
CIUDAD Y TERRITORIO

Estudios Territoriales

Vol. XXXIX. Tercera época
N.º 154, invierno 2007

*25 años de planificación estratégica
de ciudades*

Población municipal en el siglo XX

*Efectos territoriales del transporte
terrestre en Canarias*

Paisaje agrario

*Ordenación de parques culturales
rurales*

*Política habitacional social en
Argentina*

*Índices de la Revista
de los números 151-154*



MINISTERIO
DE VIVIENDA

CIUDAD Y TERRITORIO

Estudios Territoriales

Vol. XXXIX. Tercera época
N.º 154, invierno 2007

*25 años de planificación estratégica
de ciudades*

Población municipal en el siglo XX

*Efectos territoriales del transporte
terrestre en Canarias*

Paisaje agrario

*Ordenación de parques culturales
rurales*

*Política habitacional social en
Argentina*

*Índices de la Revista
de los números 151-154*



MINISTERIO
DE VIVIENDA

Índice

PRESENTACIÓN

Presentación.....	617
-------------------	-----

ESTUDIOS

25 años de planificación estratégica de ciudades José Miguel FERNÁNDEZ GÜELL.....	621
--	-----

Población municipal en los censos del siglo XX Francisco J. GOERLICH & Matilde MAS & Joaquín AZAGRA & Pilar CHORÉN.....	639
--	-----

Efectos territoriales del actual modelo de transporte terrestre en Canarias José Ángel HERNÁNDEZ LUIS.....	657
---	-----

Paisaje agrario: antropología de un territorio, II Esther Isabel PRADA LLORENTE.....	689
---	-----

La ordenación de parques culturales en espacios rurales. Una propuesta para Asturias Paz BENITO DEL POZO.....	711
---	-----

Aislamiento territorial de la pobreza urbana. Política habitacional social de los 90 en la Argentina: el caso “Ciudad de los Milagros” (AMGR, Chaco) Miguel BARRETO & Andrea BENÍTEZ & María FERNÁNDEZ & Marta GIRÓ & José ZAVALA.....	727
---	-----

Abstracts John POWNALL.....	753
---------------------------------------	-----

OBSERVATORIO INMOBILIARIO

La nueva coyuntura del mercado de vivienda Julio RODRÍGUEZ LÓPEZ.....	757
--	-----

INTERNACIONAL

Italia: Federico OLIVA.....	777
-----------------------------	-----

Suiza: Sara LUZÓN & Harald STÜHLINGER.....	781
--	-----

Argentina: Nora CLICHEVSKY.....	785
---------------------------------	-----

DOCUMENTACIÓN

• <i>Primer encuentro Iberoamericano de Buenas Prácticas Urbanas</i>	791
--	-----

• <i>Normativa estatal y autonómica</i> Ángela de la CRUZ MERA.....	793
--	-----

• <i>Planteamiento Urbanístico</i>	809
--	-----

LIBROS Y REVISTAS

Recensiones y reseñas de libros recibidos	821
Acuse de recibo	823
ÍNDICES de CIUDAD Y TERRITORIO Estudios Territoriales. Vol. XXXIX. 2007	827

Presentación

Este último número que cierra el año se abre con el artículo “25 años de planificación estratégica de ciudades”. En él José Miguel FERNÁNDEZ GÜELL, Arquitecto-Urbanista Profesor Titular del Departamento de Urbanística de la Universidad Politécnica de Madrid, expone cómo, desde que en 1981 se elaboró el primer Plan Estratégico en la ciudad de San Francisco, han transcurrido veinticinco años a lo largo de los cuales la planificación estratégica de ciudades ha crecido y madurado como un instrumento más al servicio de los gobiernos locales y de la ciudadanía en general. E independientemente del tipo de reacción que suscite, la planificación estratégica de ciudades sigue mostrando vitalidad y, por lo tanto, vigencia ante algunas de las carencias e ineficacias que muestran la planificación y gestión urbanas contemporáneas. El siguiente trabajo, “Población Municipal en los censos del Siglo XX”, cuyos autores son Francisco J. GOERLICH GISBERT, Matilde MAS IVARS, Joaquín AZAGRA ROS y Pilar CHORÉN RODRÍGUEZ, de la Universidad de Valencia y el Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas (Ivie), presenta una base de datos homogénea de la población municipal española así como algunos resultados relativos a la localización de la población sobre el territorio a lo largo del siglo XX, mostrando una panorámica de los cambios habidos en la localización de la población en España entre 1900 y 2001, lo que permite ofrecer cuantificaciones precisas de fenómenos que, a grandes rasgos, ya son conocidos por los especialistas. Le sigue José Ángel HERNÁNDEZ LUIS, Profesor Titular de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, con el texto ‘Efectos territoriales del actual modelo de transporte terrestre en Canarias’ cuyo objetivo principal es demostrar el alto consumo de territorio que, para el transporte, tiene el modelo de urbanización de baja densidad en Canarias. Lo que pone de manifiesto la profunda insostenibilidad del modelo urbanizador de baja densidad imperante en Canarias desde los años ochenta. Esther Isabel PRADA LLORENTE Dr. Arquitecto, prof. Urbanística, Universidad SEK, Segovia, presenta “Paisaje agrario: antropología de un territorio, II” que incluye una parte seleccionada sobre un aspecto muy concreto, como son las escalas urbana y arquitectónica, de la tesis doctoral de la autora “Sayago, evolución histórica y proyección futura de su estructura territorial” y supone una continuación de lo publicado en CyTET, 144. Sigue el artículo ‘La ordenación de parques culturales en espacios rurales. Una propuesta para Asturias’ de Paz BENITO DEL POZO, profesora del Departamento de Geografía de la Universidad de León donde recoge algunas de las ideas, planteamientos y propuestas de ordenación que han orientado el proyecto de crear en territorio PRODER un parque cultural como instrumento para el desarrollo integral de un espacio rural de montaña en la zona centro-occidental de Asturias: la comarca del Camín Real de la Mesa. La parte del número dedicada a estudios se cierra con el trabajo de Miguel BARRETO, Andrea BENÍTEZ, María FERNÁNDEZ, Marta GIRÓ y José ZAVALA del CONICET Argentina, bajo el título “Aislamiento territorial de la pobreza urbana. Política habitacional social de los 90 en la Argentina: el caso ‘Ciudad de los Milagros’ (AMGR, Chaco)”, donde los autores describen y analizan la interrelación entre las políticas sociales y habitacionales durante la década pasada en la Argentina a partir del estudio de caso del barrio “Ciudad de los Milagros”, ubicado en el área metropolitana de Gran Resistencia, en la Provincia del Chaco, con la pretensión de poner en evidencia la manera en que estas políticas han contribuido a una mayor fragmentación del espacio urbano residencial, produciendo aislamiento y fijación o inmovilización territorial de la pobreza. Aspectos que no han hecho más que contribuir a reproducir la pobreza que estas políticas quisieron aliviar.

En la habitual Sección Observatorio Inmobiliario, el economista y estadístico Julio RODRÍGUEZ LÓPEZ describe “La nueva coyuntura del mercado de vivienda” en la que, tras un crecimiento notable de la economía mundial en la primera mitad de 2007, la crisis de liquidez acaecida en el verano de 2007 puede contribuir a deprimir el crecimiento de las más importantes economías en la segunda parte del año, excluidas las de los países emergentes. La economía española creció en torno al 4% en el primer semestre de 2007 y han aparecido algunos indicios de desaceleración del crecimiento en el tercer trimestre, en especial en la construcción residencial. Considera la aprobación

de la nueva Ley 8/2007 de Suelo y la puesta en marcha en septiembre de un amplio conjunto de medidas de política de vivienda destinadas a fomentar el alquiler. La construcción de nuevas viviendas protegidas ha crecido con fuerza en los primeros meses de 2007, frente al descenso de las iniciaciones de viviendas libres.

La sección de **Internacional** incluye desde **Italia** una crónica de Federico OLIVA sobre las ciudades italianas contemporáneas y su evolución en los últimos años. Sigue Sara LUZÓN desde **Suiza** con una interesante crónica de Harald STÜHLINGER sobre la transformación de lo que fuera una vez una situación periférica se convirtiera en una zona de ensanche urbano en el monte LAA en Austria. En la historia de las ciudades se cuenta con numerosos ejemplos de construcción sobre determinadas obras de infraestructura. La carencia de espacio fue una de las razones por las que durante la Edad Media se llegara a construir viviendas sobre un gran número de puentes. En los proyectos a los que hace referencia, y especialmente en el caso vienés, se trata de lugares que mientras se consigan resguardar de la influencia del tráfico de una manera inteligente, suponen una contribución más a la densificación positiva de la ciudad.

Nora CLICHEVSKY desde **Argentina** nos presenta la primera parte de algunos instrumentos articulados entre sí, de intervención directa, a través de regulaciones y/o instrumentos tributarios y con la política urbana en su conjunto, con la finalidad de obtener resultados positivos de esta intervención para la prevención de la informalidad urbana, que promete continuar en próximas presentaciones: Y, finalmente, para terminar el número se incorporan los correspondientes apartados habituales sobre la nueva legislación de Ángela DE LA CRUZ MERA, la actualización de la situación del planeamiento y las reseñas de los libros recibidos. Concluyendo con los índices acumulados del año.



Estudios



25 años de planificación estratégica de ciudades

José Miguel FERNÁNDEZ GÜELL

Arquitecto-Urbanista. Profesor Titular del Departamento de Urbanística.
Universidad Politécnica de Madrid.

RESUMEN: Desde que en 1981 se elaboró el primer Plan Estratégico en la ciudad de San Francisco, Estados Unidos, han transcurrido veinticinco años a lo largo de los cuales la planificación estratégica de ciudades ha crecido y madurado como un instrumento más al servicio de los gobiernos locales y de la ciudadanía en general. Los avatares que ha experimentado este proceso de planificación durante el último cuarto de siglo han sido muy variados, reflejando en ocasiones una aceptación entusiasta y en otras una crítica acerada. Independientemente del tipo de reacción que suscite, la planificación estratégica de ciudades sigue mostrando vitalidad y, por lo tanto, vigencia ante algunas de las carencias e ineficacias que muestran la planificación y gestión urbanas contemporáneas. En suma, este proceso ha pasado a engrosar el acervo urbanístico global y se configura como un eficaz nexo de unión entre la planificación económica, social y espacial.

DESCRIPTORES: Planificación estratégica. Planificación urbana. Planificación metropolitana. Planificación territorial.

I. RAZÓN Y OPORTUNIDAD DE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

La rápida difusión de la planificación estratégica de ciudades durante los años 80 y 90 del siglo pasado no fue fruto de la casualidad o de una moda pasajera entre los planificadores y políticos, sino más bien respondió a la satisfacción de una serie de necesidades emergentes en las comunidades urbanas. Por un lado, el establecimiento de un nuevo orden económico de naturaleza globalizadora había desmontado las barreras comerciales y estaba dejando expuestas a muchas ciudades y territorios a una fiera

competencia internacional. Por otro lado, la planificación urbana tradicional estaba atravesando una profunda crisis, que reflejaba claramente sus limitaciones para afrontar los nuevos retos y para satisfacer unas crecientes demandas sociales dirigidas a mejorar la agilidad, participación y transparencia de los procesos de planificación. Finalmente, los agentes locales demandaban un proceso de planificación que integrara las visiones económica, social y espacial de la ciudad con el fin de superar la fragmentación y descoordinación que provocaban los planes sectoriales tradicionales. En otras palabras, el contexto

socioeconómico y político-administrativo de las ciudades estaba maduro para aceptar nuevos enfoques que renovaran los instrumentos urbanísticos tradicionales y reforzaran los procesos de planificación.

Bajo estas condiciones generales, durante los años ochenta se estimó oportuno trasladar un conjunto de conceptos, métodos y herramientas de la planificación estratégica empresarial al ámbito de las ciudades. Esta traslación conceptual e instrumental no constituyó un proceso fácil e automático. Por un lado, había diferencias importantes en los procesos operativos y de toma de decisiones entre el sector privado y los organismos públicos en el ámbito urbano, que en ocasiones dificultaban y en otras impedían la adaptación de estos instrumentos. Por otro lado, en las Administraciones Locales existía un elevado nivel de desconocimiento sobre qué era y para qué servía la planificación estratégica, lo cual, en ciertos contextos, conducía a situaciones de pleno rechazo sin haber realizado un esfuerzo previo de reflexión. Por todo ello, hubo que buscar formas sencillas y didácticas para transmitir la aplicabilidad de este nuevo concepto.

Una aproximación un tanto simplista, pero bastante efectiva, de explicar la traslación de los conceptos y las herramientas de la planificación estratégica empresarial al ámbito urbano establecía un paralelismo entre el sistema empresa y el sistema ciudad. De esta forma, se presentaba la ciudad como una entidad que tenía propietarios (ciudadanos, empresas, e instituciones); que contaba con una alta dirección (la Corporación Municipal); que suministraba productos, prestaba servicios y facilitaba puestos de trabajo; que tenía clientes a los que satisfacía sus demandas (ciudadanos, empresarios, inversores y visitantes); y que mantenía relaciones de competencia con otras ciudades. A pesar de su excesiva simplicidad y discutible focalización en los aspectos económicos, este esquema ayudaba a entender la posible utilidad de la planificación estratégica de ciudades.

A partir de unos inicios un tanto desorientados y dominados por los símiles empresariales, la planificación estratégica de ciudades fue ganando en consistencia e identidad propia, lo que le permitió fijar con

claridad sus fines, alcance y contenidos. Gracias a la experiencia acumulada, hoy en día podemos definir este proceso en los términos siguientes (FERNÁNDEZ GÜELL, 2006):

“La planificación estratégica de ciudades es un proceso sistemático, creativo y participativo que sienta las bases de una actuación integrada a largo plazo, que define el modelo futuro de desarrollo, que formula estrategias y cursos de acción para alcanzar dicho modelo, que establece un sistema continuo de toma de decisiones y que involucra a los agentes locales a lo largo de todo el proceso”.

La planificación estratégica de ciudades emplea una metodología de tipo secuencial, en la cual se producen numerosos bucles para revisar y retroalimentar las conclusiones y estrategias que se van obteniendo a lo largo del proceso. El enfoque metodológico habitualmente utilizado en la práctica profesional (ver FIG. 1) no debería contemplarse como algo dogmático y monolítico; por el contrario, este proceso debe adaptarse con absoluta flexibilidad a las condiciones y necesidades locales así como a la disponibilidad de información. Finalmente, conviene resaltar que un Plan Estratégico descansa en un esfuerzo continuo de gestión, coordinación, participación y comunicación sin el cual el proceso de movilización social no tendrá lugar.

La planificación estratégica presenta una serie de rasgos característicos que la diferencian claramente respecto a los procesos tradicionales de planificación espacial. En la FIG. 2 se plantean estos rasgos según las cuatro etapas básicas de todo proceso planificador: conceptualización, análisis, proposición e implantación. De forma resumida, podemos decir que un Plan Estratégico presta más atención al proceso que al producto, persigue la integración de las visiones sectoriales, fomenta la coordinación interadministrativa y la cooperación público-privada, enfatiza la prospectiva, realiza propuestas indicativas sin poder vinculante, está muy orientado a la acción y promueve la participación de los agentes locales desde el primer momento del proceso.

A pesar de las diferencias entre los planes tradicionales y los estratégicos, no debe buscarse un enfrentamiento entre ambos

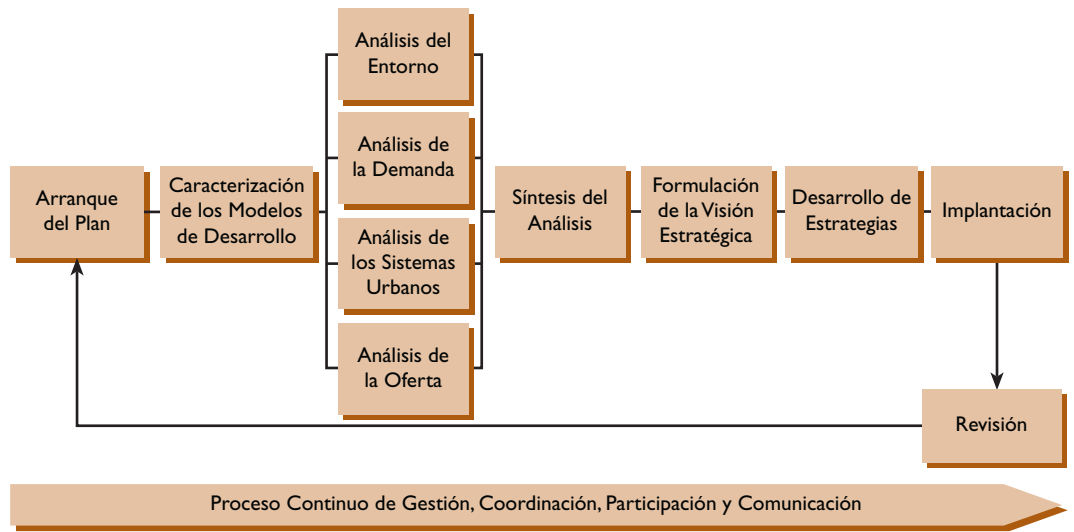


FIG. 1. Metodología general

Fuente: FERNÁNDEZ GÜELL, 1997.

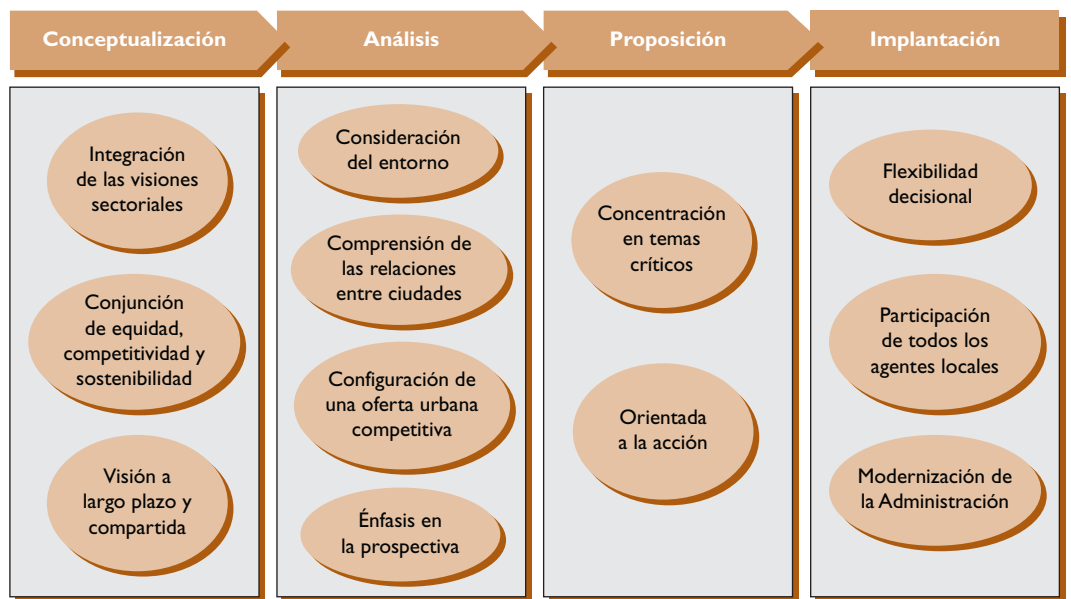


FIG. 2. Características de la planificación estratégica

Fuente: Elaboración propia.

procesos. La planificación estratégica debe contemplarse tan sólo como un punto de partida que articula y orienta los procesos de planificación económica, social y física-espacial, que a su vez desembocan en una serie de proyectos sectoriales u horizontales. Consecuentemente, un Plan Estratégico no debe entenderse como un sustituto del planeamiento urbano tradicional, sino más

bien como un complemento que lo refuerza y lo dota de mayor legitimidad. La utilización conjunta de ambos tipos de planificación ayuda a integrar actividades, asegurando que les guía un propósito y una dirección común.

A lo largo de su cuarto de siglo de existencia, la andadura de la planificación estratégica de ciudades no ha estado exenta de vicisitudes, en algunos casos propios del

ciclo vital de un nuevo proceso y en otros casos desarrollos parejos al del planeamiento urbano tradicional. En este artículo se efectúa un recorrido histórico, alumbrando aquellos hechos más significativos de este peculiar proceso de planificación (ver FIG. 3).

2. LA EXPERIENCIA NORTEAMERICANA DE LOS AÑOS 80

A principios de los años 80 surgió en Estados Unidos la primera generación de planes estratégicos, propiciados por un especial contexto político y socioeconómico (KEMP, 1992). La fuerte recesión de los años 70 había afectado seriamente a la base económica de muchas ciudades norteamericanas, creando importantes problemas de desempleo y agravando las situaciones de exclusión social. Esta recesión coincidió con la reducción de los programas de ayudas federales y estatales (*grants*), y con la primacía de las políticas de autosuficiencia fiscal, que perseguían el incremento de los ingresos municipales sin subir los impuestos. Este escenario desfavorable desató una fuerte competencia entre los gobiernos locales para captar las limitadas fuentes de ingresos que pudieran nutrir las exhaustas arcas municipales.

Enfrentadas a tomar decisiones muy comprometidas para salir de una crisis de difícil resolución, muchas ciudades optaron por abordar un proceso de planificación integral, que fuera ejecutivo, que tuviera carácter de continuidad en el tiempo independientemente de la coyuntura política, que facilitara la involucración de los ciudadanos y los agentes locales, y que legitimara socialmente la formulación de políticas. Esta postura de rebeldía ante el sino adverso es característica de la Sociedad Civil norteamericana. Ante la crisis de una comunidad son los individuos los que tienen que reaccionar y luchar sin esperar mucha ayuda por parte del Gobierno.

La ciudad pionera en aplicar la planificación estratégica fue San Francisco en 1981. Tras la Segunda Guerra Mundial, la ciudad había prosperado de forma continuada, proporcionando un alto nivel de servicios y abundantes oportunidades de empleo a sus ciudadanos. Sin embargo, en la década de los años setenta el panorama cambió sustancialmente al experimentar problemas la economía local y al crecer el déficit público, todo lo cual ponía en serio peligro el mantenimiento de unos servicios públicos de alta calidad. Así pues, sin sufrir las graves dificultades de otras ciudades industriales del Medio Oeste, a principios de los años ochenta

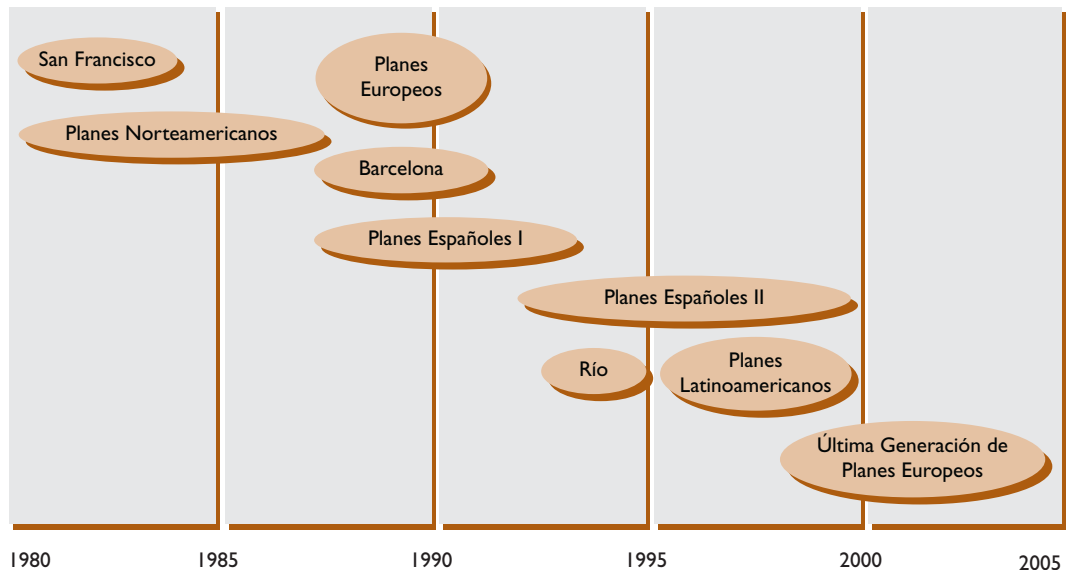


FIG. 3. Evolución histórica de la planificación estratégica

Fuente: Elaboración propia.

San Francisco dudaba de su capacidad para generar nuevas iniciativas empresariales que mantuvieran su proverbial prosperidad.

Bajo estas circunstancias, en la primavera de 1981 se reunió un grupo de empresarios pertenecientes a la Cámara de Comercio para discutir el futuro de la ciudad como lugar para vivir y trabajar. Para abordar con ciertas garantías de éxito los serios retos a los que se enfrentaba la ciudad, el grupo propuso el empleo de técnicas de planificación estratégica, suficientemente probadas en el ámbito empresarial. Sus esfuerzos dieron como resultado la puesta en marcha del primer Plan Estratégico aplicado a una gran ciudad, fruto de una intensa cooperación entre la comunidad empresarial y las autoridades locales (ver FIG. 4).

El Plan de San Francisco se centró en cuatro temas críticos –Vivienda, Transporte, Finanzas Municipales, y Oportunidades Económicas–, los cuales fueron analizados por cuatro grupos de trabajo compuestos por representantes empresariales, de la Administración Local y de la comunidad. El Plan se completó en diciembre de 1982, dando lugar a más de 200 estrategias, de las cuales 19 fueron consideradas prioritarias para ser implantadas inmediatamente. En

palabras de sus responsables (MORTEN, 1985), una de las grandes virtudes de este Plan fue que fijó prioridades y movilizó los escasos recursos públicos y privados en la dirección deseada. Sin ser la panacea absoluta para los problemas de la ciudad, el Plan concienció a los dirigentes políticos y empresariales sobre la necesidad de tomar acciones que ayudaran a revitalizar la ciudad. La semilla estaba plantada.

Al Plan Estratégico de San Francisco pronto le siguieron durante la década de los 80 otros muchos en ciudades como Nueva York, Chicago, Detroit, Miami, Philadelphia, Memphis, Pasadena, San Antonio, Dallas, Fort Worth, Cleveland y Oklahoma City. Entre estos cabe destacar los de Chicago, Detroit y Cleveland, los cuales, aparte de compartir profundos problemas industriales y de índole social, tuvieron como punto común el ser iniciados por asociaciones y fundaciones privadas sin ánimo de lucro. Concretamente en Chicago, la misma organización que encargó a *Daniel H. Burnham* el plan de la ciudad en 1909 –*The Commercial Club of Chicago*– tomó la iniciativa de realizar el plan estratégico en 1984, manteniendo así su claro compromiso con el futuro de la ciudad (REAMS, 1985).

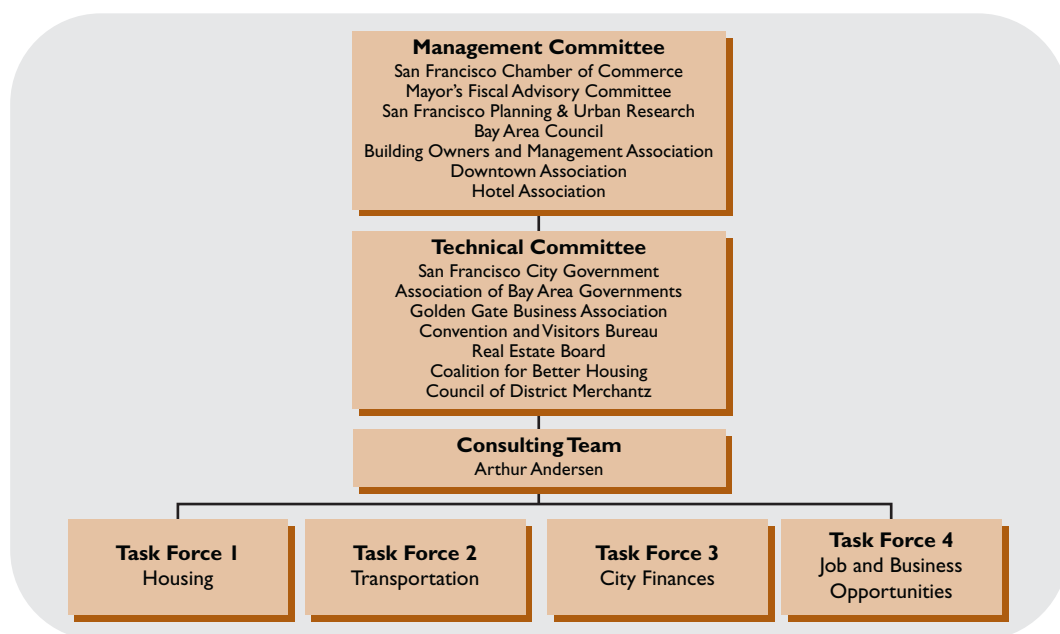


FIG. 4. Organización del Plan Estratégico de San Francisco

Fuente: San Francisco Chamber of Commerce, 1983.

Esta primera generación de planes estratégicos elaborados en Estados Unidos se caracterizó por la fuerte involucración de la iniciativa privada en los esfuerzos de recuperación económica a nivel local, por el establecimiento de un enfoque abajo-arriba de planificación, por focalizar los esfuerzos institucionales y privados en la línea estratégica marcada para el desarrollo de la ciudad, por la organización de una eficaz operativa de trabajo y por la búsqueda de complementariedad entre planeamiento urbano tradicional y planificación estratégica. En suma, el enfoque de planificación estratégica se adaptaba con facilidad al modelo norteamericano de gestión de los asuntos públicos, según el cual pueden resolverse grandes problemas mediante pasos pequeños, si se implica a un conjunto lo suficientemente grande y diverso de agentes locales. A finales de los años 80, disminuyó el interés público hacia este tipo de procesos debido a la mejoría que experimentaron las urbes norteamericanas. Lejos de desaparecer, estos planes pasaron a formar parte del acervo cultural urbanístico del país, siendo hoy en día práctica habitual en muchas ciudades.

3. PRIMERA GENERACIÓN DE PLANES ESPAÑOLES Y EUROPEOS (1987-1992)

A finales de los años ochenta este nuevo enfoque de planificación llegó a Europa, implantándose con particular intensidad en España. Aunque las experiencias norteamericanas se habían conocido a través de publicaciones especializadas (*JOURNAL OF THE AMERICAN PLANNING ASSOCIATION*, 1987), fueron las grandes consultoras multinacionales (*ARTHUR ANDERSEN*, 1984) las que difundieron extensamente este concepto con fines comerciales. La primera ciudad europea en recoger el testigo fue Barcelona.

El contexto europeo de finales de los ochenta estaba marcado por diversos rasgos y acontecimientos. Las ciudades europeas estaban saliendo de la intensa crisis de los años 70 con profundas cicatrices: disminución de la población, desindustrialización, reorganización espacial de los procesos productivos manufactureros y transformación del hábitat. La

internacionalización de la vida política y económica así como la aceleración de los procesos de integración europea estimulaban a regiones y ciudades a jugar sus bazas en el exterior, libres de la tutela estatal. Se extendía la tesis de que los acontecimientos locales estaban regidos y determinados principalmente por las estrategias del capital global instrumentado por las empresas transnacionales, de una forma desconocida hasta la fecha. El proceso de globalización convertía a los grandes proyectos urbanos en posible piedra angular de las decisiones internacionales. Se leían con avidez las obras de *John Friedmann*, *David Harvey*, *Saskia Sassen* y *Manuel Castells*. Se configuraban amenazas políticas, imaginarias o reales, sobre el futuro de la ciudad si no se emprendía una desenfadada carrera de crecimiento urbano. Se creaban las primeras redes de ciudades con el objetivo de promover acciones comunes, mantener relaciones conjuntas con las instituciones europeas y facilitar la cooperación multilateral entre ellas.

Dentro del continente europeo, España fue el país en donde más fuertemente caló y se desarrolló la planificación estratégica urbana y territorial. Este fenómeno puede explicarse debido a que la entrada de España en la Unión Europea en 1986 produjo una euforia económica al mismo tiempo que una seria concienciación sobre los retos que deparaban a las economías locales y regionales para alcanzar un posicionamiento competitivo en un sistema económico abierto. Durante estos años, España se convirtió en un destino muy atractivo para la inversión extranjera y la implantación de empresas multinacionales debido a sus bajos costes laborales. Las nuevas oportunidades económicas junto con la celebración de los Juegos Olímpicos y la Exposición Universal en 1992 precipitaron un gran volumen de inversiones en infraestructuras de transporte y telecomunicaciones. Asimismo, durante estos años las ciudades buscaron un nuevo rol dentro del joven estado autonómico. Todo ello creó un caldo de cultivo propicio para la aceptación y posterior difusión de los principios de la planificación estratégica.

Barcelona fue la primera ciudad española en aplicar de forma decidida la planificación estratégica. En 1986, Barcelona fue nominada como sede de los Juegos Olímpicos

de 1992, momento en el que atravesaba una fuerte crisis económica de carácter estructural, carecía de modernas infraestructuras de transporte y telecomunicaciones, y presentaba un débil posicionamiento en el nuevo orden económico europeo y global. Así pues, la ciudad debía afrontar un complicado compromiso internacional y al mismo tiempo deseaba aprovechar esa oportunidad para relanzar su economía, superar muchos de sus déficit estructurales y reconvertirse en un atractivo foco europeo de actividad empresarial y cultural.

Bajo el firme liderazgo del entonces Alcalde, *Pascual Maragall*, la capital catalana optó en 1987 por la planificación estratégica como vía para concertar y aunar esfuerzos públicos y privados para lograr los objetivos anteriormente citados. La responsabilidad de elaborar e impulsar el Plan se delegó en la recién creada “Associació Pla Estratègic de Barcelona”, que agrupaba a más de 200 instituciones públicas y privadas de la capital catalana (ver FIG. 5). Tras dos años de trabajos, en 1990 Barcelona presentó públicamente su primer Plan Estratégico, cuya visión perseguía “Consolidar Barcelona como una metrópolis europea emprendedora que lidere su macrorregión” (AJUNTAMENT

DE BARCELONA, 1990). Este primer Plan fue secundado por otros dos en 1994 y 1998 con el propósito de revisar la estrategia general de acuerdo con los cambios experimentados por el entorno y la propia ciudad.

Tras varios años de planificación estratégica, podemos afirmar que Barcelona ha experimentado una transformación física muy positiva que combina tradición y modernidad, sus infraestructuras de transporte y telecomunicaciones han mejorado notablemente, la ciudad ha vivido un relanzamiento cultural de gran proyección internacional y los barceloneses se sienten orgullosos de su ciudad. Ahora bien, no sería justo atribuirle al Plan Estratégico todas las mejoras experimentadas por la ciudad ya que no es fácil evaluar su papel en dicha transformación. No obstante, si parece claro que una de las aportaciones más valiosas del Plan ha sido facilitar el diálogo y el debate. El hecho de que 200 instituciones ciudadanas analicen conjuntamente la compleja realidad urbana y se pongan de acuerdo a la hora de priorizar actuaciones concretas ha supuesto una valiosa aportación para la ciudad.

Al poco tiempo de iniciar Barcelona su Plan, arrancaron otros dos procesos emblemáticos de la planificación estratégica española: Madrid y Bilbao. El Plan de

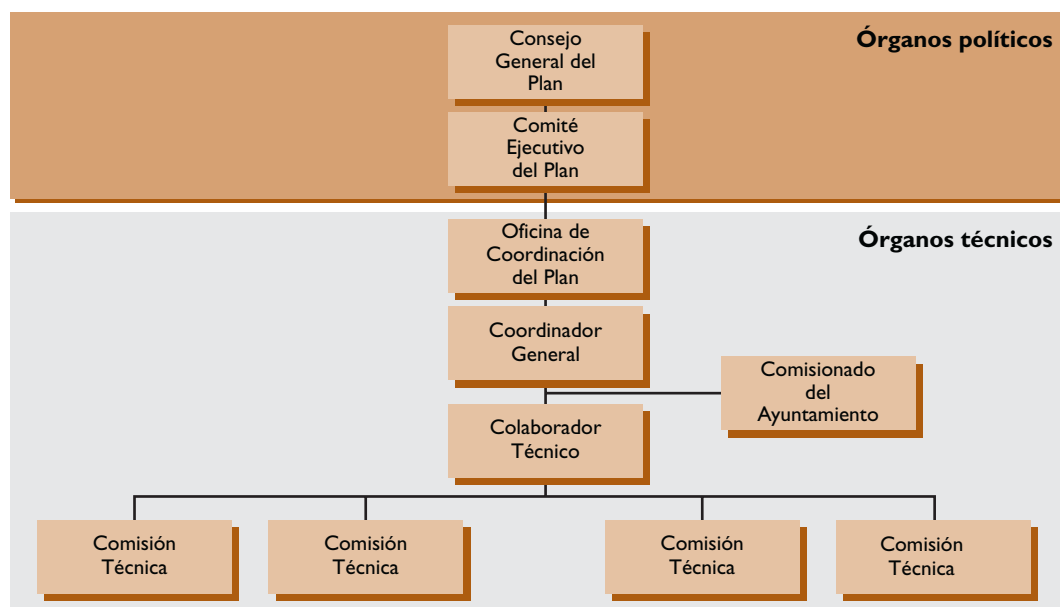


FIG. 5. Organización del Plan Estratégico de Barcelona

Fuente: Ajuntament de Barcelona, 1990.

Madrid inició su andadura en 1988 y tras una interrupción debida al cambio de partido político en el gobierno municipal reanudó su elaboración en 1990, siendo completado en 1993. El Plan fue impulsado por el Ayuntamiento de Madrid, la Confederación Empresarial Independiente de Madrid (CEIM), la Cámara de Comercio e Industria de Madrid y la Fundación Amigos de Madrid, siendo los trabajos técnicos realizados por la empresa pública PROMADRID. A lo largo de las cuatro fases del Plan, se movilizaron a más de 300 representantes de Administraciones Públicas, Organizaciones No Gubernamentales y empresas madrileñas.

A pesar de su buena factura técnica e intenso proceso participativo, el Plan Estratégico de la capital española no consiguió involucrar efectivamente a las principales instituciones políticas, empresariales y sociales de la ciudad. Las razones de este fracaso pueden encontrarse en la enorme complejidad de la metrópoli que dificultaba la formulación de una visión estratégica clara y potente (ver FIG. 6), la aparente buena marcha de su economía que diluía los temas críticos y el distanciamiento de las instituciones hacia este tipo de

procesos. Todo ello desdibujó la proyección externa del Plan y lo condenó a un rápido ostracismo frente a la atención estelar que concitaba la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad, iniciada a principios de los años noventa.

Por el contrario, el Plan del Bilbao Metropolitano siempre se ha valorado como una historia de éxito. A finales de los años 80, la metrópoli bilbaína se enfrentaba a un futuro amenazante. Había sufrido un fuerte impacto de la crisis económica de los años 70 debido a la concentración industrial en sectores maduros o en declive. Las riadas de 1983 habían causado serios destrozos en el casco antiguo. El puerto había perdido competitividad frente a Rotterdam y Hamburgo. La ciudad padecía una deficiente accesibilidad externa por ferrocarril y transporte aéreo, una elevada contaminación atmosférica y fluvial, y un fuerte deterioro del tejido urbano debido al abandono de antiguas instalaciones industriales a lo largo de la Ría. Finalmente, la reciente instauración del gobierno autonómico había agravado la proverbial descoordinación entre las diversas Administraciones Públicas que actuaban en la metrópoli. En definitiva, estábamos ante una ciudad “vieja” que

Convertir a Madrid en un centro urbano de primer rango en el Arco Mediterráneo europeo mediante el aumento de su competitividad económica y de su calidad de vida

Madrid debe aspirar a un modelo de ciudad que responda a los objetivos siguientes:

- Consolidarse como capital regional europea.
- Mantenerse como centro de toma de decisiones y centro financiero del país.
- Conducir la progresiva integración del espacio económico y social de la Península Ibérica en el sistema urbano europeo.
 - Servir como proyección internacional del país.
- Convertirse en la entrada aeroportuaria en Europa para los vuelos de Iberoamérica y África.
 - Emerger como el gran proveedor de servicios avanzados del Arco Mediterráneo.
 - Llegar a ser un centro puntero en actividades industriales de alto valor añadido.
 - Reforzarse como centro logístico de primer rango en la Europa meridional.
 - Consolidarse como el corazón científico del país.
 - Transformarse en un centro cultural y turístico de primer orden.
- Alcanzar una calidad de vida para sus habitantes equiparable a la de las ciudades más avanzadas del continente.

FIG. 6. Visión Estratégica de Madrid

Fuente: PROMADRID, 1993.

deseaba transformarse y rejuvenecerse en los aspectos económicos, físicos y culturales.

Ante estas sombrías perspectivas de futuro, en 1989 el Gobierno Vasco, la Diputación Provincial de Bizkaia y los municipios de la Ría decidieron elaborar el Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano. Con tal fin se creó la Asociación Bilbao Metròpoli 30, compuesta por 130 agentes públicos y privados, con el mandato de liderar los trabajos del Plan y guiar su posterior ejecución. En 1992 se completó el Plan Estratégico, el cual recogía propuestas específicas y ampliamente consensuadas sobre ocho temas críticos para el futuro desarrollo de la metròpoli (ver FIG. 7).

Al día de hoy, la efectividad del caso de Bilbao puede evaluarse en diferentes frentes. Se han producido transformaciones físicas muy importantes en la ciudad, como denotan los edificios emblemáticos del Museo Guggenheim y el Centro de Conferencias de Euskalduna. Se ha saneado la Ría y se han recuperado sus márgenes. Se han mejorado apreciablemente las infraestructuras de transporte, como lo demuestran la nueva terminal del aeropuerto, la red de metro y el superpuerto. Se ha logrado una gran proyección internacional de la ciudad, consolidándose como un reconocido destino turístico en el segmento cultural-urbano. Se ha reforzado el diálogo entre los agentes

locales y se ha creado un estado de opinión acerca de los problemas de la ciudad, aumentándose así el capital social. En suma, la posición relativa de Bilbao en el concierto urbano europeo ha mejorado visiblemente.

A finales de 1991, otras ciudades españolas como Cádiz, Jerez, Sevilla y Vigo se habían unido al selecto club de planificadores estratégicos. En el resto de los países europeos las experiencias de planificación estratégica aplicadas a ciudades fueron escasas y estuvieron circunscritas prácticamente a Portugal, Francia, Italia y Holanda, destacando en estos países los procesos de Rotterdam, Lille, Lyon y Lisboa.

Frente a los planes norteamericanos, los primeros planes españoles presentaban características diferenciadas. El liderazgo de los planes era ejercido por la Administración Local con el fin de movilizar posteriormente al mayor número de agentes locales, constituyéndose en ocasiones asociaciones sin ánimo de lucro para fomentar su involucración. Los primeros planes tenían un carácter marcadamente desarrollista, enfatizaban la competitividad económica y mostraban una clara obsesión por satisfacer los requisitos que planteaban las empresas multinacionales para asentarse en un territorio. En otras palabras, estos planes transmitían una clara preocupación por el nuevo rol económico y social de las ciudades españolas tras la integración en la Unión

1	Inversión en recursos humanos
2	Metròpoli de servicios en una moderna región industrial
3	Movilidad y accesibilidad
4	Regeneración medioambiental
5	Regeneración urbana
6	Centralidad cultural
7	Gestión coordinada de las AA.PP. y el sector privado
8	Articulación de la acción social

FIG. 7. Temas críticos del Bilbao Metropolitano

Fuente: Bilbao Metròpoli 30, 1996.

Europea. Se pusieron de moda los estudios sobre el sistema urbano europeo y los “rankings” de ciudades (BRUNET, 1989). En esta etapa, los temas críticos más recurrentes fueron la formación y capacitación de los recursos humanos, la construcción de infraestructuras productivas así como la mejora de los sistemas de transporte y telecomunicaciones. De los propios planes emanaba la necesidad de acometer el marketing urbano. Se percibía una creciente sensibilidad hacia los derechos de los ciudadanos frente a la administración municipal. Estos primeros procesos despertaron un cierto recelo entre los urbanistas, lo cual se tradujo en una débil conexión entre los planes de ordenación urbana y los planes estratégicos. Tras la excitación inicial, algunos planes perdieron credibilidad y se estancaron ante la falta de interés de los políticos o bien ante el exceso de marketing político. Llegados a este punto, algunos pensaron que la planificación estratégica había alcanzado su techo al tratarse de una moda pasajera; mientras que otros lo contemplaban como un proceso que aportaba valor, pero que requería profundos ajustes para entrar en sintonía con el fenómeno urbano.

4. LA EXPORTACIÓN DEL CONCEPTO A AMÉRICA LATINA EN LOS AÑOS 90

La experiencia acumulada en España en materia de planificación estratégica de ciudades estimuló la exportación del concepto a los países más afines desde el punto de vista cultural, concretamente a América Latina. Con el fin de articular la colaboración técnica y la transferencia de conocimiento hacia estos países se constituyó en diciembre de 1993 el Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano (CIDEU), en el que participaron tanto organismos locales españoles como iberoamericanos.

El contexto de América Latina en los años 90 resultó particularmente receptivo a la planificación estratégica por diversas razones. En primer lugar, se produjo la abolición de los regímenes militares y la instauración de sistemas democráticos. Al mismo tiempo, se iniciaron incipientes procesos de integración regional (MERCOSUR, ALCA y Pacto Andino). Desde

organismos multilaterales, como el Banco Interamericano de Desarrollo, se impulsaron los procesos de fortalecimiento institucional y de descentralización administrativa a nivel regional y local. El predominio de la doctrina neoliberal provocó intensos procesos de privatización y desregulación de las economías nacionales, que a su vez estimularon la atracción de inversiones extranjeras en los sectores manufactureros. Se produjo el hundimiento de sectores productivos tradicionales por la competencia exterior, por la “comoditización” de muchas materias primas y por el blindaje de los mercados avanzados hacia los productos agrícolas.

El plan pionero en América Latina fue el de Río de Janeiro, elaborado con el fin de afrontar los serios problemas económicos y de exclusión social que experimentaba la ciudad y al mismo tiempo aprovechar las oportunidades que ofrecía la creciente internacionalización de la economía brasileña. El Plan se puso en marcha gracias a un acuerdo firmado en noviembre de 1993 entre el Ayuntamiento de Río, la Asociación Comercial de Río y la Federación de Industrias del Estado de Río de Janeiro. La decisión de acometer un proceso de planificación innovador, fundamentado en una intensa participación institucional y comunitaria, no tenía antecedentes en la sociedad brasileña (ver FIG. 8). En la elaboración del Plan intervinieron 760 personas pertenecientes a diversas organizaciones públicas y privadas, las cuales formularon 159 proyectos. El proceso concluyó en septiembre de 1995 con su aprobación por parte del Consistorio Municipal.

La innovadora experiencia carioca propició que otras ciudades brasileñas y de la región iniciaran procesos de planificación estratégica durante la segunda mitad de los años noventa. Así, al Plan de Río de Janeiro le siguieron otras grandes metrópolis como Santiago de Chile, Cartagena de Indias, Montevideo, La Habana y Bogotá. También, algunas ciudades de rango intermedio abordaron planes estratégicos, como fue el caso de Londrina, Fortaleza y Juiz de Fora en Brasil; Rosario, Córdoba y Rafaela en Argentina; Tijuana y Mérida en México; Medellín y Bucaramanga en Colombia; San Pedro Sula en Honduras; y Santiago de los

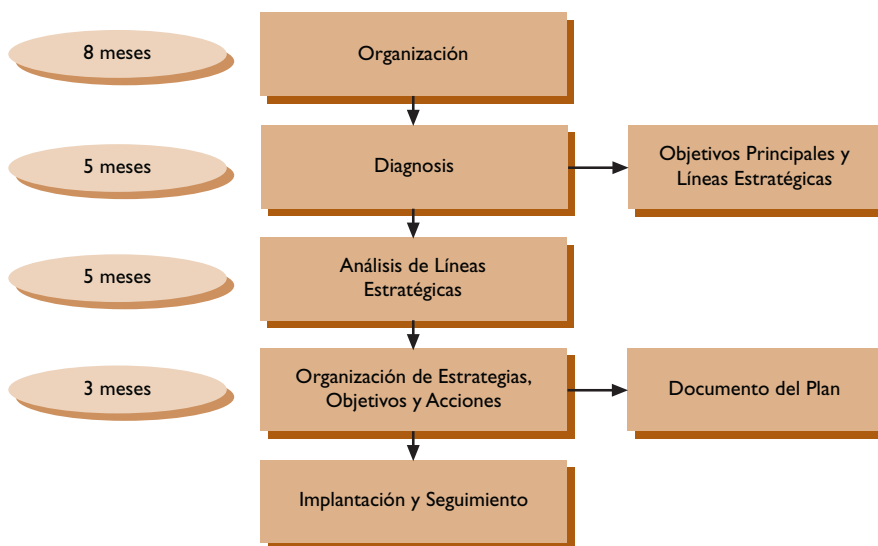


FIG. 8. Etapas del Plan Estratégico de Río de Janeiro

Fuente: Cidade do Rio de Janeiro, 1995.

Caballeros en República Dominicana (SÁNCHEZ, 2003).

La planificación estratégica latinoamericana durante los años 90 estuvo muy influenciada por la experiencia española y, en particular, por el caso de Barcelona, que fue hábilmente vendido por su Alcalde Pascual Maragall. Se trataba de ciudades con modelos espaciales muy diferentes al europeo, que abordaron los planes bajo el liderazgo municipal y con el apoyo de asociaciones empresariales. Las grandes ciudades latinoamericanas emplearon la planificación estratégica con el ánimo de reforzar su posición en la red de ciudades globales, aunque su capacidad productiva y de innovación no estaba a la altura de las verdaderas metrópolis globales. Los planes estratégicos también reflejaron la intensa preocupación de estas ciudades por los temas sociales y las infraestructuras básicas, así como por la oportunidad de crear capital social. En general, se observó una falta de continuidad de los planes debido a la debilidad del tejido social y a las carencias en materia de gobernabilidad que dificultaron su implantación. Tampoco faltaron voces críticas que pusieron en duda la validez de estos procesos debido a un cierto oportunismo político en su realización y a que contemplaban a la ciudad como un mero instrumento del proceso de globalización.

5. LA SEGUNDA GENERACIÓN DE PLANES ESPAÑOLES (1993-2000)

La década de los años 90 puso en marcha cambios significativos en las ciudades españolas debido a la globalización de la economía, pero también a causa de la revolución tecnológica, la transición demográfica y los nuevos estilos de vida que incidieron en el uso del tiempo y del espacio así como en los hábitos de consumo. Todo ello produjo cambios en la movilidad de las personas, los bienes y la información con intensa trascendencia en los patrones de consumo de suelo y utilización del territorio.

Concretamente, para España, el año 1992 supuso la celebración de la EXPO de Sevilla y de los Juegos Olímpicos de Barcelona así como el comienzo de una profunda recesión económica. Este cambio en el escenario económico hizo que los dirigentes municipales y regionales pasaran a concentrarse en los efectos derivados de la crisis, planteándose una reflexión estratégica más focalizada en los problemas internos de sus urbes y territorios, en las condiciones de competitividad de las economías locales y en las oportunidades de desarrollo que ofrecían los recursos endógenos de sus territorios. Bajo estas premisas, se elaboró una segunda generación de planes estratégicos entre los que sobresalieron los de Alicante-Elche-

Santa Pola, Murcia, Córdoba, Valencia, Málaga, Cuenca, Melilla, Tarragona, Zaragoza y las dos revisiones del Plan de Barcelona.

Esta segunda generación de planes presentaba diferencias apreciables respecto a los anteriores: mayor madurez metodológica y mayor sofisticación de los instrumentos de análisis; mejor coordinación entre las Administraciones Públicas; preferencia por los modelos de desarrollo endógeno frente a la atracción de inversiones exteriores; mayor atención hacia la innovación tecnológica y las nuevas tecnologías como motores de desarrollo; énfasis en los grandes equipamientos logísticos; inclusión de los conceptos de sostenibilidad y de identidad local; proliferación de los análisis “cluster” según los dictados del profesor norteamericano PORTER (1990); y preocupación por la efectividad del proceso de implantación de Planes.

Cabe destacar que los planes de este período enfocaron el tema del desarrollo económico desde una óptica más localista sin perder de vista los fenómenos globales y prestando una mayor atención a los fenómenos sociales y medioambientales. De forma decidida, se planteó el desarrollo económico más en términos de aprovechamiento y puesta en valor de los recursos endógenos que en la atracción masiva de inversiones exteriores. En otras palabras, se empezaron a buscar métodos y caminos que permitieran sostener de forma progresiva el crecimiento económico, posibilitando al mismo tiempo la integración de los trabajadores y profesionales en el nuevo orden económico. Durante estos años arreciaron las críticas contra la globalización, dando lugar a foros alternativos como el de Porto Alegre.

Asimismo, hay que referir la obsesión reinante sobre el impacto de las tecnologías de información y comunicación e Internet en los sistemas urbanos. Hubo una cierta mitificación de los posibles efectos del teletrabajo y la telecompra en la reconfiguración de los comportamientos de los residentes urbanos, que no llegó a materializarse en el contexto español. Evidentemente, esta visión se volatilizó con el estallido de la burbuja tecnológica en marzo del año 2000 y el subsiguiente “crash” bursátil.

Finalmente, aumentó la preocupación hacia el proceso de implantación de los Planes Estratégicos y la elección de herramientas que facilitaran su ejecución. Se percibía que se había avanzado poco en esta materia, por lo cual se suscitaban ciertas cuestiones. ¿Cómo mantener vivos los Planes y conseguir que se obtengan resultados visibles a corto-medio plazo? ¿Cómo superar la fragmentación sectorial en la toma de decisiones? ¿Cómo desarrollar un proceso participativo eficaz durante la fase de implantación?

6. LA ÚLTIMA GENERACIÓN DE PLANES EUROPEOS

En los últimos años se ha observado un renacimiento de la planificación estratégica entre las ciudades europeas, marcado por dos hechos significativos: su reconocimiento explícito e implícito en numerosos documentos de la Comisión Europea y su aplicación al ámbito metropolitano y de las regiones urbanas.

a) *Reconocimiento por la Comisión Europea.* El máximo órgano ejecutivo de la Unión Europea ha ido incorporando progresivamente en sus programas el lenguaje ortodoxo de la planificación estratégica al hablar de estrategias, agentes, concertación, visión integral, temas críticos, amenazas y oportunidades. Concretamente, la *Estrategia Territorial Europea (ETE)*, publicada en 1999, supone un intento de ordenación territorial que trasciende las fronteras nacionales al plantear una serie de opciones estratégicas que guíen la formulación de políticas territoriales y espaciales en todos los territorios de la Unión Europea. La ETE identifica cómo se están produciendo cambios muy importantes en el territorio europeo, en las estructuras urbanas, en la relación entre lo urbano y lo rural, en el transporte, en las comunicaciones y en el conocimiento. Para hacer frente a los cambios del entorno, la ETE plantea una visión integrada del territorio que descansa en tres pilares –cohesión económica y social, desarrollo sostenible y competitividad equilibrada en el territorio– y a partir de ahí propone una

serie de opciones estratégicas para guiar la formulación de políticas territoriales (ver FIG. 9).

Aunque la ETE no puede considerarse como un plan estratégico tradicional, si incorpora conceptos y enfoques propios de la planificación estratégica, destacando su preocupación por ofrecer un enfoque integral de la ordenación territorial. En suma, podemos afirmar que el enfoque estratégico va calando progresivamente en los departamentos técnicos de la Comisión Europea y comienza a perfilarse como un posible requisito para la concesión de ciertas ayudas a ciudades y territorios.

- b) *Aplicación en el ámbito metropolitano.* A partir de la segunda mitad de los años noventa, la planificación estratégica comienza a aplicarse a ámbitos altamente complejos y dinámicos como son las áreas metropolitanas y las regiones urbanas. En estos ámbitos, se experimenta con la planificación estratégica como una posible salida a las situaciones de estancamiento que sufren los procesos tradicionales de planeamiento ante la resistencia de los agentes locales a ver recortadas sus competencias urbanísticas por órganos superiores. En otras palabras, la planificación estratégica aparece como un instrumento innovador que puede abordar los complejos problemas de gobernabilidad que experimentan numerosas áreas metropolitanas y regiones urbanas. Hay

cuatro casos que merece la pena comentar brevemente: Madrid, Barcelona, Milán y Londres.

En 1996, comenzó la elaboración del Plan Regional de Estrategia Territorial de la Comunidad de Madrid (PRET) con el ánimo de promover el desarrollo equilibrado de la región y de coordinar las políticas sectoriales promovidas desde las diferentes Administraciones Públicas que incidían en la región madrileña. El PRET se presentaba como un Plan consensuado e indicativo, adaptable a una realidad cambiante, que trabajaba con un horizonte deslizante y una geometría variable. Este enfoque rompía con la visión de algunos planes regionales tradicionales que descansaban en un perfil normativo y vinculante. Sin llegar a ser un plan estratégico en "strictu sensu", el PRET sí se nutría de las fuentes conceptuales y procesuales de la planificación estratégica de ciudades. Aunque el Documento de Bases del PRET fue aprobado por el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid en junio de 1996 y sus estudios sectoriales y territoriales fueron completados en mayo de 1999, el Plan no llegó a conseguir la aprobación de la Asamblea de Madrid por diversas razones políticas y técnicas. Una vez más, la región madrileña se quedaba sin una estrategia territorial que de forma integral dirigiera su crecimiento físico-



FIG. 9. Estrategia Territorial Europea (ETE)

Fuente: Comisión Europea, 1999.

espacial y concertara las actuaciones de sus Administraciones y agentes privados. De nuevo iba a ser Barcelona la ciudad española que liderara la implantación de la planificación estratégica en el ámbito metropolitano. En febrero de 2002 se creó una Asociación, compuesta por cerca de 300 organismos públicos y privados, con el objetivo de elaborar el Primer Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona, que fue aprobado el 10 de marzo de 2003. Se trataba de un proyecto ambicioso en el que por primera vez los 36 municipios del área metropolitana de Barcelona y las principales entidades económicas, sindicales y sociales de este ámbito trabajaban de manera conjunta para lograr un futuro compartido. Se formuló una visión a 5/7 años para posicionar a la metrópoli catalana entre las regiones europeas más avanzadas mediante la mejora de la productividad, la gestión eficiente del territorio y el progreso de las personas en un marco de sostenibilidad económica, social y ambiental. Al día de hoy, el Plan sigue su andadura con el progresivo desarrollo e implantación de sus proyectos estratégicos. Siguiendo la estela de Barcelona, el nuevo gobierno de la Provincia de Milán, electo en junio de 2004, decidió poner en marcha un Plan Estratégico para la Región Urbana de Milán (BALDUCCI, 2005). Los trabajos preparatorios del proceso de planificación se han llevado a cabo a lo largo de 2005 (ver FIG. 10). El propósito es

desplegar un instrumento capaz de gestionar las relaciones entre el Gobierno Provincial y los municipios, especialmente con el de Milán. Con ello se desea reforzar la capacidad del Gobierno Provincial más para cooperar que para imponer decisiones, evitando así las tendencias fragmentadoras de la sociedad y del territorio que se están observando en la región milanesa. En suma, el Plan pretende producir una visión capaz de orientar las políticas de desarrollo de la Provincia y sus municipios, proporcionando una oportunidad para relacionar proyectos ya en marcha promovidos por diversos agentes y para concertar nuevos proyectos iniciados por el Gobierno Provincial.

Finalmente, hay que mencionar la reciente experiencia de la capital británica, cuya Spatial Development Strategy for Greater London (GREATER LONDON AUTHORITY, 2004) equivale a un plan regional para Londres con un enfoque claramente estratégico. Este Plan tiene un horizonte temporal hasta el año 2020, en el que se abordan aquellos temas que son de importancia estratégica para la ciudad y su área de influencia próxima, y en el que se establecen unas directrices básicas para el desarrollo espacial de la metrópoli. Entre otras cuestiones, este Plan apuesta por la coordinación horizontal entre las autoridades locales, el pluralismo y la diversificación, la negociación y concertación entre agentes, la priorización frente a la

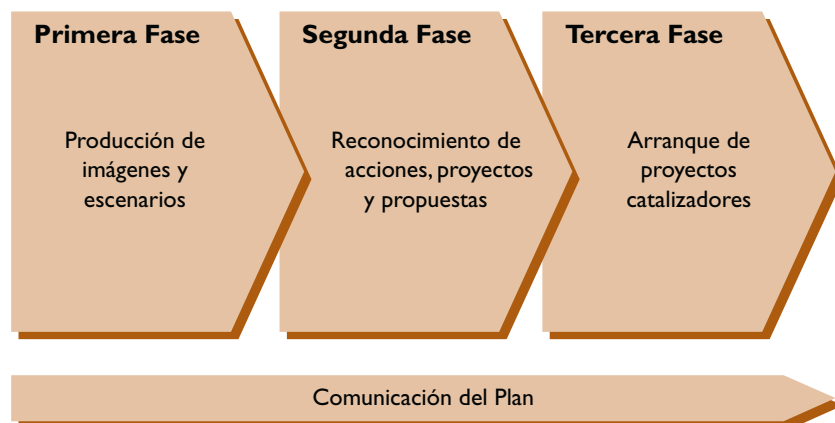


FIG. 10. Plan Estratégico de la Región Urbana de Milán

Fuente: Balducci, 1999 y elaboración propia.

programación de acciones y la planificación continua basada en una fuerte estructura administrativa. En definitiva, se trata de un Plan muy innovador por el alcance y contenido de sus determinaciones.

Como en ocasiones anteriores, la última generación de planes estratégicos realizados recoge el espíritu del período en que se han llevado a cabo. Ante todo, hay que resaltar la preocupación por insertar la planificación estratégica en la ordenación territorial con el fin de encontrar ámbitos geográficos más amplios para enmarcar y desarrollar mejor las estrategias urbanas. Asimismo, se incorporan con intensidad los conceptos de gobernabilidad y capital social, que implícitamente siempre estuvieron presentes en la planificación estratégica, pero que ahora adquieren un protagonismo especial. Se observa una superación relativa del concepto de competitividad al prestar los planes más atención al concepto de ciudades operando en redes, impulsado en gran parte por la Comisión Europea. Emerge la ciudad del conocimiento como ámbito de innovación y de cooperación entre actores locales, que estimula el desarrollo económico e incrementa la calidad de vida. Se mantiene el esfuerzo para depurar metodológica e instrumentalmente los procesos de planificación estratégica y para implantar sistemas de indicadores que faciliten el seguimiento y la evaluación de los planes. Finalmente, la comunidad urbanística ya no discute la validez de la planificación estratégica, sino que en general la acepta como un complemento de valor añadido en los procesos de planificación espacial.

7. VITALIDAD Y LIMITACIONES DE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

Este repaso sobre su evolución histórica muestra que la planificación estratégica de ciudades ha experimentado sus propias crisis, de las cuales ha resurgido hasta la fecha gracias a sus dotes de adaptación. Actualmente, puede afirmarse que sigue gozando de buena salud, tal y como lo atestiguan las cifras siguientes:

- En España hay contabilizados cerca de 100 planes estratégicos urbanos y territoriales en diversas fases de ejecución.

- En Europa se han detectado al menos unas 30 ciudades en las cuales se ha utilizado con mayor o menor intensidad la planificación estratégica.
- En América Latina hay cerca de 70 ciudades que han llevado a cabo procesos de planificación estratégica.
- En Estados Unidos, la planificación estratégica es una práctica muy habitual para muchas ciudades, ya sean grandes o medianas.

En términos generales, puede afirmarse que durante estos veinticinco años los planes estratégicos han actuado razonablemente bien como instrumentos de reflexión estratégica, como procesos de concertación público-privado y coordinación interadministrativa, y como marcos para la formulación de estrategias en el ámbito local y territorial. Sin anular los otros sistemas de planificación que intervienen en el territorio, los Planes Estratégicos han permitido crear un estado de opinión, motivar a las instituciones e introducir reflexiones.

Las encuestas realizadas en España (EBROPÓLIS, 2002) manifiestan que la planificación estratégica ha demostrado su importancia como herramienta de trabajo para propiciar un desarrollo equilibrado de las ciudades. En cuanto a Europa (MARTÍN, 2003), la cultura de la planificación estratégica se valora ya como un mecanismo eficaz para definir y articular las necesidades y los intereses de la sociedad y de sus agentes económicos, sociales e institucionales respecto a los nuevos escenarios de futuro. En suma, todo parece indicar que la planificación estratégica ha ido ganando en madurez, equilibrio y aceptación.

Ahora bien, no sería justo obviar las críticas que han acompañado a muchos de estos procesos durante el pasado cuarto de siglo. Algunos autores (MOURA, 2003) ven en ella una especie de Caballo de Troya del neoliberalismo y del proceso de globalización, que niega la ciudad como espacio de construcción política y social, reduciéndola a una mera mercancía para atraer inversiones. Otros autores (FRIEDMANN *et al.*, 2004) opinan que los Planes Estratégicos presentan efectos limitados en relación al esfuerzo de movilización que conlleva su elaboración. Sin llegar a posiciones ideológicamente un tanto sesgadas sobre los efectos perniciosos de la

planificación estratégica o a opiniones poco informadas sobre el impacto positivo de planes emblemáticos, si que resulta pertinente comentar las principales amenazas y debilidades que gravitan sobre este tipo de procesos.

En primer lugar, la posible manipulación política del Plan es un peligro latente que puede convertirlo en una herramienta electoral más que en un instrumento de planificación, vaciándole de contenido, de perspectiva global y de posibilidades reales de aplicación. Una forma de evitar esta manipulación es alejar al político del proceso durante las fases de trabajo técnico e incorporarlo activamente durante la etapa de implantación para concitar los correspondientes apoyos públicos y privados.

En segundo lugar, la excesiva flexibilidad y adaptabilidad de la planificación estratégica respecto a las fuerzas del entorno conlleva un cierto riesgo. Si esta flexibilidad se manifiesta únicamente como adaptación a las fuerzas del mercado, entonces éste puede acabar imponiéndose a los procesos y proyectos del Plan Estratégico. En ese caso, todo el proceso puede simplificarse, equiparando la ciudad a una empresa que debe producir, gestionar y competir con otras ciudades-empresa, olvidando los aspectos de equidad, sostenibilidad y gobernabilidad.

En tercer lugar, la debilidad financiera de los planes estratégicos puede traducirse en una excesiva dependencia de las entidades colaboradoras del Plan, las cuales pueden dirigir en la sombra las estrategias del Plan. La solución pasa por aumentar la transparencia de los procesos de participación y comunicación para evitar dependencias perniciosas y el desarrollo de “agendas ocultas”.

En cuarto lugar, la participación focalizada exclusivamente en los principales agentes socioeconómicos de una comunidad puede provocar un efecto desmovilizador de las fuerzas populares y del ejercicio de la ciudadanía. Si no existen verdaderos canales

democráticos de participación, entonces el plan estratégico corre el riesgo de convertirse en un producto de adhesión social a los intereses de unos pocos agentes locales.

En último lugar, las limitaciones intrínsecas de la planificación estratégica de ciudades imponen un riesgo operativo innegable. Un Plan Estratégico tiene un carácter más cualitativo que cuantitativo, lo que dificulta en ocasiones la fijación de los cursos de acción. Asimismo, un elevado nivel de abstracción de sus determinaciones puede dificultar su comunicación a amplias capas de la ciudadanía, mientras que una excesiva ambigüedad de sus propuestas puede posponer indefinidamente su implantación.

De esta breve evaluación crítica de la planificación estratégica se desprende que no hay investigaciones recientes que valoren la efectividad de estos planes. En mi opinión, no se trata tanto de evaluar la capacidad de los planes estratégicos para lograr los objetivos tangibles en materia de desarrollo urbano, como de valorar el cumplimiento de los fines de carácter intangible que persiguen estos procesos. En otras palabras, sería muy interesante determinar la capacidad real de la planificación estratégica para crear capital social, para integrar los diversos procesos de planificación sectoriales, para concertar las actuaciones de las Administraciones Públicas y para estimular la cooperación público-privada.

En suma, es fundamental para los técnicos y políticos conocer las ventajas y los riesgos que conlleva este proceso de planificación. En particular, los gobiernos locales debieran analizar críticamente los fundamentos, las condiciones de realización y los intereses que conducen un Plan Estratégico antes de acometerlo. Ahora bien, una vez valorados los riesgos, estos no debieran atemorizarnos, ya que el balance final de un Plan Estratégico puede ser muy positivo para potenciar el capital social, la planificación intersectorial y la cultura colaborativa en la ciudad contemporánea.

BIBLIOGRAFÍA

- AJUNTAMENT DE BARCELONA (1990): *Pla Estratègic, Econòmic i Social Barcelona 2000*. Barcelona.
- (2003): *Primer Pla Estratègic Metropolità de Barcelona*. Barcelona.

ARTHUR ANDERSEN (1984): *Guide to Public Sector Strategic Planning*. Chicago.

BALDUCCI, A. (2005): “A strategic plan for the Milan urban region” en *The EURA Newsletter*, Issue 17, November 2005.

- BILBAO METRÓPOLI 30 (1996): *Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano*. Bilbao.
- BRUNET, R. & al. (1989): *Les Villes "Européennes"*. La Documentation Française. Paris.
- CIDADE DO RIO DE JANEIRO (1995): *Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro.
- COMISIÓN EUROPEA (1999): *Estrategia Territorial Europea: Hacia un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la UE*. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas. Luxemburgo.
- COMUNIDAD DE MADRID (1996): *Bases del Plan Regional de Estrategia Territorial*. Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid. Madrid.
- EBRÓPOLIS (2002): *Inventario de Planes Estratégicos Urbanos y Territoriales*. Asociación para el Desarrollo Estratégico de Zaragoza y su Área de Influencia. Zaragoza.
- FERNÁNDEZ GÜELL, J. M. (1997): *Planificación estratégica de ciudades*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona.
- (1997): *Planificación estratégica de ciudades. Nuevos instrumentos y procesos*. Editorial Reverté. Barcelona.
- (2006): *Planificación estratégica de ciudades. Nuevos instrumentos y procesos*. Reverté. Barcelona.
- FRIEDMANN, J. & al. (2004): "Strategic Spatial Planning and the Longer Range" en *Planning Theory & Practice*, Vol. 5, 1, 49-67, March 2004.
- GREATER LONDON AUTHORITY (2004): *The London Plan. Spatial Development Strategy for Greater London*. London.
- JOURNAL OF THE AMERICAN PLANNING ASSOCIATION (Winter 1987): Número monográfico dedicado a la planificación estratégica de ciudades.
- KEMP, R. L. (1992): *Strategic Planning in Local Government: A Casebook*. American Planning Association. Chicago, Illinois.
- MARTÍN, I. (2003): "La planificación estratégica urbana en Europa" en *Primer Pla Estratègic Metropolità de Barcelona*. Ajuntament de Barcelona. Barcelona.
- MORTEN, R. (1985): "San Francisco: Two Years Later" en *Strategic Planning for the Public Sector*. Proceedings from the National Conference. February 26, 1985. Washington, D.C.
- MOURA, R. (2003): "Inversiones urbanas en el contexto de la competitividad y globalización: los eventos en Curitiba" en *Revista EURE*, 86, mayo.
- PORTER, M. (1990): *The Competitive Advantage of Nations*. The Macmillan Press Ltd. London.
- PROMADRID (1993): *Madrid Futuro: Plan Estratégico de Madrid*. Madrid.
- REAMS, H. (1985): "Chicago: Organizing for Action" en *Strategic Planning for the Public Sector*. Proceedings from the National Conference. February 26. Washington, D.C.
- SAN FRANCISCO CHAMBER OF COMMERCE (1983): *San Francisco's Strategic Plan*. San Francisco.
- SÁNCHEZ, X. (2003): "El CIDEU y la planificación estratégica en Iberoamérica: Diez años fomentando la gobernabilidad" en *Primer Pla Estratègic Metropolità de Barcelona*. Ajuntament de Barcelona. Barcelona.

Población municipal en los censos del siglo XX

Francisco J. GOERLICH^{1,2} & Matilde MAS^{1,2}
& Joaquín AZAGRA¹ & Pilar CHORÉN²

¹ Universidad de Valencia. ² Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas (Ivie).

RESUMEN: Este trabajo presenta una base de datos homogénea de la población municipal española así como algunos resultados relativos a la localización de la población sobre el territorio a lo largo del siglo XX. La base de datos reconstruye hacia atrás las poblaciones de derecho de 8.108 municipios que aparecen en el censo de 2001. La reconstrucción se ha realizado manteniendo los lindes municipales existentes en dicho censo, el último realizado en España, con el fin de garantizar la homogeneidad temporal de la serie. Utilizando esta base de datos se presenta una panorámica de los cambios habidos en la localización de la población en España entre 1900 y 2001, lo que nos permite ofrecer cuantificaciones precisas de fenómenos que, a grandes rasgos, ya son conocidos por los especialistas.

DESCRIPTORES: Población urbana. Censos municipales.

I. INTRODUCCIÓN

Los censos recogen el recuento exhaustivo de la población en un momento determinado del tiempo y proporcionan información muy valiosa sobre la situación demográfica de los municipios en la fecha de su realización. Sin embargo, plantean serios problemas cuando se desea seguir la trayectoria temporal de los municipios existentes en la actualidad por dos razones. En primer lugar, la definición de la variable

objeto de estudio. Hasta el último censo disponible, el correspondiente al año 2001, los censos proporcionaban información tanto sobre la población de hecho como la de derecho. Sin embargo, en el censo de 2001 el concepto relevante es el de población *residente* que se corresponde con el concepto previo de población de *derecho*, dejándose de investigar la población de *hecho*. Esta modificación tiene consecuencias prácticas notables ya que implica que la población de *hecho*, que era la que se tomaba como más

Recibido: 02.08.2006. Revisado: 16.11.2006.

e-mail: francisco.j.goerlich@uv.es

Los autores agradecen los comentarios enriquecedores de tres evaluadores anónimos a una versión previa del artículo. Este trabajo forma parte de un proyecto más amplio financiado por la Fundación BBVA y cuyos primeros resultados han sido publicados en la monografía *La Localización de la Población sobre el*

Territorio. Un Siglo de Cambios. Un Estudio Basado en Series Homogéneas, 1900-2001, Fundación BBVA. Dicha monografía incorpora un CD con la base de datos presentada en el texto. F.J. Goerlich y M. Mas agradecen la ayuda del proyecto del Ministerio de Ciencia y Tecnología/FEDER, SEC2005-02776. Resultados mencionados en el texto pero no ofrecidos están disponibles si se solicitan a los autores.

fiable en los análisis históricos de población, ya no puede tomarse como referencia si se desea seguir la trayectoria temporal de la población española hasta la actualidad. Como se muestra en GOERLICH, & *al.* (2006), seleccionar una u otra variable no es trivial, como tampoco lo es utilizarlas de forma indistinta, algo no infrecuente en la literatura.

El segundo hecho hace referencia a los cambios habidos en el mapa municipal español como resultado de las fusiones, agregaciones y segregaciones, totales o parciales, que han tenido lugar en el largo periodo que considera este trabajo. Los cambios habidos también tienen consecuencias prácticas muy relevantes cuando se analiza la trayectoria de un municipio concreto –sea éste un pequeño pueblo o una gran ciudad– aunque su importancia sea menor, y sobre todo más fácilmente identificable, si se está únicamente interesado en los totales provinciales, regionales o nacionales.

Ambas circunstancias –cambio en la variable objeto de estudio y alteraciones en el mapa municipal español como resultado de fusiones, agregaciones y segregaciones– recomiendan acometer un proceso de homogeneización de las informaciones proporcionadas por los censos originales. Esta tarea ya fue llevada a cabo por GARCÍA (1985) para el periodo 1900-1981. Sin embargo, en aquella ocasión la variable de referencia fue la población de *hecho*. Adicionalmente, resulta de interés actualizar dicho estudio incorporando las informaciones contenidas en los dos últimos censos. Por ambas razones, hemos realizado de nuevo el proceso de homogeneización de las series de población municipal correspondientes a los once censos que cubren el periodo 1900-2001, pero con la variable población de *derecho* como referente.

El trabajo se estructura de la siguiente forma. En la sección 1, se examinan los cambios habidos en la estructura municipal a lo largo de siglo XX, de suficiente entidad para justificar el proceso de homogeneización mencionado. En la sección 2, se examinan los

cambios en la localización de la población sobre el territorio, tomando como base la estructura municipal del censo de 2001, su superficie y las poblaciones municipales anteriormente construidas. La homogenización de la información nos permite ofrecer cuantificaciones precisas de fenómenos que ya eran conocidos por los especialistas. El trabajo concluye con unos breves comentarios finales.

2. CENSOS DE POBLACIÓN Y ESTRUCTURA MUNICIPAL

La motivación última de los *Censos de Población* es la de proceder al recuento del número de personas que habitan un territorio determinado (ARANGO, 1981). Dicho recuento se ha realizado habitualmente teniendo como referencia dos definiciones de población: de *hecho* y de *derecho*¹. Así ha sido en los diez censos anteriores al de 2001. En éste último sólo se contempla la población de *derecho*².

El número de municipios que configura la estructura territorial de España ha variado continuamente a lo largo del siglo pasado. Las alteraciones se han producido en ambas direcciones: disminución del número de municipios debido a las fusiones o las agregaciones, o aumento, como consecuencia de las segregaciones. La FIG. 1 recoge la evolución del número de municipios españoles, agrupados por provincias, según constan en los once censos originales analizados. En el cómputo total de las cincuenta y dos provincias, la tendencia en el número de municipios ha sido decreciente de forma casi ininterrumpida entre 1900 y 1981 (salvo el ligero incremento de 1930), si bien la tendencia se ha invertido en los veinte últimos años. Las mayores reducciones en el número de municipios, en torno a 600 por década, se produjeron entre los censos de 1960 y 1981. La desaparición no se debió sólo a su realidad demográfica y económica, sino a los efectos de la acción política, pues fue determinada en gran medida por la ley 48/1966 que eliminó en este periodo más de

¹ La población de *hecho* está formada por los *residentes presentes* más los *transeúntes*. La población de *derecho* o *residente* está formada por los *residentes presentes* más los *residentes ausentes*.

² Se introduce no obstante un concepto de población nuevo, el de *población vinculada*, que no consideraremos en este trabajo.

FIG. 1. Número de municipios según los censos originales de población de 1900 a 2001

	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001
01 Álava	85	85	85	77	77	75	72	63	51	51	51
02 Albacete	83	83	84	86	86	86	86	86	86	86	87
03 Alicante/Alacant	138	139	138	140	140	140	140	140	138	140	141
04 Almería	103	103	103	103	103	103	103	103	102	103	102
05 Ávila	270	270	269	270	268	268	268	268	247	248	248
06 Badajoz	162	162	162	163	162	162	162	162	162	162	164
07 Balears (Illes)	61	62	61	65	65	65	65	65	65	67	67
08 Barcelona	318	316	314	308	311	309	309	308	307	308	311
09 Burgos	510	509	507	503	505	504	503	485	374	371	371
10 Cáceres	222	221	221	225	224	223	223	219	218	218	219
11 Cádiz	42	42	42	41	42	42	42	42	42	42	44
12 Castellón/Castelló	140	140	140	141	141	141	142	142	134	136	135
13 Ciudad Real	96	96	96	97	98	98	98	98	98	100	102
14 Córdoba	74	74	75	75	75	75	75	75	75	75	75
15 Coruña (A)	97	97	96	95	94	94	94	93	93	94	94
16 Cuenca	288	288	288	291	291	290	290	280	234	238	238
17 Girona	247	247	247	249	251	250	250	235	219	222	221
18 Granada	205	204	204	201	201	198	198	194	166	168	168
19 Guadalajara	398	398	398	408	407	406	405	335	289	287	288
20 Guipúzcoa	90	90	90	89	88	87	87	81	81	87	88
21 Huelva	77	77	77	77	78	78	78	79	79	79	79
22 Huesca	362	362	362	357	355	349	349	254	200	202	202
23 Jaén	97	98	98	99	101	101	101	101	96	96	97
24 León	234	234	235	236	235	235	235	230	213	212	211
25 Lleida	325	325	324	320	320	320	320	255	229	229	231
26 Rioja (La)	184	183	183	183	182	183	184	183	174	174	174
27 Lugo	64	64	64	66	67	67	67	66	66	66	67
28 Madrid	195	195	195	196	196	184	183	183	178	178	179
29 Málaga	103	102	102	101	101	100	100	100	99	100	100
30 Murcia	42	42	42	42	42	42	43	43	44	45	45
31 Navarra	269	269	269	267	266	264	265	265	264	265	272
32 Ourense	97	97	97	94	94	93	93	92	92	92	92
33 Asturias	79	79	79	78	78	78	78	78	78	78	78
34 Palencia	250	250	250	250	249	247	247	246	191	191	191
35 Palmas (Las)	38 ¹	38 ¹	38 ¹	36	35	35	34	34	34	34	34
36 Pontevedra	65	64	62	64	64	62	61	61	61	61	62
37 Salamanca	388	386	386	386	386	386	385	382	357	362	362
38 Santa Cruz de Tenerife	52 ¹	52 ¹	53 ¹	54	54	54	53	53	53	53	53
39 Cantabria	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102
40 Segovia	275	275	275	276	276	276	275	234	204	208	209
41 Sevilla	100	100	101	102	102	102	102	102	102	103	105
42 Soria	345	345	345	348	347	345	345	219	183	183	183
43 Tarragona	185	185	185	185	182	180	180	178	180	183	183
44 Teruel	279	279	279	282	282	282	282	268	233	236	236
45 Toledo	206	206	206	206	206	206	206	205	204	204	204
46 Valencia/València	262	263	263	264	264	264	265	263	262	263	265
47 Valladolid	237	237	237	236	235	235	234	233	225	225	225
48 Vizcaya	119	120	120	115	115	114	112	97	96	109	111
49 Zamora	300	300	300	306	307	307	305	275	249	248	248
50 Zaragoza	306	306	305	305	305	305	304	298	291	291	292
51 Ceuta	1 ¹	1 ¹	1 ¹	1	1	1	1	1	1	1	1
52 Melilla	1	1	1	1	1	1	1	4 ²	1	1	1
99 Canarias	90	90	91	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTAL MUNICIPIOS	9.267	9.262	9.255	9.262	9.257	9.214	9.202	8.658	8.022	8.077	8.108

¹ El dato no procede de los censos originales sino de la base de datos homogénea porque hasta 1930 las provincias de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife formaban una única provincia, Canarias (99). Ceuta forma parte de la provincia de Cádiz hasta 1930.

² En 1970, las posesiones españolas del norte de África, Islas Chafarinas, Peñón de Vélez de la Gomera y Peñón de Alhucemas, están incluidas en la provincia de Melilla.

Fuente: INE y elaboración propia.

un millar de municipios, todos ellos de muy pequeño tamaño. En 1900, el territorio español estaba dividido en 9.267 municipios. Como resultado del proceso de concentración registrado en la mayoría de las provincias, el número de municipios se ha reducido en más de 1.150, situándose en 2001 en 8.108 municipios. El límite inferior se obtiene en 1981 con un registro de 8.022 municipios.

La provincia que ha sufrido una mayor concentración municipal es Soria tanto en términos absolutos (de 345 en 1900 a 183 en 2001), como en términos relativos, con un descenso del 47%. Huesca le sigue de cerca con 160 municipios menos en 2001 que a principios del siglo XX. En términos absolutos, Burgos es la tercera provincia que ha perdido mayor número de divisiones territoriales, 139, mientras que en términos relativos este puesto lo ocupa Álava que muestra una reducción del 40%. En el extremo opuesto, las provincias que han incrementado su división municipal son en total catorce³, si bien este proceso ha sido de menor intensidad. Los primeros puestos los ocupan Balears y Ciudad Real que cuentan con seis municipios más en 2001 que en 1900.

El mensaje central es que se ha producido un profundo cambio en la división territorial española a lo largo del siglo, cuya manifestación más inmediata es la *desaparición* de 1.159 municipios en el cómputo total. En algunos casos la *desaparición* es literal al haber abandonado la población las viviendas que ocupaban, mientras que en la mayoría la *desaparición* tiene como origen la fusión, o agregación, a otros municipios. Finalmente en los últimos dos censos se observa un cambio de tendencia, con un incremento del número de municipios como consecuencia de un cierto espíritu independentista de carácter local.

Las alteraciones descritas indican que tiene un gran interés preguntarse por las poblaciones de unos territorios fijos a lo largo del tiempo. Sólo así se podrán hacer comparaciones homogéneas en el tiempo y en el espacio, tanto del número de habitantes como de la densidad de población en un

territorio. GARCÍA (1985), consciente del problema, ya acometió esta tarea para los censos de 1900 a 1981 tomando como referencia la población de hecho y la estructura de términos municipales del censo de 1981⁴, año éste en el que, con motivo de la realización del censo, se acometió una importante labor de codificación municipal. En palabras de Luis Ruiz-Maya Pérez, Director General de INE en su momento “...cuando se utilizan las cifras censales a nivel municipal y para varios censos, es necesario hacer los ajustes correspondientes para eliminar la influencia de las alteraciones territoriales de los municipios, debidas a fusiones, agregaciones parciales, segregaciones, ... etc., pues de lo contrario estamos expuestos a obtener resultados erróneos.” (GARCÍA, 1985, Presentación, pág. III).

Esta problemática es ciertamente conocida por los demógrafos españoles estudiosos de estos temas. Así por ejemplo, ZOIDO & ARROYO (2004, pág. 7) al hablar de los indicadores demográficos, con relación al análisis de la población en el territorio a lo largo del tiempo, mencionan como “*las agregaciones o segregaciones de municipios influyen igualmente en las agrupaciones*” en una clara alusión a la falta de homogeneidad de las poblaciones municipales para determinados análisis.

Con estos referentes, se procedió a elaborar poblaciones municipales homogéneas a partir de los dos principios siguientes: 1. el criterio de asignación de poblaciones es un criterio territorial, los lindes municipales, y 2. el criterio que determina los territorios son los municipios existentes de acuerdo con el censo de 2001. De acuerdo con ambos principios se construyeron poblaciones homogéneas en el tiempo de los términos municipales según la estructura de municipios del censo de 2001, centrándonos en la población de derecho, que es la más recientemente investigada⁵. Esta base de datos homogénea puede consultarse en el CD del trabajo de GOERLICH & al. (2006) en cuyo Apéndice A.2 puede

³ No se ha considerado Ceuta que se segrega de Cádiz y aparece como ciudad autónoma independiente en el censo de 1930.

⁴ Excluyendo, no obstante, Ceuta y Melilla.

⁵ Sólo hemos considerado las alteraciones municipales que se han producido a lo largo del siglo XX, las únicas posibles por otra parte. Sabemos que a lo largo del tiempo se han producido

también alteraciones referentes a núcleos menores; barrios, alquerías, cortijos, ... ; que no han sido tenidas en cuenta, salvo unas pocas excepciones, como por ejemplo la de Muruarte de Reta en Navarra o alguna de cierta importancia de la que hemos tenido conocimiento a partir de los propios ayuntamientos implicados.

encontrarse el listado completo de alteraciones, así como el tipo de alteración experimentado por cada uno de los municipios afectados⁶.

Con el fin de valorar la importancia de los cambios acontecidos, la FIG. 2 resume el número de alteraciones que se ha producido en cada provincia en los distintos periodos intercensales. El criterio que se ha seguido en el cómputo de las alteraciones es el siguiente. Cuando las variaciones son en forma de agregación se computan tantas alteraciones municipales como número de municipios se ha agregado a otro municipio mayor. Asimismo, en las fusiones se computan tantas alteraciones como número de municipios se ha fusionado. Es decir, si entre dos años consecutivos se incorporan tres municipios a otro se cuentan tres alteraciones y si se fusionan dos municipios formando uno nuevo se cuentan dos alteraciones. Sin embargo, en la segregación de dos o más partes que pasan a constituir municipios independientes se computa sólo el municipio que se desprende pero no el municipio del que se segrega. Aunque este último se ve efectivamente alterado en su composición no se cuenta como alteración.

Dentro de una misma provincia se observan alteraciones de diversa índole, incorporaciones completas o parciales, fusiones o segregaciones. En muchos casos estos procesos son definitivos pero, en ocasiones son sólo temporales. En efecto, encontramos municipios que se agrupan en un momento dado pero que por alguna circunstancia, política, económica o de otro tipo, vuelven a separarse más tarde y viceversa. Esto implica que la tendencia de crecimiento o decrecimiento no se mantenga constante a lo largo del periodo. Como refleja la FIG. 2, entre el censo de 1900 y el de 2001 se han registrado un total de 1.775 alteraciones. El periodo intercensal en el que se produce el mayor número de variaciones es entre el censo de 1970 y el de 1981 con un total de 722 variaciones, seguido de cerca por el periodo 1960-1970 con 601 alteraciones⁷.

En el detalle por provincias, Huesca es la que ha acumulado más alteraciones a lo largo del último siglo, en total 200. Le siguen Burgos y Soria con 169 y 168 modificaciones municipales respectivamente. Asimismo, la provincia de Soria es también la que registra, en un solo periodo intercensal, la cifra más elevada de variaciones. Esto se produce entre 1960 y 1970 en el que la región soporta 126 alteraciones. Durante estos mismos diez años, los municipios de Huesca registran 110 cambios⁸.

Analizar el volumen de población afectada por estos cambios es al menos tan interesante como observar la trayectoria seguida por el número de municipios. El resultado de estos cálculos aparece en la FIG. 3. En la interpretación de este cuadro debe tenerse en cuenta las advertencias siguientes. La primera de ellas afecta a la población involucrada en el caso de agrupaciones de municipios a otro de superior tamaño que conserva su nombre original. En este caso, aunque se conozca el nombre de los municipios agregados a lo largo del periodo intercensal, los datos publicados por el censo correspondiente ofrecen únicamente la cifra de población del municipio resultante y no, como es obvio, la del municipio que se ha agregado.

Por ejemplo, supongamos que un pequeño municipio se ha incorporado a otro grande, por ejemplo a Madrid, entre los censos de $t - 1$ y t . La información censal en t ofrecerá sólo los datos resultantes de la agrupación, es decir, de Madrid más la población incorporada con el pequeño municipio. Por lo tanto, si computáramos como población afectada la suma de ambas nos daría una cifra muy elevada que no aproximaría bien el fenómeno que deseamos medir. Por esta razón, en los cálculos que aparecen en la FIG. 3 la población resultante de este tipo de alteraciones aparece fechada en $t - 1$ en lugar de en t . Este problema no se plantea en el caso de las fusiones de municipios de similar tamaño, ni tampoco en las segregaciones. En el caso de la fusión

⁶ El listado de trabajos utilizado en el proceso de homogenización, al objeto de recopilar las alteraciones municipales existentes, está contenido en las referencias bibliográficas.

⁷ Sólo se registran las alteraciones intercensales, y no las intracensales. Por ejemplo Vegalibre se segrega de Requena (Valencia) en febrero de 1993 y se vuelve a agregar en mayo

de 1994. Este cambio no se ve reflejado por tanto en el censo de 2001.

⁸ GOERLICH & al (2006, Cap. 2) realizan un análisis separado de cada tipo de alteración, mostrando que el mayor número de alteraciones se produce en forma de agregaciones a municipios de mayor tamaño, 1.154 en total, que tienen lugar fundamentalmente entre los años sesenta y setenta.

FIG. 2. Resumen de las alteraciones de municipios entre los censos de 1900 a 2001

	Total 1900-2001	1900- 1910	1910- 1920	1920- 1930	1930- 1940	1940- 1950	1950- 1960	1960- 1970	1970- 1981	1981- 1991	1991- 2001
01 Álava	41	0	0	8	0	3	4	12	14	0	0
02 Albacete	4	0	1	2	0	0	0	0	0	0	1
03 Alicante/Alacant	12	1	1	2	2	0	0	0	3	2	1
04 Almería	8	0	0	2	0	0	0	0	2	3	1
05 Ávila	30	0	1	1	2	0	0	0	25	1	0
06 Badajoz	4	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2
07 Balears (Illes)	8	1	1	4	0	0	0	0	0	2	0
08 Barcelona	34	2	3	8	5	6	0	1	2	3	4
09 Burgos	169	1	2	23	1	3	1	16	118	4	0
10 Cáceres	15	1	0	4	1	1	0	6	1	0	1
11 Cádiz	4	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2
12 Castellón/Castelló	15	0	0	3	0	0	1	0	8	2	1
13 Ciudad Real	6	0	0	1	1	0	0	0	0	2	2
14 Córdoba	3	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0
15 Coruña (A)	5	0	1	1	1	0	0	1	0	1	0
16 Cuenca	79	0	0	3	0	1	0	13	57	5	0
17 Girona	44	0	0	2	2	1	0	17	18	3	1
18 Granada	56	1	0	6	0	3	0	5	39	2	0
19 Guadalajara	133	0	0	9	1	1	4	68	47	2	1
20 Guipúzcoa	23	0	0	1	1	1	0	10	0	9	1
21 Huelva	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
22 Huesca	200	0	0	10	6	7	1	110	64	2	0
23 Jaén	14	1	0	1	2	0	0	0	9	0	1
24 León	32	0	1	1	1	0	0	5	18	4	2
25 Lleida	133	0	2	10	3	0	0	80	36	0	2
26 Rioja (La)	17	1	2	0	1	1	1	2	9	0	0
27 Lugo	6	0	0	2	1	0	0	2	0	0	1
28 Madrid	22	0	0	1	0	12	1	0	7	0	1
29 Málaga	5	1	0	1	0	1	0	0	1	1	0
30 Murcia	4	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0
31 Navarra	21	0	0	4	1	3	1	2	1	1	8
32 Ourense	6	0	0	4	0	1	0	1	0	0	0
33 Asturias	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
34 Palencia	67	0	0	0	4	2	0	1	60	0	0
35 Palmas (Las)	4	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0
36 Pontevedra	9	1	2	2	0	2	1	0	0	0	1
37 Salamanca	40	2	0	0	0	0	1	3	25	9	0
38 Santa Cruz de Tenerife	3	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0
39 Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40 Segovia	80	0	0	1	0	0	2	41	31	4	1
41 Sevilla	5	0	1	1	0	0	0	0	0	1	2
42 Soria	168	0	0	3	1	2	0	126	36	0	0
43 Tarragona	14	0	0	0	3	2	0	2	4	3	0
44 Teruel	58	0	0	5	0	0	0	14	36	3	0
45 Toledo	5	0	0	2	0	0	0	1	2	0	0
46 Valencia/València	9	1	0	1	0	0	1	2	1	1	2
47 Valladolid	12	0	0	1	1	0	1	1	8	0	0
48 Vizcaya	46	1	0	6	2	1	2	18	1	13	2
49 Zamora	71	0	0	8	3	0	2	30	27	1	0
50 Zaragoza	20	0	1	0	0	0	3	7	8	0	1
51 Ceuta	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
52 Melilla	6	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0
99 Canarias	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL MUNICIPIOS	1.775	15	21	153	50	54	31	601	722	86	42
% sobre total alteraciones	100,00	0,85	1,18	8,62	2,82	3,04	1,75	33,86	40,68	4,85	2,37

Fuente: INE y elaboración propia.

