situación.

El «Curso de Ingeniería del Transporte» que es objeto de nuestro breve comentario, ofrece una visión global de los problemas tecnológicos y **económicos** que presenta el sector, circunscribiéndose especialmente a la actual situación española.

Se recogen en la publicación las conferencias y coloquios del Curso monográfico organizado por el «Centro de Perfeccionamiento Profesional y Empresarial» del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, que tuvo lugar en octubre de 1973.

Con anterioridad nos hemos referido en esta Sección a publicaciones del precitado Centro, que desarrolla una importante actividad en la formación permanente o **recyclage** continuo para posgraduados, muy necesaria en esta época de mutaciones tecnológicas.

Las ponencias **estuvieron** a cargo de calificados especialistas. 20 de ellos españoles y el resto extranjero: dos ingleses, un belga, un alemán y un norteamericano; con la participación de estos cinco ponentes se completó la información, singularmente en lo que se refiere a criterios y técnicas modernas ya empleadas en sus países, al mismo tiempo que hizo posible un interesante intercambio de experiencias.

El amplio y variado programa del Curso permitió que se trataran los aspectos tecnológicos y económicos de los transportes terrestres, marítimos y aéreos, **juntamente** con su planificación, coordinación y política tarifaria.

El problema es cada vez más **complejo** por la evolución hacia la sociedad urbano-industrial que nos ha llevado a una movilidad interior y a unas relaciones transnacionales cada vez más intensivas, por lo que el transporte figura con carácter preferente en toda política de desarrollo. Las inversiones son cada vez más grandes, tanto en infraestructuras como en material móvil, y con ello hay que considerar la aceleración tecnológica con la que la carretera se ha convertido en autopista de gran capacidad y amplias características geométricas para un tráfico veloz; los ferrocarriles son cada vez más rápidos y se cita como **ejemplo** inicial de su llamado **segundo** aliento el servicio Tokio-Kobe. 70 trenes diarios en cada sentido de circulación a 210 kilómetros por hora: en los Estados Unidos se encuentran en fase experimental los **Metroliners**, que con **turbotrenes** de cuatro elementos, con seis turbinas de gas: llegarán a velocidades de 275 Km/hora. Las previsiones para Europa, en cuanto a nuevas **líneas** de alta velocidad (250 Km/h.), se estiman en 4.700 kilómetros para el horizonte 1985, de los que corresponderán el 25 por 100 a la Unión Soviética.

La evolución también ha sido grande en el transporte marítimo, dentro de lo que puede citarse el aumento de tamaño de los buques, singularmente en unidades de tráfico específico como los Ore **Bulk Oil** (OBO) o buques mixtos para el transporte de **graneles** y petróleo y los superpetroleros que nacieron a consecuencia del cierre del canal de **Suez**. Se ha llegado en estos Últimos a las 500.000 toneladas de carga y pronto se alcanzarán las 700.000 toneladas. En el transporte aéreo también ha sido progresivamente incrementada la capacidad y la velocidad, ha-

biéndose llegado ya a la explotación comercial de los aviones supersónicos con los primeros vuelos regulares del Concorde en las líneas transoceánicas que acaban de inaugurarse cuando redacto este comentario.

Otro sistema con futuro es el transporte por tubería, ya con gran desarrollo en algunos países y del que se trató en una ponencia. En los Estados Unidos supone el 20 por 100 del total y en Francia. Holanda y Rusia oscila entre el 15 y el 10 por 100. En España el sistema se inició hace veintidós años con el oleoducto Rota-Zaragoza (776 kilómetros), para servicio de las bases hispano-norteamericanas de utilización conjunta. Con el incremento del consumo de carburante en zonas interiores habrán de establecerse nuevos oleoductos; asimismo el consumo de gas natural exigirá una red de gaseoductos. En las previsiones indicadas se estima que en 1980 el transporte por tubería en nuestro país supondrá un 3 por 100 del tráfico total interior, incluido el realizado por cabotaje. Se definen en la ponencia las características de este transporte económico y seguro (tipo de tubería, materiales, estaciones de bombeo, tendido, explotación y mantenimiento, etc.).

Juntamente con la exposición de tecnologías nuevas y convencionales de los distintos medios, se pone énfasis en su coordinación y en los sistemas de explotación que permitan aprovechar al máximo la funcionalidad y capacidad de infraestructuras y servicios a la vista de los crecientes potenciales de transporte debidos a un desarrollo socioeconómico acelerado en el que inciden el crecimiento demográfico, el aumento de movilidad y la integración nacional y transnacional de mercados que sirven al gran consumo originado por el incremento poblacional y la elevación del nivel de vida.

En los países desarrollados con paralelismo, o al menos coexistencia de infraestructuras y servicios de transporte competitivos y complementarios, debe tratarse de llegarse a una explotación conjunta Óptima, y esto constituye una preocupación dominante de los Gobiernos. Como consecuencia de ello se llevan a cabo, cada vez con mayor interés y rigor, estudios de distribución intermodal y de enlace de los distintos medios (accesos a puertos y aeropuertos, terminales de contenedores, etc.).

Se trata, como es sabido, de estudios de la integración del transporte contemplado desde aspectos técnicos y económicos para aproximarse a soluciones óptimas. Sobre este tema se recuerda la recomendación de Armand; decía el fallecido politécnico y académico francés: «Guiado por buenas reglas económicas, el progreso de las técnicas reducirá las cargas que los transportes hacen gravitar sobre el país, contribuyendo de modo importante al enriquecimiento de la colectividad.»

Todo ello debe recogerse en una planificación del sector que se inscribe en los programas de nuestro Gobierno

a los efectos de llegar a la máxima rentabilidad de las inversiones públicas y privadas y, en consecuencia, a costes sociales mínimos dentro de niveles de servicios aceptables.

El transporte permite la distribución espacial y sectorial más conveniente para los hombres y sus actividades, lo que acredita su función primordial en el desarrollo y pone de manifiesto la necesidad de una planificación bien estudiada —en su definición física y en la programación de inversiones— y adaptada a una jerarquía de valores: los valores técnicos supeditados a los económicos, los económicos a los políticos y el político a los morales.

En este aspecto es interesante señalar que la circunstancia geopolítica de una sociedad requiere unos medios materiales organizados en infraestructuras y servicios, pero asimismo estos medios materiales pueden condicionar en gran medida a la sociedad a que sirven. Ahora bien, como tales medios dependen a su vez de las inversiones que a ellos se destinan, tanto para el primer establecimiento como para la explotación y renovación, las decisiones de inversión son de gran transcendencia para el desarrollo de la sociedad. De aquí la importancia de una programación económica correcta que responde a una planificación por la que los expertos se acerquen todo lo posible a soluciones óptimas a partir de los objetivos que fijen los políticos y de las disponibilidades crediticias para alcanzarlos.

Para llegar a estas soluciones se pasa en los estudios de transporte por una serie de fases que comprenden la prospección de la demanda en generación y atracción de tráfico, relaciones interzonales y reparto intermodal, adopción y coordinación de alternativas, programa escalonado de inversiones y planes de actuación, tarifas a aplicar y tasas de rentabilidad.

El análisis de rentabilidad se basa en un proyecto que define la oferta con la capacidad y nivel de servicio de las soluciones propuestas y los gastos de primer establecimiento y explotación.

La importancia de la planificación se pone de manifiesto en diversas ponencias, como es lógico en una sociedad en gran desarrollo que debe preocuparse por el futuro.

La planificación del transporte debe responder a un programa global que deberá ser multimodal, dinámico y con un horizonte lo más alejado posible. Asimismo debe estar ligada a la política que se adopte para el desarrollo, basada ésta en los objetivos generales de localización industrial, distribución poblacional, niveles de renta, etc., y otras específicas como el despegue de zonas subdesarrolladas, accesibilidad a grandes núcleos urbanos y dotación de niveles de servicios aceptables en las zonas rurales para evitar el éxodo campesino y hacer posible el aprovechamiento de los recursos naturales, en muchos casos bloqueados por el abandono y la falta de comunicaciones.

En varias ponencias se trató de la evaluación de proyectos de transporte, cuya dificultad es bien conocida, haciendo mención a los análisis costes/beneficios, análisis multi-criterios y a los nuevos métodos a base de modelos de potencial con los que se llega a una evaluación de tipo integrado respecto a los efectos del sistema de transportes en cuestión en la economía de su zona de influencia. Estos métodos son mucho más amplios y concretos que los clásicos que, en general, se limitan a optimizar beneficios directos sin contemplar otros aspectos de carácter indirecto.

