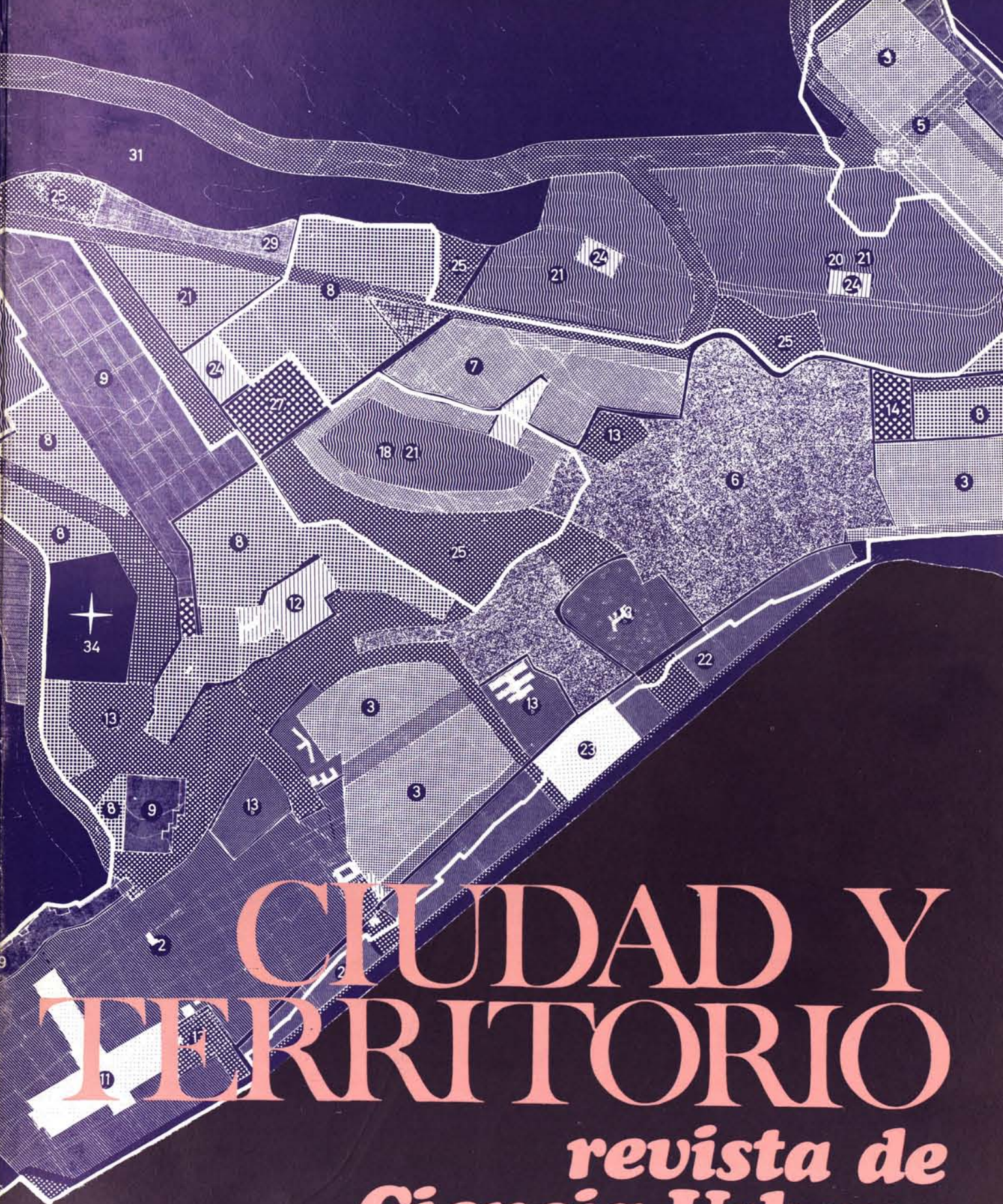




CIUDAD Y TERRITORIO

revista de
Ciencia Urbana
3/71

sumario

Edita:
**Instituto de Estudios de
Administración Local**

Director:
Fernando de Terán
Redacción:
**Centro de Estudios Ur-
banos**
Secretario de Redacción:
Carlos Conde Duque

Diagramación:
Olegario Torralba

Dirección, Redacción,
Administración
y Publicidad:
Joaquín García Morato, 7,
Madrid-10

Imprime OMNIA, I. G.
Mantuano, 27, Madrid
Depósito legal: M.-10422-1970

La correspondencia debe di-
rigirse al Director de la Re-
vista.

Los artículos firmados expre-
san la opinión de sus autores
y no representan forzosa-
mente el punto de vista de la
Redacción de la Revista o
del Centro de Estudios Urba-
nos.

Madrid - N.º 3/1971
Julio-Septiembre

Portada:
Estudio para el Plan General
de las Palmas.

Suscripciones

España e Iberoamérica:
400 Ptas. (4 números)
Otros países:
7 \$ USA

Número corriente: **125 Ptas.**
Número atrasado: **130 Ptas.**

EDITORIAL 4



Problemática General

ANALISIS DEL CONFLICTO TRANSPORTE COLECTIVO, TRANSPORTE PRIVADO DESDE EL PUNTO DE VISTA SOCIO-ECONOMICO	6
F. Javier Valero Calvete	
LA ESTETICA EN LA VIALIDAD URBANA	15
Alberto Serratosa	



Actualidad

PRIMERA REUNION DEL GRUPO SECTORIAL SOBRE MEDIO AMBIENTE URBANO	27
Del Comité del Medio Ambiente de la O.C.D.E. en Paris	



Plancamiento

PLAN GENERAL DE ORDENACION DE BREA. ACLARACION ..	51
---	----



Información de Base

LA MECANIZACION DE LAS CORPORACIONES LOCALES Y LA INFORMACION TERRITORIAL (I)	55
--	----



Información Jurídica

VALORES URBANISTICOS Y VALORES FISCALES	66
Luis Enríquez de Salamanca	
RESEÑA DE CRITERIOS JURISPRUDENCIALES	68



Información General

X REUNION Y III SEMINARIO: "DEPORTES Y ESPARCIMIENTO"	73
SEMINARIO DE INVESTIGACION SOBRE PROBLEMAS TECNICOS EN EL PROCEDIMIENTO DE DECLARACION DE RUINA	74



Crónica

JUNIO-SEPTIEMBRE	76
------------------------	----



Bibliografía

ENSAYO DE BIBLIOGRAFIA Y FUENTES SOBRE TEMATICA REGIONAL ESPAÑOLA	80
--	----

¿exceso de control o control insuficiente?

Como ya se ha señalado, existe hoy en el país una importante corriente de opinión que se pronuncia vigorosamente a favor de una liberalización del suelo, de acuerdo con una visión predominantemente económica del problema, para romper la limitación de la oferta al mercado establecida por los planes actuales, y la rigidez de sus determinaciones de usos del suelo, reclamando una mayor libertad de la iniciativa privada, lo que debería llevar a una configuración del marco legal diferente de la actual y a una cierta renuncia por parte de la Administración al encauzamiento del desarrollo urbano de acuerdo con un planeamiento basado en opciones voluntarias previamente establecidas y seleccionadas.

En algunos casos esta corriente de opinión, en su deseo de justificar sus tesis, llega a culpar de la mala situación actual de nuestras ciudades a los organismos y entidades urbanísticas de la Administración, especialmente a los de la Administración Central, al mismo tiempo que ensalza la labor de los empresarios de la construcción, presentando a éstos poco menos que como víctimas de aquéllos. Así se oye hablar, o se lee frecuentemente, acerca del obstruccionismo y la paralización sistemática, de las dificultades y trabas administrativas, como de un mal que frena y destruye el ímpetu de la iniciativa privada, tan beneficioso para el desarrollo del país.

Expresivo de esta línea de pensamiento fue, por ejemplo, un editorial del diario de Madrid "A B C", publicado el 30 de Junio pasado. "Las grandes ciudades, cuya "grandeza" se ha construido ya en la época de la jurisdicción o competencia de los organismos urbanísticos cuyo crecimiento se realizó cuando tenían existencia y poder las entidades de urbanismo, en lugar de ser cada vez más acogedoras, más habitables,

Editorial

se han tornado, se van volviendo cada día más inhabitables, más incómodas, menos aptas para la vivencia y para la convivencia"... "Al mismo tiempo, la iniciativa privada de los empresarios de la construcción, basándose en un correcto cálculo de los deseos y capacidades de la iniciativa privada de los compradores, ha ido creando en las lejanas cercanías —valga la expresión por su grafismo— conjuntos de viviendas, de "chalets", de apartamentos, que vienen a brindar a los habitantes de las grandes ciudades precisamente aquello que el administrativismo urbanista no fue capaz de ofrecerles: zonas verdes, aire incontaminado o poco contaminado, densidades menores de población por medida de espacio..."... "esta acción constructora no deja de despertar recelos y reparos. Un generalizado clima de intervención y planificación suscita, por sí mismo, deseos de control administrativo y deseos de otros controles sobre estas creaciones que se dicen "incontroladas"..."

Pues bien, ya que este editorial, como tantos otros escritos semejantes, ha quedado sin contestación para desorientación general, parece conveniente por lo menos hacer algunas precisiones en relación con sus tesis.

Es evidente que tanto bajo este editorial como en general bajo toda la línea de pensamiento a que corresponde, existe un evidente desconocimiento y desprecio por todo lo que pueda ser un planteamiento del desarrollo urbano como una ordenada estrategia de ocupación del espacio, que contempla, estudia y prevé anticipadamente las soluciones para los principales problemas que ese propio desarrollo va a provocar; en otras palabras, un desconocimiento y desprecio por el planeamiento y sus beneficios, de acuerdo con las tesis de la eficacia inmediata, el desarrollo a cualquier precio y los arreglos "a posteriori".

Sin embargo, el que las ciudades se macicen y congestionen, que su espacio se haga agobiante y opresor, que no quede sitio para ninguna clase de equipamientos sociales, que no se pueda circular ni aparcar, y que la periferia se llene de las salpicaduras desordenadas de esas urbanizaciones que, bajo el señuelo de ofrecer aire incontaminado, zonas verdes y menores densidades, crean nuevos problemas de accesibilidad y de desplazamiento y producen una ocupación desorganizada del espacio exterior que impedirá cualquier extensión racional de la ciudad y obligará en última instancia a la Administración a costosas y difíciles operaciones de ampliación de infraestructuras generales o a la creación de otras nuevas que nacerán contrahechas y deformes, condicionadas por esa previa ocupación incoherente del suelo, hecha "a priori", sin visión de conjunto, no tiene otra posible solución que la del planeamiento y su respeto.

Es la misma Administración la que se opone por una parte al macizado de los cascos urbanos y a la extensión inorgánica por otra, ofreciendo a cambio el sistema legalmente establecido para la ordenada ocupación del suelo según los planes de ordenación. Y es la iniciativa privada la que rehúsa ese camino y desvirtúa los planes, macizando los cascos y eludiendo las prescripciones de ocupación del territorio circundante.

Por eso resulta tan incongruente culpar a la Administración de producir el macizado y la congestión y de congelar la extensión.

Si el fracaso del planeamiento se ha venido produciendo sistemáticamente, en este país, no es precisamente por la imposición de la Administración frente a la iniciativa privada, sino más bien por todo lo contrario.



Problemática General

ANALISIS DEL CONFLICTO TRANSPORTE COLECTIVO TRANSPORTE PRIVADO DESDE EL PUNTO DE VISTA SOCIO-ECONOMICO

F. Javier Valero Calvete*

1. Introducción

Que el transporte privado, el automóvil, ejerce perjudiciales efectos sobre el transporte colectivo es asunto que no requiere mayor comentario y que ha sido repetidamente abordado desde muy diversos puntos de vista. Partiendo de este hecho incuestionable en el presente trabajo se van a analizar, en primer lugar, algunos de los fenómenos concretos que esta competencia produce y, en segundo término, se intentará evaluar, en algún caso concreto, el alcance económico de los perjuicios producidos por el automóvil a las empresas de transporte colectivo.

Vamos a comenzar por analizar el fenómeno de la distribución modal. Se entiende por distribución modal el reparto de los viajeros entre los distintos medios de transporte. Suponiendo que nos movemos

en un mercado libre en el que la autonomía individual es respetada, se puede afirmar que los viajeros se inclinarán por uno u otro medio de transporte según cuál sea el balance formado por los siguientes elementos:

- Tiempo
- Coste
- Comodidad

Si se cuantifican los elementos tiempo y comodidad, reduciéndolos a unidades monetarias estaremos ante lo que la técnica francesa llama "coste generalizado" y que también podríamos llamar "coste del usuario". En definitiva, el viajero selecciona su medio de transporte en función, no sólo del precio del billete, sino también en función de las otras penalidades que el desplazarse le impone.

Supuesto que el usuario elige libremente, podría pensarse que la pura mecánica económica ajusta el conjunto de forma que se obtiene la máxima satisfacción colectiva. Pero ello no es así, porque el mer-

(*) Jefe de la División de Investigación y Desarrollo de la Compañía Metropolitana de Madrid.

cado del transporte no cumple las condiciones que la teoría económica impone para que el equilibrio derivado de la libre competencia dé el óptimo de satisfacción colectiva. Esta imperfección del mercado del transporte se concreta en los siguientes puntos:

- No todos los viajeros disfrutan de la opción transporte colectivo-automóvil, ya que las clases sociales menos afortunadas no disponen de vehículo propio.
- Los precios que el usuario asigna a sus desplazamientos en transporte colectivo y transporte privado no se corresponden con los reales.
- Existen economías y deseconomías externas derivadas de la interrelación entre los transportes colectivos y los automóviles.

El primer punto es obvio y no requiere mayor comentario. Es muy importante, sin embargo, no perderlo de vista, pues si resulta, como a lo largo de este estudio comprobaremos, que la incidencia del transporte privado sobre el colectivo le impone a los usuarios de éste un coste complementario, resultará que se está gravando el coste de viaje de aquellas personas que, por no tener automóvil, no pueden elegir. Estas personas son, precisamente, las de un nivel económico más bajo. En definitiva se está encareciendo el coste de transporte de las personas con menor poder adquisitivo, lo que constituye una evidente injusticia social. Los puntos b) y c) vamos a analizarlos a lo largo de los apartados siguientes.

2 - El coste monetario de desplazamiento

En este apartado vamos a analizar el punto b) a que antes nos hemos referido: los precios que el usuario asigna a sus desplazamientos en transporte colectivo y transporte privado no se corresponden con los reales.

Al referirnos en este apartado a coste o precio, queremos significar el desembolso que para el viajero supone el desplazamiento.

La utilización de un automóvil lleva consigo la realización de determinados gastos, que pueden agruparse en dos clases: fijos y variables en función del número de kilómetros.

Son gastos fijos, o independientes del número de kilómetros, entre otros, los siguientes:

- Seguro
- Garaje
- Interés del capital
- Amortización (una parte)
- Impuestos

Los más importantes gastos variables, o dependientes del número de kilómetros, son los siguientes:

- Gasolina
- Amortización (una parte)
- Aceite
- Neumáticos
- Reparaciones

Se ha comprobado en múltiples encuestas que el propietario de un automóvil no asigna a sus desplazamientos urbanos la totalidad de estos costes, sino únicamente algunos de ellos, lo que hace que el precio del viaje en automóvil sea inferior al real.

El precio de un producto se establece, para la situación de equilibrio, de forma que sea igual al coste marginal. El coste marginal es el coste de la última unidad producida.

Considerando unos costes fijos y otros variables, el coste total será:

$$C = C_f + C_v \cdot X$$

donde

- C : Coste total
- C_f : Costes fijos totales
- C_v : Costes variables por unidad de producto
- X : Unidades de producto

El coste marginal que es igual a la derivada del coste total con relación a la cantidad de producto será:

$$C' = \frac{dC}{dX} = C_v$$

Por lo tanto el coste marginal, para una función de costes como la que hemos establecido, coincide con los costes variables por unidad de producto; en este caso por kilómetro.