FIG. 3. Población afectada por las alteraciones de municipios entre los censos de 1900 a 2001

	Total 1900-2001	1900- 1910	1910- 1920	1920- 1930	1930- 1940	1940- 1950	1950- 1960	1960- 1970	1970- 1981	1981- 1991	1991- 2001
01 Álava	14.443	—	—	2.591	—	826	2.043	3.089	5.894	—	—
02 Albacete	8.681	—	1.289	4.702	—	—	—	—	—	—	2.690
03 Alicante/Alacant	21.646	3.015	152	3.176	2.971	—	—	—	1.225	9.767	1.340
04 Almería	51.559	—	—	3.126	—	—	—	—	824	47.192	417
05 Ávila	7.584	—	287	504	501	—	—	—	5.626	666	—
06 Badajoz	6.216	—	—	971	565	—	—	—	—	—	4.680
07 Balears (Illes)	11.492	2.117	1.497	5.976	—	—	—	—	—	1.902	—
08 Barcelona	51.534	8.675	1.678	12.636	5.434	3.166	—	417	414	1.468	17.646
09 Burgos	44.907	556	397	10.133	413	936	2.420	4.594	24.442	1.016	—
10 Cáceres	7.973	196	—	2.967	412	50	—	2.567	106	—	1.675
11 Cádiz	55.235	—	—	35.453	8.941	—	—	—	—	—	10.841
12 Castellón/Castelló	11.103	—	—	4.285	—	—	351	—	793	5.205	469
13 Ciudad Real	6.521	—	—	1.580	1.777	—	—	—	—	1.761	1.403
14 Córdoba	13.391	—	2.208	11.183	—	—	—	—	—	—	—
15 Coruña (A)	41.178	—	9.434	8.209	11.812	—	—	6.209	—	5.514	—
16 Cuenca	18.685	—	—	1.582	—	541	—	3.847	11.619	1.096	—
17 Girona	60.663	—	—	674	636	1.501	—	11.775	20.095	25.931	51
18 Granada	40.880	641	—	2.921	—	1.250	—	2.802	29.751	3.515	—
19 Guadalajara	32.032	—	—	1.806	181	60	1.393	16.159	8.020	89	4.324
20 Guipúzcoa	34.119	—	—	225	5.201	1.853	—	3.429	—	23.259	152
21 Huelva	10.456	—	—	—	3.850	—	—	6.606	—	—	—
22 Huesca	43.709	—	—	3.402	2.588	1.587	203	21.877	13.328	724	—
23 Jaén	27.954	1.321	—	2.595	5.077	—	—	—	16.573	—	2.388
24 León	27.738	—	446	2.676	234	—	—	9.896	12.943	1.327	216
25 Lleida	39.722	—	734	3.655	1.681	—	—	25.113	7.398	—	1.141
26 Rioja (La)	2.599	173	311	—	128	581	434	655	317	—	—
27 Lugo	18.391	—	—	3.064	2.240	—	—	4.926	—	—	8.161
28 Madrid	283.661	—	—	148	—	219.902	25.444	—	1.240	—	36.927
29 Málaga	36.051	2.936	—	3.028	—	712	—	—	1.832	27.543	—
30 Murcia	18.234	—	—	—	—	—	7.205	—	7.346	3.683	—
31 Navarra	61.298	—	—	2.839	246	710	598	13.606	7	16.474	26.818
32 Ourense	22.228	—	—	11.251	—	9.775	—	1.202	—	—	—
33 Asturias	300	—	—	300	—	—	—	—	—	—	—
34 Palencia	16.684	—	—	—	4.781	671	—	289	10.943	—	—
35 Palmas (Las)	17.804	—	—	2.402	14.793	—	609	—	—	—	—
36 Pontevedra	66.311	7.593	6.774	2.789	—	42.629	1.656	—	—	—	4.870
37 Salamanca	12.628	308	—	—	—	—	182	3.891	6.656	1.591	—
38 Santa Cruz de Tenerife	22.380	—	—	3.357	—	—	19.023	—	—	—	—
39 Cantabria	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40 Segovia	19.824	—	—	144	—	—	530	9.518	6.946	920	1.766
41 Sevilla	18.666	—	1.136	1.175	—	—	—	—	—	2.842	13.513
42 Soria	39.134	—	—	718	330	173	—	29.392	8.521	0	—
43 Tarragona	31.416	—	—	0	497	549	—	1.761	16.212	12.397	—
44 Teruel	11.215	—	—	1.084	—	—	—	2.488	6.088	1.555	—
45 Toledo	3.161	—	—	741	—	—	—	1.521	899	—	—
46 Valencia/València	14.763	2.413	—	1.278	—	—	1.502	5.729	167	161	3.513
47 Valladolid	2.788	—	—	508	263	—	795	90	1.132	—	—
48 Vizcaya	116.525	5.041	—	26.006	13.851	1.088	2.600	14.978	2.093	49.285	1.583
49 Zamora	24.132	—	—	3.059	1.646	—	459	11.509	6.954	505	—
50 Zaragoza	5.143	—	2.076	—	—	—	725	960	1.270	—	112
51 Ceuta	50.293	—	—	50.293	—	—	—	—	—	—	—
52 Melilla	98	—	—	—	—	—	—	49	49	—	—
99 Canarias	3.307	—	3.307	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTAL MUNICIPIOS	1.608.455	34.985	31.726	241.212	91.049	288.560	68.172	220.944	237.723	247.388	146.696
% sobre total alteraciones	100,0	2,2	2,0	15,0	5,7	17,9	4,2	13,7	14,8	15,4	9,1

Fuente: INE y elaboración propia.

de dos municipios la población afectada se corresponde con la población total que habita el municipio recién creado, y se computa de esta forma en t . Por su parte, en el caso de las segregaciones el cálculo de la población también puede fecharse en el momento t , ya que los censos ofrecen esta información directamente.

Es interesante constatar que a lo largo del siglo XX más de un millón seiscientas mil personas se han visto afectadas por alteraciones municipales. La cifra más elevada corresponde al periodo intercensal 1940-1950, seguida de cerca por el periodo 1981-1991 y 1920-1930. El elevado volumen de población afectada en el periodo intercensal 1940-1950 tiene su origen en las incorporaciones que tuvieron lugar en esos años, en especial a la ciudad de Madrid. A este municipio se le agregaron Aravaca, Barajas de Madrid, Canillas, Canillejas, Carabanchel Alto, Carabanchel Bajo, Chamartín de la Rosa, Fuencarral, Hortaleza, Pardo, Vallecas y Vicálvaro que incorporaron alrededor de 219.902 habitantes⁹ entre los años 1940 y 1950 a lo que hasta ese momento eran los límites municipales de Madrid.

El orden de magnitud de la población afectada por las fusiones es muy inferior al de las agregaciones, mientras que la población afectada por las segregaciones ha sido especialmente importante en los dos últimos censos, coincidiendo con el aumento en el número de municipios que ha tenido lugar en los últimos veinte años¹⁰.

Un ejemplo de las implicaciones del proceso de homogeneización lo encontramos en la comparación de las poblaciones de las ciudades de Madrid y Barcelona. La FIG. 4 recoge las cifras para todos los años censales obtenidas directamente de los censos, así como las poblaciones homogéneas. Aunque para los últimos años dichas poblaciones coinciden, no es así para la primera mitad del siglo XX. Como ya hemos mencionado, en la década de los cuarenta y cincuenta Madrid incorporó, fruto de su gran crecimiento, muchos pequeños municipios colindantes. Este fenómeno hace que el importante aumento de población entre 1940 y 1950 observado directamente de los datos censales quede aminorado en cierta medida si comparamos las poblaciones homogéneas, es decir las referidas a lo que en la actualidad constituye el término municipal de Madrid.

FIG. 4. Población de derecho de las ciudades de Madrid y Barcelona

	Población censal				Población homogeneizada			
	Madrid		Barcelona		Madrid		Barcelona	
	% variación ¹		% variación ¹		% variación ¹		% variación ¹	
1900	540.109	—	528.946	—	575.675	—	539.103	—
1910	556.958	0,31%	581.823	0,95%	614.322	0,65%	588.762	0,88%
1920	728.937	2,69%	705.901	1,93%	823.711	2,94%	716.235	1,96%
1930	863.958	1,70%	958.723	3,07%	1.041.767	2,35%	958.723	2,92%
1940	1.096.466	2,39%	1.077.671	1,17%	1.322.835	2,39%	1.077.671	1,17%
1950	1.527.894	3,32%	1.276.675	1,70%	1.553.338	1,61%	1.276.675	1,70%
1960	2.177.123	3,55%	1.526.550	1,79%	2.177.123	3,38%	1.526.550	1,79%
1970	3.120.941	3,61%	1.741.979	1,32%	3.120.941	3,61%	1.741.979	1,32%
1981	3.158.818	0,12%	1.752.627	0,06%	3.158.818	0,12%	1.752.627	0,06%
1991	3.010.492	-0,48%	1.643.542	-0,64%	3.010.492	-0,48%	1.643.542	-0,64%
2001	2.938.723	-0,23%	1.503.884	-0,83%	2.938.723	-0,23%	1.503.884	-0,83%

¹ Tasa de variación anual acumulativa teniendo en cuenta el número de meses transcurridos entre un censo y otro.

Fuente: INE y elaboración propia.

⁹ Esta cifra es la de la población existente en los municipios mencionados según el censo de 1940. Por esta razón es sólo una cifra aproximada.

¹⁰ Al igual que en el caso de las alteraciones municipales, GOERLICH, & al. (2006, Cap. 2) realizan un análisis separado de la población involucrada en cada tipo de alteración.

Por su parte Barcelona tan sólo ha incorporado dos municipios a principios del siglo XX y en consecuencia sus poblaciones censales son mucho más parecidas a las homogéneas de lo que son las correspondientes a Madrid. Obsérvese adicionalmente que mientras los censos originales consideran que la población de la ciudad de Barcelona superaba a la de Madrid de acuerdo con los censos de 1910 y 1930, cuando se comparan teniendo en cuenta sus lindes actuales la ciudad de Madrid ha presentado mayores contingentes poblacionales en los once censos del siglo XX.

3. LOCALIZACIÓN DE LA POBLACIÓN. UN SIGLO DE CAMBIOS

Las series homogéneas mencionadas en el apartado anterior permiten la *cuantificación* precisa de fenómenos que, por otra parte, son bien conocidos por los investigadores interesados en el tema. La literatura sobre la evolución demográfica de los municipios españoles y cuestiones vinculadas a ella –como el proceso de urbanización y la distribución espacial de la población– es abundante e imposible de recoger aquí (REHER & VALERO, 1995). Una síntesis histórica muy útil es la de Reher para toda la península ibérica, que contiene series de datos demográficos a escala municipal desde 1787 (REHER, 1994, págs. 26-29). Por su parte VINESA (1997) tipificó los modelos de reparto poblacional según rangos de municipios subrayando la existencia de 27 provincias en las que predomina la población rural, o sea la que vive en ciudades con menos de 20.000 habitantes y con profundos desequilibrios en su red urbana. Frente a ello, en cinco provincias la población que vive en ciudades por encima de los 100.000 supera el 55% del total, aunque no siempre expresen un grado de urbanización equilibrado. Esa situación encierra casos de macrocefalia (Valladolid o Zaragoza) sin ciudades intermedias, o los de Barcelona y Madrid en los que la población albergada en municipios menores de 20.000 es escasa. El reciente trabajo de DE COS & REQUES (2005) por su parte, mapifica los procesos seguidos por los municipios españoles subrayando las dicotomías entre norte y sur peninsulares, o entre centro y

litoral por citar sendos ejemplos. Al respecto, el cálculo que hace sobre el porcentaje de municipios que han tenido una tasa de crecimiento negativa en la segunda mitad del siglo XX, y por lo tanto han perdido población, se sitúa en torno al 70% (DE COS & REQUES, 2005: 173) –cifra algo inferior a la obtenida por nosotros, 71,6%, para todo el siglo– lo cual resalta la importancia de los procesos de movilidad espacial a partir de los años cincuenta.

Distribución municipal de la población

Uno de los cambios más notables experimentados por la localización de la población ha sido la pérdida de habitantes en numerosos municipios del centro peninsular y el paralelo incremento en los municipios periféricos, además de en los localizados en el entorno de la capital del Estado. En la FIG. 5 aparece el número de municipios que, en España y dentro de cada provincia, tenían menos población en 2001 que en 1900, así como la pérdida de habitantes que experimentaron. Paralelamente, la FIG. 5 ofrece también la misma información pero referida a las ganancias de población. El mensaje de este cuadro es contundente: 5.803 municipios, el 71,6% de los 8.108, tenían menos habitantes en 2001 que en 1900. Este dato es lo suficientemente ilustrativo de la magnitud del despoblamiento, sobre todo si tenemos en cuenta que en estos cien años la población española creció en más de veintidós millones de habitantes.

Aunque en todas las provincias puedan encontrarse municipios que han perdido población, las diferencias interprovinciales han sido muy importantes. En veintitrés provincias, más del 75% de sus municipios tenían en 2001 menos población que en 1900. Las provincias de Barcelona y Madrid han sido las grandes ganadoras del siglo. En Barcelona, 227 municipios ganaron población (el 73% del total). Sin embargo, en los 84 que pierden la cifra es exigua, –18.804 habitantes frente a los 3.771.754 de ganancia. En Madrid, la cifra de municipios que ganan población es menor, 132, pero el porcentaje es similar, el 74%, siendo también prácticamente irrelevante el contingente de población perdido en los 47 municipios restantes, –11.460.

FIG. 5. Pérdidas y ganancias de población de los municipios españoles. 1900-2001

	Pérdidas				Ganancias				Saldo	
	Nº mun.	% mun.	Nº hab.	% hab. ¹	Nº hab.	% hab. ¹	Nº hab.	% hab. ¹	Nº hab.	% total
01 Álava	39	76%	-22.996	-8%	12	24%	211.317	74%	188.321	0,9%
02 Albacete	69	79%	-66.052	-18%	18	21%	189.643	52%	123.591	0,6%
03 Alicante/Alacant	61	43%	-30.020	-2%	80	57%	1.017.222	70%	987.202	4,5%
04 Almería	84	82%	-116.250	-22%	18	18%	286.811	53%	170.561	0,8%
05 Ávila	228	92%	-95.091	-58%	20	8%	51.999	32%	-43.092	-0,2%
06 Badajoz	107	65%	-110.164	-17%	57	35%	245.967	38%	135.803	0,6%
07 Balears (Illes)	26	39%	-12.591	-1%	41	61%	537.954	64%	525.363	2,4%
08 Barcelona	84	27%	-18.804	0%	227	73%	3.771.754	78%	3.752.950	17,0%
09 Burgos	352	95%	-185.628	-53%	19	5%	190.536	55%	4.908	0,0%
10 Cáceres	166	76%	-117.760	-29%	53	24%	166.068	41%	48.308	0,2%
11 Cádiz	10	23%	-11.625	-1%	34	77%	691.122	62%	679.497	3,1%
12 Castellón/Castelló	109	81%	-105.336	-22%	26	19%	272.902	56%	167.566	0,8%
13 Ciudad Real	56	55%	-41.982	-9%	46	45%	201.948	42%	159.966	0,7%
14 Córdoba	39	52%	-57.012	-7%	36	48%	372.421	49%	315.409	1,4%
15 Coruña (A)	45	48%	-73.491	-7%	49	52%	487.623	44%	414.132	1,9%
16 Cuenca	213	89%	-110.651	-55%	25	11%	60.242	30%	-50.409	-0,2%
17 Girona	134	61%	-51.288	-9%	87	39%	312.763	55%	261.475	1,2%
18 Granada	99	59%	-92.628	-11%	69	41%	419.839	51%	327.211	1,5%
19 Guadalajara	269	93%	-124.590	-71%	19	7%	95.934	55%	-28.656	-0,1%
20 Guipúzcoa	30	34%	-11.543	-2%	58	66%	488.575	73%	477.032	2,2%
21 Huelva	47	59%	-46.118	-10%	32	41%	250.554	54%	204.436	0,9%
22 Huesca	182	90%	-120.494	-58%	20	10%	71.896	35%	-48.598	-0,2%
23 Jaén	50	52%	-48.102	-7%	47	48%	222.041	34%	173.939	0,8%
24 León	178	84%	-163.716	-33%	33	16%	251.295	51%	87.579	0,4%
25 Lleida	168	73%	-91.683	-25%	63	27%	169.980	47%	78.297	0,4%
26 Rioja (La)	153	88%	-71.922	-26%	21	12%	157.805	57%	85.883	0,4%
27 Lugo	58	87%	-202.137	-57%	9	13%	83.428	23%	-118.709	-0,5%
28 Madrid	47	26%	-11.460	0%	132	74%	4.661.833	86%	4.650.373	21,1%
29 Málaga	66	66%	-57.456	-4%	34	34%	824.044	64%	766.588	3,5%
30 Murcia	7	16%	-23.196	-2%	38	84%	639.387	53%	616.191	2,8%
31 Navarra	201	74%	-80.425	-14%	71	26%	325.899	59%	245.474	1,1%
32 Ourense	83	90%	-195.281	-58%	9	10%	114.062	34%	-81.219	-0,4%
33 Asturias	59	76%	-172.098	-16%	19	24%	597.295	56%	425.197	1,9%
34 Palencia	184	96%	-100.630	-58%	7	4%	82.311	47%	-18.319	-0,1%
35 Palmas (Las)	1	3%	-504	0%	33	97%	730.128	82%	729.624	3,3%
36 Pontevedra	27	44%	-61.260	-7%	35	56%	469.298	52%	408.038	1,9%
37 Salamanca	332	92%	-157.213	-45%	30	8%	176.589	51%	19.376	0,1%
38 S. Cruz de Tenerife	7	13%	-5.571	-1%	46	87%	606.016	75%	600.445	2,7%
39 Cantabria	60	59%	-51.455	-10%	42	41%	307.495	57%	256.040	1,2%
40 Segovia	186	89%	-69.346	-47%	23	11%	54.280	37%	-15.066	-0,1%
41 Sevilla	21	20%	-23.646	-1%	84	80%	1.198.794	69%	1.175.148	5,3%
42 Soria	175	96%	-98.977	-109%	8	4%	34.417	38%	-64.560	-0,3%
43 Tarragona	125	68%	-73.274	-12%	58	32%	339.547	56%	266.273	1,2%
44 Teruel	227	96%	-148.803	-110%	9	4%	32.667	24%	-116.136	-0,5%
45 Toledo	119	58%	-62.160	-11%	85	42%	223.514	41%	161.354	0,7%
46 Valencia/València	89	34%	-48.478	-2%	176	66%	1.456.956	66%	1.408.478	6,4%
47 Valladolid	195	87%	-97.019	-19%	30	13%	312.068	63%	215.049	1,0%
48 Vizcaya	49	44%	-25.671	-2%	62	56%	840.701	75%	815.030	3,7%
49 Zamora	238	96%	-142.746	-72%	10	4%	61.402	31%	-81.344	-0,4%
50 Zaragoza	249	85%	-133.653	-16%	43	15%	574.485	67%	440.832	2,0%
51 Ceuta	0	0%	0	0%	1	100%	57.662	81%	57.662	0,3%
52 Melilla	0	0%	0	0%	1	100%	56.229	85%	56.229	0,3%
TOTAL ESPAÑA	5.803	71,6%	-4.039.996	-18,3%	2.305	28,4%	26.056.718	118,3%	22.016.722	100,0%

¹ Porcentaje sobre la población de la provincia en 2001.

Las informaciones contenidas en la FIG. 5 reflejan los fuertes desequilibrios territoriales que han tenido lugar a lo largo del siglo. Dos indicadores adicionales, las curvas de Lorenz y el índice de Gini, permiten ofrecer resultados más precisos. La FIG. 6 presenta la curva de Lorenz para la población municipal. En el eje de abscisas aparece el porcentaje acumulado de municipios, y en el de ordenadas el de población. Este gráfico ofrece informaciones de gran interés. En primer lugar, todas las curvas se encuentran muy lejos de la bisectriz, o línea de máxima igualdad, indicando que las diferencias son muy importantes. En segundo lugar, el incremento en la desigualdad ha sido continuado a lo largo de todo el siglo. Sin embargo, su intensidad ha sido muy diferente. Como puede observarse, entre 1900 y 1930 aumentó ligeramente la desigualdad. Entre 1930 y 1960 el incremento fue muy superior. Pero cuando se produjo el mayor desplazamiento entre curvas consecutivas fue en el periodo 1960-1981. Por el contrario, en las dos últimas

décadas del siglo el incremento en la desigualdad fue mínimo y, en todo caso, el menor de todos los periodos intercensales. Aunque apenas perceptible en el gráfico, si se observa con detenimiento puede advertirse que para los censos de 1981 y 2001 las dos curvas de Lorenz se cruzan en el tramo superior de la distribución. Este fenómeno es el resultado de la pérdida de población experimentado por las grandes ciudades, especialmente Madrid y Barcelona, en beneficio de los municipios de más de 10.000 habitantes (REHER, 1997).

La práctica superposición de las curvas de Lorenz correspondientes a 1981 y 2001 dificulta observar con mayor precisión qué ocurrió entre estos dos años. El cuadro 6 ofrece un número seleccionado de percentiles de las curvas para facilitar su lectura. Los datos de este cuadro son extremadamente reveladores. En 1900 habitaba en el 10% de los municipios españoles de menor tamaño el 1% de la población. En 2001 este porcentaje se había reducido a una décima parte. En la mitad de los municipios más pequeños habitaba, en 2001, el 2,2% de la población,

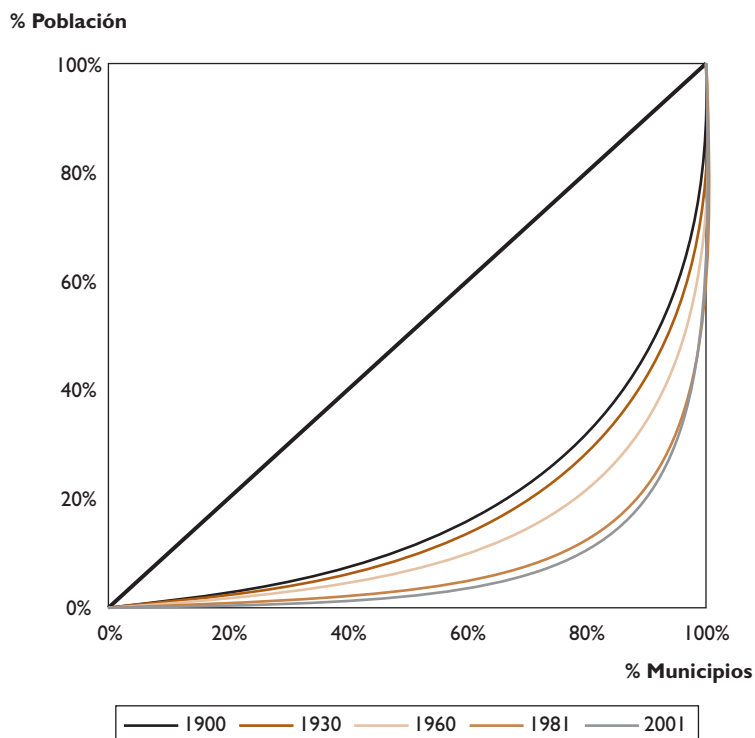


FIG. 6. Curva de Lorenz de la población municipal. 1900-2001

Fuente: INE y elaboración propia.

cuando en 1900 lo hacía el 11,3%. En los percentiles 75%, 90% y 95% la caída del porcentaje de población fue sostenida en los cinco periodos censales. En 2001 vivía en el 95% de los municipios el 31,2% de la población, mientras que en 1900 el porcentaje era del 59,2%.

En las tres últimas líneas de la FIG. 7 aparecen los percentiles 99,0%, 99,5% y 99,9%. Su revisión es interesante porque permite cuantificar las consecuencias del cruce de las curvas de Lorenz entre 1981 y 2001. En efecto, el porcentaje de población que vivía en cada uno de estos percentiles se fue reduciendo progresivamente –como también lo hiciera en los anteriores percentiles– pero experimenta un cambio de tendencia entre 1981 y 2001. En estos años, el porcentaje de población aumentó en lugar de seguir cayendo, indicando que el 0,1% restante (donde se encuentran las ocho ciudades más grandes) perdía peso en términos relativos a favor de las ciudades intermedias. Las curvas de Lorenz, y el cuadro que las acompaña, resumen de forma concisa las características y periodificación de los cambios experimentados a lo largo del siglo.

Ya hemos mencionado que para el conjunto de los municipios españoles la tendencia fue al crecimiento sostenido de la desigualdad en los tamaños municipales. El índice de Gini proporciona evidencia adicional de interés. La línea referida al “total municipios” en la FIG. 8 presenta el índice de Gini para el total de los 8.108 municipios españoles, permitiendo confirmar el aumento sostenido de la desigualdad a lo

largo de todo el siglo. Por su intensidad destaca con claridad el decenio 1960-1970 como el de más fuerte polarización. A distancia le siguen los años setenta y cincuenta y, más rezagado aunque con cambios también importantes, la década de los treinta. Por lo tanto, el índice de Gini confirma de nuevo que el periodo 1950-1981 y, en especial los años sesenta, fueron los que vivieron los mayores cambios en la fisonomía del territorio. Por su parte, confirma también que la primera y última década del siglo fueron las que presentaron una mayor estabilidad desde la perspectiva territorial.

La FIG. 8 permite comprobar que esta pauta de comportamiento no ha sido compartida por todas las provincias. Como puede observarse, la mayoría de las provincias presentaron perfiles similares al total nacional, con valores mínimos bien en 1900 o en 1910 y máximos en 2001. Sin embargo, existen algunos casos muy interesantes. Seguramente el más llamativo sea el de las provincias de Madrid y Barcelona. La provincia de Madrid fue, hasta 1991 la que mayores diferencias presentaba en términos del tamaño de sus municipios. Sin embargo, mientras la desigualdad continuaba aumentando en la mayor parte de las provincias, las de Madrid y Barcelona alcanzaron el máximo en 1970. A partir de entonces el índice de Gini no ha dejado de disminuir. De hecho la desigualdad en el tamaño de los municipios de la provincia de Madrid era, en 2001, inferior a la existente en 1930, mientras que en la de Barcelona era inferior a la de 1940.

FIG. 7. Porcentaje de población acumulada por tramos de municipios

	1900	1930	1960	1981	2001
Hasta 10,0% municipios	0,98%	0,79%	0,51%	0,16%	0,11%
Hasta 50,0% municipios	11,33%	9,51%	6,66%	3,01%	2,19%
Hasta 75,0% municipios	26,85%	23,63%	17,72%	9,73%	8,04%
Hasta 90,0% municipios	46,89%	42,59%	34,03%	21,99%	20,22%
Hasta 95,0% municipios	59,22%	54,61%	44,92%	31,85%	31,19%
Hasta 99,0% municipios	77,14%	72,71%	62,63%	52,56%	54,72%
Hasta 99,5% municipios	81,91%	77,94%	69,30%	61,41%	64,22%
Hasta 99,9% municipios	89,72%	86,69%	81,17%	78,32%	80,98%

Fuente: INE y elaboración propia.

FIG. 8. Índices de Gini de tamaño municipal por provincia. 1900-2001

	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001
01 Álava	0,548	0,558	0,563	0,579	0,611	0,616	0,698	0,823	0,879	0,889	0,884
02 Albacete	0,440	0,456	0,465	0,486	0,514	0,529	0,550	0,626	0,692	0,732	0,768
03 Alicante/Alacant	0,613	0,624	0,637	0,650	0,672	0,687	0,714	0,760	0,784	0,788	0,781
04 Almería	0,539	0,539	0,532	0,516	0,556	0,580	0,612	0,675	0,736	0,770	0,794
05 Ávila	0,432	0,440	0,449	0,461	0,467	0,475	0,495	0,552	0,638	0,691	0,734
06 Badajoz	0,507	0,510	0,504	0,489	0,493	0,500	0,514	0,560	0,612	0,637	0,664
07 Balears (Illes)	0,505	0,511	0,520	0,527	0,575	0,595	0,628	0,674	0,709	0,705	0,707
08 Barcelona	0,784	0,787	0,804	0,830	0,843	0,863	0,876	0,883	0,878	0,864	0,837
09 Burgos	0,542	0,539	0,547	0,566	0,587	0,608	0,651	0,746	0,823	0,852	0,863
10 Cáceres	0,443	0,437	0,453	0,455	0,463	0,471	0,483	0,538	0,602	0,644	0,676
11 Cádiz	0,562	0,542	0,564	0,542	0,557	0,581	0,596	0,627	0,656	0,658	0,652
12 Castellón/Castelló	0,520	0,519	0,530	0,547	0,578	0,609	0,661	0,745	0,799	0,819	0,833
13 Ciudad Real	0,544	0,541	0,549	0,544	0,552	0,545	0,558	0,612	0,654	0,675	0,694
14 Córdoba	0,479	0,471	0,482	0,499	0,531	0,543	0,554	0,619	0,676	0,693	0,705
15 Coruña (A)	0,321	0,321	0,331	0,343	0,365	0,401	0,436	0,476	0,540	0,573	0,593
16 Cuenca	0,445	0,440	0,448	0,459	0,469	0,484	0,505	0,582	0,660	0,697	0,726
17 Girona	0,499	0,517	0,521	0,545	0,561	0,575	0,620	0,682	0,736	0,751	0,751
18 Granada	0,551	0,545	0,550	0,548	0,567	0,574	0,573	0,621	0,689	0,709	0,718
19 Guadalajara	0,486	0,484	0,487	0,498	0,507	0,515	0,534	0,650	0,778	0,812	0,846
20 Guipúzcoa	0,584	0,608	0,643	0,665	0,675	0,691	0,708	0,724	0,737	0,741	0,743
21 Huelva	0,460	0,480	0,487	0,495	0,506	0,512	0,531	0,583	0,650	0,674	0,688
22 Huesca	0,477	0,480	0,484	0,494	0,503	0,537	0,582	0,665	0,725	0,747	0,755
23 Jaén	0,480	0,461	0,472	0,458	0,467	0,481	0,491	0,537	0,589	0,612	0,628
24 León	0,351	0,352	0,372	0,380	0,408	0,441	0,498	0,576	0,653	0,702	0,732
25 Lleida	0,418	0,424	0,451	0,464	0,474	0,518	0,566	0,650	0,708	0,726	0,734
26 Rioja (La)	0,550	0,566	0,589	0,609	0,636	0,651	0,687	0,777	0,837	0,856	0,872
27 Lugo	0,298	0,312	0,299	0,305	0,323	0,354	0,373	0,395	0,432	0,483	0,527
28 Madrid	0,874	0,870	0,893	0,906	0,924	0,929	0,942	0,953	0,945	0,931	0,905
29 Málaga	0,593	0,595	0,607	0,626	0,654	0,675	0,688	0,741	0,799	0,817	0,822
30 Murcia	0,644	0,633	0,630	0,622	0,630	0,631	0,640	0,644	0,659	0,662	0,659
31 Navarra	0,521	0,519	0,531	0,544	0,571	0,596	0,642	0,729	0,776	0,790	0,801
32 Ourense	0,246	0,246	0,252	0,263	0,271	0,306	0,328	0,381	0,434	0,511	0,570
33 Asturias	0,495	0,501	0,523	0,541	0,568	0,594	0,628	0,685	0,733	0,752	0,767
34 Palencia	0,492	0,499	0,517	0,534	0,559	0,574	0,610	0,684	0,752	0,788	0,815
35 Palmas (Las)	0,482	0,529	0,537	0,558	0,575	0,603	0,617	0,688	0,722	0,696	0,653
36 Pontevedra	0,368	0,380	0,393	0,413	0,430	0,443	0,463	0,509	0,560	0,583	0,607
37 Salamanca	0,424	0,428	0,432	0,457	0,492	0,516	0,544	0,630	0,715	0,759	0,784
38 Santa Cruz de Tenerife	0,414	0,461	0,436	0,445	0,459	0,506	0,543	0,587	0,641	0,645	0,637
39 Cantabria	0,457	0,471	0,480	0,492	0,520	0,536	0,583	0,656	0,714	0,734	0,740
40 Segovia	0,478	0,475	0,484	0,498	0,511	0,526	0,548	0,645	0,725	0,751	0,771
41 Sevilla	0,600	0,584	0,606	0,593	0,623	0,643	0,660	0,692	0,720	0,720	0,713
42 Soria	0,526	0,527	0,529	0,539	0,549	0,565	0,589	0,672	0,747	0,782	0,813
43 Tarragona	0,530	0,526	0,553	0,574	0,596	0,631	0,659	0,725	0,771	0,779	0,776
44 Teruel	0,435	0,449	0,453	0,460	0,469	0,490	0,528	0,600	0,684	0,717	0,745
45 Toledo	0,476	0,466	0,468	0,469	0,479	0,491	0,509	0,563	0,622	0,640	0,646
46 Valencia/València	0,638	0,637	0,642	0,665	0,705	0,717	0,727	0,767	0,789	0,792	0,788
47 Valladolid	0,568	0,568	0,574	0,601	0,626	0,642	0,693	0,798	0,865	0,882	0,890
48 Vizcaya	0,621	0,633	0,663	0,676	0,698	0,720	0,768	0,811	0,824	0,817	0,807
49 Zamora	0,395	0,393	0,390	0,397	0,416	0,437	0,460	0,508	0,569	0,616	0,656
50 Zaragoza	0,583	0,589	0,612	0,632	0,665	0,694	0,750	0,841	0,887	0,902	0,911
TOTAL MUNICIPIOS	0,637	0,643	0,660	0,678	0,701	0,719	0,750	0,808	0,846	0,857	0,862
Desviación típica	0,108	0,107	0,111	0,113	0,115	0,112	0,114	0,114	0,106	0,097	0,090
Máximo	0,874	0,870	0,893	0,906	0,924	0,929	0,942	0,953	0,945	0,931	0,911
Provincia	Madrid	Madrid	Madrid	Madrid	Madrid	Madrid	Madrid	Madrid	Madrid	Madrid	Zaragoza
Mínimo	0,246	0,246	0,252	0,263	0,271	0,306	0,328	0,381	0,432	0,483	0,527
Provincia	Ourense	Ourense	Ourense	Ourense	Ourense	Ourense	Ourense	Ourense	Lugo	Lugo	Lugo
Ratio máximo/mínimo	3,5	3,5	3,5	3,4	3,4	3,0	2,9	2,5	2,2	1,9	1,7

○ Valor mínimo.
 □ Valor máximo.

Fuente: INE y elaboración propia.

Población y territorio

Una visión alternativa del fenómeno de concentración de la población que acabamos de describir puede obtenerse si examinamos la evolución de la densidad de población. Los municipios españoles son muy diferentes en cuanto a su tamaño, y en consecuencia una distribución igualitaria de la población por municipios no implicaría una distribución igualitaria de la población sobre el territorio. Las curvas de Lorenz para la densidad de población se ofrecen en el FIG. 9. En el eje de abscisas aparece ahora el porcentaje acumulado de superficie municipal, y en el de ordenadas el de población, tras una ordenación no decreciente de los municipios en términos de densidad de población. La imagen de incremento de la desigualdad que acabamos de señalar se ve ahora reforzada.

Las curvas de Lorenz van alejándose progresivamente de la diagonal principal, que representa la máxima igualdad, con el transcurso del tiempo. Los mayores desplazamientos de las curvas –y, por tanto, el máximo incremento de la desigualdad– se

produjeron entre 1960 y 1981, seguidos por el periodo 1930-1960. Por el contrario, en los últimos veinte años del siglo XX el incremento de la desigualdad fue el más modesto de los cuatro considerados. La evolución del índice de Gini para la densidad confirma estas afirmaciones, dicho índice pasó de 0,524 en 1900 a 0,822 en 2001, pero el mayor crecimiento se produjo entre 1960 y 1981, con valores del índice de Gini de 0,654 y 0,796 respectivamente. Además, como ya ocurría con las curvas de Lorenz referidas al tamaño municipal (FIG. 6) las curvas referidas a 1981 y 2001 se cruzan en el tramo superior, el de los municipios más densamente poblados.

Con ayuda del FIG. 10 podemos seguir el detalle de la concentración de la población sobre el territorio. En el año 1900 el 1,6% de la población ocupaba hasta el 10% de la superficie. En 2001 este porcentaje se había reducido a casi el 0,3%. A comienzos de siglo en la mitad de la superficie vivía el 17,7% de la población. Cien años más tarde esta cifra se había reducido al 4,0%. Si continuamos ascendiendo, nos encontramos con que en 2001 tan sólo el 23,8% de la población vivía en

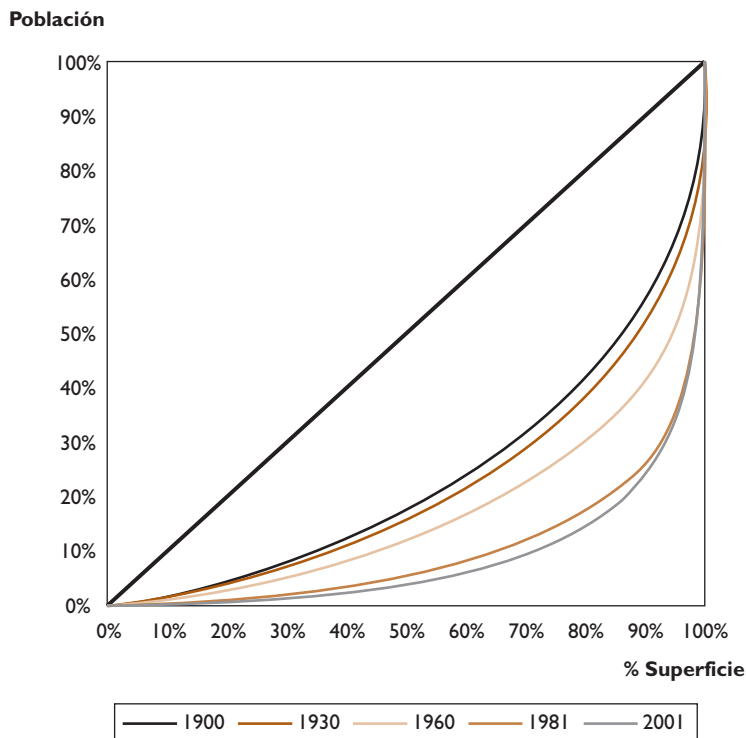


FIG. 9. Curva de Lorenz de la densidad de población municipal. 1900-2001

Fuente: INE, IGN y elaboración propia.

el 90% de la superficie (lo que equivale a decir que en el 10% restante vivía el 76,2%) mientras en 1900 lo hacía el 56,5%. En el extremo superior, el correspondiente al 99,9% de la superficie española, vivía el 93,6% de la población en 1900 y el 88,7% en 2001. Esto quiere decir que en esta fecha el 11,3% de la población habitaba en el 0,1% del territorio. Estas cifras mueven a la reflexión, sobre todo si se las contempla desde la perspectiva de la carestía del suelo y sus repercusiones sobre el precio de la vivienda, uno de los problemas que más preocupa a la sociedad española en la actualidad. No parece, pues, que sea el espacio físico –como puede ocurrir en otros países, por ejemplo Holanda- el factor que más escasee en nuestro país.

La FIG. 10 confirma nuevamente que las curvas de Lorenz correspondientes a 1981 y 2001 se cruzan en el tramo superior de la distribución en el que se ubican los municipios más densamente poblados. En efecto, mientras el porcentaje de población que

habitaba hasta el 95% del territorio se reducía progresivamente a lo largo del siglo, en el 5% restante se invierte la tendencia entre 1981 y 2001. Así, mientras en 1981 el 66,5% de la población vivía en el 99,5% del territorio, en 2001 el porcentaje había aumentado al 69,4%. Esta evolución simplemente está indicando que en el 0,5% de superficie restante el porcentaje de población se había reducido en más de dos puntos porcentuales, del 33,5% al 30,6%. En el origen se encuentra la tantas veces mencionada pérdida de población de algunas grandes ciudades, especialmente de Madrid y Barcelona.

Una visión de conjunto de los cambios acontecidos a lo largo del siglo XX la ofrecen las FIGS. 11, 12 y 13. En ellos, atendiendo a una clasificación de los municipios por tramos de población, se ofrece la superficie (FIG. 11), el número de municipios (FIG. 12), y la población que en ellos habita (FIG. 13) en términos relativos en los dos años extremos, 1900 y 2001.

FIG. 10. Porcentaje de población acumulada por tramos de superficie

	1900	1930	1960	1981	2001
Hasta 10,0% superficie	1,64%	1,55%	1,06%	0,36%	0,25%
Hasta 50,0% superficie	17,69%	16,14%	12,03%	5,54%	4,04%
Hasta 75,0% superficie	36,82%	33,53%	26,14%	14,45%	11,77%
Hasta 90,0% superficie	56,50%	51,86%	41,84%	26,33%	23,77%
Hasta 95,0% superficie	66,92%	61,86%	51,27%	35,54%	34,49%
Hasta 99,0% superficie	81,95%	77,22%	68,28%	57,20%	59,57%
Hasta 99,5% superficie	86,07%	81,80%	74,19%	66,49%	69,37%
Hasta 99,9% superficie	93,59%	91,62%	88,90%	86,65%	88,71%

Fuente: INE, IGN y elaboración propia.

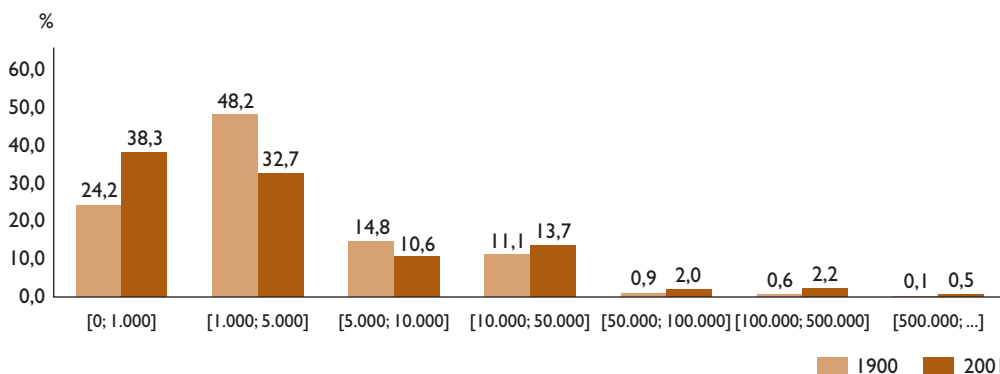


FIG. 11. Porcentaje de superficie de los municipios de España por tramos de población. 1900-2001

Fuente: INE, IGN y elaboración propia.

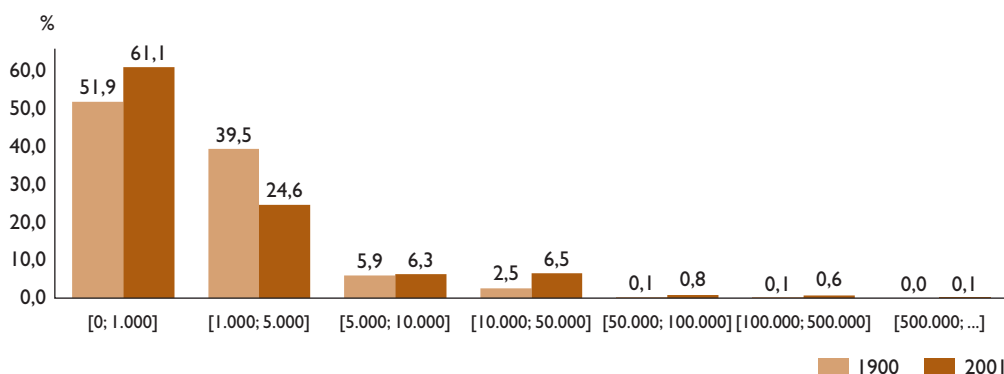


FIG. 12. Porcentaje de municipios de España por tramos de población. 1900-2001

Fuente: INE y elaboración propia.

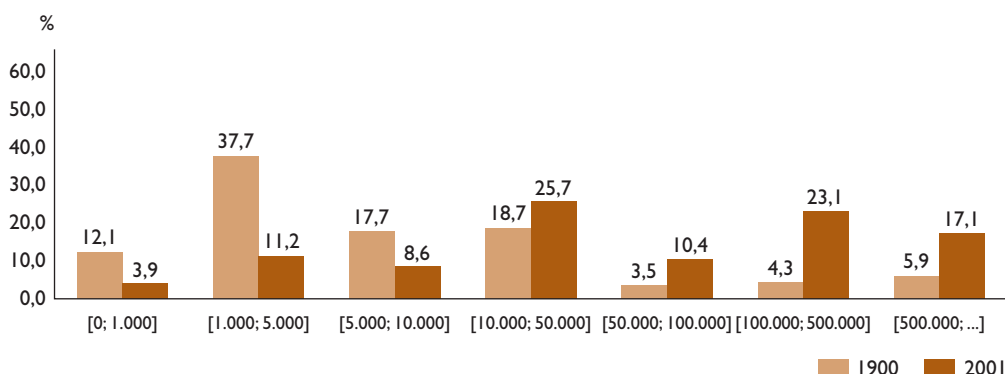


FIG. 13. Porcentaje de habitantes de los municipios de España por tramos de población. 1900-2001

Fuente: INE y elaboración propia.

Observamos claramente como el aumento de los municipios de menor tamaño ha ido acompañado de la progresiva reducción de la población que en ellos habita, así como del incremento en la superficie que ocupan. Por tanto, los pequeños son más en número, pero también más despoblados. La contrapartida ha sido el desplazamiento hacia los de mayor tamaño relativo, en una inequívoca tendencia a la urbanización del territorio. De la magnitud del cambio dejan constancia las cifras del FIG. 13. En él se recoge el porcentaje de población que habitaba las distintas tipologías de municipios al principio y al final del periodo. El mensaje es claro. Entre 1900 y 2001 el porcentaje de población en los municipios de hasta diez mil habitantes se redujo de forma muy importante. En 1900 vivía en estos municipios el 67,5% de la población española. Cien años más tarde este porcentaje se había

reducido a prácticamente la tercera parte, el 23,7%.

El proceso de pérdida de población de los municipios más pequeños ha sido sostenido a lo largo del siglo. Sin embargo, los perfiles de los restantes tramos municipales no han sido homogéneos. Los municipios de más de medio millón de habitantes ganaron población hasta 1981. En esa fecha el 18,2% de la población vivía en esta tipología. Sin embargo, en 2001 el porcentaje se redujo al 17,2%. También se redujo, ligeramente, en este periodo el porcentaje de población que habitaba en los municipios del siguiente tramo, entre 100.001 y 500.000 habitantes. La contrapartida fue la ganancia de peso relativo de la población que habitaba municipios entre 50.001 y 100.000 habitantes pero, sobre todo, los de 10.001 a 50.000. En 2001 esta última tipología era la que más población concentraba, el 25,7%, seguida de

cerca por el tramo de 100.001 a 500.000, con el 23,1%. De esta forma algunas tendencias en el proceso de urbanización parecen estar cambiando desde los últimos años del siglo XX.

4. COMENTARIOS FINALES

Los resultados presentados en el apartado anterior constituyen tan solo pinceladas ilustrativas del potencial de la base de datos que se ha puesto recientemente a disposición de los investigadores. GOERLICH, & *al.* (2005) presentan ejercicios adicionales así como el detalle de los cambios acontecidos entre periodos censales consecutivos. Estos ejercicios no modifican los resultados *cualitativos* obtenidos por la mayoría de los investigadores, pero sí ofrecen *cuantificaciones* precisas utilizando un instrumental estadístico de uso menos frecuente entre los especialistas del tema.

El trabajo ha defendido la necesidad de homogeneizar –y depurar– las informaciones contenidas en los censos originales. El proceso de homogeneización ha obligado a informatizar los datos de población de derecho para los once censos del siglo XX. Consideramos que este hecho, en sí mismo,

constituye una contribución relevante a la comunidad científica al permitir acceder de forma rápida y cómoda a informaciones que en formato papel resultaba sumamente costosa. En el proceso se han depurado erratas e inconsistencias pero, sobre todo, se ha homogeneizado la información con el fin de evitar las distorsiones generadas por las numerosas agregaciones, fusiones y segregaciones que tuvieron lugar a lo largo del siglo.

Los resultados obtenidos por los autores hasta el momento no agotan, ni mucho menos, todo el potencial de la base de datos elaborada. Trabajos en curso contemplan los siguientes aspectos: 1. el nacimiento y consolidación de las áreas metropolitanas; 2. la concentración de la población en los municipios costeros; 3. y el caso especial de las zonas de montaña, entre otros. Adicionalmente, está en curso de elaboración una base de datos complementaria a ésta conteniendo información sobre características de la población, tales como edad; sexo; nivel de estudios; movilidad geográfica; relación con el mercado de trabajo; rama de actividad, etc., con la que aspiramos a mejorar nuestro conocimiento sobre la distribución de la actividad sobre el territorio y sus cambios a lo largo del tiempo.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- ARANGO, J. (1981): “Los censos de población españoles en perspectiva histórica”, en *Primeras Jornadas de Estadística Española*, Madrid, Instituto Nacional de Estadística, Vol.-III, págs. 51-72.
- DE COS, O. & P. REQUES (2005): “Los cambios en los patrones territoriales de la población española (1900-2001)”. *Papeles de Economía española*, n° 104: 167-192. Madrid.
- INE (1981a): *Relación de municipios y códigos al 31 de diciembre de 1980*, Madrid.
- (1981b): *Relación de municipios desaparecidos desde principios de siglo*. Madrid.
- (1986a): *Relación de municipios y códigos por provincias al 1 de abril de 1986*, Madrid.
- (1986b): *Índice alfabético de los municipios con sus códigos al 1 de abril de 1986*, Madrid.
- (1993): *Censo de Población y Viviendas 1991*, Madrid.
- (1997a): *Renovación del Padrón Municipal de Habitantes a 1 de Mayo de 1996*, Madrid.
- (1997b): *Modificaciones registradas en el Diccionario de Municipios entre el 1-5-1996 y el 1-1-1997*, Madrid.
- (1998): *Modificaciones registradas en el Diccionario de Municipios entre el 1-5-1997 y el 1-1-1998*, Madrid.

- (1999): *Relación de Municipios y Códigos por Provincias al 1/1/99*, Formato electrónico, Madrid.
- (2000): *Relación de Municipios y Códigos por Provincias al 1/1/2000*, Formato electrónico, Madrid.
- (2001): *Relación de Municipios y Códigos por Provincias a 1 de enero de 2001*, Formato electrónico en la web (www.ine.es), Madrid.
- (2002): *Relación de Municipios y Códigos por Provincias a 1 de enero de 2002*, Formato electrónico en la web (www.ine.es), Madrid.
- (2004): *Censo de población y viviendas 2001*, Madrid.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, P. (1985): *Población de los actuales términos municipales 1900-1981. Poblaciones de hecho según los censos*, Madrid, Instituto Nacional de Estadística.
- GOERLICH, F. & M. MAS, & J. AZAGRA, & P. CHORÉN, (2006): *La Localización de la Población sobre el Territorio. Un Siglo de Cambios. Un Estudio Basado en Series Homogéneas 1900-2001*. Fundación BBVA, pendiente de publicación.
- PUYOL, R. (ed.) (1997): *Dinámica de la población en España. Cambios demográficos en el último cuarto del siglo XX*, Madrid, Ed. Síntesis: 21-46.
- REHER, D.S. (1994): “Ciudades, procesos de urbanización

- y sistemas urbanos en la Península Ibérica, 1550-1991". En *Atlas Histórico de ciudades europeas. La Península Ibérica*. Barcelona, Salvat, ps. 1-30.
- (1997): "Fuentes para el estudio de la población", en R. PUYOL (ed.) (1997): *Dinámica de la población en España. Cambios demográficos en el último cuarto del siglo XX*, Madrid, Ed. Síntesis: 21-46.
- & VALERO, A. (1995): *Fuentes de información demográfica en España. En Cuadernos Metodológicos*, n° 13, Madrid, Centro de Investigaciones Sociológicas.
- VINUESA, J. (1997): "El crecimiento de la población y los desequilibrios en la distribución espacial", en R. Puyol (ed.): *Dinámica de la población en España. Cambios demográficos en el último cuarto del siglo XX*. Madrid: Ed. Síntesis: 265-309.
- ZOIDO, F. & A. ARROYO (2004): "La población de España", en A. ARROYO (Coord.): *Tendencias demográficas durante el siglo XX en España*, disponible en la web del INE, Madrid, Instituto Nacional de Estadística. (http://www.ine.es/prodyser/pubweb/tend_demo_s20/te nd_demo_s20.htm.)

Efectos territoriales del actual modelo de transporte terrestre en Canarias

José Ángel HERNÁNDEZ LUIS

Profesor Titular Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

RESUMEN: El objetivo principal de este artículo es demostrar el alto consumo de territorio que, para el transporte, tiene el modelo de urbanización de baja densidad en Canarias. En este sentido, la superficie destinada en las Islas a las infraestructuras de transporte (incluyendo las superficies de dominio, servidumbre y afectación), es ampliamente superior a la del patrimonio inmobiliario. Esto pone de manifiesto la profunda insostenibilidad del modelo urbanizador de baja densidad imperante en Canarias desde los años ochenta. De cualquier manera, los efectos no quedan solo en el elevado consumo de territorio, sino también en cuantiosas sumas para la construcción y conservación de nuevas carreteras, los accidentes, la contaminación, el incremento de los tiempos de viaje, etc.

DESCRIPTORES: Movilidad; Ordenación del territorio; Degradación ambiental; Desarrollo sostenible.

I. INTRODUCCIÓN

El transporte y las infraestructuras que le sirven de soporte, cuentan en la sociedad actual con un papel cada vez mayor, hasta el punto que no es posible el desarrollo económico y social de un territorio sin una mínima implantación y calidad del servicio de estos parámetros. De cualquier manera, el crecimiento del transporte en los últimos lustros ha sido tal, particularmente en Canarias, que sus impactos han comenzado a quedar más que patentes, hasta el punto que ha empezado a considerarse como un sector ambiental clave, conjuntamente con el agua,

la energía y los residuos (ESTEVAN & DEL VAL, 2000: 130). De hecho, así se clasifica dentro de documentos de elevado impacto en los últimos años como es el caso y, entre otros muchos, de Lanzarote en La Biosfera o Calvià, Agenda Local 21.

Conscientes de esta preponderancia, nos hemos planteado la realización de este trabajo, especialmente desde la perspectiva de los impactos que el crecimiento del transporte y las infraestructuras anexas tienen en el marco territorial canario, particularmente en unas Islas donde el 40 por ciento de su superficie cuenta con alguna figura de protección.

Y es que la preocupación de la sociedad por la construcción de nuevas vías, así como por el mayor tiempo de desplazamiento que

cada vez emplea, responde a un modelo en el que en el año 2001, el 66 por ciento de los desplazamientos por motivos laborales o de estudios de la población de 16 y más años, se realizaban en vehículo privado. De la misma manera, el 84 por ciento de este tipo de desplazamientos se efectuaban con un solo pasajero, con un alto índice además de viajes recurrentes en el día.

En este sentido, el crecimiento de la ciudad difusa, de la que ha sido cómplice sin duda la sociedad canaria, no solo el aparato político como gestor último del suelo, tiene mucho que ver en este modelo absolutamente insostenible de movilidad, con múltiples costes externos como analizaremos.

1.1. Metodología

El planteamiento que hemos desarrollado sigue un esquema lógico en el que abordamos en una primera instancia las características básicas del territorio que han posibilitado la movilidad actual, así como la previsible de continuar por los mismos derroteros. Una vez establecido este escenario de trabajo, nos adentramos en los costes de la construcción y conservación de los nuevos tramos de carreteras, fruto sin duda del incremento de la movilidad que, en gran medida, es consecuencia de la proliferación en las Islas de la denominada ciudad difusa o crecimiento de la urbanización en horizontal. Posteriormente, recopilamos los principales costes externos que para la

sociedad tiene este modelo de transporte y que, reiteramos, está fuertemente relacionado con el nuevo modelo territorial de urbanización.

1.2. Principales parámetros que han contribuido en Canarias a una mayor movilidad

Abordamos aquí una serie de factores que podrían estar sopesando el incremento de la movilidad en las Islas en los últimos años, a la vez que las diferencias de desplazamientos que se detectan entre las distintas Islas. De cualquier manera, hablamos de características que tienden a una determinada movilidad, pero nunca como determinantes de ella y, en ningún caso, un solo factor se constituye como explicación absoluta de la movilidad actual o futura. Se trataría por tanto de características que, en su conjunto –unidas a las de índole físico–, revelarían esa tendencia a una determinada movilidad. Nos estamos refiriendo pues, a la evolución demográfica, la localización de su crecimiento, el predominio de unas u otras actividades económicas, etc. De cualquier manera, a todos estos parámetros de crecimiento de la movilidad, debemos añadirle el del crecimiento de la urbanización en horizontal, donde casi todos los lugares funcionales (el trabajo, el comercio, los centros escolares, etc.), quedan distanciados y, por tanto, absolutamente dependientes del vehículo cuya fuerza motriz son las energías fósiles.

FIG. 1. Evolución demográfica de la población de derecho de Canarias según islas (1975 - 2005)

Años	Lanzarote	Fuerte-ventura	Gran Canaria	Tenerife	La Gomera	La Palma	El Hierro	Total
1975	44.357	23.175	574.175	552.371	24.035	78.772	7.112	1.303.997
1981	50.721	27.104	630.937	557.191	18.760	76.426	6.507	1.367.646
1986	57.038	31.382	653.178	610.047	17.346	79.815	7.194	1.456.000
1991	64.911	36.908	666.150	623.823	15.963	78.867	7.162	1.493.784
1996	77.379	42.938	713.768	665.611	17.008	81.507	8.338	1.606.549
2001	103.044	66.025	755.489	744.076	18.990	84.319	9.423	1.781.366
2005	123.039	86.642	802.247	838.877	21.746	85.252	10.477	1.968.280
Variación absoluta 1975 - 2005	78.682	63.467	228.072	286.506	-2.289	6.480	3.365	664.283
Variación % 1975 - 2005	177,38	273,86	39,72	51,87	-9,52	8,23	47,31	50,94

Fuente: Instituto Canario de Estadística. Elaboración propia.

FIG. 2. Proyección de la población residente de Canarias entre 2006 y 2017 con base en el Censo de 2001

Años	Santa Cruz de Tenerife		Las Palmas		Canarias	
	Escenario 1*	Escenario 2*	Escenario 1*	Escenario 2*	Escenario 1*	Escenario 2*
2006	935.346	936.172	1.002.694	1.002.664	1.938.040	1.938.836
2008	967.572	963.550	1.034.188	1.029.476	2.001.760	1.993.026
2010	994.862	980.279	1.062.075	1.047.509	2.056.937	2.027.788
2012	1.019.311	994.754	1.086.701	1.062.924	2.106.012	2.057.678
2014	1.042.349	1.007.821	1.110.914	1.077.412	2.153.263	2.085.233
2016	1.064.571	1.019.848	1.133.876	1.090.432	2.198.447	2.110.280
2017	1.075.298	1.025.373	1.144.942	1.096.434	2.220.240	2.121.807

* Escenario 1: tendencia creciente de la inmigración hasta 2010; Escenario 2: tendencia creciente de la inmigración hasta 2006.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

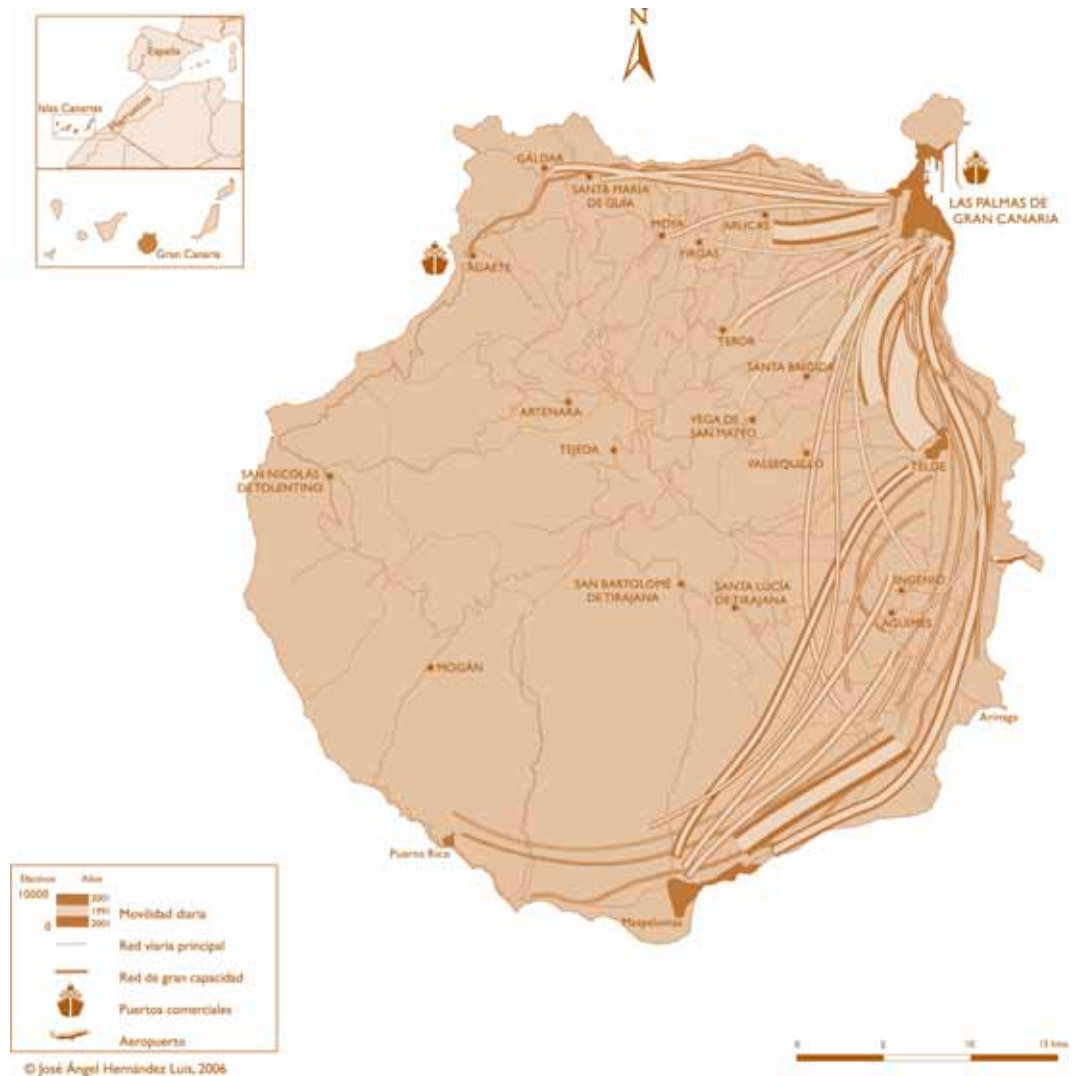


FIG. 3. Principal movilidad diaria por motivos laborales y escolares en Gran Canaria entre 1991 y 2001

(*) Sólo se considera la movilidad entre municipios de 1.000 o más desplazamientos por día.

Fuente: Censos de población de 1991 y 2001, ISTAC.

Pues bien, por lo que respecta a la evolución de la población en las Islas, se detecta un importante incremento en las tres últimas décadas. Así se pasa de 1,3 a casi 2 millones de habitantes entre 1975 y 2005, lo que supone un crecimiento medio de más de 22 mil efectivos cada año, si bien en las cinco

últimas anualidades, la población de las Islas ha aumentado a un ritmo de 50 mil habitantes por año. El incremento entre 1975 y 2005 ha superado el 50%, aunque este crecimiento no ha sido homogéneo, siendo las islas más vinculadas con el turismo (Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria y

FIG. 4. Desplazamientos intermunicipales de mil o más personas por día por motivos laborales y de estudios de la población de 16 y más años a los principales municipios turísticos e industriales de Canarias en 1991 y 2001*

Movilidad hacia municipios turísticos	Años		Variación %	Movilidad hacia municipios turísticos	Años		Variación %
	1991	2001			1991	2001	
Sta Lucía - S. Bartolomé T.	4.430	7.882	77,92	Adeje - Arona	1.001	1.442	44,06
LPGC - S. Bartolomé T.	2.144	3.787	76,63	Arrecife - Yaiza	279	1.345	382,08
Los Realejos - Pto. La Cruz	3.655	3.718	1,72	San Bartolomé - Tías	455	1.335	193,41
Telde - S. Bartolomé T.	1.488	3.314	122,72	Santa Lucía T. - Mogán	254	1.106	335,43
Arrecife - Tías	1.977	3.204	62,06	S/C de Tenerife - Adeje	433	1.093	152,42
Arona - Adeje	1.367	3.030	121,65	Granadilla Abona - Adeje	376	1.090	289,89
La Orotava - Pto. La Cruz	3.268	2.908	-11,02	Las Palmas GC - Mogán	371	1.007	171,43
Arrecife - Tegui	238	2.600	992,44	Movilidad industrial			
Ingenio - S. Bartolomé T.	1.525	2.397	57,18	Santa Lucía T. - Agüimes	717	1.460	103,63
Agüimes - S. Bartolomé T.	1.492	2.335	56,50	Las Palmas GC - Agüimes	408	1.357	232,60
S/C de Tenerife - Arona	718	1.704	137,33	S/C Tenerife - Granadilla A.	971	1.307	34,60
Guía de Isora - Adeje	908	1.529	68,39	Ingenio - Agüimes	667	1.163	74,36
Granadilla Abona - Arona	1.175	1.514	28,85	Telde - Agüimes	231	1.140	393,51

* 1. Sólo se consideran los municipios que a 31 de diciembre de 2003, contaban con 8.000 o más camas turísticas, además de los que disponen de más suelo industrial (Granadilla de Abona y Agüimes); 2. Se contabiliza solamente la movilidad intermunicipal que, en 2001, superaba los mil desplazamientos diarios; 3. En 1991 también se considera la población estudiante entre 4 y 15 años inclusive.

Fuente: Censo de Población y Viviendas de Canarias de 2001, Instituto Canario de Estadística y Dirección General de Infraestructura Turística, Consejería de Turismo del Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

FIG. 5. Entrada de turistas extranjeros en Canarias por islas (1992-2005)*

Años	Lanzarote	Fuerteventura	Gran Canaria	Tenerife	La Palma	Total
1992	998.094	632.006	2.009.740	2.298.327	80.994	6.019.161
1995	1.348.700	912.087	2.592.007	3.012.568	106.566	7.971.928
1998	1.662.427	1.131.983	2.987.098	3.440.551	127.093	9.349.152
2001	1.791.722	1.341.319	3.058.759	3.811.990	133.412	10.137.202
2003	1.853.085	1.414.108	2.865.475	3.582.195	121.922	9.836.785
2005	1.688.223	1.317.765	2.708.140	3.442.787	120.048	9.276.963
Variación % 1992-2005	69,14	108,51	34,75	49,80	48,22	54,12

* No se incluye la entrada de los turistas españoles (peninsulares y los propios canarios en desplazamientos interinsulares) que, por ejemplo en el año 2005 y solo en los establecimientos "hoteleros", fue de 1.935.875. Tampoco se han considerado los visitantes en cruceros, que en el año 2004 ascendieron a 849.800 pasajeros, con lo que en realidad, la entrada de turistas supera ampliamente los 12 millones en la actualidad.

Fuente: Dirección General de Infraestructura Turística del Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

Tenerife), las que han estado a la cabeza del crecimiento. Son precisamente en estas islas donde se localizan los mayores aumentos de las intensidades medias de tráfico viario.

De cualquier manera, la tendencia alcista de la población parece continuar al amparo sobre todo de la inmigración, esperándose que en 2017 se superen los 2,2 millones de habitantes en el Archipiélago si excluimos la población turista. En efecto, esto es lo que argumenta el Instituto Nacional de Estadística, que ha elaborado, a nivel provincial y para todo el Estado, una proyección demográfica para la población residente a partir del Censo de Población de 2001. No obstante, la dificultad del cálculo estriba en el problema de prever la dinámica migratoria, de ahí que plantease dos escenarios: uno en que la tendencia creciente de la inmigración se mantendría hasta el año 2010 y, otra más conservadora, en que esta evolución se ralentizaría a partir de 2006.

Por otra parte, la distribución demográfica dentro de cada Isla es igualmente dispar, incrementándose las diferencias hasta hoy en día a favor de las áreas más dinámicas del Archipiélago, es decir, las coincidentes con las islas centrales de Tenerife y Gran Canaria y municipios del área capitalina y con más camas turísticas. Esto tiene importantes repercusiones sobre la movilidad, siendo el caso más característico el de la isla de Gran Canaria, donde a través de los flujos laborales y escolares, queda de manifiesto la gran atracción de estos espacios.

En efecto, el caso más representativo es el de la atracción generada por el suelo turístico, el cual da lugar a intensos desplazamientos desde otros municipios. Igual podemos decir de los grandes polígonos industriales, como es el caso de Arinaga (en Gran Canaria) y el de Granadilla (en Tenerife), donde gran parte de la movilidad por motivos laborales desde otros municipios es imputable a este suelo industrial. En este sentido, es francamente negativo que en tan solo una década, algunos corredores como Las Palmas de Gran Canaria-San Bartolomé de Tirajana, distante más de 50 kilómetros, así como Santa Cruz de Tenerife-Arona, con 80 kilómetros, se haya incrementado la movilidad laboral y escolar en más de un 70 y un 130% respectivamente, mientras que desde los municipios cercanos solo un 29 (desde Granadilla de Abona) y un 44 (caso de Adeje).

A todo lo anterior hay que unirle la creciente terciarización de la economía canaria, fenómeno que ha marcado un incremento aún mayor de la población real en las Islas vía el fenómeno turístico, aumentando aún más la movilidad, no solo por el aumento de esta población flotante, sino porque cada turista tiende a moverse más que un residente. En esta línea, el *Plan Regional de Carreteras de Canarias (Programa de actuación: Lanzarote)* de 1987, ya afirmaba, por unas encuestas de movilidad realizadas sólo en las islas de Tenerife y de Gran Canaria, que los turistas generaban una mayor cantidad de viajes por

FIG. 6. Parque de vehículos por islas entre 1991 y 2003

Islas	1991	1997	Incremento 1991-1997	2003	Incremento 1997-2003	Incremento 1991-2003
Tenerife	315.771	419.452	32,83	575.862	37,29	82,37
Gran Canaria	289.501	375.880	29,84	503.995	34,08	74,09
Lanzarote	42.149	70.044	66,18	100.369	43,29	138,13
La Palma	30.458	42.600	39,86	57.988	36,12	90,39
Fuerteventura	21.188	32.311	52,50	51.683	59,95	143,93
La Gomera	5.921	8.356	41,12	12.258	46,70	107,03
El Hierro	3.121	4.222	35,28	6.230	47,56	99,62
No especificado	378	318	-15,87	282	-11,32	-25,40
Total	708.487	953.183	34,54	1.308.667	37,29	84,71

Fuente: Instituto Canario de Estadística. Elaboración propia

persona en relación con el resto de la población, argumentándose que la movilidad media de los vehículos de alquiler rondaba los 50 kilómetros por día en la isla de Lanzarote, con una tasa de ocupación por vehículo bastante elevada (hecho que dentro de lo grave de la situación es positivo), y con un grado de dispersión –o de diferentes destinos–, también muy alto, de ahí que

“los turistas participen grandemente en la composición del tráfico total de las Islas”.

Una década más tarde y en el mismo contexto, el documento conocido como *Lanzarote en La Biosfera*, establece en 56,3 kilómetros por día la movilidad de un turista medio en Lanzarote, frente a solo 21,5 de los residentes (Cabildo de Lanzarote, 1997: 54). Así pues, la creciente entrada de turistas en los últimos años, ha disparado la movilidad, además de la laboral imputable a ésta.

Todos los parámetros anteriores –entre otros muchos–, han condicionado que sea en las islas de Lanzarote y Fuerteventura, donde el crecimiento del parque automovilístico ha superado ampliamente en una década el 100%. Por otro, las islas centrales han registrado el mayor aumento absoluto, con la incorporación a las carreteras de ambas islas de casi 475 mil vehículos entre 1991 y 2003, es decir, un 80% más. Por último, en las tres islas occidentales, el incremento rondó el 100%, pues aquí las serias carencias en materia de transporte público, han podido jugar a favor de la adquisición de un vehículo como única alternativa para garantizar la movilidad laboral.

En resumen, el 85% de incremento del parque automovilístico en doce años, ha supuesto la incorporación a las carreteras de las Islas de 600 mil vehículos que, en ningún caso, han sido absorbidos por la recepción de nuevo espacio viario. En efecto, estos vehículos demandan una superficie en la red viaria para aparcar entorno a los 7,2 millones de metros cuadrados, aunque si todos estuviesen circulando al unísono y a la muy baja velocidad de 24 kilómetros por hora¹, la demanda de superficie de tan solo este nuevo

parque incorporado a las carreteras ascendería a 55,7 millones de metros cuadrados. Se trataría de una situación en la que cada vez existe menos espacio por vehículo para transitar y aparcar, dándose con mayor frecuencia la congestión y sus efectos derivados.

2. AUMENTO DE LOS COSTES DE CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LAS VÍAS

Uno de los efectos más significativos de la creciente movilidad en Canarias es el de la constante demanda de nuevas carreteras –o ampliar las existentes–, con el objeto de paliar la congestión viaria. Como muestra más reciente, tenemos que el *Convenio de Carreteras* firmado entre el *Ministerio de Fomento y el Gobierno de Canarias* en abril de 1997, representó un monto en moneda corriente de 1.214 millones de euros, a razón de 173 millones por año, mientras que el homónimo firmado en enero de 2006, establecía una cantidad de 2.437 millones, es decir, 203 millones por anualidad².

A su vez, la recepción de nuevas vías, trae consigo la incorporación de éstas al amplio listado de carreteras conservadas y que implican una considerable cantidad de capital todos los años, perdurando su preservación durante la vida útil de la carretera, esto es, por un período indefinido.

Pues bien, los costes de construcción de una carretera referenciados a la misma distancia (por kilómetro por ejemplo), varían significativamente en función de varios parámetros y que podemos resumir en los siguientes como los más significativos:

1. *Índole físico*:
 - 1.1. Características de la topografía
 - 1.2. Características geológicas.
2. *Índole administrativo y económico*:
 - 2.1. Estudios de anteproyecto, proyecto, etc.
 - 2.2. Adquisición –o expropiación– de las tierras necesarias para la calzada y

¹ El espacio que necesita un vehículo en movimiento se incrementa a medida que aumenta la velocidad, debido a las distancias de seguridad imputables a la física, así como a las de la seguridad vial.

² La vigencia del primer Convenio lo fue entre 1997 y 2003 inclusive (siete años), mientras que el segundo entre 2006 y 2017 (doce años).

FIG. 7. Costes de construcción de varios tramos de carreteras recientes o en remodelación en Canarias (en euros)

Vías de nueva construcción	Coste total en euros	Coste euros/km
Circunvalación de Las Palmas de GC (GC)	380.000.000	15.200.000
Adeje-Santiago del Teide (Tfe)*	237.000.000	8.777.778
Arguineguín-Puerto Rico (GC)	71.000.000	8.639.572
Tahíche-Arrieta (Lz)	15.000.000	1.127.820
Vías reacondicionadas	Coste total en euros	Coste euros/km
Santa Cruz de Tenerife-Güímar (Tfe)	95.000.000	4.750.000
Aeropuerto-Maspalomas (GC)	45.000.000	1.551.724

* Esta vía salió a licitación en diciembre de 2005, aunque es previsible –al igual que lo ha venido siendo en todas las obras de infraestructuras de Canarias–, que el coste final sea significativamente superior al aquí expuesto.

Fuente: Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

las zonas de dominio, servidumbre y afección.

2.3. Ejecución del proyecto con el consiguiente beneficio empresarial.

En función de todo ello, no se puede establecer una cantidad alzada de coste por kilómetro que resulte homogénea para todo el Archipiélago, ni siquiera dentro de una misma isla. En efecto, no es lo mismo la topografía de La Palma que la de Lanzarote, tampoco es lo mismo expropiar platanera que un erial³, ni tampoco hacer un desmonte en una vertiente –o excavar un túnel– en un roquedo tipo fonolita, en comparación con *lapilli*. A su vez, no es igual trasladar toda la maquinaria, personal, formalizar todo el aparato administrativo, etc., para realizar un solo kilómetro de carretera en comparación con otra vía de veinte. De igual manera, los costes de construcción por kilómetro han variado con el tiempo, adaptándose a la normativa existente en materia ambiental, de ruidos, etc., llegando incluso a triplicarse en algunos casos debido a la elección de trazados alternativos que solventen estos impactos. Además, como la sensibilidad ambiental y la densidad demográfica y de las actividades económicas en el territorio no hace sino incrementarse –presionando la construcción de más carreteras–, estos costes seguirán inevitablemente la senda alcista. En suma, son situaciones muy particulares

que dan como resultado unos costes por kilómetro muy dispares. Por ello, hemos optado por referirnos a determinadas vías cuya construcción ha sido emblemática y reciente, sin que la inflación distorsione en exceso el coste debido a la antigüedad de la construcción.

Pues bien, como podemos apreciar en la siguiente tabla, la circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria, a falta todavía de un último tramo no incluido aquí, ha terminado superando los 15 millones de euros por kilómetro, incluyendo los ramales de conexión, es decir, unos 25 kilómetros en total y hasta el momento. También se incluyen las expropiaciones, esto es, el monto total de la obra una vez recibida. Ha sido evidentemente, una de las obras públicas más onerosas de toda Canarias, pues su trazado, con frecuentes túneles y puentes dobles –además muchas veces consecutivos y que son desde el punto de vista de la ingeniería lo más antagónico–, a lo que hay que añadir la existencia de hasta seis carriles en algunos tramos, la convierten en una obra paradigmática. Ni que decir tiene que, en estas circunstancias, las futuras administraciones difícilmente podrán acometer una segunda y tercera circunvalación cuando se vayan colapsando las anteriores, al modo de la M-30, M-50, etc., pues es muy previsible que las partidas del *Fondo Europeo de Desarrollo Regional*

³ Como dato referencial, el Convenio de Carreteras de 2006 mantenía un presupuesto destinado a expropiaciones del orden

de 288 millones de euros, lo que significaba un 11,82% del presupuesto total del Convenio.

FIG. 8. Costes anuales de conservación de varios tramos de carreteras en Canarias (en euros)

Vías de nueva construcción	Coste total en euros	Coste euros/km
Puente de El Rincón (Gran Canaria)	74.098*	344.644
Autopista Norte (TF-5), TF-2 y otras (Tenerife)**	3.200.000	47.761
Autopista Sur (TF-1) y TF-66 (Tenerife)***	2.864.000	33.302
Mirca-Roque de Los Muchachos (La Palma)	670.000	20.938

* Esta cantidad se refiere solo al coste de conservación de la subsanación de la oxidación en 2005, aunque dividido entre los 10 años que llevaba en servicio (coste real de 740.984,04 euros). Teniendo en cuenta que este puente tiene una longitud de 215 metros, ello representa un coste de mantenimiento anual de casi 345 mil euros por kilómetro, si efectivamente esta infraestructura llegase a dicha longitud.

** Se corresponde con la TF-5 entre Santa Cruz de Tenerife e Icod de Los Vinos (54 km), más el enlace entre Santa María del Mar y Las Chumberas (TF-2); Santa Cruz de Tenerife-Santa María del Mar (TF-1) y otras carreteras de enlace (13 kilómetros).

*** TF-1 entre Santa María del Mar y Armeñime (74 km), más la TF-66 entre el Valle de San Lorenzo y Las Galletas (12 km).

Fuente: Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

(FEDER), sean significativamente inferiores en el futuro a medida que se expanda la Unión Europea hacia los países del Este, al tiempo que nos enfrentamos con un territorio muy abrupto y, por ello mismo, también bastante más frágil y con un coste económico muy importante⁴.

Por su parte, las nuevas construcciones de las autopistas de Adeje a Santiago del Teide –con conexión al futuro puerto de Fonsalía–, al igual que el tramo Arguineguín-Puerto Rico, es otra de las obras más costosas de los últimos tiempos en Canarias con casi 9 millones de euros por kilómetro, respondiendo sin duda a las características abruptas del territorio que atraviesan y, por supuesto también, al ancho de esta vía con carácter de autopista. Se distancia mucho por tanto de otra carretera, también de nueva planta, entre Tahíche y Arrieta (en Lanzarote), donde no existen túneles y el resto de obras de fábrica se han restringido al máximo, dadas las óptimas características de la topografía en relación con otras islas. En esta ocasión, ha bastado poco más de un millón de euros para completar cada kilómetro de vía, cifra de cualquier modo muy respetable.

En el caso de las vías reacondicionadas, tomando como ejemplo el paso de cuatro a seis carriles en las autopistas del sur de Tenerife y de Gran Canaria, el monto también ha sido espectacular, hasta el punto de que cada kilómetro ha representado 1,6 millones de euros en la autopista del sur

grancanario, mientras que en la del sur de Tenerife la cantidad asciende a 4,8 millones. Con todo ello, esto significa que estas remodelaciones han sido más onerosas aún que la nueva carretera de dos carriles de Tahíche a Arrieta, por lo que los hechos nos demuestran que aún siendo preferible un reacondicionamiento frente a una nueva construcción, no siempre una remodelación es más económica, pues depende de varios factores como la topografía, al igual que de las características de las obras.

Por lo que respecta a los costes de conservación, también referenciados a la misma unidad de distancia, varían ostensiblemente, pudiendo sintetizar dichas variaciones en las siguientes como las más relevantes:

1. Características del entorno de la vía.
2. Características de las obras (cantidad de túneles, puentes, etc.).
3. Estado de las obras de fábrica.
4. Dimensiones de la plataforma.
5. Intensidad media diaria de tráfico.
6. Tipología del tráfico.

En efecto, al igual que para el caso de los costes de construcción de las carreteras, los de conservación dependen mucho del entorno, pues por ejemplo ante unas lluvias torrenciales, las cuantías de la limpieza y reparación de la calzada no son idénticas en una topografía abrupta o en uno u otro tipo de roquedo. De la misma manera, cuando las

⁴ Según información del Servicio de Carreteras del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, en los casi 61 kilómetros que se han proyectado para la Isla en los próximos años, se prevén

construir 27 túneles y 34 puentes. Esto representa casi 16 kilómetros de túneles y 8 en puentes, algunos de ellos dobles, es decir, un 39% del trazado corresponderá a puentes y túneles.

obras son muy sofisticadas (túneles y puentes sobre todo), al igual que su estado, los costes de conservación por kilómetro se disparan al alza. Importantes son también las dimensiones de la calzada, la intensidad y tipología del tráfico (pesados y ligeros), pues en todo ello radica la degradación más o menos acelerada del pavimento y otros desperfectos.

Dentro de los costes de conservación cabe destacar la ayuda a la vialidad, como por ejemplo la retirada de árboles, sedimentos, etc. de la calzada, normalmente relacionado con eventos meteorológicos, así como también el cambio de vallas de las carreteras, reparación de baches y de los desperfectos en los muros, pintado de líneas, reparación del alumbrado, al igual que el reasfaltado puntual de algún tramo concreto. No entrarían dentro de estas partidas de conservación el gasto energético de las luminarias y que es relativamente importante, así como el repavimentado integral, reconstrucción completa de arcenes, cunetas, etc.

Tampoco se computan los posibles efectos negativos que podría tener el disponer de más infraestructuras desde el punto de vista de la seguridad y la estrategia, pues cuantas más carreteras y, especialmente, infraestructuras del tipo túnel o grandes puentes existan, más riesgos potenciales habrá

“ante acciones terroristas deliberadas, catástrofes naturales, accidentes o actos de piratería informática, actividades delictivas o comportamientos malintencionados” (COMISIÓN EUROPEA, 2005 b: 2).

Pues bien, a continuación exponemos algunos ejemplos de costes anuales de conservación de varios tramos de carreteras en Canarias, debiendo destacar el presupuesto que supone el mantenimiento de obras cada vez más sofisticadas y que han sido el baluarte de una significativa mejora de la accesibilidad en algunos corredores viarios. Es el caso del puente de El Rincón en Las Palmas de Gran Canaria, los túneles de la Avenida Tres de mayo en Santa Cruz de Tenerife, el puente de Los Tiles en La Palma, el túnel de Los Roquillos en El Hierro, etc. El ejemplo que hemos traído al caso es el del puente de El Rincón, con un coste de

conservación muy elevado, aún excluyendo la importante luminaria que lleva incorporada, así como su repavimentado cuando llegue el caso entre otras obras. En efecto, si extrapolamos los algo más de 200 metros de carretera que forman parte de este puente, a la longitud de un kilómetro –como medida estándar para poder comparar los costes anuales de conservación con otras vías–, entonces la cantidad ascendería a casi 350 mil euros por kilómetro y año, es decir, unos 57 mil euros por carril, mientras que una carretera difícil de conservar, como es el caso de una de montaña entre Mirca y el Roque de Los Muchachos (en La Palma), la conservación ascendería a unos 10,5 mil euros por kilómetro, carril y año.

Como decimos, los puentes y túneles se han multiplicado en los últimos años en aras de la mejora de la accesibilidad y ello representa un coste aún más importante que, sin duda, ha estimulado la economía y ha permitido expandir las zonas residenciales, industriales, etc., hacia otras áreas. Pero no dejan de ser obras puntuales que, visto desde esta perspectiva, ocultan la frondosidad del bosque. Por ello, hemos tomado el ejemplo de las autopistas del norte y del sur de Tenerife con sus enlaces que, con sus 67 y 86 kilómetros respectivamente, suponen un importante monto de conservación anual, esto es, unos seis millones de euros y entre 30 y 50 mil euros por kilómetro. Sin duda, esta cantidad tenderá a aumentar no solo por el efecto del índice de precios al consumo, sino también por las futuras ampliaciones de estas vías que se están acometiendo.

3. PRINCIPALES COSTES EXTERNOS DEL ACTUAL MODELO DE TRANSPORTE TERRESTRE EN CANARIAS

Las tendencias de la movilidad terrestre en el Archipiélago no solo se incrementan globalmente, sino también por cada habitante. Sus efectos tienen especial incidencia en los denominados costes externos del transporte, bastante más difíciles de valorar que los costes directos, pero que incluso son tan importantes como éstos, especialmente en unas Islas donde la preservación del paisaje es una prioridad (40% del territorio protegido y tres islas a las

FIG. 9. Ocupación de territorio en función del modelo urbanizador en Madrid

Tipología de viviendas	Índice de ocupación*	Índice de viario**	Viviendas/ha	Metros de viario/vivienda
Vivienda unifamiliar en parcela superior a 1.000 m ²	0,105	1,458	3,634	0,042
Vivienda unifamiliar en parcela inferior a 1.000 m ²	0,151	1,502	8,514	0,027
Vivienda adosada sin espacios comunes	0,220	1,045	20,459	0,011
Vivienda adosada con espacios comunes	0,233	0,929	21,992	0,010
Vivienda colectiva sin espacios comunes	0,433	0,771	57,430	0,006
Vivienda colectiva con espacios comunes	0,255	0,879	48,707	0,005
Vivienda rural en casco	0,529	0,781	65,826	0,006

* Porcentaje de ocupación de suelo por la edificación residencial en cada área de tejido homogéneo.

** Proporción de viario por edificación: cociente de la longitud de viario que existe en el área entre la superficie de las áreas.

Fuente: Fariña & Pozueta, 1995: 27.

que se le ha concedido el título de *Reserva Mundial de La Biosfera*). Todo ello entra directamente dentro de lo que se conoce como *costes externos* del transporte y que reflejamos a modo de resumen en este capítulo a través de cinco grandes apartados:

1. ocupación de territorio;
2. contaminación atmosférica;
3. contaminación acústica;
4. incremento de los tiempos de viaje;
5. impacto de los accidentes.

La preocupación por todos estos factores no puede sino aumentar en los próximos años, de acuerdo con el desarrollo progresivo de los compromisos internacionales y de la normativa europea en materia ambiental, sin olvidar la creciente sensibilidad de la opinión pública hacia estas cuestiones. Por último, hemos añadido otro efecto perfectamente reconocible, como es la progresiva dependencia exterior que tiene la sociedad actual para transportarse. Todo ello sin olvidarnos del creciente endeudamiento que han adquirido las instituciones públicas para construir y conservar las nuevas infraestructuras.

3.1. Ocupación de territorio e incidencia en el paisaje

Ya hemos reiterado que una de las principales controversias que presenta el transporte en la sociedad actual es el consumo de territorio, además sin techo

aparente. Insistimos en que esto es especialmente importante en un Archipiélago donde el 40% de su superficie se encuentra protegida, siendo muy difícil que las infraestructuras viarias consigan sortear estos espacios debido al gran desarrollo longitudinal que éstas alcanzan. Pero importante no es solo la potencial afección que las carreteras puedan hacer del espacio protegido, también lo es la conservación del extenso suelo agrícola que existe en las Islas, algunos con una alta productividad. Por tanto, este estado de cosas, conjuntamente con la creciente demanda de suelo para nuevas carreteras, deja en difícil equilibrio el desarrollo sostenible de las Islas, sobre todo en aquéllas que presentan una mayor población y economía.

En este sentido, la superficie protegida en Tenerife es del 49%, mientras que en Gran Canaria del 43%, siendo Fuerteventura la que menos superficie protegida posee (un 29%) y El Hierro la que más (un 58%). Pues bien, un buen ejemplo de la confrontación entre infraestructuras y preservación del medio ambiente, lo tenemos en la autopista tinerfeña entre Adeje y Santiago del Teide, licitada en diciembre de 2005, tras nueve años en el que se llevaron a cabo numerosos cambios en el proyecto original para, sobre todo, ir corrigiendo las afecciones medioambientales. De igual manera, como el asentamiento de población y de las actividades económicas se densifica cada vez más en el territorio, ello ha originado que se hayan realizado importantes ajustes en el trazado para no afectar a determinadas zonas, como de hecho ha

ocurrido en un tramo concreto en Guía de Isora, obligando a realizar importantes modificaciones de planeamiento.

En efecto, si grave es la alta ocupación de territorio que alcanzan las infraestructuras viarias en la actualidad, y que en Canarias representaban en 2004 unos 570 metros lineales por cada kilómetro cuadrado, frente a los 330 de la media del Estado español⁵ (MINISTERIO DE FOMENTO, 2005: 155), más lo es cuando hay que tener en cuenta que la finalidad de la construcción –o remodelación– de una carretera, es la de proporcionar accesibilidad. Es pues la mejora de los accesos el principal objetivo de las redes viarias y, con ello, la afección del territorio se extiende más allá de las propias vías, pues en gran medida, las carreteras son las que posibilitan la distribución, cantidad y tamaño de las entidades demográficas, así como de las diversas actividades económicas. Tendríamos pues, una afección directa sobre el suelo inducida por las vías e, indirecta, por la mejora de la accesibilidad que, a la postre, motivará una determinada movilidad con todos sus efectos derivados. De este modo, la mejora de la accesibilidad, a expensas del consumo de territorio –ya sea por la vía de la ampliación de las infraestructuras existentes o por la construcción de otras nuevas–, induce a consumir más suelo para ubicar en esos espacios ahora accesibles, nuevas actividades económicas, equipamientos y, en general, el crecimiento de las áreas residenciales, normalmente con desarrollo horizontal que aún consume más territorio, e incide de manera muy negativa en la pérdida de los valores naturales y humanos del paisaje tradicional. Todo esto lo reconocen casi todos los instrumentos de planificación, como por ejemplo el *Plan General de Ordenación Urbana de Santa Cruz de Tenerife*, que considera que las grandes infraestructuras de transporte

“se caracterizan por ser una de las agresiones más intensas sobre el territorio”, a la vez que “generadoras de mayores expectativas de desarrollo debido a la transformación que producen”⁶.