En todo caso la elección de soluciones no debe estar influenciada por visiones apasionadas ni intereses particulares; para evitar estos graves factores negativos, los Gobiernos tienden cada vez más a apoyarse en minorías científicas y en los más altos niveles de la tecnología y de la Administración; así se puede asegurar la idoneidad de las soluciones adoptadas y con ellas el máximo beneficio para la colectividad. No había sido fácil hasta ahora ver claro en este complejo campo del transporte, con múltiples distorsiones e imponderables y escasez de estadísticas fehacientes. Pero parece que la situación se está superando. Los estudios de planificación se hacen hoy con mucho mayor rigor e información de base mucho más amplia. Transcribimos la frase del economista Baumgartner que se cita en la publicación que comentamos: «Se puede pensar que después de haber recorrido todo el círculo de las inversiones irracionales en transportes, se reconocerá la necesidad de conseguir indicaciones precisas y objetivas de los métodos racionales de estudio.»

Concluimos con ella la recensión de esta importante publicación que recoge un amplio temario sobre las nuevas estrategias del transporte, los avances en las distintas tecnologías que sirven el sector, el planeamiento integrado de las alternativas modales hacia costes sociales mínimos y la política de inversiones que trate de asegurar la máxima rentabilidad socioeconómica sin olvidar las prestaciones extraeconómicas, a veces necesarias por razones militares, políticas o sociales.

Subrayamos el interés de la edición que difundirá las enseñanzas del Curso. Y sabemos que como otras publicaciones del Centro de Perfeccionamiento Profesional y Empresarial ha sido muy bien acogida, lo que es una consecuencia lógica por el valor que tiene como libro de consulta para los especialistas de ese campo interprofesional que comprende la técnica y la economía del transporte.

Ampliar su difusión es el motivo que nos ha inducido a redactar la presente nota bibliográfica, informativa de este primer Curso general, que analiza problemas y siembra inquietudes, respecto a un sector básico de la economía nacional.



Teoría económica del transporte,

por J. M. Thomson.

Un vol. 19 x 13 cm., 301 págs.

Alianza Universidad

Madrid 1976.

Dentro del *Curso de Economía Moderna* de Alianza Universidad se ha publicado recientemente el libro que comentamos, cuya finalidad es dar a conocer el nuevo enfoque de la economía del transporte, en la que ha habido cambios sustanciales en los últimos veinte años.

Con esta rama de la ciencia económica se trata esencialmente de fijar unas ideas y establecer unos criterios —desde luego flexibles, para que puedan adaptarse a la evolucionante coyuntura de la sociedad— que sirvan de norma para una correcta distribución espacial y sectorial de los hombres y de las actividades que éstos deben desarrollar.

Una de las diferencias esenciales que presenta la economía del sector es la evolución hacia estudios cuantitativos de magnitudes e incidencias; la metodología estadística y el ordenador han hecho posible la valoración *lulo sensu* de las decisiones y obtener una experiencia que permitirá abandonar en gran medida las especulaciones teóricas.

El transporte se trata ahora como una rama de la economía del bienestar, en la que la economía de mercado juega un papel secundario. Antes se daba importancia a la competencia eficaz —si bien lo más liberal posible— entre los distintos medios o modos de transporte, pero no se establecía una relación de éstos y de los sistemas en que se integraban con la planificación urbana y la ordenación regional, que contiene una definición *a priori* del uso del suelo y de la localización de actividades, condicionantes básicos de los flujos de tráfico.

Dentro de una planificación integral del desarrollo, el economista debe velar por que los recursos presupuestarios se utilicen del *mejor* modo posible, o sea que las infraestructuras y servicios que gracias a ellos se establezcan rindan los máximos beneficios en el aspecto económico y social. El tema es importante, ya que el transporte representa una quinta parte de la actividad económica en los países industrializados y las obras de autopistas, líneas ferroviarias, puertos y aeropuertos requieren inversiones muy grandes, y es preciso un análisis selectivo lo más riguroso posible que nos aproxime a la optimización.

En nuestros días el desarrollo económico genera un gran incremento de la demanda de transporte, que debe servirse con todos los medios que brinda la nueva tecnología del sector, siempre

dentro de una bien estudiada distribución intermodal.

Como señala el autor, el transporte es un servicio intermediario, un medio para un fin y no un fin en sí mismo, que hace posible el cambio de localización de personas y mercancías. Es, pues, un eslabón en la cadena producción-consumo y un instrumento de integración social y cultural.

La interdependencia de distintos sectores, así como las apetencias y necesidades humanas, coniplican en gran medida la planificación del transporte, ya que sus objetivos, previsiones y programas de actuación están condicionados por el entorno socioeconómico y varían según circunstancias específicas de las regiones y el grado de desarrollo de éstas. En las primeras fases del desarrollo la demanda de transporte crece a mayor ritmo que la actividad económica, mientras que ambas llegan a igualarse en los países más desarrollados.

Se analiza el deseo de movimiento, o sea, los diversos factores que generan la demanda de transporte: localización de vacimientos de materias primas e industrias de transformación; centros comerciales, movimientos *residencia-trabajo*, relaciones sociales, objetivos militares, acontecimientos culturales o deportivos, etc.



Alianza Universidad

Se consideran los condicionantes, atractivos y disuasorios, que influyen en la demanda y la elasticidad de ésta a largo y corto plazo —naturalmente, cabe esperar un mayor grado de elasticidad a plazo largo que a corto—, así como las circunstancias que pueden determinar y su distribución entre transporte público y privado. La curva convencional demanda versus precio es menos significativa en el transporte que en otras industrias; la inseguridad, la incomodidad y la pérdida de tiempo,

en esperar o recorridos, pueden ser un factor más disuasorio que el precio, y esto es cada vez más acusado en una sociedad de mayor disponibilidad económica. Se *vaiará* más a medida que el hombre disponga de más dinero y de más tiempo de ocio, y las características de los viajes pueden ampliarse indefinidamente.

Analiza el autor las características económicas de los sistemas de transporte, señalando para las infraestructuras su elevado coste, el plazo de utilización muy largo y la dificultad de uso alternativo; la capacidad práctica mínima es muy alta y sólo aprovechable en pocas horas del año. Proveer *ad initio* una capacidad que tardará tiempo en necesitarse resulta costoso en intereses de *amortización*; pero la ejecución por fases siguiendo a la demanda puede ser también costoso por razones de construcción.

Las características económicas de las unidades móviles contrastan con las de la infraestructura. Su coste es mucho más accesible, salvo en casos extremos de grandes barcos o aviones; con el aumento de parques o flotas, el sistema se va adaptando progresivamente a la demanda, y existe la facilidad del uso alternativo en diferentes líneas o servicios.

Como consecuencia de las *características* reseñadas hay tendencia al monopolio en la provisión de infraestructura y hacia la competencia en los servicios de transporte. El ejemplo más claro de esta competencia es la atomización empresarial en el transporte de mercancías por carretera. Según una tabla de distribución que se incluye, en el Reino Unido hay 23.140 transportistas con un solo camión y solamente ocho empresas que tienen más de 500 camiones.

Examina el autor los costos de los diversos sistemas de *transporte*, considerando los de amortización de infraestructura y material móvil y los gastos de conservación y explotación. El coste es una función de la calidad y la demanda una función del precio y de la calidad; pero, por otra parte, una de las características diferenciales del transporte respecto a la mayor parte de la industria es que la calidad es también una función de la demanda.

En cuanto a la planificación se describen las fases del proceso: definición, diagnóstico, proyección, restricciones, opciones, formulación, comprobación y evaluación, señalando dónde y cómo puede introducirse la teoría económica. Como se dice, los economistas pueden diferir de los ingenieros en la apreciación de la importancia relativa de los problemas e incluso en lo que constituyen auténticos problemas.

Se citan varios *ejemplos* de evaluación económica, comentando propuestas recientes para mejorar la infraestructura del transporte en Inglaterra. Daremos algunos datos respecto a la comparación de soluciones con túnel o puente para el paso del Canal de la Mancha, que es uno de los casos citados por el autor. El túnel de 51 kilómetros de longitud

—37 de ellos bajo el mar— sería sólo para el ferrocarril, cargando los automóviles en vagones para evitar los gases de los motores de explosión. El puente de 33 kilómetros soportaría una autopista y una línea férrea. La solución en túnel es mucho mejor que la del puente. Los costes de primer establecimiento son respectivamente de 141 y 351 millones de libras de 1969 y las tasas medias de rendimiento —se consideraron dos hipótesis de tráfico— del 12 y el 5 por 100.

Se dedica el último capítulo a las relaciones entre la opción tecnológica y la eficacia económica en los sistemas de transporte. La función básica de la organización económica es la de llegar a la aplicación óptima de los recursos de hombres y materiales, o sea, canalizar éstos hacia soluciones correctas en infraestructura y servicios y hacia el desarrollo progresivo de los sistemas adoptados. La elección entre los sistemas alternativos es una elección económica: la decisión de invertir en investigación y desarrollo de nuevas tecnologías es una decisión económica. El tipo de tecnología que se emplee es, consiguientemente, en gran parte el resultado de decisiones económicas.

Con estas consideraciones termina el libro comentado, en el que se Donen de manifiesto los factores económicos responsables del desequilibrio del sector y el enfoque de los economistas para su corrección, que comprende el control de la planificación, las decisiones de inversión, la política tarifaria y una normativa legal que eliminen en lo posible deficiencias y perjuicios en cuanto a la afección del medio ambiente, seguridad y uso del suelo.