Al prescindir el usuario de determinados gastos variables, el coste marginal o precio que se asigna al viaje resulta inferior al real. De un estudio realizado en Inglaterra (1) pueden retenerse las siguientes cifras comparativas (para un vehículo medio de 1.200 c.c.).

Costes fijos	5,4 (2)
Costes variables reales	3,9
Costes totales	9,3
Costes variables del usuario	2,3

Es decir, que el precio real y el precio que el usuario asigna a su viaje están en la relación 3,9 : 2,3 o lo que es lo mismo 1,7 : 1.

Vamos a ver ahora qué sucede con los transportes colectivos. Las empresas de transporte colectivo funcionan, por regla general, en la zona de los costes marginales decrecientes. El que una empresa trabaje en la zona de los costes marginales decrecientes quiere decir que la producción de una unidad adicional cuesta menos que la anterior. O sea, que la empresa tiene una capacidad de producción que no es utilizada. Esto sucede en la mayoría de las empresas de transporte público ya que podrían transportar un número superior de viajeros sin incrementar los gastos totales. Para ver las consecuencias que acarrea lo que hemos dicho vamos a referirnos a la fig. 1.

¿Qué sucede cuando la empresa trabaja en la zona de los costes marginales decrecientes, como sucede en las empresas de transporte público? Supongamos que una empresa con unas curvas de costes

(1) Automobile Association. Schedule of Estimated Running Cost.

(2) Suponiendo un determinado número medio de kilómetros anuales.

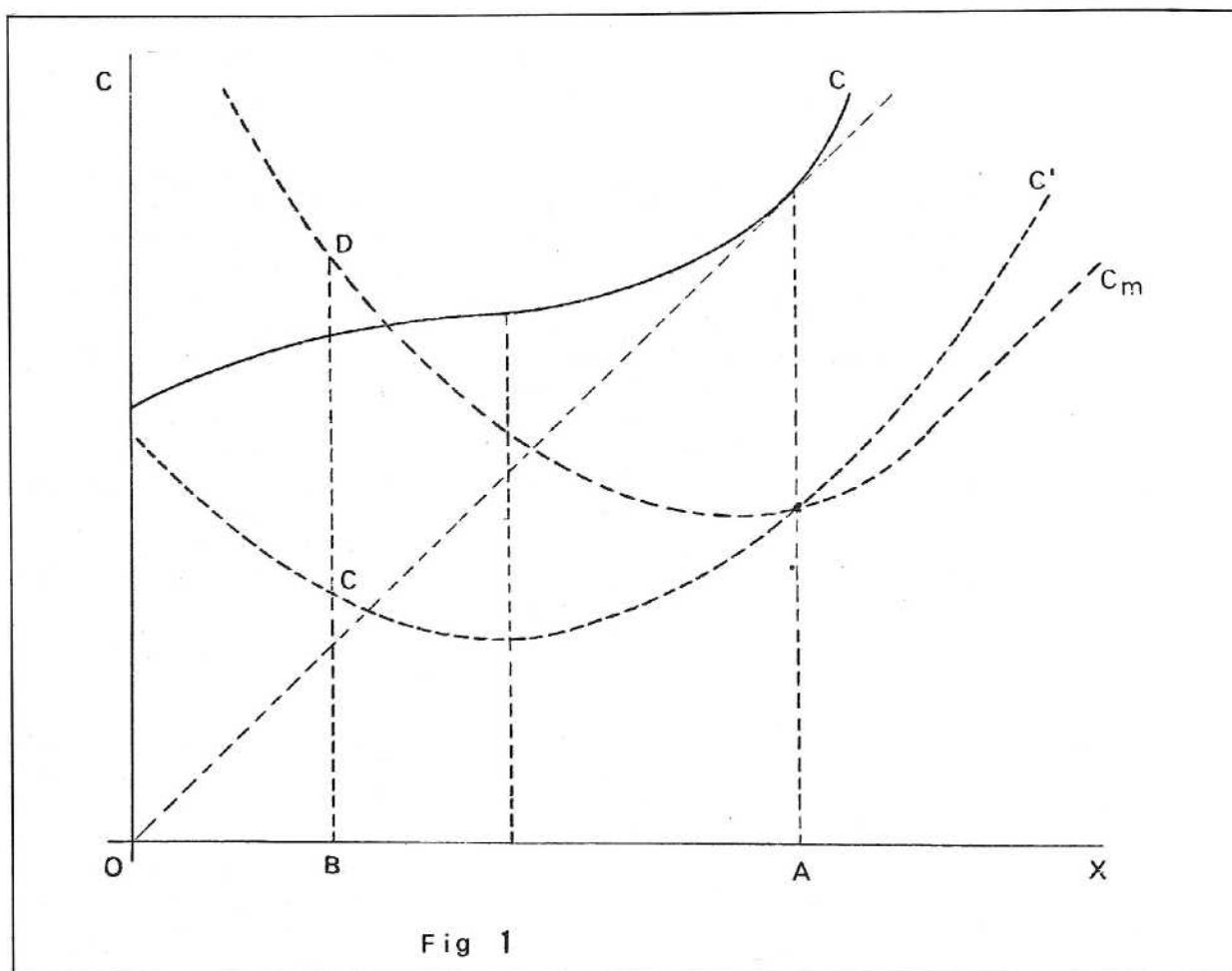


Fig 1

En unos ejes de ordenadas coste-cantidad de producto, representamos las curvas de costes totales, (C), costes marginales (C') y costes medios (C_m). Por definición la curva de costes marginales cortará a la de costes medios en el mínimo de ésta. Para esta producción OA se establece el equilibrio de las empresas en libre competencia y en un mercado perfecto. Los precios, que son iguales a los costes marginales, cubren los costes medios y la empresa funciona equilibradamente.

como las de la fig. 1 trabaja con una producción OB . Los costes marginales serían BC y los costes medios BD . Si se estableciese un precio igual al coste marginal resultaría que se produciría una pérdida equivalente a CD . Como no es posible que una empresa trabaje ininterrumpidamente con pérdidas resulta que estas empresas, al trabajar en la zona de los costes marginales decrecientes, deben establecer sus precios de forma que sean iguales a los costes medios para conseguir el equilibrio económico.

En resumen, las empresas de transporte, para no incurrir en pérdidas, deben establecer unos precios iguales a sus costes medios.

La teoría marginalista, que seguimos en esta exposición, establece que, para que se produzca una asignación óptima de los recursos, la relación de precios de dos bienes debe ser igual a la relación entre sus costes marginales, lo que se cumple, evidentemente, si los precios de cada bien son iguales a sus costes marginales.

¿Qué ocurre en la relación transporte privado-transporte colectivo? Si llamamos P_p al precio del transporte privado, P_c al precio del transporte co-

lectivo y C'_p y C'_c a sus respectivos costes marginales, debería cumplirse, para que la distribución modal fuera óptima, la siguiente relación:

$$\frac{P_p}{P_c} = \frac{C'_p}{C'_c} \quad (1)$$

Pero hemos visto que ocurren simultáneamente dos fenómenos que hacen que esa relación no se dé en la realidad:

1. Los costes marginales ficticios para el usuario del automóvil son menores que los costes marginales reales.
2. El precio de los transportes colectivos es igual a los costes medios, superiores a los costes marginales.

La relación que se cumple entonces es:

$$\frac{P_p}{P_c} = \frac{K C'_p}{(C_m)_c} \quad (2)$$

donde K es un coeficiente menor que la unidad.

El numerador del segundo miembro de la ecuación (2) es menor que el de la ecuación (1), mien-



tras que el denominador es mayor. Por este doble motivo la relación P_p/P_c es inferior a la que debería ser para una óptima asignación de los recursos.

Ello hace que la elección del viajero se incline hacia el automóvil en mayor proporción que la teóricamente óptima, produciendo una utilización antieconómica de los medios de transporte.

Para poner de manifiesto la importancia cuantitativa de este fenómeno vamos a dar los resultados de un estudio llevado a cabo en Coventry. Si los precios de ambos sistemas de transporte fuesen iguales a los costes marginales la relación anterior resultaría:

$$\frac{P_p}{P_c} = \frac{3,80}{1,00} = 3,80$$

Con el sistema de precios real, la relación vale:

$$\frac{P_p}{P_c} = \frac{2,33}{3,50} = 0,67$$

Es decir, que la relación de precios es, en la realidad, aproximadamente 5,7 veces superior a la que debería ser para una óptima asignación de los recursos.

3 - Economías y deseconomías externas.

La influencia de unos medios de transporte sobre otros está produciendo lo que se conoce como economías y deseconomías externas. Cuando al producir o consumir un bien se eleva la utilidad de la producción o el consumo de otros bienes, estamos ante lo que se llama una economía externa. Cuando sucede el caso contrario se trata de una deseconomía externa.

El desplazamiento en coche es el causante, en un elevado porcentaje, de la congestión. Esa congestión es padecida, también, por los medios de transporte de superficie. Se trata, por lo tanto, de una deseconomía externa que el automóvil está produciendo a la empresa de transporte público.

Por otra parte, los automóviles que circulan pueden hacerlo porque existen medios de transporte público. Si el metro y los autobuses desapareciesen y todo el mundo sacase su coche a la calle, no se podría circular. De esta afirmación hay múltiples experiencias: una cada vez que se produce una huelga de transporte público. Por lo tanto, los medios de transporte público están favoreciendo a los automóviles que circulan, puesto que les permite disponer de una superficie superior a la que en teoría les corresponde. Estamos, por lo tanto, en un caso exactamente contrario al anterior, es decir, el transporte público está produciendo una economía externa al automóvil.

Prescindiendo de este segundo efecto, de evaluación más problemática, centrémonos en el primero.

¿En qué se traduce ese efecto pernicioso que los automóviles ejercen sobre los medios de transporte de superficie?

En primer lugar en un mayor coste de explotación, lo que significa un mayor precio del viaje. Al disminuir la velocidad comercial es preciso un mayor número de vehículos para dar el mismo servicio. Un número superior de vehículos supone una inmovilización mayor y un aumento de los gastos de personal.

En segundo lugar, la disminución de la velocidad comercial produce un aumento de los tiempos de viaje y, por lo tanto, un mayor coste para el usuario. El coste generalizado, tal como lo hemos definido antes, crece.

4 - Medidas correctoras del desequilibrio

Del análisis de los dos puntos anteriores, resulta que nos encontramos con la siguiente situación:

- Una relación de costes para el usuario entre el transporte público y el privado que no produce la asignación óptima de los recursos y que es preciso modificar.
- Una serie de economías y deseconomías externas que de alguna forma deberían saldarse.

El primer aspecto podría corregirse, al menos en teoría, mediante una subvención estatal o municipal.

En efecto, una subvención a las empresas de transporte público permitiría a éstas establecer unos precios, que deberían ser no sólo inferiores a los costes medios sino también a los costes marginales, para que la relación de precios fuese igual a la relación de costes marginales. La pregunta que surge ahora es: ¿qué subvención haría falta para que la relación de precios fuese la correcta? Si aceptamos las cifras a que antes nos hemos referido, resultaría que sería precisa una subvención que permitiese dividir por 5,7 el precio del billete. Es evidente que una subvención de este tipo es inviable e, incluso, podría discutirse si era deseable.

El segundo aspecto, las economías y deseconomías externas, presenta dos facetas sobre las que debe actuarse: la producción por parte del automóvil de unos gastos que no paga, al menos directamente, y el padecimiento de un gasto extraordinario por parte del usuario de los transportes colectivos.

La segunda de estas facetas podría pensarse que también viene a resolverla la subvención. Pero afirmamos, y más adelante lo comprobaremos con un ejemplo referido a Madrid, que no hay, en la realidad, subvención que cubra tanto los gastos directos como las pérdidas de tiempo.

Si sólo se pensase en la subvención, es evidente que habría un aspecto que quedaría sin afrontar: el cobro al automóvil del coste real que implica su uso.

Aunque se aceptase que la subvención pudiese resolver estos problemas, resarciento convenientemente a las empresas de transporte público y a sus usuarios de los gastos que el automóvil les produce, es evidente que esta solución no es satisfactoria

si se pasa del campo de los transportes urbanos al conjunto de la economía nacional. En efecto, una subvención con cargo a los Presupuestos Generales del Estado o del Municipio, puede atentar contra el principio de distribución equitativa de la riqueza. La doctrina actual se ha manifestado repetidas veces en este sentido y únicamente justifica la subvención en casos muy concretos. El principio de que cada cual pague lo que consume puede alterarse únicamente por criterios de justicia social, que no se dan en este caso.

El automóvil crea unos costes suplementarios a los usuarios de los transportes públicos de superficie. ¿Por qué no paga el automóvil esos costes que genera?

Puede pensarse que el automóvil está excesivamente gravado y que paga con creces los costes que genera. No vamos a entrar en la discusión de este problema. Tampoco creemos que existan datos, a nivel nacional, que permitan pronunciarse en uno u otro sentido. No obstante, el automóvil produce unos gastos, que generalmente no son tenidos en cuenta y que en este trabajo se analizan para el caso de Madrid; la magnitud de estos gastos, que son sólo una parte de los que produce, hace pensar que quizá el automóvil no esté tan injustamente tratado fiscalmente como algunos sectores pretenden.

En cualquier caso, hay dos aspectos que quedan sin resolver:

1. Las empresas de transporte de superficie no perciben la subvención justa que les compensa de los costes que les impone el automóvil.
2. Al considerar el usuario del automóvil unos costes inferiores a los reales, su utilización está por encima de la que económicamente sería deseable.

La solución podría encontrarse en el establecimiento de una tasa que pagaría el automóvil, precisamente por la utilización de las zonas urbanas y diferente para cada automóvil, según el uso que de dichas zonas hiciese.

Si efectivamente el automóvil estuviese excesivamente gravado fiscalmente y el establecimiento de esta tasa fuese injusto, una solución sería disminuir los impuestos actualmente existentes para sustituirlos por otros variables, en función precisamente de la utilización del centro urbano.

Qué es lo que puede resultar más justo es un problema fiscal en el que no vamos a entrar. Lo que es evidente es que es necesaria una tasa al automóvil por la utilización de las zonas urbanas y una subvención compensatoria a las empresas de transporte. Y mientras esto no se haga se está tratando injustamente a las clases de menor nivel económico.

Es preciso poner de manifiesto que la tasa que se propone tendría una doble finalidad: recaudatoria y de ordenación. En efecto, mediante ella podría limitarse la utilización del automóvil. Esto produciría una mejora en las condiciones de explotación de los transportes colectivos, con los que la subvención compensatoria sería menor. En resumen, la

aplicación de la tasa produciría un doble efecto que permitiría iniciar el camino para llegar a una situación más justa que la actual.

La pregunta que se plantea a continuación es cómo puede establecerse una tasa que grave al automóvil en función de su utilización del centro urbano. Existen dos posibilidades:

—Tasa en función de los kilómetros recorridos.

—Tasa en función de la utilización de estacionamientos.

La primera es, sin duda, la más perfecta, pero hasta el momento no ha sido llevada a la práctica por la gran dificultad que encierra. Se han propuesto muchos métodos, de los cuales el que está más cerca de convertirse en realidad consiste en un contador situado en el interior de los vehículos, que entra en funcionamiento electromagnéticamente al pasar por determinados puntos. De esta forma podría medirse el número de kilómetros recorridos dentro de una determinada zona. Este método está en experimentación y aunque técnicamente se ponga a punto tiene el inconveniente de su elevado coste.

Una simplificación de este criterio, que es el óptimo desde el punto de vista de distribución adecuada de las cargas fiscales, consiste en el establecimiento de una tasa que permita la utilización del centro urbano. Únicamente los coches provistos de un distintivo especial que justificase el pago de la tasa podrían circular por las zonas que se determinase. Este sistema, no obstante su simplicidad, presenta diversos fallos fácilmente comprensibles y no parece que sea el método más adecuado.