Como decimos, el modelo residencial de crecimiento en horizontal, como respuesta a una pretendida mejora de la calidad de vida en el extrarradio de las ciudades –aunque luego el incremento de los tiempos de transporte se encargará de deteriorarla considerablemente–, no puede ser más contraproducente para el paisaje, pues el consumo de suelo propiamente residencial, pero también el necesario para los desplazamientos a diario, es bastante mayor en las residencias de baja densidad. Así por ejemplo, en un estudio realizado para la Comunidad de Madrid en los años noventa, se ponía de manifiesto la evidente relación entre el consumo de suelo real de carreteras que genera en el territorio una vivienda en función de su tipología. En concreto, se llegó a la conclusión de que cada vivienda aislada en parcelas de más de mil metros cuadrados, consumían más de 40 metros lineales de carreteras, mientras que ese valor descendía a unos 25 aproximadamente para las residencias con una parcela inferior a los mil metros cuadrados. Ambos casos, como se deducirá, son el típico ejemplo de la *ciudad difusa*, donde el consumo de territorio por el viario es extraordinario⁷. En el extremo opuesto se encontraban las viviendas colectivas con espacios comunes, ejemplo de la ciudad compacta, donde la demanda de viario se limitaba a solo 5 metros por vivienda, es decir, solo un 12% de lo que necesitaban las viviendas unifamiliares con parcelas superiores a los mil metros cuadrados. Así pues, parece lógico proponer que este tipo de edificación difusa contribuya en mayor medida a sufragar los altos costes

⁵ Solo se consideran 4.247 kilómetros de red en Canarias. Se excluyen los 8.068 kilómetros pertenecientes a los ayuntamientos a fecha de 1995 (4.989 kilómetros de vías urbanas, y 3.079 de vías interurbanas), así como los 76 kilómetros pertenecientes a puertos y 1 kilómetro al Ministerio de Defensa. Tampoco se contabilizan las vías forestales.

⁶ Plan General de Ordenación Urbana de Santa Cruz de Tenerife (Documento de tramitación, aprobación inicial, 2004), apartado de “Las infraestructuras del transporte y el paisaje”.

⁷ Según MATUTE (2005): “Los arquitectos reclaman ciudades cardiosaludables”, in Cinco Días, Madrid, 18/10/2005, el Director de la Agencia Local de Ecología Urbana de

Barcelona, Salvador Rueda, declaró que “el caos es fruto de la fragmentación. La ciudad se ha difuminado. La residencia está lejos del trabajo y de los servicios y la única manera de unirlos es mediante infraestructuras y vehículos privados. Pero esta realidad no es fruto de la improvisación, tiene una lógica financiera aplastante. Reproduce una forma de vida, ligada a las hipotecas y los créditos personales. Es una ciudad al servicio de la competitividad, del PIB y del crecimiento económico”, para concluir que “no sólo estamos dilapidando el patrimonio urbano, también la salud”, a través de la proliferación de alergias, cansancio, estrés, ansiedad, sordera, etc.

FIG. 10. Ocupación de suelo por el sector inmobiliario, de carreteras y automovilístico en Canarias en 2004

	Cantidad	Suelo ocupado (en km ²)
Viviendas	891.021	93,40
Vehículos estacionados*	1.308.385	15,70
Vehículos a 24 km/h*	1.308.385	121,49
Km de vías (sin dominio, servidumbre y afección)**	4.247	38,12
Km de vías (con dominio, servidumbre y afección)**	4.247	206,39
Km de vías incluyendo la red municipal (sin dominio, servidumbre y afección)***	12.315	94,60
Km de vías incluyendo la red municipal (con dominio, servidumbre y afección)***	12.315	379,86

* La cifra de vehículos se corresponde con el año 2003.

** Los kilómetros de carreteras se refieren al año 2004. El cálculo de la ocupación se ha realizado sobre lo que indica la Ley 9/91 de Carreteras de Canarias sobre suelo de dominio, servidumbre y afección (70 metros por ambos laterales para las autopistas; 30 para las autovías y vías rápidas; y una media de 18 metros para las carreteras convencionales de interés regional y resto de la red). La red canaria de carreteras en 2002 estaba compuesta por 245 kilómetros de autopistas y autovías a 100 metros de ocupación en ancho; 46 de doble calzada a 84 metros; y 3.956 kilómetros del resto de vías a 45 metros.

*** Los kilómetros de la red municipal están referidos al año 1995. Se ha tomado para las vías urbanas municipales (4.989 km), una media de 7 metros de ancho y sin ningún tipo de dominios, servidumbres y afecciones. Para el caso de las vías municipales interurbanas (3.079 km), se toman los 45 metros de ancho.

No se incluyen las vías forestales, ni militares ni dentro de los ámbitos portuarios.

Fuente: Fundación de las Cajas de Ahorros (FUNCAS), Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento e Instituto Canario de Estadística (ISTAC). Elaboración propia.

FIG. 11. Ocupación de suelo por los vehículos estacionados y en movimiento en Canarias según islas en 2003

Islas	Vehículos	Suelo ocupado en estacionamiento*		Suelo ocupado en movimiento a 24 km/h.**	
		En km	En km ²	En km	En km ²
Tenerife	575.862	2.879	6,91	19.579	53,47
Gran Canaria	503.995	2.520	6,05	17.136	46,80
Lanzarote	100.369	502	1,20	3.413	9,32
La Palma	57.988	290	0,70	1.972	5,38
Fuerteventura	51.683	258	0,62	1.757	4,80
La Gomera	12.258	61	0,15	417	1,14
El Hierro	6.230	31	0,07	212	0,58
Total	1.308.385	6.541	15,70	44.486	121,49

* Es resultado de multiplicar una media de 4 metros de longitud por vehículo (más 50 cm anterior y posterior), por 1,6 de ancho, más 40 cm por cada lado. Esto da una ocupación de suelo por cada vehículo de 5 metros de longitud ó 12 m².

** Resulta de una velocidad constante a una baja velocidad de 24 km/h. en situación de congestión viaria, donde consideramos 4 metros de longitud del vehículo; 10 metros de longitud de percepción y reacción; 19 de longitud de frenada; y 1 metro en la parte posterior, todo ello por 3,25 de ancho. Por último, el resultado se divide entre la ocupación media de un vehículo en Canarias que es de 1,19 pasajeros. Esto da una ocupación real de cada vehículo a 24 km/h., de 34 metros de longitud ó 92,86 m².

Fuente: Instituto Canario de Estadística. Elaboración propia.

de la construcción y mantenimiento de las carreteras, así como a la afección del paisaje a la que están dando lugar.

Sin duda, gran parte del problema constante de la construcción y ampliación de las carreteras a la que se ve sometida la sociedad actual, es fruto de la congestión, es decir, de la ciudad difusa que crece en

horizontal y aleja cada vez más los centros de trabajo y de estudio. Y es que la ciudad difusa es la principal culpable del incremento horario muy puntal de la movilidad, al igual que el bajo índice de ocupación de los vehículos, especialmente cuando estos desplazamientos se realizan por motivos laborales.

FIG. 12. Estacionamientos públicos en las dos capitales canarias en diciembre de 2005

	En servicio	En ejecución	Total
Las Palmas de Gran Canaria	7.205	2.710	9.915
Santa Cruz de Tenerife	5.244	2.965	8.209
Total	12.449	5.675	18.124

Fuente: Ayuntamientos de Santa Cruz de Tenerife y de Las Palmas de Gran Canaria. Elaboración propia.

Como decimos, el resultado no puede ser más pernicioso desde el punto de vista del consumo de suelo, pues actualmente la ocupación imputable a las carreteras es muy elevada. En efecto, aunque las cifras reales de los kilómetros en conservación son muy inexactas, más aún cuando se trata de vías secundarias y forestales, hemos realizado una aproximación al consumo real de suelo por las vías de transporte. De cualquier manera, más compleja es la labor cuando también hay que tomar el ancho real que ocupa una vía, pues ésta no termina en los arcones, sino que toda carretera cuenta con una zona de dominios que se reservan para futuras actuaciones y que depende de la categoría de cada vía⁸. De cualquier modo, algunos autores han cuantificado que la superficie ocupada por el viario en el Estado español asciende a un 1%, siendo la superficie afectada de un 5 (Estevan, 1996: 353). Estas cifras corresponden a 1992 y, desde entonces, el transporte y sus infraestructuras no han hecho sino aumentar. Además, como la población y las actividades económicas en las Islas presentan una mayor densidad, es lógico pensar que, como mínimo, estos valores para el total estatal son más elevados en las Islas, especialmente cuando éstas tampoco disponen de ferrocarril. A ello hay que añadir que con la perspectiva que nos dan los años, en la actualidad se puede calcular que la afectación real de suelo por las carreteras en las Islas ronda el 6-7% si considerásemos también las vías forestales que no hemos incluido aquí debido a la inexactitud de su

catalogación. De cualquier modo, si nos circunscribimos solo a las carreteras y calles urbanas, con todas las franjas de dominio, servidumbre y afectación, el área afectada por las vías de transporte sería de unos 380 kilómetros cuadrados, es decir, algo más que la superficie total de la isla de La Gomera. Esto representaría un 5,1% de la superficie de las Islas, aunque reiteramos, sin incluir las extensas vías forestales, además de otras como las militares o dentro de los ámbitos portuarios y aeroportuarios.

Llegados a este punto, conviene relacionar la ocupación espacial de las carreteras con la de los vehículos en estacionamiento y en movimiento, con la superficie ocupada por el patrimonio inmobiliario en Canarias. Hacemos esto a propósito para desmentir con rotundidad el tópico de que el principal consumidor de territorio son las construcciones residenciales, pues con la siguiente tabla demostramos que solo las vías de transporte urbanas e interurbanas (sin ningún tipo de dominios, servidumbres y afectaciones), consumen más suelo que las viviendas.

En efecto, en la actualidad, las 900 mil viviendas existentes en las Islas, ocupan unos 93 kilómetros cuadrados en desarrollo horizontal, a una media de 105 metros cuadrados por vivienda. Pero esto es una absoluta falacia, pues afortunadamente para un menor consumo de territorio y también para una mejor gestión del transporte público, los hogares se superponen conformando bloques de edificios, aunque luego las necesarias calles que posibilitan

⁸ Según la Ley 9/91, de 08 de mayo, de Carreteras de Canarias, artículos 25-30, queda prohibido construir en las franjas de dominio, de servidumbre y de afectación de las carreteras, aunque se permite cultivar en la zona de servidumbre, así como obras de cerramiento diáfano siempre que sea compatible con la seguridad vial. No obstante, las tres zonas quedan afectadas en el futuro por posibles expropiaciones, de ahí que se advierta que en las edificaciones existentes en las zona

más alejada de la plataforma por la que circulan los vehículos, es decir, la de afectación, solo podrán realizarse obras de reparación y mejora siempre que no suponga aumento del volumen de la construcción "o que si lo suponen tengan por objeto la instalación de servicios esenciales de cocina y baño en una vivienda previamente habitada, y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a los efectos expropiatorios" (artículo 27).

todo el entramado urbano, además, de los aparcamientos, etc., terminan por duplicar, e incluso más, la superficie realmente ocupada por las zonas residenciales. En este sentido, el caso más extremo de ocupación territorial por las calles en una ciudad es el del *Downtown* de Los Ángeles, en Estados Unidos, donde el gran desarrollo horizontal y de escasa densidad demográfica, ha propiciado una muy baja rentabilidad del transporte público y, por ende, una dependencia absoluta del transporte privado. La consecuencia es que los accesos a la ciudad presentan una amplia y ancha red de autopistas, dando lugar además a extensas avenidas que suponen una ocupación del 27% de la superficie total, a lo que hay que sumarle un 31,9% de superficie destinada a aparcamientos, más un 10,5% para aceras. Al final, para zona eminentemente residencial, solo queda un 30,6%.

“Huelga decir que el *Downtown* de Los Ángeles no se ve libre de la congestión, ofreciendo así la prueba más palpable de que la solución no consiste en ofrecer al transporte dependiente” (se refiere al transporte privado) “más y más superficie, pues ello no hace más que agravar a la larga los problemas circulatorios” (SORIA Y PUIG, 1993: 41).

En realidad, la máxima ocupación del sector inmobiliario en Canarias, si dejamos aparte el resto de la trama urbana que, reiteramos, es imputable en gran medida al transporte, se correspondería con solo un tercio de esos 93 kilómetros cuadrados, es decir, a una media de tres plantas por edificación, a lo que contribuye en parte la nueva tendencia de los adosados en formato *duplex*.

Por su parte, la ocupación desciende a casi 16 kilómetros si los 1,3 millones de vehículos estuviesen todos estacionados y a 121 kilómetros cuadrados si circularan todos a la vez a un promedio de 24 kilómetros por hora, hecho este último que sería imposible de absorber por la actual red viaria, especialmente en las islas centrales como veremos más abajo. De cualquier manera, con esta tabla queda bien demostrado que la ocupación de suelo por el sector residencial,

aún siendo un problema cada vez más grave, no lo es tanto si se compara con la ocupación que demanda el actual parque automovilístico, ya que éste requiere de un 30% más de suelo si todos los vehículos prorrumpiesen en la calzada a una misma hora y a una velocidad media de solo 24 kilómetros por hora.

Como argumentamos, tan solo los vehículos existentes en Canarias y estacionados muy contiguos entre sí, representarían unos 16 kilómetros cuadrados, lo que significaría un 0,21% de la superficie de las Islas, esto es, como la extensión que abarcan los municipios de Firgas o de El Sauzal. Pero a todas luces, un vehículo estacionado no tiene funcionalidad alguna, ya que éstos se han concebido para el transporte, por tanto, para circular por las carreteras. Es pues esta ocupación de territorio la real, pero también es extremadamente compleja calcularla, pues especialmente ello difiere con la velocidad, ya que el peso que tiene la longitud del vehículo dentro del cómputo de la ocupación de territorio, se diluye a medida que la velocidad aumenta. De cualquier modo, suponiendo una situación en la que todos los vehículos de las Islas estuviesen en circulación y, por tanto, con una clara situación de congestión viaria –dando lugar a una baja velocidad–, el resultado es que la ocupación real de los vehículos en Canarias es de algo más de 120 kilómetros cuadrados, esto es, un 1,6% de la superficie de las Islas, lo que significaría un 45% de la extensión de la isla de El Hierro. No obstante, reiteramos que lo principal es que si esta velocidad fuese superior, como es lo normal, la ocupación se dispararía conforme aumentase la velocidad.

Pues bien, si importante es el suelo que requieren los vehículos para circular, no menos lo es la superficie de estacionamiento. En efecto, si como decíamos, la ocupación de territorio para este fin es mínima en comparación con el suelo que necesitan los automóviles en movimiento, hay que decir que, afortunadamente, más del 90-95% del tiempo útil de un vehículo privado (no comercial o de servicio público), permanece estacionado⁹. Es por tanto una necesidad

⁹ Es importante destacar que si todos los vehículos existentes en Canarias estuvieran circulando al unísono a la bajísima velocidad de 24 km/h, es decir, consumiendo

muy poco territorio, entonces casi un tercio no podría hacerlo porque no tendría espacio en las carreteras.

FIG. 13. Emisiones de dióxido de carbono en función de la tipología de vehículos comercializados en España en diciembre de 2005

Tipología y carburante	Emisiones de CO ₂ (gr/km) y potencia (CV)			
	CO ₂ mínimo	Potencia	CO ₂ máximo	Potencia
Mini gasóleo	88	61	130	70
Berlina familiar medio gasolina	104	113	287	250
Pequeño gasóleo	107	70	176	49
Mini gasolina	109	68	175	125
Pequeño gasolina	109	68	204	180
Monovolúmenes medios gasóleo	120	105	196	100
Berlina familiar medio gasóleo	125	92	181	82
Berlina familiar grande gasóleo	129	109	232	180
Monovolúmenes medios gasolina	130	75	258	143
Furgonetas pequeñas gasóleo	138	70	204	63
Deportivos gasóleo	146	120	206	204
Lujo gasóleo	149	101	265	275
Furgonetas pequeñas gasolina	151	90	205	95
Berlina familiar grande gasolina	158	116	314	259
Monovolúmenes grandes gasolina	163	95	288	204
Todoterrenos pequeños gasolina	175	125	400	296
Todoterrenos grandes gasóleo	177	140	340	250
Todoterrenos pequeños gasóleo	191	150	340	250
Todoterrenos grandes gasolina	192	211	406	353
Deportivos gasolina	195	141	460	420
Monovolúmenes grandes gasóleo	200	143	252	180
Furgonetas grandes gasóleo	203	86	211	71
Lujo gasolina	233	220	520	442
Furgonetas grandes gasolina	241	119	252	116

Fuente: Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía. Elaboración propia.

perentoria disponer de aparcamientos y, por encima de todo, la finalidad del transporte no es solo la del desplazamiento, sino llegar a un destino que requiere de un espacio habilitado para estacionar, más aún cuando el transporte privado se ha generalizado en las ciudades y cada vez es más anómalo el hogar que no dispone de un vehículo motorizado. Se hace necesario pues construir aparcamientos en las ciudades, aunque con unos inconvenientes muy importantes, no solo derivados de la molestia en el área afectada por las obras durante años para el comercio, el desvío del tráfico, aminoración de carriles, etc., sino también en las consecuencias de las

vibraciones en las estructuras de los edificios colindantes para el caso de los parkings subterráneos, con varios ejemplos de este tipo en las Islas.

En este sentido, la planificación se interesa cada vez más por el estacionamiento de los vehículos, de tal manera que por ejemplo la revisión del *Plan General de Ordenación Urbana* de Santa Cruz de Tenerife, prevé que cada nueva vivienda deberá contar al menos con 1,5 plazas de aparcamiento y, de no encontrarse éstas en el mismo edificio, se debería garantizar la misma cantidad de plazas en un radio no superior a los 500 metros de la residencia. En

FIG. 14. Matriculación de automóviles de turismo según segmentos en España entre 2001 y 2003

Segmentos	2001	2002	2003	Variación % 2001-2003	Penetración % en 2003
Medio-bajo	524.945	479.972	466.542	-11,13	33,73
Pequeño	343.557	326.149	397.113	15,59	28,71
Medio-alto	269.421	250.296	254.042	-5,71	18,37
Monovolumen pequeño	111.091	123.020	128.468	15,64	9,29
Mini	94.116	73.472	55.910	-40,59	4,04
Ejecutivo	39.534	39.144	38.221	-3,32	2,76
Monovolumen grande	23.884	23.215	27.980	17,15	2,02
Deportivo	14.683	12.776	11.127	-24,22	0,81
Lujo	4.342	3.833	3.695	-14,90	0,27
Total	1.425.573	1.331.877	1.383.098	-2,98	100,00

Fuente: Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC). Elaboración propia.

suma, si se aprueba esta iniciativa, se incrementaría en un 50% el número mínimo de estacionamientos exigidos hasta el momento, dando así respuesta a la cada vez mayor ausencia de aparcamientos en la calle y la consecuente alza del precio de las plazas de estacionamiento.

De la misma manera, el desbordamiento del parque móvil en los últimos años, ha conllevado que las administraciones locales se impliquen en la construcción de aparcamientos públicos, aunque muchas veces con inversiones privadas que se han venido plasmando en un régimen de explotación por varios años a favor de estas empresas, con el fin de redimir las elevadas inversiones que requieren estas infraestructuras.

Si bien es verdad que la red de aparcamientos públicos no se restringe a las dos ciudades indicadas en la tabla anterior, sí que hay que señalar que los más destacables se encuentran aquí, con especial impulso desde mediados los años noventa. De esta manera, en Las Palmas de Gran Canaria, se construye en el lapso de cuatro años unos 13 edificios de aparcamientos con una capacidad cercana a las 3.000 plazas y una inversión de 13 millones de euros. El caso es que entre las dos capitales canarias y entre los aparcamientos ya construidos y en ejecución, se va a disponer en breve de casi 20 mil plazas que, en cualquier caso, van a compensar la disminución de aparcamientos en la vía pública por las obras en ciertos

distritos del Plan Urban, donde la prioridad ha sido ganar espacio para el peatón en detrimento de los aparcamientos de superficie. De cualquier modo, estamos haciendo referencia solo a los nuevos aparcamientos impulsados desde la administración pública y no a los de iniciativa privada, especialmente los asociados a los de los centros comerciales.

Pero en general, el gran consumo de territorio que conllevan las obras de carreteras, que recordemos va en aumento, es una responsabilidad compartida entre la sociedad y la administración pública, pues alegremente se suele argumentar que la instancia política, sea del color que sea, inaugura las infraestructuras cuando se aproximan los procesos electorales. Bien es verdad que esta apreciación no deja de ser cierta si nos adentramos en las hemerotecas, aunque la verdadera inauguración de tales obras es fruto de las presiones que ejerce la sociedad, pues si no es así la merma en el apoyo popular hacia una determinada candidatura puede ser más que evidente. De cualquier manera, La instancia política de una u otra manera, ya ha reconocido –y abiertamente–, la alta ocupación territorial que sufre el Archipiélago a través de documentos como las *Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias*, al destacar la superpoblación de las Islas con todos sus efectos derivados, entre ellos los de las demandas de servicios e infraestructuras. Hasta tal extremo se ha

llegado que, se participe o no de ello, algunos planteamientos políticos han optado por limitar el crecimiento demográfico de las Islas y, si esto se llegara a realizar, se podría contener de paso el crecimiento sin límites de las infraestructuras.

Con todo ello, queremos decir que en el futuro y dadas las características territoriales de Canarias (escaso suelo, alta protección, relieves abruptos, etc.), las carreteras –especialmente las del interior– y al igual que se viene realizando en la red viaria local de Inglaterra, País de Gales, la Bretaña francesa, casi toda Noruega y otras muchas regiones europeas, las administraciones se deberían implicar en mantenerlas en buen estado, interviniendo en ellas solo cuando sea

“estrictamente necesario y siempre de manera quirúrgica, con elegancia y profundo sentido del lugar” (NOGUÉ I FONT, 2005).

Es pues la solución más razonable en un territorio altamente protegido como el canario, sin caer en el rechazo sistemático a la obra pública, pues es evidente que las redes viarias han venido siendo un acicate muy importante para el desarrollo, aunque como argumenta la *Unión Europea*, se debería avanzar cada vez más hacia

“una disociación significativa entre el crecimiento del transporte y el del PIB, en particular mediante el cambio modal de la carretera al ferrocarril, el transporte marítimo y el transporte público de viajeros” (*Estrategia Europea de Desarrollo Sostenible*, CONSEJO EUROPEO DE GOTENBURGO, 2001).

3.2. Contaminación atmosférica

La contaminación atmosférica es uno de los grandes problemas imputables al incremento de la movilidad, especialmente en las ciudades. En este sentido, para mejorar la

calidad de vida de las personas que residen en las ciudades, la *Unión Europea* ha impulsado el proyecto *CIVITAS* dentro del *VI Programa Marco I+D+I*, con el objeto de desarrollar alternativas al vehículo privado, tomando especial atención a la disminución de la congestión y de la contaminación. Es una actuación que prevé continuarse en el *VII Programa Marco* (2007-2013), especialmente entre las ciudades de los nuevos países incorporados a la Unión. Para ello, se incentiva especialmente el transporte público eficiente; el vehículo compartido; los carriles bici; la implantación de vehículos más limpios (gas, biodiesel, etc.); la peatonalización y el acceso restringido a ciertas manzanas, los sistemas de transporte inteligentes, etc. No obstante y a fecha de 2005, de las 36 ciudades europeas que participaban en este programa, solo dos proyectos en el Estado español –en concreto los de Barcelona y Burgos–, habían recibido el visto bueno de la Unión Europea por su calidad.

Bien es verdad que la tecnología ha avanzado mucho en los últimos años, particularmente desde el punto de vista de la reducción de estos contaminantes a la atmósfera, pero sus efectos positivos se diluyen cuando se constata que el parque automovilístico ha aumentado bastante más que los avances tecnológicos. En efecto, es de alabar el menor consumo por distancia recorrida que hacen los automóviles cuando circulan¹⁰, al tiempo que la obligatoriedad de los convertidores catalíticos y las gasolinas sin plomo en los nuevos vehículos comercializados, ha disminuido las partículas más contaminantes¹¹. Pero si examinamos la evolución del parque automovilístico canario, resulta que éste ha aumentado un 85% entre 1991 y 2003. De la misma manera, como este incremento del parque necesita de nuevo espacio para poder transitar, las necesidades energéticas –y por ende la contaminación consecuentemente–, no se circunscriben solo a las que necesita este nuevo parque, sino también

¹⁰ En 1980, se estimaba que el promedio energético que necesitaba un vehículo para recorrer 100 kilómetros estaba en 8 litros de combustible, mientras que en 2020 se prevé que baje hasta los 5 e incluso menos (MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, 2000: 26).

¹¹ La introducción masiva de catalizadores y de gasolinas sin plomo ha provocado una disminución progresiva de ciertas emisiones contaminantes medias de los vehículos españoles,

en particular los dióxidos de azufre (SO₂), los compuestos orgánicos volátiles (COV), el benceno, el plomo y el monóxido de carbono (CO). No se puede afirmar lo mismo respecto a las concentraciones de partículas en suspensión inferiores a 10 micras (PM10), el ozono troposférico, el dióxido de nitrógeno (NO₂) y el dióxido de carbono (CO₂), cuyos aumentos todavía no se han detenido (MINISTERIO DE FOMENTO, 2004: 28).

a las que son necesarias para construir o ampliar las carreteras, particularmente las operaciones de desmonte y de transporte de millones de metros cúbicos de áridos, aunque también por supuesto, las labores de colocación del pavimento, luminarias, conservación, etc.

Tampoco debemos olvidarnos de los comportamientos individuales, en el sentido de que cada efectivo en Canarias con empleo o con estudios, ha tendido a desplazarse diariamente en la última década más de un 40% con respecto al periodo anterior, con lo que confluyen toda una serie de circunstancias que más que disminuir los contaminantes, los han agravado a pesar de la, sin duda, bienhechora tecnología y con la que debemos congratularnos. De cualquier manera, también en el comportamiento del conductor de un vehículo se encuentra la regulación de las emisiones a través de la eficiencia energética, pues una conducción eficiente, frente a otra agresiva, puede suponer una disminución de hasta el 78% del monóxido de carbono, al igual que una aminoración del 63% en hidrocarburos y un 50 menos en emisión de óxido de nitrógeno (IDAE, 2002: 8).

Pues bien, según el *Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE)*, el transporte es el sector más demandante de energía en el Estado español, pues genera la combustión de más del 60% de todo el petróleo consumido. De la totalidad de la energía consumida en dicho sector, el tráfico rodado gasta cerca del 80%. A ello hay que sumarle que el vehículo automóvil consume un 15% de la energía total, además que el 40% de las emisiones totales de dióxido de carbono originadas por el consumo de energía proviene solo del transporte por carretera (IDAE, 2002: 6). No hay que olvidar que es precisamente el dióxido de carbono el que más contribuye al calentamiento global, estimándose que tan solo éste representa dentro del cómputo un 55% de todos los gases

que están provocando el denominado efecto invernadero¹².

De cualquier manera, entre 1990 y 2004, las emisiones de gases de *efecto invernadero* en su conjunto, han aumentado en Canarias más que en ninguna otra Comunidad Autónoma, en concreto un 81,8%¹³, cuando el *Protocolo de Kyoto* que, como se sabe, también fue ratificado por el Estado español, solo permite incrementar las emisiones en un 15% entre 1990 y 2010 para todo el Estado (SANTAMARTA, 2005: 33). Las cifras para 2004 a nivel del país ascendían a un aumento del 45,6%, es decir, más del 200% seis años antes de que se cumpla el plazo límite. El panorama no puede ser más negativo para el conjunto del Estado, pero particularmente para Canarias, pues otros países con gran peso dentro de la *Unión Europea*, como por ejemplo Reino Unido y Alemania, han reducido estas emisiones entre un 15 y un 19% entre 1990 y 2002¹⁴.

Como decíamos, uno de los principales gases causantes del efecto invernadero es el dióxido de carbono, al que solo el transporte contribuye con un estimable 22,6% en todo el Estado español (MINISTERIO DE FOMENTO, 2004: 26) y, como se deduce del párrafo anterior, el transporte en Canarias aporta aproximadamente un tercio del total de las emisiones de las Islas. Sin embargo, y a diferencia del resto de emisiones contaminantes que se están afrontando con relativo éxito, la evolución tecnológica no puede corregir el aumento de emisiones de CO₂, obligando a otro tipo de estrategias, ligadas a la eficiencia energética y a la gestión de la demanda.

Pues bien, hemos realizado un análisis de los vehículos a la venta en España, comparando los diferentes segmentos de vehículos (además del empleo de gasolina o gasóleo), con las emisiones de CO₂ y la potencia que generan.

La conclusión parece clara, pues por lo general, a mayor potencia, mayor generación

¹² Los otros gases que contribuyen al calentamiento global son los clorofluoros carbonos (CFC) y gases afines (HFC y HCFC), con un 24%; el metano (CH₄), con un 15%; y el óxido nitroso (N₂O), con un 6%.

¹³ Hay que decir que el mayor crecimiento en los últimos años de las emisiones en Canarias, a pesar de no contar las Islas con industrias intensivas en energía y en emisiones, es imputable a que la electricidad se genera con combustibles fósiles (fuel-oil, gasóleo), también al imparable crecimiento del turismo y, por supuesto, al consustancial aumento del nivel de

vida. El transporte representaría en 2004 el 42% del total de las emisiones causantes del efecto invernadero (Santamarta, 2005: 40). Y podemos decir que la cifra no es mayor por el peso que tienen las industrias del sector energético (las centrales termoelectricas), que han aumentado mucho sus emisiones y representaban en dicha fecha un 37%.

¹⁴ Hay que decir que el Protocolo de Kyoto ha propuesto una reducción de entre un 12,5 y un 21% de las emisiones de efecto invernadero entre 1990 y 2010 para el Reino Unido y Alemania respectivamente.

de CO₂ y ello sin contabilizar que un vehículo de mayores dimensiones, por ejemplo un *todoterreno*, necesita de mayor cantidad de energía –traducida en contaminantes–, en el proceso de fabricación, al igual que también contribuye en mayor grado a deteriorar las carreteras con el consiguiente coste energético y contaminante en su conservación. De esta manera, y yéndonos a los extremos, resulta que un vehículo *pequeño* que ronda los 70 caballos de vapor –más que suficiente para transportar los 1,19 pasajeros de media de los vehículos que circulan por las carreteras canarias–, generan en torno a los cien gramos de dióxido de carbono por kilómetro¹⁵, frente a los 400 y 500 gramos de los modelos *deportivos*, *todoterrenos* y de *lujo*, con motores que incluso superan los 400 caballos de fuerza. Es incomprensible, por lo demás, que la legislación permita la comercialización de este tipo de vehículos, sobre todo a sabiendas de que la velocidad máxima de 120 kilómetros por hora en las autopistas puede ser perfectamente obtenida y superada por los vehículos de gama más baja¹⁶. Son vehículos pues, destinados para que sus propietarios quebranten las normas viales y pongan así en riesgo la seguridad de los demás. Tampoco debemos dejar en el tintero la mencionada mayor contaminación con la que, de ninguna manera, estos vehículos de alto caballaje contribuyen a sufragar los impactos que causan, ya sea mediante impuestos del carburante o los atribuidos al vehículo en sí.

Pues bien, en la siguiente tabla podemos comprobar cuáles han sido las tendencias del parque automovilístico del Estado español en un periodo muy reciente y, por consiguiente, sus implicaciones desde un punto de vista ambiental. Adelantamos que se excluyen los *todoterrenos*, debido a que la fuente no nos aporta este segmento, pero que, como veremos, es una tipología con notables implicaciones sobre el entorno.

Como decimos, en esta tabla no se incluyen los *todoterrenos*, un segmento que ha experimentado un despegue muy importante en los últimos años, hasta el punto de que en el periodo enero-noviembre de 2005, ya significaba un 7,23% sobre el

total del parque de turismos. Por ello mismo, se puede decir que no existe un descenso en las matriculaciones, pues se constata que una ostensible cantidad de propietarios de vehículos, ha cambiado el antiguo por un *todoterreno*, pues no en balde éstos han aumentado en los once meses referenciados más de un 22%, mientras que el aumento del resto de turismos no llega ni al 1%.

Partiendo de esta base en la que la fuente no nos proporciona para estos años el segmento de los *todoterrenos* y que, como se argumentó, consumen bastante más energía –y consiguiente contaminación–, en la fase de fabricación y explotación del vehículo en sí, siguen predominando en el Estado español las ventas de las gamas más bajas, si exceptuamos el segmento mini. De cualquier manera, la tendencia es clara, pues además del fuerte crecimiento de los mencionados *todoterrenos*, tenemos que el segmento medio-bajo y pequeño se estanca en su conjunto, aumentando considerablemente los *monovolúmenes*. De esta tabla solo cabe subrayar como muy positivo el que retroceda de una manera importante –aunque creemos que coyunturalmente–, el sector de los vehículos de *lujo* y *deportivos*, generadores, como decíamos, de una alta contaminación. No obstante, reiteramos que el balance es francamente negativo, pues las matriculaciones de los vehículos de gama más baja tienden a estancarse o a bajar fuertemente, como es el caso de los minis, que en 2001 tenían un grado de penetración de mercado de un 6,6% y en 2003 de solo un 4, mientras que los *monovolúmenes* y los *todoterrenos* ya suponen cerca de las 280 mil unidades anuales, lo que significa entre un 18 y un 20% del mercado, con tendencia además fuertemente alcista.

Como ya decíamos, estas circunstancias han conllevado a que Canarias sufra un incremento de los gases de efecto invernadero de más de un 80% entre 1990 y 2004, repercutiendo de manera inevitable en la salud, especialmente en las ciudades. En efecto, entre el millar de elementos contaminantes emitidos a la atmósfera por el tráfico viario, el principal es sin duda el

¹⁵ El valor mínimo referente a la emisión de 104 gramos por kilómetro de CO₂ de la berlina familiar media en gasolina, se corresponde con un vehículo híbrido (eléctrico y gasolina), en concreto el modelo Toyota Prius.

¹⁶ Menos comprensible es que un ciudadano acuda a su puesto de trabajo en un vehículo deportivo, pues especialmente aquí la velocidad de transporte está condicionada por el grado de congestión.

monóxido de carbono (CO), un compuesto cuya concentración en las ciudades, es imputable en un 90% a la circulación de los vehículos. Como se sabe, su inhalación es mortal en grandes dosis, además de afectar al sistema nervioso central y agravar los problemas cardíacos. No menos perjudiciales son los óxidos de nitrógeno y los dióxidos de azufre, especialmente frecuente este último en los vehículos de gasóleo que tanto han aumentado la matriculación en los últimos años y que causan una notable irritación en el aparato respiratorio. Igual de importantes –y entre otros–, por sus propiedades contra la salud son los aldehídos, el benceno y los hidrocarburos aromáticos polinucleares, especialmente presente este último en los motores de gasóleo. De cualquier modo, las secuelas de la contaminación no solo se reducen a la salud y sus implicaciones económicas en el sistema sanitario, sino también a la aceleración de la corrosión de los materiales, la afección de la vegetación, etc. (IDAE, 2002: 8).

3.3. Contaminación acústica

La contaminación acústica es otro de los grandes problemas de la sociedad actual, pues el ruido que provoca el tráfico, sobre todo en los entornos urbanos, se ha incrementado de manera considerable en el Estado español en los últimos años. En concreto, se estima que el 74% de la población española está sometida a altos niveles sonoros (MINISTERIO DE FOMENTO, 2004: 26). En este sentido, es indudable que gran parte del exceso de ruido en el medio ambiente urbano del Estado español es imputable al uso del vehículo privado, considerándose que éste representa, sobre el total del ruido, más del 75% de la contaminación acústica generada en las ciudades (MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, 2000: 17). Desde un punto de vista estrictamente económico, los gastos que genera para la sociedad de los países occidentales el exceso de ruido, suponen entre el 1 y el 2% del PIB, debido

principalmente a bajas laborales, gastos hospitalarios y medidas para paliar los efectos de la contaminación acústica¹⁷.

Es indudable pues, que el exceso de ruido constituye un serio peligro para el medio ambiente –en concreto para la fauna–, pero en especial para la salud pública. En el caso de los efectos sobre las personas, la relación entre el ruido y la salud resulta clara, afectando incluso al sueño y las enfermedades cardiovasculares (MINISTERIO DE FOMENTO, 2004: 26-29). Pero en líneas generales, se puede decir que las consecuencias pueden ser de varios tipos:

1. *fisiológicas*: ocasionando pérdida de la capacidad auditiva, así como modificaciones en el sistema vegetativo en exposiciones superiores al umbral de sensación desagradable, que se sitúa en 120 decibelios;
2. *psicosociológicas*: manifestándose en tensiones, fatigas, nerviosismo, violencia, etc.; y
3. sobre las *relaciones sociales y de trabajo*: dificultando la comunicación, frecuentes distracciones en el centro de trabajo y en otras actividades como la conducción entre otras.

Además, diversos estudios realizados demuestran que, a corto plazo, exposiciones a ambientes con exceso de ruido ocasionan graves dolencias irreversibles en las respuestas cardiovasculares, al tiempo que originan graves perturbaciones en el sistema endocrino, neurofísico y sensorial. Igualmente, en experiencias llevadas a cabo en laboratorios con animales sometidos en su ambiente a niveles de presión sonora superiores a los 100 decibelios, demuestran que éstos son decisivos en la incidencia y evaluación de los procesos cancerígenos (SANTANA, 1999: 27).

Pues bien, la *Unión Europea* recomienda no superar en las ciudades el listón acústico de los 65 decibelios, es decir, el nivel máximo de una conversación normal, aún así, se estima que un 20% de la población europea soporta niveles sonoros por encima de estos

¹⁷ Según la Agencia EFE en un artículo titulado: “Canarias deberá adaptar 434 km de carreteras a la normativa de la Ley del Ruido en 2007” (14/04/2005), el Director General de Infraestructuras Viarias del Gobierno de Canarias, D. Francisc

Javier González, reconoció en las X Jornadas de Carreteras, celebradas en la capital gran Canaria, que “las soluciones para reducir el ruido son muy variadas”, aunque con un coste importante para minimizarlo.

valores. No es extraño por tanto que esto haya llevado a que los ciudadanos reaccionen contra este fenómeno creciente, dando lugar al surgimiento de distintas agrupaciones. Es verdad que no toda la contaminación acústica es imputable al tráfico viario, pues especialmente el ocio nocturno también tiene una implicación importante en este fenómeno, aunque este último es muy puntual en ciertos distritos y horas, mientras que el ruido imputable al tráfico viario es continuo día y noche y, con mayor o menor intensidad, generalizable a toda la ciudad.

En un mapa de ruido realizado en Las Palmas de Gran Canaria en el año 2000 y que se presenta un año más tarde¹⁸, queda patente que en algunas calles se superaban los 75 decibelios durante el día, quedando otras tantas por encima de los 70. Como decíamos, es sintomático que en este informe se aseverara de manera categórica que el trasiego de vehículos

“es la principal fuente de contaminación acústica en la capital grancanaria”, aunque “en algunas zonas a éste se le une el ruido que se genera en los lugares de ocio nocturno” (NAVARRO, 2001: 14).

De manera general, el ruido producido por el tráfico rodado tiene distintas fuentes, ya

que puede ser de origen mecánico, es decir, producido por el propio vehículo (motor, tubo de escape, frenos, etc.), así como aerodinámico o de rodadura. En concreto, a velocidades superiores a 50 kilómetros por hora y en condiciones normales de la mecánica del vehículo, el componente preponderante en emisión de ruidos es el imputable al rozamiento del neumático, es decir el producido por la interacción entre la banda de rodadura y la superficie de la carretera. Por ello mismo y desde el punto de vista de la construcción y conservación de carreteras, es conveniente disponer de datos de emisión de ruido que permitan caracterizar las distintas capas de rodadura, con objeto de fijar la reducción acústica imputable al tráfico en áreas de especial sensibilidad, como son las poblaciones.

Por su parte, hay que reconocer que la tecnología ha producido en los últimos lustros vehículos menos ruidosos, al tiempo que también se ha avanzado mucho en la industria auxiliar, como por ejemplo la de los neumáticos o incluso los pavimentos asfálticos con menor impacto acústico. Son avances, como decimos, dignos de alabar, pero que se contrarrestan de manera notable por el incremento tan considerable del tráfico en los últimos años. De cualquier manera, sirva como ejemplo la FIG. 15 en la que se

FIG. 15. Límites de emisión sonora en la Unión Europea según tipología de vehículos entre 1972 y 1996 (en decibelios)

Tipología	1972	1982	1988/1990	1995/1996
Automóvil de pasajeros	82	80	77	74
Autobús urbano	89	82	80	78
Camión pesado	91	88	84	80
Motos de < 80 cm ³	—	78*	77	—
Motos entre 80 y 175 cm ³	—	80-83*	79	—
Motos de más de 175 cm ³	—	83-86*	82	—

* Estas cifras de las motocicletas se corresponden con el año 1980.

Fuente: Libro Verde contra el ruido de la Unión Europea, 1996, cfr. p. 32.

¹⁸ La Ley del Ruido, 37/2003 de 17 de noviembre (BOE del 18/11/2003), en su artículo 14, argumentaba que las administraciones competentes habrán de elaborar mapas de ruido con carácter obligatorio, los cuales se deberán revisar cada cinco años. La Ley, por este orden, hace especial énfasis en los grandes ejes viarios (más de tres millones de vehículos al año), grandes ejes ferroviarios (más de 30 mil trenes por año), grandes aeropuertos (más de 50 mil movimientos por año) y en las aglomeraciones, entendiéndose por tales los municipios mayores de 100 mil habitantes,

al igual que –y de manera genérica–, “las áreas acústicas en las que se compruebe el incumplimiento de los correspondientes objetivos de calidad acústica” (artículo 14, apartado b). Obsérvese que sobre todo esta Ley hace hincapié en el transporte como principal fuente de contaminación. Además, estaría obligando a realizar los mapas de ruido en todas las Islas, a excepción de La Gomera y de El Hierro, pues cuando se superen los 8.219 vehículos por día en una carretera, la Ley exige que al menos se realicen estos estudios con carácter quinquenal a partir de la fecha de aprobación.

relaciona la adaptación de las Directivas de la *Unión Europea* a la evolución de la tecnología.

Como ejemplo más característico, a un automóvil se le ha exigido en el plazo de poco más de veinte años, una reducción del ruido de 82 a 74 decibelios, siendo previsible que la legislación se endurezca aún más cuando se vea la posibilidad de que la tecnología lo pueda asumir. No obstante, reiteramos que es una cuestión muy loable, pero difícil de compaginar con una situación en la que se ha pasado de un flujo diario de vehículos en 1975, hacia y desde Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, de 27 mil y 56 mil automóviles respectivamente, a 231 y 244 mil en 2004.

Constatado que el transporte, especialmente el terrestre, se constituye como la principal fuente de contaminación acústica en casi todas las ciudades y particularmente las canarias, hay que decir que con los actuales niveles de tráfico, los comportamientos individuales, es decir, la eficiencia ante la conducción, también introducen su grano de arena particular desde el punto de vista de la emisión de ruido. En efecto, se ha demostrado que un solo vehículo a cuatro mil revoluciones por minuto, genera tanto ruido como 32 a dos mil revoluciones (IDAE, 2002: 7), lo que vendría a decir que el problema del ruido en las ciudades es, efectivamente, imputable al tráfico viario, pero incluso depende más del comportamiento de los conductores –al igual que de la hora del día en el que se percibe el sonido–, que de la intensidad media diaria de una calle, travesía, etc., sin excluir la responsabilidad de la administración en cuanto a su capacidad activa o pasiva para aminorar estas emisiones.

3.4. Incremento de los tiempos de viaje

El aumento en los tiempos de desplazamiento que ha venido experimentando la población en los últimos años, presenta serias connotaciones en la calidad de vida e, incluso también, en la economía e impactos ambientales. Es una

tendencia imparable en los últimos años en todos los países, no quedando las Islas exentas de esta particularidad. Como ejemplo, los tiempos de viaje en Holanda por persona y día han pasado de los 56,6 minutos en 1975, a los 72 en 2000, lo que ha significado un aumento de un 27% en 25 años (VAN WEE, 2006: 112-113).

Pues bien, la expansión en los últimos años de la ciudad difusa en Canarias, producto de una ordenación del territorio que ha primado el crecimiento residencial en horizontal, ha supuesto un evidente aumento de la movilidad per capita. De la misma manera, la tendencia a especializar cada vez más el suelo (en industrial, comercial, de ocio, etc.), ha sentado las bases de que todo se encuentre cada vez más distante y, para ello, sea necesario emplear el transporte privado, pues en una ciudad que crece en horizontal, la rentabilidad de implantar un transporte público es francamente negativa. De igual modo, si el crecimiento del transporte privado parece no alcanzar un techo debido a lo anterior, la congestión de las redes viarias tras la entrada en servicio de nuevas infraestructuras, es más frecuente en periodos cada vez más cortos. Esto es lo que ha sucedido en grandes ciudades como Madrid (GUTIÉRREZ & GÓMEZ, 1999: 2-3), pero igualmente en Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria y, en general, en todas las ciudades canarias de más de 15 ó 20 mil habitantes¹⁹.

Todo esto conlleva un estimable aumento de los tiempos de transporte por parte de la sociedad, pues como decíamos, todo se encuentra más distante, agravado porque todos quieren ingresar a la misma hora al trabajo o al centro de estudios. Este estado de cosas trae consigo el mentado incremento de los tiempos de transporte, tanto dentro del vehículo como en horas de trabajo para sufragar el coste de los desplazamientos. En este sentido, la mejora de la accesibilidad no ha hecho sino aumentar esta dependencia del transporte, pues en lugar de acortar distancias, las amplía al propiciar barrios o ciudades dormitorio cada vez más alejados de los lugares funcionales (centros de trabajo, escolares, etc.), sin olvidar la posibilidad del

¹⁹ Una solución parcial –y con un consumo de territorio significativamente inferior–, es el de la creación de carriles exclusivos para el transporte colectivo y los Vehículos de Alta

Ocupación (VAO), que conllevarían una disminución de los vehículos en movimiento y, con ello, un menor riesgo de que las ciudades sufran los temibles atascos.

incremento en la frecuencia de los viajes diarios.

Realmente el tiempo de transporte es un problema cada vez mayor en la sociedad actual, tendiendo a valoraciones cada vez más negativas de éste. De hecho, algunos autores han estimado que el tiempo que verdaderamente pasan los ciudadanos en una situación de congestión dentro de un vehículo, tiende a valorarse bastante más en relación con el tiempo real que están, llegando a percibir un 50% más de tiempo sobre el real (WARDMAN, 2001: 125), o incluso casi el doble (SANTOS & BHAKAR, 2006: 23).

Este estado de cosas favorece los modos de transporte sin problemas de congestión, como por ejemplo el ferrocarril, pues el transporte colectivo por carretera siempre participará del mismo problema que el transporte privado, en especial en las horas punta, por lo que obviar el ferrocarril en Canarias –en especial en las Islas con mayor demanda–, no parece recomendable. Evidentemente también se produciría un consumo de espacio para la implantación de las vías férreas, pero ello podría realizarse a costa de las actuales zonas de dominio, servidumbre y afección de las carreteras, disuadiendo con ello la constante ampliación de éstas para el transporte privado.

Pues bien, partiendo de la base de que no tenemos datos comparativos con el año 1991,

pues el tiempo de desplazamiento es un nuevo ítem que se ha introducido en el Censo de la Población de 2001, sí que se constata algo que veníamos comentando, es decir, la primacía de mayores tiempos de transporte en los municipios más alejados de donde se está desarrollando el mayor dinamismo de la economía de la Islas. Así tenemos que los periodos de tiempo en desplazamientos por encima de los 46 minutos de ida, son muy importantes en los municipios más distantes. Pero en líneas generales, en el año 2001 casi un 50% de la población canaria (un 55 en Gran Canaria), empleaba más de 20 minutos de ida en acudir al trabajo o al centro de estudios, frente al 19% de los herreños o menos del 25% de los habitantes de La Palma y de La Gomera. Ni que decir tiene, tan solo por este hecho, la mejor calidad de vida que se disfruta en estas últimas islas frente a las centrales.

Unido a este tiempo efectivo en que los ciudadanos se encuentran en el interior de los automóviles, tenemos los otros en que éstos trabajan para costearse el tiempo de transporte y que hemos resumido en la siguiente FIG. 16.

Primeramente, hay que destacar que todos los parámetros que se han confeccionado para la figura anterior lo han sido con una estimación a la baja, pues ya hemos comentado que la tendencia es a adquirir

FIG. 16. Aproximación de los tiempos necesarios de trabajo por mes para sufragar el coste de adquisición y mantenimiento de un vehículo pequeño en Canarias en 2005*

Concepto	Euros/año	Tiempo de trabajo por día (en mins.)
Adquisición: Citroën C2 a 8.767 €/10 años de vida útil	877	25
Combustible a 0,70 e y 12.000 km/año	462	13
Seguro obligatorio a terceros con bonus (1 cada año)	220	6
Lavado (24 al año) 72 2 Parquímetro (1 € cada semana)	52	2
Impuesto de tracción mecánica (1 cada año)	50	2
Reparaciones imputables a accidentes (1 cada 8 años)	45	1
Reparaciones en general (1 cada 2 años)	40	1
Neumáticos (4 cada 5 años)	40	1
Cambio de aceite sintético (1 cada año)	40	1
Inspección Técnica de Vehículos (4.º; 6.º, 8.º y 10.º año)	12	0
Total	1.910	54

* El cálculo del tiempo de trabajo por día se ha realizado sobre el ingreso medio por trabajador, que en Canarias se cifraba en 2004 en 1.009,29 euros por mes (5,73 euros por hora laboral).

Fuente: Concesionario Citroën y Encuesta de ingresos y condiciones de vida de los hogares canarios, 2005 (ISTAC). Elaboración propia.

vehículos con un porte y potencia cada vez mayor. Ello tiene también sus implicaciones en el mantenimiento (seguros, reparaciones, consumo de combustible, neumáticos, etc.).

De la misma manera, hay que tener en cuenta que en esta tabla no se consideran otros costes que, cada vez, son más habituales para el mantenimiento de un vehículo, como por ejemplo la adquisición de un estacionamiento y que ya supone un monto tan importante como el del vehículo en sí, aunque con una vida media bastante mayor²⁰. Tampoco se toma, entre otros, la depreciación económica que ha experimentado el comprador de un vehículo por no haber destinado ese capital hacia un producto inmobiliario o financiero y que en los últimos años ha rondado el 10%, e incluso bastante más si el producto es el inmobiliario.

Pues bien, el resultado es bastante esclarecedor del tiempo que está dedicando la sociedad canaria al transporte privado terrestre (se excluye el marítimo y aéreo), ya que, como media, la población de las Islas con un vehículo pequeño de estas características estaría empleando 54 minutos diarios de jornada laboral para sufragar la adquisición y mantenimiento de un vehículo privado. Ello representa un desembolso del 11% de los ingresos medios, llegando a un 9,5 en el caso de Fuerteventura y a un 12 en El Hierro y La Palma. Pero como decimos y dada la tendencia a adquirir vehículos cada vez mayores y con un coste superior²¹, el resultado final puede estar entorno al 15% de los ingresos. A ello habría que unirle el tiempo que pierden los ciudadanos dentro del vehículo y que, como ya hemos indicado, todo apunta a que éste ha aumentado y continuará haciéndolo. De cualquier manera, ya comentábamos en los epígrafes anteriores que cuando los ciudadanos de Canarias acudían al trabajo en 2001 en un vehículo privado, empleaban un tiempo que rondaba

los 50 minutos de ida y vuelta²² que, a unido a los 54 minutos anteriores, suponían unos 104 minutos diarios dentro del vehículo o trabajando para él. Este dato, traducido en el impacto sobre los ingresos medios de los trabajadores canarios, significa un 22%, aunque reiteramos que debe rondar un 25 porque cada vez se adquieren vehículos de mayor coste que también implican un mayor monto para mantenerlo.

3.5. Impacto de los accidentes

La accidentalidad del transporte por carretera es uno de los costes externos más importantes del transporte, pues si tomamos la referencia de este coste para el transporte de pasajeros en coche privado y en la *Unión Europea* de los 15 del año 2000 (excluyendo los gastos imputables a la congestión), el porcentaje ascendería a un 41%²³, muy por encima de los efectos sobre el cambio climático o sobre la polución del aire (SCHREYER, 2004: 13).

Pues bien, para tomar una cierta perspectiva de lo que implica la participación económica de los accidentes del transporte por carretera sobre todos los modos de transporte, cabe argumentar que en el caso concreto del Estado español, algo más del 95% de estos costes son imputables al transporte por carretera, seguido a gran distancia por el transporte marítimo con un 2,5%, el ferrocarril con un 1,5 y por último el aéreo con un 0,5% (MOPTMA, 1994: 8). En el caso concreto del transporte por carretera, los mayores costes son debidos al gasto social, donde se integran las pérdidas de producción durante los días de baja y el lucro cesante, así como la actividad que deja de producir el difunto para la sociedad, con casi un 37% del total; le siguen los costes materiales con un 26; los daños personales y hospitalarios con un 19 y, en último lugar, los administrativos

²⁰ Este coste, a diferencia de la adquisición de un vehículo, tiende a revalorizarse con el paso del tiempo y, además, de manera importante, aun sufragando los costes de su mantenimiento en una comunidad de propietarios (cuota mensual, derramas, etc.).

²¹ La renovación del parque va siendo cada vez más temprana, con lo que el peso económico del transporte privado sobre los ingresos medios, seguirá aumentando con toda seguridad.

²² El valor del tiempo de transporte cuando un ciudadano permanece dentro de un vehículo en Canarias, ha sido calculado en algo más de 5 euros aproximadamente por hora (ROMERO &

ROMÁN, 2002: 29). Por otra parte, la estadística realizada por la Unión Europea en 2005 y con base en 2001 denominada: Urban audit, city profiles, y que tomaba a 18 ciudades españolas, entre ellas solo a Las Palmas de Gran Canaria de todo el Archipiélago, estimaba en 24,48 minutos el promedio del tiempo de transporte de ida al trabajo en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, esto es, la tercera ciudad del Estado en este ranking tras Madrid, con algo más de 32 minutos y Barcelona con casi 27, siendo Logroño la mejor de las consideradas con menos de 17 minutos.

²³ Este porcentaje se correspondería con unos 31 € por mil pasajeros por kilómetro, es decir, 0,031 € por pasajero y kilómetro.

con un 18% (MOPTMA, 1994: 8-9). De cualquier modo, aquí no se contabiliza el presupuesto de la *Dirección General de Tráfico*, así como el que el *Ministerio de Fomento* destina a la mejora de la red en materia de seguridad, pues si ello se hiciese, el coste de los accidentes duplicaría con creces las cifras anteriores.

Como decimos, es el transporte terrestre el que más riesgo reúne de todos los modos de transporte, pues en 2002, y por millardo de viajeros por kilómetro, el número de muertos en el ferrocarril alcanzó el 0,2 (2,3 si se suman las víctimas que no eran usuarios del ferrocarril), 0,4 en el sector aéreo y 8,7 en la carretera. Esto supone que el transporte por carretera causa 44 veces más muertos por viajero y kilómetro si se compara con el modo ferroviario. Además, dentro del transporte por carretera, el transporte en vehículo privado causa 9,5 veces más víctimas frente al autobús (AJUNTAMENT DE BARCELONA, 2004: 13). En concreto, las cifras de mortalidad en la carretera en la *Unión Europea* de los 15, arrojaban cifras entorno a las 39 mil defunciones, mientras que 1,7 millones resultaron heridas (COMISIÓN EUROPEA, 2003 a), casi tantas como toda la población de Canarias. Si graves son los accidentes de tráfico, más lo es que éstos se constituyen como la principal causa de muerte de los efectivos entre los 6 y los 25 años, cifrándose en casi 5.800 los niños que en 2002 dejaron su vida en las carreteras de la *Unión Europea* de los 15, es decir, un 15% de la mortalidad total de la carretera.

En el caso concreto de España, el número de víctimas mortales en accidentes ha descendido desde el año 1990, en el que se contabilizaron casi seis mil muertos, hasta

los cuatro mil que se produjeron en el año 2003. Durante los últimos siete años la elevada ratio de víctimas anuales por accidentes de tráfico ha permanecido estable. No obstante, la siniestralidad española, en relación con el parque automovilístico y con la movilidad existente, resulta todavía muy elevada, pues se mantiene en niveles de 14 muertos por cada millardo de viajeros por kilómetro (MINISTERIO DE FOMENTO, 2004: 28-29), un 60% más que la media de la *Unión Europea*.

El número de accidentes con víctimas en el Estado español no ha descendido en el periodo 1990-2002, pues ha permanecido en el entorno de los 100 mil por año, aunque el dato es positivo dado el significativo incremento del parque móvil y de la movilidad en este periodo. En cambio, sí se ha producido un descenso de las víctimas mortales como habíamos comentado. También han descendido de manera significativa los heridos graves, en concreto a la mitad, pasando de los 50 a los 24 mil. Por el contrario, los heridos leves han aumentado de los 104 a los 122 mil. En principio, todo ello denota que las medidas de seguridad de los automóviles y de las carreteras son mayores, al tiempo que el incremento de los atascos ha surtido un efecto positivo sobre la disminución de la velocidad que, como se sabe, es uno de los motivos de la accidentalidad que más incide en la mortalidad y en el incremento de los heridos graves (Ministerio de Fomento, 2004: 29).

En el caso de Canarias y en los últimos cinco años disponibles, la evolución de la accidentalidad ha descendido de una manera significativa según las estadísticas oficiales. Aún así, siguen existiendo unos siete

FIG. 17. Evolución reciente de la accidentalidad viaria con víctimas en Canarias entre 1998 y 2002

Años	Accidentes	Heridos	Muertos*
1998	3.693	5.008	231
1999	3.242	4.332	201
2000	2.827	3.886	210
2001	2.701	3.680	193
2002	2.473	3.491	176
Variación % (1998-2002)	-33,04	-30,29	-23,81

* Cómputo realizado solo dentro de los 30 días posteriores al accidente.

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes, 2003, Ministerio del Interior. Elaboración propia.

accidentes con víctimas todos los días, al tiempo que diez heridos a diario y un muerto cada dos días. Como decimos, dentro de la tragedia que supone un solo accidente, el descenso de la accidentalidad es muy positiva dentro de un contexto en que cada vez la movilidad es mayor, pues las vías son más seguras y la seguridad activa de los vehículos también lo es.

Hay que destacar que aquí solo se muestran los accidentes con víctimas, es decir, los más importantes, pues en los que no se registran heridos o muertes, no existen estadísticas fiables. Pero a buen seguro estos últimos se habrán incrementado, ya que la densidad de tráfico es mayor y ello, de una u otra manera, incide en el mayor número de accidentes, aunque sin víctimas.

Por otro lado y como han venido manifestando las aseguradoras en los últimos años, los costes de los accidentes tienden a incrementarse a pasos agigantados, no solo porque se produzcan más solo con daños materiales, sino porque también estos daños tienden a ser más sofisticados, sin olvidar los grandes costes sociales que ello implica (hospitalización, pensiones, etc.). De cualquier modo,

“el daño humano y social ocasionado por los accidentes de tráfico desborda todo tipo de consideraciones económicas” (MOPTMA, 1994: 1).

En el caso concreto del impacto material de los accidentes, es muy significativo el ejemplo de la provincia de Las Palmas, pues en 1993 ésta se situaba en el séptimo lugar del Estado en cuanto a frecuencia media de siniestralidad en vehículos tipo turismo (un 12,08%), lo que suponía que cada turismo, utilizando la información de la *Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras* (UNESPA),

“sufre un incidente cada 8,28 años, es decir, un accidente con un coste material medio de casi 80.000 pesetas de 1993 en la vida útil del vehículo”²⁴ (HERNÁNDEZ LUIS, 1995: 134).

En este contexto de importantes costes sociales y económicos de los accidentes, la

Unión Europea a través de su *Libro Blanco del Transporte* que vio la luz en 2001, se ha marcado como objetivo la reducción a la mitad de la accidentalidad mortal para el año 2010, manteniendo el mismo planteamiento para el periodo 2010-2020. En la misma línea, el *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte* del Ministerio de Fomento de 2004, se ha puesto el mismo objetivo en armonía con el *Libro Blanco* de la *Unión Europea* (MINISTERIO DE FOMENTO, 2004: 72). Es sin duda un reto muy loable –y hasta exigible por parte de la ciudadanía–, pero que, como decimos, va a depender tanto de la actitud de los conductores, como de las medidas de seguridad activa y pasiva que las autoridades les exijan a sus infraestructuras de transporte, así como a los fabricantes de vehículos.

3.6. Transporte y dependencia exterior

El consumo de energías fósiles para el transporte no ha hecho sino incrementarse en las últimas décadas, debido especialmente al crecimiento de las zonas residenciales en horizontal. Si ambientalmente esto es grave, más lo es desde el punto de vista estratégico, pues las reservas mundiales no paran de reducirse en un contexto de creciente demanda y que, inevitablemente, va a llevar a paulatinos aumentos de los precios. Esto no es nada nuevo, pues ya Hubbert, en 1956, calculó que el cenit de la producción de petróleo en Estados Unidos se produciría en 1969, hecho que se consumó un año más tarde. De la misma manera, calculó que, a nivel mundial, la mayor producción se daría en algún momento de la última década del siglo XX –o en la primera del siglo XXI –, indicando además que

“aunque se duplicasen las reservas, la fecha del pico de la producción tan sólo se retrasaría una década, y el tiempo que la humanidad invertiría en consumir el 80% de todas las reservas mundiales se ampliaría en tan sólo seis años”,

estimando la misma producción para el segundo lustro de la segunda década del

²⁴ Estas 80.000 pesetas de 1993 actualizadas a euros –y suponiendo un incremento de los daños materiales consustancial a la inflación, cuestión que no es cierta debido a la mayor sofisticación de los materiales empleados en los vehículos y su

consiguiente mayor coste en reparaciones–, significarían unos 685 euros de 2004. Estas cifras se refieren solo al sector turismo, pues por ejemplo en vehículos todoterrenos, las reparaciones por daños materiales de un accidente tienden a ser mayores.

siglo XXI, que para el primero de los años sesenta del siglo XX, pues la probabilidad de descubrir nuevas reservas se agota progresivamente (BULLÓN, 2005: 3-4). Recientemente, se ha especulado con que la máxima producción mundial de petróleo y gas natural se dará en el entorno del año 2007-2008, por lo que después de esa fecha solo cabe esperar un ascenso significativo del precio de la energía fósil, fruto de la mayor demanda y el progresivo descenso de la producción (BULLÓN, 2005: 6). En suma, el ajuste entre la oferta y la demanda en el actual contexto de escasa inversión en energías renovables, pondrá en su sitio a los países más eficientes y a los que no lo han sido, particularmente España en este último caso, agravado porque el país cuenta con un potencial –no aprovechado– de energías renovables, muy superior en relación a otros países, sin olvidar las mencionadas implicaciones de consumo energético fruto de la extensión de la *ciudad difusa*, particularmente en Canarias.

Pues bien, gran parte de los materiales que sirven de soporte para el transporte proceden de la industria, especialmente de la asentada en el exterior. En efecto, desde la relacionada con el petróleo para el suministro de combustibles a los vehículos y para el asfalto de las carreteras, pasando por la importación de vehículos –entre otros elementos imprescindibles para la realización del transporte–, ponen de manifiesto esta dependencia cada vez mayor, siendo el principal causante del déficit de la balanza comercial que el Estado español presenta²⁵.

En el caso del insumo de combustibles derivados del petróleo, del que el país es netamente importador, la evolución parece clara, pues en lugar de producirse un estancamiento del consumo por la mayor eficiencia de los nuevos vehículos comercializados, el aumento parece más que evidente²⁶. En efecto, en tan solo una docena de años, es decir entre 1992 y 2004 inclusive

–periodo en el que se produce un aumento del parque automovilístico del 85% en Canarias–, el insumo de los productos energéticos demandados por los vehículos de transporte (gasolinas y gasóleos), ha aumentado un 110% en las Islas, esto es, 25 puntos porcentuales más que el aumento del parque de vehículos y, de paso, con el agravante de que el consumo debería ser inferior debido a la mayor eficiencia energética de los nuevos vehículos. Esto nos reafirma el crecimiento de la ciudad difusa frente a la compacta, además de otra cuestión importante, pues de poco sirve una renovación anticipada de los vehículos para obtener una mejora de la eficiencia energética, si los nuevos usuarios tienden a moverse más por el factor novedad del vehículo nuevo, al tiempo que a identificar la posesión de un automóvil con un mayor *prestigio social*, pues desafortunadamente éste se relaciona con un vehículo de reciente adquisición y más aún si es de mayor potencia y peso. Tampoco se contabiliza el mayor gasto energético en el proceso de fabricación de los vehículos a los que diere lugar un periodo de renovación más breve y que, evidentemente, no se manifiesta en la FIG. 18, pues solo se muestra el consumo en la fase de explotación.

Por otra parte y como argumentábamos, otro de los pilares básicos para que toda la maquinaria de la transportación entre en funcionamiento, es el de la disposición de vehículos. En este sentido, hay que argumentar que el Estado español es una auténtica potencia en esta materia, aunque con patentes extranjeras. En concreto, en el año 2005 se contabilizaban unas 18 fábricas que representaban a más de una docena de firmas y que han llegado a producir en conjunto hasta 2,4 millones de vehículos en 2004, casi un 5% de la industria automovilística mundial y que sitúa al Estado español en la séptima potencia del Mundo en producción de vehículos a motor.

²⁵ En julio de 2006, el precio medio del barril Brent se situó en los 72 dólares de media, aunque según el Informe mensual de mayo de 2003 de La Caixa en el artículo: “precios del petróleo y eficiencia energética en España”, la cotización media en el año 1998 fue de tan solo 14 dólares corrientes, un precio que no se conocía desde 1979. No obstante, en el año 2000, este precio ya se había duplicado, aunque sin alcanzar la cotización media de los 39 dólares del año 1981 (cfr. p. 71).

²⁶ Según el Informe mensual de mayo de 2003 de La Caixa en el artículo: “precios del petróleo y eficiencia energética en

España”, cfr. p. 73, el Estado español apenas ha reducido su dependencia del petróleo por unidad de PIB, ya que entre 1973 y 2000, solo ha pasado de 0,11 miles de Toneladas Equivalentes de Petróleo (TEP) por mil dólares de PIB en el primer año, a 0,09 en el año 2000. Por su parte, Estados Unidos ha pasado de 0,21 a 0,10; Alemania de 0,11 a 0,05; Reino Unido de 0,15 a 0,06. Mientras, los descensos más significativos se han registrado en Suecia, que ha pasado de 0,17 en 1973 a 0,05 en 2000; Irlanda de 0,21 a 0,07; o también Dinamarca de 0,13 a 0,04.

FIG. 18. Consumo interior de combustibles para el transporte terrestre en Canarias entre 1992 y 2004 (en Tms.)

Años	Productos derivados del petróleo		Total	Índice variación
	Gasolinas	Gas-oil		
1992	449.763	403.623	853.386	100,00
1993	460.432	406.941	867.373	101,64
1994	477.905	408.181	886.086	103,83
1995	497.334	500.980	998.314	116,98
1996	520.209	462.919	983.128	115,20
1997	547.925	460.003	1.007.928	118,11
1998	584.236	512.511	1.096.747	128,52
1999	607.513	630.474	1.237.987	145,07
2000	582.467	724.039	1.306.506	153,10
2001	564.613	771.998	1.336.611	156,62
2002	576.132	875.424	1.451.556	170,09
2003	585.249	1.056.653	1.641.902	192,40
2004	587.126	1.204.480	1.791.606	209,94

Fuente: Instituto Canario de Estadística. Elaboración propia.

Esto representa una importante inyección para la economía española, pues soporta el 10% de los puestos de trabajo del Estado y aporta hasta el 6% del PIB²⁷, aunque los menores costes de producción de otros países, apuntan a una emigración de estas multinacionales hacia territorios con menores costes, especialmente los de la Europa del Este que se han incorporado recientemente a la *Unión Europea*.

Como quiera que fuere y en consonancia con la predisposición de la población a adquirir vehículos de gama cada vez más alta y la tradicional especialización de la industria española en vehículos de clase media y baja, ha conllevado que la importación de vehículos sea cada vez mayor, con el consiguiente empeoramiento de la balanza comercial, además de un incremento del desempleo. Esto se demuestra en la FIG. 19 en el que los vehículos nacionales en Canarias pierden hasta una docena de puntos porcentuales entre 1991 y 2003, siguiendo el ejemplo de todo el Estado,

aunque en éste los vehículos nacionales ya suponen hasta menos de un 30%.

Pues bien, al margen de las políticas más o menos agresivas de unas marcas automovilísticas sobre otras, lo que sí parece cierta es la relación entre mayor renta y adquisición de vehículos de superior potencia, pues incluso dentro del Archipiélago, las islas con mayor capacidad económica, como son las orientales y centrales, cuentan con una menor presencia de vehículos de procedencia nacional²⁸, mientras que en las occidentales coincide además con una mayor antigüedad del parque, al tiempo que la menor renta predispone a la adquisición de vehículos de gama más baja o media, en lo que, como decíamos, se ha especializado la industria automovilística española. No obstante, es claro que esta tendencia supone una alta dependencia del exterior, especialmente en unas Islas donde la matriculación anual de nuevos vehículos supera las cien mil unidades.

²⁷ Extraído del artículo de *La Caixa* (2005): "La industria automovilística española, en la encrucijada", en *Informe mensual*, noviembre de 2005. Barcelona. cfr. p. 45.

²⁸ Además, este proceso se ha acelerado vertiginosamente en

la última década en islas como Lanzarote y Fuerteventura, pues en el caso de la primera, pasa de contar con un parque nacional en el año 1991 que suponía algo más de un 56%, a solo un 30 doce años más tarde.

FIG. 19. Porcentaje de vehículos de procedencia nacional según islas en Canarias (1991-2003)*

Islas	1991	1997	2003
Lanzarote	56,16	45,76	30,03
Fuerteventura	51,91	46,06	31,93
Gran Canaria	49,10	45,25	32,64
Tenerife	50,33	47,72	42,98
La Gomera	57,08	51,57	44,18
La Palma	46,80	46,66	40,68
El Hierro	47,00	44,67	39,44
No especificado	27,78	27,04	26,95
Canarias	50,10	46,51	37,46

* El resto de vehículos es de importación y menos de un 1% de éstos procedentes de subastas.

Fuente: Instituto Canario de Estadística. Elaboración propia.

4. CONCLUSIONES

Uno de los objetivos fundamentales de este artículo ha sido demostrar los efectos del enorme incremento de la movilidad en Canarias en los últimos años y sus derivaciones. En este sentido, no cabe la menor duda que la mejora de la accesibilidad ha contribuido a un espectacular aumento de los desplazamientos, cifrándose en tan solo una década, es decir entre 1991 y 2001, en un 40% la movilidad per capita. Es indudable que a este fenómeno ha contribuido la mejora de la red viaria –con el reacondicionamiento e incorporación de nuevas carreteras–, pero también otros factores principales que podemos resumir en los siguientes:

1. Evolución demográfica muy alcista, hasta el punto que en los últimos 30 años (1975-2005), el crecimiento se cifra en un 50%, con claros efectos sobre la movilidad absoluta, pues entre ambos años la población del Archipiélago ha aumentado en más de 660 mil efectivos. A ello habría que añadirle la población turista y que, como se sabe, también ha aumentado considerablemente entre estas fechas.
2. La localización de esta población lo ha sido de modo disperso, proliferando las urbanizaciones residenciales de baja densidad, tanto en el entorno de las ciudades tradicionales, como en las nuevas áreas turísticas. No obstante y como consecuencia de la mejora de la accesibilidad, estas áreas residenciales,

así como polígonos industriales, etc., tienden a alejarse cada vez más. Este distanciamiento tiene serias connotaciones desde el punto de vista de la demanda de suelo para la movilidad, pues hemos calculado que las viviendas en Canarias están ocupando 93 kilómetros cuadrados si todas se dispusieran en horizontal –lo cual no es cierto–, y 95 para las carreteras y vías urbanas sin contabilizar las zonas de dominio, servidumbre y afición de éstas (hasta 380 entonces).

3. El parque automovilístico de las Islas ha aumentado un 85% entre 1991 y 2003 al amparo del desarrollo turístico, la mejora de la renta, la dispersión de las urbanizaciones y, en general, del alejamiento de los diferentes usos del suelo. Esto ha obligado a la población a la adquisición de un vehículo ante la incapacidad del transporte público –comprensible por lo demás–, para asumir tal avalancha de movilidad dispersa a lo largo y ancho de todo el tejido territorial.

En este contexto, el transporte público no ha hecho sino retroceder a pesar de que en las islas centrales ha ganado un 20% más de viajeros entre 1990 y 2004, pues ello ha sido posible por el incremento del 31% de la población residente y turista entre ambos años, así como por el aumento del kilometraje de los operadores. Como decimos, esto denota

un claro retroceso en la utilización del transporte público y, por ende, un espectacular desarrollo del privado, más aún si partimos de la base de que la movilidad *per capita* por motivos laborales y de estudios entre 1991 y 2001, se ha elevado un 40% como ya argumentábamos.

Además, determinadas tendencias del parque automovilístico, como por ejemplo el incremento de la potencia, el aumento del tamaño de los vehículos (con un mayor protagonismo de los *todoterrenos*) e incluso, el descenso paulatino de la antigüedad de los automóviles a pesar de la opinión proclive de la sociedad –y de algunos expertos en el tema–, a favor de una renovación más temprana del parque, no son sino parámetros francamente insostenibles de un modelo de transporte que requiere cada vez de más altas dosis de energía para poder mantener el sistema. Con ello no se consigue otra cosa sino agravar la contaminación atmosférica, además de la dependencia exterior en materia de energía, con sus importantes repercusiones económicas y estratégicas. A todo esto habría que unirle la cada vez mayor importación de vehículos desde el extranjero, con lo que el déficit de la balanza comercial ya es más imputable a la compra de vehículos que a la del petróleo.

Como argumentábamos, la tendencia más destacable e insostenible de la movilidad en los últimos años, es la del incremento de las distancias por motivos laborales y de estudios, aunque también presumimos que por otros motivos como los de ocio y de compras debido a la fuerte expansión de los centros comerciales en las afueras –o en los límites de las ciudades–, donde la utilización del vehículo privado para acudir a estos centros es la tónica general. Es evidente entonces que estamos ante un modelo de transporte donde prevalece claramente el derroche energético, pues al ser una movilidad intermunicipal no se utilizan los modos más condescendientes con el Medio, como pueden ser el andar o la bicicleta, sino los que dependen de las energías no renovables. De igual manera, la ocupación de espacio para nuevas carreteras, así como la pérdida de tiempo entre otros parámetros, son algunas de las consecuencias de este modelo basado en el incremento cada vez mayor de las distancias medias que los

ciudadanos canarios recorren a diario.

Por todo lo anterior, cabría llegar a un planteamiento de desarrollo más sostenible del transporte terrestre en Canarias, donde las actuaciones en infraestructuras –una vez llegados a un nivel mínimo de accesibilidad–, deberían orientarse hacia el reacondicionamiento de las vías ya existentes, primando sobre todo las infraestructuras para el transporte público. De igual manera, existe todo un elenco de medidas que, desde el punto de vista de los medios de transporte, pueden contribuir a una mejora considerable de las condiciones de la movilidad terrestre en Canarias. Nos referimos a la potenciación decidida de un transporte público de calidad como disuasorio del vehículo privado, financiándose en gran parte a través de los graves costes que genera este último; el incremento de los índices de ocupación; la concienciación de la población desde el punto de vista de la gran irracionalidad que tienen muchos de sus desplazamientos; la desmitificación de la velocidad; al igual que de la clase social con la utilización de un determinado medio de transporte o marca y modelo de vehículo. Otro de los avances desde una política de transporte más sostenible, es la utilización de las nuevas tecnologías de la información en los vehículos e infraestructuras de transporte, sin duda un reto que, especialmente, se ha de incentivar desde las instituciones públicas.

Pero quisiéramos hacer especial hincapié en el papel de la planificación urbana, pues el principal culpable del gran gasto energético de la sociedad actual, es el modelo urbanístico que ha proliferado en los últimos años, donde la baja densidad edificatoria y el alejamiento de los distintos usos del suelo, particularmente de las grandes superficies comerciales en el extrarradio, ha sido la tónica general. Es evidente entonces que se ha de trabajar para obtener ciudades más sostenibles, esto es, más seductoras para atraer a la población que se ha desplazado a las afueras conformando grandes espacios de baja densidad, de tal modo que el centro se configure como polo de atracción y donde con una exquisita intervención quirúrgica, se compatibilice la mayor densidad demográfica con la mejora de la calidad de vida. Se debería actuar al menos en la contaminación

acústica y del aire, la distribución de las zonas verdes y de ocio, incentivos fiscales para aminorar el precio del suelo en el centro, al tiempo que aumentarlo en la periferia de baja densidad, etc. Se trataría pues, de aplacar el enorme crecimiento de la movilidad per capita que ha experimentado Canarias en la última década, con amplias connotaciones en un modelo que ha necesitado de una gran demanda de espacio para urbanizaciones y nuevas carreteras, al tiempo que un gran coste energético, de tiempos de desplazamientos, generación de accidentes, etc.

Por último, nos parece importante hacer hincapié en la estrategia de movilidad sostenible promovida por la *Unión Europea*, pues no en vano gran parte de las inversiones en mejora de la accesibilidad en los últimos años han procedido de Europa y, como tal, debemos ser consecuentes con estos fondos en aras de una posible evaluación en el futuro, con objeto de condicionar la percepción de

más fondos de este tipo desde la Unión aunque fuesen en materia de conservación. Nos referimos a la recomendación de segregar el desarrollo económico del crecimiento del transporte, al tiempo que potenciar la búsqueda de alternativas viables a la movilidad privada y de mercancías por carretera, sin olvidar la correcta imputación de los costes que causan los desplazamientos. En todo ello va una mejor gestión en la conservación del paisaje, así como un uso más racional de la energía, especialmente partiendo del hecho de que el coste de ésta va a ser inevitablemente alto en los próximos años, además de que Canarias ya ha aumentado sus emisiones de *efecto invernadero* un 82% desde 1990, cuando el Estado en su conjunto –y según el *Protocolo de Kyoto*–, solo debería incrementar éstas en un 15% entre 1990 y 2010, siendo el aumento del transporte, aunque también de la generación de energía eléctrica, el principal baluarte de esta situación.

BIBLIOGRAFÍA

- AJUNTAMENT DE BARCELONA (2004): *Mobilitat més sostenible. Ciutat més confortable*, Ed. Sector de Serveis Urbans i Medi Ambient, Direcció d'Educació Ambiental, Colecc. Guies d'educació ambiental, 22, Barcelona.
- AYUNTAMIENTO DE CALVIÀ (1999): *Calvià, Agenda Local 21. La sostenibilidad de un municipio turístico*, Calvià.
- BULLÓN MIRÓ, F. (2005): "El mundo ante el cenit del petróleo", *Asociación para el Estudio de los Recursos Energéticos (AEREN)*, (inédito).
- CABILDO DE LANZAROTE (1997): *Lanzarote en la Biosfera. Una estrategia hacia el desarrollo sostenible de la Isla*, Ed. Consejo de la Reserva de la Biosfera, Arrecife.
- COMISIÓN EUROPEA (1996): *Política futura de lucha contra el ruido. Libro Verde de la Comisión Europea*, Ed. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Bruselas.
- (2001a): *La política europea de transportes de cara a 2010: la hora de la verdad*, Ed. Comisión de las Comunidades Europeas, Bruselas.
- (2001b): *Libro Verde. Hacia una estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético*, Ed. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Bruselas.
- (2003a): *Programa de acción europeo de seguridad vial*, Bruselas (inédito).
- (2003 b): *Sistemas inteligentes de transporte. La inteligencia al servicio de las redes de transporte*, Ed. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Bruselas.
- (2005a): *Cómo hacer más con menos. Libro Verde sobre la eficiencia energética*, Ed. Comisión de las Comunidades Europeas, Bruselas.
- (2005b): *Libro Verde sobre un programa europeo para la protección de infraestructuras críticas*, Comisión de las Comunidades Europeas, Bruselas (inédito).
- ESTEVAN, A. & SANZ, A. (1996): *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*, Ed. Bakeaz, Bilbao.
- ESTEVAN, A. & DEL VAL, A. (2000): "Los sectores ambientales clave", en *Cuadernos del Sureste*, 5-6, Arrecife.
- FARIÑA TOJO, J. & POZUETA ECHAVARRI, J. (1995): *Tejidos residenciales y formas de movilidad*, Ed. Instituto Juan de Herrera, colección Cuadernos de Investigación Urbanística, 12, Madrid.
- GOBIERNO DE CANARIAS (1987): *Plan Regional de Carreteras de Canarias*, Consejería de Obras Públicas, Santa Cruz de Tenerife.
- (1993): *Plan Regional de Carreteras de Canarias*, Consejería de Obras Públicas, Las Palmas de Gran Canaria.
- (1998a): *Plan Director de Infraestructuras de Canarias*, Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas, Santa Cruz de Tenerife (formato CD-Rom).
- (1998b): *Libro Blanco de los transportes en Canarias*, Ed. Consejería de Turismo y Transportes, Las Palmas de Gran Canaria.
- (2002): *Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias. Documento aprobado*

- inicialmente, II tomos, Ed. Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente y Consejería de Turismo y Transportes, Las Palmas de Gran Canaria.
- (2005): *Eje Transinsular de Infraestructuras del Transporte de Canarias*, Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias. Santa Cruz de Tenerife.
- GONZÁLEZ LUQUE, J. C. & ÁLVAREZ, J. (1995): “El mito del alcohol”, en *Rev. Tráfico*, 106, Madrid.
- GUTIÉRREZ PUEBLA, J. & GÓMEZ CERDÁ, G. (1999): “The impact of orbital motorways on intra-metropolitan accessibility: the case of the Madrid’s M-40”, en *Journal of Transport Geography*, 7, (1), Manchester.
- HERNÁNDEZ LUIS, J. Á. (1995): *Caracterización y localización de la accidentalidad vial en Arucas: propuesta para su corrección*, Excmo. Ayuntamiento de Arucas (inédito).
- (2005): “Tendencias de la movilidad terrestre en la isla de Lanzarote (1991 - 2001)”, *Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*, Arrecife (en prensa).
- IDAE (2002): *Manual de conducción eficiente para conductores del parque móvil del Estado*, Ed. Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, Madrid.
- ILLICH, I. (1974): *Energía y equidad*, Ed. Grupo Editorial Planeta, México DF.
- LA CAIXA (2003): “Precios del petróleo y eficiencia energética en España”, en *Informe mensual*, mayo de 2003, Barcelona.
- (2005): “La industria automovilística española, en la encrucijada”, en *Informe mensual*, noviembre de 2005, Barcelona.
- LÓPEZ, M. & MENÉNDEZ, J. M. (1994): “Los accidentes se pagan”, en *Rev. Tráfico*, 97, Madrid.
- LÓPEZ, M. & GONZÁLEZ, M. (1995): “La velocidad señala el peligro”, en *Rev. Tráfico*, 106, Madrid.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2002): *Encuesta de movilidad de las personas residentes en España, Movilia 2000*, Madrid.
- (2004): *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte*. Documento propuesta, Madrid.
- (2005): *Anuario estadístico del Ministerio de Fomento*, 2004, Ed. Ministerio de Fomento, Madrid.
- (2006): *Convenio de carreteras entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Canarias*, Ministerio de Fomento, Madrid (inédito).
- MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE (1996): *Modelo de desarrollo no viable, proceso hacia la sustentabilidad*, Ed. Centro de Publicaciones de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Medio Ambiente, Serie Monografías, Madrid.
- (2000): *Consumo sostenible en España*, Ed. Centro de Publicaciones de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Medio Ambiente, Serie Monografías, Madrid.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1992): *Guías metodológicas para la elaboración de estudios de impacto ambiental: 1. carreteras y ferrocarriles*, Ed. Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Madrid.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE (1994): *Estudio sobre los costes de la accidentalidad en los diferentes modos de transporte*, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Secretaría de Estado de Política Territorial y Obras Públicas, Madrid (inédito).
- MINISTERIO DEL INTERIOR (2004): *Anuario Estadístico General, 2003*, Madrid.
- NAVARRO MESA, J. L. et al. (2001): *Realización de un mapa de ruido de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria*, Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, Concejalía de Limpieza, Medio Ambiente y Playas (inédito).
- NOGUÉ I FONT, J. (2005): “Carreteras y paisaje: la red de carreteras identifica el nivel de mediocridad de un paisaje”, *La Vanguardia*, Barcelona, 30/11/2005.
- POZUETA ECHAVARRI, J. (1997a): *Experiencia española en carriles de alta ocupación: la calzada BUS/VAO en la N-VI: balance de un año de funcionamiento*, Ed. Instituto Juan de Herrera, colección Cuadernos de Investigación Urbanística, 16, Madrid.
- (coord.) (1997 b): *Experiencia española en la promoción de alta ocupación: el Centro de Viaje Compartido de Madrid*, Ed. Instituto Juan de Herrera, colección Cuadernos de Investigación Urbanística, 18, Madrid.
- (2000): *Movilidad y planeamiento sostenible: hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y en el diseño urbano*, Ed. Instituto Juan de Herrera, colección Cuadernos de Investigación Urbanística, 30, Madrid.
- ROMERO, M. & ROMÁN, C. (2002): *Informe económico del proyecto de un tren para Gran Canaria*, AIVA, Las Palmas de Gran Canaria (inédito).
- SANTAMARTA, J. (2005): “Las emisiones de gases de invernadero por Comunidades Autónomas en España”, *Rev. WorldWatch*, 23, Madrid.
- SANTANA RODRÍGUEZ, R. (1999): “Mapa de ruido de Las Palmas de Gran Canaria”, en *Revista Medio Ambiente Canarias*, 15, Las Palmas de Gran Canaria.
- SANTOS, G. & BHAKAR, J. (2006): “The impact of the London congestion charging scheme on the generalised cost of car commuters to the city of London from a value of travel time savings perspective”, en *Transport Policy*, 13, 1.
- SCHREYER, C. et al. (2004): *External costs of transport update study*, Ed. Universitaet Karlsruhe, Zurich - Karlsruhe.
- SORIA Y PUIG, A. (1993): “¿A qué se llama transporte?”, en *Gaia*, 3, Madrid.
- VAN WEE, B. et al. (2006): “Is average daily travel time expenditure constant? In search of explanations for an increase in average travel time”, en *Journal of Transport Geography*, 14 (2), Manchester.
- WARDMAN, M. (2001): “A review of British evidence on time and service quality valuations”, en *Transportation Research E*, 37.

Paisaje agrario: antropología de un territorio II

Esther Isabel PRADA LLORENTE

Dr. Arquitecto.

RESUMEN: Se especifica cómo es la escala arquitectónica de la Tierra de Sayago, última etapa del recorrido establecido con base en las escalas territorial, urbana y arquitectónica para el entendimiento y definición de la imagen de este territorio. Es aquí donde se encuentra el espacio que inviste el carácter de las personas que han forjado dicha imagen. Es la casa de labranza y las tierras de cultivo en torno a ella, las cortinas, la unidad básica de aprovechamiento agrícola, la que conforma el nexo de unión entre el núcleo de poblamiento y el territorio. Asimismo, el valor cultural del microcosmos doméstico se fundamenta tanto en el inmueble, como en el mobiliario, como en todas y cada una de las personas que acogía. Cada casa era una sociedad en miniatura en la que, al margen de su tamaño, se ha gestado toda una vida cotidiana representativa de un comportamiento cultural, un modo de vida concreto, la de los labradores y ganaderos de Sayago, verdaderos artífices de este paisaje agrario agreste y ancestral.

DESCRIPTORES: Medio rural. Paisaje. Casas de labranza. Unidad básica de aprovechamiento agrícola. Antropología cultural. Corografía.

A la memoria de Javier, por su interés hacia el medio rural y a la comarca de Sayago en particular.

I. INTRODUCCIÓN

El “sistema paisaje agrario” se configura además de la escala territorial por las etapas o escalas urbana y arquitectónica, sin que pueda faltar ninguna de ellas para el entendimiento de dicho paisaje.

En cada escala se definen los “subsistemas del paisaje” que expresan cuál es la *esencia* de este lugar. Para la escala territorial, el entendimiento de la organización del terrazgo deviene el aspecto

fundamental de comprensión del mismo mediante el subsistema “**propiedad del terrazgo**”. En la escala urbana, con tipologías de núcleos de población por lo general dispersa, el subsistema fundamental es la “**unidad básica de aprovechamiento**” o “**heredad**” (o “coto redondo acasurado” entendido por Cerdá como el elemento base de la “colonización”) que, según costumbre de Sayago¹ estaba constituida por: *una casa, un herreñal, un prado, un huerto y una tierra de pan llevar.*

Recibido: 20.04.06. Revisado: 13.09.06

E-mail: estherprada@telefonica.net

¹ Este texto es una parte seleccionada sobre un aspecto muy concreto, como son las escalas urbana y arquitectónica, de mi tesis doctoral “Sayago, evolución histórica y proyección futura de su estructura territorial” leída en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid en octubre de 2002. Por otra parte,

supone una continuación de lo publicado en CyTET, 144 habiéndose reelaborado el texto con la inestimable ayuda de D. Javier García-Bellido. También gráficos y dibujos se han tratado con medios informáticos adecuándose para esta publicación, gracias al trabajo realizado por Carlos Eliz. Para ellos mi más sincero agradecimiento.

El núcleo de población, los huertos, las eras y los *cortinos* constituirían la primera y segunda trazas de propiedad privada en las que se distribuye el terrazgo de la comarca sayaguesa según el esquema gráfico de trazas concéntricas desarrollado con anterioridad (cfr. PRADA, 2005).

En dichas trazas se incluyen las edificaciones del casco urbano, cuya arquitectura se desarrolla más adelante y las tierras cercadas por paredes de piedra ejecutadas con mampostería granítica de aproximadamente 1,50 m de altura, que constituyen los límites de huertos, prados o *praos* (según lenguaje utilizado en la zona) también utilizados como *eras* (en otras zonas geográficas *herrenes*) y *cortinos* anejos o muy próximos a dichas edificaciones, cortino = masc. de *cortina*, espacio cercado pequeño anejo a la casa de 1 a 4 áreas de superficie. Estas parcelaciones, huertos, prados y *cortinos*, se caracterizan por tener una superficie menor que las más alejadas del casco urbano o *cortinas* y por su forma, tanto de trabajar la tierra, como por el tipo de productos obtenidos de la misma (hortalizas caso de los *huertos*, o verde para el ganado caso de los *cortinos*). Situadas muy próximas o pegadas a las edificaciones sirven asimismo, para guarda y pasto de ganado, obtención de productos básicos de alimentación o tareas agrícolas propias de la recolección, *trillar* o *aventar* (cfr. PRADA, 2005).

Constituirían las primeras parcelaciones de propiedad privada surgidas de la totalidad comunal perteneciente a un asentamiento, posiblemente desde época romana, ya que anteriormente todo era del común, aunque la información relativa a esta época, en cuanto a organización del terrazgo se refiere, es prácticamente inexistente para la comarca sayaguesa.

Los huertos, eras o prados y *cortinos*, conforman un todo con la vivienda y las dependencias anejas para el ganado (casa de labranza), formalizándose de esta manera el núcleo o unidad agrícola primigenia que autoabastece a los que en ella habitan, desparramándose las edificaciones entre las tierras, dando lugar a esa imagen dispersa característica de los núcleos ganaderos.

Un conjunto de heredades forman un “**pago**” o “**barrio**”, trozo de poblamiento constituido tanto por tierras de cultivo como

por edificaciones, estableciéndose así el nexo de unión entre la escala territorial y la arquitectónica. Para esta última, la “**casa de labranza**” que agrupa tanto a la vivienda como a las dependencias anejas, para el ganado o para tareas de elaboración y transformación de productos, es el espacio en el que se produce el encaje de las partes, es el espacio que inviste el carácter de las personas que viven y trabajan en un territorio (cfr. PRADA, 2005).

2. ESCALA URBANA

La morfología de los núcleos de poblamiento ganaderos de Sayago reflejan aún hoy en día, esa estructura ancestral de colonización del territorio con sus cercas y tapias antiquísimas, siempre con formas curvadas nunca en ángulo recto para una mejor adecuación al tránsito de carros y ganado, aspecto fundamental en la organización en planta de estos núcleos ganaderos.

Estas formas curvadas son perfectamente apreciables organizándose las distintas “**heredades**” como “**células**” de un todo orgánico nunca en “**manzanas**”, término acuñado por Cerdá, ni regulares ni ortogonales tal es el caso de Escuadro, núcleo de poblamiento a través del que se explica la totalidad comarcal (cfr. PRADA, 2005).

