

### **Reconversión y reindustrialización en España. Los nuevos dinamismos espaciales,**

por Henar Pascual Ruiz-Valdepeñas, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1993, 303 pp.

La producción científica sobre una materia como la que se aborda en este libro suele estar vinculada a la disciplina económica y por tanto sesgada en su enfoque y tratamiento en un sentido que excluye la dimensión territorial de los procesos y fenómenos objeto de análisis. Por fortuna para quienes por formación e intereses investigadores necesitamos disponer de trabajos que nos acerquen a la dimensión geográfica de los hechos económicos y las políticas que a ellos subyacen aparecen estudios como el que aquí se reseña.

Su autora ha escogido un momento crucial, la década de los ochenta, para el examen de un fenómeno de extraordinaria importancia en la modernización de las estructuras socioeconómicas y territoriales del país, cual es la revisión de las capacidades productivas industriales y el consecuente planteamiento de nuevas estrategias sectoriales en el contexto de los cambios que imponen la modificación de las condiciones de producción a escala internacional, las mutaciones de los modelos de organización del trabajo y los procesos de innovación asociados a la revolución tecnológica.

La reorganización en profundidad que conlleva semejante proceso tiene implicaciones territoriales de gran magnitud que se manifiestan en múltiples escenarios diferenciados. Algunos de ellos, los más importantes, corresponden a las regiones cantábricas, las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona y ciertas comarcas de fuerte especialización como Sagunto, El Ferrol, Vigo y Cádiz. Sobre el primero de ellos se nos ofrece un detenido examen del declive industrial así como de la reconversión y las estrategias de ajuste en el País Vasco, Asturias y Cantabria. Para los casos de Madrid y Barcelona se vuelve la vista hacia los procesos de relocalización industrial interpretados como expresión de una nueva fase en la evolución de las aglomeraciones metropolitanas; movilidad y difusión industrial serían los fenómenos dominantes.

Respecto a las comarcas citadas, su inclusión en el estudio se justifica por el papel que se les atribuye de piezas clave en la reorganización interna de las actividades más afectadas por la reconversión (siderurgia, naval...) y como ejemplo de espacios monoproduktivos dependientes de la gran factoría/empresa como principal agente económico y social.

El segundo bloque temático vertebrador del libro lo constituye la política de reindustrialización. El interés y mayor esfuerzo analítico lo dirige la autora hacia las denominadas Zonas de Urgente Reindustrialización, instrumento de doble dimensión –sectorial y territorial– aplicado, como es sabido, a un limitado número de Comunidades Autónomas en las que arroja resultados dispares que se nos ofrecen en cada caso por separado sin escatimar el necesario balance global.

Otro acierto de esta obra es la atención que se presta a la promoción tecnológica, en concreto a los nuevos espacios de alta tecnología y su proyección territorial. La experiencia española a través de los parques tecnológicos está precedida de una jugosa reflexión acerca del origen, expansión y su concreta materialización en Madrid, el Vallés, Valencia, Málaga, Zamudio y Asturias.

En definitiva, un trabajo bien enfocado y articulado, de contenidos tan interesantes como de ineludible conocimiento para comprender las implicaciones socioeconómicas y territoriales de los procesos de reconversión y reindustrialización que han afectado a la dinámica industrial española en los últimos años.

Paz Benito del Pozo

### **Under and over the water: The economic and social effects of building bridges and tunnels.**

VV.AA., Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1991, 283 pp.

Estamos ante una obra singular tanto por su temática como por su enfoque. Quizá más por la segunda que por la primera razón. En

aquel sentido, es preciso reconocer que no son abundantes, en el panorama bibliográfico internacional, los ensayos realizados sobre infraestructuras tan particulares como túneles o puentes. Si a lo anteriormente expuesto añadimos una especial preocupación, no solo por las características físico-morfológicas y técnicas de su diseño sino, sobre todo, por los múltiples efectos derivados de su construcción, puede anticiparse que estamos ante una interesante lectura.

Su coordinador, A. MONTANARI, es al mismo tiempo responsable del Proyecto "Efectos Económicos y Sociales derivados de la construcción de un Enlace Fijo a través del Estrecho de Messina" promovido por el Consejo Nacional de Investigación Italiano y apoyado por el Instituto de Estudios Económicos del Mezzogiorno.

Su atención a dicho proyecto le ha llevado a reunir magníficos ejemplos, a modo de fase primera, sobre los diferentes efectos que un túnel o puente pueden producir en los subsistemas económico, social y físico-territorial. Los aspectos relacionados con la ingeniería descriptiva han sido tratados de un modo secundario. En consecuencia, ello permite una fácil comprensión a la vez que un tratamiento más integrado y menos sectorial.

El libro ha conseguido plasmar la opinión de prestigiosos autores con amplia experiencia al respecto. Cuatro partes perfectamente diferenciadas, que pasamos a sintetizar, estructuran este trabajo:

1. "La experiencia internacional: transporte, desarrollo regional, áreas metropolitanas, medio ambiente, cultura, turismo y mecanismos para la toma de decisiones considerados en el contexto de la construcción de puentes y túneles" de A. MONTANARI.

La función de este primer apartado es la de servir de marco de referencia al resto de la obra. Para ello agrupa las principales obras o proyectos de la siguiente manera: las construidas antes de la década de los ochenta (N. York, San Francisco, Edimburgo, Bristol, Lisboa, Estambul); durante los ochenta (las japonesas de enlace entre las islas de Honshu y Shikoku o entre Honshu y Hokkaido, y la franco-británica del Canal de la Mancha);

durante los noventa (Bahía de Tokio y Store Baet de Dinamarca); y en planificación (Copenhague-Malmoe, Estrecho de Gibraltar, Patras en Grecia, Estrecho de Messina, etc.).

Las infraestructuras realizadas en las tres últimas décadas requieren la especial atención del autor desde el momento en que algunos proyectos presentan graves carencias en su planificación (Lisboa o Estambul) o la mayoría no conoce con exactitud los efectos que ha producido. A pesar de lo anteriormente expuesto, el modelo japonés de los años ochenta es analizado con ciertas simpatías, ya que además del obligado Análisis Coste-Beneficio es posible encontrar otro tipo de estudios como son los relacionados con la Evaluación de Impacto Ambiental o la incidencia de la obra en la Estructura Social, Calidad de Vida, Concentración Demográfica, etc.

También salen a relucir varios temas que han sustentado fuertes debates durante el decenio anterior: posibilidades de financiación y viabilidad económica, seguridad, accidentes marítimos, consecuencias para el medio ambiente marino, etc.

Para el escenario de los noventa esboza las siguientes ideas:

a) Importancia de la experiencia japonesa en aspectos tales como la planificación, financiación, ingeniería de túneles y puentes, etc. Todo ello se traduce en ser susceptible de constituir objeto de exportación.

b) Cambio sustancial en el sistema de conexiones europeo después de la finalización de los enlaces entre Francia y el Reino Unido, Dinamarca y Suecia, etc.

c) Profunda alteración de la estructura de relaciones interurbanas. Aparición de una nueva centralidad europea dentro del triángulo Londres-París-Bruselas.

d) Nuevas expectativas de desarrollo de las redes de transporte: tanto dentro de la propia CEE así como en relación con el importante papel que jugará Alemania respecto a otros países de la antigua Europa de Este. También es necesario tener en cuenta la formación de un "pool" que aglutine intereses políticos, tecnológicos y financieros y tenga como objetivo el sistema de transportes que conectará Europa con África y Asia alrededor, y a través, del Mediterráneo.

2. "Reseña de los estudios de impacto de las infraestructuras de transporte en Gran Bretaña" de DREWETT, R., - HOEHN, T. y LINNEKER, B.

La enriquecedora aportación de los autores señalados comprende los cinco mayores proyectos de los últimos 25 años, realizados o en curso: Forth Road Bridge (Edimburgo), Severn Bridge (cerca de Bristol), Trans-Pennine M62 Motorway (entre Liverpool y Hull), Humber Bridge (Hull) y el Túnel del Canal (Cheriton-Fréthun).

Después de las características descriptivas de cada uno, inician el verdadero cuerpo central de su trabajo: la determinación de los impactos regionales. Estos vienen aglutinados, precisamente, por la variedad de sus manifestaciones: financiera, política, empleo, suelo, asentamientos humanos, industriales, nuevo marco para la competencia, etc.

Uno de los episodios más interesantes para cualquier estudioso de las infraestructuras en relación con el territorio, es la abstracción metodológica que esbozan como marco de referencia. En efecto, aunque no es novedoso por lo que se refiere a su diseño, no cabe duda de la utilidad que tiene para la Ordenación del Territorio el reconocimiento de una serie de efectos directos y otros indirectos asociados a cada etapa del ciclo vital de una infraestructura: planificación, construcción, fase operativa y de reemplazo.