O. LL.

El aprovechamiento medio como instrumento de gestión urbanística, aspectos jurídicos, económicos y sociales por Ricardo Santos Díez. Servicio Central de Publicaciones del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (en prensa).

Recientemente, el Jurado calificador del concurso público convocado en virtud de Resolución de fecha 4 de mayo de 1977 («B. O. E.» de 6 de junio de 1977) de la Secretaría General Técnica del extinguido Ministerio de la Vivienda —en la actualidad, de Obras Públicas y Urbanismo— acordaba premiar, en relación con el tema contenido en el título de este trabajo, a su autor, Ricar-

do Santos Díez, ingeniero de Caminos, jefe de la Sección de Infraestructuras, Tráfico y Servicios Urbanos del Centro de Estudios Urbanos de este Instituto, a quien desde aquí felicitamos cordialmente.

Con la aparición de la ley 19/75, de 2 de mayo, de Reforma de la ley del Suelo y Ordenación Urbana —y consecuentemente con su Texto Refundido de 9 de abril de 1976—, la normativa urbanística existente fue modificada en muy diversos aspectos. Entre los diferentes elementos de cambio introducidos, quizá el más novedoso y complejo sea el mecanismo del aprovechamiento medio.

Habría que señalar como problemas ciertamente más agudos y acuciantes de nuestro actual urbanismo el déficit de infraestructuras y de equipamiento comunitario a nivel urbano, la desigual distribución de los beneficios y cargas del planeamiento y la excesiva privatización de los beneficios derivados de la ordenación. El nuevo mecanismo, dentro de su compleja concepción, y enfrentándose a estas deficiencias, pretende asegurar, por una parte, la obtención del suelo necesario para la ejecución de los sistemas generales —grandes infraestructuras, zonas verdes, equipamiento, etcétera, a nivel de Plan General—; trata de conseguir —a través de un complicado sistema de cesiones y compensaciones— un equitativo reparto de los beneficios y cargas que el planeamiento genera sobre los propietarios del mosaico de parcelas originales; y aumenta de forma evidente la participación de la Administración actuante en los beneficios que se generan por la ordenación, desprivatizando una parte de los mismos —el diez por ciento del aprovechamiento medio transformado en superficie de suelo lucrativo— en favor de la colectividad.

El aprovechamiento medio es, en resumen, un valor medio básico unitario de los repartos que, tras las cesiones obligatorias y gratuitas por parte de la masa de propietarios de los terrenos necesarios para la implantación de los sistemas generales y la cesión del diez por ciento del mismo, todo propietario tiene derecho a recibir en suelo lucrativo (o en compensaciones) en función de la superficie que aportó al suelo calificado como urbanizable programado.

Desde cuya definición, la intención del trabajo se centra en el análisis de la problemática que conlleva el aprovechamiento medio a partir de su fijación —en el Plan General, aunque no exclusivamente— hasta sus últimas consecuencias, a lo largo de todo el desarrollo de la gestión urbanística.

La novedad del tema —novedad en el tiempo y en el espacio—, unida a la dificultad de interpretación del texto legal, ha llevado a la obligatoria novedad de tratamiento con que se ha desarrollado el trabajo. Por otra parte, las fuentes a las que cabía acudir eran verdaderamente escasas en número, aunque

pioneras en el tratamiento de la materia y realizadas por especialistas en los temas urbanísticos.

Aún sin infravalorar en absoluto las dificultades de interpretación conceptual y de contenido inmersas dentro de la propia expresión legal del nuevo mecanismo, y que a su vez producen problemas metodológicos, el autor profundiza en una de sus dificultades mayores: la problemática derivada de su cuantificación y su tratamiento numérico. Dentro de este contexto, y partiendo de las premisas básicas contenidas fundamentalmente en el artículo 12 de la propia ley, se sugieren distintas alternativas para realizar la compleja homogeneización de los valores relativos de cada uso e intensidad a que el suelo será destinado de acuerdo con las determinaciones del planeamiento. Sin ocultar el grado de subjetividad que esta fijación puede llevar consigo a lo largo de los diferentes coeficientes que la conforman.

La fijación del aprovechamiento medio de la totalidad del suelo urbanizable programado y, en su caso, de los sectores que lo integran, se formula de manera matemática generalista y simple, llamándose especialmente la atención sobre el específico papel que las superficies dedicadas a sistemas generales tienen en el desarrollo de dicho cálculo. Tras la obtención del aprovechamiento medio total y el de cada sector, se plantea la triple posibilidad —mayor, igual o menor— con respecto al aprovechamiento medio general, iniciándose la primera etapa, a nivel de Plan General, de cesiones y compensaciones intersectoriales. Sin embargo, la virtualidad del mecanismo no se agota a este nivel, sino que sigue siendo activo a lo largo de las fases posteriores de la gestión urbanística. Así, tras la aprobación de los Planes Parciales —en los que realmente se realiza la gestión del Plan—, es cuando se lleva a efecto la verdadera asignación, en localización y en magnitud, de los derechos de aprovechamiento de cada uno de los propietarios, en la reparcelación o la compensación, en función del sistema de actuación que se siga para la ejecución del Plan. A este nivel se plantean los auténticos repartos y cesiones, incluida en estas últimas la cesión del diez por ciento del suelo lucrativo a favor de la Administración actuante.

Metodológicamente, se trata de analizar la mayor parte de la casuística que en la práctica se puede presentar. Se analizan sectores excedentarios y deficitarios y dentro de cada uno de ellos las diversas situaciones posibles respecto al aprovechamiento medio. En algunos casos, ante problemas de interpretación, se presenta una gama de posibles soluciones, adoptándose la que parece más probable. A grandes rasgos, tras el cálculo de los diferentes coeficientes que dan lugar a un coeficiente final de homogeneización, la metodología propuesta es la siguiente: A nivel de Plan General, se obtendrá, con las observaciones que se indican, el aprovechamiento (total y



medio) de cada zona, de cada sector y de la totalidad del suelo urbanizable programado, analizando la situación que, con **respecto** a este último, tienen los Sectores' excedentarios y deficitarios de **aprovechamiento medio**, obteniéndose **después** los derechos iniciales de los propietarios. A nivel de Plan Parcial, se analizan en cada caso las cesiones de los sectores excedentarios, su posible localización en función de la división en polígonos, estudiándose diversas alternativas, **así** como las compensaciones iniciales a que hubiere lugar y las cesiones obligatorias del diez por ciento del aprovechamiento medio «restante». Para, por último, tras la contrastación final, analizar las compensaciones o cesiones finales que resulten necesarias. Es decir, se desciende en la escala de **planeamiento** y en la gestión, y consecuentemente en la concreción espacial de los derechos de aprovechamiento: tota-

lidad de suelo urbanizable programado, sector, polígono y parcela.

Esta metodología es aplicada a un ejemplo concreto que aporta la claridad expositiva necesaria para la completa comprensión de todo lo indicado. ejemplo que, en el anexo 3, se ha programado para su cálculo mecanizado en una pequeña máquina de bolsillo.

El trabajo se completa con un capítulo introductorio en el que se analizan, **entre** otros aspectos, los sistemas de distribución de beneficios y cargas derivados del planeamiento urbanístico en general, con una breve visión de los países de Europa Occidental y, con mayor detalle, el caso de España, donde se analizan los diversos sistemas de actuación y la institución reparcelatoria. El aprovechamiento medio es estudiado a continuación, analizándose su concepto y aquellas tres principales finalidades que le son propias: obtención gratuita

del suelo necesario para la ejecución de los sistemas generales, una más equitativa distribución de los beneficios y cargas del planeamiento entre los distintos propietarios y la recuperación por parte de la colectividad **a** través de la Administración actuante— de una parte de las **plusvalías** generadas por el desarrollo urbanístico. Este capítulo se completa con un breve análisis de la diferenciación existente entre el aprovechamiento medio y la reparcelación y con una referencia a aquel mecanismo según la categoría del suelo de que se trate. El capítulo sexto contiene, además de algunas consideraciones generales y específicas, la explicitación de determinados aspectos jurídicos, sociales y económicos que han sido analizados a lo largo del estudio. Dos anexos, además del indicado anteriormente, completan el **trabajo**.

Bibliografía sobre: Equipamiento Urbano y Servicios Públicos

por Eduardo Elkouss

NOTA ACLARATORIA

Los cinco volúmenes «Documentación Local y Urbanística» editados por el IEAL —Instituto de Estudios de Administración Local— han sido la base de esta recopilación bibliográfica y de la nomenclatura utilizada.

Por interpretarse que el campo de acción temático del Equipamiento Urbano resulta actualmente impreciso —al no enmarcarse en ninguna disciplina determinada o, caso contrario, tampoco es claramente identificable tanto en extensión como contenido—, hemos pretendido establecer lo que a nuestro criterio resulta más específico.

