

El camino de Santiago: itinerario y núcleos de población: por Jean Passini. Madrid. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Centro de publicaciones. 1993. 248 pp. il. col., 24 cm. ISBN: 84-7433-913-8.

Desde mediados de los años ochenta el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, ha venido desarrollando una serie de trabajos dirigidos al análisis y conocimiento profundo del Camino de Santiago. Aparte de la búsqueda de conocimientos respecto a un elemento fundamental de nuestra cultura, el origen de este interés se encuentra también en la iniciativa del Consejo de Europa de potenciar los elementos de relación que históricamente han servido para integrar las diferentes culturas y realidades de la geografía europea. Desde esta perspectiva, el Camino de Santiago se presenta como vehículo de intercambio cultural y transformación social, siendo especialmente interesante el análisis de estos fenómenos en el territorio que soporta el Camino, ya que las ciudades que le jalonan constituyen una muestra viva de los efectos de esta integración sociocultural.

El Camino de Santiago constituye el itinerario principal de los peregrinos para llegar a la tumba del Apóstol, está jalonado de ciudades etapas que se encuentran a unos veinticinco o treinta kilómetros de distancia y entre las cuales hay lugares habitados cada dos o cuatro kilómetros: hospitales, casas, monasterios o ermitas.

En este libro se examina este itinerario del que se ofrece una cartografía precisa. Además en él se pretende catalogar gran número de lugares habitados de la Edad Media a lo largo del Camino. En los planos y esquemas se subraya el papel estructurador desempeñado por el camino francés en las ciudades de pequeña y mediana dimensión, así como en las aldeas. Cuando las grandes concentraciones parcelarias tienden a borrar el microrrelieve, el parcelario y los lugares, la ilustración fotográfica personal, elegida para completar el texto y la parte gráfica, permite al lector reconstruir la dimensión histórica del territorio que recorría el peregrino.

El libro que aquí se comenta constituye el resultado de las investigaciones realizadas por Jean Passini, con una exhaustiva información sobre las características de los diferentes elementos aislados, núcleos, poblaciones, ciudades, e incluso despoblados, que se asentaban originariamente sobre el Camino de Santiago o son consecuencia del mismo. Esta nueva aportación constituye un valioso material para historiadores, geógrafos, sociólogos, urbanistas e, incluso para viajeros atentos y peregrinos amantes de la Historia, que permitirá

elaborar interpretaciones más complejas sobre las formas de asentamientos humanos en el Camino de Santiago.

Paloma Pozuelo Guilló

Los problemas del transporte metropolitano: un análisis de casos. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Instituto de Estudios del Transporte y las Comunicaciones. — Madrid: MOPTMA, Centro de Publicaciones, 1993. 257 pp. il.; 24 cm. ISBN: 84-7433-956-1.

La Asociación de Ciencia Regional viene realizando reuniones anuales en las que tratan los problemas más actuales y las políticas más adecuadas para resolverlos en las diferentes Autonomías españolas. Como Delegación de aquella en la Comunidad de Madrid, la Asociación Madrileña de Ciencia Regional realizó en el año 1992 un Seminario sobre "El Transporte Metropolitano en Madrid", que responde a uno de los problemas más importantes de esa Comunidad Autónoma y que afecta no sólo a la eficiencia en el funcionamiento del sistema productivo regional, sino también al nivel de bienestar general de los ciudadanos.

Las causas últimas para la elección del tema —el transporte metropolitano— fueron su trascendencia económica, su indudable proyección social y el nivel crítico alcanzado por los problemas que subyacen en el mismo.

El libro recoge el contenido del Seminario que se organizó, bajo el patrocinio, entre otros muchos, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en tres sesiones durante los días 8 y 9 de junio de 1992. Los objetivos perseguidos en cada una de estas sesiones fueron: el estudio de las infraestructuras, la movilidad, los costes y la financiación del transporte público colectivo urbano y, finalmente la polémica acerca de la regulación y competencia en el transporte urbano.