Los cinco casos reales apuntados son reseñados desde los puntos de vista más clásicos en los que se ha trabajado: efectos sobre el tráfico, competitividad del tejido industrial regional, ventajas de tipo locacional y generación de empleo. Algunas de las conclusiones obtenidas consolidan ciertas hipótesis de trabajo sobre como, realmente, han sido consideradas las infraestructuras.

En tal sentido cabe destacar el excesivo énfasis que han tenido todas las cuestiones relacionadas con el tráfico. Tampoco su tratamiento ha sido verdaderamente comprensivo e integrado pues no se ha cubierto correctamente todo el espectro de los efectos directos y menos aún el estudio de los efectos secundarios. No obstante, la opinión más favorable parece decantarse con lo realizado en el Severn Bridge ya que los efectos asociados a su construcción fueron estudiados antes y después de la misma.

Finalmente, se concluye reforzando las hipótesis que defienden que los aspectos a tratar están estrechamente relacionados con la trascendencia escalar del proyecto.

3. "Evaluación del impacto económico y social del puente 25 de Abril sobre el río Tajo en Lisboa". FONSECA, A., \_PIMENTEL, I., y MATIAS, V.

En la presente ocasión la organización del espacio a partir del fenómeno urbano lisboeta ha centrado el interés de los autores de éste tercer ensayo. Se parte de considerar tres zonas de influencia distintas para la capital portuguesa: urbana, regional y metropolitana. Las singulares condiciones concurrentes en los diferentes usos del suelo y el aparatoso fenómeno macrocefálico existente se nos muestran en toda su crudeza al conocer que casi la mitad de las mil empresas de mayor tamaño o las tres cuartas partes de las de más de cien trabajadores se concentran en la región de la capital portuguesa.

En consecuencia, el puente debe entenderse como elemento estructurante de la región metropolitana y, por lo tanto, de buena parte del país (57% de todo el tráfico urbano de Portugal). A ello debemos añadir los objetivos que motivaron la toma de decisión para construir dicha infraestructura: aliviar la presión sobre la orilla norte, hacer un mejor uso de la sur, especializar a la Península de Setubal en industria ligera, turística y de ocio, transferir las presiones demográficas desde la ribera septentrional a la meridional, enlazar mejor el centro metropolitano de Lisboa con la región sur y conseguir para Lisboa nuevos hitos de referencia.

Según los autores citados, tales objetivos no fueron plenamente conseguidos ya que, en realidad, se ha acentuado el proceso de metropolización dominante hasta ahora. Incluso las dos opciones ferroviarias, la intraurbana y la interurbana, agravan, todavía más, dicho fenómeno de concentración. Una de las principales conclusiones expuestas se refiere a que el nuevo enlace fijo, del que ya se viene hablando desde hace algún tiempo, necesita tener en cuenta una serie de consideraciones e intereses económicos, pero también sociales. De forma paralela, tal cuestión debe entenderse en una escala regional (sur) y no estrictamente en términos capitalinos.

4. "Construcción de puentes y túneles: efectos sobre la evolución del tráfico" de MARCHETTI, C.

La descripción de un modelo general para la generación de tráfico es el principal objetivo de este trabajo. Su cálculo atiende a los costes que supondría el deseo de maximizar el territorio que un viajero puede visitar y explorar a través de la más adecuada distribución de tiempo y dinero.

El ensayo consta de tres partes perfectamente diferenciadas:

- a) Diseño y descripción del modelo.
- b) Estudio de una serie de casos que validan su utilidad: Bósforo, Hong-Kong, Lisboa, Túneles de Mersey, etc.
- c) Aplicación específica del modelo al puente sobre el Estrecho de Messina. En esta ocasión se comprueba su utilidad no sólo en lo concerniente al propio tráfico sino también en cuanto a las posibilidades de comunicación de los diferentes asentamientos humanos. La integración y complementación con el sistema ferroviario, a pesar de ser visto como una necesidad, es planteada, por su autor, en un tono de clara incertidumbre habida cuenta del contexto político existente.

Como ideas que nos han sugerido la lectura completa de la obra se exponen las siguientes:

- a) Deficiencia de la mayoría de los estudios sobre los efectos producidos, directa e indirectamente, por la construcción de una infraestructura de estas características.
- b) Desequilibrio entre los estudios que hacen referencia a los efectos que tendrán sobre el tráfico y la economía de la región y los que profundizan en aspectos tales como el medio ambiente, cultura, sociedad, ordenación del espacio, etc.
- c) Tratamiento sesgado de la construcción de túneles y puentes, por lo que se puede deducir de los estudios sobre sus impactos, más como simples infraestructuras de transporte que como elementos de integración política, social, cultural, económica y territorial.

d) Cambio de actitud en la década de los ochenta y noventa hacia un modelo más comprensivo, globalizante e integrador.

Por todas las consideraciones anteriormente expuestas sobre la obra, así como por su tratamiento exquisito y

riguroso, nos parece sobradamente justificado catalogarla de obligada lectura para aquellos profesionales interesados en la Ordenación del Territorio, en general, y de los que están especializados en el estudio de las grandes infraestructuras, en particular.

Juan M. Barragán Muñoz

**Maps of meaning. An Introduction to Cultural Geography**, por Peter Jackson. 213 pp. 23,3 cm. Routledge. London/N.Y. 1992

La Geografía Cultural ("Cultural Geography") está centrada en las consecuencias espaciales de la cultura, entendida ésta tanto en sus aspectos materiales como no materiales. Es pues el terreno donde convergen teoría espacial y teoría de la cultura. En España, las investigaciones derivadas de esta combinación (más allá del enfoque ecológico sobre la interrelación Hombre-Medio) han sido escasas, a excepción de los tradicionales estudios sobre habitat rural y más reciente y tímidamente en el campo de la geografía del ocio y de la geografía social urbana. Este escaso desarrollo es extensible a todo el ámbito europeo, ya que ciertamente la práctica de la "cultura geography" ha sido significativa sólo en el contexto norteamericano, a partir de la profunda y prolongada influencia de Carl Sauer y su Escuela de Berkeley.

### Teoría de la Cultura vs Nueva Geografía Cultural

Bajo esta influencia, el estudio del "paisaje cultural" como expresión de la relación Medio-Cultura material, constituyó la práctica de la geografía cultural hasta hace escaso tiempo. No obstante, la teoría de la cultura de inspiración antropológica que dominaba la geografía cultural, ha dado paso a una teoría de la cultura de orientación sociológica, donde el peso de lo material es sustituido por conceptos como hegemonía o ideología. Ahora la cultura es conceptualizada como una fuerza activa en la



reproducción social, utilizada por las minorías (subculturas) en su estrategia de resistencia frente a ideologías dominantes. Ya la geografía cultural no queda limitada a la impronta de los aspectos materiales de la cultura sobre el paisaje, a la sola contemplación de lo pintoresco. Ahora la cultura, en su dimensión social y política, afecta a aspectos de la vida social que raramente habían sido objeto de atención por parte de los geógrafos: cultura popular, género y sexualidad, raza, etc.

La práctica de la geografía cultural sobre esta nueva base implica de hecho una convergencia de intereses con una disciplina algo más joven: la geografía social, donde destaca en primer término la relación entre estructura urbana y desigualdad. Por tanto, no cabe ya justificar la ausencia de la geografía cultural en nuestra esfera académica por tratarse de una particularidad norteamericana. La misma procedencia de la obra que nos ocupa (Peter Jackson es *lecturer* en el University College de Londres) y de la teoría de la cultura que la inspira (Raymond Williams y grupos como el Birmingham Centre for Contemporary Cultural Studies) son síntomas que nos informan que estamos ante una geografía cultural radicalmente distinta, ahora situada en el epicentro de la moderna investigación en ciencia social.

En las primeras líneas de este texto se deja bien claro que "la actual transformación de la geografía cultural tiene lugar como resultado de su diálogo con la geografía social y con la teoría de la cultura". El interés por la expresión geográfica de los aspectos materiales de la cultura, que ha dominado la agenda de la geografía cultural por el profundo influjo de la Escuela de Berkely, deriva de lo que se ha dado en llamar un enfoque "super-orgánico" de la cultura (propia de la antropología cultural americana). Este enfoque supone que lo cultural sólo puede ser explicado según sus propias leyes internas, o sea no puede ser reducido al terreno de los comportamientos individuales o de las fuerzas sociales. Se impone así una noción de la "cultura-como-artefacto", ignorándose sus más que obvias dimensiones sociales. La sorprendente pervivencia de este enfoque tan limitado dentro de la geografía cultural se explica por la muy escasa atención de sus practicantes hacia los cambios fundamentales

que se han estado produciendo en la puerta de al lado, en los estudios culturales (Lévi-Strauss, Raymond Williams...).