La tasa en función de la utilización de estacionamientos se ha utilizado de diversas formas en muchos países. El método más conocido es el de los "parkímetros". Londres es un genuino ejemplo de utilización de este tipo de control, al parecer con buenos resultados, especialmente en lo que respecta a la regulación del volumen de tráfico. Tiene el inconveniente de que su instalación es costosa así como que requiere una conservación de cierta importancia.

El establecimiento de una tasa de estacionamiento debería hacerse de forma que gravase la totalidad de los estacionamientos de la zona que se determinase.

Un sistema coherente podría estar integrado por los siguientes elementos:

1. Ciertos estacionamientos segregados de la superficie viaria, subterráneos o elevados, en cuyo precio estuviese incluida la tasa.
2. Cierta número de plazas en superficie provistas de "parkímetros".
3. La utilización del resto de las zonas donde el estacionamiento estuviese permitido se haría previa la adquisición de un permiso (del tipo del Impuesto de Circulación existente en España) que debería exhibirse en el vehículo. Podría considerarse la conveniencia de dividir la ciudad en dos o tres anillos, a cada uno de los cuales correspondería un precio distinto.



El número de plazas de estacionamiento que habría en el centro urbano, así como los precios, deberían estudiarse de modo que el volumen de tráfico fuese adecuado a la estructura viaria de la ciudad.

Los ingresos procedentes de dicha tasa deberían servir para subvencionar a las empresas de transporte de superficie. Siempre podría encontrarse una tasa mediante la que se produjese el equilibrio. El volumen de tráfico (V), los ingresos (I), la subvención (S) y la tasa (T) seguirían una evolución semejante a la que se ha representado en la figura 2.

El punto de equilibrio económico se daría para una tasa OA tal que la subvención fuese igual a los ingresos.

Esto no quiere decir que ese punto sea el óptimo ni que siempre pueda alcanzarse. Razones de otro tipo pueden hacer que la tasa (o lo que es lo mismo, el volumen de tráfico) se establezcan a un nivel tal que $I \neq S$. Si la tasa supera a la subvención no existe problema, puesto que los excedentes de alguna forma podrían volver al automóvil. El problema surgiría cuando la tasa se estableciese a un nivel en el que los ingresos fuesen inferiores a la subvención necesaria.

Igualmente puede darse el caso de la figura 3 en el que, en ningún caso, los ingresos cubren la subvención.

La interpretación de esta figura es la siguiente: únicamente para una tasa de valor infinito (volumen de tráfico nulo), los ingresos son iguales a la subvención y, naturalmente, a cero. Cuando la

curva de la subvención vaya por encima de la de ingresos, en cualquier punto en que establezcamos el equilibrio habrá un déficit.

Tanto en el caso anterior como en éste, al no cubrir los ingresos la subvención es preciso, dentro de las hipótesis en que nos estamos moviendo, obtener recursos con los que cubrir el déficit.

5 - Estudio del caso de Madrid

Como aplicación de lo que acabamos de exponer, hemos realizado un cálculo de los perjuicios que el automóvil causa a la Empresa Municipal de Transportes y a sus usuarios en Madrid. Antes de exponerlo es preciso hacer las dos consideraciones siguientes:

- Se trata de un estudio muy concreto. Hay muchos factores de la utilización del automóvil que generan beneficios y costes que aquí no han sido tenidos en cuenta. Por lo tanto la crítica deberá hacerse teniendo en cuenta el horizonte que se ha querido dar al trabajo.
- La carencia de datos sobre muchos aspectos del transporte en Madrid ha obligado a realizar determinado número de suposiciones. Las cifras que se obtienen no se pretende, por lo tanto, que sean exactas, sino meramente indicativas. Sí que tiene, sin embargo, validez su orden de magnitud.

Se trata por lo tanto de un estudio cuyo objeto es iniciar un camino y sembrar una inquietud. Las conclusiones del mismo no pueden ser más que pro-

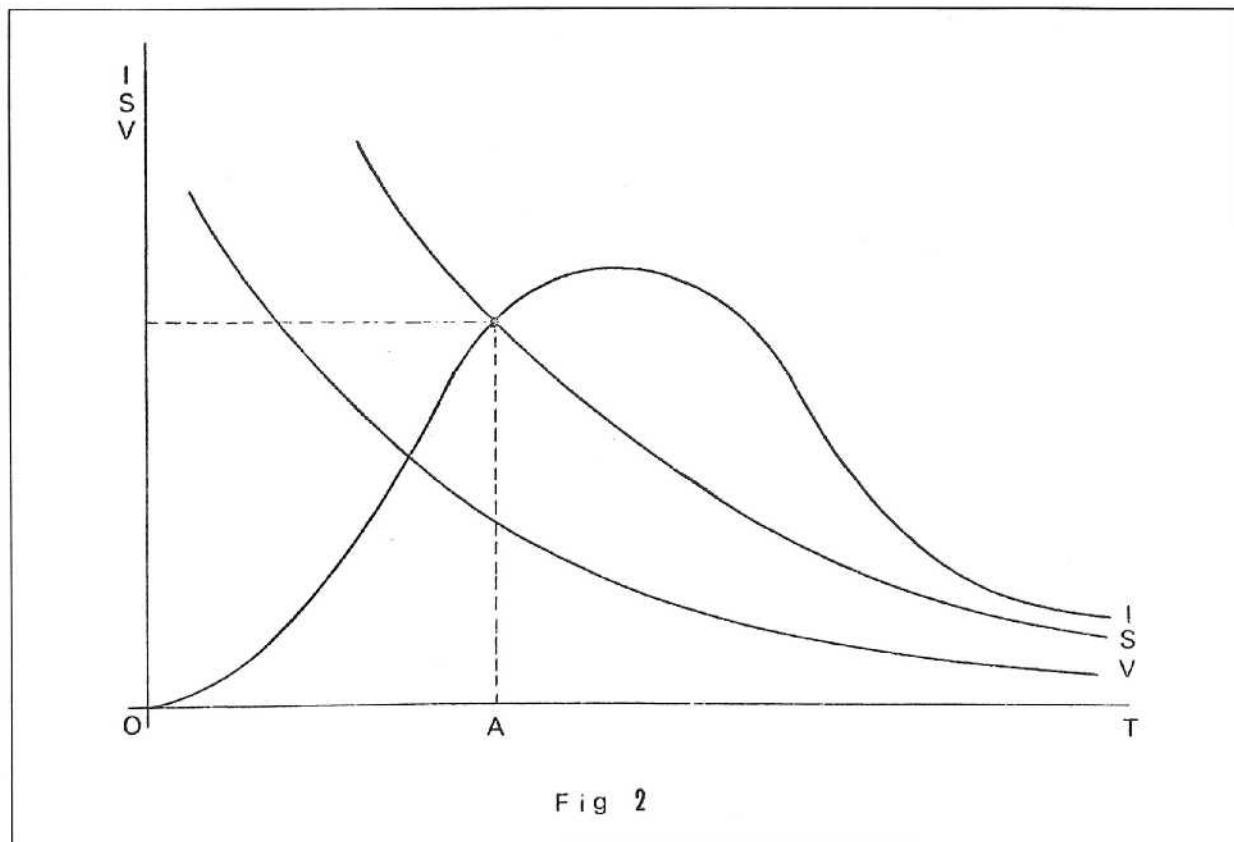


Fig 2

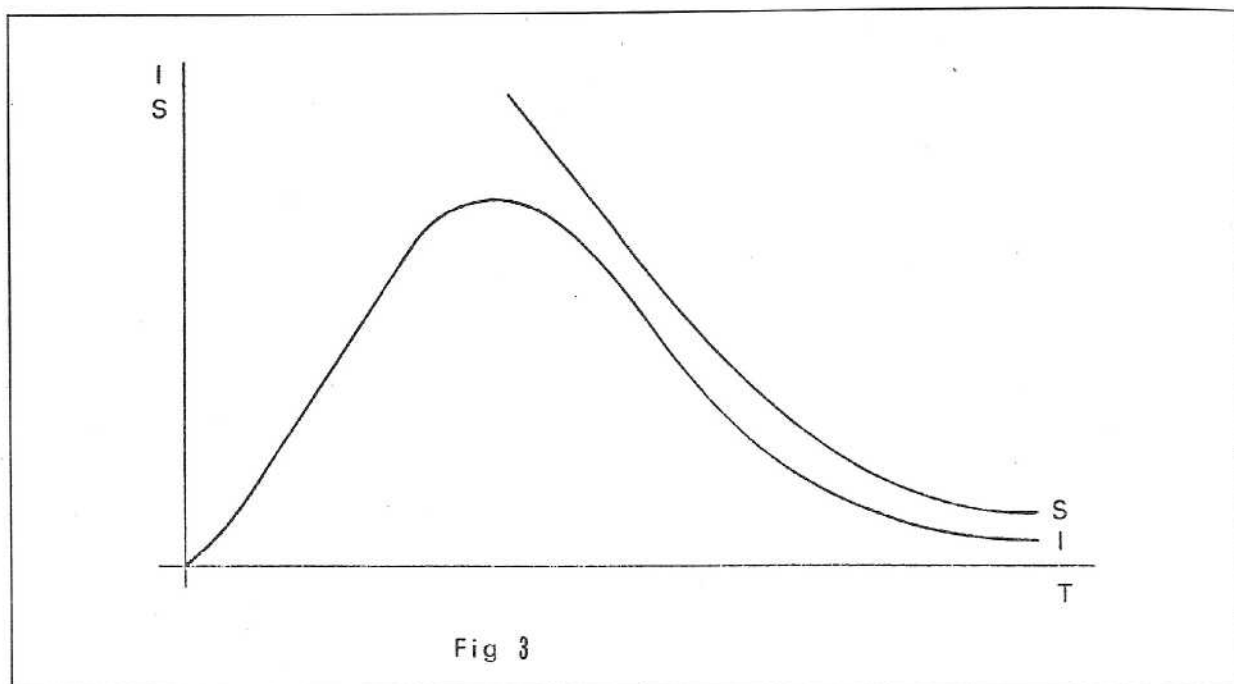


Fig 3

visionales y susceptibles de más complejas elaboraciones.

Como base de este estudio tomaremos datos del año 1969.

Los costes que el automóvil produce a los transportes de superficie y a sus usuarios son debidos a la disminución de velocidad que impone.

El año 1969 la velocidad media de los vehículos de la Empresa Municipal de Transportes fue de 14,6 Km/h. (3). Sin embargo, no es esta la velocidad que debemos utilizar. Hay que utilizar la velocidad media de los usuarios, que es menor que la anterior. En efecto, en las "horas punta", cuando la velocidad es menor, es cuando el número de viajeros es mayor. Al contrario sucede por la noche, los domingos y en los meses de verano. Se ha realizado un cálculo aproximado y se ha llegado a la conclusión de que la velocidad media de los usuarios es de 13,5 Km/h.

Para estudiar el coste que el automóvil produce a la Empresa Municipal de Transportes y a sus usuarios es preciso comparar la velocidad real con la que habría si no circulase ningún coche. Para esta situación se ha realizado el cálculo con las siguientes bases de partida:

Aceleración y deceleración	1 m/sg. ²
Velocidad máxima	50 Km/h.
Distancia media entre paradas	500 mts.
Tiempo de parada	20 sg.

De esta forma se obtiene una velocidad comercial de 25 Km/h.

El incremento de coste que produce el automóvil se compone de dos sumandos: incremento del coste de la explotación e incremento del coste asignado al tiempo perdido por los usuarios.

a) Incremento del coste de la explotación.

La capacidad de una línea de transporte es

función de la capacidad unitaria de cada vehículo y del intervalo. Del mismo modo, el intervalo determina el tiempo medio de espera de los viajeros en las paradas. Se puede afirmar por lo tanto que, a igualdad de otras características, el intervalo define la calidad del servicio.

El intervalo en una línea de transporte es función de la longitud de la línea, del número de vehículos y de la velocidad comercial. La relación existente entre todas estas variables es la siguiente:

$$I = \frac{L}{n.v}$$

donde

I =	Intervalo
L =	Longitud
n =	Número de vehículos
v =	Velocidad comercial

Por lo tanto, el número de vehículos y la velocidad comercial deben variar de forma inversamente proporcional para que el intervalo se mantenga constante, a igualdad de longitudes.

Planteado así el problema, lo que debe calcularse es con qué número de autobuses daría servicio la Empresa Municipal de Transportes suponiendo que mantiene su intervalo actual, si la velocidad pasase de 13,5 a 25 Km/h.

Siendo 1.283 el número de vehículos en 1969 se tiene:

$$1.283 \times 13,5 = N \times 25$$

$$N = 693$$

Es decir, que podría prescindir de 590 autobuses dando el mismo servicio (4). Esta disminución del número de autobuses produciría una

(4) El mismo servicio en relación con el intervalo, ya que al ser la velocidad mayor los tiempos de desplazamiento disminuirán, como luego veremos.

(3) Fuente: Ayuntamiento de Madrid.



disminución de los costes por dos conceptos: disminución de los gastos de personal y disminución de las amortizaciones y gastos financieros.

La disminución de los gastos de personal vamos a suponer que se refiere únicamente a los agentes de Movimiento y de Talleres. No parece aventurado afirmar que, en estos Servicios, el personal es proporcional al número de vehículos.

Según datos facilitado por la Empresa Municipal de Transportes, el personal en los Servicios de Movimiento y Talleres era, el año 1969, de 6.430 agentes. De acuerdo con las hipótesis que hemos hecho, únicamente serían necesarios 3.473; es decir, sobrarían 2.957 que, valorados al salario medio de la Empresa Municipal de Transportes en dicho año (5), supondrían un ahorro de 388.056.000 pesetas.

Los 590 autobuses excedentes, valorados a 1.200.000 ptas. unidad representan 708.000.000. Supuesto un período de amortización de 10 años y un interés del 8% resulta una cuota anual constante de 105.513.000 pesetas.

Existen otros incrementos de coste de menor importancia y que no vamos a tener en cuenta —recambios, incremento del consumo, etc.—, pero que en un estudio más detallado sería preciso valorar.

En resumen, el incremento de los gastos producidos a la explotación anualmente es:

Gastos de personal	388.056.000
Amortizaciones y gastos	105.513.000
Total	493.569.000

b) Incremento del coste del tiempo de viaje.

El recorrido medio de los viajeros es de 4,2 Km. Esto supone un tiempo de 18,7 minutos a la velocidad de 13,5 Km/h. y de 10,1 minutos a la velocidad de 25 Km/h.; es decir, la diferencia de tiempo de viaje es de 8,6 minutos. El número de viajes realizados en 1969, fue de 354.807.957. Por lo tanto el número de horas perdidas por los usuarios de la Empresa Municipal de Transportes, imputables a la utilización del automóvil fue de 50.855.807 horas.

Para valorar estas horas pueden aplicarse diversos criterios. Uno podría ser el valorarlas al coste del salario-hora, puesto que en definitiva son horas perdidas. Puede parecer excesivo este criterio, y en cierto modo lo es, por lo que se ha tomado como valor del tiempo perdido en los transportes la mitad del salario-hora. Esta forma de valoración procede de estudios llevados a cabo sobre la red de transporte de París, que han puesto de manifiesto que los usuarios asignan al tiempo empleado en los desplazamientos un valor igual a la mitad de su salario en el mismo tiempo.

Suponiendo un salario-hora de 50 ptas., el coste del tiempo empleado en los desplazamientos sería de 25 ptas. Valoradas de esta forma, el incremento de tiempo que a los usuarios de la Empresa Municipal de Transportes supone la utilización del automóvil ascendería a 1.271.395.000 pesetas.