En la primera Sesión dedicada a las infraestructuras, se abordaron las soluciones a los problemas del transporte a través de la planificación urbanística, se analizó la infraestructura viaria en la región metropolitana de Madrid desde los ámbitos central y autonómico, y se examinaron muy particularmente las experiencias del transporte a través de la planificación urbanística, se analizó la infraestructura viaria en la región metropolitana de Madrid desde los ámbitos central y autonómico, y se examinaron muy

particularmente las experiencias del transporte público en las ciudades de Valencia y Sevilla. En la segunda sesión se discutieron los problemas relativos a la congestión del tráfico en Madrid, los costes externos del transporte urbano, la movilidad, los sistemas de transporte y la estructura metropolitana: la restricción del tráfico metropolitano como aportación a la congestión de las grandes ciudades y de los modelos de financiación —desde los ámbitos de la Administración Central, Autonómica y Local— del transporte colectivo urbano en España. La tercera sesión versó sobre la teoría y la evidencia empírica en la regulación y competencia del transporte urbano, la experiencia británica de desregulación del mismo, la experiencia francesa de su ordenación y la organización del transporte en Madrid a través de los contratos-programa como instrumentos de la regulación de los transportes.

P.P.G.

El camino de Andalucía: itinerarios históricos entre la Meseta y el Valle del Guadalquivir. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Instituto de Estudios del Transporte y las Comunicaciones — Madrid, MOPTMA. Centro de Publicaciones, 1993. 213 pp. il.; 29 cm. ISBN.: 84-7433-936-7.

Las características geográficas de una región, especialmente su orografía y sus ríos, influyen de manera decisiva en la configuración de su red de comunicaciones terrestres. Muchos de los caminos antiguos, y entre ellos numerosas calzadas romanas, aprovecharon cañadas ganaderas que, a su vez, seguían ancestrales caminos abiertos por el paso continuado de animales en busca de agua y pastos. El objetivo de este trabajo es definir las principales rutas seguidas a lo largo de la Historia en los desplazamientos entre el centro de la Meseta y el valle del Guadalquivir, analizando la red de calzadas romanas, los itinerarios de Al-Andalus, el campo de Toledo a Córdoba (que fue la principal vía de comunicación con el sur desde la Edad Media hasta el siglo XVIII), y el establecimiento definitivo del Camino Real de Andalucía en época de Carlos III, itinerario que con pocas variaciones se mantiene en la actualidad. En primer lugar se dedica un capítulo a las **vías romanas**, clara prueba del sentido práctico que poseía este pueblo, al responder su trazado principalmente a motivos de carácter político,

necesidades propias de la conquista, que facilitasen la marcha y movilidad de las tropas. Con el tiempo se fueron convirtiendo en importantes instrumentos de expansión comercial, poniendo en contacto las distintas regiones productoras de materias primas. El capítulo cita las diferentes fuentes para el estudio de esta red, así como las posteriores investigaciones que han dado lugar a otras tantas interpretaciones, todo ello acompañado, como a lo largo de todos los capítulos, de información gráfica y mapas de las diferentes vías.

El segundo capítulo **itinerarios medievales** se encuentra dividido en varios apartados: *la España de las invasiones* señalando la gran confusión y decadencia que dominó el periodo de las invasiones bárbaras. *Los primeros itinerarios de la conquista musulmana*, no produjeron variaciones en la red de comunicaciones, sólo modificaron y conservaron, nunca ampliaron. Se abandonaron gran cantidad de itinerarios romanos potenciándose otros en torno a los nuevos centros neurálgicos. Dedicamos la siguiente sección a *Las Geografías árabes*, ya que el conocimiento de los caminos y las rutas proporcionaba un elemento de unificación geográfica con fines comerciales, políticos y sobre todo religiosos. Geógrafos, tanto orientales como hispanomusulmanes, estudiaron y detallaron los caminos que cubrían los territorios conquistados, señalando con precisión las distancias comprendidas entre las distintas poblaciones. Facilitar el movimiento de los ejércitos, atender la seguridad del transeúnte y mantener vivo el espíritu religioso, especialmente con las peregrinaciones a Santiago de Compostela y otros santuarios, fueron importantes motivos para que los reyes cristianos, desde los primeros tiempos de la Reconquista, dictaran normas y disposiciones en relación con la protección y conservación de los caminos existentes, a ello se dedica el apartado, *Reglamentación sobre caminos en al España cristiana*. A continuación se dedica un espacio a la *Literatura caminera medieval*. Y finaliza el capítulo con *Las Cañadas* de tradición realmente antigua, haciéndola remontar al periodo ibérico en que la vida pastoril generalizada y las migraciones semestrales, dieron gran importancia a la red de cañadas. Continúa con el capítulo **El camino de Andalucía entre 1475 y 1700** señala la autoría de los Reyes Católicos a la hora de sentar las bases para el desarrollo de la red de caminos y de los servicios de transporte. Con el fin de garantizar la seguridad en los caminos se creó un servicio de vigilancia, la Santa Hermandad. Para el estudio y descripción de la red de