Entre estos nuevos avances dentro de la teoría de la cultura, Jackson opta como soporte para su propuesta de nueva geografía cultural, el enfoque que llama "materialismo cultural". Representado en el pensamiento de Raymond Williams (1821-1987), consistente en la aplicación del método marxista del materialismo histórico en el campo de los estudios culturales. Dentro de esta nueva teoría, la cultura es entendida como el medio o la interfase "a través de la cual los individuos transforman los fenómenos mundanos propios del mundo material en símbolos dotados de significado y determinado valor". Esto supone un cambio epistemológico radical en geografía cultural, ya que la noción de cultura no queda limitada a sus manifestaciones materiales sino que incluye otras menos tangibles, en el plano de la experiencia y de los símbolos.

El otro gran cambio introducido por esta nueva construcción teórica es la vinculación de la cultura con los conceptos de ideología y hegemonía. Para los nuevos científicos sociales británicos, la desigualdad entre dos o más grupos sociales es el caldo de cultivo donde florecen las ideologías, generándose ideologías dominantes e ideologías subordinadas. No obstante, la hegemonía no necesariamente se ejerce mediante un control social directo y siniestro por parte del Estado. Precisamente, el gran aporte de Antonio Gramsci al pensamiento marxista consistió en demostrar que el ejercicio del poder por parte de la clase dominante es el resultado de persuadir a las clases subordinadas para aceptar sus valores éticos, políticos y culturales como el orden natural y cotidiano de las cosas. Así, se suele comentar con la mayor naturalidad que todo aquello que no salga en *The New York Times* (una institución de la llamada cultura dominante) no existe o no es noticia.

Todo esto conlleva una concepción pluralista de la cultura (uno de los escasos puntos de consenso en el actual debate sobre postmodernidad). Junto a la cultura dominante cuya hegemonía se ejerce de manera cotidiana y natural, conviven toda una serie de culturas alternativas o subculturas dotadas cada una de ellas de una simbología y un código de valores con unos

significados específicos, es decir, cada una de estas culturas subordinadas se nos manifiesta a través de un mapa de significado ("map of meaning") muy concreto. A través de estos "mapas de significado", rastas, rappers, punks... llevan a cabo sus "rituales de resistencia", si bien con un resultado más simbólico que efectivo. A modo de ejemplo y siguiendo el enfoque del materialismo cultural, las jóvenes subculturas británicas (mods, teds, skinheads, etc.) son consecuencia de la polarización experimentada en las clases medias trabajadoras por efecto de las reestructuraciones habidas en las economías locales. Por un lado, parte de esas clases medias han evolucionado en sintonía con la introducción de las nuevas tecnologías en el trabajo, con las nuevas pautas de suburbanización, etc. Por otro lado, otra parte se ha proletariado aún más, generándose estos movimientos subculturales que plantean una reacción (sólo en el plano simbólico) ante esta nueva situación.

A través de estas premisas, expuestas con tal claridad que las hacen accesibles incluso al lector ajeno al debate actual en ciencias sociales, Peter Jackson nos conduce por toda una serie de diferentes "mapas de significado", ofreciéndonos un muestrario de las nuevas tendencias de investigación en geografía cultural, centradas en los grupos subordinados: violencia entre bandas urbanas en Filadelfia, la batalla de los music halls en el Londres victoriano, el paisaje de la prostitución femenina, o las bases especiales de la identidad gay en San Francisco, entre otros. El hilo conductor lo constituyen las variables claves para interpretar la relación cultura dominante/subculturas subordinadas, como son la clase, la raza o el género.

### **Cultura popular/sexualidad-género/raza**

El concepto de "cultura popular" es más complejo que la sola referencia al folklore y la tradición rural (enfoque dominante en Estados Unidos). Más cercano al enfoque inspirador de esta nueva geografía cultural (grupos subordinados en resistencia frente a significados hegemónicos) es la oposición cultural popular frente a cultura de las élites, que simplemente en términos geográficos

puede suponer la mayor movilidad espacial de éstos últimos. La cultura popular es un área adecuada a través de la cual los grupos subordinados pueden contestar su dominación.

Fue durante el período de formación de una sociedad industrial cuando toman forma muchos de los aspectos de la cultura popular contemporánea. Es la época cuando surge una nueva polarización social asociada al crecimiento de las ciudades, o el ocio ya aparece como un dominio claramente separado del mundo del trabajo. Al mismo tiempo, durante la segunda mitad del XIX, la profundización de las desigualdades sociales es paralela a una acusada segregación espacial dentro de la ciudad. Para las clases medias victorianas, la ciudad era un lugar de vicio e inmoralidad sobre la que era necesario ejercer formas de control social, no solamente mediante el control del capital, sino también mediante el control espacial. Estas formas de segregación impusieron también una separación tajante entre espacio público y el espacio de lo privado. En este contexto, la prostitución constituía una afrenta a la moralidad burguesa al proyectar sobre el espacio público dos elementos propios de la esfera privada: la mujer y lo erótico.

El sistema sexualidad-género constituye la más clara expresión de la oposición espacio privado/espacio público, dualidad de gran interés en una geografía cultural renovada. La principal contribución del feminismo a la teoría social es el reconocimiento de que las diferentes conductas femeninas/masculinas no sólo tienen una base natural sino que han sido socialmente construidas. A lo que hay que añadir que las relaciones entre sexos también son espacialmente constituidas.

La estructura jerárquica de la prostitución femenina reproduce fielmente la estructura de clases: prostitutas de "alto standing", "call girls"... frente a las que "hacen la calle". En California, Richard Symanski ("The Immoral Landscape", 1981) demostró que la prostitución es en esencia un fenómeno urbano de características diferentes según la escala (clientela metropolitana, nacional e internacional en los Angeles, San Francisco y San Diego, frente a una clientela local y de transportistas en ciudades de rango inferior como Sacramento, Eureka o Fresno). Hoy día, diversas ciudades del Sudeste Asiático

albergan mercados del sexo que operan a nivel mundial.

Manuel Castells es otra de las referencias con que se ilustra la relación sexualidad/espacio. En "The City and the Grassroots" (1983) Castells resalta el papel del movimiento gay en el renacimiento urbano de San Francisco, por su protagonismo en la gentrificación de la ciudad. Lo interesante de este ejemplo es comprobar cómo el poder político alcanzado por la comunidad gay en San Francisco es consecuencia de su concentración espacial. Sin embargo, esta concentración debe ser concebida como una estrategia de poder, ya que sin esta intencionalidad se asiste a la mera formación de un ghetto.

#### **Hacia una nueva perspectiva en análisis espacial**

Las relaciones sociales necesitan de un proceso continuo de interpretación. Su análisis ha de perseguir no la búsqueda de leyes sino la comprensión de su carácter dinámico y a este objetivo han de adaptarse los instrumentos teóricos y analíticos. La introducción de una nueva teoría de la cultura ha revitalizado la geografía cultural, hasta tal punto de situarla en el centro de los desarrollos más avanzados en ciencias sociales. Utilizando una expresión usual en el debate modernidad/postmodernidad, esta revitalización es el fruto de una deconstrucción/reconstrucción en geografía humana (léase cultural). Sólo desmontando el mecano y volviéndolo a montar, desechando piezas inservibles e introduciendo otras nuevas, la Geografía será capaz de dar respuestas cada vez más eficientes a la naturaleza dinámica de las realidades actuales. La generalización de una ontología especializada (es decir, asignar a la variable Espacio un papel central en ciencias sociales) es el medio a través del cual la Geografía está abandonando su carácter tributario para convertirse en avanzadilla dentro de las ciencias sociales.

Son muchos los geógrafos y no geógrafos que demandan una teoría de la cultura más sofisticada, por entender que la cultura no es solamente socialmente construida y expresada geográficamente, sino que está

especialmente constituida. El libro de Jackson es el resultado de esta destrucción creativa a la luz de la moderna teoría de la cultura. Una nueva geografía cultural cuyos fundamentos y agenda de problemas, por relevantes, no deberían pasar desapercibidos en nuestro entorno académico, ni en círculos profesionales vinculados al análisis y planificación espacial, sobre todo urbanos.