Los temas considerados son:

1. Equipamiento Industrial y Comercial.
2. Equipamiento Recreativo y Espacios Verdes.

3. Equipamiento Educacional y Cultural.
4. Equipamiento Turístico.
5. Equipamiento Urbano: Temas Varias.
6. Equipamiento Urbano y Servicios Públicos.

Los temas que se consideran excluidos son:

1. infraestructura Vial: Tráfico.
2. Medio Ambiente; Contaminación: Degradaciones; Recursos Naturales: Ecología.

La presente selección incluye libros diversos y revistas especializadas en inglés, francés, italiano, alemán y español, y es una síntesis de más de **12.000** artículos —entre libros y revistas— relativos a la ciudad y al territorio, en general.

Este material tiene por fin facilitar una publicación bibliográfica sobre el tema «Equipamiento Urbano», a ser realizada por medios especializados del IEAL.

Equipamiento industrial y comercial

- ALAGH, Yoginder K.; SUBRAHMANYAN, K. K. and KASHYAP, S. P.: *Interregional Industrial Structure in a Developing Economy: A Conceptual Frame with a case study*. Journal of Regional Science. Vol. 11. n.º 3, December 1971. Págs. 311-316.
- BARCELONA. Ayuntamiento de: *Estudio sobre el Concepto Mino-rista de Alimentación*. Ayuntamiento 1975. págs. 313.
- RECKMANN, Martin J.: *Efectos de los cambios en la Demanda y la Tecnología en las Aglomeraciones Industriales* (dentro de: *Reuniones Internacionales de Localización Económica y Desarrollo*). Barcelona. Moneda y Crédito, 1975. págs. 299-310.

- BERMAN, Jean: *Sunday Markets*. Town and Country Planning. Volume 44. n.º 4. April 1976. Págs. 225-230.
- BLACKHALL, Gordon W.: *Out-of-Town shopping in Belgium*. Town and Country Planning. Volume 37. n.º 5. May 1969. Páginas 228-229.
- BLAKE, John: *Brent Cross Shopping Centre*. Town and Country Planning. Volume 44. n.º 4. April 1976. Págs. 231-236.
- CÁMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA DE MADRID: *Localización, estructura y dinámica del Comercio de Madrid*. Madrid. 1973. 2 tomos.
- CELLARD: *Le Commerce en Villes Nouvelles*. París. BIRP, n.º 11. 1974. Pág. 14.
- CENTROS: *Los Centros Comerciales en Francia*. Barcelona. Vivienda. 1971-1972. Págs. 374-375.

CLUSA I ORIACH: *Traslado de Industrias en el Area Metropolitana de Madrid.* C. y T., 1975, n.º 4. Págs. 9-26.

CONROY, Michael E.: *Alternative Strategies for Regional Industrial Diversification.* Journal of Regional Science. Vol. 14, n.º 1. April 1974. Págs. 31-46.

CORONIO, Guy: *Commerce et artisanet.* Paris. Centre de Recherche d'Urbanisme. Págs. 206.

DELOROZOY, Robert: *Le Commerce et ses Problèmes.* Paris. BIRP. n.º 11, 1974. Págs. 20-23.

DELSAUT, Pierre: *Le localisation des grands établissements industriels.* París. CIAURP. vol. 22. enero 1971, págs. 52.

DESJONQUERES, A.: *Proceso de Cálculo de las Necesidades de la Superficie Comercial.*

DONSETI BOSCH, Santiago: *Problemas para el Cálculo del Equipo Comercial.* Madrid, C. y T. n.º 2, 1974, págs. 57-61.

DUFOR, Jean: *Urbanisme Commercial. Résolution ou évolution.* Paris. BIRP n.º 11, 1974, págs. 4-11.

GOZZI, Jean: *Industrie et Urbanization.* Paris. Urbanisme, n.º 22. Marzo 1971, págs. 12-14.

GRESILLON, Michael: *Les relations ville-industrie: le complexe de Halle.* RDA. Paris. Ann. Geo. n.º 457, 1974. páginas 260-283.

GRILLO, Enrique: *Avilés, Industria y Urbanización.* C. y T. n.º 1, 1969, págs. 61-66.

GUY, Clifford: *Neighbourhood Shops in New Towns.* Town and Country Planning. Vol. 44, n.º 4. April 1976. Págs. 221-224.

HARTWICH, John: *Losch Theorem on hexagonal market areas.* Journal of Regional Science. Vol. 13, n.º 2. August 1973. Páginas 213-222.

HICKS, S.: *Centros Comerciales y Descentralización Metropolitana.* Santiago de Chile. EURE. Vol. IV, n.º 11, 1975. Páginas 113-129.

LAKSHMANAN, T. R. y HAUSEN, Walter: *Un modelo de potencial de mercado de venta al por menor (dentro de los modelos de desarrollo urbano).* Barcelona. Edit. Oikos-Tau. 1975. Páginas 91-108.

LEVY, Bertrand; FAURE, Jean Louis, et CABAT, Odilon: *Structures Commerciales et Comportements des Consommateurs: L'exemple des Centres Commerciaux- Périphériques.* Urbanisme. n.º 134-135, 1973. Págs. 66-69.

LICHFIELD, N.: *Urban models in shopping studies.* London. National Economic Development Office. 1970, Págs. 121.

MURPHY, Raymond E.: *The Central Business District.* Chicago. Aldine-Attherton Inc. 1972. Págs. 1970.

RECHERCHE: *Recherche pour un habitat personnalisé à structures traditionnelles et équipements industrialisés.* Paris. Edition Eyrolles. 1971. Págs. 167.

REDSTONE, Louis G.: *New Dimensions in Shopping Centers and Stores.* New York. Edit. McGraw Hill Book Company. 1973. Páginas 325.

ROCHER y VACA, Ramón: *Asentamiento de Grandes Complejos Industriales (dentro del Primer Curso de Análisis. Planeamiento y Gestión del Ente Litoral).* Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos. Canales y Puertos. 1974. Págs. 93-107.

RODRÍGUEZ TARDUCHY, José María: *El Centro «Carmen-Preciados» de Madrid.* C. y T. 1974, n.º 2, págs. 29-36.

SÁNCHEZ CASAS, Carlos: *Acotaciones para un modelo de Localización del Comercio al por menor.* C. y T. 1974, n.º 4, páginas 34-48.

SODERMAN, Sten: *Industrial location planning.* Stockholm. Almqvist and Wiksell International. 1975. Págs. 198.

SOFER, Arnon: *Regional Industrial Estates in Israel.* Town and Country Planning. Vol. 43, n.º 6. June 1976. Págs. 311-313.

SOLAL, Jean Louis: *Une nouvelle conception des centres commerciaux.* 1973. Paris. BIRP. n.º 11. Págs. 24-27.

STEWART, Murray: *Markets, choice and urban planning.* Liverpool. TPR. n.º 3. julio 1973. Págs. 203-220.

TAIEB, Françoise, et MEGLIO, Pierre de: *Un modèle de localisation des surfaces commerciales: Paprica.* Paris. Urbanisme, n.º 126. 1971. Págs. 10-17.

Equipamiento recreativo y espacios verdes

ALONSO VELASCO, J. M. y CHICO ORTIZ, José María: *Ciudad y espacios verdes.* RDU. n.º 28. Año VI (1972). Págs. 195-196.

BACH, Jaime, y otros: *El equipo del espectáculo en Barcelona y su comarca.* Cuad. Arq. n.º 83. 1971, págs. 64-70.

BIGOT, F., et PERRIN, J. B.: *Les Espaces Verts de deux villes nouvelles: Every et Lille est.* Equip. Log. Trans., n.º 81-82. 1973. Páginas 27-36.

BORJA, Jordi: *La Ciudad y el Ocio.* Barcelona. Cuad. Arq. número 83. 1971. Págs. 8-11.

CARRILLO DE ALBORNOZ, José: *Los espacios verdes públicos.* C. y T. n.º 1, 1973. págs. 46-48.

CLOUT, Hugh: *Planning National and Regional Parks in France.* Town and Country Planning. Vol. 37. n.º 12. December 1969. Págs. 560-562.

CHAVES, Rafael: *Espacios Libres y Zonas Verdes.* C. y T. n.º 1, 1973. páginas 37-43.

CHAVES, Rafael: *Madrid. Sus jardines y los madrileños.* C. y T., número 1, 1973, págs. 49-54.

DE MIGUEL, C. y CHICO ORTIZ, J. M.: *Madrid, Plazas y Plazuelas.* RDU. Año X, n.º 49. 1976, pág. 207-212.

ELU LOCAL, L.: *L'Équipement sportif des communes.* Paris. número 36 bis, 1970. págs. 32.

FERNÁNDEZ, Tomás Ranión: *Parques Nacionales y Protección de la Naturaleza.* Madrid. Civitas. Rev. Der. Ad., n.º 5, páginas 215-223.