caminos en los siglos XVI y XVII cuenta con varias fuentes: *Descripción y Cosmografía de España*, de Fernando de Colón, al que dedica una sección, continua con diferentes *Guías de caminos de diferentes autores que recogen diversos itinerarios*. Se completa el capítulo con una *Relación histórico-geográfica de los pueblos de España y Testimonio de viajeros*, donde señala que las descripciones de los viajes reales proporcionan información sobre los mejores caminos o, al menos los más transitables.

El cuarto capítulo **El camino de Andalucía en el siglo XVIII: El paso de Despeñaperros**, va acompañado de abundante material gráfico histórico. En el siglo XVIII se produce un cambio sustancial en lo que se refiere a los caminos a mediados del siglo la Corona asume como competencia suya la de facilitar unas comunicaciones eficaces. Para ello abordó la construcción de una red de "caminos reales", destinados a conectar La Corte con la periferia. A la hora de plantear esta primera red radial, el interior de la península tenía una baja densidad de población y pocas ciudades grandes, sin embargo Andalucía tenía una importancia muy considerable ya que de las 40 ciudades de más de 10.000 habitantes que había en España a finales de siglo, 17 estaban en Andalucía. Por todo el *Camino de Andalucía* era de vital importancia para el conjunto del país. El itinerario actual de Madrid Andalucía se fijó en el siglo XVIII. Fue entonces cuando se construyeron los primeros tramos de carretera con características indicadas para el tráfico rodado, con un trazado que se mantiene en lo esencial, aunque con sucesivas variantes y mejoras. El aumento de tráfico a lo largo del siglo y la colonización de la zona despoblada del camino para hacerlo más transitable y menos peligroso dio lugar a la fundación de ciudades que pudiesen ofrecer los servicios necesarios a los viajeros. Fue entonces y en relación con este proyecto de colonización cuando se dieron los primeros pasos para arreglar el camino de Andalucía dando lugar al proyecto de apertura de el *Paso de Despeñaperros*. Con un estudio gráfico se comenta el *Estado del camino a finales del siglo XVII*, para finalizar el capítulo con *Los Itinerarios de Postas*.

El capítulo final está dedicado a **La etapa de consolidación. Siglos XIX y XX**. Un primer apartado está dedicado a *La carretera de Andalucía. 1800-1925*, que no presenta cambios relevantes en lo que se refiere al trazado establecido de forma casi definitiva en el siglo anterior. La actuación se limitará a obras de conservación, reparación y conclusión de alguno de sus tramos. El siguiente apartado dedicado al *Siglo XX*, el 9 de febrero de 1926 se aprobó el Real