Finalmente, con este enfoque de "materialismo cultural", Peter Jackson junto a otros autores como Denis Cosgrove o Nigel Thrift, pretenden establecer un punto de encuentro con geógrafos manifiestamente anticulturalistas como David Harvey o Neil Smith. Jackson recuerda a aquellos que se sirven del análisis marxista ortodoxo, que las relaciones y conflictos de clase a veces no son la única, ni incluso la primera, fuente del cambio social urbano. Sin embargo, en las últimas páginas el autor propone tres vías de investigación capaces de garantizar un desarrollo relevante a la nueva geografía cultural, siendo las dos primeras la teoría del desarrollo desigual de Neil Smith, y el concepto de división espacial del trabajo de Doreen Massey, donde lo cultural es reducido a un papel marginal cuando no sistemáticamente ignorado. De esta actitud dialogante del enfoque cultural con el análisis de inspiración marxista (o economicista), está surgiendo una tercera vía de estudios espaciales cuyos desarrollos pueden ser extremadamente interesantes. Una muestra de ello lo constituye la aparición en este mismo año (1993) de dos títulos muy significativos: "Place and the Politics of Identity" con trabajos de Harvey, Soja, Massey, Smith, etc.; y "Place/Culture/Representation" de los geógrafos sociales James Duncan y David Ley

Miguel Rivas Casado

#### **Proceso de reestructuración industrial en las aglomeraciones metropolitanas españolas**

por Ricardo Méndez Gutiérrez del Valle; Inmaculada Caravaca Barroso; para la Dirección General de Política Territorial y Urbanismo. Madrid: MOPT. Centro de Publicaciones, 1993. 232 pp.; 29 cm.

La actividad industrial española ha sufrido en los últimos tiempos una transformación

muy importante, que sitúa este sector entre los más problemáticos desde el punto de vista de la dinámica de la implantación espacial.

Resulta un hecho aceptado que las relaciones que ligan la ciudad y la industria se han incrementado con el paso del tiempo, hasta el punto que los procesos de industrialización y urbanización han sido concebidos, como fenómenos interdependientes que caracterizan la evolución contemporánea de las sociedades desarrolladas.

La incorporación tardía de y acelerada de España, en la segunda mitad del siglo actual, a la transformación y desarrollo del sistema productivo industrial, ha venido condicionada por el proceso de creciente liberalización de la economía, lo que ha obligado a incrementar la competitividad industrial y ha traído como consecuencia la rápida sucesión de procesos de asentamiento de nuevas industrias, recesión, reajuste y recuperación o declive de industrias obsoletas y con ello, un fuerte proceso de reconversión industrial y urbana.

El objetivo central del trabajo ha sido analizar las tendencias mostradas por la industria existente en las principales aglomeraciones urbanas españolas, desde el inicio de la reestructuración productiva. Este objetivo global se subdivide en toda una serie de objetivos parciales, más específicos.

Para ello, el texto se organiza en cinco capítulos, en los que los diferentes elementos analíticos y teóricos se estructuran dentro de un argumento integrador de carácter temporal. Tras el primero de carácter introductorio, en el segundo se aborda una breve descripción del modelo de crecimiento urbano-industrial polarizado dominante en España hasta el inicio de los años setenta, para estudiar a continuación, las transformaciones ocurridas en las áreas metropolitanas durante el período de recesión económica, así como las interpretaciones teóricas surgidas para explicar su declive y la supuesta tendencia desindustrializadora.

El capítulo tercero intenta una revisión de las conclusiones obtenidas en el capítulo precedente incorporando nuevos indicadores y una información más actualizada, que ya incluye los efectos de la recuperación industrial iniciada a mediados de los años ochenta.

En el capítulo cuarto se lleva a cabo una reinterpretación del proceso actual de reestructuración industrial en las grandes ciudades y áreas metropolitanas, así como de los efectos territoriales derivados, que busca integrar la experiencia empírica observable con las actuaciones de los distintos agentes implicados, en un marco estructural de carácter global.

Por último el capítulo quinto intenta una tipificación de los diferentes espacios industriales, dinámicos y regresivos, que se yuxtaponen hoy en el interior de las metrópolis y su entorno, identificando algunos de los principales problemas urbanísticos existentes en ellos.

A través de este trabajo se realiza una interesante y comprensiva reflexión sobre la génesis y comportamiento del sector industrial español, tanto en sus aspectos productivos como en sus demandas y pautas de localización. La continua referencia al marco teórico y a la realidad suponen, además un esfuerzo tendente a explicar lo cotidiano en un contexto más estructurado, con la pretensión de entender las causas de esta evolución.

A partir de una descripción detallada y experta de los principales ámbitos metropolitanos, se tipifican, por otra parte, una serie de problemas y comportamientos de la implantación industrial, que constituyen un valioso diagnóstico, cara al modelado de esta actividad en la ordenación urbanística.

Paloma Pozuelo Guilló

**Teoría de la Construcción de las Ciudades. Cerdá y Barcelona;** Vol. 1, 692 pp. **Teoría de la Viabilidad Urbana. Cerdá y Madrid;** Vol. 2, 362 pp. Ed. Instituto Nacional de Administración Pública, Ministerio para las Administraciones Públicas y los Ayuntamientos de Barcelona y Madrid, Madrid, 1992.

Cerdá es un gran equívoco en la historia del urbanismo. Por desconocimiento de su obra teórica y malentendimiento de lo proyectual, ha sido estigmatizado como ingeniero "esquemático" o "megalómano".



Barreras idiomáticas, marginación de la cultura española, dominio anglosajón sobre la historia del urbanismo, etc. han fomentado el equivoco, cuyo origen está en la posición misma de Cerdá dentro del proceso de refundación del urbanismo europeo. En la segunda mitad del XIX, los nuevos urbanistas reivindican la Razón científica, económica y social, frente a la incapacidad del diseño para dar respuestas adecuadas a los nuevos problemas del desarrollo urbano. La búsqueda de un sistema urbanístico racional se ve envuelta en conflictos profesionales con los arquitectos-artistas, socio-económicos con la propiedad, ideológicos con las ideas liberales, políticos entre poder central y local, que exigen compromisos y generan tendencias diversas. Reformas legislativas e institucionales abren al urbanista un campo profesional ambiguo, que fomenta las tendencias tecnocráticas o pragmáticas, al exigir una cierta racionalización del planeamiento, pero sin solucionar cuestiones de fondo, como la de la propiedad inmobiliaria o la de las finanzas locales. Esto permite al urbanista competir profesionalmente con el arquitecto-artista, pero al precio de reducir la teoría a casuística, subordinando las exigencias científicas a las reglas del diseño y a los intereses de la propiedad y desembocando en el oportunismo proyectual. Los representantes de esta tendencia (p. ej. R. Baumeister y J. Stüben en Alemania) son celebrados como "pioneros" del urbanismo moderno. Los que insisten en una Ciencia urbanística independiente o en su correspondiente proyecto urbano fracasan frente a la irracionalidad de la ciudad capitalista. Unos (p. ej. Soria y Mata, Howard, etc.) serán recuperados sólo nominalmente, gracias a la deformación pragmática de su obra en la cultura dominante. Otros serán casi eliminados de la memoria histórica. En el caso de Cerdá, esto último parece fomentado por el inmovilismo institucional, la discontinuidad política y el tardío desarrollo de una cultura urbanística en España.

La presente publicación de los escritos y proyectos hasta ahora desconocidos por haber sido recientemente descubiertos y otros en gran parte inéditos, presenta un nuevo Cerdá de dimensiones europeas, creador de un sistema rigurosamente científico de la proyectación que, superando la casuística, el

formalismo y el utopismo, anticipa y resuelve muchos debates posteriores. Se abre así para la investigación un nuevo capítulo fundamental sobre los orígenes del urbanismo moderno. En la confección de los dos extensos volúmenes que ahora se recesionan hay que resaltar la abundante cartografía original, la clara tipografía histórica, los índices y el intento de reconstrucción del entorno histórico-urbanístico. Pero presenta también deficiencias, dada la importancia historiográfica de la publicación: la cartografía resulta, en algunos casos, ilegible (debido al afán editorial de publicar todos los planos originales que en muchos casos están mal conservados y son irre recuperables) o incluso desfigurada en su parte central por su reproducción a doble página; sobre todo falta una elaboración crítica, que no consiguen ofrecer del todo las varias introducciones o las pocas anotaciones, apesar de decirse expresamente no haber querido abordar este enfoque crítico y limitarse a hacer una aportación documental estricta. El lector desearía haber sido informado mejor sobre ciertos aspectos poco conocidos y otros aún muy oscuros, pero cuya relevancia es resaltada por los nuevos documentos, p.e., sobre la actividad de Cerdá como planificador rural. En este sentido la publicación plantea nuevas cuestiones particulares a los investigadores.