2.1. Descripción del núcleo de poblamiento de Escuadro

El presente trabajo se centra en las escalas urbana y arquitectónica de la Tierra de Sayago a través de un ejemplo concreto de aplicación, en mi experiencia vital, el municipio de Escuadro. El asentamiento se sitúa “*en una hondonada con clima templado y sano*” (cfr. MADOZ, 1845) y su punto más alto corresponde a la zona por donde discurre la única carretera que comunica con los núcleos más próximos, Viñuela y Almeida y el más bajo, a las edificaciones situadas más al Norte (ver FIG. 1). En esta dirección discurre el único *regato* existente, con final en la *rivera* de la dehesa de Macadina.

El fundamental indicador para entender las escalas urbana y arquitectónica es el

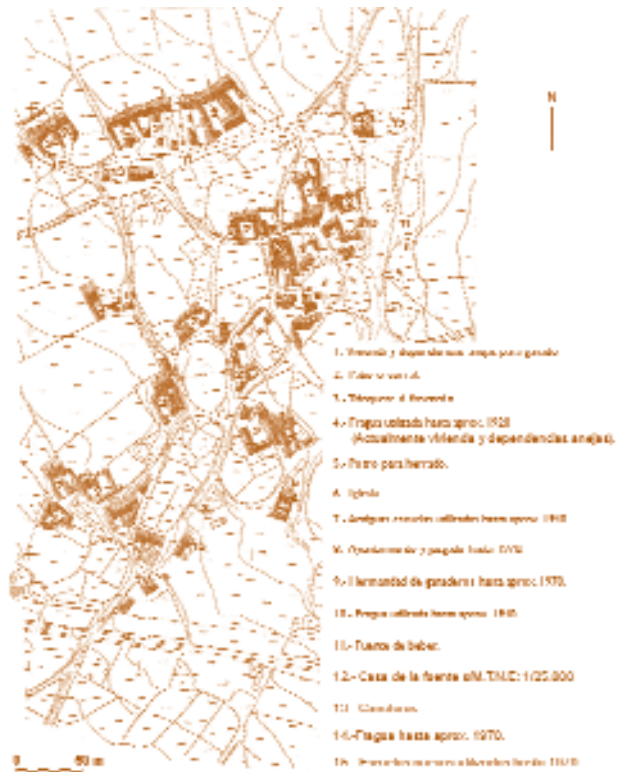


FIG. 1. Poblamiento de Escudro. Edificaciones y uso.

Fuente: Plano E: 1/1.100 dela Diputación de Zamora y E.I.P.L.L.

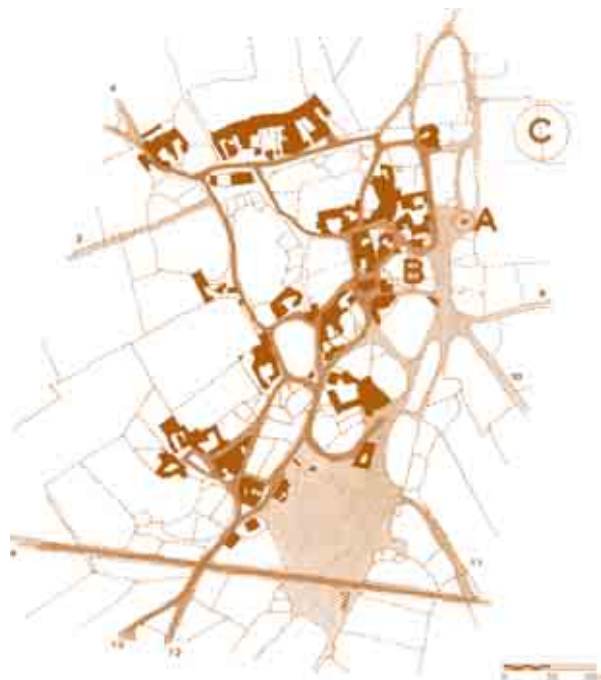


FIG. 2. Edificaciones y tierras de cultivo (cortinas, cortinos, huertas y prados).

Fuente: E.I.P.L.L.



FIG. 3. División del núcleo de doblamiento de los cuatro barrios de Arriba., de las Eras, de la Iglesia y Barrero

Fuente: Informantes del lugar y E.I.P.L.L.

DISTRIBUCIÓN DE CASAS POR BARRIOS EN ESCUADRO

Barrios	Casas Originales	Habitadas	Residencias en verano	Deshabitadas Reutilizadas o en ruinas	Casas Nuevas	Nueva Planta s/terreno de cultivo	Nueva planta s/derribo de la original
De Arriba	15	5	2	8	—	—	—
De las Eras	3	1	—	2	—	3	—
De la Iglesia	17	5	2	10	—	—	1
Del Barrero	18	3	3	12	—	—	—
TOTAL s/informantes	53	14	7	32	4	3	1
Porcentaje	100%	35%	18%	47%			

subsistema “unidad básica de aprovechamiento”, por cuanto se basa en la organización tradicional de la “casa” entendida tanto como vivienda, como dependencias anejas y como tierras de cultivo en torno a la edificación propiamente dicha (*cf.* PRADA, 2005) (ver FIG. 2).

Fuentes públicas para beber y pozos colindantes con los huertos, permiten el riego mediante la extracción del agua a mano con cubos o *herradas* que, hasta hace muy pocos años eran de zinc (*cf.* PRADA, 2005).

Por otra parte, la red de abastecimiento de agua potable a las edificaciones depende de la mancomunidad Sayagua, procediendo dicha agua del embalse de la Almendra ubicado en el río Tormes, no habiéndose realizado dicha instalación hasta la década de los 70.

Pascual Madoz, en su diccionario describe Escuadro:

“Tiene 40 casas; escuela de primeras letras dotada con 80 rs y una fan. de centeno por cada uno de los 24 niños que la frecuentan; igl. Parr. (Ntra. Sra. de la Asunción) a la que pertenece el despoblado de Macadina y Macada, con una casa, servida por un cura de ingreso y provisión real y ordinaria; una ermita dedicada a Sta. Bárbara, y dos fuentes de buenas aguas para consumo del vecindario. El presupuesto municipal asciende a 300 rs, cubiertos por reparto entre los vecinos.” (MADOZ, 1845).

La mayoría de las edificaciones que constituyen el núcleo de poblamiento corresponden al uso de vivienda y dependencias anejas para el ganado en torno a corrales (ver FIG. 1).

Los antiguos usos de Ayuntamiento, Juzgado o Hermandad de Ganaderos hoy ya no tienen sentido al ser Escuadro una pedanía de Almeida encontrándose las edificaciones destinadas a albergarlos prácticamente en ruinas, así como las antiguas escuelas y las nuevas ya sin uso, hoy día transformadas en vivienda.

Por otra parte algunas edificaciones originales en piedra, así como la configuración por ejemplo del núcleo original de la plaza de la iglesia donde se encuentra ubicado uno de los yacimientos arqueológicos, han desaparecido para ser sustituidas por anodinas edificaciones de ladrillo enfoscadas de cemento y cubiertas con tejas cerámicas

planas, sin ningún pudor por parte de la Administración que otorga la licencia correspondiente para construir como de los propios promotores o particulares que llevan a cabo estas obras.

El cuadro de la FIG. 3 refleja el número de casas existentes, englobando en dicho término a las viviendas y sus dependencias anejas, distribuidas por barrios y cuál es su utilización actualmente, pudiéndose observar como en un alto porcentaje se encuentran deshabitadas o en ruinas debido a la fuerte emigración, o reutilizadas como dependencias sirvientes de las que todavía quedan habitadas (ver FIG. 3).

2.2. Barrio y corte entera o heredad: conceptos ligados a la configuración dispersa del poblamiento

Amén las referencias sobre topónimos y antropónimos que sirven como primera aproximación para la datación sobre una posible existencia de lugares o asentamientos, pero que no son suficientes de por sí para la afirmación de tales aspectos sino únicamente complementarios, la búsqueda de otras fuentes fundamentalmente arqueológicas, ha supuesto un aspecto muy importante a pesar de la dificultad, debido a la falta de datos y al furtivismo del que adolecen algunos espacios geográficos, tal es el caso de la comarca objeto de este estudio.

El Inventario Arqueológico Territorial correspondiente al término municipal de Escuadro de Sayago, ha sido de gran valor para el conocimiento de la datación más antigua referida a la zona objeto de estudio, aunque hasta la actualidad ésta no ha sido excavada habiéndose efectuado dicha datación de forma visual y por reconocimiento in situ de los restos existentes, al igual que sucede en gran cantidad de pueblos de la provincia.

La génesis de la aldea, dada la continuidad del poblamiento que parecen indicar toponimia epigráfica, yacimientos y documentación bibliográfica e histórica consultada y relacionada en el epígrafe correspondiente, no tiene por qué implicar necesariamente la ocupación de un espacio vacío, sino que pudo haber sufrido un fenómeno de “nucleación” o concentración de

poblamiento, según posibles organizaciones suprafamiliares ubicadas en zonas próximas, posteriormente barriadas y por último hábitat único o aldea constituida como tal en el siglo XIII (cfr. MARTÍN VISO, 1996), figurando en esta fecha en documentos escritos como lugar perteneciente al señorío de Fresno (cfr. RODRÍGUEZ, 1990).

Por otra parte, no constituye una configuración castral (aprox. s. VIII a.C.) dado que, si fuera el caso, no existirían tierras de cultivo entre dichas edificaciones, porque formaría una agrupación compacta en base a diferentes unidades de ocupación².

El conjunto de las “casas”, *cortes enteras* o heredades (constituidas por los *cortinos* y *cortinas*, junto con el huerto, el prado y las edificaciones, todas cercados por las “paredes”), dispuestas en torno y a lo largo de los caminos ganaderos (su verdadera lógica estructural), conforman el asentamiento, quedando configurado por exclusión de dichos pasos o caminos. Los cercados que constituyen las paredes son estructuras muradas de mampuesto con amplias curvas, que ofrecen una imagen dispersa, blanda y poco compacta del tejido urbano, al igual que sucede en la mayoría de los núcleos de poblamiento del ámbito comarcal y en la geografía ganadera del mundo entero.

Asimismo las edificaciones no se sitúan en el interior de las tierras de cultivo, realizándose su acceso por el entramado de caminos que sirven de conexión entre las mismas. Algunos de ellos se cubrieron con hormigón no hace muchos años siendo el resto de tierra, dado que es una red caminera adecuada al tránsito de carros y ganado siendo el origen de la red pecuaria del término, colmatándose espacios intersticiales también con tierras de labor pertenecientes a diferentes unidades de aprovechamiento (ver FIG. 4).

2.3. Pago

Uno de los términos ligados a este patrón de poblamiento es el de pago del latín *pagus*, referido tanto a unidades administrativas en

territorio rústico rural, bien en núcleos urbanos o en tierras de labor, como a trozos de poblamiento.

“Pago” aparece en español con el significado “comarca pequeña” hacia 1095, pero nunca fue palabra de uso frecuente (cfr. LODARES, 2005) modificándose a lo largo de la historia fundamentalmente durante la Baja Edad Media, refiriéndose también a *predio* o finca, o como en el Diccionario de latín medieval, a aldea, pueblo, lugarejo, cantón de un distrito en la Galia y en la Germania.

Por otra parte:

“La identificación del ‘pagus’ de la sede de Braga llamado ‘Astiatico’, que aparece en el ‘Parroquial Suevo’, con la comarca de Sayago, es muy dudoso, aunque no cabe duda que el sistema que se observa en dicho documento de grandes parroquias comarcales es coherente con la situación del área sayaguesa; pero no se puede afirmar su identificación y por tanto, dependencia de la sede bracarense. De todas formas, parece claro que la mención ‘Astiatico’ no es una interpolación, aunque se desconoce su localización exacta” (MARTÍN VISO, 1996).

Podemos observar según todas estas definiciones las contradicciones existentes en cuanto al significado del término *pago* ya que se puede referir tanto a unidades administrativas de muy diferentes tamaños, como a unidades comarcales, como a tierras de labor o cascos urbanos, como a trozos de un poblamiento, aldeas o fincas, fruto de su evolución a lo largo de la historia.

No obstante se puede plantear la hipótesis de que barriadas configuradas por varias edificaciones y tierras de cultivo constituyeran pagos en tanto que trozos de un poblamiento, aspecto inferido de la distribución del asentamiento de Escuadro en cuatro barrios denominados *Barrio de Arriba*, *Barrio de las Eras*, *Barrio de la Iglesia* y *Barrio Barrero*, según informantes del lugar, así como de la documentación por ellos facilitada de testamentos y herencias familiares, en los que aparecen denominados como *Pago de Arriba*, *Pago de las Eras*, *Pago*

² Las distintas unidades de ocupación que conforman la estructura castral, son absolutamente independientes unas de otras, configurándose la separación entre dos unidades contiguas mediante dos paredes prácticamente adosadas, generándose el crecimiento del castro por adición de núcleos,

pudiendo estar algunos de ellos descubiertos para su utilización como patios o corrales y formando una estructura compacta, no existiendo calles ni zonas de cultivo entre distintas unidades (agradezco esta información a Sánchez Palencia, CSIC, 2000).



FIG. 4. Posición de edificación de las tierras de cultivo configuradoras del entorno urbano ubicadas entre zonas de tránsito. Dichas zonas son los caminos desde los que se accede a las edificaciones, origen a su vez de la red pecuaria del término municipal.

Fuente: E.I.P.L.L.

de la Iglesia y Pago Barrero respectivamente (ver FIG. 5).

La agrupación de pagos o barrios todos ellos de semejantes características, produce como resultado que la morfología de lo considerado como entorno urbano, como se ha señalado con anterioridad, sea bastante dispersa o laxa debido a la cantidad de tierras de cultivo dispuestas entre las edificaciones.

Las edificaciones y tierras de cultivo en cada pago o barrio, supone la agrupación de varias unidades de aprovechamiento agrícola

o antiguas heredades, establecidas mediante los fueros fijando la población previa existente (ver FIG. 5).

En los siglos XV y XVI, la propiedad familiar estaba constituida por lo que se denomina *corte entera o heredad*; que en Sayago estaba constituida por: “una casa con un cortinal, un herrenal, un prado y una tierra de pan llevar” según un pleito de 1528 entre el concejo y los vecinos de Almaraz de Duero y el Monasterio de Santa Marina del Burgo sobre aprovechamiento de pastos. En dicho

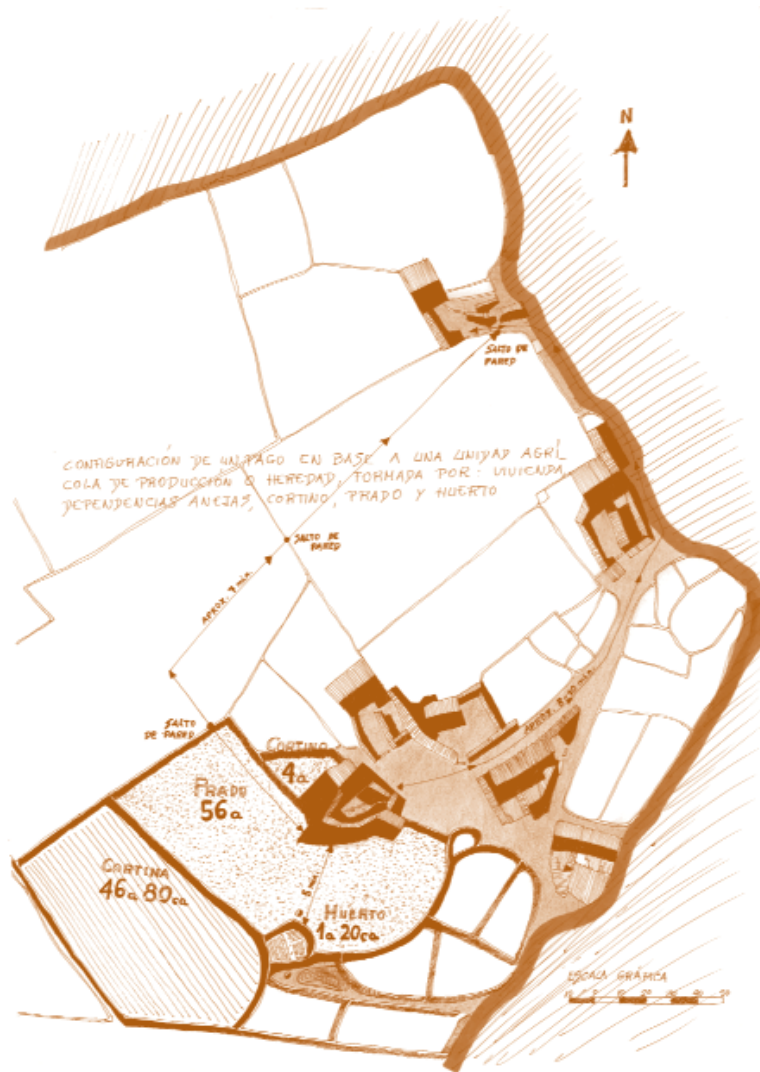


FIG. 5. Barrio de Arriba. Unidades básicas de aprovechamiento agrícola que lo configuran.

Fuente: Informantes del lugar (E.I.P.L.L.).

documento se indica cómo esa composición de *corte entera* se define “según costumbre de Sayago”, entendiéndose tal heredad como unidad mínima de aprovechamiento agrícola (cfr. DEL BRÍO, 1998).

La reglamentación de las *heredades* implica la existencia previa de sus partes constituyentes (casa, *cortino*, prado y huerto), superficies de cultivo cercadas y muy próximas a las edificaciones, posiblemente, primeras apropiaciones privadas en época romana de la totalidad comunal indígena aunque según se ha reseñado dicho extremo no se puede afirmar.

Cada propietario de heredad tenía derecho de aprovechamiento de pastos en general aunque no fuese vecino del lugar o villa donde la *corte* radicara, así como los vecinos del lugar por tener *casa poblada* tenían derecho de aprovechamiento de pastos, referidos éstos a las tierras objeto de la labranza adscritas a un concejo determinado.

El asentamiento por tanto, responde a una organización de origen medieval a pesar de la continuidad del poblamiento probablemente desde época prerromana, y aunque la ubicación de éste podría haberse realizado sobre algún castro, este dato que a día de hoy

no se puede verificar por la inexistencia de excavaciones que pudiesen constatar dicho aspecto.

2.4. Fajinas, faenas o jeras

El cuidado de los caminos, así como de las *fuentes* públicas cuya agua se utiliza para beber y la buena conservación de las *eras*, elementos del entorno urbano utilizados por el común del vecindario han sido tradicionalmente trabajo de *faena*, trabajos comunales, del mismo modo que el resto de trabajos de ámbito municipal en el término de tierras como, el arreglo del monte, el aprovechamiento del corcho comunal y la recolección de frutos espontáneos, la bellota comunal.

“Acordado por el Ayuntamiento el día que había de procederse al descorchado de los alcornoques, convocaba al vecindario para que acudiese armado de hachas: reunidas las tablas en un sitio, a la caída de la tarde, se distribuían en montones iguales, tantos como vecinos y se sorteaban entre éstos: a las veces, con objeto de adelantar más, se hacían dobles, para cada dos vecinos, y las repartían luego entre sí, atendiendo para la igualación a la calidad de las tablas principalmente” (COSTA, 1915: 415).

“El fruto de las encinas y los robles que pueblan las tierras concejiles, se reparte anualmente entre todos los vecinos por medio de un sorteo especial. Los ‘repartidores’ dividen el término en ‘quiñones’ teniendo en cuenta el número de árboles y la mayor o menor cantidad de fruto que llevan. Los vecinos están alistados en un cuaderno llamado *roda*, por el mismo orden que ocupan sus casas en el pueblo, principiando por la más exterior del casco. Convocado el vecindario, se *encantaran* (introducidas en cántaros) las papeletas de los quiñones, la primera que sale corresponde al vecino que figura a la cabeza de la roda. La recolección ha de hacerse simultáneamente en todos los quiñones. El día señalado por el Alcalde, reúnen los comuneros de cada quiñón, una o dos personas por cada casa, para varear los árboles y coger del suelo el fruto derribado. A la caída de la tarde, juntan la cosecha del día en un solo montón, sitúanse en derredor de él, con un saco abierto cada uno, uno tras otro van recibiendo del repartidor una misma medida de fruto y luego otra y otra por giro hasta concluir el montón: al día siguiente

principia el turno para repartir en el punto que había quedado interrumpido. El último día lo celebran los quiñoneros con un baile invirtiendo en vino el producto en venta del último residuo que quedó en el montón. Aplican el fruto al engorde del ganado de cerda. El de las encinas ‘sabrosas’ se distribuye aparte, para alimento de las personas, tostada o cocida” (COSTA, 1915: 410 y 411).

Dichas *faenas*, eran convocadas por el Ayuntamiento correspondiente con la frecuencia considerada por la municipalidad mediante repique de campanas, consistiendo en la compostura de estos servicios, su limpieza y arreglo, con la participación de todos los vecinos aunque con el paso del tiempo cada vez en menor número, no asistiendo por ejemplo los más pobres dado que no se beneficiaban de los pastos y de las *fuentes*, por no tener cabaña ganadera.

Las *faenas* comunales, *jeras* o *fajinas*, suponían el trabajo de la comunidad para la conservación de los servicios públicos (*cfr.* PRADA, 2006).

De manera progresiva, los alcaldes de los municipios no demostraban mayor empeño porque las *faenas* se cumplieran:

“¿Qué clase de rigor debemos emplear contra los vecinos que no acuden a realizar los trabajos que siempre han estado acostumbrados a cumplir para la conservación de los servicios que sólo a ellos beneficia? Si no asisten a cumplir con esa costumbre no los podemos obligar por la fuerza, puesto que es cosa de ellos. Bastante tenemos con su resentimiento porque los presionamos para que asistan las fajinas de beneficio común, como las de la escuela y del bosque” (ÁRGUEDAS, 1968).

El mal estado de los servicios comunales fue consecuencia del relajamiento del tradicional entusiasmo del vecino por las *faenas*, iniciándose los reclamos de que el Ayuntamiento debía ocuparse de ellos en la mayoría de los pueblos hacia 1960, al tiempo de la *quiñonización* o supresión comunal de la propiedad territorial:

“Los puentes envejecen, se desmoronan por los bordes, los muros de las orillas se vienen abajo, como si el pueblo no tuviera ya ánimo para componerlos, los caminos por lo consiguiente- Se acuerdan de ellos únicamente poco antes de la

cosecha; pero no los terraplenan bien, no los arreglan como Dios manda; únicamente cortan las ramas de los árboles y arbustos que estorban al paso de los carros, el piso queda igual y las pobres vacas sufren arrastrando los carros por sobre huecos y morros" (ÁRGUEDAS, 1968).

3. ESCALA ARQUITECTÓNICA

De manera homóloga al resto de escalas la casa se organiza en torno a un espacio central, el patio o corral desde el que se accede al resto de dependencias y tierras de cultivo. Asimismo la organización espacial de las estancias en la vivienda propiamente dicha se establece también en torno a una pieza central llamada *mitad de casa*, que rodeada y cerrada viene a completar el "sistema paisaje agrario" en franjas concéntricas que hemos desarrollado desde las abiertas y más alejadas explotaciones del término, constituyendo el centro mismo de esta organización agraria fundamentada en el uso comunal de los recursos.

3.1. La casa de labranza

La casa o unidad básica de aprovechamiento agrícola representada, pertenece al barrio o *pago de Arriba*, dato reflejado en testamentos otorgados a principios y mediados del siglo XX. Los planos se han realizado con base de mediciones efectuadas en dicha edificación, no existiendo documentación gráfica más que algunos datos descriptivos en el Catastro, de la práctica totalidad de las construcciones originarias de la comarca de Sayago (ver FIG. 6).

Se refleja la edificación original y las modificaciones realizadas aproximadamente hacia el año 1920 según informantes del lugar, pudiéndose apreciar que prácticamente la totalidad de la superficie está ocupada por las dependencias anejas que conforman esta unidad de explotación agrícola o casa de labranza sayaguesa, reflejo de la vida dedicada al trabajo y al cuidado de los animales que ayudaban a su consecución, más que al bienestar de las personas (ver FIG. 7).

Los factores y elementos que intervienen

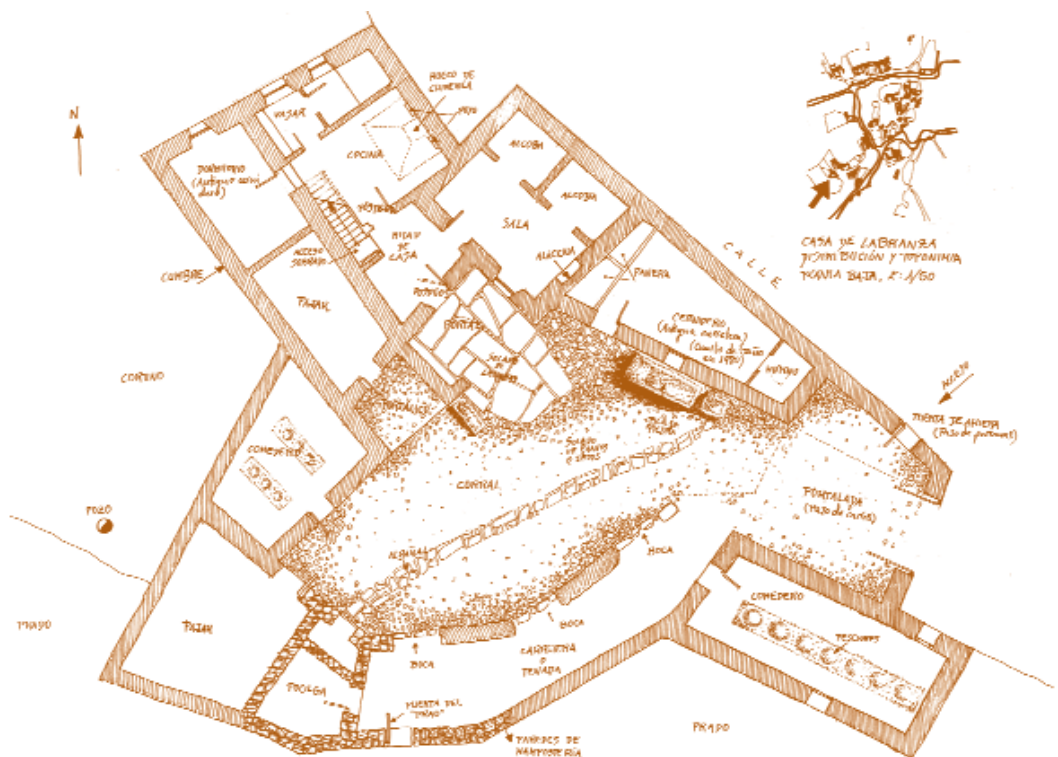


FIG. 6. Casa del Barrio de Arriba.

Fuente: E.I.P.L.L.

en la tipología de las construcciones son el clima, los materiales y el tradicional manejo de los mismos.

Las fachadas al exterior son de piedra mampuesta y prácticamente ciegas dadas las duras condiciones climáticas, realizándose la iluminación a través de pequeños huecos o a través de la gran chimenea en el caso de la cocina de la vivienda, por la que también se recoge el agua de la lluvia. Separaciones interiores o partes superiores de muros son de adobe, al igual que el resto de casas de la práctica totalidad de los pueblos de Sayago.

La cubrición de toda la edificación se realiza con teja curva sobre cañizo superpuesto a su vez sobre una estructura de madera formada por cabrios, vigas y tirantes, ejecutándose en todos los casos las vertientes a dos aguas denominándose al muro normalmente ciego ubicado bajo estas dos inclinaciones *cumbre*.

Este modelo de casa de labranza agrupa además de la vivienda, diferentes dependencias o construcciones en torno a un espacio común de acceso, el *corral* (ver FIG.

10). A través de él, también se accede a las tierras de cultivo pertenecientes a la casa, igual que sucede en el resto de las del asentamiento.

Obedecen los diferentes espacios construidos a criterios de:

- a) vivienda de personas
- b) resguardo de animales –*tenadas* o *carreteras* y *comederos*– (ver FIG. 11)
- c) almacenaje de productos obtenidos de la recolección y aperos de labranza (ver FIG. 9) –*sobrado*, *pajar*–
- d) manipulación y elaboración de productos –*cernidero*–.

El corral no tiene pozo existiendo rara vez en algún otro, configurándose en base a las edificaciones perimetrales y estando solado con *cantos* o *jejos* o en determinadas zonas fundamentalmente de acceso al portal, con grandes *lanchas* de piedra.

Tanto al corral como a las diferentes construcciones que configuran la casa, se accede a través de puertas de madera denominadas según diferentes términos que

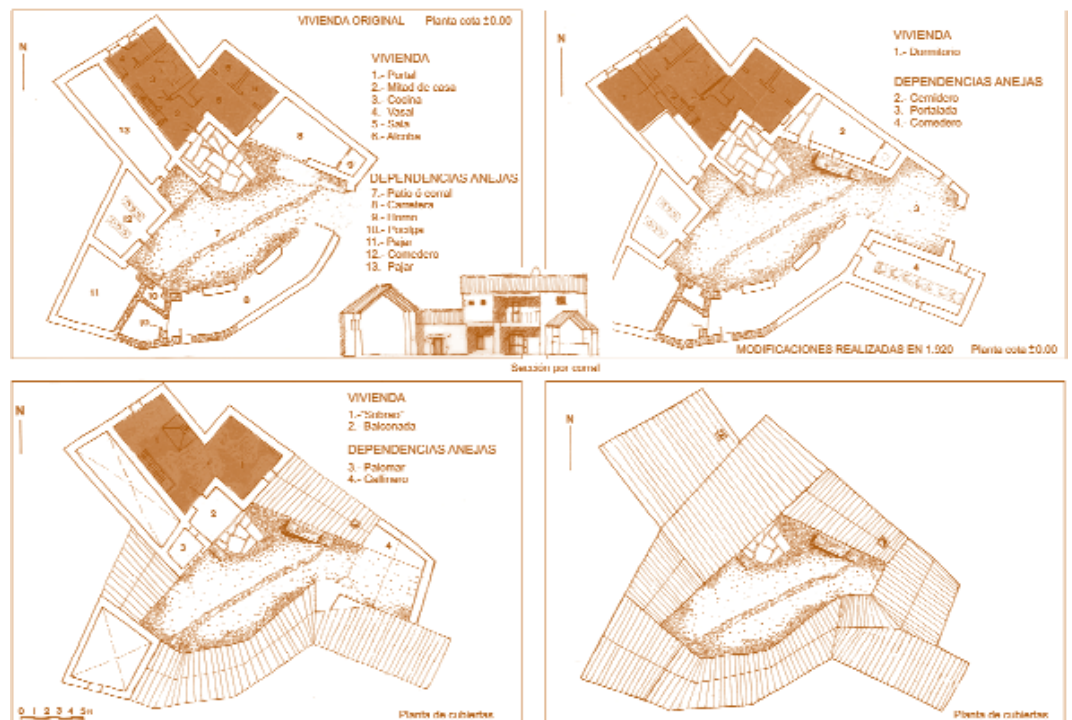


FIG. 7. Modificaciones realizadas en la casa de labranza aprox. 1920.

Fuente: Informantes del lugar (E.I.P.L.L.).



FIG. 8. Pesebres de madera de encina.

Fuente: E.I.P.L.L.

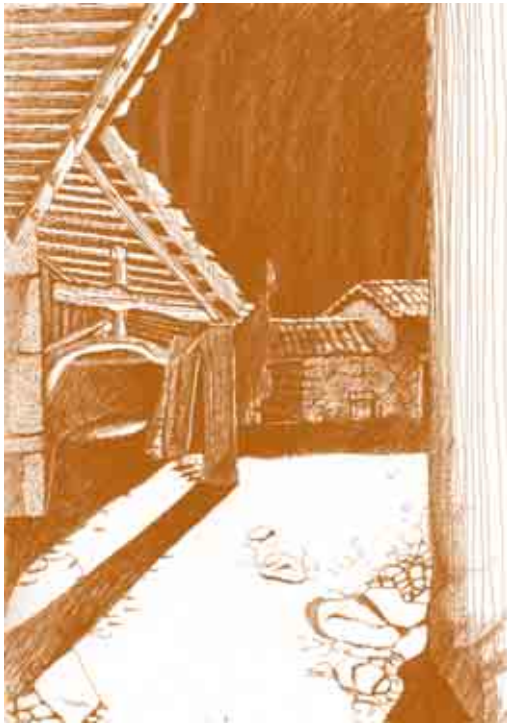


FIG. 10. El corral.

Fuente: E.I.P.L.L.

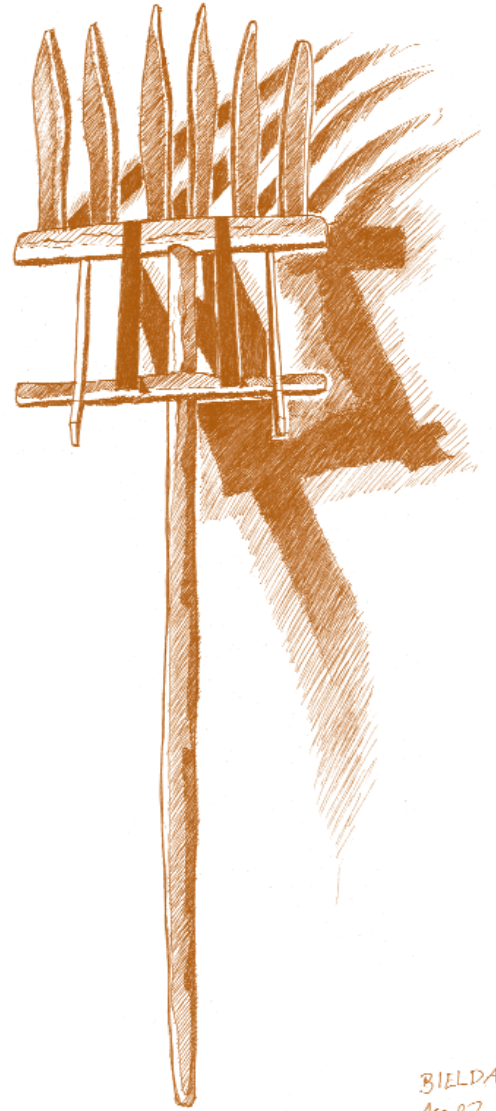


FIG. 9. Aperos de labranza.

Fuente: BIELDA (E.I.P.L.L.).

CASA DE LABRANZA. CUADRO DE SUPERFICIES		
Casa		
Pta. 1ª	Sobrado	52 m ²
Pta. Baja	Vivienda	130 m ²
	Anejos	318 m ²
Total vivienda		500 m ²
Corral		77 m ²
Total casa		577 m ²

Fuente: Certificación descriptiva y gráfica del Catastro. Delegación de Hacienda de Zamora 2000 (E.I.P.L.L.).



FIG. 11. La “carretera” o “tenada”.

Fuente: E.I.P.L.L.

obedecen a su tamaño y función: *puerta de fuera*, *portalada* o *postigos*, con cerraduras de hierro que atienden a dichas referencias: “cerradura con llave de fuera” o “cerradura de aldaba” (ver FIG. 12).

3.2. La vivienda: reminiscencia de la vivienda rural romana

Las dependencias de la vivienda propiamente dicha y la estructuración de las mismas, podrían ser un reducto o reminiscencia de la vivienda rural romana, con ese esquema de *portal* de acceso y *mitad de casa* o *prezacasa* como núcleo desde el que se accede al resto de estancias; cocina, sala con alcobas y sobrado o *sobrao*, lugar de almacenaje tanto de los productos obtenidos de la recolección como de aperos de labranza ubicado en la planta superior (ver FIG. 13).

La orientación del *portal* o acceso a la vivienda propiamente dicha, donde antiguamente se realizaban los *solanos*, es SE al igual que el resto de las viviendas de la

aldea, ubicándose al N como fondo la despensa o *vasal*.

En algunos casos, la vivienda además de ser ocupada por la familia y sus enseres más inmediatos, es compartida con animales de labor que atraviesan la *mitad de casa* y la cocina para llegar a la dependencia colindante a ésta, con el fin también de proporcionar más calor al interior de la misma.

Los esquemas de viviendas reales representadas en planta y en sección, pertenecientes a diferentes casas de la comarca de Sayago reflejan cuáles son las características generales de las mismas (ver FIG. 14).

El posible origen de distribución de la vivienda sayaguesa como reminiscencia de la vivienda romana, supone la búsqueda de semejanzas con base a la escasa documentación existente sobre las viviendas rurales, dado que la mayor parte de la información se centra en la distribución de las grandes villas campestres y domus urbanas pertenecientes a estratos sociales de alto poder adquisitivo, constituyendo este

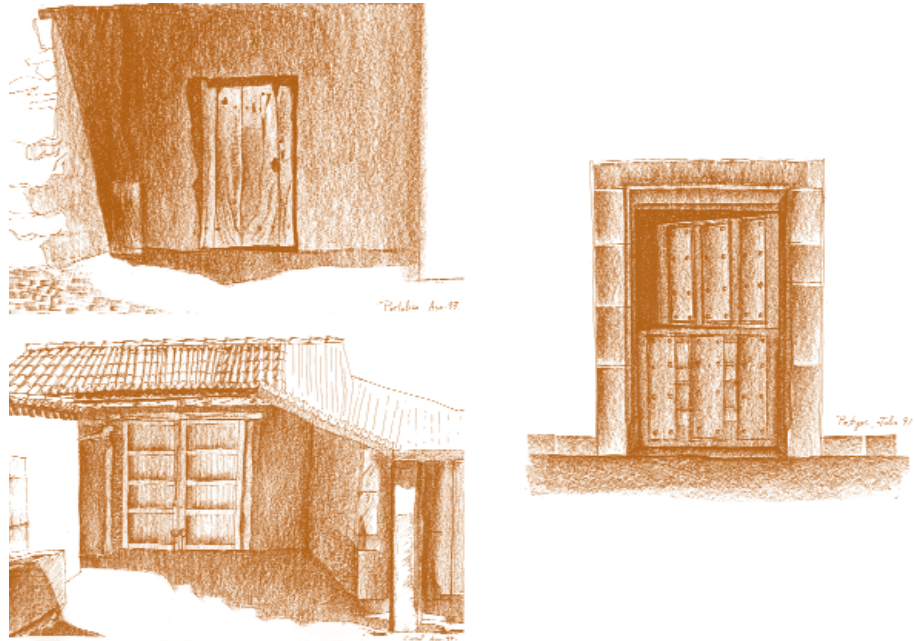


FIG. 12. Diferentes tipos de puertas todas de madera de encina.

Fuente: E.I.P.L.L

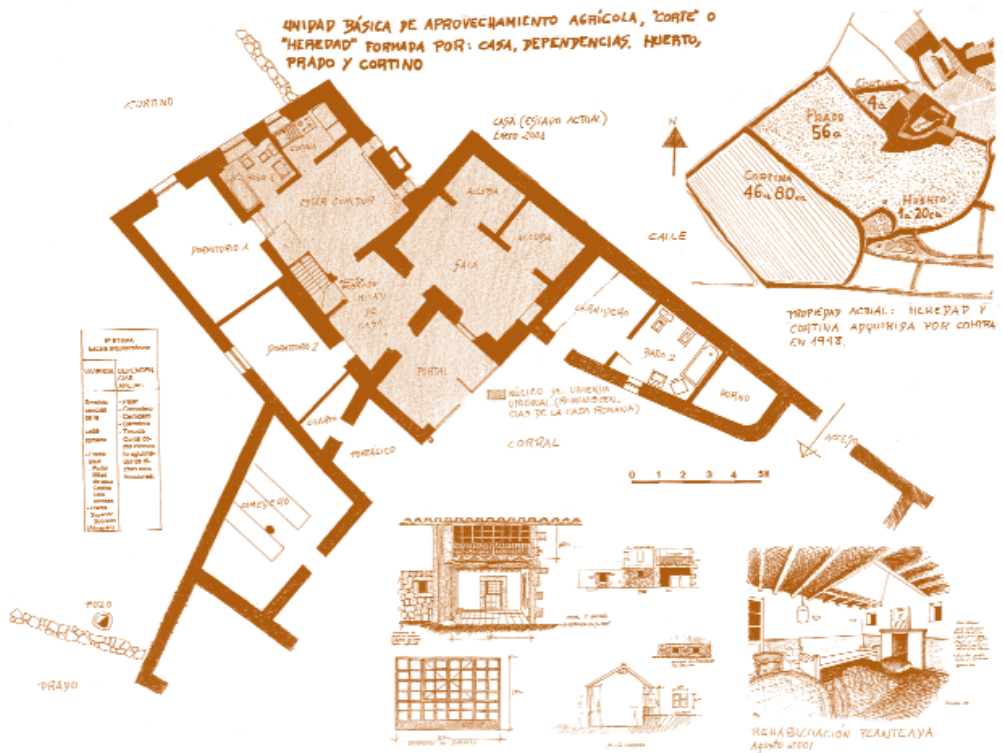


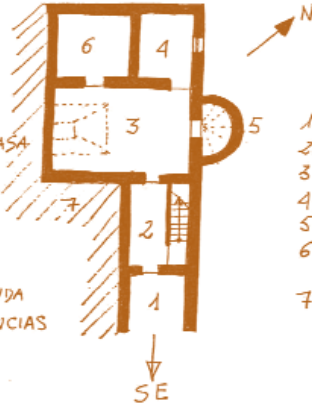
FIG. 13. Distribución espacial de la vivienda perteneciente a la casa de labranza expuesta.

Fuente: E.I.P.L.L

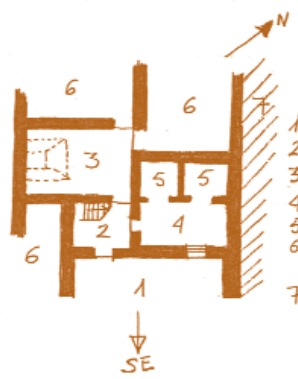
ESQUEMAS DE DISTRIBUCIÓN DE VIVIENDAS



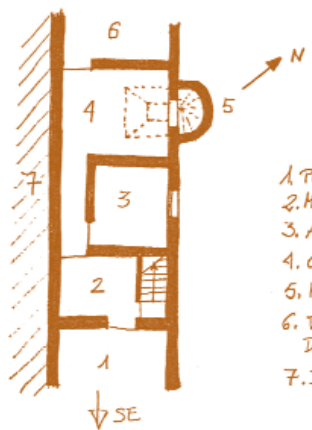
- 1. PORTAL
- 2. MITAD DE CASA
- 3. COCINA
- 4. SALA
- 5. ALCOBAS
- 6. VASAL
- 7. OTRA VIVIENDA
- 8. DEPENDENCIAS ANEXAS



- 1. PORTAL
- 2. MITAD DE CASA
- 3. COCINA
- 4. ALCOBA
- 5. HORNO
- 6. DEPENDENCIA DE ANIMALES
- 7. IDEM



- 1. PORTAL
- 2. MITAD DE CASA
- 3. COCINA
- 4. SALA
- 5. ALCOBAS
- 6. DEPENDENCIAS ANEXAS
- 7. IDEM



- 1. PORTAL
- 2. MITAD DE CASA
- 3. ALCOBA
- 4. COCINA
- 5. HORNO
- 6. DEPENDENCIA DE ANIMALES
- 7. IDEM

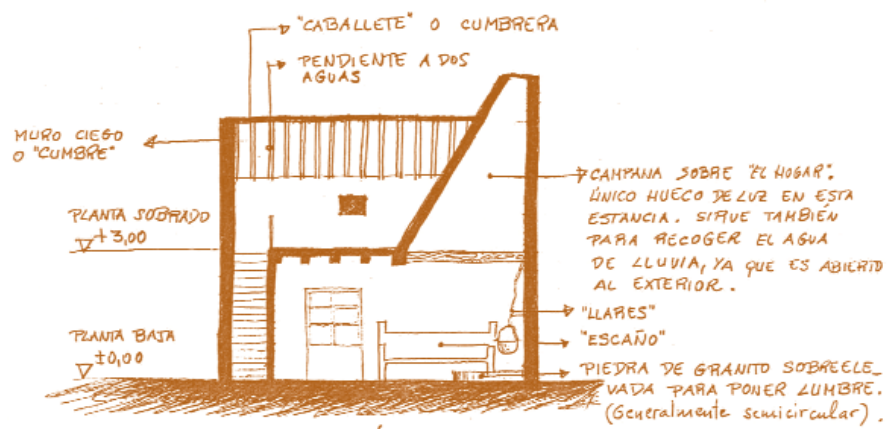


FIG. 14. Esquemas de diferentes tipos de viviendas. Plantas y sección genérica por la cocina.

Fuente: E.I.P.L.L.

aspecto el legado arquitectónico fundamental de la antigua Roma.

Es interesante destacar cómo el término *casa* y no *domus*, quedó en algunas lenguas romances para aludir a la vivienda, debido al mantenimiento de esas construcciones en contextos rurales y urbanos y a su pervivencia medieval posterior, vinculadas a los poblamientos más modestos y numerosos, constituyendo la “casa” el patrimonio común de la población rural y también de la urbana (cfr. FERNÁNDEZ VEGA, 1999).

“CASA: La etimología greco-latina procede de una raíz *gat ‘cubierto’. El lat. CASA ‘choza, casita’ sustituyó a *domus* ‘casa de patricio’ ‘casa grande con establecimientos anejos’. La sustitución es reflejo de un proceso socio-histórico: ‘La mayoría de la gente, por el empobrecimiento que provocaron las reiteradas incursiones germánicas, vivía en chozas, en casitas improvisadas, que se construían y abandonaban con facilidad’” (LODARES, 2005: 576).

“Casa” o *tugurium* designaban la ancestral cabaña o el atraso de pueblos marginales en los confines del Imperio. Frente a la *domus*, una vivienda consistente y con cubierta de teja, *tugurium* y “casa” parecen definir viviendas u otras construcciones de poca complejidad técnica y pequeñas dimensiones, construidas con materiales pobres y cubiertas con ramas y paja, algo común en el mundo rural y no ajeno a los paisajes urbanos (cfr. FERNÁNDEZ VEGA, 1999).

Se trataría de viviendas que, atendiendo a la ordenación de sus estancias, configurarían casas-bloque, carentes de patio central ordenador, dotadas de un número mínimo de estancias y con circulación secuencial, es decir una estancia comunica la siguiente, no existe un espacio o pasillo de distribución.

En el ámbito rural, suelen haber sido exentas elevándose dentro de su solar según una organización que unas veces resulta independiente del trazado viario y otras perpendicular a la calle adyacente, lo que supone una ocupación del espacio muy laxo y un aprovechamiento del terreno condicionado por actividades artesanales y agropecuarias (cfr. FERNÁNDEZ VEGA, 1999) tal es el caso del poblamiento objeto de estudio.

Artesanos, pequeños comerciantes, modestos ganaderos o campesinos extraen

sus recursos del *territorium* más inmediato, respondiendo por tanto dichas viviendas a condicionamientos socioeconómicos: el hogar actúa a la vez como centro de trabajo y producción, sea establecimiento comercial, taller o pequeña granja.

La actividad laboral supedita la vivienda a las necesidades del trabajo, en la que los espacios adecentados para la vida privada se reducen a alguna estancia para dormir, mientras que el resto de la casa se destina a funciones de venta, almacenaje, transformación y estabulación, según las circunstancias. La vida diaria se traduce mayoritariamente en trabajo porque trabajo equivale a subsistencia.

En las casae más modestas, el número de ámbitos se reducía al mínimo, aumentando el número de estancias con una mejora calidad de vida y del status, al igual que sucede en la vivienda rural sayaguesa.

Una vez visto el panorama general sobre lo que pudo haber sido el entorno rural y gran parte del entorno urbano relativo a las clases menos favorecidas del mundo romano y vistas las coincidencias con el entorno rural objeto del presente trabajo, centrándonos ya en la distribución interior de la casa objeto de estudio, así como resto de las viviendas representadas en esquema, podemos encontrar algunos paralelismos entre las estancias configuradoras de éstas y la ordenación de los ámbitos, con las estancias conocidas que conforman la unidad de habitación romana.

Parece clara su pertenencia al grupo de casas que Fernández Vega denomina de tránsito secuencial, estancias que se comunican unas con otras a través de vanos, no existiendo espacios destinados al tránsito y con un número muy reducido de habitaciones.

No se incluyen en este grupo ni las casas de corredor en las que a modo de pórtico y desde la fachada se proporciona acceso a distintas dependencias, ni las casas patio que presuponen un espacio habitable amplio con un número muy variable de estancias, según clasificaciones del mismo autor.

La primera estancia, el *portal*, al que se accede desde el corral, asimilable al vestíbulo exterior romano, lugar de tránsito y de permanencia con bancos de fábrica o de madera, los escabeles, espacio privado pero

SEMEJANZAS ENTRE LA VIVIENDA SAYAGUESA Y LA CASA ROMANA

Nº DE DEPENDENCIAS EN ORDEN SECUENCIAL	VIVIENDA SAYAGUESA	CASA ROMANA	UTILIZACIÓN ESPACIAL EN AMBAS
1. ^a	PORTAL Exterior Vestíbulo a la romana	VESTÍBULO Exterior	<ul style="list-style-type: none"> . Zona pública estancial. . Titularidad privada pero de uso público.
2. ^a	MITAD DE CASA Interior Vestíbulo a la griega	ATRIO O VESTÍBULO Interior y encrucijada de la casa. Desarrollo posterior al atrio antiguo	<ul style="list-style-type: none"> . Zona pública estancial. . Estructura al resto de dependencias. . Lugar donde comer.
3. ^a	COCINA	ATRIO ANTIGUO	<ul style="list-style-type: none"> . Pozo de luz . Captación de agua . Aireación . Ubicación del hogar . Lugar central de la casa
4. ^a	SALA Y ALCOBAS Unidad de habitación	COMEDORES Y SALAS DE RECEPCIÓN ASOCIADOS A ALCOBAS O DORMITORIOS <ul style="list-style-type: none"> a) Cenas con familiares y amigos en días de fiesta. b) Lugar de visitas en caso de enfermedad. c) Lugar de velatorio en caso de fallecimiento. 	<ul style="list-style-type: none"> . Zona semipública asociada a dormitorios. . Muro de separación de sala y alcobas para enmarcar la ubicación del lecho, aumentando la separación mediante cortinajes. . Funciones de la sala: <ul style="list-style-type: none"> a) Cenas con familiares y amigos en días de fiesta. b) Lugar de visitas en caso de enfermedad. c) Lugar de velatorio en caso de fallecimiento.

Fuente: Fernández Vega (1999). Elaboración propia.

de uso público situado antes de traspasar el vano con sus *postigos* ubicados en la fachada.

“PORTAL: Derivado del lat. PORTA ‘puerta’. Como portale lo documentamos en una escritura aragonesa de 1148: ‘de illo portale primo unde intrant in illas casas’.

Es el vano dejado para entrar y salir de la casa, así como puerta el armazón de madera con que se cierra ese vano. *Portal* comprende a veces la pieza inmediata que constituye un *lugar de recibimiento y espera*, y se llama técnicamente *vestíbulo* (del latín *vestibulum*, de *vectis* por la costumbre romana de arreglar o acicalar sus vestidos antes de penetrar en el interior de la casa), y en el lenguaje común *zaguan*, que es como si dijésemos en *zaga* o detrás de la puerta” (LODARES, 2005: 583).

La *mitad de casa* o *prezacasa*, un segundo vestíbulo o vestíbulo a la griega, espacio ubicado entre dos puertas, la segunda de las cuales introduce directamente en el corazón de la vivienda, el hogar o cocina.

La *cocina* a modo de atrio, pozo de luz y captación de agua de lluvia. Puede ser aceptado que *atrium* procede de ater, oscuro, a partir de la etimología de Servio, explicando dicho término en función de la supuesta ubicación en tal pieza del hogar antiguamente, motivo por el que el atrio estaría ennegrecido (*cfr.* FERNÁNDEZ VEGA, 1999).

Posteriormente el atrio llegaría a su apogeo en cuanto a su elaborada consecución, llegando a ser signo de distinción social,

lugar de acogida de visitas y pozo de luz aunque éste ya, a modo de patio interior de la vivienda.

En el caso de la vivienda rural sayaguesa, la cocina lugar central y fundamental de estancia que, a través de la gran campana horadada en su techo y situada encima del hogar, recibe luz, capta agua y airea y elimina humos, podría considerarse como ese atrio antiguo y oscuro ennegrecido por el hollín, lugar central de la casa en torno a la que giran el resto de las estancias, incluidas en algunos casos las dependencias para los animales.

Por último las **alcobas** o dependencias para dormir, asociadas a una **sala**, a la que se accede desde la *mitad de casa* o vestíbulo interior.

“ALCOBA: Del árabe *gúbba* ‘bóveda’. 1.ª doc. Como ‘cuartito junto a una sala’ a finales del s. XIII. La acepción ‘dormitorio’ se documenta en el ár. Desde el XIV. Cor. Explica así la relación: ‘en las antiguas casas tradicionales de la capital valenciana y sus afueras (la alcoba) estaba en el fondo de la casa (...) al pie de la pared medianera, con armario abierto en ésta, debajo de la viga central del edificio y cubierta por una bóveda. De ahí la evolución semántica del vocablo ár.’. La acepción moderna aparece en español a principios del XVI. COV.: ‘Es aposento para dormir, con el techo de bóveda’. De existir la relación con el significado ‘cueva’ del que habla Cerdá, sería algo propio del árabe que en nada condiciona la historia española de la voz.

(...) La palabra habba de los árabes, que significa una pieza abovedada, y tal vez en su origen cueva, no es más que una eufonización del cau de las lenguas orientales.

De esta manera la palabra que en las primeras manifestaciones de la urbanización significó la guarida del hombre de las selvas, en nuestros tiempos ha venido a significar también la guarida artísticamente construida, donde se cobija para su descanso y tranquilidad el hombre de la más refinada civilización, porque nuestra alcoba no es más que dicha palabra árabe precedida del artículo al (...)” (LODARES, 2005: 573).

La sala, cumple funciones semipúblicas, cenas con familiares o amigos en días de fiesta, visitas a enfermos y velatorios.

Es curioso reseñar como, las alcobas o dormitorios romanos van muchas veces asociados a comedores o “salas de recepción” (cfr. FERNÁNDEZ VEGA, 1999) constituyendo el conjunto de sala y alcobas una unidad de habitación independiente del resto de la vivienda, dado que el muro que las separa, enmarca y aísla el emplazamiento del lecho completando esa separación por cortinajes, del mismo modo ocurre en la casa objeto de estudio y en la generalidad de las casas de Sayago.

En el cuadro anejo y de forma resumida establecemos las semejanzas entre ambos tipos de vivienda.

3.3. Intervención sobre estructura arquitectónica preexistente

Se ha llevado a cabo la rehabilitación de la casa de labranza objeto de estudio con el fin, tanto del mantenimiento de su estructura original (portal, mitad de casa, cocina como zona central de estancia, sala y alcobas) como de su adecuación funcional a nuevas necesidades para lo cual, se han anexionado al núcleo primigenio de vivienda las antiguas dependencias de cernidero y comedero, habilitándolas para su nuevo uso como zonas estanciales y de dormitorio.

Asimismo, se ha dejado como espacio diáfano el sobrado o almacén ubicado en una planta superior, recuperando el antiguo balcón existente con su reja original, durante setenta años ubicada en el portal como medida de protección frente a la entrada de animales desde el corral a la vivienda.

Por otra parte, la antigua campana de chimenea ubicada sobre el hogar y cegada según últimas intervenciones, se ha recuperado como hueco para entrada de luz a esta zona central de la casa (ver FIG. 15), realizándose su construcción así como el del resto de la vivienda, con materiales y formas de ejecución tradicionales³.

³ Agradezco a Cayetano Panero, constructor de esta obra, el esfuerzo realizado para la consecución de la misma.



FIG. 15. Campana de chimenea en sobrado.

Fuente: E.I.P.L.L.

En las fachadas exteriores se ha recuperado la piedra original y en los nuevos huecos abiertos en las mismas para entrada de luces se mantienen forma y tamaño acordes con las existentes así como formas de ejecución y colocación tradicional de rejería en dichos huecos (ver FIG. 16).



FIG. 16. Portal.

Fuente: E.I.P.L.L.

BIBLIOGRAFÍA

ÁRGUEDAS, J. M. (1987): *Las comunidades de España y del Perú*, Perú. Primera edición 1968. Universidad Mayor de San Marcos. Ed.: Ediciones Cultura Hispánica, Instituto de Cooperación Iberoamericana y Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

CARNERO FELIPE, R. M. (1998): *La otra historia de Sayago*, Zamora.

CARO BAROJA, J. (1981): *Los pueblos de España I*, ISTMO, Madrid.

CASTAÑO BLANCO, J. M. (1992): *Sayago a la luz del catastro de Ensenada. Respuestas generales*. Zamora.

- Colección de etnografías en las comarcas zamoranas. Caja España.
- COROMINAS, JOAN (dir) (1980-1983): *Diccionario Crítico Etimológico Castellano e Hispánico* (DCECH) Ed. Gredos, reimpr., Madrid. 1986-1987. 5 vols.
- COSTA, J. (1915): *Colectivismo agrario en España*. Biblioteca Costa. Madrid.
- DEL BRÍO MATEOS, A. M. (1998): *Apuntes históricos de Zamora y su tierra*. Zamora.
- FERNÁNDEZ VEGA, P. A. (1999): *La casa romana*. Ed. Akal. Madrid.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS ZAMORANOS FLORIÁN DE OCAMPO, (1990): *Primer Congreso de Historia de Zamora*. Actas. Diputación de Zamora.
- LARRÉN IZQUIERDO, H. (1994): *Las comarcas de Aliste y Sayago*. Zamora. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- LODARES MARRODÁN, J. R. (2005): "Aventuras y desventuras etimológicas de Cerdá en torno a su "Indicador urbano" de la urbanización". *CIUDAD y TERRITORIO*. Estudios Territoriales, 144. Ministerio de Vivienda. Madrid.
- MADOZ, P. (1845-1850): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones en ultramar*, vol. Zamora. Reproducción facsímil parcial. Madrid. D.G.E.H de Castilla y León. Vol. Zamora. Ed. Ámbito. Valladolid. 1984
- MARTÍN VISO, I. (1996): *Una comarca periférica en la Edad Media: Sayago, de la autonomía a la dependencia feudal*. Studia Histórica. Historia Medieval. Vol. 14. Ediciones Universidad de Salamanca.
- (2000): *Poblamiento y estructuras sociales en el norte de la Península Ibérica*. Siglos VI-VIII. Edición Universidad de Salamanca. Salamanca.
- PRADA LLORENTE, E. I. (2005): *Paisaje agrario: antropología de un territorio*. Ciudad y Territorio. Estudios territoriales n.º 144. Ministerio de la Vivienda. Madrid.
- (2005): *El paisaje como archivo del territorio*. Cuadernos de investigación urbanística. Ci[ur]40. Instituto Juan de Herrera. Departamento de Urbanismo. E.T.S.A. Madrid.
- (2006): *Vías pecuarias: Caminos de historia, perspectivas para un futuro sostenible del paisaje*. Actas del I Congreso Nacional de Vías Pecuarias. Ministerio de Medio Ambiente. Madrid.
- RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, (1990): *Los Fueros de la provincia de Zamora*. Junta de Castilla y León.

ANEXO

Para conectar con el marco de las operaciones de labranza que caracterizan la forma de cultivo y descanso de esta comarca singular, puede permitirse complementar los datos y gráficos presentados en Prada, 2005, sobre las hojas alternativas que influían en las formas y periodos del año y la utilización de la casa que se ha visto,

según las estaciones respectivas a dichos modos de cultivo, mediante este pequeño esquema del bienio agrario entre destinar una mitad a hoja de pan mientras la otra es dejada en barbecho, y viceversa al año agrícola siguiente. Trabajos agrícolas alternativos en cada hoja y usos ganaderos y de cuidados de la casa en los periodos de descanso agrícola (ver FIG. 17).

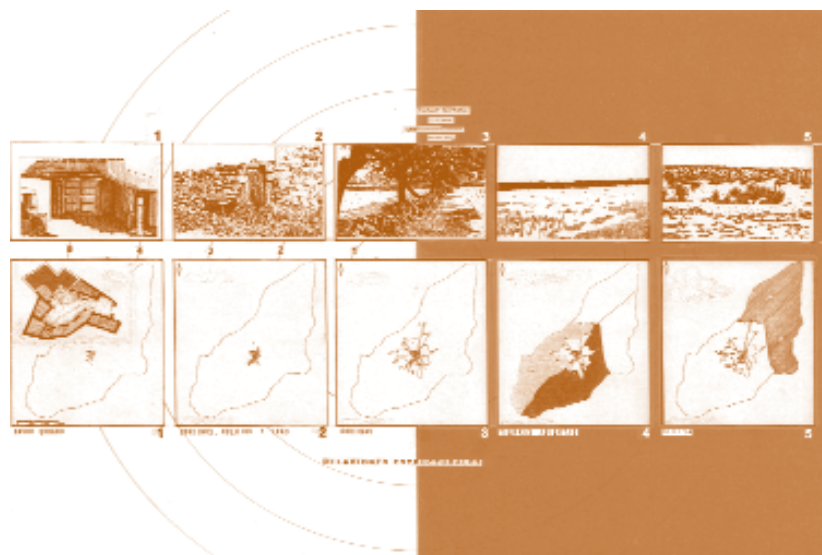


FIG. 16. Modos de ocupación del espacio agrícola en el territorio sayagués. Estructura de su paisaje.

Fuente: E.I.P.L.L.

MODOS DE OCUPACIÓN DEL ESPACIO AGRÍCOLA Y PECUARIO EN EL TERRITORIO Y EN LA CASA SAYAGUESA A LO LARGO DEL BIENIO AGRARIO

1.º año	Hoja de Pan	Hoja de Barbecho	Usos de la casa			2.º año	Hoja de Barbecho	Hoja de Pan	Usos de la casa		
			Vacuno	Cabaña ganadera	Porcino				Huerto	Tierras de cultivo anejas	Cortino
Septiembre	Sembrar	Algarrobos s/ rastrojos	Pastar en los comunales. Dormir en la tenada o carretera.	Pastar los comunales con posterioridad a las vacas.	Septiembre	Algarrobos s/ rastrojos	Sembrar	Huerto	Prado	Recoger las patatas y los nabos	
Octubre	Sembrar	Algarrobos s/ rastrojos			Octubre	Algarrobos s/ rastrojos	Sembrar				
Noviembre	Arrastrar	—	Apajar en el comedero. Se atan todas por los cuernos enlazando una con la siguiente mediante una sogá al cornil.	Periodo estancial en corrales de cañizas en la dehesa.	Noviembre	—	Arrastrar				
Diciembre	—	—		13-Dic. Suelta de la bellota en los comunales hasta las matanzas a primeros de enero.	Diciembre	—	—				
Enero	—	—			Enero	—	—				
Febrero	Aricar	—		Curar los embutidos en la cocina, colgados de la campana de la chimenea.	Febrero	—	Aricar	Hacer semilleros de pimientos, tomates, cebollas.	Segar de verde para el ignado.	Sembrar patatas, nabos y garbanzos.	
Marzo	Aricar	—	Periodo estancial en la dehesa.	Hilar la lana del año anterior.	Marzo	—	Aricar	Trasplantar a la tierra.			
Abril	—	Relvar (1.ª arada)			Abril	Relvar (1.ª arada)	—				
Mayo	—	Vimar (2.ª arada)			Mayo	Vimar (2.ª arada)	—				
Junio	Segar (a finales)	Terciar (3.ª arada)		13-Jun. Esquilar en la carretera. La sudada se realiza en un comedero.	Junio	Terciar (3.ª arada)	Segar (a finales)	Recoger hortalizas. Dejar para semilla, cebollo y lechugo.			
Julio	Segar (hasta Santiago)	—	Herar en el poltro.	Aplicar la lana en el cerradero. También se utiliza esta estancia para amasar el pan una vez cada quince días. De 15 a 20 hogazas en cada homada.	Julio	—	Segar (hasta Santiago)				
Agosto	Rastrojo	—			Agosto	Rastrojo	—			Trillar el cereal (trigo, cebada y centeno), aventar y limpiar. Trillar los garbanzos una vez recogida la era o prao, de lo anterior. Recoger el cereal y los garbanzos en los costales de lana y guardar en el sobrao. Durante el mes de septiembre se lleva el trigo y el centeno a moler.	

Nota: Los trabajos relativos a la cabaña ganadera y las tierras anejas en "usos de la casa", se realizan simultáneamente cada año, aunque para un mejor entendimiento se ha estructurado el cuadro, según el bienio agrario de tareas agrícolas en las tierras abiertas o comunales.

Fuente: Informantes de Escudero, José Campos Pelayo y Delia Campos Prada. E.I.P.L.L.

La ordenación de parques culturales en espacios rurales. Una propuesta para Asturias

Paz BENITO DEL POZO

Profesora del Departamento de Geografía y Geología. Universidad de León

RESUMEN: Este artículo recoge algunas de las ideas, planteamientos y propuestas de ordenación que han orientado el proyecto de crear en territorio Proder un parque cultural como instrumento para el desarrollo integral de un espacio rural de montaña en la zona centro-occidental de Asturias: la comarca del Camín Real de la Mesa. A partir de una reflexión sobre el concepto de parque cultural y su aplicación a zonas rurales, se trata de fundamentar la intervención en el espacio comarcal de referencia atendiendo a sus peculiaridades geoeconómicas y a su potencial para el turismo, una alternativa que debe hacerse compatible con las actividades tradicionales de la zona y con el principio de desarrollo sostenible por el que apuestan los agentes locales involucrados en el proyecto.

DESCRIPTORES: Espacio rural, Parque cultural, Desarrollo territorial, Sostenibilidad, Asturias.

I. INTRODUCCIÓN

En el marco de los programas operativos Proder se plantean actuaciones que buscan estimular y apoyar iniciativas que animen económica y socialmente una zona con problemas o en crisis, lo que incluye proponer a los responsables públicos y otros agentes locales nuevos instrumentos de actuación, entre los que se cuentan la creación de parques culturales y patrimoniales que permitan aglutinar intereses y generar una nueva dinámica de crecimiento y oportunidades que pasa por la

puesta en marcha o la potenciación de actividades con un importante efecto de arrastre y multiplicador, caso del turismo rural para ciertas áreas desfavorecidas.

En Asturias esta situación se planteó con el *Proder II Camín Real de la Mesa* y su empeño por impulsar iniciativas de fomento de actividades de diversificación del sector agrario y afines, del turismo rural y de la artesanía para una comarca ciertamente estancada y con necesidad de un proyecto realista, a la vez que innovador, capaz de reactivar el territorio en todos los órdenes. Se pensó en un parque cultural y los primeros

Recibido: 26.06.2006. Revisado: 21.09.2006.

e-mail: paz.benito@unileon.es

Este artículo forma parte de los resultados del proyecto de investigación titulado *La ordenación y gestión del territorio en los*

parques culturales. Aplicación al Camín Real de la Mesa (Asturias). Dicho proyecto se desarrolló en el Departamento de Geografía de la Universidad de León durante el periodo 2005-2006 (Vicerrectorado de Investigación, Proyecto R-55).

FIG. 1. Tamaño de los municipios de la comarca del Camín de la Mesa

Municipio	Superf. Km ²	Poblac. 2005
Belmonte	208,01	2.019
Candamo	71,97	2.407
Grado	221,64	11.128
Proaza	76,79	810
Quirós	208,79	1.465
Las Regueras	65,85	2.088
Santo Adriano	22,60	280
Somiedo	291,38	1.570
Teverga	168,86	2.035
Yenes y Tameza	31,63	197
Total comarca	1.367,52	23.999
% s. t. Asturias	12,89	2,22

Fuente: Elaboración propia con datos de la Sociedad Asturiana de Estudios Económicos e Industriales (SADEI).

esfuerzos se encaminaron a elaborar un plan director que fijase los objetivos, los criterios y las actuaciones más convenientes para el espacio definido por los diez municipios (concejos) de la zona centro-occidental de la región englobados en el *Proder II*, esto es: Teverga, Quirós, Grado, Santo Adriano, Proaza, Las Regueras, Candamo, Yenes-Tameza, Somiedo y Belmonte de Miranda (*vid.* FIG. 2), un espacio de notable extensión física y poco poblado (FIG. 1) que contrasta con algunos ecomuseos europeos, aunque más ajustado a la pauta española (parques culturales de Cataluña o Aragón).

La primera tarea consistió en asegurarse de que la zona era apta como parque cultural.

O dicho de otro modo, era preciso identificar los elementos que podían justificar un parque cultural en una zona de montaña relativamente marginal aunque con un indudable valor paisajístico, una notable riqueza etnográfica, algunos restos arqueológicos sobresalientes –como el propio camino romano de La Mesa– y un estilo de vida vinculado a las actividades agrícolas y ganaderas tradicionales. En consecuencia, la labor del equipo redactor se centró en identificar y caracterizar todos los elementos de interés cultural que el territorio ofrecía y tratar de armonizar los usos tradicionales del suelo y los paisajes naturales y antropizados con aquellas actividades turísticas que se



FIG. 2. La comarca IX, corresponde al ámbito de actuación del Proder II Camín Real de la Mesa y su parque cultural.

Fuente: www.readerasturias.org.

planteaban para la comarca, aunque fueran de baja intensidad y mínimo impacto.

En definitiva, el objetivo debía ser proponer una ordenación del territorio para el futuro parque cultural que fuera respetuosa con el patrimonio heredado y a la vez compatible con la explotación turística del mismo, sin romper el delicado equilibrio que caracteriza a los frágiles espacios de montaña (COLLANTES, 2005).

2. EL TERRITORIO Y SUS ELEMENTOS PATRIMONIALES COMO RECURSO

La consideración del territorio como un recurso cultural y económico deriva, según las teorías al uso, de su valoración como parte del patrimonio histórico y cultural. La evolución del propio concepto de patrimonio y la simultánea reelaboración de la noción de territorio convergen en una identificación que permite hablar de *patrimonio territorial*. Se trata de una actitud reciente, vinculada a la conciencia social de que se vive en una época de transformación, de cambios rápidos y profundos que rompen con el pasado, y en esas coordenadas cobran nuevo valor la herencia remota y las tradiciones que aún perviven y que se concretan en modos de vida, de trabajo y de relación singulares (BENITO, 1997; 2002).

Lo cultural, en sentido amplio, no se entiende sin la tradición, sin la recuperación del pasado y sus momentos más destacados. La cultura es una herencia, un legado y, por ello, un patrimonio. Y dicho patrimonio tiene múltiples vertientes, no sólo la técnica, la constructiva o la artística y documental. Así, el patrimonio cultural se extiende hoy al territorio, porque territorio es un paisaje natural y un paisaje humanizado, los sitios y los lugares que han conocido la intervención del hombre en distinta medida y casi siempre para obtener recursos que permitieran la supervivencia y progreso de la organización y sostenimiento de la sociedad.

Desde esta perspectiva, el concepto clásico y decimonónico del monumento, como edificio/construcción/objeto estanco y destinado a ser observado de manera pasiva, en su contexto o fuera de él, queda definitivamente superado y el edificio grandioso deja paso a elementos que están en nuestro entorno, presentes y vivos, activos

como recurso con un potencial productivo y con valores estéticos y culturales, en tanto que parte integrante de ese patrimonio al que antes se hacía referencia.

En esta línea, la consideración de monumento o pieza monumental se aplica también a elementos del espacio natural: a un paisaje vegetal (un árbol de antigüedad y porte excepcionales, un bosque milenario, un jardín de especies singulares) o a una zona litoral (una playa con un sistema de dunas único o una albufera con especies acuáticas singulares). Igualmente los espacios naturales con cierto grado de intervención humana cobran valor patrimonial y de esta forma un espacio rural con sistemas de cultivo en extinción, con acequias y canales de riego históricos o con tradiciones y costumbres singulares se integraría en el concepto de patrimonio, porque tales elementos son parte de la herencia que conviene conservar, proteger y revalorizar. Y el territorio que le sirve de soporte está en el argumento patrimonial.

Asimismo, la reivindicación del paisaje como “monumento histórico”, como realidad cultural y como parte del territorio, entronca con la reciente atención e interés por el paisaje como construcción y, por tanto, como producto histórico, como objeto de análisis histórico y arqueológico. El paisaje hoy forma parte del patrimonio cultural y como tal, constituye un patrimonio a gestionar. También a investigar y estudiar (OJEDA, 2004; VAL, 2004).

En este proceso, un paso más lo representa la incorporación de vestigios que no corresponden a un pasado remoto, ni siquiera a sociedades creadas sobre otros fundamentos técnicos y económicos, sino que tienen un carácter absolutamente contemporáneo, que pertenecen a nuestra sociedad y que aportan una evidente dimensión territorial. Se trata de los territorios rurales o industriales que la evolución reciente ha dejado sin uso o en un estado de manifiesto declive, en unos casos como simples edificios y construcciones diversas, pero en otros muchos como espacios de considerable extensión y complejidad: valles mineros, complejos industriales y portuarios, comarcas rurales que pierden actividad y quedan despobladas, etcétera.

En definitiva, nos hallamos ante estructuras territoriales en proceso de

desintegración económica y social, alteradas o degradadas en su esencia original, que se convierten en símbolo de una cultura del trabajo y de un estilo de vida amenazados o claramente en fase regresiva. Aquí el territorio es un patrimonio, con un potencial que puede orientarse a crear nueva riqueza, en sentido amplio, a la vez que se respetan sus valores intrínsecos y más singulares (ORTEGA, 2004).

Los geógrafos solemos recordar que el territorio ha tenido tradicionalmente una consideración física y geométrica predominante, identificándose con el sustrato natural, más o menos modificado, que ha servido de soporte a sociedades que han evolucionado a ritmos muy distintos. Esta percepción ambientalista o naturalista ha proporcionado al territorio una cierta identificación con la idea de Naturaleza. Por otra parte, un esquema cultural muy arraigado en Occidente ha dado preeminencia a la dimensión geométrica: así, el territorio se identifica con la extensión, con la superficie. Era y es el soporte de la actividad humana, una referencia material, concreta y mensurable. Pero el concepto de territorio no es estático, sino que evoluciona y se transforma con contenidos y enfoques analíticos nuevos. La tendencia es a superar los planteamientos ambientalistas y geométricos, de modo que a lo largo del siglo XX se impone una perspectiva de carácter social que interpreta el territorio como un espacio construido y ya no como un mero elemento dado, estático, sin influencia en las acciones humanas.

Las consecuencias de este cambio son relevantes para lo que aquí interesa. Dicho cambio significa, en primer lugar, entender el territorio como un producto social y, por ello mismo, con un componente importante de historicidad. En segundo término, el territorio aparece como un complejo físico al que se añaden elementos de artificio, introducidos por el hombre y, por lo tanto, de tipo cultural. El territorio hoy lo entendemos como algo construido, una arquitectura que cambia con el tiempo y que se organiza de diferente forma en el marco de unas sociedades y otras. Es un factor importante en la economía, la organización social y los valores culturales.

El territorio, así interpretado, es susceptible de planificación y de ordenación.

Se planifica el futuro y se ordena el presente. Pero, ¿qué hay del pasado, del componente histórico? El territorio tiene, como antes se ha dicho, un componente patrimonial importante. Aporta elementos heredados valiosos que son el resultado de una manera de estar y de producir de las distintas sociedades, urbanas o rurales, sobre el espacio. Esos elementos patrimoniales pueden ser tratados como recursos alternativos, que una vez puestos en valor con una finalidad concreta de desarrollo territorial adquieren un cierto peso en la economía y pueden actuar como un puntal básico del progreso socio-cultural. Un parque natural o un parque cultural son ejemplos de ese tipo de aprovechamiento del patrimonio para crear valores añadidos.

Hace ya tiempo que los espacios naturales más sobresalientes y los llamados “espacios protegidos” son reconocidos socialmente como áreas de interés cultural. En unos casos con proyección comercial y en otros sin ella. La UNESCO así lo reconoce cuando los declara sitios o lugares Patrimonio de la Humanidad. A propósito de esto, es importante tener en cuenta que la posibilidad de que un territorio pueda ser reconocido como un espacio cultural y llegue a ser integrado por la sociedad como patrimonio cultural no depende sólo de su valor intrínseco, sino de su aceptación social. Esto es, precisamente, el requisito que lo convierte en recurso cultural.

Por otra parte, el territorio es un recurso económico de primer orden. En unos casos es el elemento material, tangible, y en otros aporta el componente intangible, ligado a valores culturales, estéticos, históricos o ambientales. Tiene un valor de uso y un valor de cambio. Este último puede incrementarse si añadimos el componente patrimonial, es decir, lo histórico, lo heredado. De manera que el territorio, convertido en patrimonio, adquiere una dimensión y un valor económico muy superior a su mero valor de uso. Y esto lo hace doblemente interesante.

En efecto, la circunstancia apuntada es la que proporciona al patrimonio territorial un carácter destacado, pues se trata de un recurso escaso, singular y no renovable. Aquí cobran protagonismo la acción consciente de ciertos colectivos y aquellas iniciativas sociales capaces de identificar tales bienes y de movilizar a la comunidad en orden a su

conservación, y en orden a su revalorización y nuevo uso.

Llegados a este punto, la ordenación del territorio y las acciones de planeamiento se tornan cruciales para llevar a buen fin el propósito de desarrollar un parque cultural, que habrá de tener una delimitación precisa, un marco normativo mínimo, bien sea específico o bien parte de otro más amplio o de rango superior, y una gestión adecuada.

3. EL PARQUE CULTURAL, UN INSTRUMENTO PARA EL DESARROLLO RURAL INTEGRADO

La experiencia actual de protección y puesta en valor de los espacios que combinan elementos propios de los paisajes naturales y culturales ha derivado en la proliferación de parques culturales, una figura que se aplica a territorios más o menos extensos (una comarca, municipios de tamaño pequeño y medio, un gran municipio) y que, según los casos, adopta nombres que aluden al rasgo dominante de dicho territorio: parque minero, parque industrial, parque agrario, parque rural, parque fluvial, etcétera.

A su vez, la figura del parque cultural, apenas regulada, suele vincularse a proyectos de desarrollo endógeno o a iniciativas de desarrollo local que buscan dinamizar un territorio con estrategias muy diversas que abarcan desde la promoción turística, apoyada en un determinado valor o valores de ese territorio, hasta los incentivos para fortalecer el tejido empresarial de la zona, pasando por la explotación planificada de un recurso/producto con hueco en el mercado o la creación de nuevas actividades que complementen a las tradicionales y permitan diversificar la base económica, generar empleo y retener a la población, es decir, frenar la emigración rural (VAL, 2004). Se trata de evitar, en última instancia, la despoblación y el despoblamiento. O lo que es lo mismo, la atonía y abandono de una zona, sea un municipio, una comarca o una región cuyo retroceso económico y pérdida de efectivos humanos puede derivar en fenómenos como la proliferación de pueblos abandonados y pueblos fantasmas, sólo ocupados parcialmente los fines de semana o en periodos vacacionales por una población

que reside fuera del lugar, aunque conserva la casa como segunda residencia o vivienda ocasional.

En España la legislación sobre parques culturales tiene una referencia pionera: la Ley de Parques Culturales de Aragón, en vigor desde diciembre de 1997. La misma introduce el concepto de parque cultural como un territorio que contiene elementos relevantes del patrimonio cultural integrados en un marco físico de valor paisajístico y ecológico singulares que habrán de ser protegidos y promocionados en su conjunto, asignando al parque cuatro objetivos: proteger, conservar y difundir el patrimonio cultural y natural; estimular el conocimiento del público, promoviendo la información y la difusión cultural y turística de los valores patrimoniales; contribuir a la ordenación del territorio; y, por último, fomentar el desarrollo rural sostenible, mejorando la calidad y el nivel de vida de las áreas afectadas, con especial atención a los usos y aprovechamientos tradicionales (*vid.* Arts. 1 y 2, Ley 12/1997 de 3 de diciembre, de Parques Culturales de Aragón).

Desde esta perspectiva, cualquier proyecto de parque cultural entraña una decidida apuesta por el desarrollo local y, con frecuencia, por el desarrollo rural integrado, ya que son estos espacios, los rurales, los más amenazados por la crisis demográfica y el estancamiento o retroceso de las actividades productivas. Esto es así porque en las coordenadas del capitalismo global, que exacerba la competencia entre territorios, acelera el proceso de urbanización y acentúa la presión sobre los espacios no urbanos, las zonas rurales son claramente perdedoras, muy sensibles a los fenómenos regresivos que se acaban de citar, de ahí que en ellas sea preciso desplegar acciones y aplicar recursos que inviertan la situación de estancamiento, atonía o crisis.

No se trata, obviamente, de *reinventar* las zonas rurales y marcar para ellas objetivos de expansión y desarrollo imposibles de sostener, ya que semejante planteamiento no se ajustaría a la realidad ni al potencial ni a las aspiraciones de los habitantes de estos espacios, con claros techos demográficos y con una dinámica productiva y de retención de habitantes que depende del propio estilo de vida rural, entre otros factores. Pero sí interesa frenar procesos innecesariamente

acelerados y que perjudican la opción de “seguir viviendo en el campo y del campo”.

Asimismo, el enfoque sostenible preside la mayoría de las acciones propuestas en los más diversos parques culturales españoles y europeos. El objetivo común es conservar, proteger y, en su caso, poner en uso elementos y recursos en peligro de extinción, olvidados o marginados, pero en cualquier caso con un evidente valor patrimonial. A la vez, también existe el propósito de mantener las actividades tradicionales y aprovechar recursos del territorio no activados hasta el momento (PLAZA *et al.*, 2003; CÁNOVES *et al.*, 2006).

El pasado, la tradición y los bienes y valores heredados se suman a las iniciativas que promueven actividades nuevas o alternativas a partir de recursos propios con un importante potencial en términos productivos y sociales. En el ámbito de los parques culturales es tan importante el legado de la tradición y de la historia como las oportunidades de futuro que puedan surgir ligadas a nuevos recursos, actividades y retos impulsados por la iniciativa individual y/o colectiva.

Un antecedente de semejante intervención lo encontramos en la figura del ecomuseo que se extiende en los años 70 y 80 por Francia, Noruega y Suecia. El ecomuseo se concibe como un museo territorial, un amplio espacio abierto en el que el paisaje cobra el protagonismo que en otro tiempo tuvieron los lugares singulares o los elementos aislados, con un objetivo claro: favorecer un nuevo desarrollo económico en territorios desfavorecidos (SABATÉ, 2005). Según los expertos el ecomuseo aporta dos ideas fundamentales: la puesta en valor del patrimonio cultural y natural, y una concepción dinámica del patrimonio que implica proteger, desvelar su identidad y favorecer un desarrollo equilibrado (TROITIÑO, 1998). El ejemplo más conocido es el ecomuseo francés de *Le Creusot-Montceau-les-Mines*, al sur de la región de Borgoña, asentado sobre un territorio de 390 km² y más de 100.000 habitantes. El proyecto se desarrolló con fondos locales, regionales y el apoyo de la Unión Europea con el fin de reactivar una importante zona minera y siderúrgica en declive. Sus objetivos y líneas estratégicas se centraron en crear un producto turístico de calidad capaz de

generar empleo y de fijar y diversificar inversiones. Como actuación destacada figura la recuperación física de los edificios industriales con valor patrimonial para su puesta en valor y nuevo uso como museos, escuelas-taller o itinerarios en el viejo tren minero, cuidando la recuperación del paisaje y el medio ambiente, y recreando las formas de vida y de trabajo tradicionales.

Este tipo de iniciativa se reproduce en el *Emsher Park del Ruhr*, en Alemania; en el *Ecomuseo Municipal de Seixal*, área metropolitana de Lisboa, o en el también paradigmático *Ecomuseo de Bergslagen* (Suecia), creado a mediados de los años 80 con la idea de frenar la involución de una región minero-industrial utilizando la historia para reforzar la identidad local y tratar de cambiar la mentalidad de la población, una intervención que puso el acento no tanto en el pasado como en el futuro de la zona, proceso encabezado por los agentes públicos y más tarde secundado por la iniciativa privada que dio frutos al cabo de varios años de inversiones y trabajo colectivo (BERGDHAL, 2005, pp. 69-70).

A la luz de las experiencias señaladas, es obvio que los parques culturales entendidos como instrumentos dinamizadores del territorio no se improvisan ni se construyen en el vacío. Bien al contrario, requieren del compromiso de los múltiples agentes públicos y privados que convergen en la zona: Ayuntamientos, agencias de desarrollo, grupos de desarrollo rural, asociaciones de empresarios, de agricultores y ganaderos, comerciantes, promotores turísticos, etcétera. La experiencia de los ecomuseos ya consolidados y de los llamados parques patrimoniales así lo atestiguan (SABATÉ, 2005).

El éxito de las iniciativas depende pues, en gran medida, de dicho compromiso y sólo los parques en los que esta condición se cumple alcanzan el éxito. Un éxito que no llega sino en plazos medios y largos de tiempo: de siete a quince años es lo que tardan en consolidarse y dar fruto los parques culturales, y esto siempre y cuando se mantengan el nivel de interés y la apuesta decidida de todos los agentes implicados en el proyecto. Los primeros siete años son decisivos para crear el tejido del parque y afianzar el compromiso de todos los que deberían involucrarse en el desarrollo del proyecto. Esta función motora suele estar

ligada a alguna entidad o instancia pública, principal animadora del parque, si bien las acciones concretas tienen que ser asumidas por los agentes privados y los particulares (BENITO, 2002).

En este punto es fundamental comprender y asumir la diferencia que existe entre *arrancar* el proyecto, es decir, poner las bases del mismo, y *mantener* el proyecto, hacerlo realidad de manera consistente y sostenida. La primera acción con frecuencia es pública. La segunda debe ser, en esencia, privada.

Asimismo, es importante crear conciencia entre la población acerca del interés que el parque tiene para todos, con independencia del beneficio concreto que cada cual vaya a obtener y de los sectores y actividades que se vean impulsados. En realidad el parque es una figura flexible, un marco que admite cualquier iniciativa –individual o colectiva; pública o privada–, siempre que responda a un fin compatible con los objetivos fijados para la comarca y se canalice a través de los cauces establecidos por el propio parque, para el que conviene diseñar una imagen de marca a la que se asocien productos, establecimientos y actuaciones (sirvan como ejemplo el Parc Fluvial del Llobregat, en Barcelona, y el Maestrazgo, en Teruel).

En tal contexto, también son necesarios el compromiso y el apoyo del Gobierno regional, así como la concurrencia de acciones y programas comunitarios (Proder, Leader, Interreg, etc.). Se trata de rebasar el marco local en beneficio del parque. Todo esfuerzo de financiación y aplicación de recursos humanos será válido para consolidar el proyecto, que debe contar con un equipo de personas formadas y con experiencia en identificar y captar recursos y oportunidades, tanto dentro como fuera del ámbito del parque. Dicho equipo debe ser capaz, al mismo tiempo, de crear las conexiones necesarias entre todos los elementos del territorio, que pueden ser heterogéneos y estar dispersos. Otras instituciones, en particular la Universidad, también pueden cumplir un papel destacado a través del estudio y el desarrollo de investigaciones que se apliquen y reviertan en la zona, identificando oportunidades, desarrollando productos o generando una dinámica académica e investigadora que tenga al territorio del parque como protagonista y beneficiario de los resultados alcanzados.

4. UN PARQUE CULTURAL PARA LA MONTAÑA DE ASTURIAS

En el caso concreto de Asturias, los recursos naturales y culturales son la gran baza de los espacios rurales y, como tal, así han sido valorados en los últimos años, poniéndose en marcha una serie de actuaciones a través de los Parques Naturales y otras figuras en las que se compatibilizan, por un lado, los intereses de conservación con los instrumentos que garantizan la continuidad de las actividades económicas tradicionales (normas, planes y fondos) y, por otro lado, dicha tradición con el fomento de nuevos sectores productivos capaces de aprovechar el potencial del territorio (MAURÍN, 1999). Uno de esos sectores productivos es el turismo, entendido como actividad sostenible y generadora de dinámicas de progreso en espacios ajenos a los fenómenos de masas y de consumo ilimitado, caso de los espacios rurales y de los espacios de montaña (DELGADO *et al.*, 2002).

En la región que nos ocupa la diversificación de la oferta viene de la mano del turismo rural o turismo verde, que implica la puesta en valor de los espacios naturales y la inclusión de propuestas culturales en las que los distintos elementos que componen el patrimonio histórico, etnográfico, artístico y técnico se quieren ofrecer con un enfoque que los convierta en un recurso valioso en sí mismo y sin adular, es decir, preservando sus rasgos originales y la esencia que los convierte en elementos singulares y únicos.

Esta necesidad de difundir y poner en uso dicho patrimonio como parte de una oferta de turismo rural y sostenible, percibida como oportunidad para el territorio, se explica por los siguientes factores:

- El aumento del tiempo vacacional y de ocio de un amplio segmento de población, unido a la insatisfacción ante la oferta turística convencional, basada en el binomio sol y playa, y la preferencia por un turismo más activo y enriquecedor.
- El incremento de los niveles formativos y culturales de la población en general, lo que favorece el cambio de actitud, cada vez más receptiva hacia modelos turísticos alternativos.

- La mayor sensibilidad de la sociedad hacia el medio ambiente y los elementos culturales que lo acompañan. Esto incluye el respeto y valorización de los paisajes, de las formas de producción tradicionales y de las formas de vida y trabajo específicas de los espacios rurales.

Si bien en Asturias se han producido avances significativos en cuanto al uso y gestión de los espacios naturales y rurales, y se ha llevado a cabo una planificación de la puesta en valor de los mismos, en lo que se refiere al patrimonio cultural, en cualquiera de sus vertientes, se han realizado menos esfuerzos y reflexiones. Y sobre todo, falta una metodología que integre patrimonio natural y patrimonio cultural y que emprenda su puesta en valor desde una concepción integral y su posible aplicación a los espacios rurales y de montaña.

En tal sentido, el Grupo de Desarrollo Rural Camín Real de la Mesa plantea una actuación integral sobre el patrimonio cultural de los concejos que forman parte del Proder II partiendo de un diagnóstico detallado y documentado de la situación y de los potenciales de la comarca. A tal fin, la antigua calzada romana del Camino de la Mesa y los ramales que de ella se derivaban sirven como eje articulador (*vid.* Revista GDR Camín Real de la Mesa, n.º 2, enero 2006, pp. 16-26). En segunda instancia, se proponen una serie de acciones para recuperar dicho patrimonio y rescatarlo del olvido, otorgándole un uso alternativo como elemento o foco de atracción turística y a la vez como pieza clave en la dinamización del espacio comarcal, donde son por igual importantes las actividades tradicionales, la cultura del trabajo heredada y las iniciativas innovadoras en sectores alternativos. Un capital que, a buen seguro, una vez activado contribuirá al desarrollo de la comarca y a la creación de señas de identidad de la misma sin renunciar a la ruralidad de este territorio, uno de sus principales valores.

En definitiva, el resultado de las tareas previas del equipo redactor sobre las posibilidades de desarrollar un parque cultural en la comarca del Camín, tras analizar y contrastar diversas experiencias en zonas de Cataluña, Aragón, Huelva y Castilla-La Mancha y después del diagnóstico de la zona derivado de un

exhaustivo trabajo de campo, condujeron a la conclusión de que el territorio que es objeto de la acción del Grupo de Desarrollo Rural Camín Real de la Mesa reunía las condiciones para ser un parque cultural, sujeto a los criterios de ordenación que a continuación se detallan y ajustado a las premisas y principios que hasta aquí se han apuntado y que lo vinculan con algunos modelos de parque cultural que ya son una realidad en nuestro país (BENITO, 2002).

5. PROPUESTA DE ORDENACIÓN DEL PARQUE CULTURAL CAMÍN REAL DE LA MESA

La ordenación del territorio es, junto con la planificación urbanística, la expresión más nítida de la intervención de los poderes públicos en el espacio. Surge como una práctica social destinada a resolver los problemas que plantean una ocupación y un uso desordenados o poco convenientes del territorio y para dirigir con cierta anticipación futuras intervenciones. No en todas las épocas se ha dado ni en todos los países existe la misma sensibilidad hacia la ordenación del territorio y los desafíos que plantea. En España es una preocupación relativamente reciente que cobra impulso en el marco del Estado de las Autonomías. Antes de la Ley del Suelo de 1956, e incluso aprobada ésta, era evidente la contradicción entre la voluntad de ordenación y regulación del espacio y la permisividad de actuaciones (la mayoría de fuerte carácter especulativo) que en nombre del progreso y la modernización del país representaron verdaderos atentados contra el medio físico y el territorio en general.

La Reforma de la Ley del Suelo de 1975 y el nuevo marco constitucional que se estableció en 1978 coadyuvaron a una intervención más coherente de las Administraciones Públicas en el espacio, si bien sigue siendo largo el camino que aún falta por recorrer hasta llegar al deseable equilibrio entre aprovechamiento racional del espacio para usos productivos (consumo de suelo) y el necesario respeto y protección del medio físico, tanto en su consideración de recurso como de soporte.

Las Comunidades Autónomas españolas cuentan con una legislación propia sobre

ordenación del espacio, la denominada *Ley de Coordinación y Ordenación del Territorio*, que define los principios e instrumentos básicos para la ordenación física del espacio en el ámbito estricto de la región. Todas las leyes autonómicas muestran una estructura y una terminología similares, pues comparten un objetivo común: superar las insuficiencias y limitaciones de los sistemas de planificación local y sectorial con relación a los problemas de ámbito supramunicipal y a la coordinación de las actividades con incidencia sobre el espacio. En general, este tipo de leyes centra sus objetivos en los siguientes aspectos:

- Fijar la necesidad de un modelo territorial capaz de favorecer el desarrollo equilibrado y sostenible de la región, así como la articulación e integración de su territorio y su vinculación con el exterior.
- Favorecer la compatibilidad entre el desarrollo socioeconómico y urbanístico, y la protección del medio ambiente y el patrimonio cultural.
- Establecer criterios y procedimientos para coordinar las actuaciones con incidencia sobre el territorio.