Decreto, de *Circuito Nacional de Firmes Especiales*, con la finalidad de transformar el estado de la red de carreteras para adaptarlas al tráfico moderno. Aunque la meta principal era la mejora de los pavimentos, se hizo cargo también de la realización de diversas obras en los itinerarios seleccionados. En 1940 se aprueba el *Plan General de Obras Públicas 1940. El Plan Peña*. Durante la Guerra Civil, las carreteras habían sufrido un gran deterioro por lo que fue necesario establecer un presupuesto urgente, para la reconstrucción de puentes y la reparación extraordinaria de firmes, medidas que se complementaban con un ambicioso plan que preveía la construcción de algunas nuevas carreteras y la adecuación de las existentes a una nueva instrucción. La precaria situación económica de los años cuarenta, y la consiguiente falta de fondos para la reparación y conservación de las carreteras llevó al deterioro de la red. Esta circunstancia, unida al incremento del tráfico, hizo necesario el llamado *Plan de Modernización de las Carreteras Españolas*, aprobado el 18 de diciembre de 1950. En 1960 se aprobó un nuevo plan de carreteras, el *Plan General de Carreteras 1960*, que iba a desarrollarse de 1962 a 1977 subdividido en cuatro planes cuatrienales sucesivos. La actuaciones más trascendentes de este plan se llevaron a cabo dentro del programa *Red de Itinerarios Asfálticos 1967-71* (REDIA).

En julio de 1967 se presentó el *Programa de Autopistas Nacionales Españolas (PANE)*, que junto con el programa REDIA, marcaría la pauta de las obras de carretera a partir de 1971. La *Ley de carreteras de 1974* comprometía al gobierno a la publicación de un nuevo *Plan de Carreteras*, que había de sustituir al *Plan General de 1961*. Las trascendentes circunstancias políticas que se vieron en aquellos años obligaron al aplazamiento de un nuevo plan hasta la conclusión del proceso de transferencias en 1984. Definida ya la *red de interés general del Estado* (RIGE), la Dirección General de Carreteras redactó en 1984 un nuevo plan general para el periodo 1984-1991. 1984 fue un año decisivo para la evolución de la carretera de Andalucía. Además de aprobarse en este año el programa que la convertía en autovía, se finalizó el desdoblamiento de la calzada de Despeñaperros.

El libro se completa con una **Bibliografía** y un **Anexo documental**.

P.P.G.

Guía sobre criterios ambientales en la elaboración del planeamiento. País Vasco. *Viceconsejería de Medio Ambiente.* — Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1993. 174 pp. il.; 30 cm.

La ordenación del territorio se concibe actualmente como un cuerpo de conocimientos donde confluyen la planificación económica y la planificación física, como un proceso que demanda la colaboración de un cuerpo multidisciplinar, ya que el territorio es un sistema integrado en el que intervienen variables de muy diversa índole, entre ellas las medioambientales. Por ello el desarrollo de cualquier instrumento de ordenación del espacio está ineludiblemente unido a su relación con el medio natural.

La Carta Europea de Ordenación del Territorio, aprobada el 20 de mayo de 1983 define un nuevo concepto de desarrollo equilibrado en el que la mejora de la calidad de vida integre el estado del medio ambiente, lo que precisa, como factor determinante, una utilización racional del territorio.

La planificación tradicional de carácter sectorial ha dado lugar a enfoques que no tienen en cuenta la interdependencia de fenómenos pero en la actualidad se está de acuerdo en la necesidad de contemplar el territorio en su conjunto y dotar a la planificación un contenido integrador de todos los aspectos que intervienen. Esto hace necesario la consideración de las variables medioambientales.

Ante la situación de degradación de los recursos naturales, las medidas correctoras de carácter tecnológico, se manifiestan escasamente eficaces en numerosos casos. Por ello, es necesario asumir la necesidad de adoptar enfoques preventivos en el tratamiento de la problemática ambiental, en el proceso de toma de decisiones. El planeamiento puede constituir uno de los instrumentos decisivos para la protección del medio ambiente concebido como la ordenación y regulación de los diversos usos del suelo en su aspecto más amplio y complejo.

Al mismo tiempo, los criterios de actuación sobre espacios naturales protegidos debe complementarse con una actuación en materia de planeamiento que indica sobre el resto del territorio, de modo que se consiga una articulación entre aquellas áreas y el resto del territorio.

La Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco, consciente de los problemas a los que se enfrentan los reponsables del planeamiento municipal, en relación con las cuestiones que atañen al medio ambiente, ha

tratado de remediar, en lo posible esta situación a través de la elaboración de un documento-guía que, teniendo en cuenta los aspectos ambientales que el planeamiento debe tener en cuenta, incorpore aquellos conocimientos que puedan hacer más efectiva su labor.