GANNON, C. A.: *Optimal intertemporal supply of a public facility under uncertainty: A dynamic programming approach to the problem of planning open space.* Regional and Urban Economics. Vol. 4, n.º 1, 1974. págs. 25-40.

GAUTHIER, Paule: *Les espaces verts urbains.* París. DC. junio 1975. Págs. 3-7.

GAVIRIA, Mario J.: *Urbanismo del Ocio.* C. y T., 1969, n.º 1, páginas 19-33.

GONZÁLEZ BERNALDO DE QUIRÓS, José Luis: *Biología Ornamental: Jardinería Urbana.* Madrid. jardín y Paisaje. n.º 9, 1973. páginas 5-8.

GRIFFIN, M. M.: *Ornamental Gardening.* London. DCR. 1975. páginas 240-242.

GRILLO, Enrique: *Urbanismo. Ordenación Territorial y Espacios para el Ocio.* C. y T. n.º 3, 1974, págs. 30-38.

HANSON, Michael: *Making good use of open space.* London. M. J. n.º 36, septiembre 1973, págs. 1289-1298.

JACKSON, Reiner; BUSZYNSKY, Mario de S.; BOTTING, D.: *Carrying capacity and Lake Recreation Planning. A case study from North-Central Saskatchewan, Canada.* Town Planning Review. Vol. 47, n.º 4, october 1976, págs. 349-358.

JACKSON, Reiner: *Recreation Zoning and Lake Planning.* Town Planning Review. Vol. 43, n.º 1, January 1972, págs. 41-55.

LAVELY, Patrick: *The Demand for Recreation: A Review of Studies.* Town Planning Review. Vol. 46, n.º 2, april 1975, páginas 185-200.

LAW OLMSTED, S. R.: *Forty years of Landscape Architecture: Central Park.* New York. The MIT Press. 1973, págs. 575.

LEAL FUENTES, José: *Una nueva plaza en el corazón de Madrid.* Madrid 1973. Villa de Madrid, n.º 39, págs. 11-18.

LEBLANC, E., y otros: *Environnement et équipements urbains.* París. Centre de Recherche d'Urbanisme. 1971, págs. 195.

LEVY, Bertrand, et PERNELLE, Jacques: *Espaces Centraux et Animation Urbaine.* Paris. Urbanisme, n.º 129, 1972. págs. 39-47.

LEWES, F. M. M., and PARKER, S. R.: *Leisure.* Reviews of United Kingdom Statistical Sources. Vol. IV. London, Heinemann Educational Books. 1975, págs. 51.

MILLET, Luis: *Propuestas de Espacios Libres y Equipo Deportivo para la Comarca de Barcelona.* Barcelona. Cuad. Arq. 1971, n.º 86. págs. 54-65.

MINISTERIO DE HACIENDA: *Parques, Espacios Libres y Equipo Deportivo.* Madrid. (Evaluación de Proyectos de Equipo Colectivo Urbano.) Págs. 77.

MOYA GONZÁLEZ, Luis: *Parques y Juegos Infantiles.* C. y T. número 3, págs. 15-20.



- NATIONAL:** *National Parks*. London. CCG, n.º 2, febrero 1972. páginas 42-46.
- PINISKI,** Zbigniew: *Von der natur zur sporthalle zurück zur natur*, 1971, Stuttgart. AW., n.º 68.
- RANDET,** Pierre: *Présentation du rapport du groupe de travail sur les espaces verts urbains*. Paris. Equip. Log. Trans., 1973. n.º 74-75, págs. 61-71.
- RODGERS,** H. B.: *Problems and Progress in Recreation Research. A Review of some research work*. Urban Studies. Vol. 9, n.º 2, june 1972. págs. 223-224.
- RYLE,** G. B.: *Three kinds of parks*. Town and Country Planning. Vol. 37. n.º 3, march 1969, págs. 94-98.
- SÁNCHEZ CASAS,** Carlos: *El tiempo de ocio en la sociedad actual*. C. y T., 1971, n.º 1, págs. 8-9.
- SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA DEL MINISTERIO DE LA VIVIENDA:** *Las zonas verdes y el microclima en el sur de la URSS*. Madrid. Servicio Central de Publicaciones del Ministerio de la Vivienda. DI. 1972. n.º 958, págs. 25.
- SEELEY,** Ivor H.: *Outdoor recreation and the urban environment*. London. McMillan. 1973, págs. 235.
- Seminario de investigación sobre espacios libres.** C. y T., n.º 3. 1971, págs. 89-91.
- WALLACE,** David A., and **McHARG,** Ian, y otros: *Metropolitan open space and natural process*. University of Pennsylvania. 1970, págs. 199.

Equipamiento educacional y cultural

- ABERCROMBIE,** Nicholas: *The University in an urban environment*. London. Heinemann. 1974. págs. 246.
- ARNOLD,** Walter M., and **McNAMARA** James F.: *A systems approach to state-local program planning in vocational education*. London. SEPS. n.º 3, junio 1971, págs. 231-255.
- BERSTECHER,** Dieter: *A university of the future*. La Haya, Martinus Nijhoff. Vol. II. Plan Europe 2000, 1974, págs. 195.
- COMISARÍA DEL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL:** *Tercer Plan de Desarrollo Económico y Social. Turismo e Información y Actividades Culturales*. Madrid. Comisaría del Plan de Desarrollo Económico y Social, 1972, págs. 334.
- CRONIN,** Joseph A., and **HAILER,** Richard M.: *Organizing an Urban School Systems for Diversity*. Massachusetts. Lexington Books, 1973. págs. 204.
- DERESSE-ARVISET,** M. L.: *El entorno en la escuela: una revolución pedagógica*. Barcelona. Edit. Fontanella. 1974, págs. 278.
- ESTRADA MARTÍNEZ,** César: *La programación de las construcciones escolares en España. Aspectos institucionales y técnicos*. Madrid. DA., n.º 166. julio-agosto 1975, págs. 5-36.
- FOURRIER,** Charles: *Dynamique institutionnelle de l'enseignement*. Paris. Librairie Générale de Droit et de jurisprudence, 1971. págs. 345.
- GOULD,** W. T. S.: *The Provision of Secondary Schools in African Cities: A study of Addis Abeba*. Town Planning Review. Vol. 44. n.º 4, 1973, págs. 391-403.
- La Ciudad Universitaria como empresa cultural: Su planificación y su diseño.* C. y T., n.º 1, 1969, págs. 53-57.
- LAUB,** Julián Martín: *The college and community development. Analysis for urban and regional growth*. New York. Praeger Publisher, 1973, págs. 304.
- LOVELL,** ii. E. W.: *Education. A framework for expansion*. London. CCG. n.º 3, 1973. págs. 94-101.
- MAHEU,** Jean: *Une politique socio-culturelle*. París. Urbanisme, n.º 137, 1973, págs. 16-19.
- McCLORY,** R. J.: *Community colleges*. London. LGS. Junio 1974, páginas 47-56.
- MURPHY,** Thomas P.: *Universities in the urban crisis*. New York. Dunellen Publishing Company Inc., 1975. págs. 418.
- NASH,** George, and **WALDORF,** Dan: *The university and the city. Eight cases of involvement*. New York. McGraw Hill Book Company, 1973, págs. 151.

- POIGNANT,** Raymond: *Education in the industrialised countries*. The Hague. Martinus Nijhoff, 1973, págs. 324.
- RAGU,** Denise: *Equipements culturels et socio-educatifs*. Paris. CIAURP. Vol. 23. 1971. págs. 120.
- RIBERA,** Pere: *Notas para un posible modelo de escuela en barrio de recepción de inmigrantes*. Barcelona. Cuad. Arq., número 88. 1972, págs. 4-11.
- RIST,** Ray C.: *The urban school: a factory for failure. A study of educational in American Society*. Cambridge. The Massachusetts Institute of Technology. 1972, págs. 265.
- SEELIG,** Michael Y.: *School Site Selection in the inner-city: An evaluation of Planning Standards*. JAIP. Vol. 38. n.º 5. September 1973, págs. 308-317.
- SKJEI,** Stephen S.: *Urban systems advocacy*. Washington. JAIP, n.º 1, 1972, págs. 11-24.
- THEIERFELDER,** Hans: *Einige Uherlegungen zur Bildungsplanung in der Bundesrepublik Deutschland*. Koln. DVBI., n.º 14, junio 1973.
- TRIFON,** R.; **LIVNAT,** A.: *The spatial allocation of schools over time in cities*. Regional and Urbart Economics. Vol. 2, n.º 4, february 1973, págs. 387-401.
- VERPRAET,** Jean, et **LEFEBVRE,** Alain: *L'action culturelle et le Budget municipal*. París. Edit. Ouvrières. 1972, págs. 207.
- WILSON,** J. **HOLTON** and **RAYMOND,** Richard: *The economic impact of a university upon the local community*. Washington. Ann. Reg. Sc., n.º 2, 1973. págs. 130-143.
- WRIGHT,** Myles: *The Design of Universities: Plans, Buildings. and Local Relationships*. Town Planning Review. Vol. 45. n.º 1, january 1974, págs. 233-258.