Dicha Ley es, asimismo, el requisito previo para la redacción y aprobación de unas *Directrices Regionales de Ordenación del Territorio*, instrumento mucho más concreto que sintetiza y orienta la política territorial de acuerdo con las políticas sociales, económicas, medioambientales y culturales vigentes. En ellas queda definido con precisión el modelo territorial que será de aplicación a escala regional. A su vez, de tales *Directrices* se pueden derivar otros instrumentos de carácter ejecutivo o de intervención directa (planes territoriales sectoriales) que contienen especificaciones acerca del papel que juega el medio físico en la expansión de las actividades productivas. Cualquier intervención en el territorio debe tener en cuenta este marco normativo básico, al que se añade el planeamiento urbanístico, que aporta especificaciones a escala municipal que atienden a los usos del suelo y a los procesos de urbanización, tanto en áreas urbanas como en zonas rurales.

En el caso de un parque cultural, la ordenación del mismo es una decisión de carácter estratégico encaminada, en primer

lugar, a organizar con coherencia y eficacia el espacio del propio parque, una vez establecidos sus límites y conocida su delimitación precisa, y, en segundo lugar, dirigida a seleccionar y priorizar actuaciones concretas. El parque puede incluir varios municipios y solaparse en él proyectos diferentes liderados por entidades con objetivos distintos: apoyar una iniciativa de desarrollo turístico, proteger y fomentar formas de expresión de la cultura popular, mantener formas de vida tradicionales, evitar la desaparición de actividades agrícolas y/o ganaderas, o poner en valor el patrimonio minero de la zona. En estos casos habrá que armonizar todas las figuras de protección, de ordenación y de desarrollo que confluyen en el ámbito del parque, buscando fórmulas que eviten la competencia y que, por el contrario, refuercen la complementariedad de los distintos espacios del parque (VEGA, 1998).

Asimismo, el tamaño del parque, su extensión total y la complejidad y diversidad de su territorio condicionan la intensidad y el ritmo de las intervenciones. Por otra parte, el territorio no es homogéneo y los valores a preservar y potenciar tampoco son los mismos en los diferentes ámbitos locales o municipales del parque. En consecuencia, se impone la necesidad de actuar teniendo en cuenta las pautas siguientes:

1. Identificar y seleccionar con precisión los elementos patrimoniales a potenciar o poner en valor en cada concejo, sin perder el hilo argumental del parque. Conviene elaborar una lista de proyectos singulares.
2. Organizar la secuencia temporal de las intervenciones en el territorio y sobre el patrimonio, es decir, establecer unas prioridades en las intervenciones y acciones a ejecutar, ya que un parque de estas características no se *construye* en una sola fase sino que requiere un período más o menos largo de tiempo para hacerse realidad (no menos de una década).
3. Abrir un foro de opinión con todos los municipios del parque para establecer el alcance de la participación de cada uno de los entes municipales, sin discriminar a ninguno pero sin despilfarrar recursos multiplicando acciones de compensación entre los más *débiles* frente a los más *fuertes*.

4. De lo anterior se deriva un principio ordenador básico: el equilibrio territorial dentro del parque, entendiendo por tal que cada municipio participe con aquellos recursos de los que dispone y que interesa potenciar en el conjunto del parque, sin discriminaciones, sin que nadie quede excluido, pero aceptando que unos aportarán más que otros en razón de la heterogeneidad y diversidad que es consustancial a todo territorio complejo.

El *Parque Cultural Camín Real de la Mesa* comprende un ámbito comarcal integrado, como se ha visto, por diez municipios con un rasgo dominante: su carácter de espacio de montaña, que lo hace muy vulnerable a los procesos de despoblación y atonía productiva que gravan sobre la mayoría de las zonas rurales, habida cuenta de su dependencia de las actividades primarias, en particular la ganadería, de su escasa y envejecida población y de su débil red de infraestructuras de transportes y comunicaciones, que agudiza el aislamiento de ciertas áreas de difícil acceso y limita la plena integración del conjunto comarcal en los ejes y espacios más dinámicos del Área Central asturiana.

En efecto, a pesar de su cercanía a las ciudades de Oviedo y Avilés la comarca muestra signos de periferia ya que tan sólo los concejos septentrionales tienen una relativamente buena y rápida conexión con Oviedo (en especial Grado y, en menor

medida, Las Regueras, Santo Adriano y Proaza) y con Avilés (Las Regueras y Candamo), en este caso más por proximidad geográfica que por calidad de la red. Esta circunstancia dificulta la integración plena de la comarca en los procesos y dinámicas expansivas del Área Central, aunque no es del todo ajena a ellos.

A pesar de los factores que delatan la condición de área desfavorecida de la comarca, existen numerosos elementos que potenciados pueden llegar a ser interesantes recursos de desarrollo y progreso comarcal, a saber: un paisaje natural de extraordinaria belleza; un patrimonio edificado de gran singularidad, ligado a la actividad ganadera; una rica e intensa historia que arranca de los tiempos de la romanización y que ha dejado un vestigio único, el Camino Real de la Mesa; restos de una industrialización basada en la minería del carbón y la metalurgia; restos materiales de la historia bélica, hoy proclamados de interés cultural; y así una larga lista que justifica de manera sobrada la consideración de este espacio como un verdadero parque patrimonial por parte del Grupo de Desarrollo Rural, que ha asumido una serie de proyectos singulares enmarcados dentro del parque (FIG. 3).

La red de caminería, elemento físico articulador del parque, será el recurso patrimonial que otorgue singularidad a este proyecto y sirva de catalizador del desarrollo rural de la zona. Se trata de una vía que

FIG. 3. Proyectos singulares del Parque Cultural del Camín

Proyecto	Concejo/municipio
1. Rehabilitación de la venta de La Corredoria	Belmonte de Miranda
2. Acondicionamiento de la Peña de Candamo	Candamo
3. Acondicionamiento del Palacio de Fontela	Grado
4. Actuaciones en el medio natural El Llanu de Piedrafita	Las Regueras
5. Intervención arqueológica en la Torre del Campo	Proaza
6. Actuaciones en el medio natural de La Cobertoria	Quirós
7. Rehabilitación central eléctrica de Bárzana	Quirós
8. Rehabilitación Torre de la Abadía	Santo Adriano
9. Rehabilitación Braña de La Mesa	Somiedo
10. Consolidación restos del Castillo de Alesga	Teverga
11. Plantación de arboreto	Yenes y Tamiza

Fuente: Revista GDR Camín Real de la Mesa, n.º 2, 2006, p. 27.

recorre los diez municipios y consta de unos 149 kilómetros de antiguos caminos para los que está prevista una intervención por tramos con el recorrido y presupuesto que se reflejan en la FIG. 4

Pero para ordenar el espacio patrimonial del parque no basta con identificar elementos singulares y fijar un eje vertebrador como es el Camino Real de La Mesa. Los municipios que integran el Parque del Camín son entre sí muy diferentes en lo que respecta a desarrollo efectivo y recursos patrimoniales, rasgo éste, la heterogeneidad, que exige un ejercicio de clasificación de los concejos, por afinidad y potencialidades, sobre el que basar la ordenación indicativa del parque y seleccionar las acciones que habrán de conformar el futuro Plan de Actuaciones, sin perder de vista el objetivo genérico de dotar a la comarca de un instrumento, el parque cultural, concebido como elemento integrador de los diez concejos, a los que hay que hacer partícipes de un proyecto común.

La ordenación propuesta tiene, necesariamente, que armonizarse con los objetivos que el propio parque cultural se plantea cubrir, esto es:

1. Conocer y valorar el potencial de desarrollo de la comarca a partir de una serie de aspectos claves, tales como los recursos patrimoniales de carácter cultural existentes y ya puestos en valor, buscando su optimización y mejorando su competitividad y la identificación de

recursos inactivos susceptibles de ser revalorizados.

2. Elaborar una propuesta de parque cultural que contenga las líneas estratégicas básicas para articular todo el territorio en torno a un elemento unificador: la caminería de época antigua. El parque agruparía la oferta cultural y natural por grupos temáticos, cohesionando y aglutinando la oferta actual y orientando a los visitantes hacia la variedad de objetos patrimoniales.
3. Poner a disposición de los agentes implicados en el desarrollo local y comarcal de la zona un eficaz instrumento para la toma de decisiones sobre el futuro parque cultural.

El análisis y diagnóstico sobre cada uno de los municipios de la comarca, su perfil socioeconómico, su orientación productiva real y deseada y los recursos disponibles con potencial turístico-cultural nos llevó a la siguiente delimitación de áreas relativamente homogéneas por afinidad territorial y funcional (*vid.* FIG. 5):

- A) Concejos con desarrollo turístico y algún instrumento potenciador:
- Somiedo (Parque Natural de Somiedo).
 - Teverga (Parque Natural de Las Ubiñas).
 - Quirós (*idem*).
 - Belmonte (*idem*).
 - Proaza (Senda del Oso).

FIG. 4. Red de caminería a recuperar y poner en valor

Tramos	Longitud (km)	Coste (euros)
Alto El Muñón La Mesa-Dolia (Belmonte)	34,81	134.578,70
Dolia-Grado	24,07	46.293,09
Alto El Muñón-La Plaza (Teverga)	16,24	46.859,09
Pto. Ventana-Roderos (Quirós)	13,84	31.540,14
Sta. Marina-Pedroveya (Quirós)		Pendiente
Cueva Oscura-Andayón (Las Regueras)	2,64	59.889,15
Cueiro-Villanueva (Santo Adriano)	31,89	81.385,45
Sograndío (Proaza)-Villabre (Yernes/Tamiza)	6,53	(incluido arriba)
Peñaflor-Beifar (Candamo)	15,75	112.454,05
Braña La Mesa-La Madalena	3,24	360.098,28
Total	149,01	873.097,95

Fuente: Revista GDR Camín Real de la Mesa, n.º 2, 2006, p. 27.

- B) Concejos con función de espacio periurbano:
- Las Regueras.
 - Santo Adriano.
- C) Concejos de fuerte desarrollo agrario (agricultura, ganadería):
- Grado
 - Candamo
 - Belmonte
 - Yernes y Tameza.

Esta agrupación permite, a su vez, establecer tres áreas básicas de ordenación bien diferenciadas dentro del parque (*vid.* Fig. 6) con las siguientes características:

- I. *Área de potenciación de actuaciones de turismo consolidadas:* Somiedo, Teverga, Quirós, Belmonte y Proaza.

Estos municipios, situados al sur de la comarca, cuentan con el atractivo de las zonas de alta montaña, lo que ha permitido en los últimos años la aparición y desarrollo de un importante turismo

rural o turismo verde. La actuación más emblemática fue la puesta en marcha del Parque Natural de Somiedo, que tras dos décadas de vigencia ha logrado consolidar una marca turística que, junto a Picos de Europa, otorga a la región una posición destacada en el marco del turismo verde nacional e internacional. A esto hay que añadir la existencia de diversos paisajes protegidos y en proyecto en ciernes del Parque Natural de las Ubiñas en Teverga y Quirós. El parque cultural del Camín de La Mesa completaría el espectro de elementos con interés turístico dentro del área, poniendo el acento en los aspectos culturales y de antropización del paisaje y permitiendo la convivencia de la actividad turística con la ganadería tradicional.

- II. *Área de preeminencia de las actuaciones de desarrollo agrario combinada con acciones turísticas selectivas:* Grado, Candamo, Yernes y Tameza y Belmonte (Ría de Miranda).

Las amplias vegas creadas por los ríos



FIG. 5. Propuesta de zonificación del ámbito del Parque atendiendo a la especialización funcional de los concejos (nota: la toponimia aparece en asturiano). Fuente: Proder II, Plan Director del Parque Cultural Camín Real de la Mesa (inédito).

Narcea, Cubia y Nalón en la zona Norte de la comarca han propiciado el desarrollo de una importante actividad económica vinculada a los usos agrícolas del suelo, destacando la producción de fresa en Candamo, de verduras y hortalizas en Grado y de fabas en la Ría de Miranda. El mercado de la villa de Grado actúa, a su vez, como elemento vertebrador de la economía de la zona y convierte a la capital moscona en obligada referencia comarcal, función que viene reforzada por sus buenas comunicaciones por carretera y su conexión con el Área Central de Asturias y con el resto de las localidades del entorno.

Asimismo, siguiendo el ejemplo de otros espacios agrícolas con producciones limitadas pero de alta calidad regulados por figuras de protección específicas, como es el caso del Parque Agrario del Llobregat, se propone crear una marca o sello que permita identificar los productos como específicos del ámbito del parque cultural, sumando un valor añadido de calidad y confianza para el consumidor.

III. Área de preeminencia de las acciones de parque cultural periurbano: municipios de Las Regueras y Santo Adriano.

La situación geográfica de estos dos municipios en relación con el centro de la región y la proximidad de las ciudades más importantes de la misma (Oviedo, Gijón, Avilés), así como su posición respecto a la zona más turística de la comarca, los convierte en lugares idóneos para el desarrollo de actuaciones de carácter periurbano. Aquí se aconsejan rutas de senderismo de corto recorrido, áreas recreativas y áreas arqueológicas (dada la presencia de importantes cuevas y yacimientos prehistóricos), actividades e infraestructuras que ya están parcialmente desarrolladas a tenor de una actuación anterior que tiene como escenario el valle del Trubia y que implica de lleno al municipio de Santo Adriano, por donde discurre la Senda del Oso, operativa desde mediados de los años noventa.

La propuesta más ambiciosa para este espacio sería la creación de un centro de

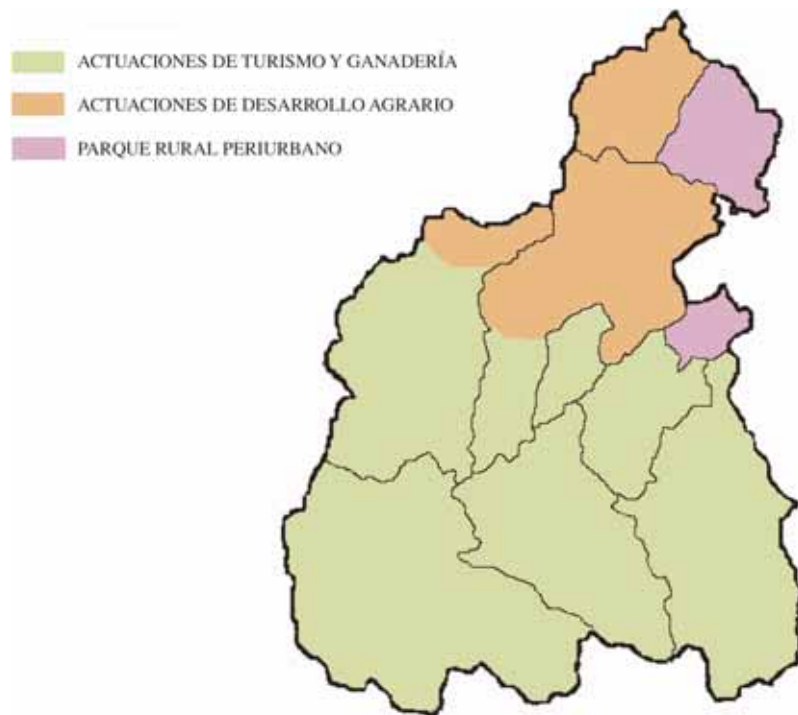


FIG. 6. Áreas básicas de la ordenación del Parque.

Fuente: Proder II, Plan Director del Parque Cultural Camín Real de la Mesa (inédito).

interpretación de la Evolución Humana y Natural en Santo Adriano, lo que permitiría atraer visitantes durante todo el año y desestacionalizar la afluencia de turistas que orientan sus preferencias hacia Somiedo y otros espacios naturales de la comarca en los meses de verano.

En otro orden, el parque habrá de dotarse de un centro de recepción en el lugar que ofrezca las mejores condiciones posibles de accesibilidad y conexión externa e interna, intentando que dicho edificio aproveche el patrimonio disponible. En este sentido, la villa de Grado, por las razones antes apuntadas, cumple ambas exigencias y bien podría asumir la función de “puerta principal” del parque.

Por último, el Parque del Camín, siguiendo los modelos al uso, se desarrollaría según un plan de etapas flexible y que garantice la ejecución de todas las acciones planteadas, de acuerdo con el siguiente esquema indicativo:

- 1.^a Fase: Ejecución de caminos y demás obras básicas que servirán de apoyo a las actuaciones sectoriales dentro del parque. Acciones simultáneas de promoción y publicidad.
- 2.^a Fase: Recuperación de patrimonio edificado con las funciones que contemple el Plan de Actuación. En paralelo, acciones de desarrollo agrario y turismo en áreas seleccionadas. Puesta en marcha del centro de recepción del parque.
- 3.^a Fase: Completar las acciones previstas de desarrollo turístico y agrario. Todos los municipios deben tener en marcha su recurso básico aportado al parque.
- 4.^a Fase: Actividades de animación y promoción del parque. La infraestructura estará creada, algunos recursos puestos en valor tendrán una inercia positiva, pero hay que seguir estimulando el avance y consolidación de todos los bienes patrimoniales del parque, así como las actividades a ellos vinculadas.

6. CONCLUSIONES

La experiencia de abordar los contenidos y los principios que han de dar cuerpo a un espacio concebido bajo el prisma de un

parque cultural, figura que a la vez protege, ordena y pone en valor recursos existentes y potenciales, sirve, sin duda, de enriquecimiento al geógrafo y demás profesionales del territorio, permitiendo a unos y otros aplicar sus conocimientos a la mejora del desarrollo y la gestión de espacios complejos y con frecuencia cargados de historia. De esta relación profesional con el medio físico y su ordenación se deriva un cierto compromiso fundado en el saber hacer y la capacidad de proponer intervenciones que en fases ulteriores al planeamiento y la ordenación otros profesionales y agentes deberán ejecutar en aras del desarrollo territorial pretendido por todos los agentes que participan en el proceso de creación y gestión de un espacio patrimonial.

En el caso concreto del *Camín Real de la Mesa*, los retos del proyecto de unificar bajo una figura de desarrollo rural a distintos municipios, gobernados por diferentes partidos políticos, con sensibilidades de identidad local diferentes y con aspiraciones de desarrollo socioeconómico no siempre coincidentes, se han cifrado en lo siguiente:

- Superar mediante el diálogo y el debate abierto las barreras que impedían un acuerdo común entre los representantes municipales sobre lo que debía de ser el parque cultural y la finalidad del mismo.
- Establecidos estos objetivos básicos, se hizo preciso establecer el grado de participación de cada municipio en el futuro parque y convencer a las partes de que a cada uno se le asignaría una función ajustada a la importancia objetiva de sus recursos concretos con fines turístico-culturales y sin menoscabo del impulso que desde fuera del parque se pudiera dar a las actividades propias de cada concejo.
- Asumida una función por parte de cada miembro del parque, se impuso la tarea de seleccionar los elementos/recursos patrimoniales más significativos y unirlos mediante un hilo argumental que no es otro que el discurso de que había que crear un espacio rural de fuerte contenido cultural e histórico con singularidad turística.

El resultado es una propuesta de delimitación y zonificación del parque cultural que aspira a servir para el

desarrollo y ejecución, por parte de los organismos competentes (Grupo de Desarrollo Rural, Proder, Ayuntamientos, Principado de Asturias), de los distintos proyectos en los que se concretará el parque, siendo importante que no pase demasiado tiempo entre dicha propuesta y su ejecución, aunque sea parcial, para que el parque no caiga en el olvido y sus promotores, y la

propia población de la zona, no pierdan el interés por esta iniciativa de desarrollo territorial que aporta, cuando menos, una solución equilibrada y sostenible para un espacio rural en situación de atonía pero con un potencial paisajístico y cultural que bien puede fundamentar actividades turísticas sostenibles, generadoras de empleo y oportunidades.

7. BIBLIOGRAFÍA

- ANTÓN, S; & F.GONZÁLEZ, (1997): "Opciones de turismo para el desarrollo sostenible de los espacios rurales", en VALENZUELA, M. (coord.): *Los turismos de interior. El retorno a la tradición viajera*. Madrid, Ediciones de la Universidad Autónoma, pp. 61-70.
- BENITO DEL POZO, P.(1997): "Dinamización del territorio y patrimonio", *Polígonos*, 7: pp. 123-131.
- (2002): "Patrimonio industrial y cultura del territorio", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 34: 213-227.
- BERGDHAL, E. (2005): "Ecomuseo Bergslagen, un proyecto sueco de parque cultural", *ID Territorio, Cultura, Patrimonio*, 1: 68-72.
- CÁNOVES, G. & M. VILLARINO, & L. HERRERA, (2006): "Políticas públicas, turismo rural y sostenibilidad: difícil equilibrio", *Boletín de la AGE*, 41: 199-217.
- COLLANTES, F. (2005): "Las funciones turística y residencial en la España rural: un análisis cuantitativo del caso de las zonas de montaña", *Estudios geográficos*, 259: 435-459.
- CORBERA MILLÁN, M. (ed.) (1999): *Cambios en los espacios rurales cantábricos tras la integración de España en la UE*. Santander, Universidad de Cantabria.
- CROSBY, A. & J. DARIES & al. (1993): "El desarrollo turístico sostenible en el medio rural. Madrid", Centro Europeo de Formación Ambiental y Turística.
- DELGADO VIÑAS, C. & al. (2002): "Turismo y desarrollo local en algunas comarcas de la montaña cantábrica: recursos y planificación", *Cuadernos de Turismo*, n.º 12, 223-236.
- MAURÍN, M. (1999): "Espacios naturales, ordenación territorial y desarrollo sostenible en la Asturias de hoy", *Ería*, n.º 50.
- MOLINERO, F. (2000): "Nuevas funciones de los espacios rurales", *Juventud rural*, 48: 33-43.
- OJEDA, J. F. (2004): "El paisaje –como patrimonio– factor de desarrollo de las áreas de montaña", *Boletín de la AGE*, 38: 5-28.
- ORTEGA VALCÁRCCEL, J. (1998): "El patrimonio territorial: el territorio como recurso cultural y económico", *Ciudades, Revista del Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, 4: 33-48.
- (2004): "Áreas de montaña: de la supervivencia a la integración", *Boletín de la AGE*, 38: 5-28.
- PLAZA GUTIÉRREZ, J. I. (2005): "Desarrollo y diversificación en las zonas rurales de España", *Boletín de la AGE*, 39: 399-422.
- et al. (2003): "El turismo rural como fuente de desarrollo sostenible: *best practices*", *Revista de Economía y Finanzas de Castilla y León*, 4 Caja Duero: 77-100.
- SABATÉ, J. (2005): "De la preservación del patrimonio a la ordenación del paisaje", *ID Territorio, Cultura, Patrimonio*, 1: 15-33.
- TROITINO, M. A. (1998): « Patrimonio arquitectónico, cultura y territorio», *Ciudades, Revista del Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, 4: 95-104.
- (2003): "Iniciativas europeas de desarrollo local: del desarrollo agrario al desarrollo rural integrado", en *IV Congreso Internacional de Ordenación del territorio. Nuevos territorios para nuevas sociedades*. Universidad de Zaragoza: 605-606.
- VAL, P. (2004): "La recuperación de un paisaje cultural como un proceso abierto: el caso del Parque Fluvial Colonias del Llobregat", *CIUDAD y TERRITORIO/ Estudios Territoriales*, 140: 407-417.
- VEGA GONZÁLEZ, G. (1998): "La ordenación territorial de escala comarcal", *Boletín de la AGE*, 26: 161-176.
- YAGÜE, R. M.ª & March, I. (2004): "Análisis del comportamiento de la demanda de turismo rural desde la experiencia de la comarca El Alto palencia", *Estudios Geográficos*, 254: 121-141.
- ZAPATERO, J. & Sánchez, Mª J. (1999): "Instrumentos específicos para el desarrollo rural integrado: La Iniciativa Comunitaria Leader y el Programa Operativo Proder", *Polígonos. Revista de Geografía*, 8, pp. Universidad de León: 21-38.

Aislamiento territorial de la pobreza urbana. Política habitacional social de los '90 en la Argentina: el caso "Ciudad de los Milagros" (AMGR, Chaco)

Miguel BARRETO* & Andrea BENÍTEZ**
& María FERNÁNDEZ*** & Marta GIRÓ****
& José ZAVALA*****

* Arquitecto. Profesor adjunto e investigador Universidad Nacional del Nordeste y del CONICET (Argentina).

** Arquitecta, Profesora adjunta e investigadora de la Universidad Nacional del Nordeste.

*** Licenciada en trabajo social y personal de apoyo del CONICET.

**** Arquitecta, profesora adjunta e investigadora de la Universidad Nacional del Nordeste y personal de apoyo del CONICET.

***** Arquitecto doctorando en el Architectural Association Londres.

RESUMEN: El artículo describe y analiza la interrelación entre las políticas sociales y habitacionales durante la década pasada en la Argentina a partir del estudio de caso del barrio "Ciudad de los Milagros", ubicado en el área metropolitana del Gran Resistencia, en la Provincia del Chaco. El trabajo pretende poner en evidencia la manera en que estas políticas han contribuido a una mayor fragmentación del espacio urbano residencial, produciendo aislamiento y fijación o inmovilización territorial de la pobreza. Aspectos, que no han hecho más que contribuir a reproducir la pobreza que estas políticas quisieron aliviar.

DESCRIPTORES: Política de vivienda. Pobreza. Aislamiento socio territorial. Argentina.

I. LAS REFORMAS ESTRUCTURALES DE LOS AÑOS '90 Y LA POLÍTICA HABITACIONAL

El Programa de ajuste estructural (AE) de corte neoliberal implementado en la Argentina durante los años noventa, basado en los lineamientos fijados por los organismos multilaterales de crédito en el llamado "consenso de Washington" (WILLIAMSON, 1990), no solo implicó un profundo reordenamiento de las políticas

vigentes hasta entonces en la Argentina, sino que –como ya se ha señalado en numerosas oportunidades– dejó como saldo consecuencias sociales muy negativas en la sociedad.

En el campo económico, el AE terminó de desmontar el modelo de desarrollo industrial de "sustitución de importaciones" (afectado inicialmente por la dictadura militar de 1976-1983) e instauró un nuevo esquema basado en la valorización financiera y la extranjerización de la economía (BASUALDO, 2001a, 2001b), que dejó como consecuencia

Recibido: 02.02.2006. Revisado 20.03.2006

E-mail: mabarreto@arnet.com.ar

El presente trabajo es resultado de una actividad de articulación entre dos Proyectos de Investigación llevada a cabo entre Agosto del 2003 y Agosto del 2004. Los proyectos estuvieron radicado en la Secretaria General de Ciencia y Técnica de la Universidad Nacional del Nordeste (Argentina) bajo la dirección

de Miguel Barreto y Marta Giró respectivamente, con lugar de trabajo en el IPUR el primero y en el IIDVI el segundo de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de esta universidad. Una versión previa de este trabajo fue presentado como ponencia en el Segundo Congreso de Políticas Sociales, realizado en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad Nacional de Cuyo (Argentina) entre el 15 al 17 de septiembre de 2004.

una fuerte concentración de las riquezas, un incremento de las desigualdades y del desempleo estructural, que en combinación con la “flexibilización” laboral, alentó una importante precarización e informalización de las condiciones laborales que trajeron aparejados altos niveles de exclusión, conflictividad social y pobreza.

En el campo de la organización administrativa del Estado, el AE modificó la relación que la Nación mantenía hasta entonces con las provincias mediante una descentralización de funciones, a través de la cual el gobierno nacional transfirió a los gobiernos provinciales y locales muchos de los servicios, inmuebles y tierras fiscales que antes le pertenecían, sobre la base de un esquema diferente de coparticipación de los recursos públicos que acentuaron aún más los desequilibrios regionales existentes. Los cambios en este campo modificaron los roles de los Estados provinciales y municipales, que debieron hacer frente a una serie de nuevas competencias para las que en muchos casos no estuvieron suficientemente preparados (ATTÍAS, 2002; ZAVALA, 2002), situación que alentó una importante degradación de la calidad institucional de los servicios públicos, cuando no la desaparición de algunos de ellos (Ferrocarril, etc.). A partir del AE el gobierno nacional abandonó la gestión centralizada y relativamente autónoma de sus políticas de desarrollos territoriales para comenzar a actuar sobre la base de un conjunto de nuevos programas de financiación internacional que intervinieron de forma selectiva sobre el territorio nacional (BARRETO & ZAVALA, 2004)¹.

En el campo de las políticas sociales, el AE modificó la anterior forma de regulación de la

relación entre el capital y el trabajo, y en términos generales, implicó el abandono del incipiente Estado benefactor que había desarrollado la Argentina y que le había permitido adquirir la distintiva característica en el contexto latinoamericano de ser un país semiindustrializado que contaba con algunas instituciones sociales de integración y políticas redistributivas, propias del modelo de la “sociedad salarial” (CASTEL, 1997), afectando su forma de intervención social de tipo solidaria y universalista de gestión centralizada y estatizada, por una de carácter más selectiva y descentralizada, que abrió a la gestión privada la prestación de sus funciones sociales a los sectores más integrados de la economía formal y se reservó para sí la atención de los problemas de exclusión y pobreza desde un enfoque de atenuación de los costos sociales de la nueva política económica².

La nueva intervención social se basó en la conceptualización de la pobreza desarrollada en los años noventa como problema multidimensional y heterogéneo³, factible de ser atendida de manera selectiva a través de la «focalización» mediante un sinnúmero de programas específicos⁴. El basamento teórico de esta atención fue el “Desarrollo Social”, definido éste por tres conceptos claves: “capital social”, “participación comunitaria” y “fortalecimiento de la sociedad civil”⁵.

En este nuevo contexto la política habitacional también experimentó profundos cambios. Hasta entonces ella había estado fuertemente influida por el paradigma modernizador del desarrollo y del Estado Benefactor europeo, dirigida principalmente a sostener la demanda de la industria de la construcción (YUJNOVSKY, 1984) proveer de

¹ Un aspecto significativo del AE que influyó en el deterioro social fue la privatización de los servicios públicos, que implicó incremento de tarifas antes subsidiadas y no contempló provisión de servicios sociales ni inversiones de infraestructura en áreas no rentables (ALEXANDER, 2000).

² Este enfoque se basó en el supuesto de que el nuevo modelo económico traería a largo plazo resultados sociales positivos y que la pobreza y exclusión serían superada por el desarrollo de la economía de mercado, por eso tuvo un fuerte sentido compensatorio o de contención a los efectos del ajuste y no un carácter estructural de superación.

³ Estas nociones dejaron de entender a la pobreza como una situación social determinada únicamente por la carencia de ciertos niveles de ingresos económicos mínimos (LP), o de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), para conceptualizarla como un proceso complejo y multifacético en el que además participan en su determinación diferentes dimensiones socio-culturales, tales como la educación, la salud, la marginación física, social y cultural, la vulnerabilidad ambiental, la inseguridad, los derechos políticos, las diferencias de géneros,

edades y étnicas, e incluso su forma subjetiva de percepción, determinando en las posibilidades de combinación de sus múltiples dimensiones, una gran heterogeneidad de situaciones.

⁴ La focalización fue una herramienta de gestión diseñada para identificar las diferentes situaciones de pobreza conceptualizadas y asignar eficientemente el gasto social a quienes correspondía, producto de una “innovación” en la gestión que los organismos internacionales de créditos y de asistencia impusieron al Estado Argentino –que actuó como mero gerente– corrigiendo sus malas experiencias Africanas anteriores.

⁵ El capital social fue concebido como posible de construirse participativamente mediante el fortalecimiento de las relaciones comunitarias, consideradas como activos económicos importantes para la reversión de los factores de pobreza. Y el fortalecimiento de la sociedad civil, mediante el desarrollo de la capacidad operativa y gerencial de los gobiernos locales, las organizaciones de la sociedad civil (ONG's) y de los pobres, bajo los preceptos de la gestión asociada, se constituyó en el eje de la implementación participativa de la política social.

viviendas “llave en mano” a la clase asalariada formal, cuyos supuestos teóricos pueden resumirse en los siguientes puntos:

- a) Consideraba que la sociedad Argentina seguía un camino inevitable hacia el desarrollo económico y pleno empleo formalizado, y concebía a la vivienda como un componente utilitario y funcional de respuestas a las necesidades de alojamiento de los asalariados.
- b) Asumía a la vivienda como un componente de los derechos sociales que el Estado debía garantizar a los asalariados como mecanismo de redistribución de ingresos en el marco de una economía capitalista con fuerte regulación Estatal (Estado Benefactor / Economía Fordista-Keynesiana).
- c) Concebía a la producción estatal estandarizada y masiva de vivienda como una política económica anticíclica que garantizaba la demanda a la industria de la construcción y contribuía a la reactivación industrial y a la generación de empleo (BARRETO & ZAVALA, 2002).

Aquella política de vivienda fue aplicada por el Estado Nacional de forma centralizada, básicamente a través del Fondo

Nacional de la Vivienda (FONAVI) y el Banco Hipotecario Nacional (BHN) orientados hacia dos segmentos asalariados diferentes: El FONAVI subsidiaba la producción habitacional de los sectores más bajos de la escala de asalariados formales, mediante un impuesto generalizado al salario que constituía un seguro solidario para los trabajadores que no podían acceder a la vivienda por medios propios y el BHN ayudaba a financiar la provisión habitacional de los sectores medios y medios altos de la escala salarial, obrando como una banca pública con orientación social⁶.

A partir del AE esta conceptualización de la política habitacional cambió drásticamente. En concordancia con el desmontaje de las instituciones del Bienestar, el FONAVI progresivamente fue desfinanciado, en 1992 pasó a componerse de un porcentaje del impuesto a los combustibles –perdiendo el sentido de fondo solidario que anteriormente tenía– y a ser administrado de manera descentralizada por los gobiernos provinciales, que mediante el nuevo pacto de coparticipación de los recursos federales, pudieron utilizar sus fondos para gastos corrientes (pagar salarios, etc.), primero hasta un 50% y desde el 2002 hasta el 100% de los mismos⁷.

FIG. 1. Síntesis de Programas de servicios habitacionales sociales en los 90's, según organismos y tipos de soluciones

Cantidad de Programas Federales	Ministerios Intervinientes	Variables de soluciones contenida en los programas						
		A	B	C	D	E	F	G
13	5	6	5	5	4	4	9	6
Cantidad de Programas Provinciales	Ministerios Intervinientes	Variables de soluciones contenida en los programas						
		A	B	C	D	E	F	G
4	2	3	1	1	1	1	4	1

Referencias

- A: Construcción de vivienda nueva con infraestructura nueva
- B: Mejoramiento de vivienda existente
- C: Regularización dominial
- D: Asistencia técnica para la formulación de proyectos de las comunidades
- E: Trabajo social para el empoderamiento de la comunidad
- F: Provisión de infraestructura básica
- G: Provisión de equipamiento comunitario

Fuente: Elaboración de José ZAVALA en función a la información del ANEXO.

⁶ Es importante destacar que este esquema no contemplaba atención alguna a los sectores sociales excluidos que vivían hacinados, en asentamientos irregulares o viviendas precarias. Para el paradigma dominante los mismos terminarían tarde o temprano incluidos por el desarrollo económico. Durante el gobierno democrático de Alfonsín, en el que la recesión económica se agudizó, el BHN intentó instrumentar una política habitacional

orientada hacia estos sectores que no superó la instancia experimental.

⁷ En 1990 el Fondo era de 1.400 millones, en 1999 de 700 millones y en 2002 prácticamente había desaparecido. Entre 1991 y 1999 el FONAVI tan sólo construyó 327.350 viviendas (Informe Misión de Investigación, 2004), cubriendo apenas un poco más del 10% del déficit cuantitativo oficial estimado a inicios de esa década (3.000.000 de unidades aproximadamente).

En base a los lineamientos de los organismos internacionales, el nuevo esquema promovió dos vías de acción, la primera, fuertemente impulsada por el Banco Mundial, buscó facilitar la participación de los agentes privados de la economía, concentrando su preocupación más en mejorar la oferta de viviendas merced a políticas crediticias que en contrarrestar su demanda mediante producción subsidiada de vivienda. Esta vía fue implementada principalmente a través del BHN, al que mediante convenios con los institutos provinciales de vivienda, se le transfirió las carteras de deudores de los planes oficiales, para formar un mercado de capitales de hipotecas que fueron transformadas en títulos de deuda, utilizados para financiar a través de los bancos privados créditos hipotecarios a los sectores de ingresos medios-altos y altos (CUENYA, 2000; Informe Misión de Investigación, 2004).

La segunda vía de acción, que es del interés de este trabajo, orientó la producción habitacional en el marco de las nuevas políticas sociales dirigidas a atender a los afectados por el ajuste. A través de esta vía el Estado destinó una porción importante de recursos para atender de manera específica el problema habitacional

de los afectados por la pobreza. Ella operó mayoritariamente fuera del esquema tradicional FONAVI-BHN en base a financiación internacional y al igual que el resto de la política social se basó en el criterio de la focalización para implementar numerosos programas destinados a brindar selectivamente diferentes tipos de soluciones habitacionales a distintas situaciones sociales de pobreza identificadas. La focalización y la concepción heterogénea de la pobreza requirieron una compleja tecnología de gestión y tuvieron dos aspectos complementarios, la diversificación de la política social en diferentes organismos públicos nacionales, provinciales y locales y un sinnúmero de programas específicos. En la FIG. 1 se sintetiza las variables contenidas en los programas habitacionales nacionales y provinciales según sus organismos de aplicación en el área metropolitana donde se localiza el caso de estudio del trabajo. En el Anexo se describen en detalle los programas habitacionales según sus organismos de aplicación y tipos de soluciones brindadas.

Las consecuencias regresivas de la política social de los años noventa, fueron ya ampliamente analizadas en el campo académico⁸. Sin embargo, el estudio del

FIG. 2. Ubicación del AMGR y tasas de pobreza e indigencia por Línea de Ingresos. Argentina por Regiones. Primer Semestre de 2004

Áreas Geográficas	Tasa de Pobreza	Tasa de Indigencia
Región Noreste	60,3	30,4
Región Noroeste	56,4	24,5
Región Cuyo	43,7	15,2
Región Gran Bs. As.	42,7	15,2
Región Pampeana	41,2	16,2
Región Patagónica	31,0	12,0
Total aglomerados	44,3	17,0
Área Metropolitana Gran Resistencia	61,0	30,9

Fuente: Encuesta Permanente de Hogares (EPH continua):INDEC.

⁸ Como ya sabe, la compleja tecnología de implementación que demandó tanta variedad de programas e instituciones, contrariamente a lo pretendido, resultó ineficiente por excesivos gastos de gestión y de superposición de coberturas; por otra parte el criterio de focalización provocó una fuerte fragmentación de la pobreza, que sumado al sentido asistencialista y clientelar que primó en la utilización electoral de los mismos y el crecimiento

de la demanda que generó la recesión económica, desató una fuerte conflictividad en este campo social (BARRETO & BENÍTEZ & ATTÍAS, 2003). Muchas de estas críticas quedaron reflejadas en los trabajos y debates de los dos congresos de políticas sociales organizados por la Asociación de Políticas Sociales, en la Universidad de Quilmes y Universidad de Cuyo, en los 2002 y 2004 respectivamente.

componente habitacional de estas políticas se encuentra aún en un estado embrionario. Una de las consecuencias centrales que aquí se pretende analizar fue la contribución que los supuestos teóricos de estos programas habitacionales realizaron al aislamiento urbano de muchos habitantes en situación de pobreza que fueron destinatarios de los mismos en ciudades intermedias fuertemente afectadas por este problema, tal como el caso del Área Metropolitana del Gran Resistencia (AMGR) de la Provincia del Chaco, donde ellos fueron aplicados intensamente y se constituyeron en una de las formas de producción predominante del hábitat residencial⁹. Para analizar esto es necesario introducir primero una rápida caracterización del área de estudio.

2. EL ÁREA METROPOLITANA DEL GRAN RESISTENCIA

El AMGR es un área metropolitana compuesta por cuatro municipios, entre los cuales se encuentra Resistencia, que es el más importante de ellos y es la capital de la Provincia del Chaco (Argentina). Está ubicada en la Región Nordeste de la Argentina (NEA) y junto a la Región Noroeste (NOA) conforman las regiones geográficas menos desarrolladas y más afectadas por el problema de la pobreza en la Argentina (FIG. 2)¹⁰.

El AMGR pertenece al Departamento San Fernando, que en el último censo de población (2001) contaba con 361.985 habitantes y en las últimas décadas ha experimentado un mayor crecimiento de población con relación al total provincial (FIG. 3) como producto de la migración de población rural pobre afectada por las transformaciones de la estructura agraria¹¹.

Porque si bien el AMGR se encuentra fuertemente afectado por la pobreza, por lo general, en las áreas rurales de la provincia las condiciones básicas de vida rural son peores (FIG. 4). Proceso agravado, a su vez, por gestiones políticas centradas básicamente en la explotación asistencialista de esta situación, con epicentro de atención en el AMGR.

Si bien la pobreza y los asentamientos informales han estado ligados desde hace varias décadas al crecimiento del AMGR, este proceso migratorio, sumado al deterioro social general que durante los años noventa trajo aparejado el AE, la sumieron en una importante crisis urbana, dada entre otras razones a que su crecimiento no fue acompañado por los servicios urbanos, equipamientos e infraestructura necesarios y una proporción importante de los sectores sociales afectados por la pobreza, densificaron y extendieron el tejido del área metropolitana bajo la modalidad de ocupaciones masivas y organizadas de tierras urbanas (BENÍTEZ, 2002), realizadas bajo una compleja trama de conflictos y negociaciones con el poder político local y provincial (BARRETO, 2004a).

En este marco, el crecimiento urbano del AMGR durante los años noventa trajo aparejado la extensión del tejido urbano en base a la conformación de un nuevo cordón periférico informal, caracterizado por muy malas condiciones de calidad de vida urbana, a causa de carencias de equipamientos, infraestructura y servicios urbanos adecuados (FIG. 5), que determinaron graves problemas ambientales de anegamiento, basura, polvo y problemas de transporte, accesibilidad, etcétera. Todo esto en un marco de pobreza, desocupación laboral y fuerte asistencialismo social (FIG. 6).

⁹ Entre 1992 y 2002 el FONAVI construyó en el AMGR aproximadamente 9.600 soluciones habitacionales y los cuatro principales programas de esta política, por su parte, proveyeron 4.600 soluciones mediante 36 proyectos (elaboración propia en base a información de los diferentes organismos).

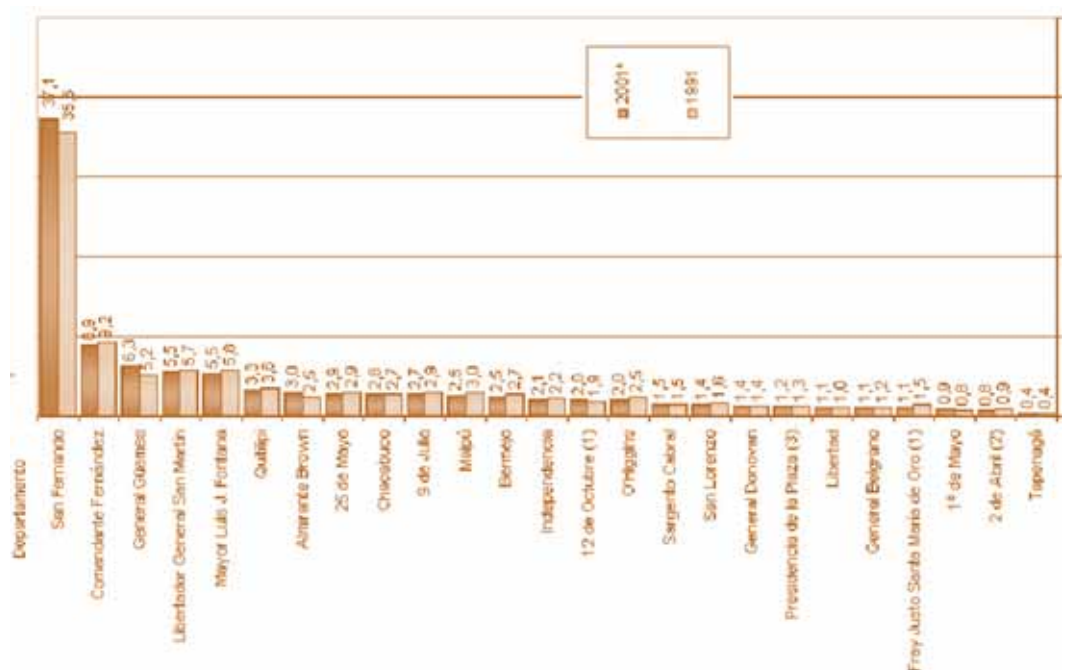
¹⁰ La provincia del Chaco se sustenta básicamente sobre una economía agraria y dispone de un bajo desarrollo de infraestructuras, una alta informalidad laboral y una fuerte dependencia del empleo público y las políticas sociales (PANAIA, 2004; LOZANO, 2002, 2004). Con relación al NEA, un reciente diagnóstico formulado en el Documento "Argentina 2016. Políticas y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial" elaborado por el Ministerio de Infraestructura de la Nación se afirma: "En el NEA los indicadores señalan territorios con un

nivel muy bajo de accesibilidad a los servicios, capacidad casi nula para captar inversiones a través de mercados de capitales privados porque las áreas no resultan interesantes para la inversión productiva. Asociado a ello a avanzado sustancialmente la pobreza: el NEA tiene 35,1% de los hogares con NBI: todos los guarismos de pobreza son los más altos del conjunto nacional. La tasa de empleo es también la más baja: 30,2 de desempleo, junto con el deterioro del ingreso en los últimos años (-25,87%)".

¹¹ Caracterizada principalmente por la crisis de la agricultura minifundista del algodón y el desarrollo de nuevos cultivos industriales (soja, girasol, etc.), generadores de escasos puestos de trabajos, concentradores de la propiedad del suelo y más ligados a la economía globalizada con escasa fijación de renta en la región (BARRETO, 2002, 2004a).

FIG. 3. Crecimiento y Distribución de Población entre 1991–2001. Provincia del Chaco y municipios del AMGR

	1991		2001		Crecimiento (%)
Provincia de Chaco	839.877	100%	984.446	100%	17,24
AMGR	293.998	35%	361.985	36,8%	23,12
Resistencia	229.212	27,3%	275.962	28%	20,40
Barranqueras	42.578	5,07%	50.823	5,16%	19,36
Fontana	14.436	1,72%	26.745	2,72%	85,27
Vilelas	6.067	0,72%	8.455	0,86%	39,36



Fuente: Barreto, 2002 (Cifras rectificadas con los resultados definitivos del Censo de Población y vivienda 2001, INDEC).

3. LA POLÍTICA HABITACIONAL SOCIAL DE LOS AÑOS NOVENTA EN EL AMGR

Antes de los años noventa la política habitacional, como ya se dijo, había estado regida por el paradigma del desarrollo moderno y el Estado benefactor, que se tradujo en la región, básicamente en la provisión de viviendas nuevas (llave en mano) construidas bajo la forma de conjuntos habitacionales ubicados generalmente en ciertos bordes periurbanos de la ciudad (FIG. 7), compuestos por grupos de viviendas que iban de 200 hasta 1.000 unidades, muchas de ellas agrupadas en pabellones de planta baja y dos o tres niveles superiores, que

contemplaban ciertos espacios para equipamientos comerciales, educativos, de salud y recreativos, como así también provisión de la infraestructura básica compuesta por las redes de luz eléctrica, agua corriente, desagüe cloacal y las correspondientes vías de comunicación, aunque no necesariamente pavimentadas.

Debido a que aquellos conjuntos de viviendas unifamiliares y en pabellones fueron ubicados en la periferia de la ciudad, también cumplían el rol de extender el tejido de la ciudad merced a la prolongación de estas redes. Además de valorizar grandes extensiones de nuevas tierras urbanizables –muchas de ellas apropiadas para la especulación por las empresas constructoras

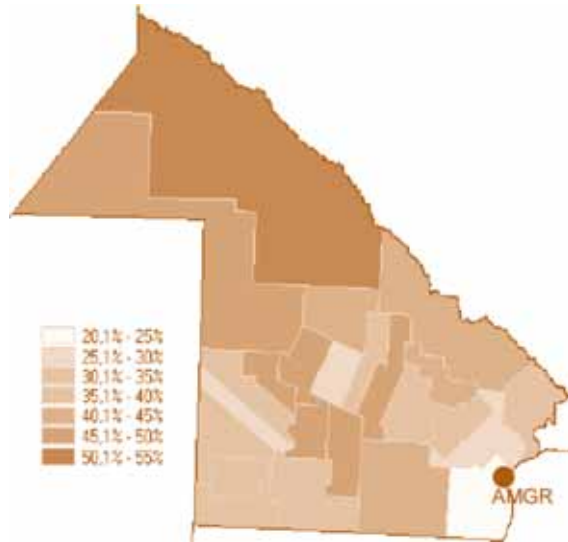


FIG. 4. Índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) 2001. Chaco por Departamento.

Fuente: Vennetia ROMAGNOLI para el Proyecto de Investigación 041/04 de la SGCyT-UNNE, en base a datos del INDEC.

FIG. 5. Porcentaje de hogares por presencia de servicio en el Departamento San Fernando, 2001

Desagüe a Red (cloaca)		Agua de Red		Energía eléctrica de Red		Gas de Red		Alumbrado Público		Pavimento		Recolección de Residuos (1)		Transporte Público (2)		Teléfono Público (3)	
Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No
47	53	99	1	97	3	0	100	94	6	51	49	88	12	88	12	69	31

(1) al menos 2 veces por semana.
 (2 y 3) a menos de 300 metros (3 cuadras) a la redonda.

Fuente: INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001.



FIG. 6. Beneficiarios de programas sociales en áreas con más de 30% de NBI.

Fuente: Programa Censo realizado entre 1999 y 2002. Elaboración: Dirección de Catastro, Secretaría de Desarrollo Social. Gobierno del Chaco.

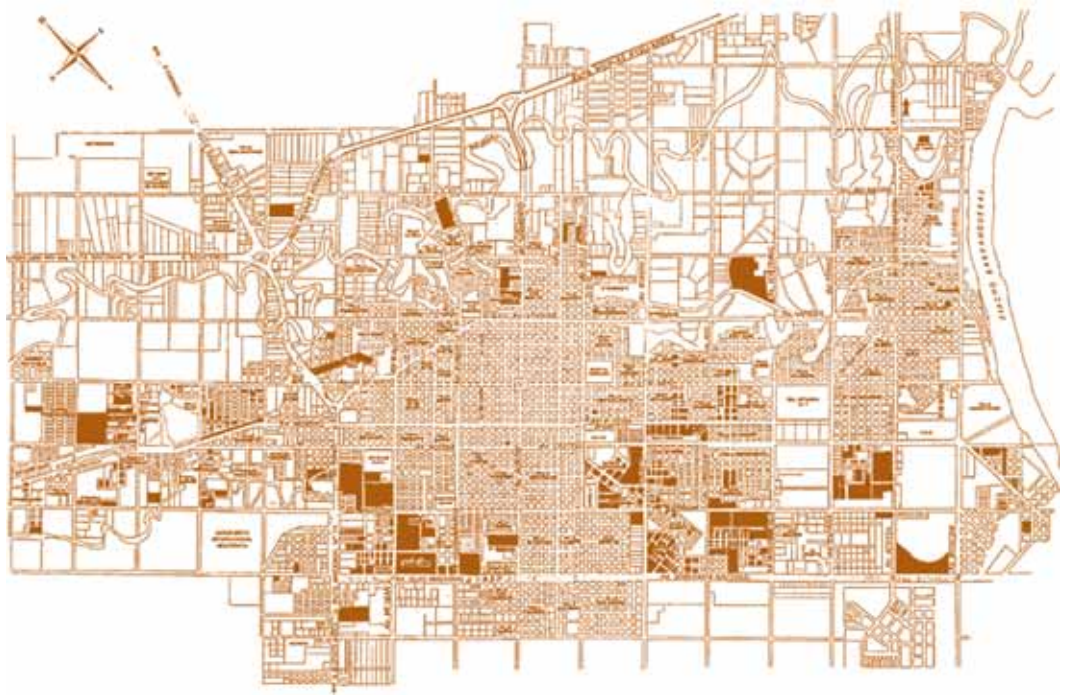


FIG. 7. Conjuntos habitacionales del AMGR.

Fuente: BARRETO, 2002.

e inmobiliarias que acompañaron esta política (BARRETO, 1999)—, ellas también generaron nuevas tierras urbanas intersticiales sobre las cuales se desarrolló luego el hábitat popular mediante diferentes formas de producción, entre las que pueden mencionarse la autoconstrucción informal y la producción por encargo a pequeños contratistas (BARRETO, 2002). Siguiendo el criterio segregativo de la zonificación funcionalista moderna (*zoning*) (BORJA, 1997) y basándose en una conceptualización incompleta y sectorial de la vivienda (BARRETO, 2004b), más funcional a la rentabilidad económica de las empresas constructoras que a las necesidades de sus habitantes, aquellos conjuntos desarrollaron determinadas áreas periféricas de la ciudad (principalmente el suroeste del AMGR) (FIG. 7), con un equipamiento urbano complementario insuficiente para dotar de cierta calidad de vida al espacio urbano y definir un tejido urbano relativamente continuo. En general, los espacios abiertos destinados al esparcimiento, como las vías de comunicación de integración al resto de la ciudad fueron las más afectadas por estas

prácticas especulativas, cuestión agravada con el empeoramiento progresivo de los servicios públicos y por las inadecuaciones de las respuestas edilicias a las necesidades habitacionales de la población, las cuales, lejos de responder al modelo teórico de brindar alojamiento a un hipotético sector asalariado formal, se componía de una gran heterogeneidad de situaciones sociales, muchas de ellas vinculadas al característico mercado de trabajo informal y modo de vida latinoamericano, en el que las viviendas, o los departamentos, también fueron utilizados para actividades como pequeños comercios minoristas, servicios domiciliarios y de manufacturas, y para albergar familias extensas, etcétera. Un aspecto fundamental de estas inadecuaciones, fue la indebida contemplación de la tenencia de automóviles por parte de los habitantes, cuya necesidad de guardado alentó uno de los principales factores de apropiación informal privada del espacio público de aquellos conjuntos.

Pero, durante los años ochenta, el grueso de la población de aquellos conjuntos todavía tenía una relativa integración estructural al resto de la sociedad, dado que gozaba de un

tipo de empleo más formal y estable, así como de cierto nivel de consumo y de servicios sociales más abarcadores y universales, como resabio de las políticas sociales del modelo anterior. De manera tal que, la segregación y la baja calidad del espacio urbano propiciada por aquella política habitacional, eran contrarrestadas por la integración de las políticas sociales existente. Ambas cuestiones representaban las dos caras de una misma moneda durante los años ochenta¹².

Sin embargo, ya durante los años noventa, la desintegración social que trajo aparejado el AE, llevó a que la segregación avanzase hacia un proceso de fragmentación del espacio urbano, ya que al cortarse los anteriores lazos de integración de la política social, la población de estos grandes conjuntos, tendió a tener menos vínculos cotidianos (laborales, de consumo, de servicios, etcétera) con la sociedad formal de mayores ingresos e inició un progresivo camino de aislamiento forzoso que condujo hacia la «ghetificación» hoy observada en muchos de los conjuntos del área suroeste del AMGR, en el que una parte importante de sus habitantes ya no tiene establecido un vínculo rutinario y estable con el resto de la sociedad y tienden a vivir forzosamente dentro una «cultura cada vez más local de la pobreza» que retroalimenta este proceso social regresivo. Contribuyó a este proceso, el carácter categorial (no universal) y de estratificación jerárquica basadas en la lógica del status y no de las necesidades (PAUGAM, 2001) de la política social focalizada de los 90's, que institucionalizó un conjunto de nuevas categorías sociales de la pobreza (desocupados, madres solteras, etcétera) las cuales, en lugar de revertir este proceso de fragmentación, contribuyó al aislamiento territorial de esta población. El concepto de "aislamiento territorial" es formulado en este trabajo para dar cuenta de este proceso novedoso, que es diferente al de exclusión¹³, y que busca dar cuenta de la situación de ciertos sectores sociales que además de ser segregados en determinadas áreas de la ciudad, tendieron a ser inmóviles y fijados territorialmente por políticas sociales

regresivas y de contención de la situación de pobreza generada por el AE.

Este proceso de aislamiento territorial de la pobreza fue agravado por la producción de la política habitacional social de los años noventa orientada a los sectores sociales afectados por la pobreza e instrumentada fuera del esquema de la política habitacional tradicional del FONAVI orientada a los sectores asalariados (ver punto 1), que si bien modificó algunos principios urbanísticos anteriores, tales como las altas y medias densidades, los conjuntos de vivienda en pabellones, el tamaño poblacional y las respuestas edilicias, siguiendo con su implantación el patrón suburbano tradicional, basado en el amanzamiento en damero y lotes con viviendas individuales –generalmente de una sola planta de altura–, no alteró el principio de localización anterior en las márgenes de la periferia urbana, que durante esta nueva década pasó ya a engrosar un segundo cordón periurbano, externo al realizado durante los años ochenta por el FONAVI y que contribuyó a localizar y aislar a estos sectores sociales en las márgenes extremas de la ciudad.

Pero además, hubo otros principios urbanísticos que guiaron esta nueva producción habitacional que agravaron este proceso de aislamiento territorial de la pobreza, tales como la disminución de los costos y los estándares habitacionales de las nuevas viviendas que afectaron la calidad de la construcción y superficies cubiertas, así como también, la peor calidad del equipamiento urbano y la precariedad de conexión a las redes de infraestructura, servicio y equipamiento que deberían vincular físicamente las viviendas al tejido de la ciudad, situación que llevó a que estos nuevos grupos habitacionales, generalmente de no más de 100 o 200 viviendas individuales muy pequeñas, de muy baja calidad constructiva y casi sin equipamiento urbano, ya no constituyesen núcleos de urbanización periférica como los conjuntos del FONAVI de la década anterior, con capacidad de contribuir a la extensión del tejido urbano, sino, que más bien, pasaron a

¹² Siguiendo a CASTELLS (1974) se define a la segregación urbana como la tendencia a la organización del espacio en áreas de homogeneidad social interna y de disparidad entre ellas, entendiéndose esta disparidad no sólo en términos de diferencia, sino de jerarquía.

¹³ Que según CASTEL (1997) alude a la situación social extrema que pueden llegar sectores sociales en proceso de vulnerabilidad cuyos vínculos de filiación a la sociedad son cortados completamente.

integrarse a la construcción periurbana del hábitat residencial popular autoconstruido o producido por encargo a pequeños contratistas, con serias dificultades de accesibilidad y de conexión con el tejido más densificado y formalizado de la ciudad, carentes de los servicios urbanos más básicos, como el transporte público o la recolección de residuos. A partir de este nuevo contexto ambiental y social, definido por la política habitacional orientada a los afectados por la pobreza y las políticas sociales destinadas a evitar los efectos extremos de la exclusión desde una perspectiva de contención y estratificación social muy marcada, se definió el proceso de aislamiento territorial antes señalado, y que se ilustra en el caso siguiente.

4. EL CASO DEL BARRIO «CIUDAD DE LOS MILAGROS»

El barrio *Ciudad de los Milagros* surgió de un hecho social conflictivo, muy característico de la forma de producción del hábitat popular autoconstruido de los años noventa en el AMGR: una ocupación masiva y organizada de tierras urbanas conocidas con el nombre de *La Rubita*¹⁴. Todo comenzó en marzo de 1997 cuando un grupo de alrededor de 500 familias se asentó en un terreno de 64 hectáreas localizado en un área periurbana del suroeste del AMGR, propiedad del Ejército Nacional Argentino. Este asentamiento se produjo en medio de un proceso de mucha agitación social y resonancia pública, que contó con la participación de distintos actores públicos y privados. Durante los primeros siete días de la ocupación, estas familias trabajaron construyendo sus casillas con materiales de descarte en lotes rudimentariamente demarcados por ellos mismos, con formas regulares y de aproximadamente iguales dimensiones cada uno¹⁵. Mientras tanto, las autoridades del gobierno nacional intentaron

desalojarlos, involucrándose en el conflicto los gobiernos provincial y municipal (de signos políticos diferentes), el poder judicial y las fuerzas públicas represivas, representantes de partidos políticos, organizaciones sociales, etcétera, tratando de mediar en el conflicto a favor de uno u otro interés. Finalmente, tras este periodo, las familias aceptaron ser desalojadas, pero tras la firma de un Acta Compromiso por parte de las autoridades del gobierno provincial de otorgar viviendas a estos ocupantes en un predio cercano del AMGR¹⁶. A fines de 1997, tras la compra de un terreno privado perteneciente al municipio de Barranqueras, el Instituto Provincial de Desarrollo Urbano y Vivienda (IPDUV) y otras reparticiones del gobierno provincial, iniciaron la construcción del barrio *Ciudad de los Milagros*, que según la propaganda oficial del gobierno provincial, constituyó la respuesta a las familias desalojadas de *La Rubita*. Este barrio fue construido entre diciembre de 1998 y el año 2000 y constituyó el primer emprendimiento urbano del Plan AIPO.

AIPO (crecer en lengua Wichi), es un sistema de articulación de diferentes reparticiones dependientes de distintos ministerios y entes autárquicos del gobierno de la provincia del Chaco, depende directamente de la Secretaría de Desarrollo Social y empezó a ser aplicado en abril de 1997¹⁷. Este sistema se dedica básicamente a coordinar acciones entre la Secretaría de Desarrollo Social, el Plan Tierra del Ministerio de Obras Públicas y diferentes programas del Ministerio de Educación, del Ministerio de Salud, del Ministerio de la Producción y del Ministerio de Gobierno, y empresas provinciales de servicios de energía eléctrica (SECHEEP) y agua corriente (SAMEEP), como así también con el Instituto Provincial de Vivienda (IPDUV) y la Dirección Provincial de Vialidad. El Plan AIPO se ocupa principalmente de la selección de los beneficiarios a quienes provee atención a través de distintos subprogramas: de

¹⁴ Por su forma de realización, este caso de ocupación de tierras marcó un punto de inflexión en la forma de producción de las ocupaciones ilegales de tierras en el Gran Resistencia. Sobre este tema ver BENÍTEZ, 2002.

¹⁵ Este es uno de los aspectos que caracterizó a esta nueva forma de producción de las ocupaciones de tierra (BENÍTEZ, *Ob. Cit.*).

¹⁶ Mediante este procedimiento el gobierno provincial inauguró una de las formas de cooptación de los movimientos

sociales gestados en torno a las ocupaciones masivas de tierras.

¹⁷ La información del caso se obtuvo de 38 entrevistas a responsables y destinatarios de cuatro programas de viviendas significativos del periodo que se analiza, así como también de visitas de campo. Las entrevistas se realizaron entre diciembre de 2002 y febrero de 2003 y son parte de la tesis de Zavala (2004), las cuales fueron diseñadas por el autor y realizadas por Andrea Benítez y Yolanda Cristaldo.

vivienda, huertas familiares y colectivas, atención primaria de la salud, alfabetización, etcétera. Para ser beneficiario del AIPO era requisito en ese momento tener una familia numerosa (padre y madre, o madre sola con tres o más hijos), ancianos o discapacitados a cargo, ingresos inferiores a 300 pesos por grupo familiar y habitar una vivienda rancho o carecer de vivienda. Sus supuestos de formulación responden a la conceptualización característica de la pobreza de los años noventa en la Argentina, es decir, como un problema multidimensional y heterogéneo que requiere un abordaje integral y multisectorial, a partir de programas focalizados de contención de las diferentes situaciones de pobreza, basados en criterios categoriales y estratificados de selección.

El Plan AIPO se creó con el criterio de focalización y el objetivo de erradicar viviendas ranchos ubicadas en asentamientos que tuvieran saneada su situación dominial. Para su implementación se seleccionaron en el año 1997 los cuatros departamentos de mayor porcentaje de población con NBI de toda la provincia (Gral. Guemes, Almirante Brown, Puerto Bermejo y Maipú), a los que se les incluyó también el Departamento San Fernando, por la importante concentración de población afectada por la pobreza existente en el mismo. Al igual que los tantos otros programas, el AIPO también contemplaba formalmente la participación de los destinatarios como mano de obra en la ejecución de las viviendas, pero de una forma diferente. La modalidad de ejecución de las mismas era a través de empresas constructoras locales que tenían la obligación de incorporar como parte de su mano obra asalariada, a beneficiarios de cada una de las licitaciones adjudicadas. La primera tanda de licitaciones que realizó el Plan incluyó la ejecución de 1.790 viviendas distribuidas en estos cinco departamentos de la provincia, de las cuales 300 se destinaron inicialmente al AMGR, aunque solo en el barrio *Ciudad de los Milagros* se terminaron construyendo

finalmente 537 viviendas. El programa AIPO articulaba distintas financiaciones, por ejemplo, en el área de vivienda un 15% del FONAVI provincial debía ser destinado para estas viviendas, sin embargo, estos fondos debían ser reintegrados finalmente por la secretaría de Desarrollo Social a cada una de las reparticiones correspondientes y por lo tanto, su implementación se encontraba sujeta a los vaivenes de la frágil situación presupuestaria provincial.

En el caso del barrio *Ciudad de los Milagros*, el Ministerio de Obras Públicas realizó primero un censo de los ocupantes de *La Rubita* que aceptaron las condiciones de ser trasladados¹⁸. Luego el Plan Tierras realizó las gestiones para comprar el nuevo terreno para localizar las viviendas y transfirió su propiedad al Instituto de Vivienda provincial¹⁹. *El Plan Tierras* fue también el que proyectó la urbanización correspondiente, con lotes de aproximadamente 10 x 20 metros. Luego el Instituto de Vivienda elaboró los pliegos correspondientes a la obra y licitó por etapas su ejecución. Las empresas provinciales de servicios de agua potable (SAMEEP) y energía eléctrica (SECHEP) se ocuparon de la provisión de estos servicios básicos, cuyo costos fueron también incluido dentro de la financiación realizada por el Instituto de Vivienda a la Secretaría de Desarrollo Social.

Ana fue una de las primeras pobladoras del barrio *Ciudad de los Milagros*. Su hija Claudia también vivía en el barrio y fue parte de los últimos beneficiarios en recibir su vivienda. Ambas participaron con sus familias de la ocupación de *La Rubita* y se integraron al grupo de ex ocupantes que aceptaron el ofrecimiento de relocalización del gobierno provincial. Las historias habitacionales de ambas son ilustrativas de muchas otras y contienen relatos de su migración rural, hacinamiento en viviendas precarias en la ciudad, etcétera. Pero, pese a haber participado en una ocupación que tuvo resonancia política, ellas nunca se

¹⁸ Con ellos se realizó una componenda autenticada, no obstante, de este grupo original han quedado 40 familias sin ser finalmente relocalizadas porque no fueron posteriormente identificadas debido al alto grado de movilidad informal que dispone este sector social.

¹⁹ La compra se realizó mediante una convocatoria a personas y entidades que tuvieran terrenos en las afueras de la ciudad, a partir de la cual se hizo un listado por orden de mérito en base a las condiciones y a las mejores aptitudes de los

mismos. El terreno adquirido se ubica en relación al de la ocupación a una distancia aún más lejana de la ciudad de Resistencia dentro de un área descampada del Municipio de Barranqueras. Últimamente para viviendas AIPO el Instituto de Vivienda licita las obras con provisión de terreno incluidas, donde las empresas proponen determinadas opciones de localización a partir de las cuales se realiza la elección. Este sistema es ya muy similar al que tenía el FONAVI de los años 80 y por el cual se urbanizaron las áreas periurbanas de la ciudad.



FIG. 8. La imagen ilustra la situación de dos prototipos de viviendas apareadas de las que fueron construidas en el barrio Ciudad de los Milagros, donde una vivienda prácticamente no ha sido modificada por sus habitantes, mientras que la otra sí.

Foto: Miguel BARRETO.

involucraron en política, antes ni después de la ocupación, ellas solo querían tener una casa en la ciudad. Claudia formó pareja y vivió con su marido y una hija durante tres años en la casa de su suegra, en el municipio de Barranqueras. Ana, vivió con su marido y seis hijos, durante veintitrés años en Resistencia en la casa de su suegra, donde a fines del año 1997 se hacían las reuniones de organización de los beneficiarios del barrio, hasta que finalmente pudieron acceder a una nueva casa. La vivienda que le proveyó el AIPO es un prototipo estándar y mínimo de 38 m² aproximadamente²⁰. Las viviendas de *Ciudad de los Milagros* se construyeron en distintas etapas licitatorias y se entregaron también por etapas. Al igual que todos, Ana y Claudia recibieron a su favor un Acta de Compromiso de carácter provisorio, y una vez completada la escrituración, deberán pasar a hacerse cargo del pago de la luz, el agua y los impuestos correspondientes. En tanto tramitan esta escrituración, no pueden ceder sus derechos en ninguna forma, ni en venta, ni en préstamo, ni en alquiler. No obstante hay muchas familias que han vendido o

²⁰ Los prototipos urbanos del AIPO tienen dos habitaciones, un baño y una galería con mesada, y son ubicados en terrenos que generalmente miden 10 x 20 o 25 metros. En áreas rurales, en cambio, este prototipo cuenta con dos habitaciones, una galería, y una letrina y un fogón fuera de la vivienda, y son ubicados en terrenos de mayores dimensiones

²¹ "Lamentablemente (...) la gente no se si porque no le cuesta o no está acostumbrada, vende, cede o cambia por un

cambiado sus viviendas²¹. A los beneficiarios iniciales, se sumó también la población de los alrededores que reclamaron ser adjudicatarios, por esta razón el Instituto de vivienda debió adquirir otro lote en el mismo área, al que se le agregaron otras 82 viviendas, es por eso que actualmente en el barrio habitan 537 familias.

Si bien estos prototipos fueron pensados para ser completados por los destinatarios en el futuro, los mismos reflejan cabalmente la disminución del estándar de la calidad habitacional con relación a la que el Estado realizaba bajo el modelo de producción anterior. Así mismo, la calidad de las obras también dista mucho de las realizadas por el modelo anterior.

A pesar de esto, Ana y Claudia estaban conformes de tener su propia casa y trataban de adaptarse al nuevo hábitat, pero sus maridos en cambio pusieron mucha resistencia a mudarse cuando les adjudicaron las viviendas, por la distancia a sus lugares de trabajo. Es éste uno de los mayores problemas del barrio, incluso para ellas. Como a muchos que hoy habitan en *Ciudad de los Milagros*, mudarse al barrio les significó un cambio importante en su vida cotidiana con relación a la ciudad. Ellas comentan que la localización es:

"muy lejos, muy lejos aparte acá cuando llueve por acá no puedo ir, tengo que pegar la vuelta y en aquellos lados es muy oscuro a mi me robaron la bicicleta en esa oscuridad."

Es que el barrio, está muy afuera de la ciudad y se encuentra prácticamente "desconectado" del tejido urbano. Toda su infraestructura vial es de tierra y prácticamente no tiene mantenimiento, además casi nadie tiene auto allí. Está a 40 minutos del centro en colectivo, pero además, la única línea de transporte público que llegaba hasta el barrio pasaba cada hora aproximadamente durante el día, aunque no siempre con regularidad. Había otra línea de colectivo que llegaba hasta las 500 Viviendas

vehículo u otro bien y muchas veces vuelven a los ranchos, no en todos los casos pero hay un porcentaje elevado de gente que cambia la vivienda y vuelve al rancho. (...) nosotros creemos que es porque se les saca de el área donde siempre han vivido, pero muchas veces es por ignorancia (...). Hay que hacer un seguimiento e incluso se hizo en una oportunidad y uno no sabe donde está la falla." (De las entrevistas realizadas a los funcionarios mencionados.)



FIG. 9. Derecha: Paisaje urbano típico del barrio. Izquierda: Se observa el estado actual de la plaza del barrio.

Foto: Miguel BARRETO.

de Barranqueras, que es un barrio FONAVI construido en los años 80 y que cuenta con mayor equipamiento social, pero que dista a unas 25 cuadras del barrio *Ciudad de los Milagros*, claro que solamente durante el día, los colectivos no van a estos barrios durante la noche porque temen ser asaltados. Las informantes reseñaron que para ir al centro les llevaba aproximadamente dos horas, una de ellas señaló:

“una vez le llevamos al bebé de ella al Pediátrico (hospital localizado en el centro de la ciudad) y dos horas y media estuvimos esperando el colectivo” (...) “mas yo con la plata del colectivo justito... (...) el colectivo es una eternidad y para tomar un colectivo en las 500

y venir caminando en el solazo no te va porque... las criaturas se te asolean...”.

Además señalan:

“Acá no hay nada, si necesitas algo tenés que ir a Barranqueras, necesitás un teléfono tenés que ir allá cerca de las 500, por ejemplo se enferma un chico a la noche y tenés que ir trotando porque no encontrás un auto, un colectivo nada, los remis no quieren entrar y la iluminación...” “ni aparecen, ni cuando hay elecciones no hay ningún móvil que te venga a buscar... este barrio es como que no existe...”

El Proyecto urbano inicial del barrio incluía un lugar para una plaza,



FIG. 10. En las Imágenes puede observarse a la izquierda el flamante centro de salud recientemente inaugurado, aunque sin prestaciones reales aún y a la derecha, al fondo del centro de salud, el refugio para inundados donde actualmente funciona la escuela del barrio, frente a él una sala rodante de atención médica.

Foto: Miguel BARRETO.

equipamiento escolar, equipamiento de seguridad –destacamento policial– y de salud, que cada repartición pública específica debía completar según la disponibilidad de sus recursos. Situación muy parcialmente cumplimentada entonces.

En cierta forma el barrio 500 viviendas (construido durante los años ochenta por la política habitacional anterior), ubicado a 25 cuadras, suplía las carencias de servicios y equipamiento del barrio *Ciudad de los Milagros*, ya que a cinco años de vivir allí, muchos llevaban a sus hijos a la escuela de aquel viejo barrio, hasta tanto se terminase de construir el edificio escolar. Cuentan: “acá escuela hay pero es un galpón grande donde están divididos”. Es que la escuela primaria funcionaba en un refugio para inundados construido con fondos internacionales del Programa de Rehabilitación para la Emergencia de las Inundaciones (PREI) administrado por la Sub Unidad Provincial de Coordinación para la Emergencia (SUPCE) en parte del espacio previsto originalmente para el equipamiento de seguridad. Se trata de un galpón que fue dividido en su interior con paneles. Además señalan los informantes del barrio que

“centro de salud no hay, hay un camioncito (...) móvil, atiende muy poco, atiende más los miércoles, que es cuando le vacunan a los bebés, a los chicos... pero de ahí los días que realmente están enfermos que se yo..., que dos por tres pasan accidentes acá no hay nada quien te puede dar una mano quien le puede socorrer al accidentado que esté acá cerquita, no hay nadie, acá siempre... ahora se abrió ahí el centro de salud que está todo lindo pero no... no inauguran todavía, está hermoso está pero no hay nada”.

En el barrio también funcionaba un comedor comunitario municipal para niños hasta cinco años dependiente de la municipalidad de Barranqueras y hay además dos iglesias: una evangelista que funciona en una casa y una católica en un espacio que en el proyecto urbano inicial se previó para tal fin, el edificio de la capilla aún no está terminado. No obstante allí se realizaban actividades con chicos de varias edades promovidas desde la parroquia y también reuniones barriales promovidas por los técnicos del sistema AIPO.

Un elemento importante de diferenciación



FIG. 11. En la imagen se observa el estado en que se encuentra la construcción de la capilla.

Foto: Miguel BARRETO.

entre vecinos se relaciona con el momento en que recibieron las viviendas, dado que en cada etapa los grupos eran más o menos homogéneos, las primeras casas entregadas fueron a la Comisión que junto a los funcionarios del gobierno provincial organizó las listas y trámites para la adjudicación de viviendas a quienes se anotaron como ex ocupantes de *La Rubita*, después adjudicaron las casas a quienes tenían mayor cantidad de hijos y por último a las parejas jóvenes con un hijo. Estas etapas coinciden con la intervención de las distintas empresas que participaron en la construcción de las viviendas, o sea que la diferenciación por grupos se refuerza con la diferenciación de las terminaciones de los diferentes grupos de casas. Debido a este criterio el grado de asociatividad de los vecinos no es buena y se encuentran diferenciados entre ellos: “No son reunidos (...) no vienen los de allá al fondo, y los de acá adelante...” las actividades comunitarias que implicaban organización, que llevaron a cabo para completar los requisitos para ser adjudicatarios (vinculadas a recaudar fondos para la movilidad y trámites, etc.) se terminaron cuando les adjudicaron las casas. Al momento de la investigación, las actividades comunitarias estaban mediadas por el Estado, se vinculaban al cumplimiento de la contraprestación laboral del Plan Jefas y jefes de hogar que constituía el único ingreso seguro de la mayoría de los habitantes de *Ciudad de los Milagros*, ya que la desocupación laboral era lo más predominante en el barrio. El Plan AIPO

también coordinaba en el barrio la asistencia de otros tipos de ayuda social, tales como bolsas de alimentos, medicamentos, etcétera²².

5. CONCLUSIONES

El retrato de las condiciones de vida urbana del barrio *Ciudad de los Milagros*, es factible de encontrarlo en numerosos barrios periurbanos del AMGR que fueron construidos durante los años noventa en el marco de los nuevos programas sociales vinculados a la atención focalizada e “integral” de la pobreza. Mediante el mismo se ha pretendido reflejar la vida urbana residencial producida por las formas de intervención de la política social y habitacional de los años noventa en el AMGR.

Pero el objetivo del presente trabajo, fue también establecer relaciones más profundas entre las reformas estructurales ocurridas en la Argentina durante los años noventa y los cambios operados en las políticas sociales y habitacionales durante este mismo periodo. En términos generales, este trabajo ha pretendido:

En primer lugar, caracterizar someramente el AE implementado en la Argentina durante los años noventa, considerándolo como una coronación del acelerado proceso de concertación, centralización y extranjerización del capital que se inició en este país, a partir de la implementación de un nuevo modelo de acumulación a mediados de los años setenta, que fue cuando se abandonó el anterior esquema de desarrollo basado en la producción industrial y en una alianza diferente de intereses sectoriales, para iniciarse la adopción de políticas más acordes con las nuevas demandas de los capitales financieros internacionales.

En segundo lugar, pretendió caracterizar someramente las transformaciones en la política social que el AE trajo aparejado, señalando que el mismo estuvo orientado a desmontar las instituciones de cortes integradoras y universales que el Estado

Argentino intentó construir durante el modelo de acumulación anterior, para implantar una nueva política social, caracterizada como compensadora y de atención selectiva de la pobreza en base a criterios categoriales y estratificados de selección, enmarcada en las nuevas conceptualizaciones del problema que los organismos internacionales de crédito promovieron en el país y que en su uso político asistencialista y clientelar, trajo aparejada un fuerte efecto regresivo sobre la sociedad Argentina, que sólo ayudó a consolidar la pobreza, atomizar y fragmentar el campo social de los afectados por el AE.

En tercer lugar, el trabajo ha pretendido analizar la manera en que estas transformaciones impactaron en el campo de la producción estatal de la vivienda social, señalando que los cambios operados se basaron en una conceptualización diferente de la vivienda. Mientras que bajo el modelo de acumulación anterior se tendió a situar a la producción de vivienda social como un importante instrumento de desarrollo económico y social de la sociedad salarial, durante los años noventa, su producción se orientó casi exclusivamente a formar parte de las nuevas políticas sociales dirigidas a asistir regresivamente a los sectores sociales afectados por el AE, con consecuencias negativas, tanto para la desarticulación de la industria de la construcción y los estándares tecnológicos de las viviendas públicas, como en la calidad de espacio urbano, las infraestructuras, los equipamientos y los servicios públicos, en comparación con los del modelo anterior (que habían sido ya cuestionados en todos estos aspectos, pero, que en todo caso requerían revisión y no su supresión).

En cuarto lugar, el trabajo ha pretendido reflexionar sobre el cambio de carácter que esta política habitacional ha producido sobre el característico proceso de segregación del modelo de desarrollo urbano anterior, que si bien diferenciaba a las clases sociales en el espacio urbano, las integraba jerárquicamente mediante un tejido físico y social relativamente integrador. En cambio, esta nueva política social y habitacional, al

²² El Plan Jefes y Jefas de Hogar es un subsidio mensual otorgado por el Ministerio de Trabajo de la Nación a los hogares cuyo jefe se encuentra desocupado. Se trata de una suma que

apenas cubre una cuarta parte del monto que define la Línea de la Pobreza y demanda una contraprestación laboral fiscalizada por los gobiernos municipales.

destruir gran parte de este tejido físico y social, y asistiendo a los afectados “integralmente” en sus propios lugares de vida, ha contribuido a una fuerte fragmentación del espacio urbano residencial, produciendo un aislamiento y una fijación o inmovilización territorial de la pobreza. Aspectos todos ellos que no han hecho más que contribuir a la reproducción de las condiciones de pobreza provocadas por el AE.

Cabe finalmente señalar que el objetivo mayor de esta ponencia es ayudar a pensar un horizonte diferente para las políticas habitacionales y sociales, centrado principalmente en una mayor integración y equidad para la sociedad argentina. Horizonte que las políticas habitacionales oficiales por ahora no se animan a avizorarlo. Hay que señalar que cuando se terminaba de escribir esta ponencia, el nuevo Gobierno Nacional que sobrevino a la crisis institucional y política del 2001, anunció el lanzamiento del Plan Federal de Viviendas, que contempla la construcción de 120 mil unidades habitacionales, con una fuerte inversión cercana a los 3.900 millones de pesos. Con dicho plan el gobierno se propuso cambiar el rumbo de la política habitacional de los años noventa merced a recuperar al Estado nacional como principal productor de vivienda social, concentrando y centralizando la política habitacional bajo la esfera de un

único Ministerio, eliminando la gran diversidad de programas, actores y reparticiones que operaron durante el periodo anterior y la fuerte dependencia que los mismos tuvieron a los condicionamientos externos fijados por los organismos internacionales que los financiaban. Esta recuperación se basa en reformular la estrategia de promover la doble vía de estimular por un lado al mercado para que atienda a los sectores medidos y medio-altos, y por el otro concentrar la inversión del Estado en la atención de los sectores afectados por la pobreza, unificando su estrategia desde una concepción keynesiana clásica, que desliga a la política habitacional de las políticas sociales de contención de la pobreza y da a su producción un protagonismo central como mecanismo productivo para reactivar la economía y contrarrestar el desempleo. A diferencia de la tradicional política del FONAVI, esta nueva política se ha propuesto atacar no sólo el déficit cuantitativo de vivienda merced a la producción de vivienda nueva, sino también el cualitativo, merced a mejorar las viviendas populares de los sectores sociales menos favorecidos. Sin embargo, al igual que los años noventa, la misma continúa careciendo de una estrategia urbanística que ayude a promover una mayor integración territorial y equidad social, en el sentido aquí analizado.

BIBLIOGRAFÍA

- ALEXANDER, Myrna (2000): «Privatizaciones en Argentina». En: *Privatizaciones e impacto en los sectores populares*. Editorial de Belgrano, Buenos Aires.
- ATTÍAS, Ana María (2002): «La capacidad de gestión de las áreas sociales municipales». En: *Cuaderno Urbano*, 3, Forurbano / FAU-UNNE, Resistencia, Argentina.
- BANCO MUNDIAL (1994): *Vivienda. Un entorno propicio para el mercado habitacional*. Documento de política del Banco Mundial. Banco Mundial, Washington.
- BARRETO, Miguel Ángel (2004a): *Transformaciones de la vida urbana de Posadas y Resistencia a fines de los años noventa. Un estudio sobre la dimensión simbólico-ideológica del espacio urbano público*. Tesis doctoral. Programa de postgrado en Antropología Social, Universidad Nacional de Misiones, Argentina.
- (2004b): «Expansión urbana y espacio público en la política habitacional del Gran Resistencia». Comunicación presentada en la *Terceras Jornadas de Investigación*, organizada por la Secretaría de Investigación y Postgrado, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional del Nordeste, Argentina, entre el 3 y 5 de noviembre de 2004.
- (2002): «El crecimiento de las ciudades Intermedias del NE Argentino en el contexto de las transformaciones regionales». En: *Cuaderno Urbano*, 3, Forurbano / FAU-UNNE, Resistencia, Argentina.
- (1999): «Producción de suelo urbano en el Área Sur de la ciudad de Resistencia durante la década del '80». Ponencia presentada al *XXII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología*. Organizado por la Universidad de Concepción del 12 al 16 de octubre de 1999 en la ciudad de Concepción, Chile.
- BARRETO, Miguel Ángel & María Andrea BENÍTEZ & Ana María ATTÍAS (2003): «Política Social, pobreza, identidad y fragmentación». En: *Suena la campana de palo. Ensayos de escucha a los pobres*. Centro de Estudios Salesianos de Buenos Aires, Buenos Aires.

- BARRETO, Miguel Ángel & José ZAVALA (2004): «Articulación vertical de la inversión urbana en el Nordeste Argentino. Reflexiones sobre la experiencia del Banco Mundial durante la década del '90». En: *EURE. Revista Latinoamericana de de Estudios Urbano Regionales*. Edición, 90. Instituto de Estudios Urbanos y Regionales, Facultad de Arquitectura, Diseños y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- (2002): «Programa de Vivienda Rural e integralidad productiva en el Chaco. Mejoramiento del hábitat rural o primacía de reproducción política». En: *Vivienda y calidad de vida en los asentamientos rurales*. Memorias del IV Seminario Iberoamericano. Red XIV-E del Cyted-Habited. Instituto de la Vivienda, Facultad de Arquitectura, Universidad de Chile.
- BENÍTEZ, María Andrea (2002): «Movimientos sociales y expansión urbana: Las ocupaciones de tierras en la ciudad de Resistencia». En: *Cuaderno Urbano*, 3, Forurbano / FAU-UNNE, Resistencia, Argentina.
- BORJA, Jordi (1997): «Ciudadanía y espacio público». <http://www.clad.org.ve/0032801.html>.
- BASUALDO, Eduardo (2001a): *Concentración y centralización del capital en la Argentina de los noventa*. Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires.
- (2001b): *Sistema Político y Modelo de Acumulación en la Argentina*. Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires.
- CASTELLS, Manuel (1974): *La Cuestión Urbana*. Siglo XXI, Madrid.
- CASTEL, Robert (1997): *La metamorfosis de la cuestión social*. PAIDOS, Buenos Aires.
- CUENYA, Beatriz (2000): «Cambios, logros y conflictos en la política de vivienda en argentina hacia fines del siglo XX». En: http://www.urbared.ungs.edu.ar/debates_foros.
- INFORME MISIÓN DE INVESTIGACIÓN (2004): «Desafíos para la promoción del derecho a la vivienda y a la tierra en argentina». Centro de derecho a la vivienda y contra los desalojos (COHRE), Ginebra, Suiza.
- LOZANO, Claudio (coord.) (2002): *Catástrofe social en Argentina. La situación a junio del 2002*. Documento del Instituto de Estudios y Formación de la Central Argentina de Trabajadores (CTA), Buenos Aires.
- (2004): «Pobreza e indigencia, desempleo estructural, distribución regresiva de los ingresos y ganancias empresariales extraordinarias». *Boletín Estadístico del Instituto de Estudios y Formación de la Central Argentina de Trabajadores* (CTA), Buenos Aires.
- PANAIA, Marta (Coord.) (2004): *Crisis Fiscal, mercado de trabajo y nuevas territorialidades en el Nordeste Argentino*. La Colmena, Buenos Aires.
- PAUGAM, Serge (2001): *Presente y futuro del Estado De Bienestar: el debate europeo*. Miño y Dávila editores / SIEMPRO, Buenos Aires.
- WILLIAMSON, J. (1990): «What Washington means by policy reform». En: J. WILLIAMSON (dir.), *Latin American Adjustment: How Much Has Happened?* Institute for International Economics, Washington.
- YUJNOVSKY, Oscar (1984): *Claves Políticas del Problema Habitacional Argentino – 1955/1981*. Grupo Editor Latinoamericano, Buenos Aires.
- ZAVALA, José (2004): *State housing reshaped in Argentina: searching for social achievements in the Chaco Province*. Tesis doctoral en proceso de evaluación, sometido al Architectural Association, Open University, Londres. Estudio financiado por CyT-UNNE y CONICET Argentina.
- (2002): «Descentralización, programas focalizados y corporativismo político en los municipios del Chaco». En: *Cuaderno Urbano*, 3, Forurbano / FAU-UNNE, Resistencia, Argentina.

ABREVIATURAS

AMGR: Área Metropolitana del Gran Resistencia, Chaco Argentina
 AE: ajuste estructural
 LP: Línea de Pobreza
 NBI: Necesidades Básicas Insatisfechas
 FONAVI: Fondo Nacional de la Vivienda, Argentina
 BHN: Banco Hipotecario Nacional, Argentina
 ONG's: Organizaciones no Gubernamentales
 NEA: Región Nordeste de la Argentina
 NOA: Región Noroeste de la Argentina
 EPH continúa: Encuesta Permanente de Hogares

INDEC: Instituto Nacional de Estadística y Censo de Argentina
 IPDUV: Instituto Provincial de Desarrollo Urbano y Vivienda, Chaco, Argentina
 SAMEEP: Servicio de Agua y Mantenimiento Empresa del Estado Provincial, Chaco, Argentina
 SECHEP: Servicios Energéticos del Chaco Empresa del Estado Provincia, Chaco Argentina
 PREI: Programa de Rehabilitación para la Emergencia de las Inundaciones
 SUPCE: Sub Unidad Provincial de Coordinación para la Emergencia, Chaco Argentina

ANEXO²³

FIGURAS 1a a 7a. Programas nacionales de servicios habitacionales sociales en los 90, según organismos.

FIG. 1a. Ministerio de Salud y Acción Social. Secretaría o Subsecretaría de Vivienda y Acción Social

PROGRAMAS	POBLACION OBJETIVO	TIPO DE SOLUCION	
Vivienda y Mejoramiento Ambiental para Comunidades Aborígenes	Comunidades aborígenes urbanas y rurales	Construcción, rehabilitación o mejoramiento de viviendas y su equipamiento. Provisión o mejoramiento de los servicios, instalaciones y equipos de infraestructura de saneamiento, producción y comunicación. Provisión o mejoramiento de los equipos, instalaciones o servicios de equipamiento comunitario. Regularización dominial: mensura, saneamiento de títulos e inscripción de dominio. Asistencia técnica para la formulación, ejecución y evaluación de proyectos. Trabajo social para la organización comunitaria y para acciones de capacitación	
Mejoramiento Habitacional e Infraestructura Básica, (17,27 y 37)	Población aborígen urbana y rural; Población NBI asentada en áreas rurales en riesgo Chagásico; Pequeños productores agropecuarios NBI y en condiciones de hacer frente a la devolución del crédito; Población NBI en situación de urgencia y emergencia habitacional; Hogares NBI alojados en viviendas precarias recuperables; Población NBI que por su condición socioeconómica no pueden incluirse en los programas públicos tradicionales de vivienda	Mejoramiento o del hábitat de grupos vulnerables	<i>Vivienda y mejoramiento ambiental para comunidades aborígenes:</i> Construcción, rehabilitación o mejoramiento de viviendas y equipamiento, Provisión o mejoramiento de equipamiento comunitario. Regularización dominial: Provisión o mejoramiento de infraestructura de saneamiento. Rehabilitación del hábitat rural en zonas Chagásicas: Mejoramiento de viviendas: reparación de partes deterioradas (cambio de techos, revoques interiores, instalaciones sanitarias y control sanitario del peridomicilio, disposición de residuos), Sustitución de viviendas rancho, Ordenamiento y saneamiento del entorno inmediato: control físico de animales domésticos y zonas de depósitos complementarias a las viviendas en el uso rural. <i>Vivienda con Reversión productiva de minifundios y población en situación crítica</i> –Convenio SAGPyA-SDS: Créditos para materiales para la autoconstrucción asistida de viviendas y mejoramiento, Provisión de equipos y herramientas para la construcción, Capacitación, administración y contratación de mano de obra especializada. Hábitat de grupos y comunidades en situación crítica: Habilitación de tierras con provisión de infraestructura, Mejoramiento habitacional con reemplazo o refacción de vivienda, Construcción total o parcial de viviendas afectadas por inundaciones.
		Completamiento de viviendas	<i>Construcción de núcleos húmedos:</i> Baño con inodoro y ducha-cocina con bacha y pileta de lavar la ropa + tabique sanitario. Regularización dominial: Mensura, subdivisión y escrituración. Fondos de créditos: Fondos materiales para construcción, Obras infraestructura complementaria. Refacción y ampliación: Compra de materiales
		Acceso a la vivienda básica	<i>Reordenamiento urbano y mejoramiento habitacional de asentamientos irregulares:</i> Reordenamiento urbanístico y regularización dominial de tierras ya ocupadas. Compra de materiales para la ejecución de viviendas evolutivas de 33 m ² : 1 dormitorio, estar, cocina- comedor y baño, con o sin galería. Mejoramiento o dotación de infraestructura. Techo y trabajo: Compra de materiales para construcción de vivienda mínima progresiva
		Infraestructura social básica	<i>Provisión de agua:</i> Construcción de infraestructura de agua potable y riego, obras de captación, conducción, reserva, distribución y tratamiento físico químico. Saneamiento: Construcción de infraestructura de saneamiento, dispositivos de tratamiento cloacal. Otras infraestructuras sociales y acciones de apoyo: soluciones de infraestructura básica antes no previstas.