La guía comienza con un capítulo en el que se hace referencia a una serie de elementos y conceptos básicos cuyo conocimiento es fundamental para la realización de una ordenación del territorio integral.

A continuación se insiste en la importancia del medio ambiente en el planeamiento municipal, tanto en lo que se refiere al entorno urbano como al rural.

Seguidamente estudia de la interrelación existente entre la legislación territorial y urbanística y la referida al medio ambiente, así como la incidencia de ésta en el planeamiento municipal.

El capítulo siguiente pretende reflejar la participación de las distintas administraciones implicadas en el planeamiento municipal a través del repaso de sus competencias. Se incide especialmente en aquellas que en materia de medio ambiente, recaen en la administración local dada su implicación en el desarrollo de la planificación.

Se ha cuidado especialmente la confección de un mapa en el que se localicen los espacios y enclaves de interés natural, dada su gran utilidad para el tratamiento de estas áreas a la hora de establecer delimitaciones, regular usos y compatibilizar planeamientos de diversos municipios.

La guía se completa con una serie de Anexos en los que se recoge la cartografía, bibliografía y estudios de interés para la elaboración del planeamiento en la Comunidad Autónoma del País Vasco, reflejándose asimismo las fuentes donde obtener dicha información; así como un listado de la legislación urbanística y ambiental aplicable al respecto.

P.P.G.

Movilidad y territorio en las grandes ciudades: el papel de la red viaria. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Dirección General de Planificación Intermodal del Transporte en las Grandes Ciudades. — Madrid: MOPTMA, Centro de Publicaciones, 1993. 294 pp. il.; 24 cm.

Recoge este libro la totalidad de las ponencias presentadas a las cuatro sesiones de trabajo de las Jornadas Técnicas "movilidad y territorio en las grandes ciudades: el papel de la red viaria",

celebradas durante los días 26 y 27 de noviembre de 1992 en Madrid, cuyo objetivo es la difusión entre los técnicos interesados en el problema, siempre actual, del papel del sistema de transportes, y en particular de la red viaria, en las grandes áreas metropolitanas. Se pasa así revista a las relaciones entre red viaria y territorio, las experiencias de planificación en diferentes ciudades europeas, la funcionalidad de los diferentes modelos viarios metropolitanos y la gestión de la red.

Estas jornadas permitieron a los profesionales del urbanismo y del transporte debatir, a partir de la presentación de diferentes experiencias internacionales, algunas cuestiones relacionadas con la planificación de vías rápidas en áreas metropolitanas.

Se plantea la necesidad de considerar de manera integrada la red de carreteras: cada nueva actuación debe abordarse desde la perspectiva global del sistema viario metropolitano, necesidad que obliga a planificar las actuaciones desde una estrategia de concertación entre las diferentes administraciones implicadas, con el fin de asegurar la coherencia del esquema final que se propone.

Si bien los principios de jerarquización viaria y especialización funcional continúan siendo el eje central de articulación de cualquier propuesta de red, la complejidad de las grandes áreas urbanas, y en particular el fenómeno de la periferia metropolitana, obligan a combinar estos principios con la consecución de una permeabilidad transversal que posibilite el desarrollo de estas nuevas áreas urbanas. Por lo

que se hace necesario proponer un esquema que asegure el equilibrio del conjunto del área metropolitana.

La red viaria debe situarse en el marco más global de una estrategia de transporte que tome en consideración los diversos modos, de forma que pueda reponder a la demanda con una propuesta diversificada. La red viaria no puede considerarse como canal exclusivo del transporte privado, ya que buena parte del transporte público metropolitano se realiza por las vías rápidas urbanas. Por ello las necesidades del transporte público y su conexión con los otros modos de transporte urbano deben ocupar una parte central de la tarea de planificación.

La estrategia territorial metropolitana constituye el marco general en el que se desarrolla la planificación del transporte. No sólo porque éste resulte ser un instrumento básico al servicio de aquella, sino por el propio carácter de elemento urbano que tiene toda vía. De ahí la necesidad de un planteamiento global, en el que las propuestas de red viaria se integren dentro de las grandes opciones del planeamiento metropolitano.