Equipamiento turístico

- ALOJAMIENTO:** *Alojamiento Turístico*. Madrid. Tex. Doc. n.º 54. 1973, págs. 27-32.
- ALVAREZ DE SOTOMAYOR:** *Problemas de los Municipios Turísticos*. Palma de Mallorca. Vid. Mund. Bal., n.º 5, págs. 25-29.
- ARREGUI LUCEA,** Luis F., y **MIRÓ GISBERT,** Miguel: *Los planes de extensión turística-residencial en el área metropolitana de Madrid*. Madrid. RDU., n.º 22. marzo-abril 1971. págs. 13-16.
- BURKART,** A. J., and **MEDLIK,** S.: *Tourism*. Gran Bretaña. Heinemann Ltd., 1974, págs. 354.
- CAGET,** Jacques: *Bruit: Contribution du Ministère de l'Aménagement du Territoire, du l'Équipement, du Logement et du Tourisme à la lutte contre le bruit*. Paris. Equip. Log. Trans., número 74-75, 1973. págs. 97-99.
- CANDILIS,** George: *Arquitectura y Urbanismo del Turismo de Masas*. Barcelona. Edit. Gustavo Gili. 1973. págs. 142.
- CUÑAT COSSONIS,** Roberto: *Evolución y futuro de las estaciones de montaña* (dentro de *Tecnología de las Infraestructuras Turísticas*). Madrid. Colegio de Ingenieros de caminos, Canales y Puertos. 1974, págs. 129-146.
- CHECA DE COOES,** Iuan Manuel: *Alojamientos Turísticos* (dentro de *Tecnología de las Infraestructuras Turísticas*). Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos. Canales y Puertos. 1974, páginas 79-102.
- DESARROLLO:** *Desarrollo del Turismo Internacional*. Madrid. Tex. Doc. n.º 54, 1973. págs. 3-13.
- DEVELOPMENT:** *The Development of Tourism*. London. CCG. n.º 10, octubre 1970. págs. 323-324.
- DÍAZ FRAGA,** Alberto: *Complejos portuarios turístico-deportivos. Playas artificiales. Aspectos residenciales* (dentro del *Primer Curso de Análisis. Planeamiento y Gestión del Medio Litoral*). Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos. Canales y Puertos. 1974, págs. 327-385.
- FERNÁNDEZ FUSTER,** Luis: *El tiempo libre en las urbanizaciones turísticas*. Madrid. Est. Tur., n.º 38, 1973. págs. 5-10.
- FIGUEROLA PALOMO,** Manuel: *Adaptación del Equipamiento y Servicios Turísticos a la demanda*. Madrid. Est. Tur., n.º 46, 1975. págs. 57-90.
- JOUBERT,** Auguste: *Le tourisme vert loisirs et équipement sportys*. Equip. Log. Trans., n.º 84, 1974. págs. 18-20.
- LACASA SUÁREZ INCLÁN,** Manuel: *Índices y Parámetros urbanísticos en las zonificaciones turísticas* (dentro de *Tecnología de*

- las *Infraestructuras Turísticas*). Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1974, págs. 209-236.
- MAISON, Paul: *International Tourism in Four European Countries*. London. QBIUGLC., n.º 24, 1973, págs. 47-62.
- MESSERI, Gino: *Le aziende turistiche comprensociali*. Firenze. NR., n.º 6, 1974, págs. 618-620.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS: *Playas*. Madrid. Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. 1970, págs. 64.
- ORTIZ DE MENDIVIL, Juan: *Ocio y Turismo*. Est. Tur., n.º 38, 1973, págs. 21-38.
- PIPO, José Antonio: *Problemas espaciales derivados del Turismo en Baleares* (dentro de *Reuniones Internacionales de Localización económica y desarrollo*). Barcelona. Moneda y Crédito. 1975, págs. 440-443.
- PLANNING: *Planning for Tourism*. New York. HS. n.º 2, abril 1973, págs. 11-14.
- SAINZ DE VICUÑA Y GARCÍA PRIETO, Manuel: *Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional* (dentro de *Tecnología de las Infraestructuras Turísticas*). Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1974, págs. 175-194.
- SAMARÁN, Felipe: *IV Seminurio sobre estaciones de Montaña*. C. y T. n.º 2, págs. 67-72.
- THOMAS, R.: *Coordination of tourists development: and example from french*. Bruselas. RICA. Vol. XLI, n.º 3, 1975, páginas 273-280.
- TOURISME: *Tourisme et milieu rural*. París. RCEP., n.º 7, Julio 1971, págs. 360-364.

- LEFEBVRE, André: *Villes et planification*. Paris. Edit. Berger-Levrault, 1973, págs. 303.
- LUSTIG, Morton, and ROTHENBERG. Pack: *A Standard for Residential Zoning Based upon the location of Jobs*. Vol. 40, número 5, september 1974, págs. 333-345.
- MAURHOFER, F. und LEIBUNDGUT, H.: *Grundlagen zur Berechnung der Basisbevölkerungszentraler Einrichtungen*. Zürich. Institut für Orts. Regional und Landesplanung, 1969, págs. 43.
- MAZERES, Jean-Arnaud: *La collaboration de l'initiative privée à l'équipement urbain, rapport* (dentro de *Propriété et Urbanisme*). Paris 1968. Librairie Dalloz, págs. 185-215.
- MILLER, T.: *Military airfield and rural planning*. Liverpool. TPR. n.º 1, enero 1973, págs. 31-48.
- RIST, Alain: *Les charges de l'urbanisation*. Paris. BIRCB. 1975, páginas 25-39.
- RIBAS PIERA, Manuel: *Los denominados standards urbanísticos y su aplicación al planeamiento*. C. y T. Madrid. n.º 1, enero-marzo 1973, págs. 6-11.
- SOLÁ MORALES, Manuel de: *Factorialización de características de un área suburbana*. Barcelona. Rev. Geog. 1970, n.º 2, páginas 159-186.
- VEDENIN, Y. A., and MIROSNICHENKO, N. N.: *Evaluation of the natural environment for recreation purposes*. Athens. Ekistics. n.º 184, marzo 1971, págs. 223-226.
- WEIGEND, Guido G.: *Stages in the Development of the Ports of Rotterdam and Antwerp*. Geoforum, n.º 13, 1973, págs. 5-7.

Equipamiento urbano: Temas varios

- ALONSO VELASCO, J. M.: *El equipo urbano en el Plan Parcial de Ordenación*. Madrid. C. y T. n.º 1, mayo-agosto 1969, páginas 24-35.
- ARTAL VIDAL, Luis: *La función del puerto de Barcelona como elemento propulsor del desarrollo regional*. Barcelona. Acero y Energía n.º 180, 1973, págs. 86-87.
- AUBRY-LECOMTE, André: *1969-1972, Quatre Années d'aménagement et d'équipement*. BIRP., n.º especial, febrero 1973, páginas 56.
- BASALO, C.: *Premier aperçu sur les investisseurs des équipements publics ruraux*. París. TSM n.º 71, 1976, págs. 363-368.
- CHABANNE, Jean, et PHILLIPPE, Couguot: *Réflexions sur l'intégration des équipements*. Paris. Urbanisme. n.º 125, 1971, páginas 16-24.
- CHAUCHOY, Jean: *L'intégration des équipements urbaines collectifs*. Paris. Urbanisme. n.º 125, 1971, págs. 13-16.
- DAMS QUEVEDO, Margarita: *El Aeropuerto de Madrid-Barajas*. Madrid. Est. Geo., 1973, n.º 131, págs. 303-358.
- DORAO LANZAGORTA, Jesús: *Puerto, Aeropuerto y Autopista ante el futuro desarrollo de Vizcaya*. (Ponencia presentada a la Semana de Urbanismo del Instituto de Ciencias Sociales de la Universidad de Deusto.) Bilbao. Universidad de Deusto. Mensajero, 1972, págs. 97-113.
- Dos decretos regulando los standards urbanísticos. RDU. 1968, número 10, págs. 133.
- DOXIADIS ASSOCIATES INC.: *Campus planning in an urban area. A master plan for Rensselaer Polytechnic Institute*. New York. Praeger Publishers. 1971, págs. 99.
- GAVIRIA LABARTA, Mario: *Problemas de los barrios nuevos periféricos-La Coruña*. RDAF. n.º 28-29, págs. 21-33.
- HANAPPE, Paul: *Los aeropuertos como factor de localización de las actividades económicas multinacionales* (dentro de *Reuniones Internacionales de Localización Económica y Desarrollo*). Barcelona. Moneda y Crédito, 1975, págs. 143-159.
- HORMANN, Eckart: *Wohnstaudort*. Stuttgart. Arch. Werr. n.º 59, 1972, págs. 2-11.
- HOWARD, George P.: *Airport Economic Planning*. New York. The MIT Press, 1974, págs. 638.
- KLAASSEN, L. H.: *L'équipement social dans la croissance économique régionale*. Paris. OCDE, 1968, págs. 177.