²³ La información del anexo corresponde a la elaboración de Marta GIRÓ y María E. FERNÁNDEZ para el Proyecto de investigación "Inventario tipológico digitalizado del total de

acciones habitacionales en la Provincia de Chaco, década 1992-2002", radicado el la Secretaría General de Ciencia y Técnica de la Universidad Nacional del Nordeste.

PROGRAMAS	POBLACION OBJETIVO	TIPO DE SOLUCION	
Emergencia para la recuperación de zonas afectadas por inundaciones	Población en zonas de emergencia hídrica declaradas por el Gobierno Nacional por el fenómeno «El Niño»	Reparación y reconstrucción de viviendas	Compra de materiales de construcción para soluciones habitacionales nuevas y rehabilitación de viviendas
		Infraestructura de saneamiento	Rehabilitación o reemplazo de obras de infraestructura de saneamiento básico: Agua potable y Tratamiento de efluentes
Mejoramiento de Barrios PROMEBA	Familias con NBI e ingresos mínimos asentados en barrios con: 2 o más años de antigüedad en el asentamiento (con población de más de 20.000 hab.): Una población mínima de 50 familias. Organización comunitaria al menos incipiente	Regularización dominial de tierra	Mensuras y subdivisiones y legalización del dominio de la tierra a través de escrituras
		Infraestructura de urbanización y de mitigación ambiental	Sistema de agua potable y conexiones intradomiciliarias. Sistema desagües cloacales y conexiones a redes. Núcleo sanitario. Sistema de suministro de energía eléctrica con pilar domiciliario y alumbrado público. Drenajes pluviales. Accesibilidad vial. Equipamiento comunitario
		Lotes con servicios para familias relocalizadas	Lote urbano con infraestructura. Completamiento de vivienda básica
Desarrollo Social en Áreas Fronterizas PROSOFA	Población con alto índice de NBI focalizada territorialmente en departamentos fronterizos con los países firmantes del tratado de la Cuenca del Plata.	Provisión de instalaciones de saneamiento básico, educación y salud	Construcción, ampliación o rehabilitación del sistema de provisión de agua potable. Construcción, ampliación o rehabilitación de instrumentos de saneamiento. Construcción, ampliación o rehabilitación de establecimientos escolares de enseñanza primaria y media y de salud. Construcción, ampliación o rehabilitación de pequeños edificios comunitarios. Adquisición de equipo básico para funcionamiento de las instalaciones. Capacitación de los beneficiarios del Programa.
Provisión de agua potable para pequeñas localidades	Poblaciones pequeñas en localidades territorialmente aisladas y carenciadas	Sin información	
Mejoramiento del hábitat rural en zonas chagásicas	Población rural en riesgo chagásico	Sin información	

FIG. 2a. Ministerio de Salud y Acción Social. Secretaría de Acción Social

PROGRAMAS	POBLACION OBJETIVO	TIPO DE SOLUCION
Programa Federal de Solidaridad PROSOL	Asentamientos o villas de emergencia de 500 a 700 familias.	Desarrollo comunitario integral para la radicación de villas de emergencia, asentamientos y núcleos habitacionales, mejoras de la infraestructura básica y reconversión de localidades afectadas por desastres naturales: Diseño integral del área carenciada, Colaboración en la regularización dominial en coordinación con Programa ARRAIGO, Participación en el desarrollo de la infraestructura, Colaboración en la construcción de espacios comunitarios, Ayuda en la construcción de viviendas (sistema de ayuda mutua), Financiamiento para la creación de un polo productivo.

FIG. 3a. Ministerio de Salud y Acción Social. Subsecretaría de Proyectos Sociales

PROGRAMAS	POBLACION OBJETIVO	TIPO DE SOLUCION	
Atención a Grupos Vulnerables PAGV	Grupos más vulnerables de la población pobre de los grandes aglomerados urbanos y de los núcleos de población indígena del país. Mujeres jefas de hogar con hijos menores a cargo, jóvenes de 14 a 24 años en riesgo, adultos mayores de 60 años y discapacitados.	Viabilización del acceso a los servicios sociales	Generación del diagnóstico participativo. Realización de talleres de planificación participativa. Diseño de proyectos
		Fortalecimiento institucional	Proyectos de atención directa; Jóvenes; Mujeres jefas de hogar; Ancianos; Discapacitados; Actores Comunes; Proyectos de Fortalecimiento institucional
		Atención a la población indígena	Acompañamiento de la organización de comunidades y agrupación indígena; Pequeños proyectos; Promoción y difusión

FIG. 4a. Ministerio de Salud y Acción Social. Secretaría de Desarrollo Sustentable y Política Ambiental

PROGRAMAS	POBLACION OBJETIVO	TIPO DE SOLUCION	
Programa Federal de Solidaridad PROSOL	Asentamientos o villas de emergencia de 500 a 700 familias.	Desarrollo comunitario integral para la radicación de villas de emergencia, asentamientos y núcleos habitacionales, mejoras de la infraestructura básica y reconversión de localidades afectadas por desastres naturales: Diseño integral del área carenciada, Colaboración en la regularización dominial en coordinación con Programa ARRAIGO, Participación en el desarrollo de la infraestructura, Colaboración en la construcción de espacios comunitarios, Ayuda en la construcción de viviendas (sistema de ayuda mutua), Financiamiento para la creación de un polo productivo.	
Fondo Participativo de Inversión Social FOPAR	Municipios pertenecientes a las regiones NEA, NOA y SUR en departamentos con población NBI, barrios carenciados de ciudades capitales de provincias y conglomerados urbanos de más de 30 mil habitantes.	Pequeñas obras comunitarias. Salones de usos múltiples. Letrinas y baños mínimo. Pequeños sistemas de agua s. Pequeños sistemas de energía. Espacios recreativos. Residuos sólidos domiciliarios. Fortalecimiento de las organizaciones de bases, Formación de agentes comunitarios, Promoción del desarrollo comunitario, Comunicación popular: medios gráficos, Establecimientos asistenciales de bajo riesgo, Pequeñas soluciones forestales. Pequeños sistemas de riego.	
Provisión de Agua Potable, Ayuda Social y Saneamiento Básico. PROPASA	Población con NBI (no alcanzada por las redes de las empresas prestadoras de servicios) de hasta 500 habitantes radicada en asentamientos rurales, ámbitos dispersos del medio rural, barrios o áreas periféricas de pueblos o ciudades no cubiertos por sistemas institucionales, escuelas y zonas de influencia	Provisión de agua potable	Asistencia técnica y financiera para ejecución de obras o suministros de bienes: Ejecución de obras de infraestructura sanitaria de pequeña envergadura. Provisión de bienes y equipamiento básico referidos a prestaciones de servicios sanitarios. Proyectos y estudios
		Saneamiento básico	Conexión con ampliación de red. Escuelas y pequeños grupos habitacionales. Módulos sanitarios en escuelas. Provisión del tratamiento de los desagües domiciliarios hasta su vuelco. Núcleos húmedos y letrinizados. Rehabilitación en cualquiera de los ítem anteriores

FIG. 5a. Ministerio del Interior. Subsecretaría de Asistencia a las Provincias (SUCCE) 1992-1998

PROGRAMAS	POBLACION OBJETIVO	TIPO DE SOLUCION	
Rehabilitación para la Emergencia de las Inundaciones PREI. Medidas No Estructurales	Familias carenciadas afectadas por la emergencia hídrica que se encuentran bajo riesgo hídrico, localizadas en áreas ribereñas inundables o anegadizas, y caracterizadas por un alto grado de vulnerabilidad física y social. Pobladores de escasos recursos económicos, que fueron afectados por las inundaciones y no disponen de dinero o acceso a préstamos bancarios para pagar los materiales, pero si pueden participar activamente aportando mano de obra para la construcción de sus viviendas	Vivienda por Autoconstrucción esfuerzo propio y ayuda mutua	Construcción y reparación de casas destruidas y dañadas por inundaciones (viviendas sistema tradicional y vivienda prefabricada en madera con conexión a redes de agua y energía, con instalaciones sanitarias y eléctricas.
		Refugios	Albergues comunitarios para localización transitoria
Protección contra las Inundaciones PPI Medidas No Estructurales	Familias con NBI, afectadas por las inundaciones fluviales y pluviales o residentes en zonas vulnerables, y caracterizadas por un alto grado de vulnerabilidad física y social y no disponen de dinero o acceso a préstamos bancarios para pagar los materiales, pero si pueden participar activamente aportando mano de obra para la construcción de sus viviendas	Vivienda por Autoconstrucción esfuerzo propio y ayuda mutua	Construcción y reparación de casas destruidas y dañadas por inundaciones (viviendas sistema tradicional y vivienda prefabricada en madera con conexión a redes de agua y energía, con instalaciones sanitarias y eléctricas.
		Refugios	Albergues comunitarios para localización transitoria

FIG. 6a. Presidencia de la Nación. Comisión de Tierras Fiscales Nacionales (1991-2000) y Ministerio de Desarrollo Social, Secretaría de Políticas Sociales (desde 09-08-00)

PROGRAMAS	POBLACION OBJETIVO	TIPO DE SOLUCION	
Programa Arraigo	Beneficiarios de la ley 23697, todas las familias de escasos recursos, asentadas en forma pacífica y no interrumpida en Tierras Fiscales Nacionales	Regularización de tierras	Transferencia. Escrituración. Resolución de deudas. Asentamientos planificados: Construcción de banco de tierra; Formulación de modelos tipológicos de asentamientos planific. Mecanismos de gestión y relaciones institucionales públicas y privada: reacción de unidades ejecutoras locales del programa (descentralización); Mensura y relevamiento de hechos físicos Fortalecimiento de políticas sociales: Concertación social de proyectos y actores; Realización y/o coordinación de relevamientos censales, construcción base de datos, estudios sociales, capacitación.
		Producción y recuperación del hábitat popular	<i>Planeamiento y desarrollo de tierras aptas:</i> Identificación de terrenos con aptitud urbana y ambiental; Reubicación de asentamientos poblacionales en condiciones urbanas y ambientales desfavorables. <i>Relocalización de asentamientos humanos. Operatoria de reintegración urbana y social. Prevención de impacto ambiental y recuperación urbana ambiental en áreas de riesgo. Saneamiento básico e infraestructura en barrios:</i> Estudios de cotas hidráulicas, inundación, cuencas y absorción de terrenos; Mejoramiento barrrial, recolección de residuos, mantenimiento de pasajes y senderos, tratamiento de aguas servidas y control sanitario; Coordinación Interinstitucional. <i>Proyectos de vivienda progresiva y de lotes con servicios:</i> Construcción de vivienda de desarrollo gradual. Rehabilitación de barrios y viviendas: Mejoramiento, rehabilitación y ampliación de viviendas existentes. Reordenamiento parcelario y ejecución de obras comunes. Apoyo producción y distribución materiales: Emprendimientos productivos para las viviendas. Asistencia autoconstrucción: Créditos / viviendas materiales. Dotación equipamiento comunitario

FIG. 7a. Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos. Secretaría de Obras Públicas. Ente Nacional de Obras Hídricas de Saneamiento

PROGRAMAS	POBLACION OBJETIVO	TIPO DE SOLUCION	
Programa de Ayuda social para provisión de agua y saneamiento (PASPAYS)	Habitantes de pequeñas localidades, menos de 500 habitantes sin agua potable	Construcción y mejoramiento	La ejecución de obras nuevas, mejorar y/o extender infraestructuras existentes, incluyendo módulos sanitarios de escuelas o albergues escolares.
		Recuperación	La recuperación, renovación y/o rehabilitación total o parcial de servicios e infraestructuras existentes
		Mitigación	La atenuación y/o reducción de efectos dañosos producidos por contingencias naturales o accidentes de cualquier origen, que coloquen en riesgo sanitario a la población beneficiaria. Estas actividades serán consideradas como alternativas transitorias hasta el desarrollo de las indicadas en (a) y (b).

FIGS. 8a y 9a. Programas provinciales del Chaco de servicios habitacionales sociales en los '90, según organismos.

FIGS. 8a. Ministerio de Economía, Transportes, Obras y Servicios Públicos. Secretaría de Transporte, Obras y Servicios Públicos

PROGRAMAS	POBLACION OBJETIVO	TIPO DE SOLUCION	
Plan Tierra	Pobladores que vivan en tierras fiscales u ocupantes irregulares	Mensura de tierras en municipios de la provincia con posibilidades de urbanizar de propiedad pública: Ejercito, Gendarmería, Ferrocarril, etc. Tramites de donación de lotes con destino de propietarios asentados de forma irregular, de más de 50 años. Compra de tierras para otros organismos, con posibilidades presupuestarias para ejecutar viviendas. Compra de terrenos para familias asentadas en el lugar. Estudio de títulos de terrenos con problemas dominiales. Trámites de escrituración. Regularización de tierras con el Plan Arraigo. Ejecución de proyectos de regularización de tierras. Compra de terrenos para organismos con posibilidad de ejecutar viviendas por autoconstrucción.	
Programa de Fortalecimiento Comunitario Fo.Co	Barrios carenciados del Gran Resistencia mediante el mejoramiento de la vivienda y el medio ambiente, la infraestructura, el acceso a los servicios básicos, la salud y la capacitación en diferentes oficios relacionados con la construcción	Construcción de viviendas nuevas más infraestructura y servicios	Modulo de un dormitorio, baño y cocina Sup. 21 m ² . La infraestructura y servicio a cargo de los distintos organismos del estado provincial. Asistencia técnica para la participación, autoconstrucción y desarrollo de emprendimientos productivos. Capacitación para la mano de obra por esfuerzo propio y ayuda mutua. Modulo de un dormitorio, baño y cocina Sup. 35 m ² . La infraestructura y servicio a cargo de los distintos organismos del estado. Asistencia técnica para la participación, autoconstrucción y desarrollo de emprendimientos productivos. Capacitación para la mano de obra por esfuerzo propio y ayuda mutua.
Plan de Acción Comunitaria PAC	Barrios Irregulares, grupo o comunidades. Comunidades barriales organizadas	Construcción y refacción de equipamiento social	Salones comunitarios, plazas, parques, realizados por sistemas de autoconstrucción.
		Infraestructura barrial	Red de agua potable, iluminación de accesos, desagües pluviales, veredas comunitarias, enripiado.
		Construcción de soluciones habitacionales	Módulo básico inicial: Superficie cubierta 12 m ² , Superficie semi cubierta 9 m ² . Módulo básico inicial más grande

FIG. 9a. Secretaria de Desarrollo Social

PROGRAMAS	POBLACION OBJETIVO	TIPO DE SOLUCION
Agua Potable y Saneamiento Ambiental	Población de escasos recursos y carentes de los servicios de agua y /o saneamiento ambiental	Proyectos de saneamiento ambiental y Abastecimiento de Agua Potable

Abstracts

Abstracts

Versión inglesa por John Pownall

25 Years of Strategic Planning for Cities

J. M. FERNÁNDEZ GÜELL

The author is of the opinion that since the first strategic plan was made in San Francisco, U.S.A., twenty five years ago, strategic planning for cities has come of age and matured as a useful instrument for both local governments and communities. During the last quarter of a century, strategic planning has experienced diverse transformations and met with as many reactions to it, ranging from enthusiastic support to harsh criticism. It is his opinion that independently to the reactions it gave rise to, strategic planning for cities seems to maintain its vitality and its usefulness to counter some of the failings evinced by contemporary urban planning and management. In brief, this process has become part of the urban planning commonwealth and it appears to work as an effective linkage technique as between economic, social and physical planning.

Municipal Population as Shown by 20 Century Census Findings

F. J. GOERLICH & M. MAS & J. AZAGRA & P. CHORÉN

This paper presents a homogenous database for the Spanish population at the municipal level as well as some findings as to the location of the population within territory during 20 Century. The database reconstructs the de jure population of 8.108 municipalities as shown by the 2001 census. The reconstruction has been effected by maintaining the municipal boundaries that then existed at the time of that census, it being the latest made in Spain, doing so to the purpose of guaranteeing the temporal homogeneity of the series. From this database, changes in the location of the population in Spain between 1900 and 2001 can be observed allowing for an accurate measuring of the phenomenon in question that, hitherto was only known to the specialist in its general outlines.

Territorial Consequences of the Present Day Vehicular Mobility Model in the Canary Islands

J. A. HERNÁNDEZ LUIS

The object of this article is to point up the vast demands on territory made of late by the low density urbanization model's transport needs in the Canary Islands. Because of this acquired need that area set aside in the Islands for transport infrastructures (this including domains, public access zones and permitted rights of way) is greater than that set aside for urbanizing proper. This is here held to clearly demonstrate the poor sustainability prospects of the low density urbanizing model of the Eighties in the Canary Islands. The drawbacks of the model are here seen not only to be its drain upon territory, but also the calls it makes for vast amounts of money to be laid out upon the construction and conservation of new highways this and its harvest of accidents, contamination, time lost in travel and much else besides.

Rural Landscape: The Anthropology of a Territory

E. I. PRADA LLORENTE

The paper describes the rustic and ancestral world of Tierra de Sayago where the architectonic scale proper to its understanding is seen as the homestead and holding thus the final one of a list running from the territorial, urban, architectonic but a necessary one at that for any perception of the nature of this specific territory in question for here is to be found that space that encapsulates the character of those who have created it. The *cortina* or homestead with its holding is not only the basic unit of agricultural exploitation but the way in which the territory is peopled. These domestic microcosms expressing themselves as much by the shelter and those and that it shelters represent a miniature society that governs the day-to-day cultural facts of life of the labourers and cattle men of Sayago.

The Governance of Culture Parks in Rural Zones: A Proposal for Asturias

P. BENITO DEL POZO

This paper presents some of the ideas, approaches taken and proposals for land governance which have been the guidelines to the project for creating a cultural park as a means of stimulating local development in a mountainous rural area in the mid-western part of Asturias, namely the region of Camino Real de la Mesa. Starting out from an examination of the concept of a cultural park, and an analysis of various attempts to establish one, it is here suggested that such an intervention as to territory in the region needs be grounded upon a careful taking into account of its salient features and upon its potential as a cultural tourism draw, such an alternative being brought forward nevertheless in keeping with the traditional activities of the region. In this case the project has enjoyed the support of active local agencies and its guiding principle has been that of sustainable development.

The Territorial Isolating of Urban Poverty

M. BARRETO & A. BENÍTEZ & M. FERNÁNDEZ
& M GIRÓ & J. ZAVALA

The paper examines the ties between social and housing policy over the last decade in Argentina and uses to do so the 'Ciudad de los Milagros' neighbourhood in the Gran Resistencia metropolitan zone of Chaco Province. The paper wishes to draw attention to the way that the policies in question had led to an even greater breaking up of the urban residential fact, this bringing with it a further isolation and territorial stagnating of that poverty which these policies set out to eliminate.

Observatorio inmobiliario

La nueva coyuntura del mercado de vivienda

Julio RODRÍGUEZ LÓPEZ

Economista y Estadístico. Gerente de la Universidad de Alcalá

“Entonces, ¿dónde estuvo el error? Lo primero no tuvo nada que ver con la titulización de los préstamos, y es que un acceso de la mas que familiar euforia abrumó a prestamistas y prestatarios en un periodo de bajos tipos de interés y de alza rápida en los precios de los bienes usados como garantías (vivienda en especial). Pero el segundo error tuvo mucho que ver con la titulización: la eliminación de los préstamos del balance de los prestamistas iniciales animó al crédito insolvente y fomentó la idea de que los bancos están libres de riesgo respecto de los créditos titulizados, riesgo que vino sin embargo a suceder.”

Martin WOLF, (2007): “Life could yet follow death for the idea of securitisation”, *Financial Times*, 3 octubre.

I. INTRODUCCIÓN

Tras un crecimiento notable de la economía mundial en la primera mitad de 2007, la crisis de liquidez acaecida en el verano de 2007 puede contribuir a deprimir el crecimiento de las más importantes economías en la segunda parte del año, excluidas las de los países emergentes. La economía española creció en torno al 4% en el primer semestre de 2007 y han aparecido algunos indicios de desaceleración del crecimiento en el tercer trimestre, en especial en la construcción residencial.

En 2007 se aprobó la nueva Ley del Suelo (Ley 8/2007) y en septiembre se ha puesto en marcha un amplio conjunto de medidas de política de vivienda destinadas

a fomentar el alquiler. La construcción de nuevas viviendas protegidas ha crecido con fuerza en los primeros meses de 2007, frente al descenso de las iniciaciones de viviendas libres.

La continuada alza de los tipos de interés en España desde el verano de 2005 ha contribuido a deprimir la demanda de vivienda, a la vez que han llegado al mercado importantes volúmenes de nuevas viviendas terminadas. Las compraventas de viviendas se han reducido en más de un 10% en el primer semestre y las viviendas iniciadas descendieron en un 2,2% en el primer trimestre de 2007 sobre el año anterior. Los niveles absolutos alcanzados en 2007 de ventas y de iniciaciones son elevados. Persistió en este periodo la desaceleración de los precios de las viviendas, que registraron

un aumento interanual del 5,8% en el segundo trimestre de 2007.

El descenso de la demanda ha sido paralelo a la desaceleración del crecimiento del crédito inmobiliario, situándose en el 17% (20,4% en diciembre de 2006) el ritmo de aumento del crédito a comprador. En un año ha subido en 16 meses el plazo medio de los préstamos (338 meses en el segundo trimestre de 2007), mientras que el tipo de interés de los nuevos préstamos a comprador ascendió al 5,42% en agosto de 2007.

2. EL CONTEXTO ECONÓMICO GENERAL. EL CRECIMIENTO SE DESACELERA

Durante la primera mitad de 2007 todos los indicios apuntaban hacia el mantenimiento de un alto ritmo de crecimiento en la economía mundial (el 5,2% fue el crecimiento previsto por la OCDE para la economía mundial en 2007, 5,5% en 2006). El crecimiento parecía distribuirse en 2007 de forma más favorable a Europa y países emergentes. La economía de Estados Unidos desaceleró el crecimiento en dicho periodo como consecuencia de la fuerte flexión a la baja de la construcción residencial.

Las mayores elevaciones registradas durante los dos últimos años en los tipos de interés de intervención en dicha economía justificaban la flexión a la baja experimentada en el correspondiente mercado de la vivienda. Por otra parte, la recuperación del crecimiento del PIB de Estados Unidos en el segundo trimestre de 2007 parecía indicar que el resto de la economía en cuestión podría superar holgadamente el menor dinamismo de la inversión en vivienda.

Sin embargo, en el verano de 2007 ha tenido lugar una crisis de liquidez en los mercados de capitales como consecuencia de la desconfianza generada por las emisiones efectuadas de bonos respaldados por créditos "subprime" (créditos para compra de vivienda concedidos a clientes menos solventes) en situación de morosidad. En los últimos años se ha desarrollado ampliamente en numerosos mercados hipotecarios nacionales la práctica consistente en la titulización de los créditos, proceso que se inició a partir de los préstamos concedidos con garantía hipotecaria.

La titulización contribuye a generar liquidez a las entidades de crédito a la vez que reduce las necesidades de recursos propios. Sin embargo, la solidez del sistema financiero descansa en que exista una cierta garantía de que los créditos objeto de la titulización, que las entidades generadoras de los créditos venden a entidades de intermediación (básicamente fondos y bancos de inversión), son créditos solventes y han sido concedidos con el rigor imprescindible en todo proceso de asunción de riesgos por parte de las entidades financieras.

En el caso de los citados préstamos *subprime*, segmento del mercado hipotecario de Estados Unidos que supone en torno al 13% del conjunto de los créditos hipotecarios vivos, una proporción importante de dichos créditos se concedieron con escaso o nulo rigor y además dichos préstamos se vendieron a las entidades intermediación citadas. Estas últimas, a su vez, habían emitido bonos con el fin de obtener los recursos precisos para efectuar las compras de los créditos en cuestión.

Desde el momento en que los créditos a comprador de vivienda se convirtieron en fallidos, se puso de manifiesto que los bonos respaldados por tales créditos no iban a aportar ninguna rentabilidad ni iban a permitir la recuperación del ahorro colocado en los mismos a los adquirentes. Una vez que los bonos en cuestión habían sido vendidos en los mercados de capitales los problemas de impago de los mismos podrían aparecer en cualquier rincón del mundo, a la vista de la amplia capilarización de los modernos sistemas financieros.

Una vez detectado el problema de los citados "bonos basura" y su origen, la desconfianza y la escasez de liquidez hicieron su aparición en agosto de 2007 en los mercados de capitales a escala mundial. Los bancos centrales, en especial la Reserva Federal de Estados Unidos y el Banco Central Europeo (BCE) han procedido a aportar abundantes inyecciones de liquidez a los intermediarios financieros en los meses de agosto y septiembre de 2007. En septiembre de 2007 la Reserva Federal ha reducido desde el 5,25% hasta el 4,75% el tipo de intervención, y el Banco Central Europeo ha mantenido en septiembre el correspondiente tipo de interés en el 4%. Esto último ha tenido lugar a pesar de los

anuncios efectuados de que por dicha fecha el BCE iba a realizar una elevación del 0,25% en el tipo en cuestión.

Lo que en principio era un simple ajuste a la baja en el mercado de vivienda en Estados Unidos, como consecuencia de los mayores tipos de interés, tras un prolongado periodo de expansión de las ventas y de la construcción de viviendas, se convirtió en una crisis financiera a escala internacional. Es muy posible que la normalidad se recupere en no mucho tiempo en los mercados de dinero, pero las circunstancias citadas han precipitado unos ajustes a la baja más intensos en los mercados de viviendas tanto de Estados Unidos como en otros países desarrollados.

En septiembre de 2007 la OCDE ha anticipado que el crecimiento de Estados Unidos no llegará al 2% en 2007, mientras que en la eurozona la previsión de crecimiento del PIB en 2007 se ha reducido hasta el 2,5% (2,9% en 2006) (FIG. 1). Las nuevas elevaciones registradas por los precios del petróleo en el verano de 2007 han complicado asimismo la situación, puesto que dicha evolución acentúa la inflación, con

lo que se dificultan actuaciones más decididas de los bancos centrales en materia de revisión a la baja de los tipos de interés.

El descenso aplicado en septiembre de 2007 en los tipos de interés por parte de la Reserva Federal y el mantenimiento de los tipos en la eurozona han contribuido a acentuar el proceso de depreciación del dólar frente al euro. En enero-agosto de 2007 el euro se revalorizó en un 7,9% sobre el dólar, habiéndose superado a 1º de octubre de 2007 la cotización de 1,41 dólares por euro (FIG. 2).

La crisis de liquidez derivada de la presencia en el mercado de cuantías significativas de bonos respaldados por créditos hipotecarios fallidos contribuirá sin duda a reducir el ritmo de crecimiento de la economía mundial en la segunda mitad de 2007, reforzará las situaciones de exceso de oferta en los mercados de vivienda en algunos países occidentales y afectará algo menos a la expansión de los países emergentes, que se verán afectados sólo si tiene lugar una caída profunda en las importaciones de Estados Unidos.

FIG. 1. OCDE, USA y Zona Euro. Principales agregados macroeconómicos. OCDE, USA y Zona Euro

	2006	2007(*)	2008(*)
1. PIB precios constantes			
Total OCDE	3,2	2,7	2,7
Estados Unidos	3,3	1,9	2,1
Zona Euro	2,9	2,5	2,3
2. Inflación. Deflactor PIB			
Total OCDE	2,2	2,1	2,0
Estados Unidos	2,9	2,6	2,2
Zona Euro	1,8	2,0	2,0
3. Desempleo (% Activos)			
Total OCDE	6,0	5,6	5,5
Estados Unidos	4,6	4,6	4,8
Zona Euro	7,8	7,1	6,7
4. Balanza P. C Corriente (% PIB)			
Total OCDE	-1,9	-1,5	-1,5
Estados Unidos	-6,5	-6,1	-6,2
Zona Euro	0,1	0,4	0,4
5. Tipos interés corto plazo			
Estados Unidos	5,2	5,3	5,0
Zona Euro	3,1	4,1	4,3
6. Comercio Mundial	9,6	7,5	8,3
7. PIB Mundial	5,5	5,2	5,2

(*) Previsión.

Fuente: OCDE y FMI.

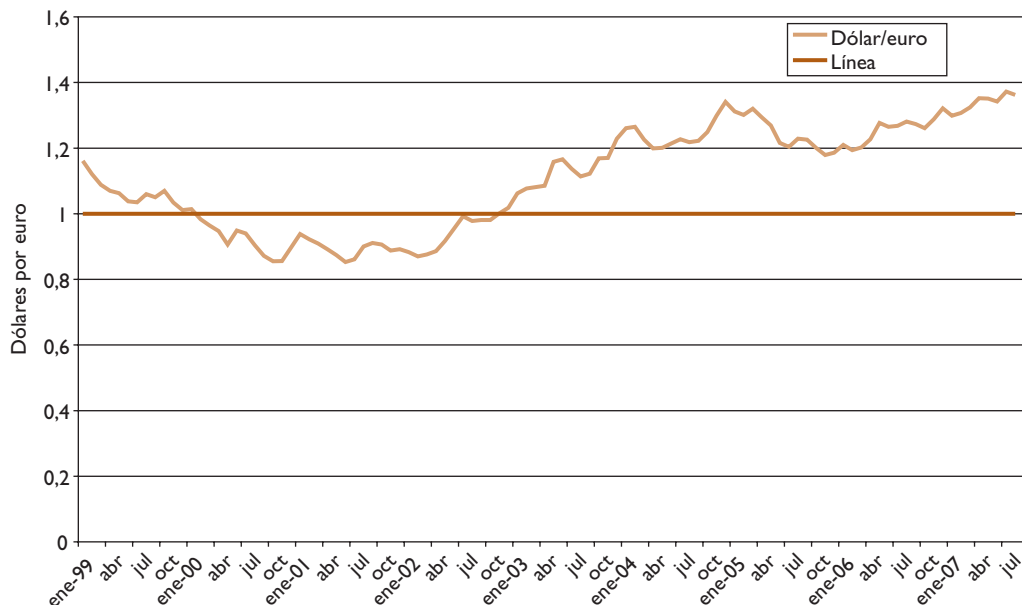


FIG. 2. Tipo de cambio dolar / euro. Serie mensual 1999-2007.

Fuente: BdE.

3. ECONOMÍA ESPAÑOLA. HACIA OTRA COMPOSICIÓN DEL CRECIMIENTO

En el primer semestre de 2007 el crecimiento interanual de la economía española ascendió al 4,1%, según la Contabilidad Nacional Trimestral del INE. La demanda interna volvió a ser el motor de dicho crecimiento, donde destacaron la fuerza del consumo privado y, sobre todo, de la inversión en bienes de equipo (9,3%). La aportación negativa del resto del mundo resultó inferior en dicho periodo a la de 2006 (-0,8 puntos porcentuales frente a los -1,2% de 2006), lo que contribuyó a mantener muy elevado el ritmo de crecimiento de la economía.

Resulta evidente que los agregados macroeconómicos registraron en la primera parte de 2007 un comportamiento mucho más dinámico que lo que se deriva del resto de los indicadores de coyuntura, excluida la Encuesta de Población Activa. Dicha estadística siguió registrando crecimientos intensos del empleo (3,2% en los seis primeros meses de 2007 sobre el mismo periodo de 2006), equivalentes a casi 600.000 nuevos puestos de trabajo al año.

A la vista de lo sucedido en la economía mundial y del más importante papel de la

construcción residencial en la economía española respecto del resto de la UE y de la Eurozona, resulta evidente que el crecimiento de la economía española tenderá a desacelerarse en la segunda parte de 2007 (FIG. 3). El consumo privado y la construcción residencial serán los componentes de la demanda más afectados por dicha situación de descenso de la demanda y desaceleración de los precios en el mercado de la vivienda.

El impacto de la desaceleración de la demanda se verá compensado en parte por el menor papel negativo que volverá a desempeñar el sector exterior, puesto que la desaceleración de la demanda interna reducirá asimismo el aumento real de las importaciones. El empleo puede crecer en torno al 3%, y la tasa de desempleo estará ligeramente por encima del 8,1%. Los precios de consumo se desacelerarán ligeramente en 2007 respecto de 2006, año en el que el aumento fue del 2,7% en diciembre. Las nuevas alzas de los precios del petróleo registrados a partir del verano de 2007 y la relativa tensión alcista desencadenada en los precios alimenticios pueden contribuir a que la desaceleración del aumento de los precios de consumo en el presente ejercicio resulte muy reducida.

FIG. 3. España.principales macromagnitudes. 2004-2007. Tasas interanuales de crecimiento. Precios constantes

España	Previsiones	
	2006	2007 (*)
1. PIB, precios mercado	3,9	3,8
2. Consumo Privado	3,7	3,2
3. Consumo Público	4,8	5,3
4. Formación Bruta de Capital fijo	6,8	6,1
4.1. Construcción	6,0	4,4
4.2. Resto FBCF	8,1	8,5
5. Demanda Interna	5,1	4,5
6. Exportaciones	5,1	4,6
7. Importaciones	8,3	6,4
8. Exportaciones netas (% PIB)	-1,2	-0,7
9. Empleo. Ocupados (*)	3,2	3,0
Tasas de desempleo (% Activos)	8,5	8,1
10. Índice de precios de consumo (**)	3,5	2,6
11. Deflactor del PIB	3,8	3,5
12. Salario por persona ocupada	3,5	3,5
13. Balanza de Pagos. Cuenta Corriente (% PIB)	-8,6	-9,0
Crecimiento resto del mundo		
14. PIB, Estados Unidos	3,3	1,9
15. PIB, zona euro	2,8	2,5

(*) Datos de la Contabilidad Nacional, relativos a puestos de trabajo.

(**) Aumentos medios anuales.

Fuente: INE, Funcas y BdE.

El déficit de balanza de pagos volverá a elevarse, superando el 9% del PIB, evolución derivada del empeoramiento de la posición financiera de los hogares y de las empresas, puesto que las administraciones públicas terminaran el año 2007 con un nuevo superávit. El descenso de las recaudaciones de algunos tributos asociados con el mercado de vivienda puede reducir algo dicho superávit respecto de ejercicios precedentes.

El cambio de coyuntura reducirá la presencia del sector de la construcción en el crecimiento de la economía española respecto de ejercicios precedentes. El amplio aumento de la construcción, especialmente de la residencial, ha frenado el aumento de la productividad de la economía española y ha reducido su competitividad exterior. Se trata de recomponer la composición del crecimiento, de forma que otras actividades de servicios industriales puedan desempeñar un papel más acusado en la evolución de la

economía española que lo que ha sido el caso en la prolongada etapa de auge inmobiliario 1998-2006.

4. LA POLÍTICA DE VIVIENDA EN 2007

En 2007 está vigente el Plan Estatal de Vivienda (PEV) 2005-08, (RD 801/2005 de 1 de julio, BOE de 13.7.2005). En este ejercicio el Acuerdo de Consejo de Ministros de 27 de marzo, publicado por el Ministerio de Vivienda en Resolución de 20 de abril (BOE de 5 de mayo de 2007), fijó el nuevo tipo de interés de los créditos convenidos en el 4,35% TAE (4,26% nominal, 3,14% en 2006).

La Orden /VIV/1218/2007 estableció el volumen máximo de créditos convenidos a conceder en el Programa 2007 del Plan en 7.960 millones de euros (7.837 millones en el Programa 2006) (FIG. 4). Los mayores volúmenes de créditos previstos en el

FIG. 4. PLAN ESTATAL DE VIVIENDA 2005-2008. Datos básicos y distribución créditos convenidos en el Programa 2007

Programas	Tipos interés (TAE)	Créditos (Mill. euros)	Viviendas (Totales) (*)
2005	2,95%	5.500	78.450
2006	3,14%	7.837	83.000
2007 (**)	4,35%	7.960	85.000
Distribución por CC. AA. de los créditos convenidos territorializados del Programa 2007 del Plan 2005-08			
Programa 2007	Mill. Euros	Programa 2006	
Andalucía	1.077,2	1.196,5	
Aragón	376,3	322,7	
Asturias	229,0	239,2	
Baleares	136,1	88,4	
Canarias	316,3	300,1	
Cantabria	125,3	111,4	
Castilla y León	278,3	306,4	
Castilla-La Mancha	291,2	272,7	
Cataluña	912,3	818,1	
Extremadura	243,6	223,1	
Galicia	337,2	344,0	
Madrid	634,2	704,9	
Murcia	244,5	239,6	
Rioja	137,0	120,8	
Valencia	622,2	580,5	
Ceuta-Melilla	9,3	9,5	
ESPAÑA	5.970,0	5.877,9	
No territorializados	1.990,0	1.959,3	

(*) Objetivos relativos a construcción de nuevas viviendas protegidas para la venta y el alquiler.

(**) El Programa 2007 se inició el 5 de mayo de 2007.

Fuente: BOE.

Programa 2007 corresponden a las autonomías de Andalucía, Cataluña, Valencia y Madrid. Los créditos convenidos corresponden a la financiación destinada a la promoción y compra de unas 85.000 nuevas viviendas, de las que el 71,5% serán viviendas protegidas destinadas a la venta y el 28,5% se destinará al alquiler.

En 2007 ha continuado la recuperación de la actividad constructora en materia de viviendas protegidas, frente al retroceso de las iniciaciones de viviendas libres (FIG. 5), comportamiento anticíclico que vuelve a repetirse una vez más con motivo del cambio del perfil cíclico de la vivienda. En 2006 se iniciaron 93.255 viviendas protegidas. De mantenerse el ritmo del primer trimestre las

iniciaciones de viviendas protegidas ascenderían a unas 110.000 en 2007.

La actualización de mayo de 2007 en el tipo de interés de la financiación convenida, el 4,35%, ha supuesto una elevación de 1,21 puntos en el tipo a aplicar a los créditos para promoción de nuevas viviendas protegidas (FIG. 6), situándose así en un nivel inferior en algo más de un punto porcentual al tipo practicado por las entidades de crédito en la financiación de mercado.

El mayor volumen de viviendas protegidas iniciadas ha supuesto asimismo un aumento en la proporción de las mismas respecto de los nuevos hogares (FIG. 7). La proporción en cuestión fue del 19,1% en 2006 y puede superar el 25% en 2007.

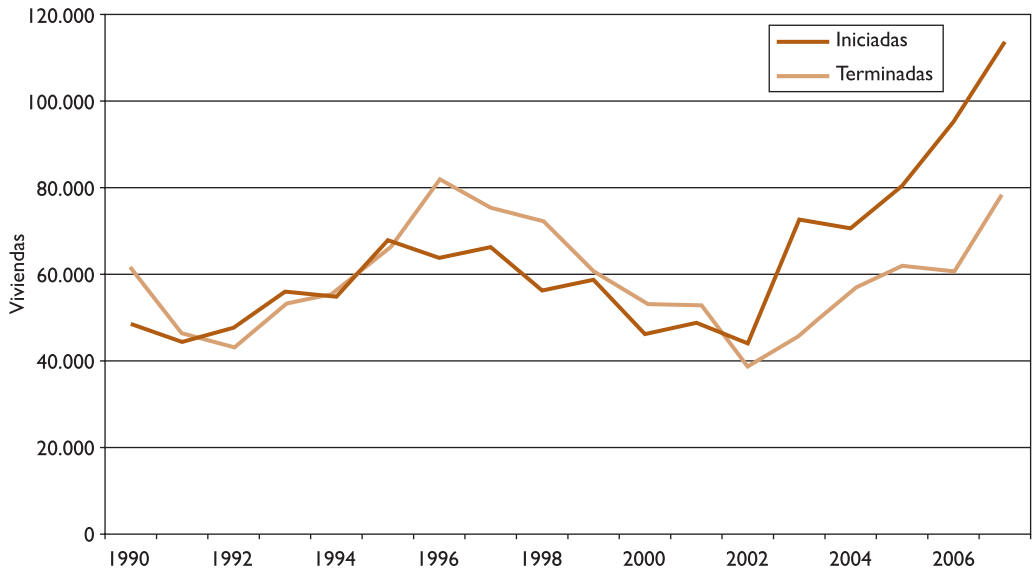


FIG. 5. Viviendas protegidas iniciadas y terminadas. Totales anuales, 1990-2007.

(*) Previsión, con datos hasta marzo.
Fuente: M.º de Vivienda.

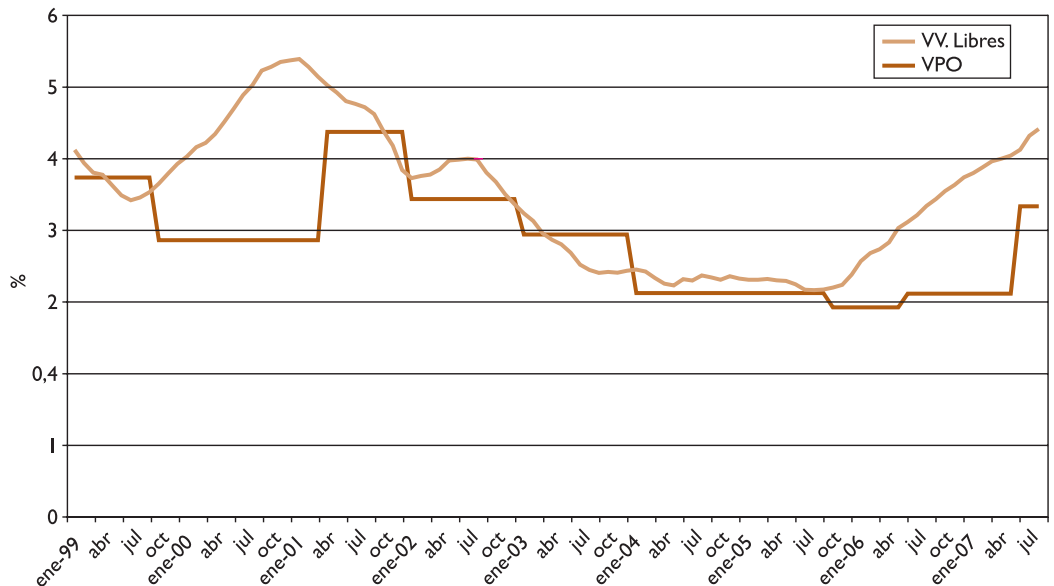


FIG. 6. Tipos de interés de los créditos para vivienda protegida y de mercado para compra de vivienda. Serie mensual, 1999-2007.

Fuente: BdE y M.º de Vivienda (BOE).

La nueva Ley de Suelo (Ley 8/2007, de 28 de mayo, BOE de 29.5.2007) implica una aproximación urbanística diferente a la de la normativa hasta ahora vigente (Ley del Suelo 6/1998 y Ley de Reforma 10/2003). El intenso proceso urbanizador desarrollado en España en el periodo 1998-2006 y la intensa construcción realizada de nuevas

viviendas no han conducido a unos niveles de precios coherentes con los ingresos familiares y un esfuerzo de acceso a la vivienda razonable.

El notable proceso urbanizador y constructor ha favorecido un alto ritmo de crecimiento en la economía española, vía inversión en vivienda y consumo privado,

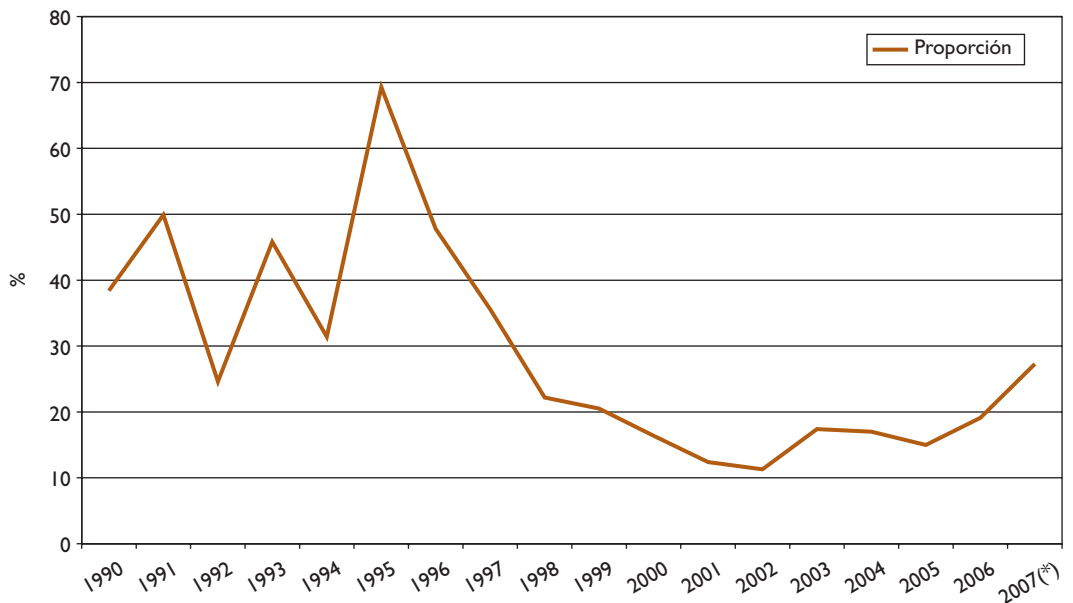


FIG. 7. Viviendas Protegidas. Proporción sobre la variación neta de hogares anual. Serie anual, 1990-2006.

(*) Previsión, con datos hasta marzo.
Fuente: M.^o de Vivienda e INE.

derivado este último de los mayores precios de la vivienda. El papel de la construcción residencial en el PIB ha aumentado, el endeudamiento de los hogares ha crecido y ha cambiado la composición de oferta productiva de economía española.

En la exposición de motivos, la Ley 8/2007 considera que

“el urbanismo debe de responder a los requerimientos de un desarrollo sostenible, apostando por la regeneración de la ciudad existente”.

El suelo es un recurso económico, pero es asimismo un “recurso natural, escaso y no renovable”.

El suelo destinado a uso residencial está al servicio del derecho a una vivienda digna (Art. 2.3). Se introduce la obligación de reservar, en la legislación sobre ordenación territorial y urbanística (autonomías y ayuntamientos),

“una superficie de suelo que permita realizar un mínimo del 30% de la edificabilidad residencial prevista en viviendas protegidas o equivalentes”

en el suelo a incluir en actuaciones de urbanización (Art. 10.b).

La Ley 8/2007 impone obligaciones significativas a los promotores en las operaciones de transformación urbanística, como es el caso de la obligatoriedad de entrega a la administración, con destino a patrimonio público de suelo, de un porcentaje situado entre el 5% y el 15% de la edificabilidad media ponderada de la actuación, libre de cargas de urbanización, sustituible por otras “formas de cumplimiento del deber” (Art. 16.1.b). Los bienes y recursos que integran tales patrimonios públicos deberán destinarse a la construcción de viviendas sujetas a algún régimen de protección pública o a otros usos de interés social (Art. 34.1).

La nueva norma modifica el sistema de valoración de los terrenos en caso de reparto de beneficios y de cargas, justiprecio en la expropiación y otros (Art. 20 a 27). Se emplearán con dicho propósito métodos objetivos, en lugar de las expectativas de desarrollo urbanístico de los terrenos en cuestión. La Ley contempla la exigencia de un desarrollo reglamentario de lo dispuesto sobre criterios de valoración (DT.3^a.3). Destaca la exigencia de una nueva ordenación territorial y urbanística si una actuación conlleva un incremento superior al 20% de la población o de la

superficie de suelo urbanizado del municipio (D.T. 4^a).

La implantación de la Ley 8/2007 puede reforzar la oferta de nuevas viviendas protegidas. La exigencia de sostenibilidad de los nuevos desarrollos urbanísticos que pretende la Ley 8/2007 es coherente con el ajuste de la economía española hacia mayores niveles de competitividad. Los posibles efectos positivos de la nueva normativa de suelo sobre el mercado de vivienda tardará algún tiempo en advertirse, puesto que se trata de una ley básica y no de una ley urbanística. Las autonomías deberán adaptar sus respectivas normativas de suelo al contenido de la nueva Ley, cuya aplicación dependerá sustancialmente de la voluntad política de autonomías y ayuntamientos.

El Consejo de Ministros de 28 de septiembre de 2007 aprobó un conjunto de medidas encaminadas a reforzar la presencia del alquiler dentro del mercado de vivienda. Dentro de dichas medidas se incluyen, en primer lugar, las destinadas a favorecer la demanda de dicho tipo de viviendas. Dentro de estas últimas se incluye la destinada a reducir la discriminación de la vivienda en alquiler frente a la propiedad en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, introduciendo una deducción del 10,05% del alquiler desembolsado en la cuota del impuesto citado.

Se actualiza la ayuda al arrendatario ya prevista en el Plan 2005-08, que será de 210 euros mensuales durante cuatro años, a la que se añadiría un préstamo para abonar la fianza y la cobertura del aval exigible al arrendatario durante seis meses. Se trata de una medida que ha sido empleada en numerosos países de Europa Occidental, en los que la ayuda se ha concentrado en los últimos años más en el alquiler que en el caso de España.

En cuanto a las medidas de ayudas a la oferta de viviendas en alquiler se incluyen, entre otras, las relativas a la agilización de los desahucios en caso de impago del alquiler, para lo que se crearán diez nuevos juzgados especializados en las zonas urbanas más saturadas, a la vez que se vuelve a reformar la legislación procesal en un sentido favorable a los propietarios. El IVA se reducirá hasta el 4% en la construcción de viviendas protegidas de alquiler de renta básica. De nuevo se adecúa la normativa de

Fondos y Sociedades de Inversión Colectiva para facilitar la presencia de estas entidades en la promoción de viviendas de alquiler, donde los préstamos para la construcción llegarán hasta el 80% del valor de la vivienda.

La empresa pública SEPES actuará favoreciendo la aportación de suelo a la promoción de viviendas de alquiler y se pondrá nuevo suelo a disposición de las administraciones públicas para aumentar el parque protegido de viviendas de alquiler.

El conjunto de medidas citadas puede contribuir a reforzar la presencia del alquiler en el mercado de vivienda español. La Encuesta de Condiciones de Vida del INE estimó que, de los 15,1 millones de hogares existentes en España en 2005, el 10,4% residía en viviendas de alquiler, de los que el 3,4% pagaba un alquiler inferior al precio de mercado y el 7% pagaban alquileres de mercado. De la encuesta citada también se deduce que viven de alquiler los hogares más jóvenes y con menores niveles de ingresos, así como los de un solo miembro y los inmigrantes. Asimismo el alquiler tiene una presencia significativa como forma de tenencia de la vivienda en el caso de las dos autonomías con más peso en su actividad productiva, Canarias y Baleares.

5. EL MERCADO DE LA VIVIENDA. DESCENSO DE VENTAS Y DE LAS VIVIENDAS INICIADAS

En 2007 el constante aumento de los tipos de interés, que se prolonga ya diez años, el fuerte aumento del stock de vivienda derivado de la salida al mercado de volúmenes importantes de nuevas viviendas y el final de las expectativas de constante revalorización de los precios de las viviendas han contribuido a la deprimida demanda de vivienda, a que decaigan ligeramente las viviendas iniciadas y a que los aumentos de precios se desaceleren sustancialmente (FIG. 8).

El retroceso de las compraventas de viviendas registradas (FIG. 9) es el indicador que refleja con más intensidad el cambio de perfil del ciclo de la vivienda en 2006-2007. En el primer semestre de 2007 las compraventas de viviendas registradas

FIG. 8. Mercado de vivienda. España principales magnitudes 2006-2007 Porcentajes

	2006	2006/2005(%)	2007/2006(%)	Ultimo dato
1. Compraventas. Viviendas (*)	916.103	-7,2	-11,5	2007.I
I.1. Nuevas	389.594	-12,4	-15,9	2007.I
I.2. Usadas	526.509	-5,0	-8,0	2007.I
3. Hipotecas sobre viviendas	1.324.500	7,4	-2,6	jun-07
4. Inversión extranjera Viviendas Equivalentes	25.350	-13,2	22,1	jun-07
5. Aparejadores. Visados o nueva)	865.561	18,4	-9,5	jul-07
6. Aparejadores viviendas terminadas	584.900	12,7	14,0	jul-07
7. Viviendas iniciadas (**)	760.169	6,2	-2,2	mar-07
8. Inversión en vivienda (***)	91.552	6,4	4,0	2007.II
9. Precios viviendas (4.º T) €/m ²	1.999,50	9,1	5,8	2007.II
10. Precio del suelo (4.º T) €/m ²	284,6	6,5	5,6	2007.I
11. Créditos comprador de vivienda formalizaciones (millones euros)	170.290	10,6	-9,3	ago-07
12. Cuota por cada 1.000 euros en préstamos a 25 años (€/mes)	5,37	10,5	11,7	ago-07

(*) REGISTRADORES.

(**) Estimaciones del M.º de Vivienda.

(***) Contabilidad Nacional, millones de euros, tasas a precios constantes.

Fuente: Registradores de España, M.º de Vivienda y Banco de España.

descendieron en un 10,2% sobre 2006, correspondiendo a las viviendas de nueva construcción el descenso más intenso (-12,8%). Cataluña (-19,2%), Galicia (-16,5%) y Madrid (-16,4%) experimentaron los descensos más intensos en el citado periodo, mientras que Navarra (11%) y Rioja (9%) todavía registraron aumentos importantes de las ventas. De persistir en todo el segundo semestre el ritmo de ventas del semestre anterior, las ventas de viviendas registradas no llegarían a las 850.000 en 2007.

Las hipotecas de viviendas registradas descendieron en un -2,8% en los siete primeros meses de 2007 sobre el año precedente. Persistió un importante aumento en las hipotecas registradas sobre solares (16,2%) en el mismo periodo, aunque dicha tasa de variación supone una desaceleración sobre los ritmos de años anteriores (FIG. 10). En 2007 se ha desacelerado sustancialmente el aumento del importe medio de la hipoteca sobre vivienda registrada (4,5% frente al 12,6% de 2006).

En cuanto a la actividad constructora, la inversión en vivienda (obra construida en el periodo) desaceleró el crecimiento real hasta

el 4% en el primer semestre de 2007, frente al 6,4% de 2006, según la Contabilidad Nacional Trimestral del INE (FIG. 11). Por primera vez en diez años dicha magnitud crecerá por debajo del PIB en 2007. En 2007 la inversión en vivienda supone en torno al 9,4% del PIB, el doble que el 4,7% de 1997, año inmediatamente anterior al inicio del auge inmobiliario.

En cuanto a las viviendas iniciadas, los visados de dirección de obra de los aparejadores descendieron en un -9,5% en enero-julio de 2007 sobre el año anterior, situándose así en un ritmo inferior a las 800.000 viviendas en 2007 (865.600 en 2006) (FIG. 12). Se desaceleró en el primer semestre de 2007 el ritmo de creación de hogares, el 2,6%(3,2% en 2006), con lo que dicha magnitud alcanzado un ritmo de 425.000 nuevos hogares netos al año.

La estimación de las viviendas iniciadas del Ministerio de Vivienda indica que en el primer trimestre de este año las viviendas iniciadas descendieron en un -2,2% sobre 2006, correspondiendo un descenso mayor a las viviendas libres iniciadas (-5,7%), mientras que las viviendas protegidas iniciadas, en la línea tradicionalmente

FIG. 9. Registradores de la propiedad Compraventas de viviendas registradas

Comunidades Autónomas	2006	2006/2005 %	2007/2006(*) %
Andalucía	176.189	-7,4	-1,7
Aragón	23.708	-15,8	-7,1
Asturias	19.023	-1,8	-1,2
Baleares	25.199	-1,5	-2,2
Canarias	44.189	-4,2	-16,4
Cantabria	12.738	-16,9	-15,0
Castilla y León	46.950	-6,3	-4,5
Castilla-La Mancha	37.994	-4,0	3,0
Cataluña	152.802	-8,3	-19,2
Extremadura	16.751	-8,9	-10,6
Galicia	38.457	-38,0	-16,6
La Rioja	7.407	-4,2	9,0
Madrid	101.635	-4,1	-16,4
Murcia	34.250	-1,1	-1,7
Navarra	10.119	2,6	11,0
País Vasco	29.972	-15,1	-6,8
Valencia	136.720	-8,0	-15,2
España. Total	916.103	-7,2	-10,2
Nuevas	389.594	-12,4	-12,8
Usadas	526.509	-5,0	-8,2

(*) Primer semestre.

Fuente: Registradores de España.

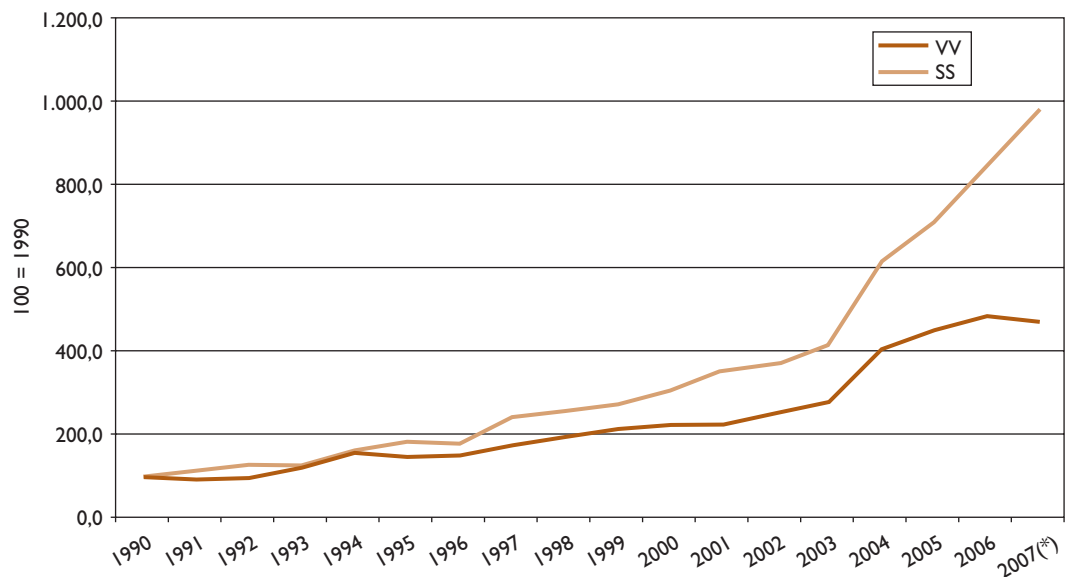


FIG. 10. Hipotecas registradas. Viviendas y solares. 19990-2007. BASE 100=1990

(*) Previsión con datos hasta julio.
Fuente: INE.

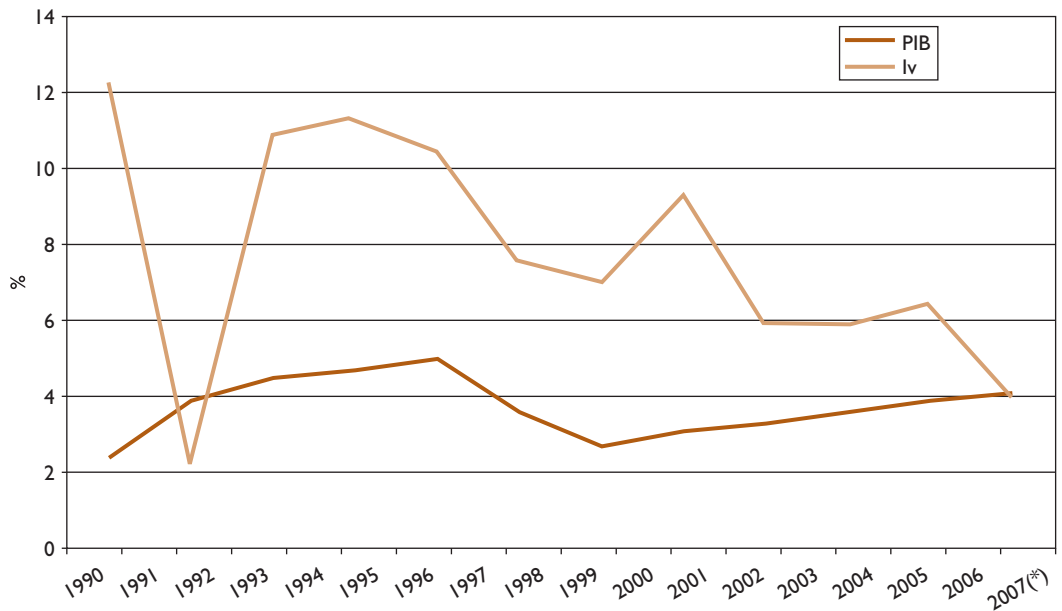


FIG. 11. PIB e Inversión en Vivienda. Tasas reales de crecimiento anual, 1996-2006

(*) Previsión con datos hasta el 2.º trimestre.
Fuente: INE.

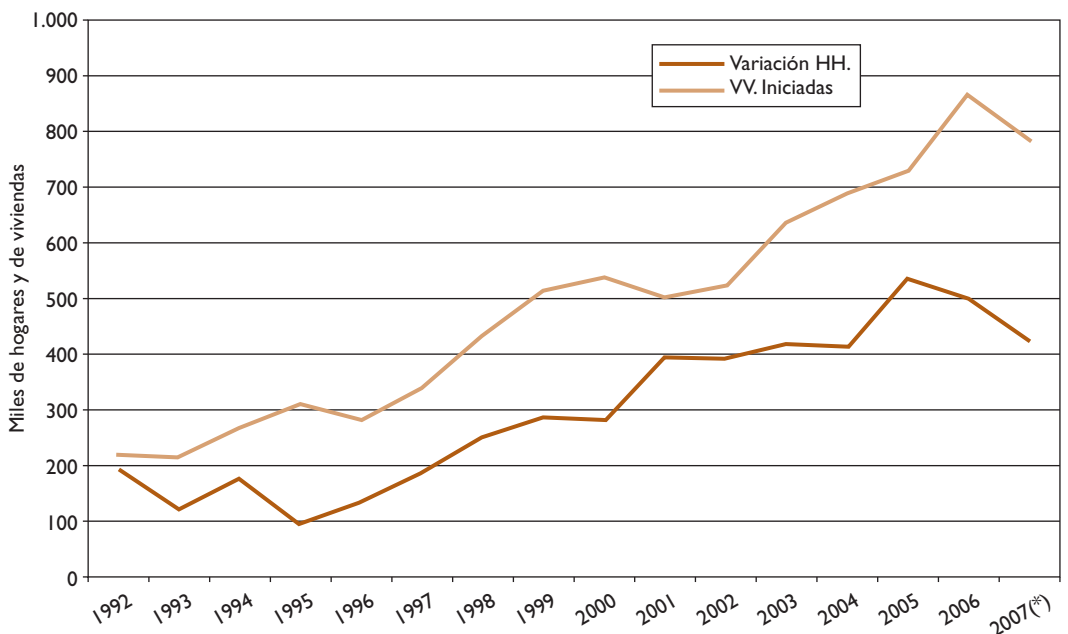


FIG. 12. Viviendas y variación neta del número de hogares, 1992-2006. Totales anuales

(*) Estimación, con datos hasta julio para visados de dirección de obra y hasta el 2.º trimestre para los hogares.
Fuente: Colegio de Aparejadores (M.º de Vivienda) e INE.

anticipada de esta magnitud, aumentaron en un 19,3% (FIG. 13).

Los precios de las viviendas desaceleran su crecimiento en el primer semestre de

2007, hasta el 5,8% del segundo trimestre del año, alcanzando en dicho periodo el nivel de 2.054,5 euros por metro cuadrado (FIGS. 14 y 15), unos 185.000 euros de valor para una

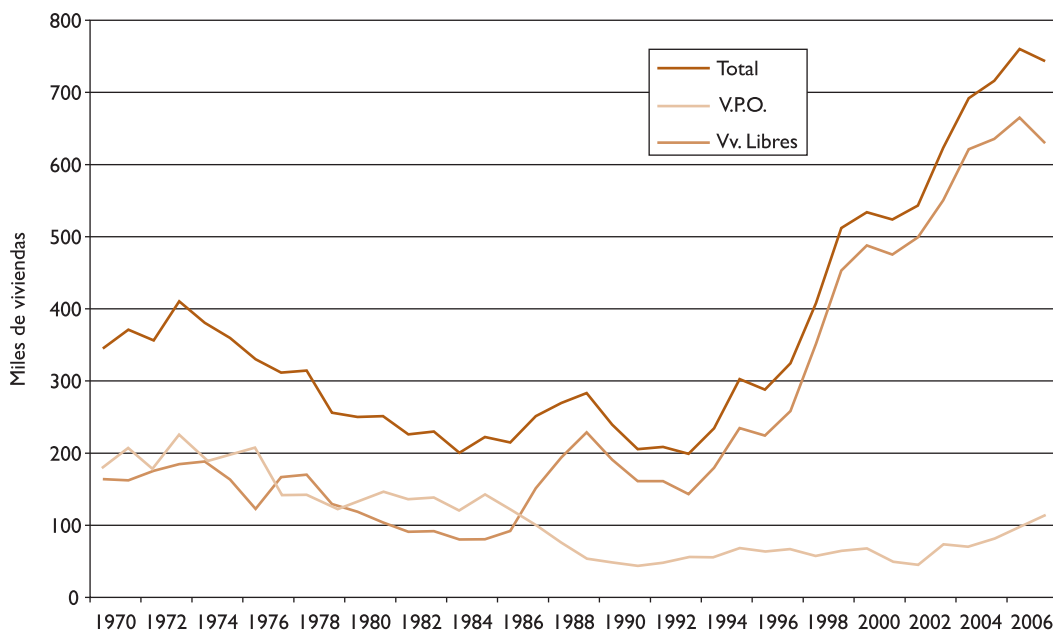


FIG. 13. Viviendas iniciadas. Totales anuales, 1970-2007

(*) Previsión con datos hasta marzo.
Fuente: M.º de Vivienda.

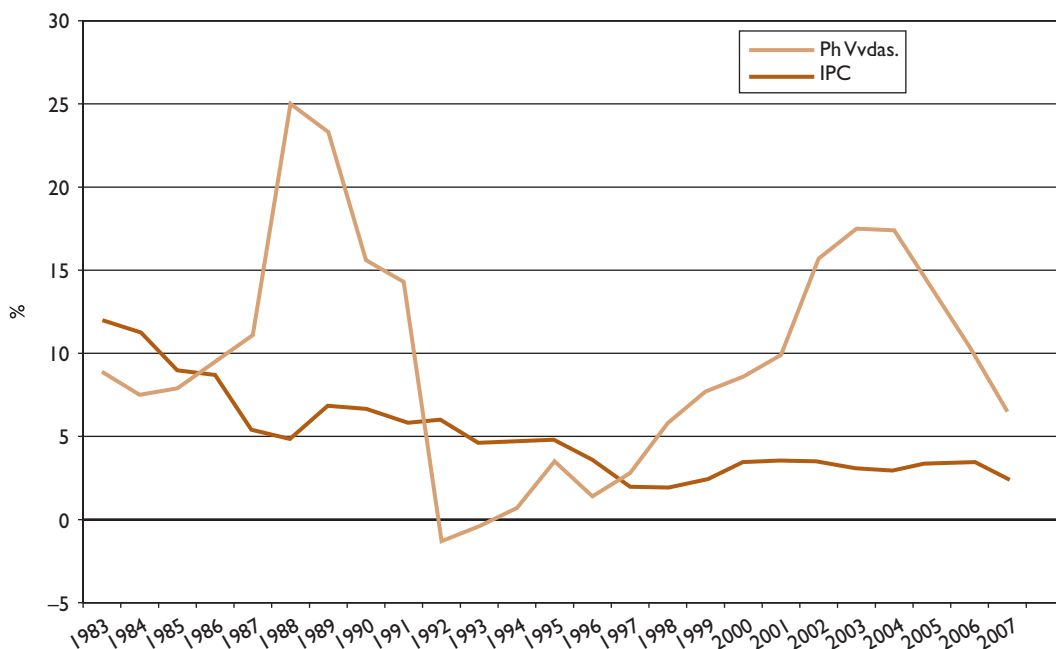


FIG. 14. Precios de las viviendas e Índice de Precios al Consumo. Variaciones medias anuales, 1983-2007

(*) Datos del IPC hasta agosto en 2007 y del IPV hasta el 2.º trimestre.
Fuente: M.º de Vivienda e INE.

vivienda de 90 metros cuadrados (alrededor de 30 millones de antiguas pesetas). La mayor variación interanual de 2007 en el segundo trimestre correspondió a Murcia

(9,5%), el mayor crecimiento en diez años (1997-2007) fue el de Baleares (264,7%) y los precios mas altos, por autonomías, volvieron a ser los de la Comunidad de Madrid (989,1

FIG. 15. Precios de tasación de las viviendas libres(*) España. Comunidades Autónomas euros/m². 2.º trimestre de 2007

Comunidades Autónomas	Precios euros/m ²	Aumentos 2007/2006(**)	Aumentos 2007/1997 (***)
C. de Madrid	2.989,1	3,0	186,9
País Vasco	2.938,4	6,7	208,2
Cataluña	2.386,3	5,8	203,2
Baleares	2.364,6	7,8	264,7
ESPAÑA	2.054,5	5,8	182,8
Cantabria	2.030,7	6,5	161,7
Aragón	1.937,5	5,9	233,4
Canarias	1.797,6	6,0	166,4
Andalucía	1.740,4	7,0	237,2
Asturias	1.727,4	7,2	152,2
Navarra	1.721,3	3,0	116,6
C. Valenciana	1.649,5	5,0	217,4
La Rioja	1.593,4	0,2	160,8
Murcia	1.578,3	9,5	257,0
Galicia	1.512,2	7,5	143,0
Castilla y León	1.502,8	6,1	118,9
Castilla-La Mancha	1.417,7	4,5	170,4
Extremadura	1.019,4	9,5	144,8
España. Menos de 2 años	2.028,6	6,0	183,4
España. Más de dos años	2.062,1	5,6	182,3

(*) Nuevas y de segunda mano.

(**) 2.º trimestre de 2007 sobre el mismo periodo de 2006.

(***) 2.º trimestre de 2007 sobre el mismo periodo de 1997.

El ritmo medio anual de aumento en este periodo fue del 11,9%.

Fuente: Ministerio de Vivienda.

euros por metro cuadrado, unos 270.000 euros por una vivienda de 90 metros cuadrados construidos, casi 45 millones de antiguas pesetas).

6. FINANCIACIÓN A LA VIVIENDA. DESACELERACIÓN DEL CRECIMIENTO

El tipo de interés de los préstamos a comprador de vivienda se situó en el 5,42% en agosto de 2007, 1,1 puntos porcentuales por encima del correspondiente al mismo mes del año anterior y 2,23 puntos porcentuales sobre agosto de 2005 (FIG. 6). En los ocho primeros meses de 2007 el aumento acumulado ha sido de 0,7 puntos

porcentuales. En dos años la cuota a pagar por un préstamo a 25 años de la misma cuantía ha crecido en casi un 25%.

El tipo de interés medio de los préstamos para compra de vivienda ascendió al 5,09% en los ocho primeros meses de 2007, evolución que ha supuesto un aumento de la cuota del 11,7% respecto del mismo periodo de 2006 (FIG. 16). En cuanto al plazo medio de los préstamos hipotecarios para compra de vivienda, se ha pasado desde los 322 meses (26,8 años) del segundo trimestre de 2006 a los 338 meses (28,2 años) del segundo trimestre de 2007, lo que implica un plazo superior en 16 meses.

El aumento de los tipos y el descenso de la demanda de vivienda por motivos de inversión ha conducido a una desaceleración

FIG. 16. Créditos hipotecarios a la vivienda libre. Cuota a pagar (*) por cada mil euros de préstamo

	TAE (%)	Tipo Nóminal (%)	Cuotas al mes por 1000 euros		Variaciones anuales de la cuota (%)	
			20 años	25 años	20 años	25 años
1990	16,72	15,56	13,58		10,2	
1991	16,04	14,97	13,14		-3,2	
1992	15,02	14,07	12,49		-4,9	
1993	14,00	13,17	11,84		-5,2	
1994	10,42	9,95	9,62		-18,7	
1995	11,04	10,52	10,00		4,0	
1996	9,45	9,06	9,04		-9,6	
1997	6,91	6,70	7,57	6,88	-16,3	
1998	5,65	5,51	6,88	6,15	-9,1	-10,6
1999	4,72	4,62	6,39	5,63	-7,1	-8,5
2000	5,76	5,62	6,95	6,21	8,8	10,3
2001	5,76	5,61	6,94	6,21	-0,1	0,0
2002	4,80	4,69	6,43	5,67	-7,3	-8,7
2003	3,71	3,64	5,87	5,08	-8,7	-10,4
2004	3,36	3,30	5,70	4,90	-2,9	-3,5
2005	3,28	3,23	5,66	4,86	-0,7	-0,8
2006	4,17	4,09	6,15	5,37	8,7	10,5
2007(*)	5,09	4,97	6,58	5,83	9,7	11,7

Nota La cuota cubre los pagos de amortización e intereses.

(*) Media de enero-agosto.

Fuente: Banco de España.

del conjunto del crédito inmobiliario, desde el 28,7% en diciembre de 2006 al 23,8% de junio de 2007. El crecimiento del crédito a comprador ha pasado desde el 20,4% en diciembre de 2006 al 17% en julio de 2007 (FIG. 17). El crédito a promotor ha visto pasar su crecimiento desde el 50,6% en diciembre hasta el 41,8% en junio. El saldo del crédito a promotor supondrá en 2007 en torno al 32% del PIB, frente al 3,7% en diciembre de 1997, al inicio de la etapa de auge.

En el segundo trimestre de 2007 se ha advertido un aumento en la tasa de dudosa (créditos dudosos divididos por el saldo total de crédito, incluidos los dudosos), que se ha situado en el 0,510% del saldo de crédito correspondiente a los créditos a adquirente de vivienda (0,385% en junio de 2006). La tasa de dudosa en cuestión es muy reducida, pero el aumento citado se ha

derivado de un aumento interanual superior al 50% en el saldo de créditos dudosos.

En cuanto a las nuevas operaciones de crédito a adquirente de vivienda, la estadística del Banco de España indica que en enero-agosto de 2007 el total de nuevos créditos formalizados con dicho destino descendió en un -9,3% sobre el mismo periodo de 2006 (FIG. 18). El 89,2% de dichos créditos lo fueron a interés variable con actualización anual, que han descendido en cuanto a participación en el conjunto de los créditos a comprador de vivienda respecto de años anteriores (93,7% en 2006). El saldo vivo de crédito a comprador de vivienda se ha desacelerado, situándose en el 15,7% el saldo de crédito de los bancos y del 17,9% en las cajas de ahorros.

En los dos años transcurridos desde el verano de 2005 el tipo de interés a comprador de vivienda ha seguido un perfil claramente

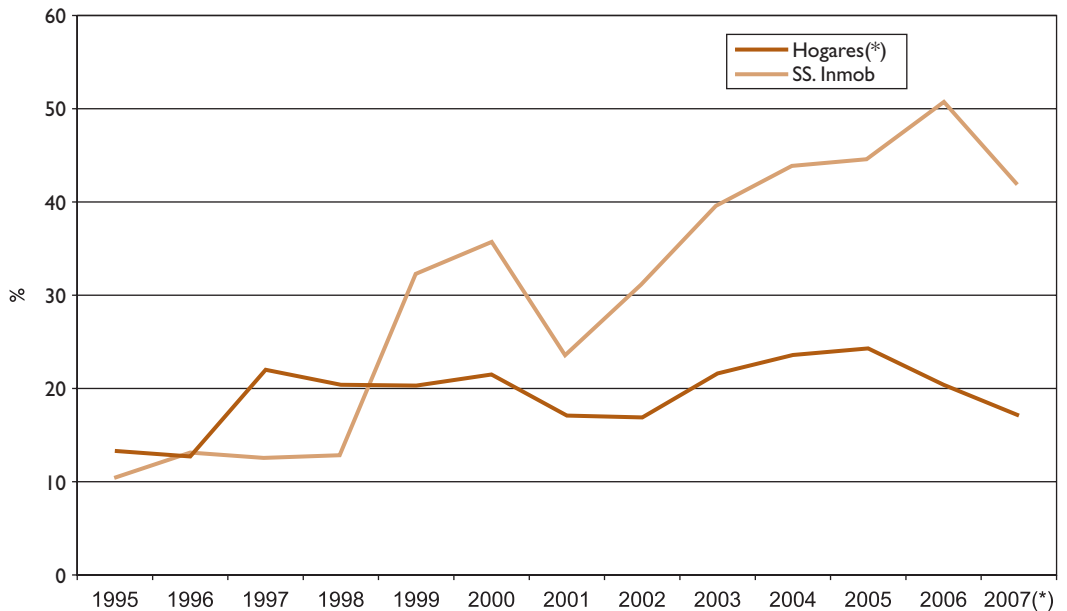


FIG. 17. Crédito inmobiliario. Promotor y comprador. Serie de tasas interanuales del saldo vivo, 1995-2007

(*) Junio.
Fuente: BdE.

FIG. 18. Créditos a hogares para compra de vivienda. Tipos de interés (*) y volúmenes

	2005	2006	2007(**)
I. Nuevas operaciones. Tipos de interés			
1.1. TAE sin comisiones	3,22	4,05	5,00(*)
1.2. TAE Créditos formalizados	3,37	4,23	5,10(*)
1.3. Millones euros	154.015	170.296	157.809(**)
1.4. Con actualización anual (% del total)	95,3%	93,7%	89,2%
1.5. Variación anual	25,7%	10,6%	-9,3%
2. Saldo vivo. Tipos de interés (***)			
2.1. TAE sin comisiones. Saldo créditos vivos	3,33	4,18	4,9
2.2. Millones de euros	447.419	543.217	599.772
2.3. Variación interanual del saldo vivo. Total	33,5%	21,4%	16,7%
Bancos	33,9%	17,9%	15,7%
Cajas de ahorros	33,4%	24,4%	17,9%

(*) Media de enero-agosto.

(**) Doce meses que terminan en agosto de 2007.

(***) Valores a fin de mes.

Fuente: Banco de España.

creciente (FIG. 19). Esta evolución ha afectado a quienes ya compraron la vivienda en los años anteriores, que llevan dos años sufriendo subidas importantes en las cuotas a pagar para compra de la vivienda. Además, los más altos tipos han frenado la demanda de vivienda, a pesar de que los niveles actuales de los tipos de interés no resultan especialmente elevados.

7. LA ACCESIBILIDAD A LA VIVIENDA

En 2007 la desaceleración de los precios de la vivienda no se ha traducido en menores esfuerzos de acceso a la vivienda para los accedentes por primera vez, y ello sobre todo por los aumentos sufridos por los tipos de interés. El proceso de ajuste de los precios de las viviendas a la nueva situación de

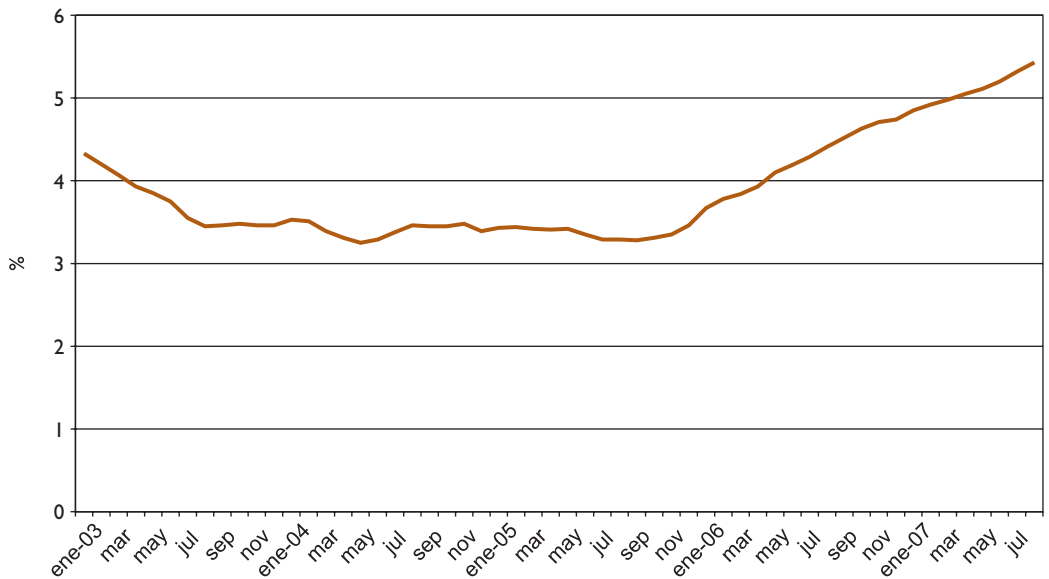


FIG. 19. Tipos de interés- Créditos a comprador de vivienda. Nuevas operaciones. Serie mensual, 2003-2007

Fuente: BdE.

descenso de la demanda y de posible sobreoferta de vivienda no se traduce en ajustes de los precios que equilibren el mercado.

Los vendedores, tanto de vivienda nueva como de usada, efectúan el ajuste no a través del descenso de los precios sino aplazando las ventas, en espera de que se retorne a la situación pasada, con lo que se prolonga la situación de exceso de oferta.

En el segundo trimestre de 2007 el precio medio de una vivienda de 90 metros cuadrados construidos equivalió en España a 9,1 salarios anuales medios. Al tipo de interés medio de mercado de dicho periodo

(5,10%) y con un plazo de 25 años, el esfuerzo medio de acceso a la vivienda por parte del hogar monosalarial supuso el 51,1% de los ingresos familiares brutos. El mayor esfuerzo de acceso correspondió a la autonomía del País Vasco, el 65,9%, y el menor a Extremadura (32%) (FIG. 20).

Los datos citados reflejan que el acceso a la vivienda continua siendo difícil, en especial para los jóvenes hogares, si se trata de acceder en propiedad a una vivienda a precio de mercado. La escasez de viviendas de alquiler dificulta asimismo el acceso a la vivienda, en especial para los *primo* accedentes.

FIG. 20. Accesibilidad vivienda. Comunidades Autónomas. Primer acceso 2007. 2.º trimestre

Comunidad Autónoma	Precio vivienda euros	Renta familiar anual (euros)	Tipo de interés (%) nominal	Relación Precio/Renta familiar	Esfuerzo bruto de acceso (%) renta familiar 25 años
Andalucía	156,636	18,103	5,10	8,7	48,4
Aragón	174,375	20,958	5,10	8,3	46,6
Asturias	155,466	21,133	5,10	7,7	41,5
Baleares	212,814	18,409	5,10	11,6	64,7
Canarias	161,784	16,769	5,10	9,6	54,0
Cantabria	182,763	18,079	5,10	10,1	56,6
Castilla-La Mancha	127,593	17,807	5,10	7,2	40,1
Castilla-León	135,252	18,433	5,10	7,3	41,1
Cataluña	215,667	22,550	5,10	9,6	53,5
C.Valenciana	148,455	17,961	5,10	8,3	46,3
Extremadura	91,746	16,033	5,10	5,7	32,0
Galicia	136,098	16,593	5,10	8,2	45,9
Madrid	269,019	24,050	5,10	11,2	62,6
Murcia	142,047	16,851	5,10	8,4	47,2
Navarra	154,917	22,387	5,10	6,9	38,7
Pais Vasco	264,456	22,471	5,10	11,8	65,9
Rioja	143,406	19,473	5,10	7,4	41,2
España	184,905	20,234	5,10	9,1	51,1

Nota: la renta familiar corresponde a la de una familia monosalarial que percibe el salario medio, estimado a partir del coste salarial. El plazo es de 25 años. El tipo nominal medio fue el 4,98%.

Fuente: INE, M.º de Vivienda, Banco de España y elaboración propia.



Internacional



Italia

Federico OLIVA

Politécnico de Milán

LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA ITALIANA

A partir de los años de la reconstrucción posbélica, es decir desde el nacimiento de la República, la ciudad italiana se ha transformado radicalmente, modificando la estructura asentativa¹ y el paisaje urbano de todo el país. Las ciudades aisladas en los campos, distantes unas de otras, con escasas relaciones recíprocas y con la presencia de limitadas áreas metropolitanas en torno a las ciudades industriales del noroeste, son un recuerdo del pasado, mientras que hoy nos encontramos frente a conurbaciones cada vez más extendidas, a áreas metropolitanas cada vez más amplias y, sobre todo, a una difusión asentativa creciente (la “ciudad difusa” o el “campo urbanizado” por usar dos definiciones recurrentes), hasta tal punto que se puede hablar de un proceso generalizado de “metropolización” del territorio. Un fenómeno este último, que se presenta tras varias fases muy diferentes de transformaciones territoriales:

Inicialmente la gran expansión urbana, de unos treinta años de duración, desde los años cincuenta a los años ochenta del siglo pasado, es decir los años del gran desarrollo industrial; posteriormente el proceso de transformación interna enlazado con las transformaciones productivas más generales que han caracterizado el fin de siglo (XX) y que está todavía presente, con el paso de una economía eminentemente industrial a una economía eminentemente de servicios y con el consiguiente fenómeno generalizado del desmantelamiento industrial que ha transformado en aprovechables una gran cantidad de suelos urbanos por reutilizar, sobre todo en las ciudades de industrialización más antigua; para llegar a un posterior proceso de expansión urbana, caracterizado por los procesos de difusión asentativa, que es definido, precisamente, como “metropolización” del territorio.

Ya son muchos los territorios italianos “metropolizados”; entre los más extendidos hay que recordar: todo el valle del Po entre los Alpes y el curso del citado río; todo el eje de la vía Emilia entre Piacenza y Rímìni; la dorsal adriática, desde el

Véneto hasta la Apulia; buena parte de la dorsal tirrénica articulada en dos tramos diferentes, el ligur – toscano y el situado entre Roma y Nápoles, aunque abarca también toda la costa campana; por último, el territorio de las provincias sicilianas de Palermo y Catania.

Con el término “metropolización” se piensa, normalmente, en la formación de una “nueva ciudad”, donde junto a los tejidos urbanos consolidados (históricos y modernos) y a las nuevas periferias urbanas y metropolitanas, existen asentamientos de baja densidad con más o menos calidad, en otros casos (sobre todo en el sur) caracterizados por fenómenos de construcción ilegal; asentamientos en los que muchos buscan una situación asentativa diferente a la tradicional de la ciudad (las zonas verdes, la naturaleza), pero que de todos modos deben formar parte de un sistema urbano. Una “nueva ciudad” caracterizada por un modelo de crecimiento que ya no es el concéntrico de la gran expansión urbana (que había aumentado, sin cambiar esencialmente sus propiedades, el modelo del primer crecimiento histórico ligado a la revolución industrial) y que hoy se presenta sin ningún orden y sin ninguna jerarquía, cuya naturaleza se encuentra más cercana al desorden, a la casualidad por no decir al caos, más bien que a los intentos del tradicional enfoque urbanístico, por otra parte sin mucho éxito, de dar una forma y una calidad aceptable a las nuevas partes de la ciudad en formación. Una “nueva ciudad”, cuyos límites geográficos ya no corresponden de ninguna manera a los administrativos y que ha modificado asimismo el “estilo de vida” de sus habitantes, que están en continuo movimiento por razones de trabajo y de estudio, pero también para ir de compras a los grandes centros comerciales o a los *outlet*² diseminados en el territorio y además para pasar su tiempo libre en los grandes multicines incorporados a los centros comerciales o a los centros de las ciudades históricas englobadas en el territorio “metropolizado”. Una “nueva ciudad” que se rige fundamentalmente por el transporte individual motorizado; es decir, por el uso del automóvil, la única modalidad disponible en la “ciudad difusa” que está en continuo aumento, paralelamente al crecimiento de la “metropolización”; una “nueva

¹ Neologismo creado por Javier García-Bellido, confróntese CyTET, 129, pp. 583-586 (N. de la T.).

² Se trata de tiendas donde se da salida a ropa, etc., de marcas conocidas, de temporadas anteriores o bien modelos viejos (N. de la T.).

ciudad” cuyo conector no es ya el espacio público de la ciudad histórica, incluidas las partes del siglo XIX, es decir, las calles y las plazas, el lugar de la vida social y política, del comercio y de las relaciones cotidianas, sino el sistema de las infraestructuras de movilidad, es decir, los ferrocarriles y, sobre todo, la viabilidad de conexión territorial, que hace tiempo la hubiéramos llamado extraurbana y que aún se llama así en el lenguaje de la burocracia administrativa.

En relación con la “metropolización” del territorio o, si se quiere, con el crecimiento de la “nueva ciudad”, aumentan las dimensiones de la población urbana. A pesar de las previsiones catastrofistas sobre el fin de la ciudad de hace algunas décadas –después de un breve periodo de estancamiento unido a los cambios productivos cíclicos de finales del pasado siglo con el consiguiente gran proceso de “desindustrialización”– la ciudad italiana, como en general la europea, parece cada vez más fuerte. La población urbana en Italia roza ya los 40 millones de habitantes sobre los 60 millones globales (57,5 millones de italianos y 2,5 millones de inmigrantes regularizados), equivalente al elevado porcentaje del 67%, de los cuales 22 millones viven en las grandes áreas metropolitanas. Los datos nos dicen, además, que en los últimos sesenta años la población urbana casi se ha duplicado, con una tasa de crecimiento bastante más acentuada que la del crecimiento demográfico, que desde 1951 (fecha del primer censo de posguerra) ha sido “sólo” de 13 millones de personas. La ciudad contemporánea es por consiguiente, tanto en Italia como en Europa, el lugar donde la mayor parte de la población quiere vivir, donde cree encontrar más fácilmente trabajo y ver a otras personas, entablando relaciones sociales estables; en suma, el lugar donde a cada cual las propias perspectivas de vida le parecen mejores.

Resumiendo, la ciudad contemporánea italiana, la “nueva ciudad” de la “metropolización” es un complejo conjunto de centros antiguos y modernos, de tejidos urbanos consolidados de más o menos calidad, de viejas y nuevas periferias, y de territorios financiados para la difusión asentativa que se alternan en un todo que presenta igualmente una solución de continuidad pero que, en general, se muestra y funciona como un gran organismo único. Un territorio urbano donde se afirman más el desorden y el caos que el ordenamiento racional, en vano perseguido por la planificación urbanística, cuyos instrumentos tradicionales, a partir del plan regulador que formula de manera rigurosa los usos del suelo, incapaces ya de gobernar el desarrollo. Un territorio urbano cuyo conector ya no es el espacio público de la ciudad histórica sino, como se ha subrayado anteriormente, la red de movilidad que en Italia quiere decir fundamentalmente si no casi exclusivamente, la movilidad confiada al automóvil, la única modalidad utilizable

en la “ciudad difusa”, pero también la movilidad sobre la que ha nacido y se ha desarrollado la ciudad moderna en este país.

Las ciudades italianas son el fruto de una especie de “anomalía genética” respecto a lo que ha acontecido en la ciudad europea moderna, en particular en la de la Europa central y septentrional, que se ha desarrollado después de la revolución industrial en torno a los grandes trazados ferroviarios creados en aquel tiempo, trazados que utiliza todavía para garantizar una cuota importante del transporte público urbano, especialmente metropolitano. Mientras que han construido también nuevos ferrocarriles, como las redes metropolitanas subterráneas, para sustentar el propio crecimiento, en cualquier caso en explícito apoyo a la actividad de la construcción privada, como ha sucedido en Londres con la creación de redes de metro construidas por los mismos agentes inmobiliarios, o en Copenhague, basado en un coordinado diseño de planificación, en esta ocasión confiado completamente a la Administración pública.

En Italia esto no ha ocurrido y las ciudades carecen de una adecuada red ferroviaria (por lo demás no contaminante y poco *energívora*) capaz de representar una alternativa válida a la contaminante y congestionada movilidad automovilística: piénsese que hoy Milán tiene sólo tres líneas de metro y Roma únicamente dos, mientras en las dos ciudades sólo desde hace pocos años se han activado proyectos para la utilización de la red ferroviaria existente para los objetivos del transporte urbano. Proyectos que, junto a los pertenecientes a las nuevas líneas de metro, corren el riesgo de permanecer sobre el papel, a causa de la carencia estructural de posibilidades de inversión del Estado italiano debida a la enorme deuda pública acumulada en las últimas décadas y a los consiguientes intereses (70 millardos de euros) que deben pagarse cada año. Un ejemplo concreto es el de Roma, que en los últimos años ha elaborado un nuevo plan urbanístico basado en un significativo proyecto de fortalecimiento de la propia movilidad de masas unido al desarrollo de la ciudad (la llamada “atención al hierro”), que, obviamente, implica una inversión muy elevada (13 millardos de euros), disponibles sólo parcialmente. En definitiva, las ciudades italianas deben remontar un *gap* bastante grande y lo podrán hacer únicamente sobre la base de una política económica general diferente y una política específica para las ciudades, ambas hoy ausentes del panorama político e institucional italiano.