La localización periférica de España respecto de los principales ejes urbanos obliga a plantear el debate en los términos de la estrategia metropolitana y, más en concreto, las directrices de transporte deben favorecer la integración de sus áreas metropolitanas dentro de una red europea de ciudades, apoyando tanto sus funcionalidades nacionales e internacionales como su desarrollo interno.

P.P.G.

Acuse de recibo

Plan especial de protección del Pirineo: Diputación General de Aragón, Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. — Zaragoza: La Dirección, 1993. 161 pp.; 30 cm.

La estadística en España hoy: Situación. — Bilbao: Servicio de Estudios del Banco Bilbao Vizcaya, 1991/3-4. 191 pp.; 24 cm.

Bibliografía geográfica de Euskal-Herria (1980-1992): F. Javier Gómez Piñero, Juan Antonio Saez García. — San Sebastián: Instituto Geográfico Vasco "Andrés de Urdaneta", 1993. 306 pp.; 24 cm.

Madrid gran sur metropolitano: territorio, desarrollo regional y medio ambiente. — Madrid: Consejería de Política Territorial, 1993. 150 pp.; 25 cm.

Revista de Estudios Antequeranos. — Antequera. Unicaja. *Obra Sociocultural.* 1/1993. 184 pp.; 24 cm.

Revista de Estudios Antequeranos. — Antequera. Unicaja. *Obra Sociocultural.* 2/1993. 446 pp.; 24 cm.

Programas de actuaciones prioritarias en carreteras: 1993-1995. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Dirección General de Carreteras. — Madrid: MOPTMA, Centro de Publicaciones, 1993. 23 pp.; 30 cm.

Renzo Piano: building workshop. Italia-Francia-Japón. Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente. Dirección General para la Vivienda y Arquitectura. — Madrid: MOPTMA, Centro de Publicaciones, 1993. 48 pp.; 30 cm.

Índice legislativo de telecomunicaciones. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Dirección General de Telecomunicaciones. — Madrid: MOPTMA, Centro de Publicaciones, 1993. 48 pp.; 24 cm.

Industria i territori: l'Horta-Albufera. Antoni Prsència i Crespo. Catarroja. Ayuntamiento. Servei de Publicacions. 1993. 170 pp.; 24 cm.

Medio ambiente en España: 1992. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Dirección General de Política Ambiental. — Madrid: MOPTMA, Centro de Publicaciones, 1993. 278 pp.; 29 cm.

Agua, ciudad y territorio: aproximación geo-histórica al abastecimiento de agua a Cádiz. J.M. Barragán (coord.). — Cádiz: Universidad. Servicio de Publicaciones, 1993. 293 pp., il.; 24 cm.

Guía de la organización administrativa en medio ambiente: 1993. Dirección General de Política Medioambiental. — Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Centro de Publicaciones 1993. 413 pp.; 25 cm.

Actualización del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid 1993: documento de avance. Convenio entre el Ayuntamiento y la Universidad de Valladolid. — Valladolid: Ayuntamiento, Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística, D.L. 1993. 181 pp. il. 24 cm. (Temas de Urbanismo. Planeamiento; 6).

Cuba: política y estrategia del desarrollo urbano. Miguel Padrón Lotti, ponencia presentada al II Congreso Iberoamericano de Urbanismo. Tlaxcala, México, del 21 al 25 de abril de 1986. — La Habana: Junta Central de Planificación, Instituto de Planificación Física. 15 pp. 28 cm.

Cuba: características del urbanismo. Cecilia Méndez Yáñez, ponencia presentada al II Congreso Iberoamericano de Urbanismo. Tlaxcala, México, del 21 al 25 de abril de 1986. — La Habana: Junta Central de Planificación, Instituto de Planificación Física. 23 pp. 28 cm.

Metodología del proyecto urbano. Instituto de Planificación Física. — La Habana, Pueblo y Educación, 1980. 75 pp. 28 cm.