En resumen, el incremento de coste total que implica la utilización del automóvil es:

Incremento del coste de la explotación	493.569.000
Incremento del coste del tiempo	1.271.395.000
Total	1.764.964.000

Dividida esta cifra por el número de viajeros resulta que el perjuicio que el automóvil causa a cada viajero puede evaluarse en 4,98 ptas., cifra netamente superior a las tarifas medias vigentes.

Para hacer una referencia muy ligera a los ingresos que podrían pagar esos déficits hemos elaborado, muy someramente, dos cifras: los ingresos que el Estado percibe por el impuesto de la gasolina y los ingresos del Ayuntamiento por el Impuesto de Circulación de vehículos.

En 1969 se recorrieron en Madrid, aproximadamente, 7.000.000 de vehículos-kilómetro por día, de los que el 86,63% corresponde a coches. Por lo tanto, el número de coches-Km. recorridos fue de 6.064.100. Suponiendo un consumo medio de 12 litros por 100 Kms. el consumo diario de gasolina sería de 727.692 litros.

Suponiendo, a su vez, que el 80% del total fuese de 96 NO y el resto de 85 NO y teniendo en cuenta que los impuestos suponen 6,25 pesetas/litro para la primera y 5,75 ptas./litro para la segunda, los ingresos derivados del impuesto sobre la gasolina consumida en Madrid serían de 1.633.486.325 ptas. anuales.

El Impuesto de Circulación de vehículos puede suponerle al Ayuntamiento una cifra del orden de 200.000.000 de ptas. anuales (considerando una cifra de 500 ptas. por coche y un parque de 400.000 coches).

Resulta, por lo tanto, que serían necesarios prácticamente todos los ingresos derivados de estos dos conjuntos para pagar los perjuicios que el automóvil causa a la Empresa Municipal de Transportes y sus usuarios. Y esto no es más que una parte limitada de todos los gastos que el automóvil crea.

Las consecuencias que se obtienen de todo lo expuesto en este apartado, sin pretender llegar hasta el fondo del asunto, parecen bastante claras: los usuarios de la Empresa Municipal de Transportes están pagando un coste muy superior al que les corresponde; por otra parte, no parece que el automóvil esté tan injustamente tratado fiscalmente como en algunos sectores se pretende.

(5) Para el cálculo del salario anual medio de la E.M.T. en 1969, se ha tenido en cuenta que los gastos de personal fueron 950.000.000 ptas. y el número de agentes 7.239, según los datos facilitados por la propia Empresa.



LA ESTETICA EN LA VIALIDAD URBANA

Alberto Serratosa

Entre los objetivos sociales de cualquier actuación pública debería figurar la defensa de las condiciones ambientales en pueblos y ciudades. Definir con exactitud cuáles sean los «ambientes» que corresponden a la Administración Pública es posiblemente difícil en estos momentos, pero no cabe duda que la vialidad urbana es parte integrante de este medio que rodea continuamente al hombre y llega a condicionarlo.

Ante la imposibilidad de cuantificar o matizar en exceso por falta de estudios especializados, no creemos sea temeridad afirmar que el impacto del aspecto viario es de gran trascendencia psicológica. La integración social, el espíritu cívico, el orgullo ciudadano, el sentido comunitario, incluso el amor a la vida y al prójimo, se ven fortalecidos y fomentados cuando el ambiente es amable, bello y equilibrado, aunque este equilibrio sea de un orden más dinámico y de una especie distinta al que presenta la Naturaleza en estado puro, sin la acción prometeica del hombre.

El gusto por la calle

Antes de intentar una sensibilización de los políticos y de la opinión pública hacia el arte urbano o el diseño industrial viario, es necesario

* Este artículo es una adaptación de la Ponencia presentada bajo el mismo título por el autor al IV Congreso de la Federación Internacional de Ingenieros Municipales, celebrado en Amberes en Septiembre de 1970.

resucitar el simple gusto por la calle, que tan bien supieron fomentar las ciudades antiguas. La falta de previsión ante la nueva era del motor está matando lentamente maravillosos ambientes legados por nuestros antepasados.

Sería un buen principio empezar la tarea devolviendo a cada calle su propia y adecuada función aunque para ello haya que sustraer al tráfico motorizado algunas de ellas. Mientras exista la angustia de la carga y descarga de mercancías, la invasión de plazas y paseos por los coches aparcados, los atascos en cruces y avenidas y la continua zozobra del peatón en las calles estrechas, es imposible reconciliar al hombre con la vía pública y una farola muy bien diseñada no compensará en absoluto tanta irritación o tanto temor.

Tratamientos integrales y coherentes

Aunque no es posible en los próximos años corregir la imprevisión acumulada, tampoco sería prudente renunciar a las saludables ventajas de la estética urbana. Quizá el mejor camino consiste en procurar realizaciones modelo, a base de tratamientos integrales y coherentes de un número limitado de vías, que constituyan puntos de referencia reales de las metas alcanzables cuando el arte se aplica de un modo consciente y coordinado a la calle.

La creación de prototipos exigirá, por supuesto, una labor suplementaria de divulgación para atraer la atención del ciudadano y del político. La exposición que organiza el Ayuntamiento de Barcelona para mostrar el conjunto de problemas de la ciudad, los resultados de la programación estudiada para resolverlos y las realizaciones efectuadas, todo ello acompañado de «slogans» muy cuidados, puede ser uno de los sistemas para atraer con eficacia la atención del público.

Principios de una estética viaria

Un segundo paso en la búsqueda de la estética viaria sería intentar definir unos principios generales:

- La calle constituye uno de los tres ambientes cotidianos del ciudadano. Los otros dos son la vivienda y el trabajo.
- La visión de las calles de uso más frecuente configura de un modo decisivo la imagen, consciente o no, que cada ciudadano se forja de su ciudad.
- El espíritu cívico, el deseo de colaboración, la satisfacción íntima, están fuertemente condicionados por esta imagen personal, casi siempre inconsciente, de la ciudad.
- La intrusión visual, la polución atmosférica, las congestiones de tráfico, la falta de aparcamiento, la vulgaridad arquitectónica, la desaparición de referencias verdes y los demás atentados a la sensibilidad, no pueden compensarse con diseños más o menos afortunados de elementos muy visibles, pero secundarios.
- Es necesario plantearse filosófica y poéticamente el tema total de la vitalidad urbana y sólo resolviendo los problemas fundamentales podrán plantearse «con sinceridad» el diseño de los detalles y la estética del conjunto.
- La misión básica de la vía urbana es de tipo «funcional», pero esta exigencia fundamental no justifica el abandono de una búsqueda de la belleza. Richard Neutra preconiza eliminar «la separación incomprensible del mundo de lo útil del de la estética. Dualismo que no existe en la Naturaleza exterior; plantas, árboles, animales. Todos los sentidos trabajan conjuntamente en una combinación misteriosa, indivisible, medida, que en su correcta adecuación no advertimos, pero que se nos manifiesta palpablemente en estado de desfase. Este desfase amenaza la supervivencia de lo vivo, cuando rodea al hombre de artefactos que son camisas de fuerza y que pueden llegar a deformar su biología, cuando no su misma psicología».
- La decoración urbana es de una categoría distinta a la decoración privada. Requiere elementos nobles, pero robustos, de conservación sencilla por personal no muy especializado, capaces de resistir las inclemencias atmosféricas y la polución y que no provoquen por su fragilidad los instintos atávicos de la incivildad.

— Es necesario un tamiz, a través de una dirección única y específica, que garantice la coherencia estética de todos los elementos que luchan por asentarse en la vía urbana. Desde el tráfico de vehículos y peatones hasta las redes de servicios públicos, pasando por los árboles, estatuas, farolas, papeleras, bancos, aparatos de señalización, kioscos, cabinas telefónicas... en Barcelona se han detectado casi doscientos usos distintos de la vía pública.

Coches y peatones en los centros urbanos

Por tendencias campestres, a lo Pablo y Virginia, o por pura demagogia, aparecen con insistencia digna de encomio, anatemas furibundos contra el coche. En nuestra opinión, no existe incompatibilidad entre circulación motorizada y peatonal. El dilema no está en la relación coche-hombre, sino en la inadaptación de las ciudades actuales, en la degradación continua a que las sometemos por falta de previsión y en la incapacidad de ensayar soluciones avanzadas capaces de responder a los complejos requerimientos de la vida urbana. Es verdad que, en la mayoría de los casos, será un ideal el principio de Radburn. No obstante, cierta promiscuidad entre los dos tráficos constituye a veces un atractivo para determinadas gentes, como atestiguan los centros urbanos de casi todas las ciudades del mundo. Hay, sin embargo, una serie de matices que deberían ser contrastados:

a) se requiere un tráfico motorizado «de centro», es decir «sin excesivas prisas», totalmente distinto del tráfico que atraviesa el sector con origen y destino en lugares exteriores a él. Este tráfico de centro suele ser más paciente, más humano, más tolerante, menos ruidoso.

b) la mezcla debe tener sus límites. Puede admitirse una yuxtaposición, pero no una superposición (salvo en puntos aislados y definidos). Andar por la calle, pasear, mirar escaparates son funciones incompatibles con el acoso continuo de los vehículos y con la excesiva polución atmosférica.

c) estas zonas de gran relación deben ser de carácter voluntario. Se va a ellas esporádicamente, por gusto, por iniciativa propia, pero no deben constituir puntos obligados de paso ni representar las condiciones ambientales normales. Deberán dosificarse cuidadosamente, sin peligrosas extrapolaciones.

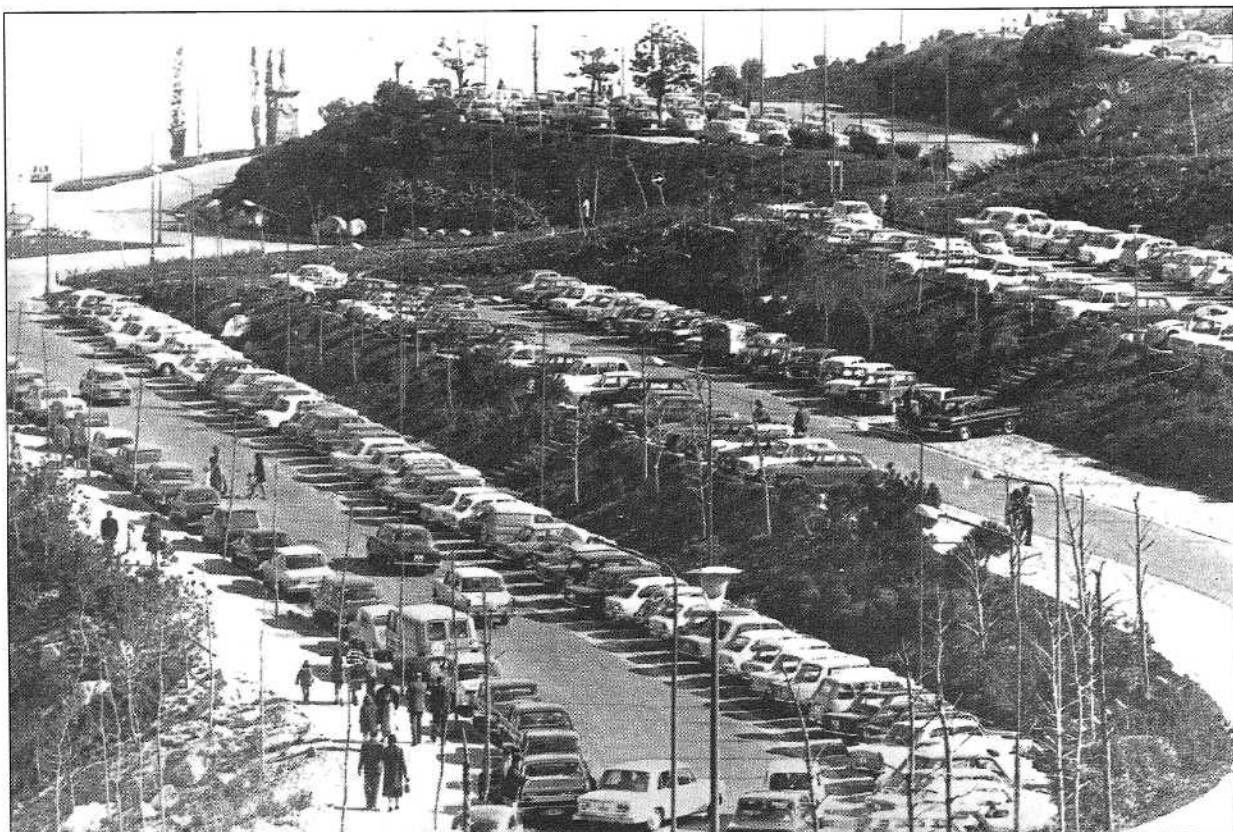
La clase media vial

Con mucha frecuencia son abandonadas a la propia suerte, sin mimos estéticos de ninguna clase, calles con poca circulación peatonal. Sin



**La estética
en la
vialidad
urbana**

*Aparcamien-
to de coches
en la ladera
de la
Montaña de
Montjuich
de Barcelona
junto al
Parque de
Atracciones.*



*Puesto de
flores en Las
Ramblas.*



embargo, el hecho de que los kilómetros recorridos por medios mecanizados de superficie, y de que el tiempo invertido en ello, sean muy superiores a las distancias recorridas y a los tiempos empleados por lo peatones, obliga a reconsiderar esta postura y empezar a preocuparse de las calles con preponderancia del motor. Las autopistas urbanas son un ejemplo extremo de esta preocupación, que debería extenderse a la «clase media vial».

Una nueva estética

Un tema realmente sugestivo que debería ser objeto de futuras investigaciones, es el de la nueva estética a partir del movimiento rápido del espectador desde un vehículo. Angel del Campo ha realizado estudios muy interesantes sobre el tema, pero referidos a la carretera. En un trabajo titulado «La carretera como recreo» dice que «sentir la comodidad es el trance previo y consciente de otros sentimientos subsiguientes y más elevados... Podríamos decir que el recreo consta de una infraestructura que es la comodidad y no hay duda que en la infraestructura de un paseo recreativo figura en primer lugar *el camino con su ambiente*».

Si consideramos además lo dicho anteriormente sobre la imagen de la ciudad, como componente cotidiano de nuestra vida urbana, se comprenderá la extraordinaria importancia de esta «estética nueva».

Son elementos de esta estética dinámica:

- los primeros planos: color y calidad de los firmes, bordillos y rigolas, características de la iluminación nocturna, clase y situación de los árboles, composición de parterres y taludes, señales de tráfico horizontales (pintura) y verticales (aparatos y paneles indicadores), ordenación de la circulación, ausencia de líneas aéreas y anuncios.
- las perspectivas lejanas: puntos altos, cambios de rasante, conjuntos arquitectónicos, grandes masas arbóreas o florales, «sky lines» armónicas.
- la importancia de las grandes masas y de las transiciones de formas y colores. Lo que los paisajistas americanos llaman la «modulación de espacios».

Embellecer la calle

Aunque con matices triunfalistas o paternalistas, ha existido siempre un interés en aprovechar la calle para acercar el arte al pueblo, que sería la faceta educativa de la estética viaria. Una larga tradición de monumentos en la vía pública así lo atestigua. Los pavimentos ornamentales y artísticos tienen también una larga historia y son muy estimables los ejemplos en casi todos los pueblos y ciudades del Sur de España. En Barcelona, aparte de las losas de piedra del Barrio Gótico, puede citarse la realización del firme del Mirador del Alcalde

en la Montaña de Montjuich, ejecutado bajo diseño del pintor Juan José Tharrats.

Colocar (Avda. de la Catedral junto a las Murallas Romanas) o conservar (Plaza de la Villa de Madrid en Barcelona) restos arqueológicos en la vía pública ha sido otra experiencia afortunada, como lo es también la decoración, por auténticos artistas, de pasos inferiores, estaciones de metro, fachadas de edificios públicos y privados.