El aspecto más negativo del proceso de “metropolización” del territorio es que comporta una importante incompatibilidad ecológica, una total insostenibilidad que se concreta ante todo en una amenaza más que real para la salud de los habitantes de la “nueva ciudad”. No por casualidad, el territorio más “metropolizado” de Italia, es decir,

la parte central del valle del Po en torno al área metropolitana milanesa, la más antigua y extensa área metropolitana del país, es el lugar donde se constatan más patologías tumorales debidas a factores contaminantes, además de al estrés: en suma, es el área del país donde se muere más fácilmente, también por los accidentes de tráfico. Se trata de un territorio “metropolizado” que hoy se define normalmente como “región urbana milanesa”, donde viven alrededor de 5 millones de personas y donde está concentrada todavía buena parte del aparato productivo industrial y la gran parte del financiero-directivo, un gran cuadrilátero comprendido entre los Alpes al norte y el Po al sur y dos ríos al oeste y al este que bajan de los Alpes y corren perpendiculares al mismo Po, el Ticino y el Adda respectivamente, ajustado en el territorio parcial o total de al menos ocho provincias en las cuales se encuentran varias grandes ciudades históricas.

En primer lugar, esta grave situación la causa el uso cada vez mayor del transporte individual motorizado, es decir, de los automóviles: en Italia circulan hoy 36 millones de coches, doce veces más de los tres millones que circulaban en 1951, contra una población global que ha crecido poco más del 20%.

En segundo lugar, el modelo de la “metropolización” comporta un aumento de la congestión en la “ciudad central”, es decir, en la ciudad o en las ciudades que representan las polaridades principales de tal modelo, los nudos donde se concentran los servicios y los equipamientos principales de carácter urbano, desde las funciones administrativas a las actividades de los servicios en general, desde los bienes culturales a los de la formación escolar y universitaria, desde el comercio de calidad al espacio público histórico; todo ello determina:

En tercer lugar, un consecuente aumento y bastante relevante de las cargas contaminantes, que no es posible compensar con las intervenciones y las políticas, aun necesarias, de ecología urbana, como los *ticket* de entrada en las ciudades (Milán ya ha predispuerto la experimentación de esta disposición legislativa), las *poll-tax* de las que tanto se habla, medidas virtuosas como la de los *car pool*, las diferentes normas de tráfico y de aparcamiento de los que cada Ayuntamiento ya está dotado o igualmente las tradicionales intervenciones de nuevas previsiones de las zonas verdes urbanas: disposiciones todas justas y necesarias, cuyo resultado en términos de reducción y mitigación de la contaminación se concreta sin embargo con resultados en suma modestos frente a las dimensiones de la contaminación por tráfico, hasta el punto de parecer casi paliativos.

El tráfico urbano es por tanto la principal fuente de contaminación de la ciudad, muy superior a la representada por la calefacción de los edificios, para lo cual hoy están disponibles y se emplean

sistemas alternativos a la utilización de combustibles contaminantes y cada vez más existe una vasta experimentación de soluciones de ahorro energético, mientras que incluso la contaminación por producción industrial (que de todos modos se ha reducido mucho, al menos en las partes urbanas más consolidadas) parece bajo control. La dimensión de la contaminación por tráfico urbano es pues ya tal que inutiliza toda política concreta de regeneración ecológica de los recursos ambientales reproducibles aire y agua, mientras que los mismos coches, dado el número en circulación, se muestran incompatibles con la ciudad; el coche ecológico está, por otra parte, aún lejos y el híbrido, muy costoso, consiente una reducción de la carga contaminante en definitiva contenida. El coche en sí se ve como un derroche, dado el alto coste de producción, manutención y gestión respecto al número de personas transportadas en cada unidad –una inversión esencialmente excesiva para el transporte de familias cada vez menos numerosas–. El transporte colectivo, no necesariamente público, debe pues tomar ventaja sobre el individual, pero para alcanzar esto, además de una reducción en el uso del coche, son necesarios ingenios recursos para dotar a las ciudades, también a la “nueva ciudad” de una adecuada movilidad de masas, no contaminante y poco *energívora*, recursos de los que el país no parece poder disponer, como ya se ha recordado anteriormente.

La “metropolización” del territorio representa por tanto el paradigma del desarrollo no sostenible, si por sostenibilidad se acepta la definición clásica del documento Bruntland de 1987 (*Our common future*), en el cual se pone de manifiesto la necesidad de preservar los recursos ambientales para las generaciones futuras. Mientras que la regeneración ecológica de los recursos reproducibles se ha puesto en discusión por las cargas contaminantes que gravan sobre la “nueva ciudad”, la conservación del recurso del suelo, recurso evidentemente no reproducible, está ampliamente perjudicado precisamente por la “metropolización” que ha llevado rápidamente al consumo de suelo a alrededor de 80.000-120.000 hectáreas al año, una dimensión dramática e insostenible, poco evidenciada incluso por los medios de comunicación que en el pasado verano han denunciado con tonos bastante alarmantes la cantidad de incendios que se han extendido sobre todo por el sur, sin subrayar, sin embargo, que la cantidad de territorio quemado es menos de la mitad del que el desarrollo edificatorio consume cada año. Una situación que debe encararse sin extremismos (ningún uso de suelo) sino con objetivos cuantitativos y cualitativos precisos, unidos a las condiciones con las cuales la transformación urbanística puede de todos modos garantizar una mejora de la condición ambiental del territorio y una adecuada capacidad de regeneración ecológica de los recursos ambientales. Una

tarea que puede ser confiada al plan, que se muestra por consiguiente siempre útil y necesario y que representa una especie de “pacto social” del territorio para garantizar a todos mejores condiciones de vida; un plan que sin embargo debe ser considerablemente diferente al usado en el pasado.

Sin volver a recorrer el camino de una regulación imposible de la ciudad y del territorio basada en una normativa del uso del suelo rígida y detallada, la “metropolización” debe ser afrontada con una estrategia general y un proyecto de territorio adecuado. El instrumento es pues todavía el plan, ya no el *Piano Regolatore* sino el *Piano Strutturale*, según el modelo de reforma ya en práctica en Italia y sacado adelante fundamentalmente por las Regiones, tras la reforma constitucional de 2001 (cfr. CyTET 151, pp. 182-185); es decir, un plan constituido sólo por opciones esenciales del ordenamiento relativas al medio ambiente, al sistema infraestructural y en particular a la movilidad, a la previsión de los nuevos asentamientos; un marco de referencia sólo programático para el “gobierno del territorio” (como se llama hoy en Italia, con un concepto más amplio, la planificación), encomendado no ya a un único instrumento, sino a los planes, a los programas, a los proyectos de transformación y de recualificación, a las políticas urbanas, es decir a una acción conjunta de planes, proyectos y *governance*. Un plan por lo tanto aún general, pero no prescriptivo, no rígido sino flexible, no conformador de los derechos de los propietarios, que encara las grandes estrategias territoriales y no se ocupa del “detalle” del proyecto, postergado a un momento operativo posterior, que en la mayoría de las Leyes Regionales se define precisamente como *Piano operativo*, un instrumento de duración temporal limitada (normalmente 5 años), concerniente a todas las intervenciones de transformación urbanística y de recualificación de las ciudades existentes y que utiliza todos los instrumentos ejecutivos disponibles, desde los tradicionales planes de actuación pormenorizados a los programas de planificación negociada, desde los proyectos de arquitectura a los más complejos proyectos urbanos. Un plan que, por tanto, ya no utiliza un enfoque ilustrado para desarrollar y transformar la ciudad y el territorio

según un modelo abstracto, perfectamente racional y completamente definido en cada una de sus partes, sino que indica una estrategia para intervenir en las condiciones reales de la ordenación urbana y territorial para corregir sus distorsiones, reducir los desequilibrios territoriales y configurar nuevas y mejores condiciones asentativas y medioambientales.

Un plan de este tipo es indispensable para afrontar el proceso de “metropolización” en ejecución, naturalmente en una escala adecuada, que supere el nivel municipal y actúe en toda la “nueva ciudad”. Un *proyecto de territorio* que deberá pues encontrar también la necesaria articulación institucional de referencia y cuyos contenidos se dirigirán siempre a los tres sistemas fundamentales:

- a) una nueva red de movilidad de masas, eficiente, no contaminante, no *energivora* (esencialmente una red ferroviaria), a la cual estarán taxativamente subordinadas las nuevas transformaciones urbanas para asentamientos y servicios;
- b) una red ecológica, construida no sólo sobre las *protecciones*, sino también sobre las *transformaciones*, que atraviese todo el territorio “metropolizado”, valore las áreas con mayor valencia natural y ambiental y maximice así los efectos de la regeneración ecológica;
- c) la contención de la difusión asentativa y la creación (o la consolidación) de nuevas polaridades, de nuevas centralidades del territorio “metropolizado”, accesibles para la nueva movilidad; nuevas centralidades que alberguen las funciones por excelencia de la “nueva ciudad” y que representen asimismo su espacio público, como el ágora o el foro representaban el de la ciudad antigua y la plaza de la catedral y del ayuntamiento el de la ciudad histórica. Finalmente, un *Piano Strutturale* para configurar un nuevo ordenamiento policéntrico del territorio “metropolizado” apoyado por un adecuado sistema de movilidad de masas sostenible.

Traducción del italiano: SAGRARIO DEL RÍO ZAMUDIO

Suiza

Sara LUZÓN (corresponsal)
Harald STÜHLINGER (crónica)

Escuela Politécnica Federal de Zürich (ETHZ)

DEL LAAER BERG AL MONTE LAA

Los antecedentes

En la construcción de la tangente sureste A23, una autopista urbana de Viena, cuyo objetivo era la canalización del tráfico de tránsito de Este a Oeste de la ciudad, pasaba el trazado de la misma sobre los depósitos de la empresa constructora PORR AG, hacía tiempo ubicada en el lugar. Dicha autopista se inauguró en 1978, quedando las superficies restantes colindantes con la vía de mayor circulación de Austria (hoy día circulan hasta 180.000 vehículos al día), lo que llevó a los responsables de PORR AG a la idea de recubrir la autopista y así revalorizar un emplazamiento tan desventajoso y recuperar el terreno perdido. Más aún, con la intención de rentabilizarlo económicamente. Algo similar se había realizado ya en Viena en 1993, cuando se cubrió un tramo

de 2 km de la autopista en la ribera del Danubio, la A22, con una plancha sobre la que se erigió el primer barrio de edificios de gran altura de Viena, rodeando la UNO-City.

En los años 90, lo que fuera una vez una situación periférica se convirtió en una zona de ensanche urbano: No lejos de allí, en el enlace de autopistas *Favoriten*, se terminaba una gran zona de desarrollo urbano en la que ya se había construido anteriormente el tan admirado edificio escolar de Rüdiger Lainer (*Hauptschule Absberggasse*, 1991-94). Y, a continuación, al sur de la histórica calle *Laaer Berg Strasse*, se erigieron numerosos edificios residenciales. Durante los años 90 la empresa PORR AG se embarcó en un proceso de planificación que, mediante un concurso urbanístico, dio como resultado un Masterplan, cuyo director fue el arquitecto Albert WIMMER. Para el recubrimiento de la autopista se contaba con el apoyo de la



FIG. 1. Plano de situación

Fuente: Allgemeine Baugesellschaft – A. Porr AG.

Administración, y, por medio de la regulación de usos sobre el derecho de servidumbre, la empresa constructora pudo readquirir los terrenos comprándose los a la República Austríaca.

La historia de la construcción

Antes del comienzo de las obras para el recubrimiento de la autopista se levantaron, en un período de año y medio (1998-1999), el Edificio Central de la empresa PORR AG (FIG. 2, Nr. 1.1.), un bloque en hilera de veintiuna plantas con 450 puestos de trabajo, así como el Office Provider (Nr. 1.2), al este del primero, un edificio de oficinas de ocho plantas. A finales del año 2002 ya se había cubierto la autopista con una plancha de 220 m de largo y 90 m de ancho uniendo así las dos superficies en cuestión, resultando una superficie total, aproximadamente rectangular, de unos 90.000 m². La parcela resultante se dividió en tres zonas longitudinales, hacia el oeste los edificios de oficinas y comercios, hacia el este los edificios residenciales y ambas separadas por una zona verde de espacio público.

Junto al Edificio Central y al *Office Provider* se van a construir en los próximos dos años una escuela de primaria, dos guarderías infantiles

(una para la primera y otra para la segunda infancia), un pabellón de deportes (todos bajo el Nr. 4), varios edificios comerciales (Nrs. 3, 4, 6) y, sobresaliendo sobre todos ellos, las dobles torres de Hans Hollein (Nr. 2). Ambas torres de 110 m de altura quedarán unidas y coronadas por un centro de convenciones de varias plantas y están situadas en la perspectiva del conductor que se dirige hacia el monte Laa, convirtiéndose, gracias a su altura, en un *point-de-vue*.

Frente a una todavía inacabada franja occidental se encuentra una casi completa franja oriental, en la que algunos de los arquitectos austríacos de mayor renombre han proyectado cada uno de los ocho complejos residenciales que se han erigido. El edificio de viviendas de Adolf KRISCHANITZ (Nr. 7, con 108 unidades) se encuentra en el límite noroeste de la parcela, lindando con la *Absberggasse*. Las pequeñas logias de hormigón de las viviendas quedan orientadas hacia el interior, posibilitando la vista del ornamento vegetal de la superficie del forjado de la primera planta (FIG. 2).

En el edificio de viviendas de la arquitecta Elsa PROHAZKA (Nr. 8.1, con 127 unidades) se tuvo una atención especial hacia las necesidades de las familias y de los niños (ver FIGS. 2 y 3). En el complejo vecino, obra del arquitecto SCHEIFINGER



FIG. 2. Edificio Central de PORR AG; a la derecha el bloque de Krischanitz; a la izquierda el bloque de Prohazka.

Fuente: H. Stühlinger, 2007.



FIG. 3. Edificio residencial de Prohazka y entrada oeste al parque central.

Fuente: H. Stühlinger, 2007.



FIG. 4. Edificio residencial de Scheifinger.

Fuente: H. Stühlinger, 2007.

(Nr. 8.2, con 99 unidades) se encuentran *split-level-apartments* de hasta tres plantas, de las cuales las de planta baja disfrutan de jardín propio (ver FIG. 4). El siguiente proyecto, obra del arquitecto Albert WIMMER, se divide en un edificio de viviendas en forma de U (Nr. 9, con 91 unidades) y un bloque longitudinal de oficinas provisto de una fachada de acero y vidrio a modo de pantalla contra las inmisiones acústicas de la autopista. A su lado se encuentra el complejo proyectado por Albert WIMMER y Nevil BINDER (Nr. 10, con 166 unidades), unos edificios de bajo gasto energético que delimitan una plaza de traza urbana que hace de ampliación lateral del parque central. En febrero de este mismo año se terminó la estructura del siguiente edificio, situado en el punto más septentrional del solar y también obra del arquitecto Albert WIMMER (Nr. 12, con 53 unidades), cuya finalización completa se ha previsto para finales de año. En el margen este de la parcela se encuentran tres bloques de viviendas



FIG. 5. Parque y edificios residenciales de Pohazka, Scheifinger y Wimmer.

Fuente: H. Stühlinger, 2007.

en hilera (Nr. 11.1, con 94 unidades) construídos por el arquitecto Ernst HOFFMANN y al sur de éstos se levanta el bloque residencial de Albert WIMMER (Nr. 11.2, con 78 unidades) en un rico contraste con el parque central. Mediante un juego de color entre pilares y boxes intercalados, que recogen algunos usos comunitarios –espacios para club, sauna, juegos y talleres– se consigue una expansión del parque bajo el edificio residencial.

Ambas franjas edificadas quedan unidas por el parque central proyectado por la arquitecta-paisajista Martha SCHWARTZ. Este parque se extiende desde la entrada por la *Absbergstrasse*, enmarcada por una estructura de hormigón, hasta la *Urselbrunnengasse*, con un total de 12.000 m². Destacan en él los motivos lineares, como por ejemplo rampas, rosados troncos de árbol en posición horizontal sobre el suelo, escaleras o estanques en forma longitudinal (FIGS. 5 y 6). Se puede pasear, detenerse y contemplar, comunicarse, jugar y descansar; en verano incluso existe la posibilidad de ver películas en las estradas del cine al aire libre. Es un espacio verde, introvertido y libre de tráfico, que se adapta perfectamente a las necesidades tanto de los niños de los vecinos como de los empleados de las oficinas locales para los descansos durante la jornada.

En la planificación de cada uno de los edificios residenciales los arquitectos tuvieron en cuenta



FIG. 6. Parque y complejo residencial Wimmer.

Fuente: H. Stühlinger, 2007.

las necesidades de sus diferentes usuarios, sobre todo las de familias con niños. En respuesta a los cambios en los desarrollos demográfico y sociológico, se proyectaron zonas para la comunicación y lugares de encuentro, así como centros de atención infantiles y para mayores. En el proyecto de Ernst HOFFMANN, por ejemplo, destaca el tema vivienda-música, de tal manera que, el edificio está provisto de un sistema especial de aislamiento acústico, además de aportar dos salas para pruebas musicales. Por otra parte, en Monte Laa se ofrece un servicio de gestión comunitaria integral (oficina de información y ayuda, vínculo con la administración de la comunidad, consejería para temas de vivienda, oficina para conflictos, etc.) así como el tener cubiertas las necesidades más relacionadas con una zona residencial, como son comercios, empresa de limpieza, servicio de tintorería, etc.

Vivir sobre una autopista

En la historia de las ciudades se cuenta con numerosos ejemplos de construcción sobre determinadas obras de infraestructura. La carencia de espacio fue una de las razones por las que durante la Edad Media se llegara a construir viviendas sobre un gran número de puentes, de los cuales el Ponte Vecchio en Florencia sigue siendo hoy día uno de los ejemplos más llamativos. Proyectos como el de Konstantin MELNIKOV para un garaje de taxis en la Exposición Internacional de París de 1925, la Visión de "Manhattan 1950" de Raymond Hood del año 1929 o el proyecto para el puente de ferrocarril interurbano de Steven HOLL (1984), demuestran el interés de los arquitectos a lo largo del siglo XX por este tipo de construcciones. Al principio, las autopistas se implantaban en las ciudades de una manera forzada. Lo cierto es que ni resultaban muy convincentes ni muy agradables, especialmente a los que se veían obligados a vivir al lado de ellas. Cuando se buscaba una solución para el problema, la propuesta solía llegar demasiado tarde. Fue en los años 80, a propósito de las Olimpiadas de 1992, cuando la ciudad de Barcelona comenzó a llevar a

cabo obras en las autopistas urbanas, de tal modo que, la autopista de circunvalación más importante se comenzó a cubrir por tramos con túneles sobre los que se construían pabellones deportivos y otros edificios de servicios (equipamientos). También en Suiza se ha despertado el interés por las autopistas urbanas con proyectos como el de Marc ANGÉLIL para el recubrimiento con un parque de un tramo de la autopista A1 a la altura de *Schwamendigen-Zürich* (2004-2011), o el proyecto de Daniel LIBESKIND (comenzado en 2005), que se conoce bajo el nombre de *Westside*, en la periferia de la capital suiza, cuyo resultado será la construcción de un centro comercial y de ocio sobre un tramo de la autopista que une a Berna con Zúrich, la A1.

Existe, pues, un acercamiento a las arterias de la ciudad; se revalorizan los terrenos colindantes, se implantan nuevos usos y se le da un nuevo significado a la proximidad de la circulación, en su día detestada, con lemas como "movilidad" y "dinamismo", en su sentido más positivo. Si estas medidas son lo suficientemente adulatoras para los afectados por la contaminación acústica y medioambiental de estas zonas, es cuestionable. En cualquier caso, en los proyectos a los que hemos hecho referencia, y especialmente en el caso vienés, se trata de lugares que mientras se consigan resguardar de la influencia del tráfico de una manera inteligente, suponen una contribución más a la densificación positiva de la ciudad.

Cifras del proyecto:

Superficie total: 90.000 m²
 Superficie verde: 12.000 m²
 Volumen de inversión (privada y pública) hasta su finalización: 550 Mill. €

Oficinas:

Superficie neta: 100.000 m² (con unos 4.000 puestos de trabajo)

Viviendas:

Unidades: 813
 Superficie neta: 100.000 m²
 Construcción: 2003-2007
 30 de mayo 2007

Traducción del alemán Sara LUZÓN CANTO

Argentina

Nora CLICHEVSKY

CONICET

PREVENCIÓN DE LA INFORMALIDAD URBANA: ALGUNOS INSTRUMENTOS. PARTE I

En América Latina la población viviendo en la informalidad/ilegalidad en relación al suelo urbano llega a aproximadamente al 40% en muchas ciudades/áreas metropolitanas y los Programas de regularización que se están implementando en la región no han podido aun, en muchos países, modificar la tendencia al aumento de la población urbana viviendo en distintas formas de ilegalidad. La magnitud de esta ilegalidad es debida a factores macroeconómicos (aumento de la población pobre urbana, debido al desempleo, la precarización del mismo, la disminución de ingresos de los trabajadores) y a factores intrínsecos del funcionamiento del mercado de tierra urbana, el cual cada vez es menos accesible para la población de bajos ingresos.

Es importante, pues, que los gobiernos lleven a cabo políticas tendientes a prevenir el aumento de la informalidad, a través de la implementación de diferentes instrumentos de gestión del suelo urbano. Interesa señalar que prevenir la informalidad para poder tener una ciudad más inclusiva, exige conocer la incidencia de los cambios ocurridos recientemente en el Estado y la economía y cómo los mismos se han vinculado a los propios cambios en el funcionamiento de los mercados de tierra. Ello permitirá definir nuevas formas de gestión específicamente para la tierra urbana y los instrumentos que ésta requiere.

Impedir o por lo menos, minimizar la multiplicación de la informalidad, implica la implementación de varios instrumentos articulados entre sí –de intervención directa, a través de regulaciones y/o instrumentos tributarios– y con la política urbana en su conjunto, con la finalidad de obtener resultados positivos de esta intervención. En esta presentación se exponen algunos instrumentos posibles de implementar en los países de América Latina, continuando con algunos otros en próximas presentaciones.

1. Dinamización de Tierra Vacante

Varios son los instrumentos posibles de aplicar para la dinamización del suelo ocioso o vacante,

desde políticas normativas a las tributarias, como el impuesto inmobiliario a la tierra baldía. Para la definición de áreas potenciales de utilización actualmente vacantes, es necesario:

- Analizar la accesibilidad relativa de la tierra vacante existente, con el objetivo de definir si es necesario mejorar las vías y, en especial, el transporte público. En todos los casos de utilización de tierra vacante, debe considerarse su situación ambiental, para la definición de su utilización.
- Se debe priorizar la utilización de la tierra con infraestructura, especialmente con red de agua potable y alcantarillado, o a la cual es posible colocarle la misma con escasas inversiones, o que se encuentran dentro de los planes actuales de ampliación. Lo mismo debe analizarse respecto a la recolección de residuos sólidos y los equipamientos tanto educacionales, sanitarios y recreacionales.

La dinamización de la tierra vacante permite establecer una oferta de tierra para población de bajos ingresos (articulada a la política del banco o reservas de tierra); relocalización de población que habita en áreas de riesgo, o por problemas de densificación mayor que lo aceptable; o con problemas legales insolucionables.

Es necesario identificar a quién pertenecen los vacíos: a los grandes agentes formales, a los pequeños propietarios privados, a las instituciones públicas que poseen tierra de dominio privado y que estén dispuestas a vender, para conocer quienes serán los involucrados en la implementación de las propuestas.

En el caso de tierra privada, es necesario identificar a los propietarios, y si son deudores de tributos públicos, una alternativa es negociar (o condonar) deuda por tierra. Esta es una forma que el Estado se pueda hacer de tierra para su Banco.

2. Banco de Tierras

Esta es una política que ha sido implementada escasamente en Argentina y otros países latinoamericanos, con excepción de Colombia y México, donde la política para la constitución de los mismos han sido y actualmente, son más importantes.

a) Definición del patrimonio

La definición del patrimonio del Banco sería, además de posible tierra que cada una de las instituciones públicas posean, la compra según los siguientes criterios:

1. *Compra de tierras centrales, con infraestructura en el terreno o muy próxima, con lo cual los costos para su provisión son mucho menores.* Esto significa una racionalidad en términos de utilización de la capacidad instalada no utilizada en infraestructura, y a la vez resulta más adecuada a los usos residenciales para la población de bajos ingresos, disminuyendo costos y tiempos de transporte. Por supuesto que es imprescindible considerar las condiciones ambientales de los terrenos a adquirir.
2. *Adquisición de grandes parcelas periféricas, en general sin infraestructura, con lo cual, un gran porcentaje de las inversiones deben ser realizadas en obras básicas.* Esto se justificaría solo en el caso de poder obtener tierra a muy bajo costo; pero debiera generarse mecanismos de mejora en la accesibilidad.

Aspectos a considerar en la constitución de banco de lotes:

- Analizar los costos de infraestructura y equipamientos para hacerla “urbana”, dependiendo de su localización relativa.
- Dado que no existen condicionantes legales, no siempre los propietarios están dispuestos a desprenderse en forma voluntaria de sus tierras, en cuyo caso es necesario instrumentar medidas que permitan la expropiación del suelo (en aquellos casos que el Estado defina que la incorporación de dicha tierra al Banco es imprescindible para cumplir con la función social del mismo).
- Estudiar las formas de comercialización (precios y financiamiento) que el Estado deberá definir en concordancia con otras políticas de lucha contra la pobreza.
- Cuidar que la tierra no sea invadida; por lo tanto, ocuparla con construcciones lo más pronto posible a partir de haber sido obtenida

El Derecho preferencial de compra:

Un instrumento interesante de utilización para la constitución del Banco de tierra es el derecho preferencial de compra por parte de los organismos públicos responsables. Se basa en la obligación del propietario de manifestar públicamente la intención de vender su propiedad. Si el Estado desea adquirir el bien en cuestión, el propietario tiene la obligación de vendérselo. El

problema que puede plantearse es que el propietario ponga precio más alto que el de mercado (precio monopolístico). Se necesitará definir instrumentos de valuación, para que ello no suceda.

b) Su utilización

Estas reservas de tierra pueden ser utilizadas en: reubicación de población que habita en distintas formas de ilegalidad, con densidad mayor que la compatible desde el punto de vista urbano-ambiental, localizadas en áreas de riesgo o con problemas insolucionables desde el punto de vista legal; a través de venta, donación o cesión de derecho real de uso, según las políticas que el Estado desarrolle para la gestión del suelo urbano; mejorar las condiciones ambientales y realizar proyectos de infraestructura social, recreación, ampliación de equipamientos existentes; u ofertarla en el mercado, para población de bajos ingresos.

Uno de los objetivos fundamentales debe ser, justamente, colocarla en el mercado y con ello brindar la posibilidad de acceso al suelo urbano a la población pobre, como una forma de luchar contra la pobreza. En este caso, se deben definir requisitos para poder ser comprador y cómo se haría la venta, a qué precio, si se define una cuota de subsidio, subsidios cruzados, créditos especiales, si tiene años de gracia para impuestos, entre otros aspectos.

Una forma especial de utilización del Banco de Tierras: La Cesión del Derecho Real de Uso

Significa transferir la utilización de terrenos públicos a un particular como derecho real, para fines específicos de residencia o cualquier otra función social (equipamiento y servicios). Este instrumento jurídico, sólo concede el derecho al uso y gozo del bien inmueble en cuestión, prohibiéndose expresamente la transferencia del derecho de propiedad, que continúa en poder del Estado. Este es un instrumento que actualmente se utiliza en Brasil.

3. Política Tributaria con Equidad

La propuesta es definir una política tributaria distributiva atendiendo al principio de equidad, dado la concentración del ingreso y la situación de pobreza de una parte importante de la población tanto en Argentina como en el resto de los países de la región. Los pasos a seguir son los siguientes:

- a) Definir el valor del impuesto inmobiliario, en relación al valor real de mercado de la propiedad, con una actualización cada dos años.

- b) Impuesto diferencial, según valor de mercado de la propiedad, aumentando el impuesto progresivamente al valor del inmueble.
- c) Un porcentaje del impuesto a las propiedades de mayor valor, será aplicado para financiar obras en los barrios más pobres y con mayores carencias de equipamiento e infraestructura.

4. El cobro de valorización¹ generada por el Estado

El cobro de valorización generada por el Estado se refiere al proceso por el cual el sector público recupera la totalidad o una porción de los incrementos en el valor del suelo atribuibles a los “esfuerzos comunitarios” más que a las acciones de los propietarios.

Se trata de recuperar, por parte del Estado, las valorizaciones que obtienen los propietarios privados en sus propiedades por las acciones del poder público, tanto normativas (cambio de

zonificación, por ejemplo) como de inversiones directas (apertura de una calle, entre otras). Permite que los gobiernos locales capturen la mayor parte de los aumentos en el precio de la tierra que puedan atribuirse primordialmente a cambios de uso autorizados, variaciones de densidad o conversión del uso de la tierra de agrícola a urbano, así como a inversiones realizadas por el Estado. La recuperación de estos incrementos se realiza a partir del cobro de un impuesto especial, que puede estar vinculado al inmobiliario ya existente.

Implementando de manera articulada los instrumentos presentados, se podría conseguir la disminución de la población viviendo en situaciones de ilegalidad urbana y por lo tanto la misma tendría una mayor seguridad en la tenencia y una mejora en la calidad urbano ambiental del suelo que habita.

Buenos Aires, septiembre de 2007

¹ También llamada “plusvalía urbana”.



Documentación



Primer Encuentro Iberoamericano de Buenas Prácticas Urbanas (Madrid, 25-27 junio 2007)

NOTA INFORMATIVA

El Ministerio de Vivienda en colaboración con el Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación, la Oficina Regional UN-HABITAT para América Latina y el Caribe, la Federación Española de Municipios y Provincias, el Foro Iberoamericano y del Caribe de Mejores Prácticas y la Coalición Internacional para el Habitat, organizó en Madrid los días 25 a 27 de junio del presente año el **“Primer Encuentro Iberoamericano de Buenas Prácticas Urbanas”** que sirvió de plataforma de comunicación entre los distintos países latinoamericanos para expresar y exponer la problemática y las posibles soluciones de las ciudades actuales, de cómo las distintas políticas, tanto económicas como sociales y medioambientales, especialmente las políticas de vivienda, de cohesión social, de sostenibilidad o de igualdad de género, facilitan o dificultan, en algunos casos, el acceso a una vivienda digna y a una ciudad habitable.

El objetivo primordial de este Encuentro Iberoamericano fue realizar una recapitulación de lo realizado desde la Segunda Conferencia de Naciones Unidas sobre Asentamientos Humanos (HABITAT II) efectuada en 1996, presentando algunas de las actividades realizadas durante este periodo de diez años, tanto en España como en América Latina y El Caribe. Destacar que el Foro Iberoamericano de Mejores Prácticas Urbanas fue constituido en su día por iniciativa del Gobierno español y viene siendo apoyado técnica y financieramente por el Ministerio de Vivienda.

Las jornadas fueron inauguradas por la Directora Ejecutiva de UN-HABITAT la Sra. Anna Tibaijuka y la entonces Ministra de Vivienda, la Sra. M^a Antonia Trujillo. Contando con el Sr. Jaime Lerner, arquitecto, experto urbanista, Presidente de la UIA 2002-2006 y ex-alcalde de la ciudad de Curitiba en Brasil para la Conferencia Inaugural.

La reunión se organizó en sesiones plenarias y en grupos de trabajo. Las sesiones plenarias abordaron cuatro temas de interés general, organizadas como mesas de debate en las que participaron los principales expertos urbanistas y medioambientales tanto españoles como latinoamericanos tratando los siguientes temas:

La primera Mesa de Debate se dedicó a Territorio y Gestión Sostenible de los Recursos

Naturales; Ciudad y Entorno Natural, planteando la pregunta de ¿Cómo asegurar un desarrollo sostenible?

La segunda Mesa de Debate se centró en el Desarrollo Urbano Sostenible, Vivienda, Transporte y Accesibilidad, reflexionando sobre ¿Qué ciudad queremos?

La tercera Mesa agrupó los temas de Gobernabilidad, Género y Lucha contra la Exclusión Social, a través de ¿Cómo mejorar la convivencia?

Y por último la Mesa cuarta analizó el Fortalecimiento de Intercambio de Mejores Prácticas sobre la base de ¿Cómo fortalecer la cooperación entre ciudades?

El debate abierto sobre el desarrollo sostenible basculó en dos objetivos fundamentales que configuran las cuatro áreas temáticas de las Buenas Prácticas que se expusieron durante todo el Encuentro. Esos dos objetivos fueron: mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y mejorar la sostenibilidad en las ciudades.

Estos dos objetivos se plasman en la planificación a escala territorial y urbana, en actuaciones concretas siguiendo los criterios específicos para cada área temática desarrollada en cada una de las Mesas de Debate y recogidas en la convocatoria de los concursos de Buenas Prácticas:

- Planificación sostenible de los usos del suelo y de la estructura urbana.
- Mejoras del medio ambiente urbano (físico, económico y social) en barrios, ciudades medias, zonas turísticas.
- Rehabilitación urbana.
- Equilibrio funcional, mejora de las dotaciones.
- Gobernabilidad urbana.
- Seguridad ciudadana y prevención de la delincuencia.
- Fomento de la participación y del asociacionismo.
- Uso y producción más eficaz de la energía.
- Recuperación de suelos contaminados.
- Integración y protección del entorno natural.
- Mejora y fomento del transporte colectivo, entre otros.

No se trata en definitiva de hacer ciudades bonitas sino ciudades habitables que permitan a nuestra generación y a la generación venidera disfrutar de los recursos que el territorio nos

proporciona. En este sentido se consideró cómo han crecido nuestras ciudades en los últimos años, si la ciudad compacta frente a la ciudad dispersa era una solución al problema de desaparición de los recursos naturales, si han sido suficientes las políticas de preservación de los espacios naturales protegidos para la conservación del territorio, si las políticas de preservación han posibilitado el desarrollo o han sido un obstáculo para el mismo. Estas y muchas cuestiones más fueron planteadas en este interesante Encuentro que se realizó en Madrid y que esperamos tenga una continuidad anual o bianual en el futuro, como foro de debate necesario para una sociedad en desarrollo.

Los grupos de trabajo se centraron en la presentación de Prácticas concretas de cada una de las áreas temáticas citadas anteriormente y cuyas conclusiones fueron recogidas en la última jornada del Encuentro destacando las siguientes:

- Importancia del intercambio de experiencias cómo base de aprendizaje y aportación a casos similares.
- Entendimiento y comprensión de las distintas escalas de la ciudad, pasando desde propuestas muy locales a escala barrial hasta la escala territorial de las grandes ciudades.
- Importancia de gestionar la diversidad.
- Potenciación de usos de los espacios de territorios degradados para diferentes usos económicos, sociales o ambientales.
- Potenciación del turismo rural sostenible desde la recuperación natural y cultural.

Por último, las jornadas fueron clausuradas por el presidente de la Coalición Internacional para el Habitat, el Sr. Enrique Ortíz y presididas por el Secretario General de Vivienda el Sr. Javier Ramos y el Director General de Urbanismo y Política de Suelo, el Sr. Marcos Vaquer, centrándose en los instrumentos necesarios y existentes para llevar a cabo la negociación de las distintas políticas que posibilitaran la realización de las mejoras necesarias en el territorio.

Legislación

Ángela DE LA CRUZ MERA

Consejera Técnica de la Dirección General de Urbanismo y Política de Suelo.

NORMATIVA ESTATAL

LEYES ORGÁNICAS

- *Ley Orgánica 1/2007, 28 febrero, de reforma del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears Corrección de errores* (BOE 20.07.2007).
- *Ley Orgánica 2/2007, 19 marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía*. Recurso de inconstitucionalidad n.º 5120-2007, 19 marzo, en relación con diversos preceptos (BOE 17.07.2007).
- *Ley Orgánica 5/2007, 20 abril, de reforma del Estatuto de Autonomía de Aragón* (BOE 23.04.2007).
- *Ley Orgánica 6/2007, 24 mayo, por la que se modifica la Ley Orgánica 2/1979, 3 octubre, del Tribunal Constitucional* (BOE 25.05.2007).

LEYES Y REALES DECRETOS LEYES

- *Ley 43/2003, 21 noviembre, de Montes*. Recurso de inconstitucionalidad número 1014-2004, en relación con los artículos 7.2.h), 46.1 y 47.3 (BOE 18.04.2007).
- *Ley 5/2007, 3 abril, de la Red de Parques Nacionales* (BOE 04.04.2007).
- **Ley 8/2007, 28 mayo, de Suelo** (BOE 29.05.2007). Recursos de inconstitucionalidad n.ºs 6963, 6964 y 6973-2007, en relación con diversos preceptos en BOE 08.10.2007.
- *Ley 26/2007, 23 octubre, de Responsabilidad Medioambiental* (BOE 24.10.2007).
- *Real Decreto-Ley 4/2007, 13 abril, por el que se modifica el Texto Refundido de la Ley de Aguas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2001, 20 julio* (BOE 14.04.2007).
- *Real Decreto-Ley 6/2007, 20 julio, por el que se aprueban medidas urgentes para la urbanización y construcción de nuevas viviendas en Alcázar de San Juan, Ciudad Real* (BOE 21.07.2007).

REALES DECRETOS

- *Real Decreto 509/2007, 20 abril, por el que se aprueba el Reglamento para el desarrollo y ejecución de la Ley 16/2002, 1 julio, de prevención y control integrados de la contaminación* (BOE 21.04.2007).
- *Real Decreto 899/2007, 6 julio, por el que se aprueba el Reglamento de los incentivos regionales, en desarrollo de la Ley 50/1985, 27 diciembre* (BOE 19.07.2007).

- Real Decreto 907/2007, 6 julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Planificación Hidrológica (BOE 07.07.2007).
- Real Decreto 1027/2007, 20 julio, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios (BOE 29.08.2007).

OTRAS DISPOSICIONES

- Orden 27 marzo por la que se establece la zona de seguridad de la Base Aérea de Torrejón, en el término municipal de Torrejón de Ardoz (Madrid) (BOE 02.04.2007).
- Orden 30 marzo 2007 por la que se fija el volumen máximo de préstamos convenidos a conceder para el Programa 2007, del Plan Estatal de vivienda 2005-2008 (BOE 05.05.2007).
- Resolución 20 abril 2007 por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 marzo 2007, por el que se revisan y modifican los tipos de interés efectivos anuales y vigentes para los préstamos cualificados concedidos en el marco de los Programas 1992 y 1995 (Plan de Vivienda 1992-1995), Programa 1998 (Plan de Vivienda 1996-1999) y Plan de Vivienda 2002-2005 (BOE 05.05.2007).
- Resolución 20 abril 2007 por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Ministros 30 marzo 2007, por el que se fija el tipo de interés efectivo anual aplicable a los préstamos convenidos que se concedan en el ámbito del Plan Estatal 2005-2008 (BOE 05.05.2007).
- Resolución 26 abril 2007 por la que se ordena la publicación del Acuerdo de convalidación del Real Decreto-ley 4/2007, 13 abril, por el que se modifica el Texto Refundido de la Ley de Aguas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2001, 20 julio (BOE 04.05.2007).
- Orden 13 junio 2007 sobre Modificación de Elementos del Plan General de Ordenación de Ceuta, relativa a la parcela del “Cine África” (BOE 15.06.2007).
- Orden 5 julio 2007 por la que se establece la convocatoria, correspondiente al año 2006, de los Premios Nacionales de Arquitectura, de Urbanismo y a la Calidad de la Vivienda del Ministerio de Vivienda (BOE 13.07.2007).
- Orden 25 julio 2007 sobre modificación de elementos del Plan General de Ordenación de Melilla, relativa a la Unidad de Ejecución UE.19.3 bis “Terrenos de Hacienda” (BOE 12.09.2007).
- Resolución 26 julio 2007, del Congreso de los Diputados, por la que se ordena la publicación del Acuerdo de convalidación del Real Decreto-ley 6/2007, 20 julio, por el que se aprueban medidas urgentes para la urbanización y construcción de nuevas viviendas en Alcázar de San Juan, Ciudad Real (BOE 31.07.2007).

Cerrado en BB.OO. 09.2007

NORMATIVA AUTONÓMICA	
COMUNIDADES	LEYES, DECRETOS, ÓRDENES Y OTRAS DISPOSICIONES

Administración Local

ARAGÓN	— Orden 16 marzo 2007, que da publicidad al deslinde de los términos municipales de Villamayor de Gállego y de Zaragoza, ambos de la provincia de Zaragoza (BOA 09.04.2007).
CANARIAS	— Ley 8/2007, 13 abril, del Estatuto de la Capitalidad compartida de las ciudades de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife (BOE 24.05.2007).
CATALUÑA	— Resolución 10 abril 2007 de delimitación entre los municipios de Saldes y de Josa i Tuixén (DOGC 20.04.2007). — Resolución 5 abril 2007 de delimitación entre los municipios de Saldes y de Vallcebre (DOGC 20.04.2007). — Resolución 10 abril 2007 de delimitación entre los municipios de Saldes y de Gisclareny (DOGC 20.04.2007). — Orden 27 abril 2007 de procedimientos en materia de tutela financiera de las Entidades Locales (DOGC 15.05.2007). — Orden 11 julio 2007 de organización del Registro de los Entes Locales (DOGC 20.07.2007). — Resolución 27 julio 2007 de deslinde entre los municipios de Òdena y de Rubió (DOGC 06.08.2007). — Resolución 27 julio 2007 de deslinde entre los municipios de Isòvol y de Prants i Sansor (DOGC 06.08.2007).
MURCIA	— Ley 7/2006, 16 octubre, de modificación de la Ley 9/1984, 22 noviembre, reguladora de la iniciativa legislativa popular, de los Ayuntamientos y Comarcas (BOE 09.05.2007).
NAVARRA	— Ley Foral 15/2007, 4 abril, que declara de utilidad pública y aprueba la desafectación de 158.972,20 metros cuadrados de terreno comunal perteneciente al Ayuntamiento de Artajona (BON 23.04.2007). — Ley Foral 15/2007, 4 abril, por la que se declara de utilidad pública y se aprueba la desafectación de 158.972,20 metros cuadrados de terreno comunal perteneciente al Ayuntamiento de Artajona (BOE 17.05.2007).
VALENCIA	— Decreto 67/2007, 4 mayo, que aprueba la alteración de los términos municipales de Rotglà i Corberà Xàtiva (Valencia) (DOGV 08.05.2007).

Agricultura

GALICIA	— Ley 7/2007, 21 mayo, de medidas administrativas y tributarias para la conservación de la superficie agraria útil del Banco de Tierras (BOE 18.07.2007).
---------	---

NORMATIVA AUTONÓMICA	
COMUNIDADES	LEYES, DECRETOS, ÓRDENES Y OTRAS DISPOSICIONES

Agricultura (continuación)

NAVARRA	— Decreto Foral 48/2007, 11 junio, que aprueba el Reglamento para el desarrollo y ejecución de la Ley Foral 17/2005, 22 diciembre, de Caza y Pesca (BON 16.07.2007).
VALENCIA	— Acuerdo 15 junio 2007 que aprueba el Inventario Forestal (DOGV 18.06.2007).

Aguas

ANDALUCÍA	— Orden 24 julio 2007 que modifica el Anexo I del Decreto 310/2003, 4 noviembre, que delimita las aglomeraciones urbanas para el tratamiento de las aguas residuales y establece el ámbito territorial de gestión de los servicios del ciclo integral del agua de las Entidades Locales a los efectos de actuación prioritaria (BOJA 07.08.2007).
CATALUÑA	— Decreto 84/2007, 3 abril, de adopción de medidas excepcionales y de emergencia en relación con la utilización de los recursos hídricos (DOGC 12.04.2007).
MURCIA	— Ley 2/2007, 12 marzo, de Pesca Marítima y Acuicultura (BORM 12.04.2007).

Cultura

ANDALUCÍA	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 76/2007, 13 marzo, que declara Bien de Interés cultural, con la Categoría de Zona Arqueológica, el yacimiento denominado Villa Romana de Río Verde, en Marbella (Málaga) (BOJA 10.04.2007). — Decreto 99/2007, 3 abril, que declara bien de Interés Cultural, con la categoría de Zona Arqueológica, el yacimiento denominado La Mesa, en Ribera Alta (Alcalá la Real, Jaén) (BOJA 03.05.2007). — Decreto 128/2007, 27 abril, que modifica la delimitación del Bien de Interés Cultural, con la categoría de Conjunto Histórico, de la población de Vélez-Málaga, en Málaga, declarado Conjunto Histórico-Artístico por Decreto 3480/1970, 12 noviembre (BOJA 23.04.2007). — Decreto 129/2007, 17 abril, que declara Bien de Interés Cultural, con la categoría de Sitio Histórico, el Área delimitada de La Alpujarra Media Granadina y la Tahá, en la provincia de Granada (BOJA 03.05.2007). — Decreto 139/2007, 2 mayo, que declara Bien de Interés Cultural, con la categoría de Zona Arqueológica, el Conjunto Termal de Herrera (Sevilla) (BOJA 04.05.2007). — Decreto 159/2007, 29 mayo, que declara Bien de Interés Cultural, con la categoría de Zona Arqueológica, el yacimiento arqueológico denominado El Villar, en el término municipal de Chirivel (Almería) (BOJA 26.06.2007).
-----------	--

NORMATIVA AUTONÓMICA	
COMUNIDADES	LEYES, DECRETOS, ÓRDENES Y OTRAS DISPOSICIONES

Cultura (continuación)

ARAGÓN	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 194/2007, 26 junio, que declara Bien de Interés Cultural, con Categoría de Zona Arqueológica, el Yacimiento Arqueológico denominado Necrópolis Megalítica de Gádor (Almería) (BOJA 05.07.2007). — Decreto 204/2007, 10 julio, que declara Bien de Interés Cultural, con la categoría de Conjunto Histórico, el sector delimitado de la población de Andujar (Jaén) (BOJA 26.07.2007). — Decreto 212/2007, 17 julio, que declara Bien de Interés Cultural con la categoría de Zona Arqueológica, el Yacimiento Arqueológico denominado Tejada la Vieja, en el término municipal de Escacena del Campo (Huelva) (BOJA 06.08.2007). — Decreto 227/2007, 24 julio, que delimita el Bien de Interés Cultural, con la categoría de Zona Arqueológica, denominado Termas Romanas de las Bóvedas, en Marbella (Málaga) (BOJA 17.08.2007). — Decreto 243/2007, 4 septiembre, que modifica la delimitación del Bien de Interés Cultural, con categoría de Conjunto Histórico, de la población de Santa Fe, en Granada, declarado Conjunto Histórico-Artístico por Decreto 1436/1970, 23 abril (BOJA 13.09.2007). — Decreto 244/2007, 4 septiembre, que declara Bienes de Interés Cultural, con categoría de Jardín Histórico, los paseos y espacios ajardinados del Genil, y con la categoría de Monumento, los puentes Verde y del Genil, en Granada (BOJA 13.09.2007). — Decreto 82/2007, 8 mayo, que declara Bien de Interés Cultural, en la figura de Conjunto Histórico, el Núcleo Histórico de Beceite, en la provincia de Teruel (BOA 28.05.2007). — Decreto 83/2007, 8 mayo, que declara Bien de Interés Cultural, en la figura de Conjunto Histórico, la Villa de Castellote, en la provincia de Teruel (BOA 28.05.2007). — Decreto 84/2007, 8 mayo, que declara Bien de Interés Cultural, en la figura de Conjunto Histórico, el Conjunto Urbano de Miravete de la sierra, en la provincia de Teruel (BOA 28.05.2007). — Decreto 85/2007, 8 mayo, que declara Bien de Interés Cultural, en la figura de Conjunto Histórico, el núcleo histórico de Rubielos de Mora, en la provincia de Teruel (BOA 28.05.2007). — Decreto 102/2007, 5 junio, que declara Bien de Interés Cultural, en la figura de Conjunto Histórico, la villa de Calaceite, en la provincia de Teruel (BOA 20.06.2007). — Decreto 109/2007, 19 junio, que declara Bien de Interés Cultural, en la categoría de Conjunto de Interés Cultural, lugar de interés etnográfico, las Salinas de Peralta de la Sal, en el término municipal de Peralta de Calasanz (Huesca) (BOA 29.06.2007). — Decreto 209/2007, 24 julio, que declara Bien de Interés Cultural, en la figura de Conjunto Histórico la Villa de Arén, en la provincia de Huesca (BOA 03.08.2007). — Decreto 210/2007, 24 julio, que declara Bien de Interés Cultural, en la figura de Conjunto Histórico la Villa de Puertomingalvo, en la provincia de Teruel (BOA 03.08.2007).
--------	--

NORMATIVA AUTONÓMICA	
COMUNIDADES	LEYES, DECRETOS, ÓRDENES Y OTRAS DISPOSICIONES

Cultura (continuación)

ASTURIAS	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 211/2007, 24 julio, que declara Bien de Interés Cultural, en la figura de Conjunto Histórico la Villa de Tronchón, en la provincia de Teruel (BOA 03.08.2007). — Resolución 12 julio 2007 que incluye el Inventario del Patrimonio Cultural de Asturias el Conjunto Histórico Industrial de Arnao, en el Concejo de Castrillón (BOPA 09.08.2007).
CANARIAS	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 67/2007, 2 abril, que declara Bien de Interés Cultural, con categoría de Conjunto Histórico, a favor de Arona, situado en el término municipal del mismo nombre, isla de Tenerife (BOCAN 13.04.2007). — Decreto 70/2007, 2 abril, que declara Bien de Interés Cultural, con categoría de Conjunto Histórico, El Barrio de Los Hoteles-Pino de Oro, situado en el término municipal de Santa Cruz de Tenerife, isla de Tenerife (BOCAN 13.04.2007). — Decreto 87/2007, 8 mayo, que declara Bien de Interés Cultural con categoría de Zona Arqueológica “Los Acantilados de Tacoronte y El Barranco de Guayonge”, situados en el municipio de Tacoronte, isla de Tenerife (BOCAN 18.05.2007). — Decreto 299/2007, 31 julio, que declara Bien de Interés Cultural, con categoría de Conjunto Histórico “El Antiguo Santa Cruz”, situado en el término municipal de Santa Cruz de Tenerife, isla de Tenerife (BOCAN 10.08.2007).
CASTILLA-LA MANCHA	<ul style="list-style-type: none"> — Ley 9/2007, 29 marzo, por la que se modifica la Ley 4/1990, 30 mayo, del Patrimonio Histórico (DOCM 19.04.2007 y BOE 18.05.2007). — Acuerdo 20 marzo 2007 que declara Bien de Interés Cultural, con categoría de Conjunto Histórico, la Plaza Mayor de la Puebla de Montalbán (Toledo) (DOCM 04.04.2007). — Acuerdo 3 abril 2007 que declara Bien de Interés Cultural, el Conjunto Histórico de Hellín (Albacete) (DOCM 10.04.2007).
CASTILLA Y LEÓN	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 37/2007, 19 abril, que aprueba el Reglamento para la Protección del Patrimonio Cultural (BOCyL 25.04.2007). — Resolución 23 marzo 2007 por la que se publica el Acuerdo por el que se declara Bien de Interés cultural con categoría de Conjunto Histórico, la Villa de Fuentidueña (Segovia) (BOE 24.04.2007). — Resolución 23 marzo 2007 por la que se publica el Acuerdo por el que se declara Bien de Interés Cultural con categoría de Conjunto Histórico, la Villa de La Puebla de Arganzón (Burgos) (BOE 24.04.2007). — Resolución 19 junio 2007 por la que se da publicidad al Acuerdo de la Junta de Castilla y León por el que se declara la villa de Villarcayo (Burgos) como Bien de Interés Cultural, con categoría de Conjunto Histórico (BOE 23.07.2007).

NORMATIVA AUTONÓMICA	
COMUNIDADES	LEYES, DECRETOS, ÓRDENES Y OTRAS DISPOSICIONES

Cultura (continuación)

MURCIA	<ul style="list-style-type: none"> — Resolución 17 agosto 2007 por la que se publica el Acuerdo de la Junta 26 julio 2007 que declara Espacio Cultural el Bien de Interés Cultural denominado Sierra de Atapuerca (Burgos) (BOCyL 01.08.2007). — Resolución 17 agosto 2007 por la que se publica el Acuerdo de la Junta 26 julio 2007 que declara la ampliación del Bien de Interés Cultural con categoría de Zona Arqueológica denominado “Las Médulas” (León) (BOCyL 01.08.2007). — Acuerdo 23 agosto 2007 que declara la localidad de Langa de Duero (Soria), como Bien de Interés Cultural, con categoría de Conjunto Histórico (BOCyL 29.08.2007). — Acuerdo 6 septiembre 2007 que declara la localidad de Fuentes de Nava (Palencia), Bien de Interés Cultural con la categoría de Conjunto Histórico (BOCyL 12.09.2007).
VALENCIA	<ul style="list-style-type: none"> — Ley 4/2007, 16 marzo, de normas reguladoras del Patrimonio Cultural (BORM 12.04.2007 y Corrección de errores en BORM 28.08.2007). — Orden 24 octubre 2006 por la que se delimita el entorno de protección del Recinto Amurallado de Tuéjar (Valencia) y se establece la normativa protectora del mismo (BOE 25.05.2007).

Espacios Naturales

ANDALUCÍA	<ul style="list-style-type: none"> — Orden 12 julio 2007 que proroga la vigencia del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de las Sierras de Alhama, Tejeda y Almijara, aprobado por Decreto 145/1999, 15 junio (BOJA 02.08.2007).
ARAGÓN	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 89/2007, 8 mayo, que aprueba definitivamente el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de los Sotos y Galachos del río Ebro (Tramo Zaragoza-Escatrón) (BOA 25.06.2007). — Decreto 216/2007, 4 septiembre, que amplía la superficie protegida de los Monumentos Naturales de los Glaciares Pirenaicos y se modifica su Plan de Protección (BOA 21.09.2007). — Decreto 217/2007, 4 septiembre, que amplía el ámbito territorial del Paisaje Protegido de los Pinares de Rodeno (BOA 21.09.2007).
ASTURIAS	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 22/2007, 14 marzo, que aprueba el IV Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural de Somiedo (BOPA 17.04.2007). — Decreto 53/2007, 17 mayo, que aprueba el I Plan Rector de Uso y Gestión de la Reserva Natural Integral de Muniellos (BOPA 04.06.2007). — Decreto 54/2007, 17 mayo, que aprueba el I Plan Rector de Uso y Gestión y el Plan de Desarrollo Sostenible del Parque Natural de Ponga (BOPA 04.06.2007).

NORMATIVA AUTONÓMICA	
COMUNIDADES	LEYES, DECRETOS, ÓRDENES Y OTRAS DISPOSICIONES

Espacios Naturales (continuación)

BALEARES	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 25/2007, 30 marzo, que aprueba el Plan de Gestión del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Sa Dragonera (BOCAIB 24.04.2007). — Decreto 26/2007, 30 marzo, que aprueba el Plan de Gestión del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Àrea Marina del Sud de menoría (BOCAIB 24.04.2007). — Decreto 27/2007, 30 marzo, que aprueba el Plan de Gestión del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Arxipèlag de Cabrera-secció Àrea Costanera del Migjorn de Mallorca (BOCAIB 24.04.2007). — Decreto 28/2007, 30 marzo, que aprueba el Plan de Gestión del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) d'Addaia a s'Albufera y s'Albufera des Grau (BOCAIB 24.04.2007). — Decreto 29/2007, 30 marzo, que aprueba el Plan de Gestión del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Àrea Marina del Nord de Menoría (BOCAIB 24.04.2007). — Decreto 30/2007, 30 marzo, que aprueba el Plan de Gestión del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Muntanyes d'Artà (BOCAIB 24.04.2007). — Decreto 31/2007, 30 marzo, que aprueba el Plan de Gestión del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Badies de Pollença i Alcúdia (BOCAIB 24.04.2007). — Decreto 32/2007, 30 marzo, que aprueba el Plan de Gestión del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Cap de Barbaria (BOCAIB 24.04.2007). — Decreto 33/2007, 30 marzo, que aprueba el Plan de Gestión del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Cap Enderrocat-Cap Blanc (BOCAIB 24.04.2007). — Decreto 34/2007, 30 marzo, que aprueba el Plan de Gestión del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Es Vedrà-Vedranell (BOCAIB 24.04.2007). — Decreto 35/2007, 30 marzo, que aprueba el Plan de Gestión del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) La Mola (BOCAIB 24.04.2007). — Decreto 36/2007, 30 marzo, que aprueba el Plan de Gestión del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Costa de Llevant de Mallorca (BOCAIB 24.04.2007). — Decreto 37/2007, 30 marzo, que aprueba el Plan de Gestión del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Illots de Ponent d'Eivissa (BOCAIB 24.04.2007).
CANARIAS	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 38/2007, 30 marzo, que aprueba el Plan de Gestión del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Tagomago (BOCAIB 24.04.2007). — Decreto 82/2007, 23 abril, que aprueba el Plan de Conservación del Hábitat del Canutillo de Sabinosa (<i>Silene sabinosae</i>) (BOCAN 05.05.2007). — Decreto 92/2007, 8 mayo, que aprueba el Plan de Conservación del Hábitat del Tajinaste Azul en La Gomera (<i>Echium acanthocarpum</i>) (BOCAN 23.05.2007).

NORMATIVA AUTONÓMICA	
COMUNIDADES	LEYES, DECRETOS, ÓRDENES Y OTRAS DISPOSICIONES

Espacios Naturales (continuación)

CASTILLA-LA MANCHA	<ul style="list-style-type: none"> — Resolución 14 diciembre 2006 que hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias 20 julio 2006, relativo a la aprobación definitiva del Plan Director de la Reserva Natural Especial de Los Marteles (C-6), términos municipales de Valsequillo, San Bartolomé de Tirajana, Agüimes, Santa Lucía de Tirajana, Telde, Ingenio, San Mateo y Tejeda (Gran Canaria) (BOCAN 30.04.2007).
LA RIOJA	<ul style="list-style-type: none"> — Ley 5/2007, 8 marzo, de Declaración del Parque Natural de la Serranía de Cuenca (BOE 18.05.2007).
VALENCIA	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 17/2007, 13 abril, que declara área natural singular La Laguna de Hervías, en el término municipal de Hervías, y se aprueban sus normas de protección (BOR 17.04.2007). — Decreto 39/2007, 13 abril, de declaración del Paisaje Protegido del Serpis (DOGV 18.04.2007). — Decreto 40/2007, 13 abril, que declara El Camí dels Pelegrins de les Useres como Monumento Natural (DOGV 18.04.2007). — Decreto 42/2007, 13 abril, que aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Turia (DOGV 19.04.2007). — Decreto 43/2007, 13 abril, de declaración del Parque Natural del Turia (DOGV 19.04.2007). — Decreto 79/2007, 25 mayo, que aprueba el Plan Rector de Uso y Gestión del Parc Natural de la Serra de Mariola (DOGV 30.05.2007). — Decreto 80/2007, 25 mayo, que aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de Puebla de San Miguel (DOGV 30.05.2007). — Decreto 81/2007, 25 mayo, que declara el Parque Natural de Puebla de San Miguel (DOGV 30.05.2007) — Acuerdo 20 abril 2007 de declaración del Parque Natural del Turia como Proyecto Medioambiental Estratégico (DOGV 24.04.2007). — Resolución 26 abril 2007 que aprueba el Plan de uso público del Paraje Natural del Desert de les Palmes (DOGV 29.05.2007). — Acuerdo 25 mayo 2007 que declara Paraje Natural Municipal el enclave denominando Racó del Frare, en el término municipal de Sant Mateu (DOGV 29.05.2007). — Acuerdo 25 mayo 2007 que declara Paraje Natural Municipal el paraje denominado Palomita, en el término municipal de Villafranca del Cid (DOGV 30.05.2007). — Acuerdo 13 julio 2007 que declara Paraje Natural Municipal el enclave denominado Fuente Bellido, en el término municipal de Casas Altas (DOGV 17.07.2007).

NORMATIVA AUTONÓMICA	
COMUNIDADES	LEYES, DECRETOS, ÓRDENES Y OTRAS DISPOSICIONES

Estructura Orgánica

ANDALUCÍA	— Ley 5/2007, 26 junio, por la que se crea como Entidad de Derecho Público el Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico (BOE 27.07.2007).
ARAGÓN	— Decreto 6 julio 2007, que modifica la Organización de la Administración de la Comunidad Autónoma (BOA 09.07.2007).
ASTURIAS	— Decreto 112/2007, 10 julio, que desarrolla la estructura orgánica básica de la Administración de la Comunidad Autónoma (BOA 11.07.2007).
CANARIAS	— Decreto 189/2007, 24 julio, que modifica el Decreto 112/2007, 10 julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica de la Administración de la Comunidad Autónoma (BOA 25.07.2007).
CANTABRIA	— Decreto 14/2007, 12 julio, de reestructuración de las Consejerías que integran la Administración de la Comunidad Autónoma (BOPA 13.07.2007).
CASTILLA-LA MANCHA	— Decreto 148/2007, 1 agosto, de la estructura orgánica de la Consejería de Infraestructuras, Política Territorial y Vivienda (BOPA 02.08.2007).
CASTILLA-LA MANCHA	— Decreto 149/2007, 1 agosto, de estructura orgánica básica de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural (BOPA 02.08.2007).
CASTILLA-LA MANCHA	— Decreto 241/2007, 5 septiembre, de tercera modificación del Decreto 169/1999, 9 diciembre, por el que se regula la composición, competencias y funcionamiento de la Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio (BOPA 14.09.2007).
CASTILLA-LA MANCHA	— Decreto 172/2007, 17 julio, que determina la estructura central y periférica, así como las sedes de las consejerías del Gobierno (BOCAN 19.07.2007).
CASTILLA-LA MANCHA	— Decreto 206/2007, 13 julio, que determina el número, denominación y competencias de las Consejerías (BOCAN 14.07.2007).
CASTILLA-LA MANCHA	— Decreto 9/2007, 12 julio, de reorganización de las Consejerías de la Administración (BOC 12.07.2007).
CASTILLA-LA MANCHA	— Decreto 89/2007, 19 julio, que modifica parcialmente las estructuras básicas de la Consejería de Presidencia y Justicia y de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo (BOC 02.08.2007).
CASTILLA-LA MANCHA	— Decreto 100/2007, 2 agosto, que modifica parcialmente la estructura básica de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo y las competencias de la Estructura Básica de Medio Ambiente (BOC 03.08.2007).
CASTILLA-LA MANCHA	— Decreto 119/2007, 23 agosto, que modifica el Decreto 163/2003, 18 septiembre, por el que se regula la composición y el funcionamiento de la Comisión Regional de Ordenación del Territorio y Urbanismo (BOC 30.08.2007).
CASTILLA-LA MANCHA	— Ley 11/2007, 29 marzo, de creación del Organismo Autónomo Espacios Naturales (BOE 18.05.2007).
CASTILLA-LA MANCHA	— Decreto 131/2007, 17 julio, que establece la estructura orgánica y las competencias de los distintos órganos de la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda (DOCM 20.07.2007).

NORMATIVA AUTONÓMICA	
COMUNIDADES	LEYES, DECRETOS, ÓRDENES Y OTRAS DISPOSICIONES

Estructura Orgánica (continuación)

CASTILLA Y LEÓN	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 133/2007, 17 julio, que establece la estructura orgánica y las competencias de los distintos órganos de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural (DOCM 20.07.2007). — Decreto 73/2007, 12 julio, que establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento (BOCyL 18.07.2007). — Decreto 75/2007, 12 julio, que establece la estructura orgánica de la Consejería de Medio Ambiente (BOCyL 20.07.2007). — Decreto 85/2007, 23 agosto, que crea y regula la Comisión Delegada de Política Territorial y Desarrollo Rural (BOCyL 29.08.2007).
CATALUÑA	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 196/2007, 10 septiembre, de reestructuración parcial del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas (DOGC 13.09.2007).
EXTREMADURA	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 186/2007, 20 julio, que establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento y se modifica el Decreto 39/2006, 7 marzo, por el que se aprueba la estructura orgánica y los Estatutos de la Agencia Extremeña de la Vivienda, el Urbanismo y el Territorio (DOE 26.07.2007).
GALICIA	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 148/2007, 19 julio, que determina la creación, composición y funcionamiento del Consejo de la Red de Parques Naturales de Galicia (DOG 02.08.2007).
MADRID	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 40/2007, 28 junio, que modifica parcialmente las estructuras de las diferentes Consejerías (BOCM 06.07.2007).
NAVARRA	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 12/2007, 16 agosto, que establece la estructura departamental de la Administración (BON 17.08.2007). — Decreto 18/2007, 12 marzo, que modifica el Decreto Foral 42/2005, 24 febrero, por el que establece la estructura orgánica del Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda (BON 16.04.2007). — Decreto 127/2007, 3 septiembre, que establece la estructura orgánica del Departamento de Vivienda y Ordenación del Territorio (BON 10.09.2007).
LA RIOJA	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 36/2007, 6 julio, que crea la Comisión Delegada del Gobierno contra el Cambio Climático (BOR 10.07.2007). — Decreto 70/2007, 17 julio, que establece la estructura orgánica de la Consejería de Vivienda y Obras Públicas y sus funciones en desarrollo de la Ley 3/2003, 3 marzo, de Organización del Sector Público (BOR 19.07.2007). — Decreto 71/2007, 17 julio, que establece la estructura orgánica de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial y sus funciones en desarrollo de la Ley 3/2003, 3 marzo, de Organización del Sector Público (BOR 19.07.2007).
VALENCIA	<ul style="list-style-type: none"> — Ley 12/2007, 20 marzo, de modificación de la Ley 5/1983, 30 diciembre, del Gobierno valenciano (BOE 20.04.2007). — Decreto 131/2007, 27 julio, que aprueba el Reglamento Orgánico y Funcional de la Consellería de Medio Ambiente, Urbanismo y Vivienda (DOGV 30.07.2007).

NORMATIVA AUTONÓMICA	
COMUNIDADES	LEYES, DECRETOS, ÓRDENES Y OTRAS DISPOSICIONES

Infraestructuras

CANARIAS	<ul style="list-style-type: none"> — Ley 5/2007, 16 marzo, de modificación de la Ley 14/2003, 8 abril, de Puertos (BOE 13.04.2007). — Ley 13/2007, 17 mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera (BOE 15.06.2007).
CASTILLA Y LEÓN	<ul style="list-style-type: none"> — Resolución 15 mayo 2007 que aprueba el Documento de Referencia para la Evaluación Ambiental del Plan Regional Sectorial de Carreteras (BOCyL 12.09.2007).
CATALUÑA	<ul style="list-style-type: none"> — Ley 3/2007, 4 Julio, de la obra pública (BOE 03.08.2007). — Orden 28 marzo 2007 que aprueba el Plan director del aeródromo de Calaf-Sallavina (DOGC 12.04.2007).
NAVARRA	<ul style="list-style-type: none"> — Ley Foral 5/2007, 23 marzo, de Carreteras (BON 22.06.2007 y BOE 25.04.2007). — Orden 12 junio 2007 que aprueba el Catálogo de Carreteras y el mapa oficial de Carreteras (BON 29.06.2007).

Medio Ambiente

ANDALUCÍA	<ul style="list-style-type: none"> — Ley 2/2007, 27 marzo, de fomento de las energías renovables y del ahorro y eficiencia energética (BOE 07.05.2007). — Ley 7/2007, 9 julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (BOE 09.08.2007).
BALEARES	<ul style="list-style-type: none"> — Ley 1/2007, 16 marzo, contra la contaminación acústica (BOE 23.04.2007).
CASTILLA-LA MANCHA	<ul style="list-style-type: none"> — Ley 1/2007, 15 febrero, de fomento de las Energías Renovables e Incentivación del Ahorro y Eficacia Energética (BOE 17.05.2007). — Ley 4/2007, 8 marzo, de Evaluación Ambiental (BOE 17.05.2007). — Ley 8/2007, 15 marzo, de modificación de la Ley 9/1999, 26 mayo, de Conservación de la Naturaleza (DOCM 05.04.2007 y BOE 18.05.2007). — Decreto 32/2007, 17 abril, que aprueba el Plan de Gestión de los lodos producidos en las estaciones depuradoras de aguas residuales (DOCM 20.04.2007).
CASTILLA Y LEÓN	<ul style="list-style-type: none"> — Ley 6/2007, 28 marzo, de normas reguladoras de aprobación del Proyecto Regional “Ciudad del Medio Ambiente” (BOCyL 27.04.2007). Recurso de inconstitucionalidad n.º 6601-2007 en BOE 24.09.2007.
CATALUÑA	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 152/2007, 10 julio, de aprobación del Plan de actuación para la mejora de calidad del aire en los municipios declarados zonas de protección especial del ambiente atmosférico mediante el Decreto 226/2006, de 23 mayo (DOGC 12.07.2007).
GALICIA	<ul style="list-style-type: none"> — Ley 3/2007, 9 abril, de prevención y defensa contra los incendios forestales (BOE 18.05.2007 y Corrección de errores en BOE 08.06.2007).

NORMATIVA AUTONÓMICA	
COMUNIDADES	LEYES, DECRETOS, ÓRDENES Y OTRAS DISPOSICIONES

Medio Ambiente (*continuación*)

MADRID	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 86/2007, 29 marzo, que deroga el Decreto 438/2003, 13 noviembre, que aprueba el Plan Básico de Contingencias por contaminación marina para la defensa de los recursos pesqueros, marisqueos, paisajísticos, acuícolas y ambientales (DOG 08.05.2007). — Resolución 23 abril 2007 que publica el Plan Territorial de Contingencias por Contaminación Marina (DOG 08.05.2007). — Orden 7 junio 2007 que aprueba la Estrategia de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid 2006-2012. Plan Azul (BOCM 30.06.2007).
MURCIA	<ul style="list-style-type: none"> — Ley 10/2006, 21 diciembre, de Energías Renovables y Ahorro y Eficiencia Energética (BOE 09.05.2007).
NAVARRA	<ul style="list-style-type: none"> — <i>Decreto Foral 93/2006, 28 diciembre, que aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley Foral 4/2005, 22 marzo, de Intervención para la Protección Ambiental</i> (Corrección de errores en BON 04.04.2007).
VALENCIA	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 66/2007, 27 abril, que desarrolla el Registro de Terrenos Forestales Incendiados creado por Ley 3/1993, 9 diciembre, Forestal (DOGV 02.05.2007).

Orientación del Territorio y Urbanismo

ANDALUCÍA	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 151/2007, 22 mayo, que acuerda la formulación del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte 2007-2013 (BOJA 12.06.2007). — Resolución 14 febrero 2007 que dispone la publicación del Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos de la provincia de Huelva (BOJA 03.04.2007). — Orden 3 abril 2007 que regula la emisión del informe de incidencia territorial sobre los Planes Generales de Ordenación Urbanística y su tramitación ante la Comisión Interdepartamental de Valoración Territorial y Urbanística (BOJA 13.04.2007). — Orden 13 abril 2007 que crea el Observatorio Territorial de Andalucía y regula su organización y funcionamiento (BOJA 10.04.2007). — Acuerdo 26 junio 2007 que pone fin a la atribución de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del ejercicio de la potestad de planeamiento correspondiente al municipio de Marbella (BOJA 06.07.2007). — Orden 24 julio 2007 que aprueba el Plan General de Inspección de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda para el Bienio 2007-2008 (BOJA 03.08.2007).
ARAGÓN	<ul style="list-style-type: none"> — Orden 23 abril 2007 por la que se establece la zona de seguridad de la instalación militar del Acuartelamiento "Sancho Ramírez", en el término municipal de Huesca (BOE 30.04.2007).

NORMATIVA AUTONÓMICA	
COMUNIDADES	LEYES, DECRETOS, ÓRDENES Y OTRAS DISPOSICIONES

Orientación del Territorio y Urbanismo (*continuación*)

CANARIAS	<ul style="list-style-type: none"> — <i>Ley 12/2006, 27 diciembre, de regulación y fomento de la Actividad Industrial</i> (Corrección de errores en BOE 15.05.2007). — Decreto 95/2007, 8 mayo, que aprueba definitivamente, de modo parcial, el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de la isla de La Palma (BOCAN 10.05.2007). — Decreto 15 mayo 2007, que dispone la publicación de la normativa íntegra del Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de la isla de El Hierro (BOCAN 22.05.2007). — Resolución 2 abril 2007 que rectifica la Resolución de 4 diciembre 2006, que hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de 20 julio 2006, por el que se aprueba definitivamente el Plan General de Ordenación de Hermigua (La Gomera) (BOCAN 19.04.2007).
CASTILLA-LA MANCHA	<ul style="list-style-type: none"> — Ley 7/2006, 20 diciembre, de Ordenación de la Ruta de Don Quijote (BOE 12.04.2007).
CASTILLA Y LEÓN	<ul style="list-style-type: none"> — Ley 6/2007, 28 marzo, de aprobación del Proyecto Regional “Ciudad del Medio Ambiente” (BOE 04.06.2007).
CATALUÑA	<ul style="list-style-type: none"> — Orden 22 marzo 2007 que modifica la delimitación de la trama urbana consolidada del municipio de Terrassa (DOGC 02.04.2007).
GALICIA	<ul style="list-style-type: none"> — Ley 6/2007, 11 mayo, de Medidas urgentes en materia de Ordenación del Territorio y del Litoral (DOG 16.05.2007 y BOE 08.06.2007).
MADRID	<ul style="list-style-type: none"> — Ley 3/2007, 26 julio, de Medidas Urgentes de Modernización del Gobierno y la Administración (BOCM 30.07.2007). <i>Modificación de la Ley del Suelo.</i>
MURCIA	<ul style="list-style-type: none"> — Ley 11/2006, 22 diciembre, sobre Régimen del Comercio Minorista y Plan de Equipamientos Comerciales (BOPE 09.05.2007). — Decreto 258/2007, 13 julio, que establece el contenido y procedimiento de los estudios de inundabilidad en el ámbito del Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia (BORM 28.07.2007).
NAVARRA	<ul style="list-style-type: none"> — <i>Ley Foral 12/2006, 21 noviembre, del Registro de la Riqueza Territorial y de los Catastros</i> (Corrección de errores en BOE 26 abril 2007). — Ley Foral 14/2007, 4 abril, del Patrimonio (BOE 16.05.2007).
VALENCIA	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 36/2007, 13 abril, que modifica el Decreto 67/2006, 12 mayo, que aprobó el Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística (DOGV 17.04.2007 y Corrección de errores en DOGV 07.06.2007). — Decreto 162/2007, 21 septiembre, que aprueba el Reglamento de los Órganos Territoriales y Urbanísticos de la Generalitat (DOGV 25.09.2007). — Orden 15 mayo 2007 que regula el coste de transformación de la superficie vinculada a las declaraciones de interés comunitario para el cálculo del canon de uso y aprovechamiento establecido por la Ley 10/2004, 9 diciembre, de Suelo No Urbanizable (DOGV 22.05.2007).

NORMATIVA AUTONÓMICA	
COMUNIDADES	LEYES, DECRETOS, ÓRDENES Y OTRAS DISPOSICIONES

Orientación del Territorio y Urbanismo (*continuación*)

PAIS VASCO	<ul style="list-style-type: none"> — Ley 6/2007, 22 junio, de modificación de la Ley 5/2006, 17 noviembre, de Patrimonio (BOPV 12.07.2007). — Decreto 43/2007, 13 marzo, que aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral (BOPV 02.04.2007). — Norma Foral 27 marzo 2007 que modifica la Norma Foral 8/1996, 9 julio, del Patrimonio del Territorio Histórico de Gipuzkoa (BOPV 10.04.2007).
------------	---

Vivienda

ANDALUCÍA	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 81/2007, 20 marzo, que modifica el Decreto 149/2003, 10 junio, que aprueba el Plan de Vivienda y suelo 2003-2007, y regula las actuaciones contempladas en el mismo (BOJA 04.04.2007). — Orden 27 junio 2007 que publica el texto integrado del Decreto 149/2003, 10 junio, que aprueba el Plan de Vivienda y Suelo 2003.2007, y regula las actuaciones contempladas en el mismo, con las modificaciones introducidas por el Decreto 463/2004, 27 julio, el Decreto 180/2005, 26 julio, 26 julio, y el Decreto 81/2007, 20 marzo (BOJA 16 julio 2007).
ASTURIAS	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 40/2007, 19 abril, que aprueba el “Libro de la Vivienda” (BOPA 10.05.2007). — Decreto 41/2007, 19 abril, que aprueba el “Libro del Edificio” (BOPA 11.05.2007).
CANARIAS	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 138/2007, 24 mayo, que establece el régimen de adjudicación de las Viviendas Protegidas de Promoción Pública de titularidad del Instituto Canario de la vivienda (BOCAN 08.06.2007).
CANTABRIA	<ul style="list-style-type: none"> — Orden 17 abril 2007 que aprueba las Ordenanzas generales de diseño y calidad para las viviendas protegidas (BOC 25.04.2007).
CASTILLA-LA MANCHA	<ul style="list-style-type: none"> — Orden 13 abril 2007 que establece el procedimiento para la inscripción en el Registro de Demandantes de Vivienda con protección pública y se dispone la relación de documentos que se acompañarán a la solicitud de inscripción (DOCM 24.04.2007).
GALICIA	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 180/2007, 6 septiembre, que modifica el Decreto 157/2006, 7 septiembre, de rehabilitación y renovación de calidad de viviendas en el medio rural y en conjuntos históricos de Galicia (DOG 26.09.2007). — Orden 12 julio 2007 que regula las medidas de acción positiva para la adjudicación de viviendas en el Programa de vivienda en alquiler a mujeres víctimas de violencia de género (DOG 24.07.2007).
LA RIOJA	<ul style="list-style-type: none"> — Orden 19 febrero 2007 que determina el momento en el que se debe exigir el cumplimiento de los requisitos de acceso y financiación de las viviendas protegidas (BOR 05.05.2007).

NORMATIVA AUTONÓMICA	
COMUNIDADES	LEYES, DECRETOS, ÓRDENES Y OTRAS DISPOSICIONES

Vivienda (continuación)

VALENCIA	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 75/2007, 18 mayo, que aprueba el Reglamento de Protección Pública a la Vivienda (DOGV 22.05.2007). — Decreto 76/2007, 18 mayo, que aprueba el Reglamento de Rehabilitación de Edificios y Viviendas (DOGV 24.05.2007). — Instrucción 30 agosto 2007 que hace efectiva la aplicación de lo establecido en los artículos 45 y 95 del Decreto 75/2007, 18 mayo, que aprueba el Reglamento de Protección Pública a la vivienda (DOGV 19.09.2007).
PAÍS VASCO	<ul style="list-style-type: none"> — Decreto 137/2007, 11 septiembre, que establece y regula el marco legal de actuación en la ejecución por parte de la Sociedad Pública “Vivienda y Suelo de Euskadi SA/Euskadiko Etxebizitza eta Lurra, EA” de la gestión para la construcción de viviendas de protección oficial en régimen especial (viviendas sociales) y destino a alquiler, viviendas de re-alojo en sus distintas modalidades de acceso y alojamientos dotacionales (BOPV 27.09.2007).

Cerrado en BB.OO. 09/10.2007

Planeamiento urbanístico

PLANEAMIENTO GENERAL EN TRAMITACION EN MUNICIPIOS MAYORES DE 20.000 HABITANTES

COMUNIDAD AUTÓNOMA	PROVINCIA	MUNICIPIO	POBLACIÓN DERECHO 1996	PLAN VIGENTE	PLANEAMIENTO EN TRÁMITE				
					Tipo	Inicio	Avance	A. Inic.	A. Pro.
ANDALUCÍA	ALMERÍA	Almería	155.120	PG/1998	PG		20.08.05		
		Adra	20.898	NS/1996					
		El Ejido	47.610	PG/2002	PG			22.11.05	
		Níjar	21.306	NS/1996	PG		11.02.06		
		Roquetas de Mar	37.237	PG/1997 *	PG			02.08.06	
		Vicar	20.220	NS/2001					
	CÁDIZ	Cádiz	145.595	PG/1995 *					
		Algeciras	101.907	PG/2001					
		Arcos de la Frontera	28.110	PG/1995					
		Barbate	21.888	PG/1995 *	PG		01.02.05		
		Barríos Los	20.871	PG/1988	PG			18.06.04	02-06.06
		Chiclana	53.001	PG/2007					
		Jerez de la Frontera	182.269	PG/1995 *	PG		29.04.00	26.09.06	
		La Línea	59.293	PG/1985	PG			27.12.02	
		Puerto de Santa María	72.460	PG/1992 *	PG			26.02.03	04.07.06
		Puerto Real	33.069	PG/1994 *	PG		20.10.05	30.03.07	
		Rota	24.197	PG/1995 *					
		San Fernando	85.882	PG/1992 *	PG		15.04.02	26.04.06	
		Sanlúcar de Barrameda	56.006	PG/2007	PG		30.01.06		
		San Roque	22.168	PG/2000	PG			30.01.06	
	CÓRDOBA	Córdoba	306.248	PG/2002					
		Baena	20.423	PG/2003					
		Cabra ⁽¹⁾	20.707	PG/1985					
		Lucena	34.786	PG/2000					
		Montilla	22.949	NS/1992	PG		30.12.04	09.05.97	
		Palma del Río	20.030	PG/2005					
		Priego	21.732	NS/2000					
		Puente Genil	27.472	PG/1991					
	GRANADA	Granada	245.640	PG/2001					
		Almuñecar	21.472	PG/1987	PG	24.11.95		17.08.05	
Baza		20.685	NS/1984						
Guadix		20.310	PG/2002						

(CONTINUACIÓN)

COMUNIDAD AUTÓNOMA	PROVINCIA	MUNICIPIO	POBLACIÓN DERECHO 1996	PLAN VIGENTE	PLANEAMIENTO EN TRÁMITE				
					Tipo	Inicio	Avance	A. Inic.	A. Pro.
ANDALUCÍA	GRANADA	Loja	20.032	NS/1994					
		Motril	50.316	PG/2004					
	HUELVA	Huelva	140.675	PG/1999					
		Almonte	20.224	PG/2006					
		Isla Cristina	20.323	PG/1987					
		Lepe	20.173	PG/2006					
	JAÉN	Jaén	104.776	PG/1995 *					
		Alcalá la Real	21.558	PG/2006					
		Andújar	37.705	PG/1990		09.01.03			
		Linares (I)	60.222	PG/1996					
		Martos	22.307	PG/1999					
		Úbeda	32.086	PG/1996					
	MÁLAGA	Málaga	549.135	PG/1997 *	PG		15.07.05	26.01.07	
		Alahurín de la Torre	23.774	NS/1988	PG		06.07.94		
		Alahurín el grande	20.074	PG/1994					
		Antequera	40.181	PG/1998					
		Benalmádena	27.147	PG/2003	PG	17.10.06			
		Coín	20.116	PG/1998					
		Estepona	37.557	PG/1994 *	PG		12.12.05		
		Fuengirola	41.713	PG/2001	PG			15.02.07	
		Marbella	98.823	PG/1986	PG		10.08.05	30.07.07	
		Mijas	35.423	PG/2000	PG		30.06.04	05.08.05	
		Nerja	20.361	PG/2001					
		Rincón de la Victoria	25.682	PG/1992	PG			05.08.05	
		Ronda	34.385	PG/1994					
		Torremolinos	35.408	PG/1996 *					
		Vélez-Málaga	53.071	PG/2001					
	SEVILLA	Sevilla	697.487	PG/2006					
		Alcalá de Guadaira	56.313	PG/1994 *					
		Camas	25.679	PG/2000					
		Carmona	25.266	NS/1984	PG **	20.03.93	30.06.94		
		Coria del Río	23.362	NS/2001					
		Dos Hermanas	91.138	PG/2002					
		Écija	37.292	PG/2002					
		La Rinconada	26.059	PG/2000	PG			29.12.05	20.11.06
		Lebrija	23.833	PG/2001					
		Mairena de Aljarafe	30.659	PG/2003					
		Morón de la Frontera	28.303	NS/1985					
		Palacios y Villafranca	31.718	PG/1989					
		S. Juan de Aznalfarache	21.484	NS/1983	NS			03.08.94	
		Tomares	20.127	PG/2005					
Utrera		46.173	PG/2002						
ARAGÓN	ZARAGOZA	Zaragoza	601.674	PG/2001					

(CONTINUACIÓN)

COMUNIDAD AUTÓNOMA	PROVINCIA	MUNICIPIO	POBLACIÓN DERECHO 1996	PLAN VIGENTE	PLANEAMIENTO EN TRÁMITE				
					Tipo	Inicio	Avance	A. Inic.	A. Pro.
ARAGÓN	ZARAGOZA	Calatayud	20.263	PG/1998					
	HUESCA	Huesca	45.607	PG/2003					
	TERUEL	Teruel	28.994	PG/1985					
P. DE ASTURIAS	ASTURIAS	Oviedo	200.049	PG/2005					
		Aviles	85.696	PG/2006					
		Castrillón	22.361	PG/2001	PG		08.08.05	03.03.06	
		Gijón	264.381	PG/2006					
		Langreo	50.597	PG/1984	PG **	03.02.93			
		Mieres	51.423	PG/2006					
		S. Martín del Rey Aurelio	22.129	NS/1997 *	PG	06.08.04			
		Siero	46.315	PG/2006					
I. BALEARES	BALEARES	Palma de Mallorca	304.250	PG/1999	PG			17.04.01	
		Calviá	28.748	PG/2000	PG			08.06.06	
		Ciudadella de Menorca	21.296	PG/2006					
		Eivissa	29.447	PG/2005					
		Inca	21.129	PG/2005					
		Llucmajor	20.474	PG/1984	PG		20.01.06		
		Mahón	21.884	PG/1987	PG		30.03.06		
		Manacor	30.018	NS/1980	PG		30.03.07		
		Marratxi	23.953	NS/1999	NS		11.10.05		
		Sta. Eulalia del Río	25.080	NS.2004					
CANARIAS	L.PALMAS DE G. CANARIA	Las Palmas de Gran Canaria	355.563	PG/2000	PG			05.05.04	30.07.04
		Agüimes	22.567	PG/2004					
		Arrecife	38.091	PG/2004	PG			02.04.07	
		Arucas	29.719	NS/2001				21.10.02	
		Gáldar	21.704	NS/1997	PG		15.03.02		06.06.06
		Ingenio	24.394	PG.2005					
		Puerto del Rosario	22652	PG/1996	PG		15.04.02	19.05.03	
		S. Bartolomé de Tirajana	35.443	PG/1997*	PG			27.11.02	
		Santa Lucía	40.127	PG/2004					
		Telde	84.389	PG/2002	PG		22.01.06		
	SANTA CRUZ DE TENERIFE	Santa Cruz de Tenerife	203.787	PG/1995	PG			16.06.04	
		Adeje	25.341	NS/1982	PG			03.08.06	
		Arona	28.208	PG/1994	PG		10.04.03		
		Candelaria	19.197	PG/2007					
		Granadilla de Abona	27.244	PG/2005					
		Icod de los Vinos	21.364	NS/1987	PG			10.10.05	12.06.06
		La Laguna	121.769	PG/2005					
		La Orotava	35.642	PG/2004					
		Llanos de Aridane	20.238	PG/1987	PG		28.12.01		
		Puerto de la Cruz	24.542	PG/2006					
Realejos	32.599	PG /2004	PG						
Tacoronte	21.442	PG/2004							

(CONTINUACIÓN)

COMUNIDAD AUTÓNOMA	PROVINCIA	MUNICIPIO	POBLACIÓN DERECHO 1996	PLAN VIGENTE	PLANEAMIENTO EN TRÁMITE				
					Tipo	Inicio	Avance	A. Inic.	A. Pro.
CANTABRIA	CANTABRIA	Santander	185.410	PG/1997 *	PG		24.06.05	01.02.07	
		Camargo	22.311	PG/1996 *	PG				13.01.03
		Castro Urdiales	22.394	PG/1997	PG	30.05.07			
		Torrelavega	58.196	PG/1986	PG	28.02.05	26.10.05		
CASTILLA-LA MANCHA	ALBACETE	Albacete	143.799	PG/1999	PG	09.10.06			
		Almansa	23.507	PG/1985					
		Hellín	26.021	PG/1995 *					
		Villarobledo	22.165	PG/1993					
	CIUDAD REAL	Ciudad Real	59.392	PG/1997*					
		Alcázar de San Juan	25.961	PG/1992 *					
		Puertollano	50.772	PG/1990					
		Tomelloso	29.586	PG/1984	PG	06.08.93			
		Valdepeñas	26.217	NS/1984	N.S.	23.09.96			
	CUENCA	Cuenca	43.733	PG/1995*					
	GUADALAJARA	Guadalajara	67.108	PG/2000					
		Azuqueca de Henares	21.185	PG/1999					
TOLEDO	Toledo	66.006	PG/1986						
	Talavera de la Reina	70.922	PG/1997						
CASTILLA Y LEÓN	ÁVILA	Ávila	47.187	PG/2005					
	BURGOS	Burgos	163.156	PG/1999					
		Aranda de Duero	29.222	PG/2000					
		Miranda de Ebro	35.502	PG/1999	PG			05.01.04	22.09.04
	LEÓN	León	145.242	PG/2004					
		Ponferrada	61.575	PG/2007					
		San Andrés del Rabanedo	23.226	NS/2000					
	PALENCIA	Palencia	78.831	PG/1992 *	PG	08.06.01	27.02.04	10.02.06	
	SALAMANCA	Salamanca	159.225	PG/2007					
	SEGOVIA	Segovia	54.287	PG/1984	PG			10.11.05	12.04.07
	SORIA	Soria	33.597	PG/2006					
		VALLADOLID	Valladolid	319.805	PG/1996 *	PG	11.04.01		
			Laguna de Duero	20.396	PG/1999	PG		12.07.06	22.03.07
			Medina del Campo	20.174	PG/1997	PG	19.07.04	20.05.05	08.03.06
	ZAMORA	Zamora	63.783	PG/2001	PG			30.01.07	
CATALUÑA	BARCELONA	Barcelona	1.508.805	PG/1976					
		Badalona	210.987	PG/1976					
		Barbera del Vallés	25.484	PG/2000					
		Castellar del Vallès	20.437	PG/2005					
		Castelldefels	38.509	PG/1976					
		Cerdanyola del Valles	50.503	PG/1976					
		Cornella de Llobregat	82.490	PG/1976					
		Esparraguera	20.163	PG/1996	PG		10.10.03	24.12.03	19.10.04
		Esplugues de Llobregat	48.810	PG/1976					
		Gavá	37.985	PG/1976					

(CONTINUACIÓN)

COMUNIDAD AUTÓNOMA	PROVINCIA	MUNICIPIO	POBLACIÓN DERECHO 1996	PLAN VIGENTE	PLANEAMIENTO EN TRÁMITE				
					Tipo	Inicio	Avance	A. Inic.	A. Pro.
CATALUÑA	BARCELONA	Granollers	50.951	PG/2007					
		Hospitalet de Llobregat	255.050	PG/1976					
		Igualada	32.512	PG/1986					
		Manresa	64.385	PG/1997					
		Masnou (El)	20.387	PG/2001					
		Martorell	25010	PG/1992					
		Mataró	102.018	PG/2005					
		Molins de Rei	21.197	PG/1976					
		Mollet del Valles	41.911	PG/2005					
		Moncada i Reixac	27.068	PG/1976					
		Olesa de Montserrat	20.294	PG/1993					
		Pineda de Mar	21.958	PG/1992					
		Prat de Llobregat	63.255	PG/1976					
		Premia de Mar	24.420	NS/1991	PG		14.04.03	21.06.06	
		Ripollet	28.903	PG/1976					
		Rubí	54.085	PG/2006					
		Sabadell	185.798	PG/1994	PG (TR)		30.12.98		
		Sant Adrià de Besos	33.361	PG/1976					
		Sant Andreu de la Barca	22.396	PG/1981					
		Sant Boi de Llobregat	78.005	PG/1976					
		Sant Pere de Ribes	23.823	PG/2001					
		Sta. Coloma de Gramenet	123.175	PG/1976					
		Sant Cugat del Valles	47.210	PG/1976					
		Sant Feliu de Llobregat	35.797	PG/1976					
		Sant Joan Despi	26.805	PG/1976					
		Sant Vicenç dels Horts	22.621	PG/1976					
		Santa Perpetua de Mogoda	20.884	PG/2005					
		Sitges	21.377	NS/1998	PG		04.09.01	25.02.05	
		Terrasa	163.862	PG/2003					
		Vic	30.397	PG/1981	PG		15.03.06		
		Viladecans	53.235	PG/1976					
		Vilanova i la Geltrú	47.979	PG/2001					
		Vilafranca del Penedés	28.553	PG/2004					
	GIRONA	Girona	70.576	PG/2006					
		Blanes	27.713	PG/2005					
		Figueres	33.157	PG/2001					
		Lloret de Mar	23.424	PG/1985	PG		21.11.05	28.07.06	
		Olot	27.482	PG/2004					
		Palafrugell	21.307	PG/2007					
		S. Feliu de Gixols	20.318	PG/2006					
		Salt	21.519	PG/2005					
	LLEIDA	Lleida	112.035	PG/2003					
	TARRAGONA	Tarragona	112.176	PG/2005					

(CONTINUACIÓN)

COMUNIDAD AUTÓNOMA	PROVINCIA	MUNICIPIO	POBLACIÓN DERECHO 1996	PLAN VIGENTE	PLANEAMIENTO EN TRÁMITE				
					Tipo	Inicio	Avance	A. Inic.	A. Pro.
CATALUÑA	TARRAGONA	Calafell	20.521	PG/2006					
		Cambriels	22.215	PG/1993	PG			16.12.04	06.09.05
		El Vendrell	24.997	PG/2006					
		Reus	90.993	PG/1999					
		Salou	20.136	PG/1992			28.06.01	12.12.02	
		Tortosa	30.088	PG/2004	PG		04.08.05	27.02.06	
		Valls	20.206	PG/1988					
COMUNIDAD VALENCIANA	ALICANTE	Alicante	274.577	PG/1987					
		Alcoy/alcoi	60.921	PG/1989					
		Altea	21.154	PG/1982					
		Benidorm	50.040	PG/1990					
		Calpe	20.103	PG/1998					
		Campello	20.393	PG/1986	PG			03.10.05	
		Crevillente	23.781	PG/1984	PG		30.07.04		
		Denia	27.469	PG/1992					
		Elche	191.660	PG/1998					
		Elda	52.751	PG/1985					
		Ibi	21.076	PG/2000					
		Javea/Xabia	21.393	PG/1991					
		Novelda	23.188	NS/1992 *					
		Orihuela	50.724	PG/1990					
		Petrer	26.505	PG/1998					
		Sant Joan d'Alacant	20.430	PG/1991					
		San Vicente del Raspeig	34.986	PG/2002					
		Santa Pola	20.965	PG/1985	PG		20.07.98	07.01.99	
		Torreveija ⁽¹⁾	35.998	PG/2000					
		Villajoyosa	22.866	PG/1999					
	Villena	31.555	PG/1993						
	CASTELLÓN		Castellón de la Plana	135.729	PG/2000				
			Almazora/Almassora	20.597	PG/1998				
			Benicarlo	21.488	PG/1987	PG			26.02.02
			Burriana	26.211	PG/2004				
			Onda	20.326	PG/1995				
			Vall D' Uixo	28.283	PG/1995 *				
			Villarreal	39.550	PG/1994 *				
			Vinaroz	20.940	PG2001				
	VALENCIA		Valencia	746.683	PG/1988				
			Alaquás	25.514	PG/1990	PG		03.03.05	
			Alboraya	20.001	PG/1991				
			Aldaia	23.425	PG/1990				
Alfajar			20.302	PG/1991					
Algemesí			25.029	PG/1987	PG			06.08.04	
Alzira			40.556	PG/2003					

(CONTINUACIÓN)

COMUNIDAD AUTÓNOMA	PROVINCIA	MUNICIPIO	POBLACIÓN DERECHO 1996	PLAN VIGENTE	PLANEAMIENTO EN TRÁMITE				
					Tipo	Inicio	Avance	A. Inic.	A. Pro.
COMUNIDAD VALENCIANA	VALENCIA	Burjassot	34.061	PG/1990					
		Carcaixent	20.397	PG/1998					
		Catarroja	20.627	PG/1988	PG		06.07.06		
		Cullera	20.595	PG/1995	PG		21.06.06		
		Gandia	56.555	PG/1999					
		Lliria	21.154	PG/2006					
		Manises	25.170	PG/2003	PG		24.07.06		
		Mislata	40.302	PG/1988					
		Moncada	20.146	PG/1994					
		Oliva	20.654	PG/1982					
		Ontinyent	31.024	PG/1991	PG	29.03.99		01.03.02	
		Paiporta	21.341	PG/1999					
		Paterna	47.414	PG/1991 *					
		Quart de Poblet	27.112	PG/1992 *					
		Requena	20.046	NS/1988					
		Sagunto	58.135	PG/1997					
		Sueca	24.869	PG/2001					
		Torrent	60.999	PG/1990	PG		21.03.06		
		Xàtiva	24.760	PG/2000					
Xirivella	26.478	PG/1989	PG				27.10.92		
EXTREMADURA	BADAJOZ	Badajoz	122.510	PG/2007					
		Almendralejo	27.209	PG/1996 *					
		Don Benito	31.022	PG/2006					
		Mérida	51.830	PG/2000					
		Villanueva de la Serena	23.833	PG/1983					
	CÁCERES	Cáceres	77.768	PG/1999	PG				11.01.07
		Plasencia	37.299	PG/1997 *					
GALICIA	A CORUÑA	Coruña (A)	243.785	PG/1998					
		Ames	20.840	PG/2002					
		Arteixo	20.898	NS/1995	PG		06.07.01	03.09.03	
		Cambre	20.919	NS/1994	PG		29.09.97	29.08.01	
		Carballo	27.287	PG/2003					
		Culleredo	22.745	PG/1987	PG	14.06.96	07.05.97	12.11.02	
		Ferrol	83.048	PG/2001					
		Narón	31.207	PG/2002					
		Oleiros	23.057	PG/1996	PG	16.05.06			
		Ribeira	26.572	PG/2003					
	Santiago de Compostela	93.672	PG/1991	PG **	11.08.01	28.10.02	20.06.05		
	LUGO	Lugo	85.174	PG/1991	PG **	20.01.97	26/04/00	10.02.06	
		Monforte de Lemos	20.318	NS/1985	PG		09.11.00		
	OURENSE	Ourense	107.060	PG/2003					
	PONTEVEDRA	Pontevedra	74.287	PG/1989	PG	21.10.03			
		Cangas	23.231	NS/1994	PG		29.03.01	03.02.05	

(CONTINUACIÓN)

COMUNIDAD AUTÓNOMA	PROVINCIA	MUNICIPIO	POBLACIÓN DERECHO 1996	PLAN VIGENTE	PLANEAMIENTO EN TRÁMITE				
					Tipo	Inicio	Avance	A. Inic.	A. Pro.
GALICIA	PONTEVEDRA	Estrada (a)	22.492	NS/1978	PG		18.07.02	29.09.03	
		Lalín	20.515	PG/1999					
		Marín	24.731	NS/1978	PG	12.03.04		01.03.07	
		Pontearreas	21.049	NS/1995	PG	14.03.03			
		Redondela	28.893	NS/1987	PG	18.04.01	11.04.02		
		Vigo	286.774	PG/1993 *	PG	10.05.01	13.08.02	15.02.05	
		Villagarcía de Arousa	33.375	PG/2000					
C. DE MADRID	MADRID	Madrid	2.866.850	PG/1997					
		Alcalá de Henares	163.386	PG/1991	PG	16.02.99	02.12.05		
		Alcobendas	83.081	PG/1999	PG		30.05.03	26.04.05	
		Alcorcón	141.465	PG/1999					
		Aranjuez	38.900	PG/1996 *					
		Arganda del Rey	29.224	PG/1999	PG	14.02.03			
		Boadilla del Monte	27.145	PG/2002					
		Colmenar Viejo	28.328	PG/2002					
		Collado-Villalba	36.950	PG/2001					
		Coslada	76.001	PG/1995 *	PG	09.08.04			
		Fuenlabrada	163.567	PG/1999	PG		30.05.07		
		Galapagar	24.927	NS/1976	PG	25.06.97	11.08.00	28.07.05	
		Getafe	143.153	PG/2003*					
		Leganés	174.593	PG/2000					
		Majadahonda	40.042	PG/1998					
		Mejorada del Campo	20.245	PG/1997					
		Móstoles	196.173	PG/1999	PG		11.06.02	14.10.05	
		Parla	69.163	PG/1997*	PG	27.04.04			
		Pinto	25.038	PG/2002	PG			19.12.05	
		Pozuelo de Alarcón	60.120	PG/2002					
		Rivas-Vaciamadrid	22.620	PG/2004					
		Rozas de Madrid (Las)	45.280	PG/1994 *	PG		25.08.04	14.03.06	
		San Fernando de Henares	29.688	PG/2002					
San Sebastián de los Reyes	57.632	PG/2002							
Torrejón de Ardoz	88.821	PG/1999							
Valdemoro	21.240	PG/2004							
Villaviciosa de Odón	21.465	PG/1999	PG	07.11.05					
Tres Cantos	27.715	PG/2003							
R. DE MURCIA	MURCIA	Murcia	345.759	PG/2001	PG		09.07.04	02.02.05	
		Águilas	25.702	PG/2003	PG	21.08.04	08.02.05	09.10.06	
		Alcantarilla	31.872	PG/1984	PG	21.11.98	16.01.03	29.12.06	
		Caravaca de la Cruz	21.824	PG/2005					
		Cartagena	170.483	PG/1987	PG	22.02.99	07.06.05		
		Cieza	31.680	PG/1984	PG **	02.07.04			
		Jumilla	20.439	PG/2004					
		Lorca	69.045	PG/2003					

(CONTINUACIÓN)

COMUNIDAD AUTÓNOMA	PROVINCIA	MUNICIPIO	POBLACIÓN DERECHO 1996	PLAN VIGENTE	PLANEAMIENTO EN TRÁMITE				
					Tipo	Inicio	Avance	A. Inic.	A. Pro.
R. DE MURCIA	MURCIA	Mazarrón	23.025	PG/1989	PG	26.10.06			
		Molina de Segura	41.109	PG/2006					
		San Javier	21.782	NS/1990					
		San Pedro del Pinatar	21.234	PG/1984					
		Torre-Pacheco	20.345	NS/1995	PG	01.06.04	16.12.05		
		Totana	21.441	NS/1981	PG		19.08.04		29.01.07
		Yecla	28.415	PG/1984	PG		22.12.05		
C. F. NAVARRA	NAVARRA	Pamplona	166.279	PG/2003					
		Barañain	22.017	PG/1991					
		Tudela	26.857	PG/1991	PG	02.12.05			
PAÍS VASCO	ÁLAVA	Vitoria-Gasteiz	214.234	PG/2003					
		Llodio	20.251	PG/1993	PG	01.03.05			
	GUIPUZCOA	Donostia-San Sebastián	176.908	PG/1995 *					
		Eibar	30.314	NS/1989					
		Irún	55.215	PG/1999					
		Arrasate o Mondragón	24.571	PG/2003					
		Rentería	39.663	PG/2004					
		Zarautz	21.466	NS/1988	PG				14.02.07
	VIZCAYA	Bilbao	358.875	PG/1995 *					
		Basauri	48.490	PG/2000					
		Barakaldo	100.474	PG/2000					
		Durango	23.909	NS/2003					
		Erandio	23.613	NS/1992	PG **	10.10.94	01.08.97		
		Galdakao	29.646	PG/1995					
		Getxo	82.196	PG/2003	PG		24.07.06		
Leioa		26.256	PG/2001						
Portugalete		54.071	PG/1993						
Santurtzi		49.976	PG/1998 *						
Sestao	34.496	PG/2000							
LA RIOJA	LOGROÑO	Logroño	123.841	PG/2002					
		Calahorra	20.598	PG//2007					
CEUTA		Ceuta	68.796	PG/1992 *					
MELILLA		Melilla	59.576	PG/1986					

* Plan adaptado a la Ley del Suelo 1992 (Texto Refundido).