Las Inversiones extranjeras en el País Vasco. por Elena Giráldez Pidal. — Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1993. 477 pp. 24 cm. (Estudios de Economía, 9)

Perspectivas de desarrollo territorial: la economía de las comarcas del País Vasco. AA. VV. — Vitoria-Gasteiz. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1993. 290 pp. 24 cm. (Estudios de Economía, 10).

La Construcción de Tolosa. Por **Angel Martin Ramos**. — Bilbao. Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro, 1993. 426 pp., il. col., 34 cm.

Córdoba en el siglo XIX. Modernización de una trama histórica. Por **Cristina Martin López**. — Córdoba. Ayuntamiento, Gerencia de Urbanismo, 1990. 547 pp., il. plan. pleg., 24 cm.

Córdoba. Burguesía y urbanismo. por **Francisco R. García Verdugo** — Córdoba. Ayuntamiento, Gerencia de Urbanismo, 1993. 259 pp., il. col., 29 cm.

Planeamiento y gestión metropolitana comarcal y municipal: uniformidad y diversidad. Control y flexibilidad. por **Manuel Ferrer Regalés** (coord.) — Pamplona, EUNSA, 1993. 219 p. 24 cm.

Ordenación, planificación y gestión del espacio litoral. por **Juan Manuel Barragán Muñoz** — Barcelona, Oikos-Tau, 1994. 298 pp. 22 cm.

Consideraciones económicas urbanísticas y legales ante la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid. Jornadas urbanísticas organizadas por la Cámara de Comercio e Industria de Madrid durante los días 22, 23, 24, 25, 29 y 30 de noviembre de 1993 — Madrid, La Cámara, D.L. 1994. 411 pp., 23 cm. (Forum Cámara).

Avance anuario estadístico de España: 1993. — Madrid: Instituto Nacional de Estadística, 1994. 341 pp.; 17 cm.

Cuadernos de ordenación del territorio. — Madrid: FUNDICOT, 1994/6. 48 pp.; 21 cm.

Situaciones atmosféricas en España: por Julián Sánchez Rodríguez, Ministerio de Obras Públicas Transportes y Medio Ambiente. Dirección General del Instituto Nacional de Meteorología. — Madrid: MOPTMA. Centro de Publicaciones, 1993. 285 pp. 24 cm.

Estudios de transportes. 1992-1993: por el Instituto de Estudios del Transporte y las Comunicaciones. — Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Centro de Publicaciones, 1994. 293 pp.; 24 cm.

Mercado inmobiliario en España. 1993. Tasaciones Hipotecarias, S.A. Argentaria, 1994. 29 pp.; 29 cm.

DOSSIER : POLITIQUES ET DISCOURS URBAINS

Jacques PALARD, *Stratégie politique, action culturelle et intégration socio-spatiale*

Alain MARCHAND, *Le social saisi par le discours politique. Le cas de Montpellier*

Michel LUSSAULT, *Le royérisme ou la recherche de la cité radieuse*

Catherine BERNIÉ-BOISSARD, *Nîmes, ville européenne ? Discours politique sur la ville*

Claudette PEYRUSSE, *Marseille à l'écran ou la poésie d'une ville*

Carole THOMAS, *Marseille, ville-monde*

M. GROSSETTI, J.Y. NEVERS, M. AZAM, P. VANNIER, *Un exemple de rapport ville/université. Toulouse devient scientifique (1870-1914)*

Isabelle GARAT, *Vivre Bayonne intensément. Mise en scène de l'identité et de la citoyenneté urbaine à travers la fête*

Jean-Yves NEVERS, *Les villes et la crise. Situation financière dans dix pays*

Jocelyne SIMBILLE, *La politique de la ville : fruit et ferment du renouveau du service public*

Bernard BRUNET, *Politique de la ville et institution judiciaire*

Geneviève KOUBLI, *Démocratie locale et pluralisme socioculturel*

CHRONIQUE

Bernard MIÈGE, *Les étapes de la pensée communicationnelle (3). Les interrogations actuelles*

NOTES

Marie-Hélène LE GOASCOZ, *Une nouvelle philosophie de l'accession à la propriété ?*

Notes de lecture. Informations scientifiques