Una frase de Miguel Angel Asturias: «Los muros hablan. Los muros gritan. Son las voces y los gritos de la ciudad», sirvió de base para «Pictorama - I», la primera gran exposición en la calle de cincuenta obras de artistas de distintas tendencias, que durante el verano de 1969 fueron exhibidas, bajo el patrocinio del Ayuntamiento, en diversos puntos de la ciudad, con recorridos preestablecidos.

Previsiones a largo plazo

Conviene no hacerse excesivas ilusiones en cuanto a posibles éxitos inmediatos. Únicamente será factible una vialidad confortable a través de una acción a largo plazo, en los nuevos sectores o en las nuevas ciudades. Es en la fase de planificación cuando deben preverse espacios suficientes para hacer compatibles el tráfico motorizado, los usos funcionales y las actividades humanas del peatón. Si no se proyectan barrios y ciudades nuevas para la plena motorización (un vehículo para cada dos personas), las exigencias del tráfico acabarán devorando las provisiones más aparentemente ambiciosas. Pretender que el ciudadano renuncie a la posesión o al uso discrecional del vehículo privado, en nombre de la incapacidad o la imprevisión de urbanistas y dirigentes, es la mayor de las utopías. Nunca el hombre ha renunciado a una conquista del progreso... y la invención e industrialización del coche a motor es el más espectacular y popular de los avances técnicos del siglo XX.

Pavimentos artísticos y ornamentales

Los pavimentos de calzadas, aceras y plazas constituyen la parte superficialmente más importante de la vialidad y todo intento de embellecerlos parece digno de tenerse en cuenta. Sin embargo, es imprescindible una tajante distinción entre lugares sin conducciones subterráneas o con galerías de servicios y el resto de la vialidad urbana, sometida a una constante cirugía para instalar, ampliar, mejorar, reparar o conservar las cada vez más numerosas instalaciones de los servicios públicos de saneamiento, agua, electricidad, teléfonos, gas, señalización, alumbrado público...

En el primer caso es posible pensar en firmes especiales de formas y colores variados. En los demás casos la experiencia enseña que a los pocos



La estética
de la
vialidad
urbana

*Exposición
al aire
libre en la
calle dels
Archs de
Barcelona.*



*Tumbas
romanas
en la Plaza
de la Villa
de Madrid
de Barcelona.*



años o meses el firme especial se convierte en un muestrario de parches sin sentido. Los grises y los negros sin pretensiones son los que mejor resisten el continuo tejer y destejer, en absoluto caprichoso, de las empresas de servicios públicos. «Excavamos para el engrandecimiento de Nueva York», es el «slogan» de las vallas de protección en la obras urbanas de aquella ciudad. Es absolutamente cierto. Los cambios técnicos son tan rápidos y la evolución de las rentas, y por tanto de las necesidades, tan acelerada que es imposible toda planificación. Las exigencias del ciudadano son tan imprevisibles a nivel individual, que no parece fuera de lugar afirmar que se rigen por un principio de indeterminación similar al formulado por Heisenberg en el microcosmos.

Por ahora, al menos, no ha podido demostrarse que exista en el mercado ningún producto artificial que asegure una persistencia de colores suficiente para admitir reparaciones posteriores. Lechadas, másticos, pigmentos, resinas epoxy, aditivos, mosaicos, pierden, sin excepción, las tonalidades, intensidades y matices iniciales. Por ello su uso sólo puede admitirse en zonas libres de instalaciones subterráneas.

En las calles normales, con su acompañamiento de tuberías y cables enterrados, debe recurrirse a los materiales tradicionales: piedras naturales, asfalto y hormigón. Son ejemplos notables, entre otros muchos, los adoquinados en arco de París, los adoquinados en círculo de Vällengby en Estocolmo, las losas de piedra de Milán o las combinaciones de ambos elementos en Roma. El Pall Mall de Londres es un clásico del «shipping» con árido de color rojo. La combinación de asfalto con bordillos, rigolas y adoquines de hormigón, a veces ligeramente coloreados en rojo, es un verdadero arte holandés que liga muy bien con el verde de sus prados y con sus jardines multicolores. Las posibilidades del ingenio y el buen gusto, aun con el empleo de materiales sencillos, quedan demostrados en las aceras de Copenhague, cuyas combinaciones de losas normalizadas de hormigón y adoquines de piedra basáltica negra, reúnen todas las ventajas imaginables: economía, facilidad de manipulación en el subsuelo, conservación sencilla, superficie agradable y posibilidades estéticas muy estimables. Los jardines japoneses de arena y cantos de río son otra demostración de las posibilidades de un uso inteligente y sensible de materiales sencillos. Otra experiencia interesante a base de áridos de distintos colores la constituyen los taludes de una de las líneas férreas de Disneyland en Estados Unidos.

Con una mezcla de materiales heterogéneos se realizó en Barcelona el ya citado Mirador del Alcalde, en el cual se emplearon granitos, areniscas, calizas, basaltos, pórfidos, cantos rodados de río, ladrillos, tochos, losetas de mortero, fondos y cabezas de botellas, tapas de fundición, chatarra... en una combinación abstracta de gran valor artístico al lado de los parterres y juegos de agua.

El arte también debe pesar, aunque se olvide casi siempre, en los trazados en planta, en los perfiles y en los acuerdos verticales. Es verdad que las posibilidades de actuación sólo se presentan en las vías y barrios nuevos, sobre todo en zonas de topografía accidentada. En la práctica suele haber una gran diferencia entre el crecimiento espontáneo (construcción casa a casa) y las actuaciones por polígonos, sean de iniciativa privada o pública.

Cuando se dispone de una superficie importante (más de 10 Ha., por ejemplo) es posible, en especial en terrenos montañosos, una aplicación de principios estéticos a la planificación y actuación urbanística.

La regla más importante podría ser la fidelidad al paisaje. No se trata de una sujeción estricta, en general incompatible con las densidades excesivamente altas. Es más bien un problema de reestructuración de los relieves naturales para conseguir unas transiciones suaves, sólo rotas esporádicamente por unas discontinuidades claras que pongan de relieve la voluntad de ordenación y manifiesten la presencia de una obra realizada por el hombre.

Desmontes y terraplenes con pendientes suaves (no inferiores a dos de base por uno de altura), corrección de antiguos torrentes, vías curvas, en cierto modo siguiendo las curvas de nivel, composición ponderada de los edificios en altura, los bloques de cuatro o cinco pisos y las viviendas unifamiliares, alternando con zonas libres de edificación o con edificios de uso público de una o dos plantas.

Es ya práctica habitual aprovechar los enlaces a distinto nivel de autopistas, autovías y calles importantes para plantaciones en taludes y espacios muertos interiores. Más importante aún es realizar un exhaustivo estudio morfológico del territorio antes de cualquier planificación, lo que permite, o permitirá más adelante, sacar partido de las perspectivas y de las zonas que requieren cierto grado de intimidad.

Aceras y plazas

Las aceras juegan un papel importante y deben cuidarse de un modo especial. En primer lugar sus dimensiones serán razonables. Múltiplos del módulo de 0,70 m. Una dimensión mínima libre de 1,40 m. si no hay construcciones laterales y de 2,10 m. si bordea una fachada. Siempre que sea posible debe dotarse de una hilera de árboles, cuyo tipo será función de las condiciones climáticas y estéticas de la región y de las posibilidades de supervivencia de la planta en atmósferas polucionadas, sin cuidados excesivamente gravosos. Incluido arbolado, la anchura óptima está comprendida entre 4 y 5 m. y no puede bajar en ningún caso de 3,50.



La estética en la vialidad urbana

En los centros comerciales debería cuidarse la continuidad de los escaparates. En este sentido las fachadas mudas y ciegas de los grandes bancos constituyen un verdadero azote para las principales vías. La calle Alcalá de Madrid, la Plaza Cataluña de Barcelona, la calle Sierpes de Sevilla son ejemplos típicos de vías que han perdido casi toda su humanidad por culpa de este absurdo sistema de instalación deshumanizada que, con su reiteración, lo único que consigue es ahuyentar a los que pretendía atraer.

La dotación de elementos auxiliares con diseños cuidados es uno de los medios más eficaces para hacer atrayente la acera, la plaza y el paseo como lugar de relación. Farolas, conjuntos vegetales, fuentes, bancos, kioscos de libros y periódicos, puestos de flores, pequeños bares para refrescos, cabinas telefónicas, marquesinas en las paradas de autobuses, ventas ambulantes, esculturas o palomas, son otros tantos procedimientos empleados en los países mediterráneos para aprovechar las benignidades de sus inviernos o hacer más soportables los calores veraniegos.

Es interesante el caso de La Haya, cuyas esbeltas vitrinas, a modo de escaparates en la acera, en el corazón de su centro urbano, constituyen un elemento más de atracción y de interés. Las Ramblas de Barcelona o el Boulevard de los Italianos en París son otros dos ejemplos notables del interés que puede despertar la vía pública.

Por el contrario, la existencia de postes y líneas aéreas es un factor negativo de gran importancia, tanto por motivos estéticos, como psicológicos, de inseguridad y falta de orden y pulcritud. Tokio es un caso extremo en este sentido, y la maravilla e incluso animación de muchas de sus calles ganarían mucho con una política de instalaciones subterráneas.



Banco y farola, diseño de Gaudí, en el Paseo de Gracia de Barcelona.

Una pequeña exposición arqueológica junto a las murallas de la ciudad. Al fondo dos arcos del antiguo acueducto.



Aparcamientos

Respecto a las zonas de aparcamientos podrían repetirse muchos de los conceptos indicados para las aceras. Tienen una diferencia importante con éstas y es que su uso es más discontinuo, con lo cual es difícil mantener en aquéllas la «vida».

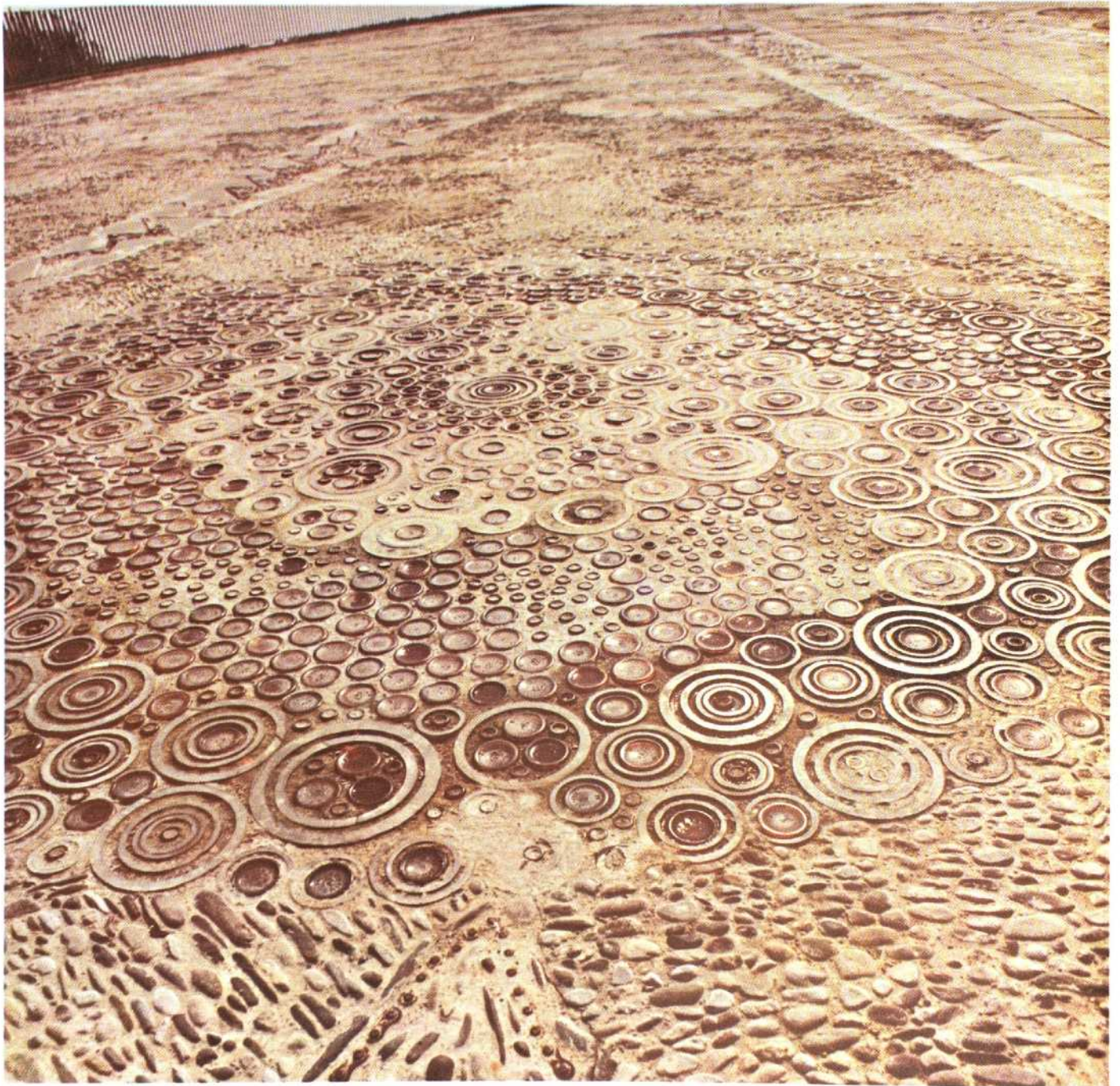
Un primer elemento esencial son los árboles. Cada aparcamiento debería ser un pequeño bosque urbano, con árboles de gran copa y hoja perenne.

Las vitrinas-escaparate se adaptan bien al concepto de uso discontinuo. Algunas esculturas o bajo-relieves estratégicamente situados. Un estudio detallado de pavimentos, sin grandes pretensiones,

al estilo del que existe en las afueras de Hartogenbosch en Holanda. Podría también estudiarse la forma de combinar los grandes «parkings» con terminales o paradas de transportes públicos que asegurarían un mínimo de actividad vital durante todo el día.

Sin embargo, la mejor manera de mejorar las zonas de aparcamiento y aumentar su productividad es a través de la planificación, buscando que estén al servicio de actividades con horarios complementarios, aunque esta solución en muchos casos es difícil, por no decir imposible.

Si lo permiten las exigencias económicas, lo mejor es recurrir a los aparcamientos subterráneos o en edificios propios. En el caso de aparcamientos subterráneos deberán construirse a suficiente pro-





La estética
en la
vialidad
urbana



fundidad para permitir la existencia de una capa de tierra (a poder ser de dos metros, como mínimo) en la que sea posible la creación de unas auténticas plantaciones jardineras y la plantación de árboles. Es esta una cuestión de gran importancia para evitar la excesiva artificialidad de casi todos los centros comerciales o direccionales que se están construyendo por el mundo. Compaginar las exigencias de unas soluciones a distinto nivel con las de una vida vegetal «natural» (sin árboles raquíticos ni ridículas macetas), es requisito indispensable para no caer en la frialdad de ambientes técnicamente asépticos.

Detalles del pavimento abstracto, según diseño de Juan-José Tharrats en el Mirador del Alcalde de Montjuich (Barcelona)





La publicidad en la vía pública desempeña varias funciones. Por supuesto no todas son satisfactorias, pero su papel no es desdeñable. Los grandes paneles de publicidad exterior fijos, iluminados interior o exteriormente (la mayor parte), prestan en Barcelona un servicio de pantallas protectoras en medianeras al descubierto, solares sin edificar, construcciones antiguas deficientes o de altura insuficiente con relación a las colindantes, viales sin urbanizar, vallas de obras. Los anuncios luminosos dinámicos, de imágenes móviles, son de por sí elementos de interés y forman parte del decorado habitual de las principales vías urbanas.

En otros casos la publicidad se usa por razones económicas en autobuses, metros y tranvías (incluso en el exterior), marquesinas en paradas, papeleras, cabinas telefónicas, paneles luminosos indicadores del nombre de algunas calles principales. Usada con discreción, en tamaños reducidos y sin abusar de ella, no constituye en general un atentado a la belleza de la vía urbana.