** Tramitándose para su adaptación a la nueva Ley del Suelo.

¹ En trámite Revisión del Programa de actuación para la adaptación del Plan General a la nueva Ley del Suelo.

FECHA: 23 de noviembre de 2007

Libros y Revistas

Recensiones y reseñas de libros recibidos

Perspectivas urbanas: temas críticos en políticas de suelo en América Latina:

Martim O. SMOLKA & Laura MULLAHY (eds.)
Lincoln Institute of land policy, Cambridge, 2007;
416 pages; ISBN 978-1-55844-163-7

Es un libro recientemente editado por el Instituto Lincoln para políticas de suelo y que presenta una mirada crítica de los temas de políticas de suelo basados en la experiencia del Instituto en la región.

Este volumen reúne 63 artículos originalmente publicados en la revista institucional del *Lincoln Institute of Land Policy*, *Land Lines* a lo largo de 13 años sobre temas relacionados a América Latina. La colección, traducida al español para los lectores latinoamericanos, presenta un panorama de materias críticas de política de suelo sobre la base de la experiencia del Instituto en la región

Cada uno de seis capítulos temáticos incluye un ensayo introductorio que resalta los artículos sobre el tema respectivo: tendencias y perspectivas de las políticas de suelo; informalidad, regularización y derecho de propiedad; impuestos a la propiedad; recuperación de plusvalías; uso del suelo y desarrollo urbano; y participación y gestión pública. Juntos, los capítulos presentan una oportunidad de explorar las similitudes y diferencias que coexisten en políticas de uso de suelo y fiscales en el continente latinoamericano.

Los editores reconocen que no todos los temas son igualmente pertinentes en todos los países, y no todos los países están igualmente representados en cada uno de los temas cubiertos. Sin embargo el libro ofrece un espectro de pensamiento crítico y original en importantes temas de políticas de suelo en el núcleo del Programa de América Latina del Instituto.

Martim Smolka: *Senior Fellow* Director del Programa para América Latina y el Caribe y Cochairman del Departamento de Estudios Internacionales. Economista (Universidad Católica de Río de Janeiro) y Ph.D. de la Universidad de Pennsylvania. Autor de muchas publicaciones sobre dinámicas del mercado inmobiliario y mejoras en el sistema fiscal a la propiedad en las ciudades latinoamericanas. También es profesor adjunto (temporalmente fuera de ejercicio) del Instituto de Investigaciones y Planeamiento Urbano Regional (IPPUR) de la Universidad Federal de Río de Janeiro.

Laura Mullahy Gerente del Programa para América Latina y el Caribe. Licenciada en

Ciencias Políticas y Magíster en Relaciones Internacionales de la Universidad de Georgetown. Su experiencia laboral incluye 8 años de trabajo en Chile con diversos organismos no gubernamentales y municipios, donde se especializó en temas de gestión ambiental, administración municipal y descentralización. Ha gestionado diversos proyectos especiales del Instituto Lincoln, incluyendo cursos de educación a distancia y un documental educativo sobre crecimiento urbano en ciudades norteamericanas.

PPG

Comentarios a la Ley de Suelo (Ley 8/2007, de 28 de mayo):

Luciano PAREJO ALFONSO & Gerardo Roger FERNÁNDEZ
Estudio Preliminar: Marcos VAQUER CABALLERÍA
Iustel, 2007; 448 págs.; 22 x 15 cm, pvp. 39,5€;
ISBN 978-84-96717-53-4

La aprobación y entrada en vigor de la Ley 8/2007 de Suelo, de 28 de mayo (B.O.E. 29 mayo 2007), ha generado una alta expectación en el ámbito urbanístico español, tanto en el sector académico y administrativo, como en el profesional.

El elevado precio de la vivienda, la especulación desbocada, la arbitrariedad urbanística en determinados casos junto con una concienciación cada vez mayor por el medio ambiente, ha llevado a convertir la ordenación territorial y urbanística en una preocupación ciudadana de primer orden.

El nuevo texto legal plantea como principios esenciales, el reforzamiento de la función pública del urbanismo desde la garantía de la satisfacción de los derechos constitucionales de la ciudadanía, disponiendo las medidas básicas que posibiliten el uso racional del suelo desde el interés general y adoptando las disposiciones normativas que impidan la especulación y aseguren la transparencia y el control democrático de los procesos urbanos.

Son numerosas las reformas de diversa consideración que se habían sucedido en los últimos años en el marco de la legislación estatal en materia de suelo, que junto las Sentencias del Tribunal Constitucional 61/1997, de 20 de marzo y 164/2001, de 11 de julio, hacían necesario un cambio de perspectiva y un ajuste competencial pleno en el ámbito de las disposiciones estatales que garantizaran las manifestaciones más

elementales de la función social de la propiedad urbana y los deberes básicos de todos los españoles.

Obviamente, el contenido jurídico de la nueva Ley y las innovaciones instrumentales que comporta, exigen un estudio sosegado y profundo para poder dominar, con solvencia, todas sus virtualidades. Por ello, esta publicación analiza pormenorizadamente el contenido de cada uno de los artículos de la Ley, planteando su justificación técnica y constitucional así como su funcionalidad aplicativa, acudiendo a cuantos ejemplos y argumentos prácticos se han considerado necesarios para alcanzar su comprensión.

Los objetivos perseguidos por la Ley 8/2007, de 28 de mayo, se pueden resumir en cuatro: ampliar la transparencia del sector y la participación de los ciudadanos en la toma y control de las decisiones urbanísticas; asentar las políticas urbanas sobre las bases de un desarrollo territorial y urbano sostenible; asegurar una mayor oferta efectiva de suelo para viviendas protegidas y aumentar la eficiencia de los mercados de suelo, desincentivando la especulación con este bien, siguiendo el mandato constitucional.

El objetivo de ampliación de la transparencia del sector inmobiliario y la participación de los ciudadanos en la toma y control de las decisiones urbanísticas, trata de atacar de manera directa la especulación, a través de una de las mayores novedades de la ley como es la apertura a la competencia a la iniciativa privada en la gestión del suelo, sin perjuicio de las particularidades de las Comunidades Autónomas en cuanto a las reservas que estimen oportunas relativas a la iniciativa reservada a los propietarios del suelo. Asimismo, y en este sentido, el texto de la ley que se analiza establece un decálogo mínimo de derechos y deberes de los ciudadanos en relación con el suelo y el urbanismo, estableciendo reglas precisas que suponen un incremento del control ciudadano en las decisiones urbanísticas.

Respecto al segundo objetivo aludido de asentamiento de políticas urbanas sobre las bases de un desarrollo sostenible, se configura otra de las novedades de la Ley. El aspecto ambiental cobra una importancia que hasta este momento no tenía antecedentes, recogiendo el mandato que desde el derecho europeo se venía estableciendo a través de las diferentes Directivas aprobadas al respecto.

Con el objeto de asegurar una mayor oferta efectiva de suelo para viviendas protegidas, la Ley establece su tercera prioridad instaurando una medida clara y concreta a través de una reserva mínima del 30% del nuevo suelo residencial para este tipo de viviendas, si bien con las excepciones por la propia Ley establecidas, que junto al establecimiento de la nueva horquilla de rescate de plusvalías urbanísticas a favor de la comunidad, permite la ampliación de los patrimonios públicos de suelo como medidas indirectas que contribuirán a la consecución de este tercer objetivo.

Por último, con el propósito de aumentar la eficiencia de los mercados del suelo, desincentivando la especulación, se establece un nuevo régimen de valoraciones, que partiendo de la situación real del suelo, ya sea rural o urbanizado, no permite en ningún caso la valoración de las meras expectativas urbanísticas generadas por la ordenación urbanística que tantos y tan graves problemas han provocado hasta nuestros días.

Como dice uno de los autores de esta publicación, *en esta ley luce el cambio de perspectiva y su pleno ajuste competencial. El fin tradicional de la ordenación territorial y urbanística, el bienestar de la población, debe descansar en la optimización, en la dimensión espacial, del estatuto constitucional de derechos y deberes de todos a partir del soporte mínimo común integrado por las condiciones básicas garantes de la igualdad en el ejercicio y el cumplimiento de unos y otros garantizado por el legislador general. Y para ello, éste ha de fijar, además, el correspondiente régimen jurídico básico, armonizador de los requerimientos de la economía y el medio ambiente, del recurso natural del suelo, junto con las reglas de valoración de los derechos sobre éste y las de la responsabilidad patrimonial que pueda resultar de la acción urbanística de los entes públicos.*

La elaboración de esta publicación por dos reconocidos expertos del Derecho y de la práctica urbanística, Luciano Parejo Alfonso y Gerardo Roger Fernández, y su profundo conocimiento del contenido de la Ley son suficiente garantía de la cualificación académica de sus consideraciones y del elevado nivel pedagógico que esta publicación comporta que, sin duda, no defraudará a cuantos estudiosos del urbanismo se acerquen a ella.

PPG

Acuse de recibo

Arquitectura y vivienda

Arquitectura COAM: 348, 2007. Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid

Monumentos: 26, abril 2007. Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais. Ministerio do Equipamento Social. Lisboa

Paisagem ambiente: 22, Faculdade de Arquitectura e Urbanismo. Universidade de São Paulo

Pós: revista do programa de pós-graduação em arquitetura e urbanismo da fauusp: 20 dezembro 2006. Faculdade de Arquitectura e Urbanismo. Universidade de São Paulo

Quaderns d'arquitectura i urbanisme: 253, primavera 2007. Col.legi d'arquitectes de Catalunya Barcelona

PEINADO ALUCI Márcia (2006): *Manual para dimensionamento de aberturas e otimização da iluminação natural na arquitetura*. FAU USP, Sao Paulo. ISBN.: 85-88126-54-0

MOREIRA LIMA E MOREIRA, ANTÔNIO & Maria Cristina DA SILVA LEME & Minoru NARUTO & Suzana PASTERNAK Santiago (org.) (2006): *Intervencao em cortiço: uma experiência didactica*. FAU USP, Sao Paulo. 96 pp, ISBN: 85-88126-53-2

Ciencias Regionales, Geografía

Cadernos de Geografia: 21/23, 2002/2004.

Universidade de Coimbra, Faculdade de Letras Coimbra

Cuadernos de Geografia: 78, 2005. Universidad de Valencia, Facultad de Geografía e Historia Valencia

Cuadernos de Geografia: 79, 2006. Universidad de Valencia, Facultad de Geografía e Historia Valencia

Cuadernos Geográficos: 38, 2006-1 Universidad de Granada

Documents d'anàlisi Geogràfica: 47. Universidad Autónoma de Barcelona. Servicio de Publicaciones Barcelona

Estudios Geográficos: LXVII, 261, julio-diciembre 2006. Instituto de Economía y Geografía Consejo Superior de Investigaciones Científicas Madrid

Eria: 70, 2006. Universidad de Oviedo, Departamento de Geografía Oviedo

Eria: 71, 2006. Universidad de Oviedo, Departamento de Geografía Oviedo

Geographicalia: 50, diciembre 2006 Universidad de Zaragoza

Papeles de Geografía: 43, enero-junio 2006. Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones.

Papeles de Geografía: 44, julio-diciembre 2006. Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones.

Serie Geográfica: 13, 2006 Departamento de Geografía. Servicio de Publicaciones. Universidad de Alcalá. Alcalá de Henares. Madrid.

Economía urbana y regional

CT Catastro: 59, abril 2007. Dirección General del Catastro. MEH.

Economistas: 111, 2007 Colegio de Economistas Madrid

Economistas: 112, 2007 Colegio de Economistas Madrid

Economistas: 1132, 2007 Colegio de Economistas Madrid

Revista de Estudios Regionales: 77, septiembre-diciembre, 2006 Universidades de Andalucía Málaga

Revista de Estudios Regionales: 78, enero-abril, 2007 Universidades de Andalucía Málaga

Revista de la CEPAL: 90, diciembre 2006 Naciones Unidas CEPAL Santiago de Chile

Revista de la CEPAL: 91, abril 2007 Naciones Unidas CEPAL Santiago de Chile

MADRID COMUNIDAD. CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL (2006): *Informes*. Consejo Económico y Social Madrid

MADRID COMUNIDAD. CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL (2007): *La situación de la seguridad y la Salud en el trabajo den la Comunidad de Madrid en 2005*. Consejo Económico y Social Madrid

MADRID COMUNIDAD. CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL (2006): *Informe 15/06 sobre el Proyecto de Decreto por el que se regula la publicidad de las sanciones impuestas por infracciones en materia de prevención de riesgos laborales*. Consejo Económico y Social Madrid

MADRID COMUNIDAD. CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL (2007): *Memoria 2005*

NAMKEE, A. & F. MOCHÓN (2007): *La Felicidad de los españoles. Factores explicativos* FEDEA Madrid

NAMKEE, A. & P. VÁZQUEZ (2007): *¿Por qué preocupa la inmigración?: Un análisis de los datos de la encuesta del CIS*. FEDEA Madrid

NAMKEE, A. (2007): *Value of Intangible Job Characteristics in Worker's Job and Life*

- Satisfaction: How much are they worth?* FEDEA Madrid
- GARCÍA PÉREZ, J. & F. MUÑOZ-BULLÓN (2007): *Transitions into Permanent Employment in Spain. An Empirical Analysis for Young Workers* FEDEA Madrid
- SILBER J. (2007): *Measuring Poverty: Taking a Multidimensional Perspective* FEDEA Madrid
- BLAZQUEZ CUESTA M. & J.I. GARCÍA-PÉREZ (2007): *School to Work Transitions and the Impact of Public Expenditure on Education*. FEDEA Madrid
- ALFONSO ARELLANO F. (2007): *The Effect of Outplacement on Unemployment Duration in Spain* FEDEA Madrid
- ALONSO, J. & J.I. CONDE-RUIZ (2007): *Reforma de las pensiones: la experiencia internacional*. FEDEA Madrid
- HOLL A. (2007): *Production Subcontracting and Location*. FEDEA Madrid
- BAGUES M. F. & B. ESTEVE-BOLART (2006): *Can gender parity break the glass ceiling? Evidence from a repeated randomized experiment*. FEDEA Madrid.
- DEUTSCH J. & J. SILBER (2007): *Earnings functions and the Measurement of the Determinants of Wage Dispersion: Extending Oaxaca's Approach* FEDEA Madrid
- Estadísticas**
- Balanza de Pagos y posición de inversión internacional de España 2006*: Banco de España Madrid
- Boletín económico*: 02/2007. Banco de España Madrid
- Boletín económico*: 03/2007. Banco de España Madrid
- Boletín económico*: 04/2007. Banco de España Madrid
- Boletín económico*: 05/2007. Banco de España Madrid
- Boletín económico*: 06/2007. Banco de España Madrid
- Boletín económico*: 07-08/2007. Banco de España Madrid
- Boletín estadístico*: 02/2007. Banco de España Madrid
- Boletín estadístico*: 03/2007. Banco de España Madrid
- Boletín estadístico*: 04/2007 Banco de España Madrid
- Boletín estadístico*: 05/2007 Banco de España Madrid
- Boletín estadístico*: 06/2007 Banco de España Madrid
- Boletín estadístico*: 07/2007 Banco de España Madrid
- Boletín mensual*: 02/2007. Banco Central Europeo Madrid
- Boletín mensual*: 08/2006. Banco Central Europeo Madrid
- Boletín mensual*: 04/2006. Banco Central Europeo Madrid
- Boletín mensual*: 05/2007. Banco Central Europeo Madrid
- Boletín mensual*: 06/2007. Banco Central Europeo Madrid
- Boletín mensual*: 07/2007. Banco Central Europeo Madrid
- Informe Anual 2006*: Banco Central Europeo Madrid
- Informe Mensual*: marzo 2007. La Caixa, Barcelona
- Informe Mensual*: abril 2007. La Caixa, Barcelona.
- Informe Mensual*: mayo 2007. La Caixa, Barcelona.
- Informe Mensual*: junio 2007. La Caixa, Barcelona-
- Informe Mensual*: julio-agosto 2007. La Caixa, Barcelona.
- BANCO DE ESPAÑA (2007) *Cuentas financieras de la economía española 1990-2006* Madrid.
- BANCO DE ESPAÑA (2007): *Informe Anual 2006*: Madrid.
- MINISTERIO DE HACIENDA. DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO (2007): *Catastro inmobiliario rústico. Estadísticas básicas por municipios año 2004*, Madrid ISBN.: 978-84-9720-077-6
- MINISTERIO DE HACIENDA. DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO (2007): *Catastro inmobiliario urbano. Estadísticas básicas por municipios año 2004*, Madrid ISBN.: 978-84-9720-077-6
- MINISTERIO DE HACIENDA. DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO (2007): *Estadísticas básicas del catastro: CD Edición 2004*. Madrid ISBN.: 978-84-9720-077-6
- MINISTERIO DE HACIENDA. DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO (2007): *Impuesto sobre bienes inmuebles de naturaleza rústica. Año 2004*: Madrid ISBN.: 978-84-9720-077-6
- MINISTERIO DE HACIENDA. DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO (2007): *Impuesto sobre bienes inmuebles de naturaleza urbana. Año 2004*: Madrid ISBN.: 978-84-9720-077-6
- Medio ambiente**
- Observatorio medioambiental*: 10, 2007. Servicio Publicaciones, Universidad Complutense Madrid
- Pirineos*: 161 2006. Instituto Pirenaico de Ecología, CSIC, Jaca
- GUTIERREZ DOMENECH María (2006): *El empleo a partir de los 55 años* Fundación La Caixa Barcelona
- CANALS Claudia (2006): *Offshoring y deslocalización nuevas tendencias de la economía internacional* Fundación La Caixa Barcelona

NOGUER Marta (2006): *China: ¿Cuál es el potencial de comercio con España?*, La Caixa Barcelona
 SOLÉ Carlota & Sònia PARELLA & Leonardo CAVALCANTI (2007): *El empresariado inmigrante en España*, La Caixa Barcelona
 FERNÁNDEZ Enric (2007): *La sostenibilidad del déficit exterior de Estados Unidos*, Documentos de Economía 'La Caixa', 05 abril Barcelona
 GUTIÉRREZ-DOMÉNECH María (2007): *El tiempo de los hijos y la actividad laboral de los padres*, Documentos de Economía 'La Caixa', 06 abril Barcelona

Obras públicas e Infraestructuras

Carreteras: 151, enero-febrero 2007. Asociación Española de la Carretera Madrid
Carreteras: 152 marzo-abril 2007. Asociación Española de la Carretera Madrid
Carreteras: 153, mayo-junio 2007. Asociación Española de la Carretera Madrid
Estudios de Construcción y Transportes: 105, julio-diciembre 2006. Ministerio de Fomento. Madrid
GEOMETRE: 2035, mars 2007. Mensual des géomètres-experts. Paris.
GEOMETRE: 2038, juin 2007. Mensual des géomètres-experts. Paris.
GEOMETRE: 2040, septembre 2006. Mensual des géomètres-experts. Paris.
Ingeniería y Territorio: 76, 2007. Expo Zaragoza 2008. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Barcelona

Sociología urbana y regional

ABRA: 34 2004/2005. Universidad Nacional. Facultad de Ciencias Sociales. Escuela de Economía. Heredia CR,
Agrosociales y Pesqueros: 210/2006 Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid
Agrosociales y Pesqueros: 211/2006 Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid
Agrosociales y Pesqueros: 212/2004 Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid
Bibliografía Española de Revistas Científicas de Ciencias Sociales y Humanidades: 2006. CDROM Centro de Información Y Documentación Científica. CSIC
Cuadernos CLAEH: Revista uruguaya de Ciencias Sociales: 29, 2006/1 92 Centro Latinoamericano de Economía Humana. Montevideo, Uruguay.
Cuadernos CLAEH: Revista uruguaya de Ciencias Sociales: 29, 2006/2, 93 Centro Latinoamericano de Economía Humana. Montevideo, Uruguay.
Economía y Sociedad: 30, julio-diciembre 2006. Universidad Nacional. Facultad de Ciencias Sociales. Escuela de Economía. Heredia CR

La Antigua: 62/63, junio-diciembre 2004 Universidad Santa María la Antigua. PANAMA
Política y Sociedad: 43, 3 2006. Universidad Complutense Facultad de Ciencias Políticas y Sociología, Madrid
Política y Sociedad: 44, 1, 2007. Universidad Complutense Facultad de Ciencias Políticas y Sociología, Madrid
Relaciones: 108, otoño 2006. El Colegio de Michoacan Zamora México
Relaciones: 109, invierno 2007. El Colegio de Michoacan Zamora México
Revista Crítica de Ciências Sociais: 76, dezembro 2006. Centro de Estudos Sociais Coimbra
Revista de Ciências Sociais: 106-107, 2004/2005. Universidad de Costa Rica
Revista de Ciências Sociais: 108, 2005. Universidad de Costa Rica
Sociedad y Utopía: 29, 2007. Facultad de Ciencias Políticas y Sociología "León XIII" Madrid
 VILLAREAL M. B. & G. YANET SANABRIA (2002): *Universidad e interdisciplinariedad. Temas para las Ciencias Sociales* Universidad Nacional de Costa Rica. Facultad de Ciencias Sociales ISBN.: 9968-9947-1-5
 MOLINA DEL POZO. C. & J. DELGADO ROJAS (2000): *Dimensiones de la integración europea y americana* Universidad Nacional de Costa Rica. Facultad de Ciencias Sociales ISBN.: 9968-9947-0-7
 AHN, N. & F. MOCHÓN (2007): *Felicidad y expectativas* FEDEA Madrid
 CONDE-RUIZ J. I. & C. OCAÑA ORBIS & G. PÉREZ-QUIRÓS (2007): *Análisis cuantitativo del estado de bienestar en Europa: modelos y resultados* FEDEA Madrid
 PERERA, J. M. (2007): *Una aproximación a la identificación y propagación de los shocks en una economía pequeña y abierta: el caso uruguayo* FEDEA Madrid
 FELGUEROSO F. & M. J. PÉREZ-VILLADÓNIGA & J. PRIETO (2007): *Collective Bargaining and Gender Wage Gap: A Quantile Regression Approach*. FEDEA Madrid
 LABEAGA-AZCONA J. M. & M. MARTOS-PORTAL (2007): *A Proposal to Distinguish State Dependence and Unobserved Heterogeneity in Binary Brand Choice Models*. FEDEA Madrid
 AHN, N. & M. BLÁZQUEZ (2007): *Residential Mobility and Labor Market Transitions: Relative Effects of Housing Tenure. Satisfaction and Other Variables*. FEDEA Madrid
 CONDE-RUIZ J. I. & P. PROFETA (2007): *The Redistributive Design of Social Security Systems*. FEDEA Madrid
 GARCÍA PÉREZ J. I. & Y REBOLLO SANZ (2007): *The Use of Permanent Contracts Across Spanish Regions: Do Regional Wage Subsidies Work?* FEDEA Madrid

Urbanismo

- EURE*: 98, abril 2007 Instituto de Investigación y Postgrado. Pontificia Universidad Católica de Chile
- Revista de Derecho Urbanístico y Medio Ambiente*: 231, enero-febrero 2007 Montecorvo Madrid
- Revista de Derecho Urbanístico y Medio Ambiente*: 232, marzo 2007 Montecorvo Madrid
- Revista de Derecho Urbanístico y Medio Ambiente*: 233, abril-mayo 2007 Montecorvo Madrid
- Revista de Derecho Urbanístico y Medio Ambiente*: 234, junio 2007 Montecorvo Madrid
- Revista de Derecho Urbanístico y Medio Ambiente*: 235, julio-agosto 2007 Montecorvo Madrid
- URBAN*: 11, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio. ETSAM.
- Urbano*: 10, 15, mayo 2007 Universidad del Bio Bio Chile
- Villes en parallele*: 38-39 décembre 2004. Laboratoire de Géographie Urbaine Francia
- BrU- Planning a Capital*: 1 02-05-2007 Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale Bélgica

Varios

- Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*: número extraordinario "Derecho y genética" Agustín Jorge BARRERIRO (ed.) Universidad Autónoma Madrid
- Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*: 10 (2006)

- "Derecho, sociedad y familia: cambio y continuidad" Antonio Manuel MORALES y José María MIQUEL(ed.) Universidad Autónoma Madrid
- Atrio, revista de historia del arte*: 10/11, 2005. Área de Historia del Arte. Facultad de Humanidades, Universidades Pablo de Olavide. Sevilla
- Cuadernos de Turismo*: 18, julio-diciembre 2006. Universidad de Murcia, Murcia
- Cuadernos de Turismo*: 19, enero-junio 2007. Universidad de Murcia, Murcia
- Geologica Acta*: 5, 1, 2007. Facultat de Geologia Universitat de Barcelona
- Geologica Acta*: 5, 2, 2007. Facultat de Geologia Universitat de Barcelona
- Revista de Estudios de la Administración Local y Autonómica*: 302, septiembre 2006. INAP MAP Madrid
- Revista de Estudios de la Administración Local y Autonómica*: 303, enero-abril 2007. INAP MAP Madrid
- Revista de Filosofía de la Universidad de Costa Rica*: XLIII, 108 enero-abril 2005 Escuela de Filosofía Universidad de Costa Rica
- Revista Universitaria*: 94 2007. Ediciones Pontificia Universidad Católica de Chile Santiago Chile
- Revista Universitaria*: 95, 2007. Ediciones Pontificia Universidad Católica de Chile Santiago Chile
- Signos Universitarios*: año XXIV, 41 2005. Universidad del Salvador Buenos Aires

Índices de CIUDAD Y TERRITORIO Estudios Territoriales. Vol. XXXIX. Año 2007, núms. 151 a 154 (tercera época)

1. **Índice cronológico:** con los 50 artículos publicados en los cuatro números aparecidos, siguiendo su **orden de inserción** en la Revista, incorporando:
 - numérico correlativo que se les ha atribuido en el conjunto de ÍNDICES CRONOLÓGICOS de la tercera época (desde 1993)
 - el n.º de *CyTET* y paginación correlativa dentro del volumen (año)
 - el título del trabajo
 - el nombre y apellidos de sus respectivos autores
 - descriptores que se han utilizado para remitir a ellos en el correspondiente **índice de materias**.
2. **Índice onomástico de autores:** recoge la ordenación alfabética por apellidos de los colaboradores de estos volúmenes de la Revista, remitiéndose a su respectivo trabajo mediante la referencia del mismo Índice cronológico.
3. **Índice de materias/descriptores:** mediante las referencias numéricas se remite a los correspondientes artículos del Índice cronológico.

*La Secretaria de Redacción de CyTET
Madrid, diciembre de 2007*

I. ÍNDICE CRONOLÓGICO DE NÚMEROS Y ARTÍCULOS

N.º 151, VOL. XXXIX, PRIMAVERA 2007

- PRESENTACIÓN
- 797. "Presentación".
151: 5-6. Descript.: Presentaciones.
- 798. "In memoriam En recuerdo de Ángel Ballesteros Fernández".
Ricardo SANTOS DIEZ
151: 7-8. Descript.: Necrológicas.
- ESTUDIOS
- 799. "Dinámicas en la publicación/producción científica urbana: un análisis para las principales ciudades del mundo".
Josep ROCA CLADERA & Carlos MARMOLEJO DUARTE
151: 11-25. Descript.: Bibliometría. Ciudad del conocimiento. Publicaciones científicas.
- 800. "La cultura del territorio: la naturaleza contra el campo".
Fernando PARRA.
151: 27-51. Descript.: Agroecosistemas. Análisis territorial. Conservación de la naturaleza. Ecología. Paisaje.
- 801. "El sistema urbano en Extremadura y su influencia en el desarrollo rural".
José L. GURRÍA GASCÓN
151: 53-81. Descript.: Estructura urbana. Política territorial. Redes urbanas. Sistema urbano.
- 802. "Los núcleos rurales en el País Vasco como precursores de la dispersión urbana: la reserva de la biosfera de Urdabai".
Aitor BILBAO URRIBARRI
151: 83-101. Descript.: Ciudad difusa. Medio rural. Núcleos rurales. Suelo rústico. Urdabai (País Vasco).
- 803. "Conciliando el medio ambiente, el poder público y la iniciativa privada: El caso de Florianópolis (Brasil)".
Fábio DUARTE & Renée GAROFALO & Polise DE MARCHI

- 151: 103-113. Descript.: Gestión ambiental. Mercado inmobiliario. Florianópolis (Brasil)
804. **“Hacia un nuevo tejido urbano. Los megaproyectos de ciudades valladas en la periferia de Santiago de Chile”.**
Rodrigo HIDALGO & Axel BORSODORF & Rafael SÁNCHEZ
151: 115-135. Descript.: Fragmentación urbana. Planificación urbanística. Barrios cerrados. Chile.
- OBSERVATORIO INMOBILIARIO
805. **“2006. El año del mercado titubeante”.**
Julio RODRÍGUEZ LÓPEZ
151: 145-165. Descript.: Mercado inmobiliario español.
- INTERNACIONAL
806. **Suiza. “Un pasado incómodo: el Palacio de Congresos de Zúrich *Kongresshaus* entre la conservación y la promoción de la ciudad”.**
Sara LUZÓN (corresponsal), Reto GEISSER & Martino STIERLI (crónica)
151: 169-172. Descript.: Palacio de Congresos. Zúrich. Suiza.
807. **Argentina. “Pobreza, informalidad y planificación regional y urbana: el caso de la Gran Área Metropolitana del Valle Central de Costa Rica (GAM)”.**
Nora CILCHEVSKY
151: 172-174. Descript.: Planificación regional. Planificación urbanística. Grandes Áreas Metropolitanas. Costa Rica.
808. **Argentina. “Pastera sobre el río Uruguay, vientos negros y vientos verdes”.**
Rubén PESCI
151: 174-176. Descript.: Sostenibilidad. Medio ambiente. Argentina.
809. **Francia. “El problema de la vivienda en Francia: crisis de la vivienda y perspectivas políticas”.**
Vincent RENARD
151: 177-181. Descript.: Vivienda. Francia
810. **Italia. “Una buena propuesta para la reforma urbanística italiana”.**
Federico OLIVA
151: 182-185. Descript.: Legislación urbanística. Italia.
- DOCUMENTACIÓN
811. **“Impresiones sobre la organización de la plaza de la Jemaâ-el Fna de Marrakech. Del 2 al 7 de diciembre de 2005”.**
Javier GARCÍA-BELLIDO
151: 189-193. Descript.: Plazas. Marrakech. Marruecos.
812. **“Crónica del encuentro/homenaje a Javier GARCÍA-BELLIDO celebrado en el Ministerio de Vivienda”.**
Ángela DE LA CRUZ MERA
151: 225-226. Descript.: Crónica Javier GARCÍA-BELLIDO
813. **Normativa estatal y autonómica**
Ángela DE LA CRUZ MERA
151: 195-206. Descript.: Índices de legislación urbanística de 2007. España.
- Nº 152-153, VOL. XXXIX, VERANO-OTOÑO 2007
Monográfico «Ley de Suelo»
- PRESENTACIÓN
814. **“Presentación”.**
Carme CHACÓN PIQUERAS
152-153: 233. Descript.: Presentaciones.
815. **“Introducción”.**
Luciano PAREJO ALFONSO
152-153: 235-238. Descript.: Presentaciones.
- ESTUDIOS
816. **“Presupuestos, planteamientos y objetivos básicos de la nueva Ley”.**
Marcos VAQUER Caballería
152-153: 241-258. Descript.: Ley de Suelo.
817. **“La nueva Ley de Suelo desde la perspectiva económica Sostenibilidad y Eficiencia en los Mercados de Suelo”.**
E. ONTIVEROS BAEZA & Ángel BERGES
152-153: 259-276. Descript.: Ley de Suelo. Mercados de suelo. Sostenibilidad urbana.
818. **“Regulación, redistribución y desarrollo del suelo urbano como objetivos de la Ley”.**
Jesús LEAL MALDONADO
152-153: 277-290. Descript.: Ley de Suelo. Suelo urbano.
819. **“Las nuevas bases ambientales de la sostenibilidad en la ordenación y utilización del suelo”.**
José FARIÑA TOJO
152-153: 291-300. Descript.: Ley de Suelo. Sostenibilidad. Ordenación del suelo.
820. **“El objeto de la Ley y el orden de las competencias legislativas. La depuración del ordenamiento en la materia”.**
José María BAÑO LEÓN
152-153: 301-310. Descript.: Ley de Suelo. Competencias legislativas.
821. **“Condiciones básicas de igualdad de los ciudadanos y régimen básico del suelo en la LS”.**
Luciano PAREJO ALFONSO
152-153: 311-360. Descript.: Ley de Suelo. Igualdad ante la Ley.
822. **“Función social de la propiedad y gestión del suelo”.**
Agustín DE ASÍS ROIG

- 152-153: 361-382. Descript.: Ley de Suelo. Gestión de suelo.
823. **“Expropiación, venta o sustitución forzosa y responsabilidad patrimonial de la Administración”.**
Ángel MENÉNDEZ REXACH
152-153: 383-400. Descript.: Ley de Suelo. Expropiación forzosa.
824. **“La valoración en el suelo rural y en el suelo urbanizado y la tasación de las actuaciones de transformación”.**
Gerardo ROGER FERNÁNDEZ
152-153: 401-418. Descript.: Ley de Suelo. Valoraciones de suelo.
825. **“Ser o Devenir? La Valoración del Suelo en la Ley 8/2007”.**
Josep ROCA CLADERA
152-153: 419-440. Descript.: Ley de Suelo. Valoraciones de suelo.
826. **“El derecho de superficie en la nueva Ley de Suelo”.**
Ignacio NAVAS OLÓRIZ
152-153: 441-458. Descript.: Ley de suelo. Derecho de superficie.
827. **“El Registro de la propiedad como instrumento para la realización de la legalidad urbanística”.**
Fernando P. MÉNDEZ GONZÁLEZ
152-153: 459-480. Descript.: Ley de Suelo. Registro de la propiedad.
828. **“Ley del suelo y mercado de vivienda”.**
Julio RODRÍGUEZ LÓPEZ
152-153: 481-492. Descript.: Ley de Suelo. Mercado de vivienda
829. **“Las nuevas medidas al servicio de la transparencia”.**
Manuel VILLORIA MENDIETA
152-153: 493-514. Descript.: Ley de Suelo. Políticas de transparencia.
- INTERNACIONAL
830. **Italia. “Legislación urbanística y fundiaria en Italia”.**
Federico OLIVA
152-153: 525-527. Descript.: Legislación urbanística. Italia.
831. **Argentina. “Nuevos instrumentos de gestión de suelo en el Área Metropolitana de Buenos Aires –AMBA–: ¿ideas interesantes o cambios reales?”.**
Nora CLICHEVSKY
152-153: 528-530. Descript.: Instrumentos urbanísticos. Área Metropolitana de Buenos Aires. Argentina
832. **Argentina. “¿Viviendas en suelo rústico o autoconstrucción?”.**
Rubén PESCI
152-153: 530-531. Descript.: Vivienda. Argentina.
833. **Países Bajos. “Algunos aspectos del rescate de plusvalías en el urbanismo: el caso de los Países Bajos”.**
Demetrio MUÑOZ GIELEN (corresponsal) & Herman DE WOLFF (Crónica)
152-153: 532-536. Descript.: Rescate de plusvalías. Países Bajos.
- DOCUMENTACIÓN
834. **“Normativa estatal y autonómica”.**
Ángela DE LA CRUZ MERA
152-153: 581-590. Descript.: Índices de legislación urbanística de 2007. España.
- Nº 154, VOL. XXXIX, INVIERNO 2007
- PRESENTACIÓN
835. **“Presentación”.**
154: 617-618. Descript.: Presentaciones.
- ESTUDIOS
836. **“25 años de planificación estratégica de ciudades”.**
José María FERNÁNDEZ GÜELL
154: 621-637. Descript.: Planificación estratégica. Planificación urbana. Planificación metropolitana. Planificación territorial.
837. **“Población Municipal en los Censos del Siglo XX”.**
Francisco J. GOERLICH GISBERT & Matilde MAS IVARS & Joaquín AZAGRA ROS & Pilar CHORÉN RODRÍGUEZ
154: 639-656. Descript.: Población urbana. Censos municipales.
838. **“Efectos territoriales del actual modelo de transporte terrestre en Canarias”.**
José Ángel HERNÁNDEZ LUIS
154: 657-688. Descript.: Movilidad. Ordenación del territorio. Degradación ambiental. Desarrollo sostenible.
839. **“Paisaje agrario: antropología de un territorio, II”.**
Esther Isabel PRADA LLORENTE
154: 689-709. Descript.: Medio rural. Paisaje. Casas de labranza. Unidad básica de aprovechamiento agrícola. Antropología. Corografía.
840. **“La ordenación de parques culturales en espacios rurales. Una propuesta para Asturias”.**
Paz BENITO DEL POZO
154: 711-725. Descript.: Espacio rural. Parque cultural. Desarrollo territorial. Sostenibilidad. Asturias.
841. **“Aislamiento territorial de la pobreza urbana. Política habitacional social de los '90 en la Argentina: el caso 'ciudad de los milagros' (AMGR, Chaco)”.**

- M. BARRETO & A. BENÍTEZ & M. FERNÁNDEZ & M. GIRÓ & J. ZAVALA**
154: 727-749. Descript.: Política de vivienda. Pobreza. Aislamiento. Argentina.
- **OBSERVATORIO INMOBILIARIO**
842. **“El mercado inmobiliario en el primer semestre de 2006: suben los tipos, se desaceleran el crédito y los precios”.**
Julio RODRÍGUEZ LÓPEZ
154: 757-774. Descript.: Mercado inmobiliario español.
- **INTERNACIONAL**
843. **Italia. “La ciudad contemporánea italiana”.**
Federico OLIVA
154: 777-780. Descript.: Movilidad. Sostenibilidad. Italia.
844. **Suiza. “Del *Laaer Berg* al *Monte Laa*”.**
Sara LUZÓN (corresponsal) & Harald STÜHLINGER (crónica)
154: 781-784. Descript.: Renovación urbana. Austria.
845. **Argentina. “Prevención de la informalidad urbana: algunos instrumentos. Parte I”.**
Nora CLICHEVSKY
154: 785-787. Descript.: Crecimiento urbano. Desurbanización. Argentina.
- **DOCUMENTACIÓN**
846. **Normativa estatal y autonómica.**
Ángela DE LA CRUZ MERA
154: 793-808. Descript.: Índices de legislación urbanística de 2007. España.
847. **Planeamiento General de los Municipios mayores de 20.000 habitantes adaptado a TRLS/92.**
154: 809-817. Descript.: Estado del planeamiento municipal. España.

2. ÍNDICE ONOMÁSTICO DE AUTORES

(Los números indicados se refieren al n° del artículo del Índice cronológico anterior)

ASÍS ROIG, Agustín de: 822
AZAGRA ROS, Joaquín: 837
BALLESTEROS FERNÁNDEZ, Ángel: 798
BENITO DEL POZO, Paz: 840
BERGES, Ángel: 817
BILBAO URRIBARRI, Aitor: 802
BORSODORF, Axel: 804
CHACÓN PIQUERAS, Carmen: 814
CHORÉN RODRÍGUEZ, Pilar: 837
CLICHEVSKY, Nora: 807, 831
CRUZ MERA, Ángela de la: 813, 834, 846
DUARTE, Fábio: 803
DE MARCHI, Polise: 803
DE WOLFF, Hermann: 833

FARIÑA TOJO, José: 819
FERNÁNDEZ, Gerardo Roger: 824
FERNÁNDEZ GÜELL, JOSÉ MARÍA: 836
GAROFALO, Renée: 803
GEISSER, Reto: 806
GOERLICH GISBERT, Francisco J.: 837
GURRÍA GASCÓN, José L.: 801
HERNÁNDEZ LUIS, José Ángel: 838
HIDALGO, Rodrigo: 804
LEAL MALDONADO, Jesús: 818
LUZÓN, Sara: 806
MARMOLEJO DUARTE, Carlos: 799
MAS IVARS, Matilde: 837
MÉNDEZ GONZÁLEZ, Fernando P.: 827
MENÉNDEZ REXACH, Ángel: 823
MUÑOZ GIELEN, Demetrio: 833
NAVAS OLORIZ, Ignacio: 826
OLIVA, Federico: 810, 830
ONTIVEROS, Emilio: 817
PAREJO ALFONSO, Luciano: 815, 821
PARRA, Fernando: 800
PESCI, Rubén: 808, 832
PRADA LLORENTE, Esther Isabel: 839
RENARD, Vincent: 809
ROCA CLADERA, Josep: 799, 825
RODRÍGUEZ LÓPEZ, Julio: 805, 828, 842
SÁNCHEZ, Rafael: 804
SANTOS DIEZ, Ricardo: 798
STIERLI, Martino: 806
VAQUER CABALLERÍA, Marcos: 816
VILLORIA MENDIETA, Manuel: 829
WOLFF, Manuel: 829

3. ÍNDICE DE DESCRIPTORES DE MATERIAS

Agroecosistemas: 800
Aislamiento territorial: 841
Análisis territorial: 800
Antropología: 839
Área Metropolitana de Buenos Aires: 831
Argentina: 808, 831, 832, 841, 845
Asturias: 840
Austria: 844
Barrios cerrados: 804.
Bibliometría: 799
Censo municipales: 837
Chile: 804
Ciudad del conocimiento: 799
Ciudad difusa: 802
Competencias legislativas: 820
Conservación de la naturaleza: 800
Corografía: 839
Costa Rica: 807
Crecimiento urbano: 845
Degradación ambiental: 838
Derecho de superficie: 826
Desarrollo sostenible: 838
Desarrollo territorial: 840

- Desurbanización: 845
Ecología: 800
Espacio rural: 840
España: 813, 847
Estado del planeamiento municipal: 847
Estructura urbana: 801
Expropiación forzosa: 823
Florianópolis (Brasil): 803
Fragmentación urbana: 804
Francia: 809
Gestión ambiental: 803
Gestión del suelo: 822
Grandes áreas Metropolitanas: 807
Igualdad ante la Ley: 821
Índices legislación urbanística 2007: 813, 834, 846
Instrumentos urbanísticos: 831
Italia: 810, 830, 843
Legislación urbanística: 810, 830
Ley de Suelo: 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829
Marrakech: 811
Marruecos: 811
Medio ambiente: 808
Medio rural: 802, 849
Mercado de vivienda: 826, 828
Mercado inmobiliario: 803
Mercado inmobiliario español: 805, 842
Mercados de suelo: 817
Movilidad: 838, 843
Necrológicas: 798
Núcleos rurales: 802
Ordenación de suelo: 819
Ordenación del territorio: 838
Paisaje: 800, 839
Países Bajos: 833
Palacio de Congresos: 806
Parque cultural: 840
Planificación estratégica: 836
Planificación metropolitana: 836
Planificación regional: 807
Planificación territorial: 836
Planificación urbanística: 804, 807, 836
Plazas: 811
Población urbana: 837
Pobreza: 841
Política territorial: 801
Políticas de transparencia: 829
Política de vivienda: 841
Publicaciones científicas: 799
Presentaciones: 814, 815, 835
Redes urbanas: 801
Registro de la propiedad: 827
Renovación urbana: 844
Rescate de plusvalías: 833
Sistema urbano: 801
Sostenibilidad: 808, 819, 840, 843
Sostenibilidad urbana: 817
Suelo rústico: 802
Suelo urbano: 818
Suiza: 806
Urdabai (País Vasco): 802
Valoraciones de suelo: 824, 825
Vivienda: 809, 832
Unidad básica de aprovechamiento agrícola: 839
Zúrich: 806

Normas para la presentación de originales

1. **Originales:** los trabajos serán necesariamente originales e inéditos en ninguna otra publicación ni lengua. La presentación del manuscrito original a CyTET implica el compromiso ético formal por parte del autor de no haberlo enviado antes o simultáneamente a ningún otro editor para su publicación. Una vez acusada puntualmente su recepción por la Revista y antes de notificar el resultado del arbitraje de su evaluación científica tampoco podrá ser remitido a otros editores, salvo que el autor solicite por escrito retirarlo sin esperar el resultado de la evaluación. Otro proceder anómalo por parte del autor será éticamente reprobado en los círculos editoriales.
2. **Extensión:** no sobrepasará 25 páginas formato UNE A-4 (DIN A4) mecanografiadas a un espacio y numeradas, incluidas en su caso las ilustraciones.
3. **Título del trabajo:** será breve, como máximo ocho palabras, pudiéndose añadir un subtítulo complementario de menor extensión. No contendrá abreviaturas, ni notas o llamadas a notas al pie en el mismo. Las referencias sobre su procedencia, origen o agradecimientos irán en nota al pie.
4. **Descriptor:** se incluirán cuatro o cinco descriptores de las referencias temáticas por los que se pueda clasificar el artículo, a juicio del autor. No obstante, la editorial se reserva su homologación con el tesoro y descriptores propios para confeccionar los índices anuales de la Revista.
5. **Autores:** bajo el título irá el nombre de cada uno de los autores (con el sistema del nombre propio en caja baja y los dos APELLIDOS en versalitas, para poder discernirlos) incluyéndose debajo la profesión o cargo principal con el que desean ser presentados y, si lo señalan expresamente, indicando su número de fax y e-mail en la red (además de los datos solicitados en §14).
6. **Resumen obligatorio:** al comienzo del texto deberá escribirse obligatoriamente un resumen o abstract de su contenido (no un índice), inferior a 200 palabras sobre el objeto, metodología y conclusiones del artículo, sin notas al pie, redactado en español y en inglés (la versión inglesa, en todo caso, será revisada por cuenta de la propia editorial). Lo que supere esta extensión podrá ser suprimido por estrictas razones de composición.
7. **Apartados:** la numeración de los apartados se hará sólo con caracteres arábigos de hasta tres dígitos (*i.e.*: 3., 3.1., 3.1.1). Las restantes subdivisiones inferiores llevarán letras mayúsculas y minúsculas o números [A], [b], [1], [i], ...].
8. **Bibliografía:** solamente de las obras citadas en el texto que se recopilarán al final del trabajo en un listado de "Bibliografía citada" y en orden alfabético de apellidos (siempre en VERSALITAS y sangrando la segunda línea), con los siguientes caracteres y secuencias:
 - (1) **De libros:**
 AUTOR, nombre (año 1ª ed.): *Título del libro*, editorial, lugar, año de la edición consultada (versión, TRADUCTOR: *Título español*, editor, lugar, año)
 - (2) **De artículos:**
 AUTOR, nombre (año): "Título del artículo", en: *Título del libro o nombre de la Revista*, volumen: número: paginación, editorial y lugar.

Cuando las referencias de cada autor(es) sean varias se ordenarán cronológicamente, y las del mismo año se ordenarán añadiéndoles una letra [(1996a; 1996b; etc.)].

Los segundos y siguientes coautores irán siempre precedidos del signo & (*et latino*) para diferenciar los apellidos compuestos [RAMÓN Y CAJAL], pudiendo colocar su nombre o inicial seguido del apellido [GARCÍA, José & Luis ÁLVAREZ & José PÉREZ]. Para una sistematización de referencias bibliográficas más complejas se facilitará a quien lo solicite un breviario de apoyo.
9. **Citas:** (textuales o referencias bibliográficas): deberán insertarse *en el propio texto* entre paréntesis con un solo apellido, remitiendo a la bibliografía final (de §8), indicando solamente: (*cf.* o *vide* AUTOR, año: pp. interesadas) [*i.e.*: «cita textual» (PÉREZ, 1985: 213-8)].
10. **Notas a pie de página:** irán numeradas correlativamente por todo el texto; serán publicadas siempre al pie de la página, pero el autor también las entregará al final del manuscrito en *una hoja aparte*. Las notas al pie contendrán exclusivamente comentarios ad hoc, mas *nunca* se utilizarán sólo para citar referencias bibliográficas, las cuales deben ir *siempre* en el texto (ver §9) y recopiladas al final (ver §8).
11. **Abreviaturas:** acrónimos o siglas (organismos, revistas, etc.): se incluirá su listado detrás de la bibliografía.

12. **Ilustraciones:** (1) Los planos, gráficos, tablas, cuadros, fotos, etc., se identificarán todos ellos por igual con el nombre convencional de *figura* poniendo en su título la abreviatura FIG. xx. (2) Irán correlativamente numeradas por su orden de aparición y convenientemente referenciadas en su contexto mediante la indicación (ver FIG. xx). (3) Irán acompañadas en hoja aparte de un listado con su número, pie o leyenda e inequívocamente identificadas en su borde, marco o soporte. (4) *Se indicará siempre su procedencia o fuente de referencia de autor y, en caso de comportar reproducción de gráficos ajenos, deberán contar con la pertinente autorización respectiva de la editora y autor.*
13. **Número y soporte de las figuras:** serán, como máximo, 10 figuras, de las que 6 podrán ser a color. Siempre que sea posible las figuras se entregarán digitalizadas en un CD-Rom (señalando bien claro el sistema operativo, nombre y número de la versión del programa) o en fotografía en color y/o blanco/negro, tanto en diapositivas como en reproducción fotográfica de papel. En otro caso irán en soporte original (máx. UNE A-3), en impreso o en reproducción fotográfica; *en ningún caso fotocopia*, ni en b/n ni en color. Por limitaciones técnicas, la editorial se reserva el derecho de seleccionar la calidad, cantidad y formato de las ilustraciones publicables.
14. **Datos académicos:** al final del trabajo o en hoja aparte deberá incluirse una breve referencia sobre su respectivo autor o autores, con extensión máxima de 10 líneas, en la que se reflejen los datos de su nombre y dos APELLIDOS, lugar y año de nacimiento, título académico, experiencia profesional más destacable, actual posición profesional y principales publicaciones realizadas, dirección postal, teléfono, fax, e-mail, página en la red, etc., del centro de trabajo, para uso exclusivo en las referencias internas de la Revista.
15. **Original y copias:** los trabajos completos se enviarán en tres copias: una original completa y otras dos fotocopias (incluidas las figuras en color, en su caso) en las que se *habrán suprimido nombre y señales identificadoras del autor* (para poder enviarlas a evaluar anónimamente). El trabajo, una vez notificada su aceptación para publicarlo, se deberá presentar siempre en un soporte informático adecuado adjuntado en un e-mail o en CD-Rom, señalando siempre expresamente el sistema operativo (Mac, Windows, Linus) y la aplicación de textos o/y tablas utilizado (ver §13).
16. **Evaluación y arbitraje de excelencia:** todos los trabajos recibidos en la Redacción no expresamente solicitados serán sometidos (sin el nombre del autor) a evaluación sobre su calidad científica y técnica ante sendos expertos anónimos o *referees* especialistas en la o las materias tratadas, tanto miembros asesores editoriales de la Redacción como externos a ésta, quienes emitirán un informe de evaluación. En caso de notoria divergencia entre ellos se someterá a informe de un tercer árbitro. Si los árbitros sugirieran al Consejo de Redacción observaciones, correcciones o enmiendas puntuales, incluso su rechazo, se transmitirán textualmente al autor quien, con ello, recupera plena libertad para introducir las y reenviarlo para nueva evaluación o desistir de publicarlo. Al publicarse se hará constar al pie del artículo las fechas de su primera recepción y las de sus correcciones sucesivas, en su caso. Se espera que los autores sepan agradecer expresamente dichas correcciones y sugerencias a los árbitros anónimos hechas en beneficio de la calidad científica de los trabajos publicados en CyTET.
17. **Datos personales:** cuando el o los autores reciban la notificación (que se hará siempre al primer firmante) de haberse decidido la publicación de su artículo, deberán comunicar a la Secretaría de la Revista el número de sus respectivos NIF, así como los datos de las cuentas bancarias a la que se deba transferir el importe de la colaboración. En caso de coautoría, salvo expresa indicación en contrario, se entenderá que el importe de la colaboración se distribuye entre sus coautores a partes iguales.
18. **Corrección pruebas:** los autores se comprometen a corregir las primeras pruebas de imprenta en un plazo de *cinco días* desde su recepción, entendiéndose que, de no tener respuesta, se otorga la conformidad con el texto que aparece en ellas. No se podrá modificar sustancialmente el texto original a través de esta corrección de pruebas, limitándose a corrección de erratas y subsanación de errores u omisiones.
19. **Separatas:** una vez publicado un artículo, se entregarán a su autor o autores, a título gratuito, veinticuatro separatas del mismo, así como un ejemplar del correspondiente número de la Revista.
20. **Cláusula de responsabilidad:** los trabajos firmados expresan únicamente la opinión de sus autores y son de su exclusiva responsabilidad, a todos los efectos legales.
21. **Dirección:** toda la correspondencia y demás actuaciones referentes a los contenidos y confección editorial con la Revista, deberán dirigirse a la siguiente dirección:

CIUDAD Y TERRITORIO **Estudios Territoriales**
 Ministerio de Vivienda
 Dirección General de Urbanismo y Política de Suelo
 Subdirección General de Urbanismo

Pº de la Castellana, 112 - 28071 MADRID (España)
 Teléfono: (34) 91 728 4893 (Paloma Pozuelo)
 Fax: (34) 91 728 4862
 e-mail: CyTET@vivienda.es - mppozuelo@vivienda.es

REVISTA CIUDAD Y TERRITORIO - ESTUDIOS TERRITORIALES

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

SUSCRIPCIÓN ANUAL (4 números): España: 30 € (IVA incluido) Extranjero: 42 € (Precio sin IVA)

NÚMERO SENCILLO: España: 9 € (IVA incluido) Extranjero: 12 € (Precio sin IVA)

correo electrónico: CyTET@vivienda.es

Por favor, escriba a máquina o con letras mayúsculas y claras.

Haga un círculo en la respuesta que corresponda, de las alternativas presentadas.

Institución/Apellidos y nombre:	<input type="text"/>	NIF:	<input type="text"/>
		Tel.:	<input type="text"/>
Domicilio Fiscal:	<input type="text"/>		
C. P. Localidad:	<input type="text"/>	País:	<input type="text"/>
• Activ. instituc./ Profesión/cargo	<input type="text"/>	Experiencia profes. (años)	<input type="text"/>
• ¿Desea recibir puntual información complementaria sobre actividades (seminarios, conferencias) que organice la revista?		<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO

<input type="checkbox"/> Envío cheque adjunto	núm.:	<input type="text"/>	del Banco/Caja	<input type="text"/>	por la suscripción anual
<input type="checkbox"/> Giro postal	núm.:	<input type="text"/>	por la suscripción de un año.		



Índices de CIUDAD Y TERRITORIO Estudios Territoriales. Vol. XXXIX. Año 2007, núms. 151 a 154 (tercera época)

1. **Índice cronológico:** con los 50 artículos publicados en los cuatro números aparecidos, siguiendo su **orden de inserción** en la Revista, incorporando:
 - numérico correlativo que se les ha atribuido en el conjunto de ÍNDICES CRONOLÓGICOS de la tercera época (desde 1993)
 - el n.º de *CyTET* y paginación correlativa dentro del volumen (año)
 - el título del trabajo
 - el nombre y apellidos de sus respectivos autores
 - descriptores que se han utilizado para remitir a ellos en el correspondiente **índice de materias**.
2. **Índice onomástico de autores:** recoge la ordenación alfabética por apellidos de los colaboradores de estos volúmenes de la Revista, remitiéndose a su respectivo trabajo mediante la referencia del mismo Índice cronológico.
3. **Índice de materias/descriptores:** mediante las referencias numéricas se remite a los correspondientes artículos del Índice cronológico.

*La Secretaria de Redacción de CyTET
Madrid, diciembre de 2007*

I. ÍNDICE CRONOLÓGICO DE NÚMEROS Y ARTÍCULOS

N.º 151, VOL. XXXIX, PRIMAVERA 2007

- PRESENTACIÓN
- 797. "Presentación".
151: 5-6. Descript.: Presentaciones.
- 798. "In memoriam En recuerdo de Ángel Ballesteros Fernández".
Ricardo SANTOS DIEZ
151: 7-8. Descript.: Necrológicas.
- ESTUDIOS
- 799. "Dinámicas en la publicación/producción científica urbana: un análisis para las principales ciudades del mundo".
Josep ROCA CLADERA & Carlos MARMOLEJO DUARTE
151: 11-25. Descript.: Bibliometría. Ciudad del conocimiento. Publicaciones científicas.
- 800. "La cultura del territorio: la naturaleza contra el campo".
Fernando PARRA.
151: 27-51. Descript.: Agroecosistemas. Análisis territorial. Conservación de la naturaleza. Ecología. Paisaje.
- 801. "El sistema urbano en Extremadura y su influencia en el desarrollo rural".
José L. GURRÍA GASCÓN
151: 53-81. Descript.: Estructura urbana. Política territorial. Redes urbanas. Sistema urbano.
- 802. "Los núcleos rurales en el País Vasco como precursores de la dispersión urbana: la reserva de la biosfera de Urdabai".
Aitor BILBAO URRIBARRI
151: 83-101. Descript.: Ciudad difusa. Medio rural. Núcleos rurales. Suelo rústico. Urdabai (País Vasco).
- 803. "Conciliando el medio ambiente, el poder público y la iniciativa privada: El caso de Florianópolis (Brasil)".
Fábio DUARTE & Renée GAROFALO & Polise DE MARCHI

- 151: 103-113. Descript.: Gestión ambiental. Mercado inmobiliario. Florianópolis (Brasil)
804. **“Hacia un nuevo tejido urbano. Los megaproyectos de ciudades valladas en la periferia de Santiago de Chile”.**
Rodrigo HIDALGO & Axel BORSODORF & Rafael SÁNCHEZ
151: 115-135. Descript.: Fragmentación urbana. Planificación urbanística. Barrios cerrados. Chile.
- OBSERVATORIO INMOBILIARIO
805. **“2006. El año del mercado titubeante”.**
Julio RODRÍGUEZ LÓPEZ
151: 145-165. Descript.: Mercado inmobiliario español.
- INTERNACIONAL
806. **Suiza. “Un pasado incómodo: el Palacio de Congresos de Zúrich *Kongresshaus* entre la conservación y la promoción de la ciudad”.**
Sara LUZÓN (corresponsal), Reto GEISSER & Martino STIERLI (crónica)
151: 169-172. Descript.: Palacio de Congresos. Zúrich. Suiza.
807. **Argentina. “Pobreza, informalidad y planificación regional y urbana: el caso de la Gran Área Metropolitana del Valle Central de Costa Rica (GAM)”.**
Nora CILCHEVSKY
151: 172-174. Descript.: Planificación regional. Planificación urbanística. Grandes Áreas Metropolitanas. Costa Rica.
808. **Argentina. “Pastera sobre el río Uruguay, vientos negros y vientos verdes”.**
Rubén PESCI
151: 174-176. Descript.: Sostenibilidad. Medio ambiente. Argentina.
809. **Francia. “El problema de la vivienda en Francia: crisis de la vivienda y perspectivas políticas”.**
Vincent RENARD
151: 177-181. Descript.: Vivienda. Francia
810. **Italia. “Una buena propuesta para la reforma urbanística italiana”.**
Federico OLIVA
151: 182-185. Descript.: Legislación urbanística. Italia.
- DOCUMENTACIÓN
811. **“Impresiones sobre la organización de la plaza de la Jemaâ-el Fna de Marrakech. Del 2 al 7 de diciembre de 2005”.**
Javier GARCÍA-BELLIDO
151: 189-193. Descript.: Plazas. Marrakech. Marruecos.
812. **“Crónica del encuentro/homenaje a Javier GARCÍA-BELLIDO celebrado en el Ministerio de Vivienda”.**
Ángela DE LA CRUZ MERA
151: 225-226. Descript.: Crónica Javier GARCÍA-BELLIDO
813. **Normativa estatal y autonómica**
Ángela DE LA CRUZ MERA
151: 195-206. Descript.: Índices de legislación urbanística de 2007. España.
- Nº 152-153, VOL. XXXIX, VERANO-OTOÑO 2007
Monográfico «Ley de Suelo»
- PRESENTACIÓN
814. **“Presentación”.**
Carme CHACÓN PIQUERAS
152-153: 233. Descript.: Presentaciones.
815. **“Introducción”.**
Luciano PAREJO ALFONSO
152-153: 235-238. Descript.: Presentaciones.
- ESTUDIOS
816. **“Presupuestos, planteamientos y objetivos básicos de la nueva Ley”.**
Marcos VAQUER Caballería
152-153: 241-258. Descript.: Ley de Suelo.
817. **“La nueva Ley de Suelo desde la perspectiva económica Sostenibilidad y Eficiencia en los Mercados de Suelo”.**
E. ONTIVEROS BAEZA & Ángel BERGES
152-153: 259-276. Descript.: Ley de Suelo. Mercados de suelo. Sostenibilidad urbana.
818. **“Regulación, redistribución y desarrollo del suelo urbano como objetivos de la Ley”.**
Jesús LEAL MALDONADO
152-153: 277-290. Descript.: Ley de Suelo. Suelo urbano.
819. **“Las nuevas bases ambientales de la sostenibilidad en la ordenación y utilización del suelo”.**
José FARIÑA TOJO
152-153: 291-300. Descript.: Ley de Suelo. Sostenibilidad. Ordenación del suelo.
820. **“El objeto de la Ley y el orden de las competencias legislativas. La depuración del ordenamiento en la materia”.**
José María BAÑO LEÓN
152-153: 301-310. Descript.: Ley de Suelo. Competencias legislativas.
821. **“Condiciones básicas de igualdad de los ciudadanos y régimen básico del suelo en la LS”.**
Luciano PAREJO ALFONSO
152-153: 311-360. Descript.: Ley de Suelo. Igualdad ante la Ley.
822. **“Función social de la propiedad y gestión del suelo”.**
Agustín DE ASÍS ROIG

- 152-153: 361-382. Descript.: Ley de Suelo. Gestión de suelo.
823. **“Expropiación, venta o sustitución forzosa y responsabilidad patrimonial de la Administración”.**
Ángel MENÉNDEZ REXACH
152-153: 383-400. Descript.: Ley de Suelo. Expropiación forzosa.
824. **“La valoración en el suelo rural y en el suelo urbanizado y la tasación de las actuaciones de transformación”.**
Gerardo ROGER FERNÁNDEZ
152-153: 401-418. Descript.: Ley de Suelo. Valoraciones de suelo.
825. **“Ser o Devenir? La Valoración del Suelo en la Ley 8/2007”.**
Josep ROCA CLADERA
152-153: 419-440. Descript.: Ley de Suelo. Valoraciones de suelo.
826. **“El derecho de superficie en la nueva Ley de Suelo”.**
Ignacio NAVAS OLÓRIZ
152-153: 441-458. Descript.: Ley de suelo. Derecho de superficie.
827. **“El Registro de la propiedad como instrumento para la realización de la legalidad urbanística”.**
Fernando P. MÉNDEZ GONZÁLEZ
152-153: 459-480. Descript.: Ley de Suelo. Registro de la propiedad.
828. **“Ley del suelo y mercado de vivienda”.**
Julio RODRÍGUEZ LÓPEZ
152-153: 481-492. Descript.: Ley de Suelo. Mercado de vivienda
829. **“Las nuevas medidas al servicio de la transparencia”.**
Manuel VILLORIA MENDIETA
152-153: 493-514. Descript.: Ley de Suelo. Políticas de transparencia.
- INTERNACIONAL
830. **Italia. “Legislación urbanística y fundiaria en Italia”.**
Federico OLIVA
152-153: 525-527. Descript.: Legislación urbanística. Italia.
831. **Argentina. “Nuevos instrumentos de gestión de suelo en el Área Metropolitana de Buenos Aires –AMBA–: ¿ideas interesantes o cambios reales?”.**
Nora CLICHEVSKY
152-153: 528-530. Descript.: Instrumentos urbanísticos. Área Metropolitana de Buenos Aires. Argentina
832. **Argentina. “¿Viviendas en suelo rústico o autoconstrucción?”.**
Rubén PESCI
152-153: 530-531. Descript.: Vivienda. Argentina.
833. **Países Bajos. “Algunos aspectos del rescate de plusvalías en el urbanismo: el caso de los Países Bajos”.**
Demetrio MUÑOZ GIELEN (corresponsal) & Herman DE WOLFF (Crónica)
152-153: 532-536. Descript.: Rescate de plusvalías. Países Bajos.
- DOCUMENTACIÓN
834. **“Normativa estatal y autonómica”.**
Ángela DE LA CRUZ MERA
152-153: 581-590. Descript.: Índices de legislación urbanística de 2007. España.
- Nº 154, VOL. XXXIX, INVIERNO 2007
- PRESENTACIÓN
835. **“Presentación”.**
154: 617-618. Descript.: Presentaciones.
- ESTUDIOS
836. **“25 años de planificación estratégica de ciudades”.**
José María FERNÁNDEZ GÜELL
154: 621-637. Descript.: Planificación estratégica. Planificación urbana. Planificación metropolitana. Planificación territorial.
837. **“Población Municipal en los Censos del Siglo XX”.**
Francisco J. GOERLICH GISBERT & Matilde MAS IVARS & Joaquín AZAGRA ROS & Pilar CHORÉN RODRÍGUEZ
154: 639-656. Descript.: Población urbana. Censos municipales.
838. **“Efectos territoriales del actual modelo de transporte terrestre en Canarias”.**
José Ángel HERNÁNDEZ LUIS
154: 657-688. Descript.: Movilidad. Ordenación del territorio. Degradación ambiental. Desarrollo sostenible.
839. **“Paisaje agrario: antropología de un territorio, II”.**
Esther Isabel PRADA LLORENTE
154: 689-709. Descript.: Medio rural. Paisaje. Casas de labranza. Unidad básica de aprovechamiento agrícola. Antropología. Corografía.
840. **“La ordenación de parques culturales en espacios rurales. Una propuesta para Asturias”.**
Paz BENITO DEL POZO
154: 711-725. Descript.: Espacio rural. Parque cultural. Desarrollo territorial. Sostenibilidad. Asturias.
841. **“Aislamiento territorial de la pobreza urbana. Política habitacional social de los '90 en la Argentina: el caso 'ciudad de los milagros' (AMGR, Chaco)”.**

- M. BARRETO & A. BENÍTEZ & M. FERNÁNDEZ & M. GIRÓ & J. ZAVALA**
154: 727-749. Descript.: Política de vivienda. Pobreza. Aislamiento. Argentina.
- **OBSERVATORIO INMOBILIARIO**
842. **“El mercado inmobiliario en el primer semestre de 2006: suben los tipos, se desaceleran el crédito y los precios”.**
Julio RODRÍGUEZ LÓPEZ
154: 757-774. Descript.: Mercado inmobiliario español.
- **INTERNACIONAL**
843. **Italia. “La ciudad contemporánea italiana”.**
Federico OLIVA
154: 777-780. Descript.: Movilidad. Sostenibilidad. Italia.
844. **Suiza. “Del *Laaer Berg* al *Monte Laa*”.**
Sara LUZÓN (corresponsal) & Harald STÜHLINGER (crónica)
154: 781-784. Descript.: Renovación urbana. Austria.
845. **Argentina. “Prevención de la informalidad urbana: algunos instrumentos. Parte I”.**
Nora CLICHEVSKY
154: 785-787. Descript.: Crecimiento urbano. Desurbanización. Argentina.
- **DOCUMENTACIÓN**
846. **Normativa estatal y autonómica.**
Ángela DE LA CRUZ MERA
154: 793-808. Descript.: Índices de legislación urbanística de 2007. España.
847. **Planeamiento General de los Municipios mayores de 20.000 habitantes adaptado a TRLS/92.**
154: 809-817. Descript.: Estado del planeamiento municipal. España.

2. ÍNDICE ONOMÁSTICO DE AUTORES

(Los números indicados se refieren al n° del artículo del Índice cronológico anterior)

ASÍS ROIG, Agustín de: 822
AZAGRA ROS, Joaquín: 837
BALLESTEROS FERNÁNDEZ, Ángel: 798
BENITO DEL POZO, Paz: 840
BERGES, Ángel: 817
BILBAO URRIBARRI, Aitor: 802
BORSODORF, Axel: 804
CHACÓN PIQUERAS, Carmen: 814
CHORÉN RODRÍGUEZ, Pilar: 837
CLICHEVSKY, Nora: 807, 831
CRUZ MERA, Ángela de la: 813, 834, 846
DUARTE, Fábio: 803
DE MARCHI, Polise: 803
DE WOLFF, Hermann: 833

FARIÑA TOJO, José: 819
FERNÁNDEZ, Gerardo Roger: 824
FERNÁNDEZ GÜELL, JOSÉ MARÍA: 836
GAROFALO, Renée: 803
GEISSER, Reto: 806
GOERLICH GISBERT, Francisco J.: 837
GURRÍA GASCÓN, José L.: 801
HERNÁNDEZ LUIS, José Ángel: 838
HIDALGO, Rodrigo: 804
LEAL MALDONADO, Jesús: 818
LUZÓN, Sara: 806
MARMOLEJO DUARTE, Carlos: 799
MAS IVARS, Matilde: 837
MÉNDEZ GONZÁLEZ, Fernando P.: 827
MENÉNDEZ REXACH, Ángel: 823
MUÑOZ GIELEN, Demetrio: 833
NAVAS OLORIZ, Ignacio: 826
OLIVA, Federico: 810, 830
ONTIVEROS, Emilio: 817
PAREJO ALFONSO, Luciano: 815, 821
PARRA, Fernando: 800
PESCI, Rubén: 808, 832
PRADA LLORENTE, Esther Isabel: 839
RENARD, Vincent: 809
ROCA CLADERA, Josep: 799, 825
RODRÍGUEZ LÓPEZ, Julio: 805, 828, 842
SÁNCHEZ, Rafael: 804
SANTOS DIEZ, Ricardo: 798
STIERLI, Martino: 806
VAQUER CABALLERÍA, Marcos: 816
VILLORIA MENDIETA, Manuel: 829
WOLFF, Manuel: 829

3. ÍNDICE DE DESCRIPTORES DE MATERIAS

Agroecosistemas: 800
Aislamiento territorial: 841
Análisis territorial: 800
Antropología: 839
Área Metropolitana de Buenos Aires: 831
Argentina: 808, 831, 832, 841, 845
Asturias: 840
Austria: 844
Barrios cerrados: 804.
Bibliometría: 799
Censo municipales: 837
Chile: 804
Ciudad del conocimiento: 799
Ciudad difusa: 802
Competencias legislativas: 820
Conservación de la naturaleza: 800
Corografía: 839
Costa Rica: 807
Crecimiento urbano: 845
Degradación ambiental: 838
Derecho de superficie: 826
Desarrollo sostenible: 838
Desarrollo territorial: 840

- Desurbanización: 845
Ecología: 800
Espacio rural: 840
España: 813, 847
Estado del planeamiento municipal: 847
Estructura urbana: 801
Expropiación forzosa: 823
Florianópolis (Brasil): 803
Fragmentación urbana: 804
Francia: 809
Gestión ambiental: 803
Gestión del suelo: 822
Grandes áreas Metropolitanas: 807
Igualdad ante la Ley: 821
Índices legislación urbanística 2007: 813, 834, 846
Instrumentos urbanísticos: 831
Italia: 810, 830, 843
Legislación urbanística: 810, 830
Ley de Suelo: 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829
Marrakech: 811
Marruecos: 811
Medio ambiente: 808
Medio rural: 802, 849
Mercado de vivienda: 826, 828
Mercado inmobiliario: 803
Mercado inmobiliario español: 805, 842
Mercados de suelo: 817
Movilidad: 838, 843
Necrológicas: 798
Núcleos rurales: 802
Ordenación de suelo: 819
Ordenación del territorio: 838
Paisaje: 800, 839
Países Bajos: 833
Palacio de Congresos: 806
Parque cultural: 840
Planificación estratégica: 836
Planificación metropolitana: 836
Planificación regional: 807
Planificación territorial: 836
Planificación urbanística: 804, 807, 836
Plazas: 811
Población urbana: 837
Pobreza: 841
Política territorial: 801
Políticas de transparencia: 829
Política de vivienda: 841
Publicaciones científicas: 799
Presentaciones: 814, 815, 835
Redes urbanas: 801
Registro de la propiedad: 827
Renovación urbana: 844
Rescate de plusvalías: 833
Sistema urbano: 801
Sostenibilidad: 808, 819, 840, 843
Sostenibilidad urbana: 817
Suelo rústico: 802
Suelo urbano: 818
Suiza: 806
Urdabai (País Vasco): 802
Valoraciones de suelo: 824, 825
Vivienda: 809, 832
Unidad básica de aprovechamiento agrícola: 839
Zúrich: 806

Normas para la presentación de originales

1. **Originales:** los trabajos serán necesariamente originales e inéditos en ninguna otra publicación ni lengua. La presentación del manuscrito original a CyTET implica el compromiso ético formal por parte del autor de no haberlo enviado antes o simultáneamente a ningún otro editor para su publicación. Una vez acusada puntualmente su recepción por la Revista y antes de notificar el resultado del arbitraje de su evaluación científica tampoco podrá ser remitido a otros editores, salvo que el autor solicite por escrito retirarlo sin esperar el resultado de la evaluación. Otro proceder anómalo por parte del autor será éticamente reprobado en los círculos editoriales.
2. **Extensión:** no sobrepasará 25 páginas formato UNE A-4 (DIN A4) mecanografiadas a un espacio y numeradas, incluidas en su caso las ilustraciones.
3. **Título del trabajo:** será breve, como máximo ocho palabras, pudiéndose añadir un subtítulo complementario de menor extensión. No contendrá abreviaturas, ni notas o llamadas a notas al pie en el mismo. Las referencias sobre su procedencia, origen o agradecimientos irán en nota al pie.
4. **Descriptorios:** se incluirán cuatro o cinco descriptorios de las referencias temáticas por los que se pueda clasificar el artículo, a juicio del autor. No obstante, la editorial se reserva su homologación con el tesoro y descriptorios propios para confeccionar los índices anuales de la Revista.
5. **Autores:** bajo el título irá el nombre de cada uno de los autores (con el sistema del nombre propio en caja baja y los dos APELLIDOS en versalitas, para poder discernirlos) incluyéndose debajo la profesión o cargo principal con el que desean ser presentados y, si lo señalan expresamente, indicando su número de fax y e-mail en la red (además de los datos solicitados en §14).
6. **Resumen obligatorio:** al comienzo del texto deberá escribirse obligatoriamente un resumen o abstract de su contenido (no un índice), inferior a 200 palabras sobre el objeto, metodología y conclusiones del artículo, sin notas al pie, redactado en español y en inglés (la versión inglesa, en todo caso, será revisada por cuenta de la propia editorial). Lo que supere esta extensión podrá ser suprimido por estrictas razones de composición.
7. **Apartados:** la numeración de los apartados se hará sólo con caracteres arábigos de hasta tres dígitos (*i.e.*: 3., 3.1., 3.1.1). Las restantes subdivisiones inferiores llevarán letras mayúsculas y minúsculas o números [A], [b], [1], [i], ...].
8. **Bibliografía:** solamente de las obras citadas en el texto que se recopilarán al final del trabajo en un listado de "Bibliografía citada" y en orden alfabético de apellidos (siempre en VERSALITAS y sangrando la segunda línea), con los siguientes caracteres y secuencias:
 - (1) **De libros:**
 AUTOR, nombre (año 1ª ed.): *Título del libro*, editorial, lugar, año de la edición consultada (versión, TRADUCTOR: *Título español*, editor, lugar, año)
 - (2) **De artículos:**
 AUTOR, nombre (año): "Título del artículo", en: *Título del libro o nombre de la Revista*, volumen: número: paginación, editorial y lugar.

Cuando las referencias de cada autor(es) sean varias se ordenarán cronológicamente, y las del mismo año se ordenarán añadiéndoles una letra [(1996a; 1996b; etc.)].

Los segundos y siguientes coautores irán siempre precedidos del signo & (*et latino*) para diferenciar los apellidos compuestos [RAMÓN Y CAJAL], pudiendo colocar su nombre o inicial seguido del apellido [GARCÍA, José & Luis ÁLVAREZ & José PÉREZ]. Para una sistematización de referencias bibliográficas más complejas se facilitará a quien lo solicite un breviario de apoyo.
9. **Citas:** (textuales o referencias bibliográficas): deberán insertarse *en el propio texto* entre paréntesis con un solo apellido, remitiendo a la bibliografía final (de §8), indicando solamente: (*cf.* o *vide* AUTOR, año: pp. interesadas) [*i.e.*: «cita textual» (PÉREZ, 1985: 213-8)].
10. **Notas a pie de página:** irán numeradas correlativamente por todo el texto; serán publicadas siempre al pie de la página, pero el autor también las entregará al final del manuscrito en *una hoja aparte*. Las notas al pie contendrán exclusivamente comentarios ad hoc, mas *nunca* se utilizarán sólo para citar referencias bibliográficas, las cuales deben ir *siempre* en el texto (ver §9) y recopiladas al final (ver §8).
11. **Abreviaturas:** acrónimos o siglas (organismos, revistas, etc.): se incluirá su listado detrás de la bibliografía.

12. **Ilustraciones:** (1) Los planos, gráficos, tablas, cuadros, fotos, etc., se identificarán todos ellos por igual con el nombre convencional de *figura* poniendo en su título la abreviatura FIG. xx. (2) Irán correlativamente numeradas por su orden de aparición y convenientemente referenciadas en su contexto mediante la indicación (ver FIG. xx). (3) Irán acompañadas en hoja aparte de un listado con su número, pie o leyenda e inequívocamente identificadas en su borde, marco o soporte. (4) *Se indicará siempre su procedencia o fuente de referencia de autor y, en caso de comportar reproducción de gráficos ajenos, deberán contar con la pertinente autorización respectiva de la editora y autor.*
13. **Número y soporte de las figuras:** serán, como máximo, 10 figuras, de las que 6 podrán ser a color. Siempre que sea posible las figuras se entregarán digitalizadas en un CD-Rom (señalando bien claro el sistema operativo, nombre y número de la versión del programa) o en fotografía en color y/o blanco/negro, tanto en diapositivas como en reproducción fotográfica de papel. En otro caso irán en soporte original (máx. UNE A-3), en impreso o en reproducción fotográfica; *en ningún caso fotocopia*, ni en b/n ni en color. Por limitaciones técnicas, la editorial se reserva el derecho de seleccionar la calidad, cantidad y formato de las ilustraciones publicables.
14. **Datos académicos:** al final del trabajo o en hoja aparte deberá incluirse una breve referencia sobre su respectivo autor o autores, con extensión máxima de 10 líneas, en la que se reflejen los datos de su nombre y dos APELLIDOS, lugar y año de nacimiento, título académico, experiencia profesional más destacable, actual posición profesional y principales publicaciones realizadas, dirección postal, teléfono, fax, e-mail, página en la red, etc., del centro de trabajo, para uso exclusivo en las referencias internas de la Revista.
15. **Original y copias:** los trabajos completos se enviarán en tres copias: una original completa y otras dos fotocopias (incluidas las figuras en color, en su caso) en las que se *habrán suprimido nombre y señales identificadoras del autor* (para poder enviarlas a evaluar anónimamente). El trabajo, una vez notificada su aceptación para publicarlo, se deberá presentar siempre en un soporte informático adecuado adjuntado en un e-mail o en CD-Rom, señalando siempre expresamente el sistema operativo (Mac, Windows, Linus) y la aplicación de textos o/y tablas utilizado (ver §13).
16. **Evaluación y arbitraje de excelencia:** todos los trabajos recibidos en la Redacción no expresamente solicitados serán sometidos (sin el nombre del autor) a evaluación sobre su calidad científica y técnica ante sendos expertos anónimos o *referees* especialistas en la o las materias tratadas, tanto miembros asesores editoriales de la Redacción como externos a ésta, quienes emitirán un informe de evaluación. En caso de notoria divergencia entre ellos se someterá a informe de un tercer árbitro. Si los árbitros sugirieran al Consejo de Redacción observaciones, correcciones o enmiendas puntuales, incluso su rechazo, se transmitirán textualmente al autor quien, con ello, recupera plena libertad para introducir las y reenviarlo para nueva evaluación o desistir de publicarlo. Al publicarse se hará constar al pie del artículo las fechas de su primera recepción y las de sus correcciones sucesivas, en su caso. Se espera que los autores sepan agradecer expresamente dichas correcciones y sugerencias a los árbitros anónimos hechas en beneficio de la calidad científica de los trabajos publicados en CyTET.
17. **Datos personales:** cuando el o los autores reciban la notificación (que se hará siempre al primer firmante) de haberse decidido la publicación de su artículo, deberán comunicar a la Secretaría de la Revista el número de sus respectivos NIF, así como los datos de las cuentas bancarias a la que se deba transferir el importe de la colaboración. En caso de coautoría, salvo expresa indicación en contrario, se entenderá que el importe de la colaboración se distribuye entre sus coautores a partes iguales.
18. **Corrección pruebas:** los autores se comprometen a corregir las primeras pruebas de imprenta en un plazo de *cinco días* desde su recepción, entendiéndose que, de no tener respuesta, se otorga la conformidad con el texto que aparece en ellas. No se podrá modificar sustancialmente el texto original a través de esta corrección de pruebas, limitándose a corrección de erratas y subsanación de errores u omisiones.
19. **Separatas:** una vez publicado un artículo, se entregarán a su autor o autores, a título gratuito, veinticuatro separatas del mismo, así como un ejemplar del correspondiente número de la Revista.
20. **Cláusula de responsabilidad:** los trabajos firmados expresan únicamente la opinión de sus autores y son de su exclusiva responsabilidad, a todos los efectos legales.
21. **Dirección:** toda la correspondencia y demás actuaciones referentes a los contenidos y confección editorial con la Revista, deberán dirigirse a la siguiente dirección:

CIUDAD Y TERRITORIO **Estudios Territoriales**
 Ministerio de Vivienda
 Dirección General de Urbanismo y Política de Suelo
 Subdirección General de Urbanismo

Pº de la Castellana, 112 - 28071 MADRID (España)
 Teléfono: (34) 91 728 4893 (Paloma Pozuelo)
 Fax: (34) 91 728 4862
 e-mail: CyTET@vivienda.es - mppozuelo@vivienda.es

REVISTA CIUDAD Y TERRITORIO - ESTUDIOS TERRITORIALES

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

SUSCRIPCIÓN ANUAL (4 números): España: 30 € (IVA incluido) Extranjero: 42 € (Precio sin IVA)

NÚMERO SENCILLO: España: 9 € (IVA incluido) Extranjero: 12 € (Precio sin IVA)

correo electrónico: CyTET@vivienda.es

Por favor, escriba a máquina o con letras mayúsculas y claras.

Haga un círculo en la respuesta que corresponda, de las alternativas presentadas.

Institución/Apellidos y nombre:	<input type="text"/>	NIF:	<input type="text"/>
		Tel.:	<input type="text"/>
Domicilio Fiscal:	<input type="text"/>		
C. P. Localidad:	<input type="text"/>	País:	<input type="text"/>
• Activ. instituc./ Profesión/cargo	<input type="text"/>	Experiencia profes. (años)	<input type="text"/>
• ¿Desea recibir puntual información complementaria sobre actividades (seminarios, conferencias) que organice la revista?		<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO

<input type="checkbox"/> Envío cheque adjunto	núm.:	<input type="text"/>	del Banco/Caja	<input type="text"/>	por la suscripción anual
<input type="checkbox"/> Giro postal	núm.:	<input type="text"/>	por la suscripción de un año.		