El primer volumen ofrece ya en germen el sistema científico de Cerdá, aplicado al Proyecto de Ensanche para Barcelona y compuesto en la Memoria del Anteproyecto (1855), el Proyecto definitivo con el título de "Teoría de la Construcción de las Ciudades" (1859) e instrumentos de actuación (Ordenanzas de 1859 y Programa económico de 1860), de donde se propone deducir con "exactitud científica" el plan espacial. Se trata de la clave para una reinterpretación necesaria del proyecto para Barcelona. Tras el título, aparentemente ingenuo, del segundo volumen sobre Madrid se oculta la tesis sobre las relaciones de reciprocidad entre sistema viario y totalidad urbana, de la que parten todos los proyectos de Cerdá. El sistema urbanístico ha madurado y es aplicado a un nuevo proyecto de reforma de la ciudad vieja de Madrid. Su origen es un concepto de "ciencia positiva" decimonónico, que exige: una teoría de los principios de la

construcción de la ciudad a partir de la observación; una explicación racional de los fenómenos urbanos que excluya casuística y prejuicios; una fundamentación de las intervenciones urbanísticas en los principios generales, las necesidades presentes y las posibilidades instrumentales.

En la teoría general del Proyecto de Ensanche de Barcelona, los principios de la construcción de la ciudad a partir de la observación; una explicación racional de los fenómenos urbanos, que excluya casuística y prejuicios; una fundamentación de las intervenciones urbanísticas en los principios generales, las necesidades presentes y las posibilidades instrumentales.

En la teoría general del Proyecto de Ensanche de Barcelona, los principios de un urbanismo social y económico (higiene, comunicación, legalidad, etc.) son desarrollados a partir de la observación histórica, de las necesidades sociales y progresos tecnológicos actuales, traducidos a un modelo de desarrollo territorial para la superación de la contradicción ciudad-campo. No se trata de una síntesis idealística (como en Howard), sino de un proceso de "rurización" - "urbanización", que afecta diferentemente a la ciudad y al campo, haciendo de la primera una inmensa ciudad-jardín funcional, y del segundo un espacio productivo, renovado tecnológicamente y con comodidades de vida urbana.

En el análisis de Madrid, Cerdá aplica un método histórico-genérico, que explica el origen y funcionamiento de la morfología y estructura urbanas desde sus causas topográficas, políticas, económicas, etc.; y, sobre todo, desde la actuación de la propiedad, relaciona fenómenos espaciales y socio-económicos y establece su grado de racionalidad respecto a los principios generales. Con este análisis, completado por la crítica del proyecto de Hausmann para París, Cerdá descubre nuevos problemas y halla soluciones racionales, que superan el estado de la cuestión en Europa. Si bien, en principio, la reforma de los cascos antiguos se plantea como necesidad económica, social y política, cuya solución parte de nuevas infraestructuras sanitarias y viarias, las cuestiones fundamentales son las contradicciones, surgidas de las nuevas experiencias europeas y comunes a todos los

ensanches: distorsiones del mercado inmobiliario, expulsión de población pobre, nuevos desequilibrios socio-espaciales, injusta apropiación del crecimiento de los valores inmobiliarios, incapacidad financiera e instrumental del ente público para dirigir el proyecto urbanístico, etc. Estas cuestiones exigen soluciones técnicas, instrumentales y políticas originales, que Cerdá sistematiza en una nueva teoría de la planificación como proceso técnico, racional, social o político, y de los instrumentos urbanísticos como medios para la transformación de la realidad.

Respecto a lo primero es de resaltar la propuesta técnica de planes escalonados, según un plan general de reforma y ensanche, que prevenga desequilibrios en el mercado inmobiliario o entre ciudad vieja y nueva y posibilite un crecimiento territorial unificado; y un plan especial para el casco antiguo en su totalidad, dirigido a restablecer el equilibrio interno entre zonas dinámicas y degradadas.

En cuanto al proceso racional, la planificación se sirve de un método lógico-deductivo para determinar contenido y forma del plan espacial, según el cual "cada línea" ha de ser justificada por la teoría, el análisis y las condiciones de realización. De esta forma el plan es recuperado como mero "instrumento técnico" o síntesis "gráfica" de las soluciones teórico-analíticas. Desde esta perspectiva racionalista, Cerdá hace la crítica de la casuística empirista y del subjetivismo o fetichismo del plan como "dibujo", anticipando debates históricos, aún hoy actuales. Explica con argumentos sociales, económicos y ambientales sus propias soluciones tipológicas y estructurales, a menudo tan incomprendidas, como la manzana, la cuadrícula, el complejo sistema viario, etc. Cerdá evita la trampa idealista, reservando un lugar propio dentro de su sistema a los condicionamientos empíricos, derivados de la producción privada de la ciudad y de los conflictos urbanos. Mientras casuistas y tecnócratas subordinan la Razón a aquellos condicionamientos y los artistas aparentan prescindir de ellos, Cerdá, heredero del optimismo de las izquierdas ilustradas, asume el dualismo entre Razón y realidad y busca una vía social o política, para someter la segunda a la primera. Punto de partida es el "compromiso" estratégico entre

intereses generales de la sociedad y particulares de los agentes productivos de la construcción de la ciudad. Se trata, frente a la ideología de los hechos consumados, de imponer progresivamente los derechos injustos de ésta. En este sentido estratégico ("transición"), la planificación es concebida también como mecanismo para la búsqueda de compromisos en los conflictos urbanos; y el plan, el menos en parte, como resultado de las exigencias precarias de compromisos sucesivos ("transacción").

Los instrumentos urbanísticos tienen la función de forzar compromisos estratégicos, frente a su uso generalizado como instrumentos negativos de control. Respecto a las Ordenanzas son de destacar las innovaciones siguientes: exigencia de unificación en una ley nacional; superación de su naturaleza figurativa en un nuevo sistema, que establezca derechos de propietarios y administración, garantizando seguridad e igualdad ante la ley; deducción racional de sus reglas a partir de las ciencias sanitarias y económicas y de las técnicas constructivas y proyectuales avanzadas. Las Ordenanzas son así portadoras de un proyecto científico y social de ciudad y devienen instrumento positivo de la práctica urbanística. El programa de financiación adquiere una relevancia especial por dos razones: porque define los límites de lo realizable en una situación dada, completando el contexto teórico-instrumental (teoría-análisis-ordenanzas), de donde deducir el plan espacial; y, sobre todo, porque ha de solucionar una cuestión crucial de toda gran intervención urbanística: ¿quién y cómo financia infraestructuras, equipamientos y viviendas "sanas y baratas"? Cerdá presenta un programa estratégico, verdadero tratado de política económica urbana e instrumento para superar las limitaciones dadas de la práctica urbanística. Anticipa propuestas técnicas (p. ej. la "industrialización" de la construcción de viviendas, "como la montura de una máquina"), pero se centra sobre otras

político-económicas y organizativas, dirigidas a racionalizar la producción privada de la ciudad a través del control público del suelo, la contención del crecimiento de la renta inmobiliaria y su justa repartición entre agentes productivos y administración, de forma que los primeros vean sus beneficios asegurados y las obras públicas puedan autofinanciarse. Son de destacar las propuestas fiscales, de una ley de expropiación por zonas, más radical que sus fuentes parisinas o belgas, y de un modelo mixto de intervención urbanística dirigida por la Administración y ejecutada por empresas privadas.

El plan espacial o "técnico" de reforma del casco antiguo de Madrid es, pues, resultado de un gran esfuerzo teórico, donde madura el sistema urbanístico de Cerdá. Son presentados dos proyectos. Uno, traducción abstracta de la teoría general, es, según el mismo Cerdá, irrealizable en las circunstancias dadas. Otro, "compromiso" estratégico con las circunstancias empíricas, rasga y circunda el tejido urbano con un sistema de grandes vías, que pretende evitar destrucciones innecesarias, unir orgánicamente la ciudad vieja al espacio exterior y fomentar un desarrollo equilibrado de cada una de sus partes, ofreciendo así el marco idóneo para integrar e implementar las iniciativas privadas hacia la meta final de una ciudad funcional y salubre.

La radicalidad científica de Cerdá no sólo había de chocar con los intereses urbanos dominantes, sino que también presentaba puntos débiles, como p. ej. la ilusión de que una sociedad, capaz de producir el racionalismo ilustrado, iba a ser también capaz de aceptar sus consecuencias sociales; o el error teórico, que el mecanismo de la renta urbana podría ser distinguido del sistema de producción capitalista, combatido a través de alianzas con sectores productivos de ese sistema.

Juan Rodríguez-Lores

## Acuse de recibo

**Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación:** *La agricultura, la pesca y la alimentación españolas en 1992*. Madrid. MAPA, 1993.