También se han usado grandes paneles, en forma masiva, por períodos limitados, y en un punto concreto, para anunciar manifestaciones de interés ciudadano (Feria Internacional de Muestras, Salón del Automóvil, Festivales de Música, Temporada de Opera, etc.). En otras ocasiones se emplea el mismo procedimiento, pero en puntos estratégicos de la ciudad y para anuncios de índole diversa (programación municipal de obras, relación de congresos y exposiciones...) La objeción que puede hacerse a este sistema es que la proliferación y persistencia de estos reclamos acaba por desfigurar las mejores perspectivas urbanas y se convierte en habitual lo que debería ser excepcional.

Las obras de fábrica

En «Razón y ser de las estructuras», Eduardo Torroja sentó los principios de una estética funcional, cuya búsqueda era para él, y así lo enseñaba a sus discípulos, una obligación moral. Se puede aplicar a las obras de fábrica la misma motivación que Jorge Uscatescu intuye en la Escultura: «crear formas que puedan suscitar un sentimiento de alegría en los hombres». Está claro que si en algún lugar es necesaria esta alegría es en medio del ambiente hostil de nuestras ciudades actuales, y parece también evidente que el máximo rendimiento de una bella obra de ingeniería se obtiene en la vialidad urbana, donde puede atraer millones de miradas cansadas de vulgaridad y ávidas de belleza.

Las obras de fábrica no sólo pueden constituir un elemento interesante, sino que deben ser puntos excepcionales en los que la Administración Pública demuestre a gritos que aprecia, respeta y fomenta los mejores impulsos de sus ciudadanos.

En primer lugar requieren un amplio entorno libre que no ahogue las perspectivas ni queden éstas empujadas por la proximidad de los grandes bloques de edificios. En cuanto a las nuevas preocupaciones estéticas en las obras de fábrica en sí mismas, podría definirse como exigencia, en perspectiva lejana, la esbeltez. Al aproximarse a ellas, no pueden defraudar. Deben ser dinámicamente veraces. No se ha podido llegar a una cuantificación de relaciones óptimas, si bien parece que pueden existir ciertas reglas que ligen alturas, anchuras, luces libres, inclinaciones de los taludes para aumentar el «confort» debajo de ellas.

En el interior y a lo largo de las mismas, el ingeniero debe recurrir al escultor, al pintor, al decorador, al paisajista y no despreciar sus consejos. El británico J. Dood nos habla de amplios cinturones verdes, con árboles de gran desarrollo colocados, no en simples hileras, sino en masas más anchas. Nosotros añadiríamos: si lo permiten la especulación del suelo y las excesivas densidades.

Visiones panorámicas

La visión panorámica desde los inmuebles altos o desde las obras de fábrica elevadas debería ser objeto de especial atención, casi imposible en las viejas ciudades, con mil condicionantes, y más factible en los nuevos barrios o en las ciudades de nueva planta. En Barcelona-Ciudad el tramo de autopista a Mataró es un ejemplo de las posibilidades de estas visiones panorámicas, por cuanto se disponía de una reserva desde hace un siglo (Plan Cerdá de 1859) de 100 m. de anchura. En cambio, en la Avda. Meridiana, con sólo 40 m., el resultado es desolador: ni un árbol, ni una planta. Sólo asfalto, cemento y rejas. El director de la obra debió sufrir tanto que quiso dejar constancia de su preocupación recurriendo a pigmentar de verde el firme de las medianas...

Epílogo

Queda inédito el sugestivo mundo del ambiente nocturno de la ciudad, con las posibilidades inagotables de las iluminaciones de monumentos, jardines, anuncios, escaparates..., como tampoco es posible abordar la necesidad de tratamientos especiales de muros, escaleras, estaciones de «metro» y tantos y tantos ambientes públicos que forman la vida del ciudadano. Posiblemente la síntesis más operativa sea recalcar la urgencia de plantearse la figura del «coordinador de la estética viaria», que asegure la integración de las artes, recoja y unifique criterios, promueva iniciativas, busque recursos y cree conciencia comunitaria.

La estética en la vialidad urbana no es un lujo superfluo. Es una exigencia moral y una necesidad para el equilibrio psicológico del ciudadano. ■



PRIMERA REUNION DEL GRUPO SECTORIAL SOBRE MEDIO AMBIENTE URBANO

del Comité del Medio Ambiente de la O.C.D.E. en París

A través de una reorganización habida en julio de 1970 en el seno de la O.C.D.E. se instituía la formación de un Comité sobre Medio Ambiente cuya responsabilidad era:

- a) Proceder a investigaciones sobre problemas ligados a la preservación y mejora del ambiente humano, teniendo en cuenta especialmente sus implicaciones económicas y comerciales.
- b) Examinar y confrontar las acciones emprendidas o propuestas en los países miembros de la Organización, en el dominio del medio ambiente, así como sus implicaciones económicas y comerciales.
- c) Proponer soluciones a los problemas del medio ambiente, teniendo en cuenta, en lo que sea posible, todos los factores que entran en juego, comprendido el del costo y la eficacia.
- d) Velar por que los resultados de las investigaciones en el dominio del medio ambiente puedan ser efectivamente utilizados en el marco más amplio de los trabajos de la Organización sobre la política económica y el desarrollo social.

A su vez, este Comité se estructuró en varios Grupos Sectoriales, entre ellos uno dedicado a Medio Ambiente Urbano, y varios Grupos *ad-hoc* para estudio de temas concretos.

Los objetivos del Grupo Sectorial del Medio Ambiente Urbano se establecieron de acuerdo con el deseo de permitir intercambios de experiencia entre los diversos países y de proporcionar a sus Gobiernos información, análisis y recomendaciones sobre:

- a) La incidencia de la expansión demográfica y del crecimiento de la economía sobre el medio am-

biente urbano, teniendo en cuenta los efectos de los factores sociales, institucionales y de utilización del suelo.

- b) Los objetivos relativos a la mejora del medio ambiente urbano y la eficacia de las políticas y de las medidas que permitan alcanzar esos objetivos, así como las interacciones entre estas políticas y esas medidas.
- c) La naturaleza y la importancia de las inversiones necesarias para asegurar el crecimiento futuro de las aglomeraciones y para alcanzar diversos niveles de cualidad del medio ambiente en estas aglomeraciones.
- d) La puesta a punto y la aplicación a la gestión urbana y a la utilización del suelo, de normas, criterios y métodos que tengan en cuenta las consideraciones apropiadas relativas al medio ambiente.

Durante los días 20 y 21 de septiembre se ha celebrado en París la primera reunión de este Grupo Sectorial. Durante la misma se ha fijado el programa de atención inmediata, se ha elegido presidente y se ha dado conocimiento de algunos trabajos y experiencias realizados en diversos países sobre el impacto producido por el vehículo de motor en el medio ambiente.

El programa de atención inmediata se eligió por votación entre los diez temas previamente seleccionados por el Secretariado, que eran los siguientes:

- a) Innovación en las ciudades nuevas.

Teniendo en cuenta que durante los próximos treinta años se puede esperar ver nacer más comunidades nuevas que en el curso de toda la historia de la implantación del hombre en las ciu-

dades, se trataría de inventariar las innovaciones realizadas, o en curso, en las nuevas comunidades de los países de la O.C.D.E., de recoger enseñanzas prácticas sacadas de las operaciones de innovación, para indicar a los Gobiernos los medios por los cuales se puede mejor desarrollar y sostener las innovaciones más fructíferas, después de determinar las zonas en las cuales las innovaciones serían a la vez viables y útiles.

b) Mejora de los sistemas de información en materia de gestión urbana.

La utilización de técnicas a base de ordenador permitiría, sin duda, mejorar de modo sensible la cualidad y la cantidad de los datos de información de que disponen los urbanistas. Se trataría de estudiar las enseñanzas recogidas en cada país relativas a la creación y utilización de sistemas de información de gestión y de estimar las ventajas y costes de estos sistemas.

c) Formación de urbanistas.

Se trataría de conocer los programas de formación de nivel elevado existentes en los países miembros de la O.C.D.E., las necesidades de formación y la forma que convendría dar a la enseñanza.

d) Técnicas de toma de decisiones y de organización urbana.

Es a la vez necesario y posible poner a punto nuevas técnicas, para definir los objetivos y controlar los efectos de políticas y programas. Se podría así examinar y valorar la experiencia adquirida a fin de estimar la importancia real y los límites de estos métodos.

e) Lucha contra la especulación del suelo.

Se trataría de evaluar las enseñanzas recogidas y los procedimientos actualmente utilizados y su efecto sobre el mercado de terrenos y sobre el desarrollo de las aglomeraciones.

f) Puesta en marcha de sistemas de construcción industrializada.

Puesto que se requiere, cada vez de manera más patente, la forma de dar viviendas de calidad aceptable y precio abordable, en plazos breves y en número importante, conviene conocer el estado en que se encuentran las técnicas de industrialización de la construcción. Se trataría aquí de estudiar las experiencias realizadas y de analizar el valor y la eficacia de los diversos métodos utilizados.

g) Innovaciones en materia de recogida y eliminación de residuos urbanos.

Ante el aumento del volumen de residuos sólidos en las zonas urbanas y el coste de los métodos tradicionales de recogida y destrucción de basuras, se trataría de analizar las características económicas de los sistemas de eliminación

de residuos sólidos actualmente utilizados, de estudiar los proyectos nuevos destinados a resolver este problema y apreciar las perspectivas.

h) Medidas tendentes a disminuir el ruido en las aglomeraciones.

Se estudiaría toda la gama de métodos y de políticas utilizadas para reducir el ruido en los diferentes países miembros de la O.C.D.E. y se estimaría su eficacia.

i) La explotación del subsuelo urbano.

El precio elevado del terreno en el centro de las ciudades, la necesidad de obtener el máximo aprovechamiento del terreno, la de crear estacionamientos subterráneos y la creación de sistemas de transporte en las zonas centrales congestionadas, llevan a una explotación cada vez más intensa e ingeniosa del subsuelo urbano. Se trataría de pasar revista a las experiencias realizadas, examinar ventajas y costos y valorar sus efectos sobre el conjunto del medio ambiente urbano.

j) Transportes públicos en zonas urbanas de débil poblamiento.

La dificultad de asegurar los transportes y servir los movimientos en las zonas en que se extienden las residencias y las industrias, dispersamente por el territorio circundante a las ciudades, están llevando al estudio de diversos sistemas de racionalización del tráfico que convendría analizar y valorar con vistas a una experimentación coordinada.

La votación realizada dio prioridad a los temas señalados con las letras a) y d), sobre los cuales se dirigirá la atención del Grupo Sectorial en una primera etapa.

La elección de presidente quedó muy facilitada gracias a que la candidatura propuesta por Francia no tuvo oponentes. El Sr. Maurer, Delegado de Suiza, fue así elegido por unanimidad.

En cuanto a las experiencias que fueron expuestas y examinadas sobre la disminución de la incidencia del vehículo de motor en el medio ambiente, puede señalarse la nota común de que todas ellas participaban: la eliminación total o matizada del vehículo privado de ciertos recintos urbanos seleccionados como dominio del peatón, con acondicionamiento adecuado de calles y plazas (embellecimiento, pavimentación, supresión de aceras, vegetación, extensión de cafés sobre la calzada, preparación de sitios de estancia al aire libre, etc.) a pesar de los problemas originados al comercio por la restricción de sus facilidades de abastecimiento y acceso, problema para el que se proponían diversas soluciones, desde la circulación permitida a determinadas horas, hasta la utilización de vehículos eléctricos, silenciosos y no contaminantes.

Ofrecemos a continuación un resumen de los cinco trabajos presentados.



Introducción General

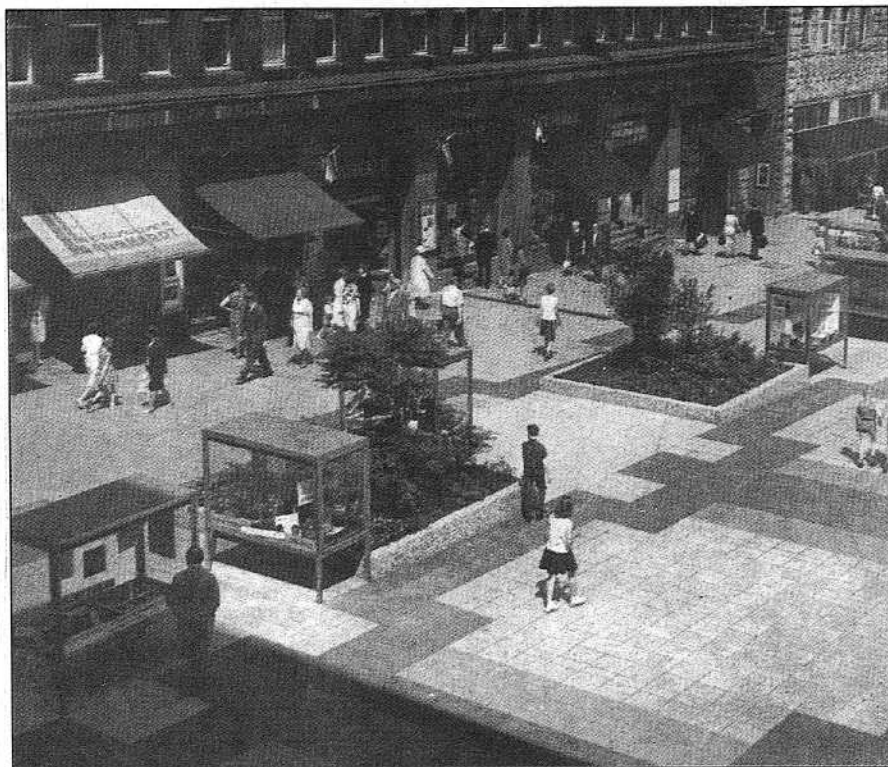
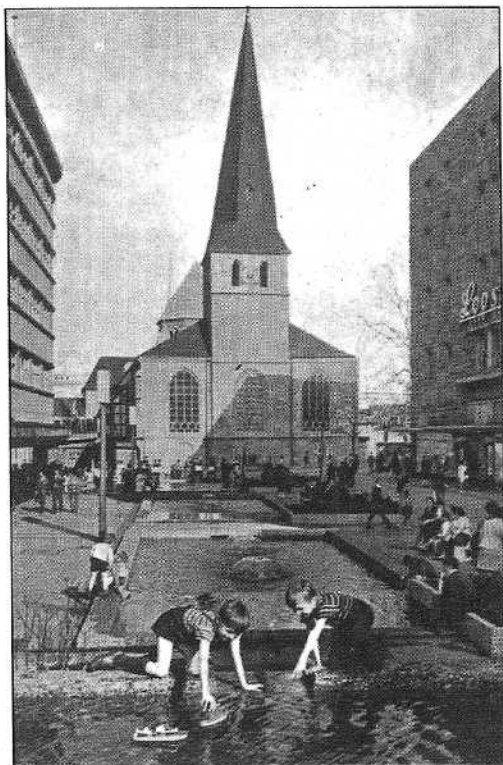
Traducción y resumen:

Luis Astorquia y Roque Manresa

Expertos en todos los niveles de decisión de todas las naciones han ido progresivamente preocupándose por el crecimiento del parque automovilístico y por los problemas de medio ambiente que ello implica. El crecimiento del tráfico motorizado está afectando seriamente a la calidad del medio ambiente urbano y han llegado a la conclusión de que medidas para la restricción del tráfico deben ser aplicadas en los centros de nuestros pueblos y ciudades si queremos conservarlos transitables y atractivos.

Dos han sido los caminos pensados para resolver el problema: uno de ellos aboga por la exclusión total del tráfico en las áreas centrales de las ciudades, otro introduce esquemas restrictivos de tráfico privado cambiando los esquemas circulatorios dentro del área central.