Equipamiento urbano y servicios públicos

- ALBASANZ GALLÁN, Fernando: *La policía de circulación sobre las vías públicas y los cuerpos de la policía municipal*. 1976, páginas 309.
- ALONSO OLEA, Manuel: *La seguridad social* (dentro de *La España de los años setenta*). Madrid. Moneda y Crédito, 1974, páginas 939-999.
- ALVAREZ GARCÍA, José Luis: *Estudio del Servicio de la Policía Municipal del Ayuntamiento de Onda* (Tercer Curso de Diplomado en Gestión de Servicios Locales). Madrid. IEAL, 1973, págs. 135.
- ALVAREZ-GENDIN Y BLANCO, Sabino: *Régimen administrativo de la Sanidad* (dentro de la obra *Estudios en Homenaje al Profesor López Rodó*). Madrid. Universidad Complutense-Universidad de Santiago de Compostela). CSIC. 1972. Vol. II, páginas 419-441.
- AMERICAN PUBLIC WORKS ASSOCIATION: *Tratamiento de los Residuos Urbanos*. IEAL. 1976, págs. 596.
- ANDER-EGG, Ezequiel: *Servicio social para una nueva época*. La Editorial Católica. Madrid, 1972, págs. 336.
- ARIAS PAZ, Manuel: *Servicio de Mataderos*. (III Curso de Diplomado en Gestión de Servicios Locales.) Madrid. IEAL, 1973, págs. 73.
- BELLINI, Vito: *Sanità e sicurezza sociale nella legislazione regionale*. Padova. Antonio Milani, 1974, págs. 135.
- BLACKHURN, J. S.: *National health service reorganization*. London. LGF. n.º 9, 1972, págs. 312-314.
- BOWERS, Patricia F.: *Private Choice and Public Welfare*. Illinois. The Dryden Press, 1974, págs. 527.
- CALVO, Alberto B. and MARKS, David H.: *Location of health care facilities: an analytical approach*. New York, SEPS. n.º 5, octubre 1973, págs. 407-422.
- CASTELLANO REAL, Francisco: *Evolución de la estructura de servicios públicos en España*. Madrid. Hac. Públ. Esp., n.º 36, 1975, págs. 35-68.
- CENTRE D'ETUDES ADMINISTRATIVES: *La continuité des services publics*. Niza. Paris. Presses Universitaires de France, 1973, páginas 207.
- CESARE, Giovanni de: *La configurazione giuridica delle Unità Sanitarie Locali*. Milán. For. Am. Ac. Pub., n.º 9, septiembre 1971, págs. 670-679.
- CILLAN GARCIA DE ITURROSPE, M. del Coro: *Equipamiento de Servicios Comunitarios en la Ordenación Urbanística* (dentro