**Ministerio de Obras Públicas y Transportes:** SAICA. *La calidad de las aguas por sistema*. Madrid. MOPT, 1993.

**Calvo Melero, Miguel:** *Sistemas de Información geográfica digitales: sistemas geomáticos*. Oñati. Instituto Vasco de Administración Pública, 1993.

**Gorzalak, Grzegorz & Kuklinski, Antoni (eds.):** *Dilemmas of regional policies in Eastern and Central Europe*. University of Warsaw. European Institute for Regional and Local Development. Warszawa, 1992.

**Patronato Madrileño de Areas de Montaña:** *Nuestros pueblos*, Colección de Fuentes Históricas, fascículos núms. 00 a 2, de una serie de 52, Consejería de Cooperación, Comunidad de Madrid, 1991-93.

**Méndez, Ricardo y Molinero, Fernando (coords.):** *Geografía de España*. Barcelona, Ariel, 1993.

**CEHOPU.** *Obras Hidráulicas en América Colonial*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1993.

**Madrid, Consejería de Política Territorial.** *Racionalidad y Producción en la vivienda social*. Madrid, La Consejería, 1993.

**Ortega Villazan, M<sup>a</sup> Teresa.** *El clima del sector norte de la Cordillera Ibérica: estudio geográfico de la Sierra de la Demanda a la del Moncayo*. Valladolid, Secretariado de Publicaciones, Universidad, 1992.



# NOVEDAD EDITORIAL

VOLUMEN 1

Teoría de la construcción de las ciudades  
**Cerdà y Barcelona**

Ministerio de Obras Públicas  
Ayuntamiento de Barcelona



VOLUMEN 2

Teoría de la viabilidad urbana  
**Cerdà y Madrid**

Ministerio de Obras Públicas  
Ayuntamiento de Madrid



CON ESTOS DOS VOLUMENES SE COMPLETA LA PUBLICACION  
INTEGRA DE TODAS LAS OBRAS CONOCIDAS DEL FUNDADOR  
DEL URBANISMO MODERNO

**P.V.P. 15.000 PTAS.**

VENTA DIRECTA

**INAP**

José Marañón, 10-12. 28010 Madrid. Tel. (91) 446 17 00

**LIBRERIA DEL BOE**

Trafalgar, 27. 28010 Madrid. Tels. (91) 538 21 00/22 95

**Principales Librerías**

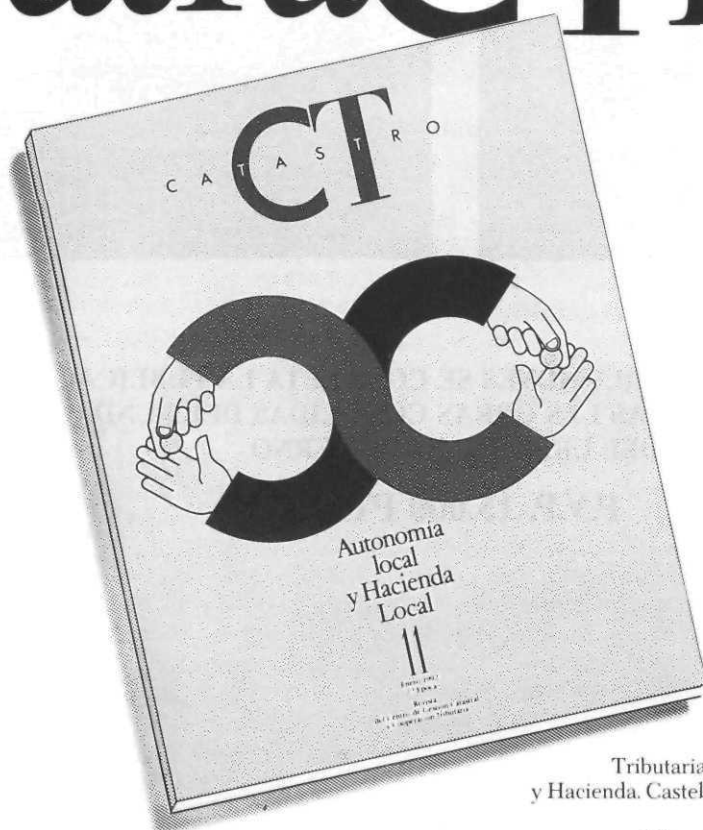
PEDIDOS

**Distribuidor Comercial  
DOR, S. L.**

Camino de Hormigueras, 124,  
planta 6.ª, naves E y F.  
29031 Madrid.

Tel. (91) 380 28 75. Fax (91) 380 34 40

# Técnica y atraCTiva



#### Suscripciones:

Centro  
de publicaciones del  
Ministerio de  
Economía y Hacienda.  
Plaza Campillo Mundo  
Nuevo, 3. 28005 Madrid.  
Tel. 527 14 37.

#### Información y venta:

Centro de Gestión  
Catastral y Cooperación  
Tributaria. Ministerio de Economía  
y Hacienda. Castellana, 272. 28046 Madrid.  
Tel. 583 66 90.  
Librería del BOE. Trafalgar, 29.  
28007 Madrid. Tel. 538 22 95.  
Suscripción anual (4 números): 2.000 ptas.  
Número suelto: 700 ptas. (I.V.A. incluido).

C A T A S T R O

La revista del Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria

# REVISTA ESPAÑOLA DE FINANCIACION A LA **VIVIENDA**



Análisis  
de la empresa  
inmobiliaria

Impacto de la  
política de suelo  
en los precios de  
la vivienda (2)

23

Junio  
1993  
1.500 Ptas.

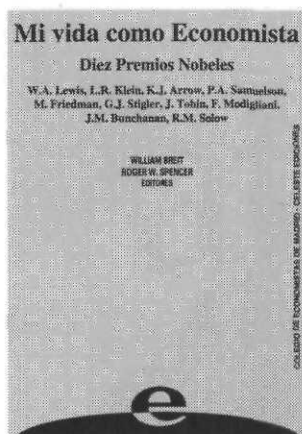
La coyuntura  
inmobiliaria  
en el primer  
semestre de  
1993

**BANCO HIPOTECARIO**  
ARGENTARIA

# NOVEDADES EDITORIALES



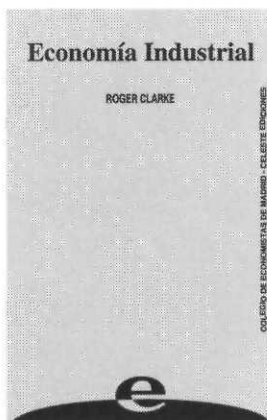
Colegio de Economistas de Madrid



**MI VIDA COMO ECONOMISTA**  
Diez Premios Nobeles

Este libro recoge las conferencias pronunciadas por diez economistas galardonados con el Premio Nobel, en la Trinity University de San Antonio, bajo el título común de "Mi evolución como economista". El interés que ofrecen no reside sólo, ni principalmente, en su carácter autobiográfico. Son materiales de un programa de investigación dirigido por William Breit y Roger W. Spencer acerca del descubrimiento científico en el campo de la economía, que se irá nutriendo en años sucesivos con las aportaciones de los nuevos economistas premiados.

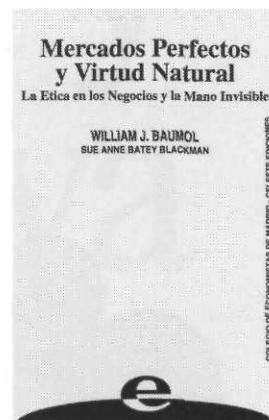
265 páginas  
P.V.P. 1.750 Ptas.



**ECONOMIA INDUSTRIAL**

En este texto, claro y conciso, Roger Clarke expone de manera sencilla y equilibrada los principales tópicos y las ideas fundamentales que configuran hoy la Economía Industrial, incluyendo los desarrollos teóricos y empíricos más recientes. Ello lo hace muy valioso como introducción a este campo del análisis económico, finalidad para la que es utilizado en diversas universidades inglesas, estando especialmente diseñado para alumnos que poseen conocimientos previos, pero elementales de microeconomía, cálculo matemático y estadística.

421 páginas  
P.V.P. 2.950 Ptas.



**MERCADOS PERFECTOS  
Y VIRTUD NATURAL**

Este libro ofrece una reflexión acerca de la moralidad en los negocios, un asunto de singular atractivo para los economistas, por cuanto el abordarlo exige explorar los puntos comunes de la moral y la economía, pero, sobre todo, de gran importancia y actualidad, ya que, como a sus prestigiosos autores, parece preocupar a un elevado y creciente número de personas. W. J. Baumol, que asume un destacado papel en la elaboración del texto, nos muestra que el libre mercado, aun en su forma más pura e ideal, no es garantía suficiente de moralidad en los negocios.