Claro exponente de esta preocupación a escala mundial son los trabajos realizados en las ciudades de Copenhague, Norwich, Essen, Rouen y Gotemburgo.



Restricciones de tráfico para vehículos de motor en el centro de Copenhague

Resumen del trabajo presentado por Kai Lemberg (*)

Antecedentes

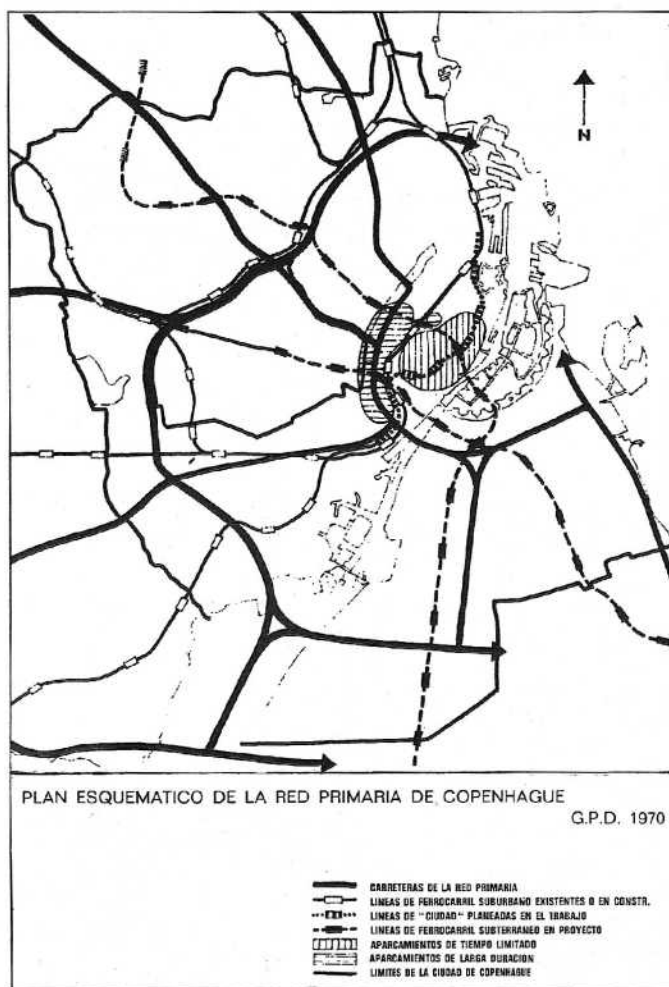
En la actualidad (1970) el área metropolitana de Copenhague ocupa una extensión de 2.660 km² y es habitada por un total de 1.700.000 personas, el municipio se extiende sobre unos 75 km² albergando en su interior a unos 630.000 ciudadanos.

En su interior hemos de distinguir su zona central y enmarcada en ella el C.B.D., que coincide físicamente

con la antigua ciudad medieval. Contiene aquel la mayor concentración de comercios, almacenes y tiendas especializadas, así como las mejores y más interesantes riquezas y monumentos de carácter histórico, arquitectónico y cultural.

El espectacular aumento en la motorización llevado a cabo en los años cincuenta y sesenta, dieron lugar a enormes problemas de aparcamiento y congestión de las vías de circulación, haciendo el tráfico de peatones peligroso y poco agradable.

* Director de Planeamiento General, en Copenhague (Dinamarca).



Como consecuencia de este estado de cosas, muchas tiendas, comercios y oficinas sufrieron los efectos de las malas condiciones de accesibilidad que afectaron por igual a visitantes y empleados.

Copenhague que llegó a tener en 1950 unos 770.000 habitantes bajó en 1970 a 630.000 habitantes. La gente se marchaba a vivir a zonas periféricas, amenazando el tradicional monopolio del C.B.D. como el único centro urbano de la metrópoli.

El proceso de descentralización urbana y el incremento de la motorización hicieron de la planificación del centro de la ciudad y de su tráfico una cuestión urgente.

Establecimiento de zonas peatonales

Para paliar la situación se pensó convertir la importante calle comercial de "Stroget" para uso exclusivo de peatones. Los expertos negaban y dudaban de la eficacia del proyecto. La policía, el Departamento de Tráfico y los técnicos del transporte público aconsejaban los cortes alternativos de calles al tráfico rodado, recomendando un aplazamiento mientras se procedía a la elaboración de amplias y rigurosas investigaciones.

Representantes de los comerciantes y de otras actividades protestaron enérgicamente contra tales medidas que con toda seguridad les privaría de los clientes y compradores que venían en automóvil.

A pesar de todo, el Concejo de la Ciudad decidió como experimento cerrar Stroget el 17 de noviembre de 1962 a todos los vehículos con excepción de ambulancias, bomberos y policía, desde las 11 a.m. a las 4 a.m. En las primeras horas de la mañana (4 a.m.-11 a.m.) las furgonetas y vehículos de reparto podían ir a sus destinos en la calle, exclusivamente si tenían que efectuar maniobras de carga o descarga. Las bicicletas quedaban también prohibidas.

Muy pronto el experimento se convirtió en un éxito. La prensa y el público en general estaban entusiasmados; los comerciantes observando el incremento de sus ventas se convirtieron en calurosos defensores. Los expertos en planificación y tráfico apreciaron que las dificultades que tenían no habían hecho acto de presencia y que la actitud del público era definitivamente favorable. Como resultado de este experimento, Stroget fue en 1964 convertida en una calle peatonal permanente, sin ninguna oposición.

Posteriormente se complementó la obra con la calle "Fielstroede" en el barrio latino. En este caso, las medidas restrictivas fueron más suaves permitiendo a los vehículos de servicio que fueran a sus destinos a muy poca velocidad, pero con la obligación de dejar preferencia a los peatones bajo todas las circunstancias. Las especiales características de la calle así lo aconsejaron.

Otro paso hacia la peatonización del C.B.D. lo constituyó el acondicionamiento de la plaza de "Grabrodtov" (1968), que con su peculiar fisonomía se convirtió en un auténtico oasis para el descanso y el ocio en contraposición con las transitadas calles de Stroget y Fielstroede.

El total de zonas peatonizadas en el C.B.D. de Copenhague se compone de las siguientes realizaciones:

- La importante calle comercial de Stroget (1.080 m.)
- Una calle secundaria de gran tradición y con un gran flujo de peatones, Fielstroede (230 metros).
- La histórica y tranquila plaza de Grebrodretov (50 metros).

Evaluación del impacto de la peatonización

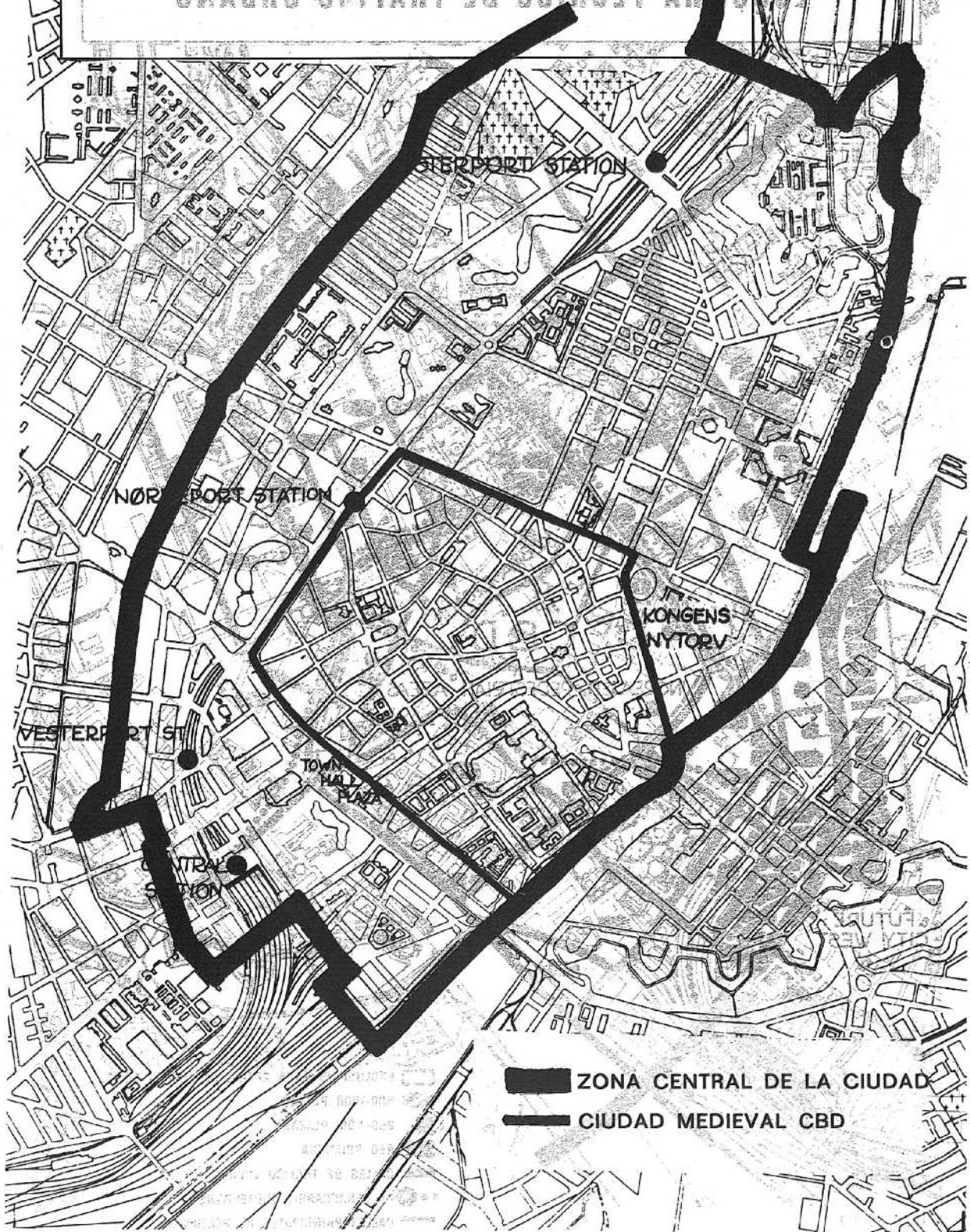
La decisión política de establecer Stroget como calle de peatones sin esperar a detallados análisis y estudios, significó que no existe información para investigaciones comparativas del tipo "antes y después" (para algunos variables).

Sin embargo, encuestas posteriores realizadas por los técnicos son una buena prueba para juzgar sus efectos. A grandes rasgos y sin entrar en detalles se analizaron las siguientes variables:

- Contaminación atmosférica.- Se han experimentado descensos.
- Ruidos.- Han disminuido.

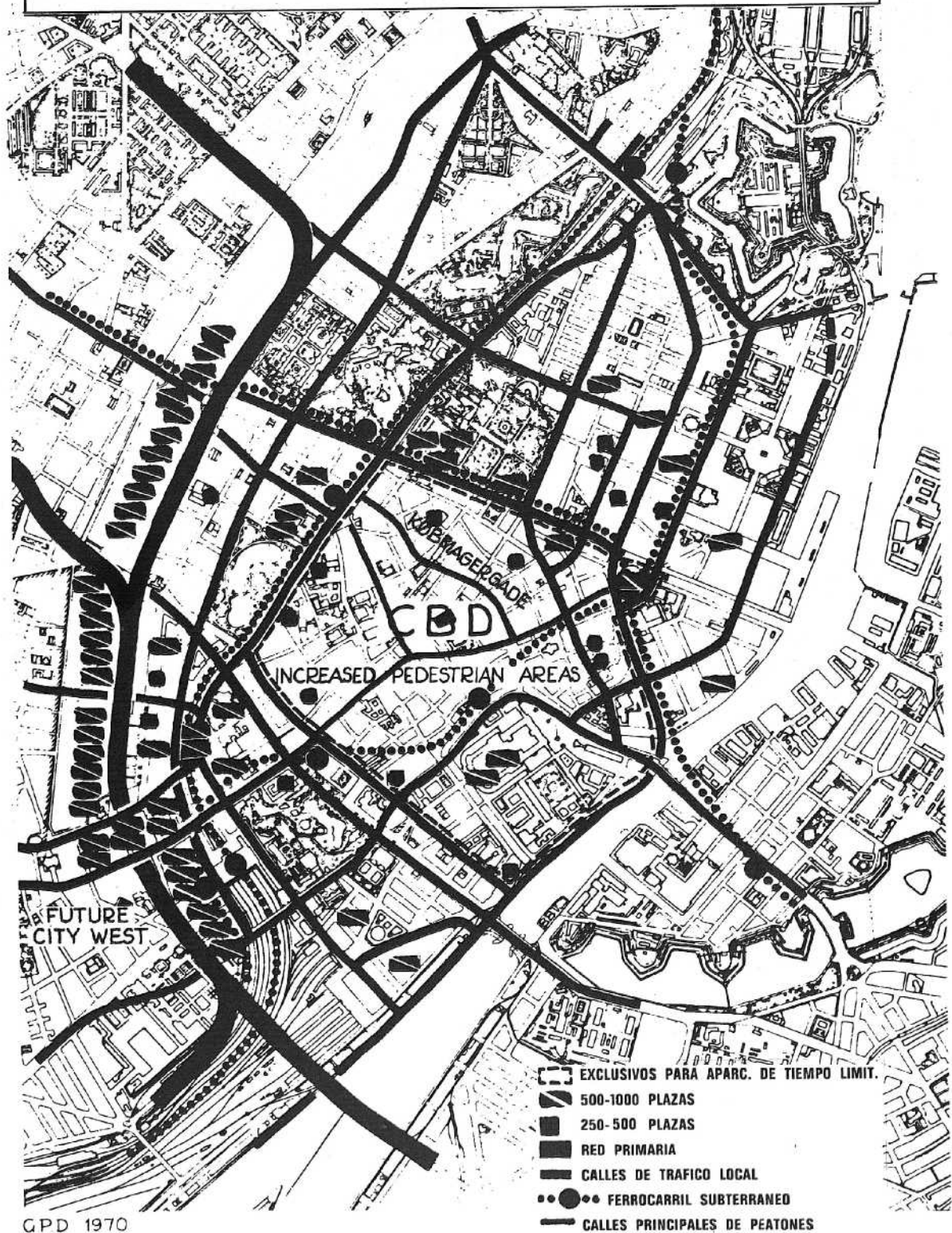


CENTRO DE LA CIUDAD Y CBD



■ ZONA CENTRAL DE LA CIUDAD
— CIUDAD MEDIEVAL CBD

ESQUEMA TEORICO DE TRAFICO URBANO





- Venta de artículos al por menor.- Han aumentado considerablemente.
- Tráfico de peatones.-Se han experimentado grandes incrementos.
- Tráfico de vehículos.-No se han producido trastornos apreciables en la red general del tráfico.
- Transportes públicos.-Aumenta el porcentaje de usuarios.
- Reparto de mercancías.-Se efectúa en mejores condiciones.
- Accidentes de tráfico.-Disminución global considerable. Aumentaron en la circunvalación y disminuyeron en el interior.
- Regulación del tráfico.-Se tuvieron que tomar medidas en las calles colindantes, pero no excesivamente radicales.
- Repuesta pública.-Muy favorable.
- Aparcamiento.-Se limitó el estacionamiento en el C.B.D. a 1 hora.

Planes futuros

El Departamento de Planificación General de Copenhague está preparando un Plan Director para el desarrollo de la ciudad y de su futuro centro. Las actividades en esta zona y especialmente en el C.B.D. están relacionados con la totalidad del área metropolitana y en muchos aspectos con toda Dinamarca. En consecuencia, la

prosperidad de esta parte de la ciudad es esencial para el desarrollo de gran cantidad de comercios e industrias regionales y nacionales, para el turismo y para el prestigio internacional de Copenhague. Las condiciones necesarias para que se realice ese desarrollo dependen de la calidad, de su medio ambiente y de su accesibilidad.