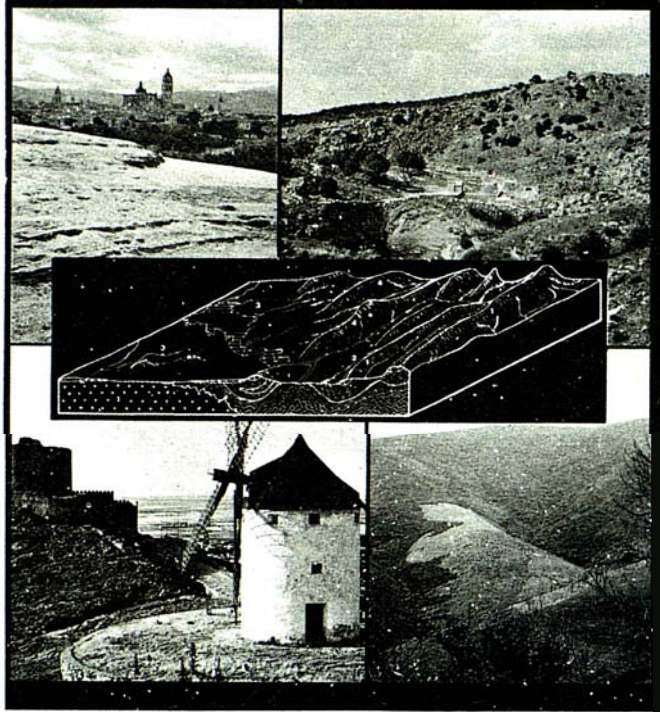


Bibliografía

- de conferencias *Temas de Urbanismo*). San Sebastián. Diputación Provincial, 1973, págs. 77-92.
- CLAVERO SALVADOR, Bartolomé: *Bienes urbanos de Aprovechamiento Comunal en los Derechos Locales de Castilla y León* (dentro de Actas del III Symposium. *Historia de la Administración*). Madrid. Institutos de Estudios Administrativos, 1974. páginas 197-252.
- COLARCO, Guglielmo: *Riforma sanitaria e prospettive previdenziali dell' I. N. A. D. E. L.* Firenzc. NR. n.º 1-2, 1973. páginas 120-122.
- COMISARÍA DEL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL: *Tercer Plan de Desarrollo Económico y Social. Seguridad Social. Sanidad y Asistencia Social, 1972-1975*. Madrid. Comisaría del Plan Económico y Social, 1972, págs. 101.
- CREMADEI, Bernardo María: *La Seguridad Social Española, hoy*. Madrid. Marcial Pons, 1974. págs. 271.
- CRESPO, Marco A., y otros: *Manual de mercados públicos*. Caracas. Fundación para el Desarrollo de la Comunidad y Fomento Municipal. 1973, págs. 219.
- CRUZ DÍAZ DE RADA, José: *Municipalización de Mercados Centrales de Mayoristas —Empresa Mixta— con la colaboración de "Mercasa"*. Madrid. IEAL. 1973. págs. 63.
- DELAURE, André, y otros: *Problèmes Internationaux de Santé Publique*. París. Dunod. 1972. págs. 123.
- DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS HIDRÁULICAS DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS: *Planes de infraestructura sanitaria en zonas turísticas del Mediterráneo*. Madrid. Est. Tur., n.º 36, 1972. páginas 306-317.
- Estudio sobre Equipamiento en Estructuras y Servicios Urbanos*. Madrid, Edes-Eptisa, 1976, 6 vols.
- ERRAHMANI-DROUANT, EVE: *Contribution à la carte hospitalière de la région parisienne. Le diagnostic*. Paris. CIAURP. Vol. 29. páginas 138.
- ESPASA, Ramón: *La Sanidad, hoy*. Barcelona. Edit. Avance, Sociedad Anónima, 1975. págs. 109.
- ESTEBAN ALONSO, Alfonso de: *Ponencia sobre el déficit de Equipamiento Social y de Infraestructuras en las Provincias Españolas: Posibles Líneas de Financiación*. III Reunión de Estudios Regionales. Sector Público y Desarrollo Regional. Oviedo. Octubre 1976.
- FROMESTA SANZ, Tomás: *Estudio del nuevo matadero municipal de Leganés* (Curso de Diplomados en Gestión de Servicios Locales). Madrid. IEAL. 1972, págs. 128.
- GARCÍA NIETO, Manuel: *Indicadores de sanidad para la evaluación de Programas de Ordenación Rural*.
- GARCÍA DE ADOAIN, José: *La renovación de los mercados mayoristas en España*. Madrid. De Economía, n.º 131, 1974, páginas 607-630.
- GARCÍA ORCOYEN, Jesús: *Aspectos de la Sanidad española en el año 1971*. Madrid. RSHF, n.º 1, 1972. págs. 1-86.
- GAYTÁN: *Ancianos y Residencias*. Madrid. Cisneros. Año XXIV, número 49. 1975. págs. 50-55.
- GIL AMEJEIRAS, Heber Luis: *El Servicio Provincial de Extinción de Incendios y la Defensa de la Naturaleza*. Barcelona. San Jorge, n.º 79-80, págs. 63-75.
- GIL AMEJEIRAS, Heber Luis: *Organización y funcionamiento de Servicios de Extinción de Incendios de ámbito superior en los convencionales*. Madrid. O. y M., n.º 12. 1972. págs. 119-130.
- GONZÁLEZ BERENGUER, José Luis: *Modos de gestión de los servicios públicos*. Madrid. Municipalía, n.º 208.
- GONZÁLEZ ROMERO, Gonzalo: *En torno a la problemática de los equipamientos*. RDU. Año XI, n.º 51, 1977. págs. 37-60.
- GUARINO, Vincenzo: *Riflessioni sul "momento organizzatorio" dell'attività amministrativa di assistenza sociale nelle ordinamento regionale*. Firenze. NR. n.º 8, 1973. págs. 895-909.
- HODGE, G.: *Spatial constraint and the location of urban public facilities*. London. EPA. Vol. 8, 1976, págs. 215-231.
- IMBERT, Jean: *L'hôpital français*. Presses Universitaires de France, 1972. págs. 96.
- ISSERMAN, Andrew M.: *Interjurisdictional spillovers, political fragmentation and the level of local public services: a re-examination*. US. Glasgow. Vol. 13, n.º 1, págs. 1-13.
- JACOBS, Philip: *Un panorama sobre los modelos económicos de los hospitales*. Barcelona. Cuad. Eco. Vol. 3, n.º 7. 1975. páginas 275-298.
- JONES, Phyllida: *The national old people's welfare council*. London. RDR, n.º 3. Marzo 1971, págs. 75-77.
- KOREN, Herman: *Environmental health and safety*. USA. Pergamon Press Inc., 1974. págs. 315.
- LOBATO BRIME, Francisco: *Comentario al reglamento de Policía Sanitaria Mortuoria*. Madrid. Municipalía. n.º 245. 1974.
- LOBATO BRIME, Francisco: *Los Alcaldes y la Guardia Municipal*. Madrid. Municipalía, n.º 238. 1974.
- LÓPEZ PELLICER, José A.: *Servicio Público Municipal y Actividades Particulares de Interés Público*. Madrid. REV. n.º 178. páginas 259-306, 1973.
- LUKASZEWICZ, J. P.: *Service Public ou Commerciale. La difficile invitation*. Paris. D. Ad., n.º 2. 1975, págs. 52-72.
- MACCOLINI, Roberto, y BORTOLOTTI, Ermete: *Regione e assistenza sanitario nazionale*. Firenze. NR. n.º 18. Septiembre 1970. páginas 2229-2240.
- MACEARI, Eugenio: *I servizi sociali nel piano di sviluppo della comunità montane*. Roma. Montanaro. n.º 10. 1973. páginas 1098-1104.
- MALLOL ARBOLEYA, Iuan Manuel: *Un nuevo concepto del cementerio*. Madrid. IEAL. 41 fols. más anexo, 1971, págs. 59.
- MARTÍNEZ MARI, José María: *Informe respecto a la actuación del Patronato Municipal de la Vivienda de Barcelona en materia de barraquismo*. Barcelona. Vivienda, n.º 39, 1972. págs. 3-4.
- MARTÍN MATIZO, Ramón: *La licencia de apertura y los nuevos mercados centrales*. Madrid. REV. n.º 186. Abril-junio 1975. páginas 213-224.
- MAS BORIA, Adriana: *Metodología para la programación de las dotaciones colectivas (tesis)*. Madrid. IEAL, 1973, págs. 56.
- MASSAM, Bryan: *Political geography and the provision of public service*. London. ICR. Vol. 6, 1974. págs. 179-210.
- MEDRANO Y RUIZ DEL ARBOL, Ignacio: *Las Diputaciones provinciales y la gestión de los servicios de asistencia hospitalaria*. Madrid. IEAL. 1972 (tesis), págs. 213.
- MINISTERIO DE HACIENDA: *Mercados y Mataderos*. Madrid. páginas 54.
- MINISTERIO DE TRABAJO: *El libro blanco de la Seguridad Social*. 1977, págs. 743.
- MIRALBES BEDERA, María Rosario: *Distribución espacial, frecuencia, rango y área de influencia de los mercados periódicos de Galicia*. Madrid. Geographica, n.º 3. 1973. págs. 177.
- MONTADOR, I.: *La responsabilité des services publics hospitaliers*. Paris. Edit. Berger Levrault, 1973. págs. 181.
- MONTANILLA CENDRERO, Julián: *Matadero Municipal del Ayuntamiento de Colmenar Viejo (tesis)*. Madrid. IEAL. 1973, páginas 50.
- MORAL MEDINA, Francisco Javier: *La tarificación de los servicios públicos*. Madrid. Hac. Públ. Esp., n.º 36. 1975, págs. 35-68.
- MORALES NORIEGA, Luis: *Bosquejo de una sanidad y asistencia psiquiátrica en la provincia de Santander*. Diputación Provincial de Santander. 1974.
- MORELL OCAÑA, Luis: *Notas sobre la reforma de la sanidad local de Calvo Sotelo*. Madrid. IEAL. 1975, págs. 523-541.
- MOSQUERA SOUTO, Bernardo I.: *Hogar Provincial de Pontevedra y Ciudad Asistencial Infantil (tesis)*. Madrid. IEAL, 1973. páginas 100.
- MUÑOZ MACHADO, Santiago: *La Sanidad Pública en España*. Madrid. Instituto de Estudios Administrativos, 1975, págs. 230.
- MURPHY, Thomas P., and WARREN, Charles R.: *Organizing Public Services in Metropolitan América*. Massachusetts. Lexington Books. 1974. págs. 245.
- OLIVE, María José: *Santa Coloma de Gramanet: Los déficits de Equipamiento Colectivo e Infraestructuras*. Barcelona. Cuad. Arq., n.º 93. 1972. págs. 65-75.
- ORDUÑA REBOLLO, Enrique: *Mercados y Abastecimiento en los fueros medievales de León y Castilla*. Madrid. REV. n.º 187. Julio-septiembre 1975. págs. 469-504.
- ORTEGÓN, Edgar, y otros: *Aplicaciones de la programación lineal en la planificación del sector salud*. Bogotá. RPD. n.º 1, 1974. páginas 9-50.
- PEREIRA RODRÍGUEZ, Jorge Iuan: *Dimensión y estructura de los servicios públicos: aspectos comparados*. Madrid. Hac. Públ. Esp., n.º 36, págs. 67-102, 1975.
- PISIER-KOUCHNER, Evelyne: *Le service public dans la théorie de l'Etat de Léon Duguit*. Paris. Librairie Générale de Droit et

Los paisajes naturales de SEGOVIA · AVILA · TOLEDO · CACERES Estudio geográfico

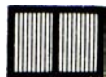
DIRIGIDO POR EDUARDO MARTINEZ DE PISON · Instituto de Estudios de Administración Local



Paisajes naturales de Segovia, Avila, Toledo, Cáceres

252 páginas - 1.200 pesetas.

Libro imprescindible para la Ordenación y Planificación del Territorio a cualquier nivel.



Bibliografía

- de Jurisprudence: R. Pichon et R. Durand-Auzias. 1972, páginas 316.
- RAMOS G., Sergio: *Urbanización y Servicios Públicos en México*. México. Instituto de Investigaciones Sociales. 1973, págs. 192.
- RODRÍGUEZ HARO, Francisco: *La gestión directa con órgano especial de Administración de los Servicios Sanitarios Asistenciales*. Madrid. CAJ, n.º 24, 1972, págs. 1512-1515.
- SGOBINO, Luciano: *I servizi sociale nelle comunità inontane*. Roma. Montanaro, n.º 3, 1973, págs. 379-385.
- ROSON, Henri: *La Seguridad Social y la Administración Pública en Francia*. Escuela Nacional de Administración Pública, 1975, páginas 34.
- ROSSI, Alfonso: *Asistenza sanitaria e previdenze*. Firenze, NR, n.º 1-2, 1973, págs. 116-119.
- SCHILLER, R. K.: *Locution trends of specialist services*. Oxford. RS, n.º 1, 1971, págs. 1-10.
- SERIGÓ SEGARRA, Adolfo: *Base para la organización de Servicios Sanitarios*. Madrid, 1972.
- SERIGÓ SEGARRA, Adolfo, y PORRES, P.: *La Planificación de la Asistencia Hospitalaria en España*. Patronato Nacional de Asistencia Psiquiátrica.
- SERVICIOS DE ESTUDIOS EN BARCELONA DEL BANCO URQUIJO: *La oferta de servicios colectivos en Cataluña*. Barcelona. Edit. Moneda y Crédito. 4 vols., 1973.
- SEVERO SEVERA, Fabio: *Contributo all'individuazione del ruolo delle regioni in materia di sanità*. Milán. Dott. A. Giuffrè Editore, 1974, págs. 175.
- THURK, Walter: *Recht im Gesundheitwesen*. Koln. Carl Heymanns Verlag, 2 vols., 1972.
- TORRI, Alberto Paolo: *Le antiche istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza. Cenno generale sulla assistenza e beneficenza*. Firenze. NR. n.º 8, 1973, págs. 855-860.
- TORRI, Alberto Paolo: *L'assistenza sanitaria nei paesi del MEC*. Firenze. NR. 1974, págs. 614-617.
- VALDEAVELLANO, J. Luis: *El mercado en León y Castilla durante la Edad Media*. Universidad de Sevilla, 1975, págs. 222.
- VELASCO GORRIGHO, Carmelo: *Consideraciones acerca de la organización del Hospital Provincial*. Madrid, 1969, págs. 207.
- WIENKE, Uwe: *Spital und Raumplanung*. Zürich. Institut für Orts, Regional, und Landesplanung, 1971, págs. 80.
- ZUELLI, Fulvio: *Servizi pubblici e attività imprenditoriale*. Milán. Edit. Giuffrè, 1973, págs. 227.