143 páginas  
P.V.P. 1.650 Ptas.

Próximos títulos:

**ECONOMIA DE LOS RECURSOS NATURALES**  
D. Pearce y K. Turner

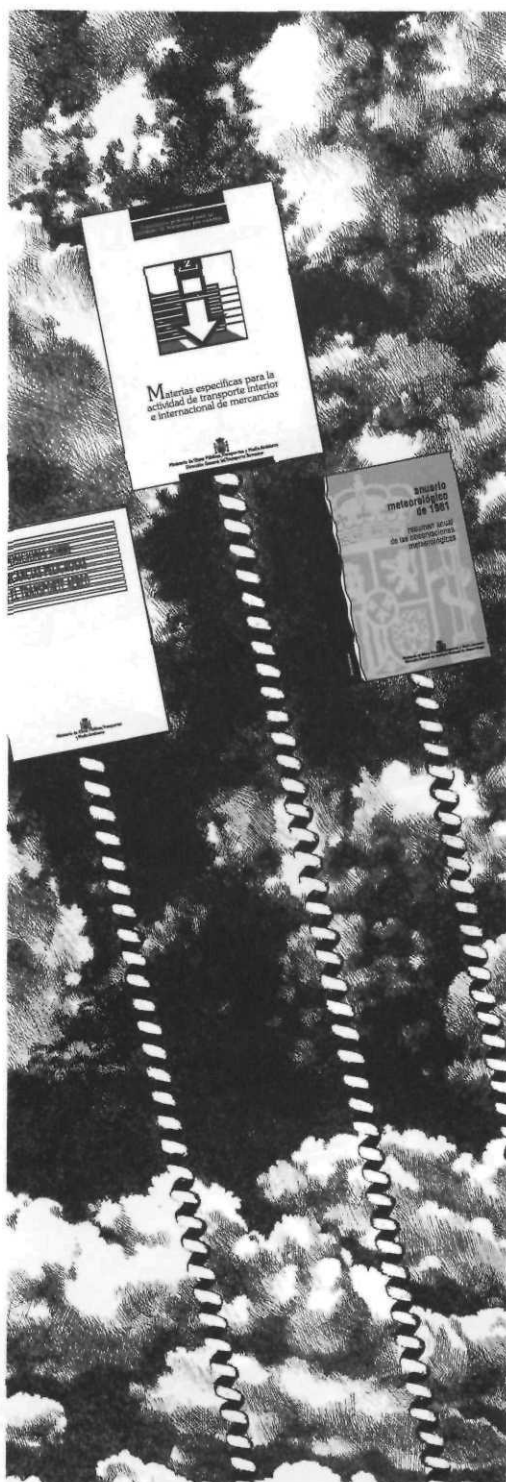
**LA ECONOMIA DE LA INTEGRACION MONETARIA**  
Paul de Gravve

---

VENTA: COLEGIO DE ECONOMISTAS DE MADRID. C/. Hermosilla, 49. Tel.: 576 80 64.  
C/. Flora, 1. Tel.: 559 46 02.

---





# NO PIERDA TIEMPO



Ministerio de Obras Públicas, Transportes  
y Medio Ambiente  
Centro de Publicaciones

# NOTA DE COYUNTURA INMOBILIARIA

■ INMUEBLES. PROYECTOS. TASACIONES. INFORMES. CATASTROS. VALORACIONES. HIPOTECAS. CEDULAS CREDITOS. ESCRITURAS. CENSOS. VIVIENDAS.

■ Ya puede disponer del informe más detallado sobre la situación inmobiliaria que existe en nuestro país: NOTA DE COYUNTURA INMOBILIARIA. Un experto y detallado estudio de un sector de importancia capital para el resto de la economía. ■ Suscríbase a NOTA DE COYUNTURA INMOBILIARIA y, cada mes, recibirá la parcela más rentable de información.

**BANCO HIPOTECARIO**  
ARGENTARIA

Para más información rellene y envíe este cupón a: BANCO HIPOTECARIO-ARGENTARIA, Gabinete de  
Presidencia, Paseo de Recoletos, 10. 28001 MADRID.

Nombre y Apellidos \_\_\_\_\_  
Empresa \_\_\_\_\_

Actividad \_\_\_\_\_

Domicilio \_\_\_\_\_

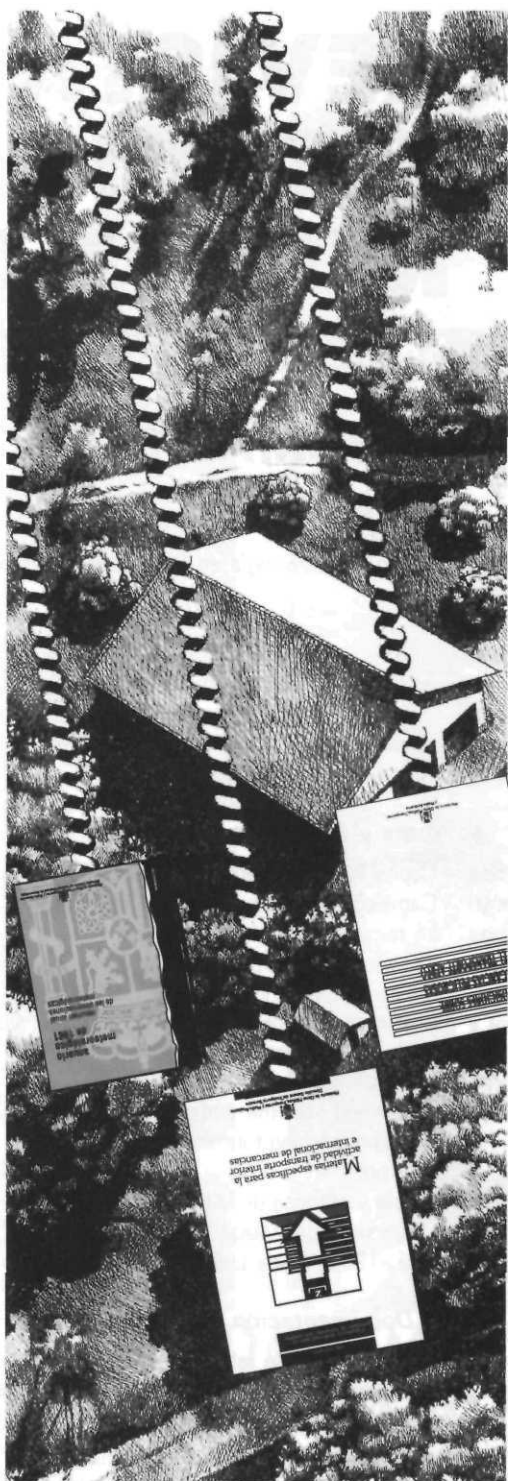
Ciudad \_\_\_\_\_

Provincia \_\_\_\_\_

Teléfono \_\_\_\_\_

Cargo \_\_\_\_\_

CP \_\_\_\_\_



# NO PIERDA TIEMPO



Ministerio de Obras Públicas, Transportes  
y Medio Ambiente  
Centro de Publicaciones

# 34

# REVISTA DE ESTUDIOS REGIONALES

2ª EPOCA Septiembre-Diciembre 1992

## SUMARIO

### *I. Artículos*

- F. Aguilera; A. Brito;  
C. Castilla;  
J.M. Fernández-Palacios y  
A. Rodríguez  
Isidoro Moreno** Economía y ecología en Canarias: una aproximación.
- Alfonso Mulero Mendigorrí  
Pablo Palenzuela y  
Javier Hernández** América y el nacionalismo de estado español del IV al V Centenarios. Usos no agrarios del medio rural en Andalucía: los espacios de ocio. Pluralidad económica, diversificación territorial, identidad y poder local en Monachil (Granada).

### *II. Notas y Recensiones*

- José A. Álvarez González  
Francisco Entrena Durán  
Juan Antonio Lacomba  
José María Mella Márquez** Capital humano, mercados de trabajo y desarrollo económico regional. Cambios en la concepción y en la organización del espacio rural. La mirada ajena: Andalucía vista "otros". Especialización exportadora de las regiones españolas: un análisis de los sectores manufactureros.
- David Armengol y  
Butrón de Mújica** La contabilidad de los recursos naturales. Monografías de Economía y Medio Ambiente. N.º 3. Agencia de Medio Ambiente. 1991. Varios Autores.
- Juan M. Barragán Muñoz** Under and over the water: the Economic and Social effects of buildings bridges and tunnels. Napoli. Edizioni Scientifiche Italiane. 1991. 283 pp.
- M.ª del Carmen Ocaña Ocaña** Teoría y práctica de la comarcalización. El caso de Andalucía. Edita Universidad de Málaga. Colección Textos Mínimos. 113 páginas. Málaga, 1992. María Luisa Gómez Moreno.

### *III. Documentación*

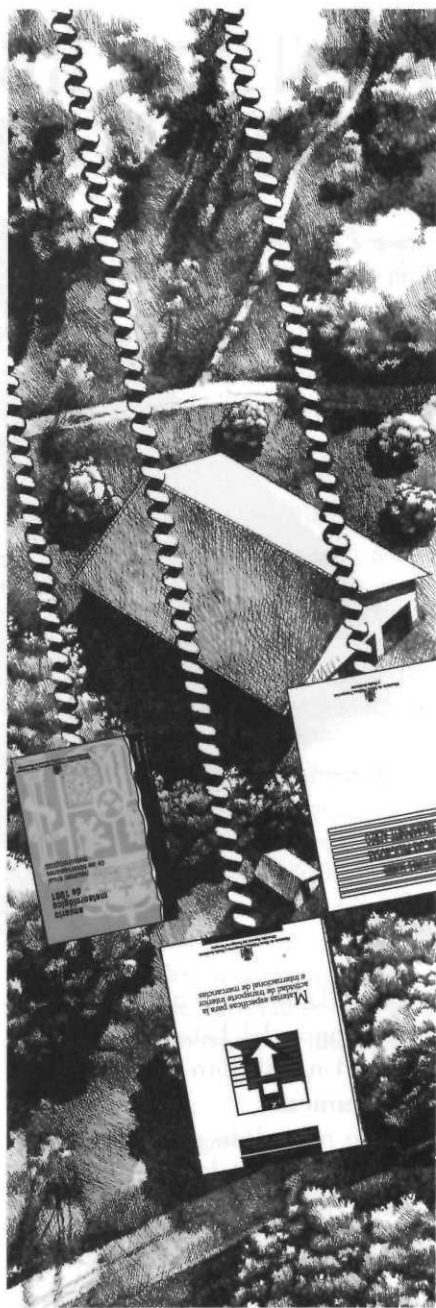
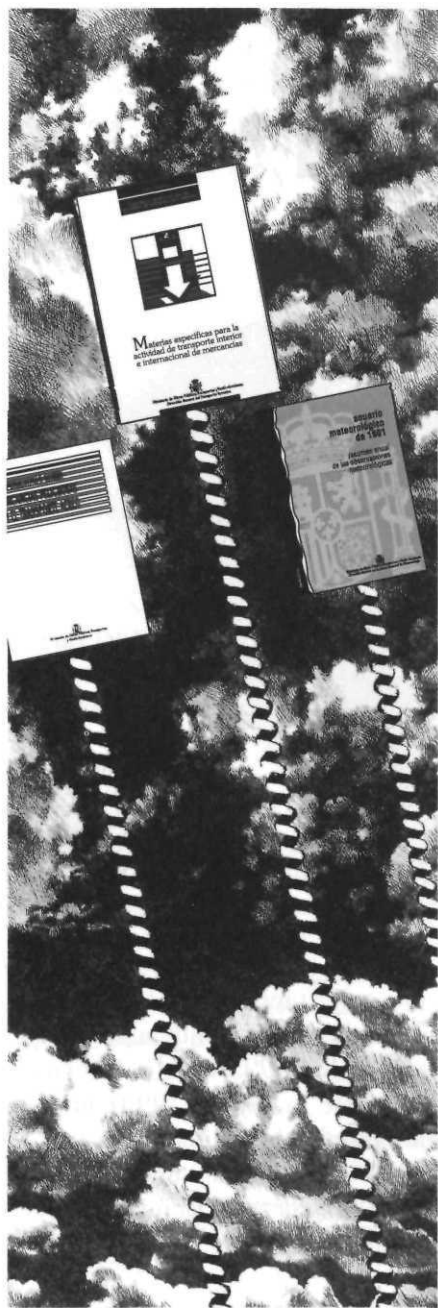
- Santiago Petschen** Los convenios de relieve internacional de las comunidades autónomas españolas (I. Andalucía, Aragón, Asturias).

### *IV. Textos*

- F. Rodríguez Martínez** Andalucía según la obra de D. Isidoro de Antillón y Marzo (1778-1814).

Edita: REVISTA DE ESTUDIOS REGIONALES. UNIVERSIDADES DE ANDALUCIA  
Secretaría: Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. Universidad de Málaga  
El Ejido, s/n. Apartado Oficial Suc. 4 • 29071 Málaga • Telf. 95 / 213 12 97





## NO PIERDA TIEMPO PIDA SUS LIBROS POR TELÉFONO, POR FAX Y POR CORREO

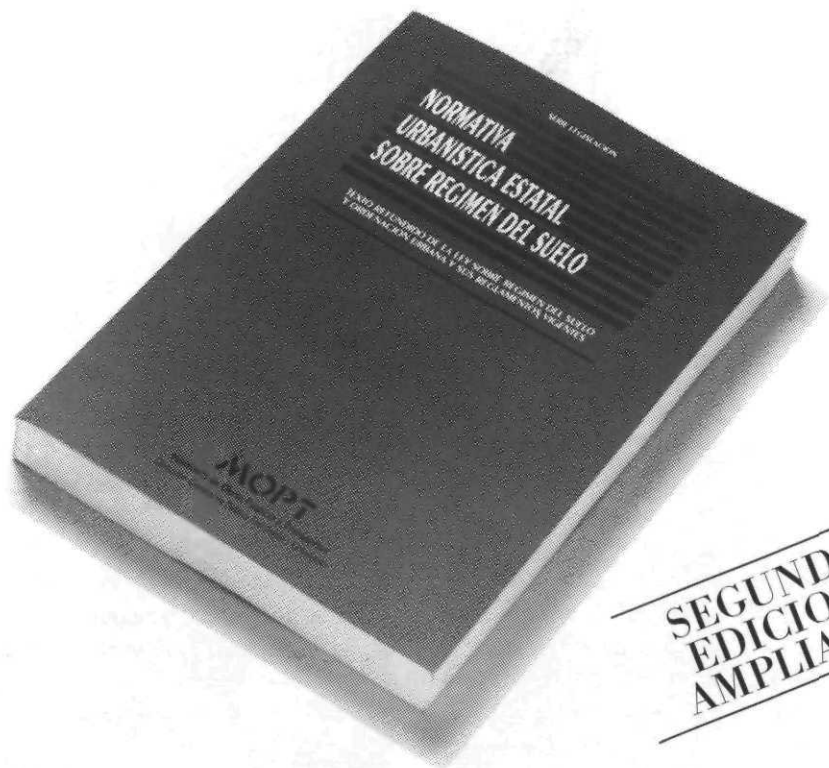
Servicio permanente: 24 horas siete días a la semana. Un fax y un contestador automático toman su pedido si llama fuera de horas de oficina.  
0 títulos a la venta de divulgación, investigación y normativa sobre medio ambiente, agua, meteorología, costas, puertos, marina, aviación, obras públicas, transportes, infraestructuras, arquitectura, urbanismo, vivienda, telecomunicaciones, correos, cartografía, etc...

Pídalos por teléfono: 597.6187 (24 horas), 597.6478, 597.6449. Pídalos por fax (24 horas): 597.6186 y 597.8470  
os por correo a: Centro de Publicaciones del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Paseo de la Castellana, 67. 28971 Madrid  
(Prefijo 91 para llamadas desde fuera de Madrid) (No se admiten pedidos contra reembolso para Madrid-ciudad)



Ministerio de Obras Públicas, Transportes  
y Medio Ambiente  
Centro de Publicaciones

# NORMATIVA URBANISTICA ESTATAL SOBRE REGIMEN DEL SUELO.



La recopilación más actualizada de las disposiciones del Estado en materia urbanística. Un útil libro que recoge en un sólo volumen:

- El texto refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, RD-L 1/1992.
- Los cuatro reglamentos vigentes,

con orientaciones interpretativas ya adecuadas a la reciente tabla de vigencias del RD 304/1993 (publicadas en el BOE del 18 de marzo de 1993), en columna en paralelo al articulado.

- Índice analítico de conceptos, con más de 1.000 voces relacionadas del texto refundido de la ley.



Ministerio de Obras Públicas, Transportes  
y Medio Ambiente  
Centro de Publicaciones

## INFORMACION Y PEDIDOS:

Plaza San Juan de la Cruz, s/n. 28071 Madrid.  
Telf.: 597 64 78 / 49. 597 61 87 (24 horas)  
Fax: 597 61 86 (24 horas). 597 84 70 (24 horas)

**Precio:** 1.000 ptas., más gastos de envío.