Las directrices generales del Plan pretenden:

- Proporcionar a Copenhague una estructura de centro metropolitano.
- Que su centro, incluido el C.B.D., funcione como el mayor centro de servicios, ofreciendo los mejores y más variados tipos de bienes y equipos, en departamentos de distribución, tiendas especializadas y edificios administrativos.
- Que el C.B.D. continúe siendo el centro comercial de mayor concentración, ofreciendo a los consumidores unos servicios especiales únicos en la región metropolitana.
- Desarrollar grandes centros secundarios en el Norte y Oeste que en el transcurso del tiempo se convertirán en centros locales de Distritos urbanos fuera del área de Copenhague.
- Estimular a las industrias, fabricantes, almacenistas y a las actividades pesadas de la zona portuaria para que abandonen las zonas céntricas, permitiendo en cambio la instalación de comercios, servicios especializados privados y públicos, restaurantes, zonas de esparcimiento y de actividades culturales.

MUNICIPIO	HABITANTES 1970(1) (MILES)	FECHA DE PEATONIZACION DE LA 1.ª CALLE	CALLES PEATONIZADAS 1.4.1971		TIEMPO DE CARGA Y DESCARGA
			NUMERO	LONGITUD TOTAL EN METROS	
Federicia.	43	1970	1	150	06 - 10 a.m.
Helsingor.	52	1965	5	560	00 - 11 a.m. (2)
Holstebro.	33	1963	7	920	06 a.m. - 02 p.m. (2)
Horsens.	52	1968	1	120	Todo el día.
Kolding	52	1968	1	120	05 - 10 a.m.
Nykobing F.	26	1970	1	75	No consta.
Naestved.	41	1969	1	120	00 - 11 a.m.
Odense.	163	1967	5	505	04 - 10 a.m.
Randers.	64	1963	6	470	06 - 10 a.m.
Svendborg.	35	1970	1	80	06 - 10 a.m.
Viborg.	36	1969	1	180	11 p.m. - 11 a.m. (2)
Aalborg.	154	1963	5	1.230	00 - 11 a.m.
Ballerup.	50	1970	1	160	Todo el día.
Horsholm.	19	1969	1	300	00 - 10 a.m.
Copenhaguen.	630	1962	3	1.360	04 - 11 a.m.

(1) Suburbios excluidos

(2) Con unas pocas excepciones

Defender los aceptables niveles de habitabilidad de las unidades residenciales, que estarán asegurados por la intervención del Plan General, contra la continuada comercialización de las mismas.

Como medidas necesarias para lograr los objetivos previstos están las siguientes:

- La creación de un atractivo servicio de transportes, ampliando la red de ferrocarril subterráneo con una "línea de ciudad" en la parte oriental del C.B.D. Sería posteriormente complementada con otra que atravesase el C.B.D. en dirección NO.
- Como transporte complementario, una intensa red de autobuses servirá el área.
- Los aparcamientos prolongados no se permitirán en el C.B.D. donde únicamente deben incrementarse los de tiempo limitado. Aquéllos se localizarán fuera de la zona en distintas adyacentes.
- Se procederá a la peatonización de nuevas calles del C.B.D. utilizando las experiencias deducidas y examinando las particularidades y los problemas concretos. En la actualidad se procede a la adaptación de la calle Kobmagergade.
- Debe crearse una mayor capacidad en los anillos de

circunvalación tanto en el C.B.D. como en los de los distritos que le rodean.

- Aunque por el momento no se estima práctica ni necesaria la prohibición total de conducción de vehículos privados a través del C.B.D., el establecimiento de barreras en puntos claves será imprescindible sobre todo en las intersecciones con las calles peatonizadas.
- Unos eficientes controles tanto de la circulación como de la vigilancia en los aparcamientos. A este efecto se está pensando en crear un cuerpo especial dedicado a estos menesteres, que sería dotado de los últimos avances técnicos para conseguir una gran efectividad.

Ciudades que han peatonizado calles en Dinamarca

Los beneficiosos efectos de la peatonización de "Stroget" en Copenhague, fueron un auténtico punto de partida para la iniciación de un proceso general en todo el país. Con las experiencias anteriores, numerosos municipios decidieron hacer sus pruebas, obteniendo excelentes resultados. La totalidad de las realizaciones llevadas a cabo en Dinamarca están recogidas en el siguiente cuadro:

Tráfico restringido y calles de peatones en Norwich

Resumen del trabajo presentado por A.A. Wood (*)

Introducción y características generales

Norwich (170.000 hab.) es una ciudad situada en una zona eminentemente agrícola y próspera. En tasa de crecimiento es una de las mayores de Gran Bretaña. Tiene una gran capacidad industrial, calzados, producción de alimentos y bebidas y un gran desarrollo comercial.

Su configuración funcional actual es la de un gran centro de servicios que abastece a una gran zona rural de unos 500.000 habitantes.

A estas peculiaridades hay que añadir que se trata de una de las más bellas y cuidadas ciudades históricas de todo el país (fundada hace 1.200 años).

Con estas características existía un gran peligro de deterioro en su medio ambiente si no se establecían medidas restrictivas a la afluencia de vehículos que se dirigían a sus zonas céntricas. Así pues, en el año 1967, el Concejo de la Ciudad de Norwich adoptó un plan que contenía las directrices para el desarrollo futuro de la ciudad hasta el año 2000, fecha en la que se espera que Gran Bretaña alcance una tasa de motorización de 0,4 vehículos/hab.

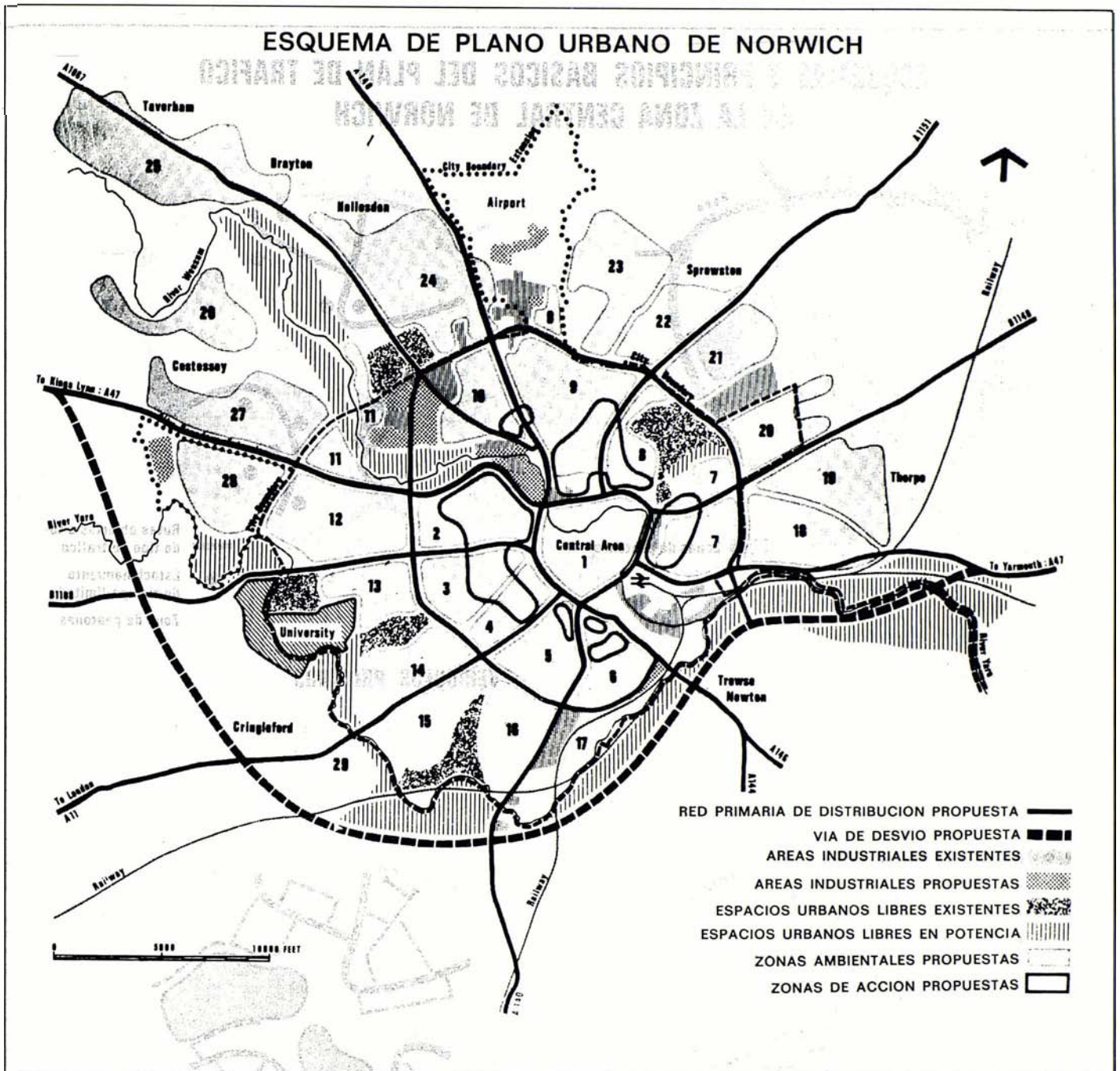
Planeamiento futuro de la ciudad y de su zona de influencia

Este plan, preparado por el Departamento de Planificación es algo más que un plan de tráfico. Se prevén estructuras interiores por las que la ciudad puede continuar desarrollándose como un centro regional conservando su carácter y mejorando las condiciones de vida de sus ciudadanos.

Estos objetivos se conseguirán con las siguientes determinaciones:

- limitando el tráfico en las calles céntricas, tanto comerciales como históricas.
- convirtiendo muchas de ellas en calles de exclusivo uso para peatones.
- introduciendo políticas adecuadas de transportes públicos y aparcamientos.
- dejando el centro de la ciudad para usos comerciales y residenciales, desplazando los usos industriales y todos aquellos que generen gran cantidad de tráfico.
- conservando y restaurando los edificios históricos, acondicionándolos para usos adecuados.
- a efectos de una mayor efectividad y control se dividió el territorio en 29 zonas unidas entre sí mediante anillos de circulación rápida y una red primaria de

(*) Técnico de la Oficina de Planeamiento de Norwich⁽⁶⁸⁾



distribución radial apoyada en aquéllos. La característica más importante es que el tráfico interzonas se verifique a través de los cinturones de circulación rápida.

El centro de la ciudad. Zona 1

La organización del esquema de la zona central de Norwich se efectúa sobre las siguientes bases:

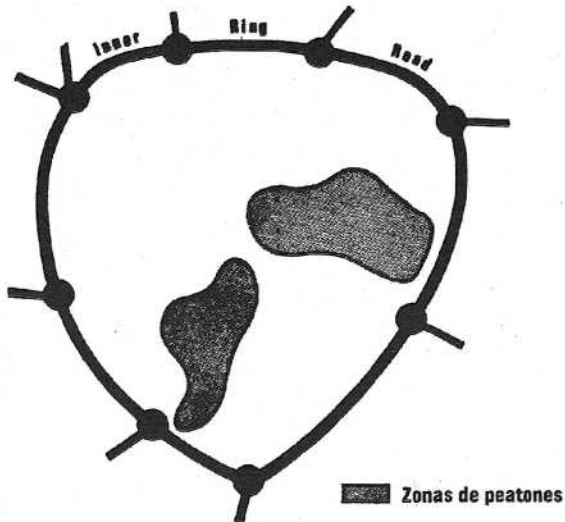
- Anillo de circunvalación abierto a todo tipo de tráfico. Rodea toda la zona. Actualmente en construcción. Será una vía rápida.
- Calle de circulación reservada exclusivamente a peatones (London Street, etc.)

- Calles de circulación de vehículos privados, rodeadas de aparcamientos por tiempo limitado.
- Calles de circulación de transportes públicos.
- Calles de circulación de vehículos de servicio.

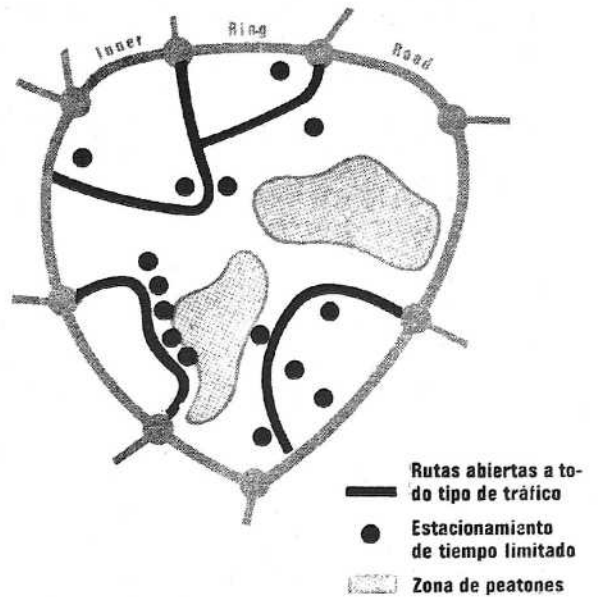
Algunas calles quedan superpuestas, pero entonces tiene preferencia el transporte colectivo sobre el individual. La superposición de los cuatro casos esbozados nos daría el plan general de circulación de la zona central.

Con referencia al transporte público se intentará dotarle de atractivas características y buenos niveles que lo harán más deseable. El establecimiento de las líneas correspondientes se basará en las siguientes proposiciones:

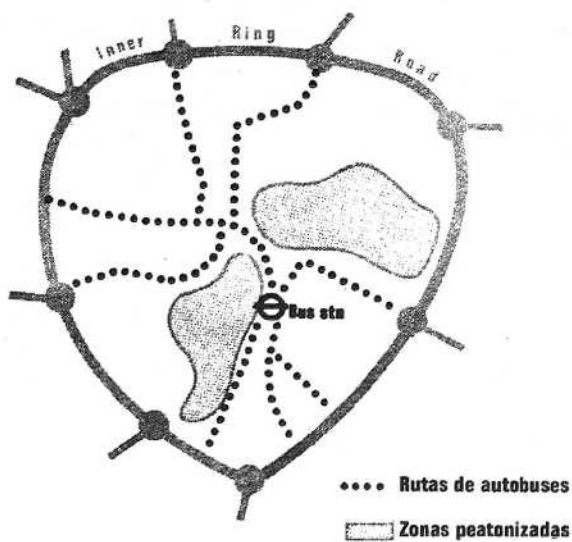
ESQUEMAS Y PRINCIPIOS BASICOS DEL PLAN DE TRAFICO EN LA ZONA CENTRAL DE NORWICH



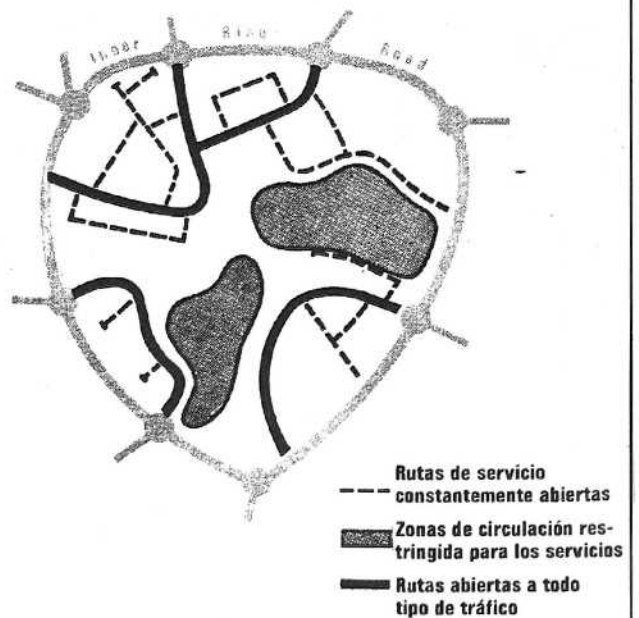
PEATONES



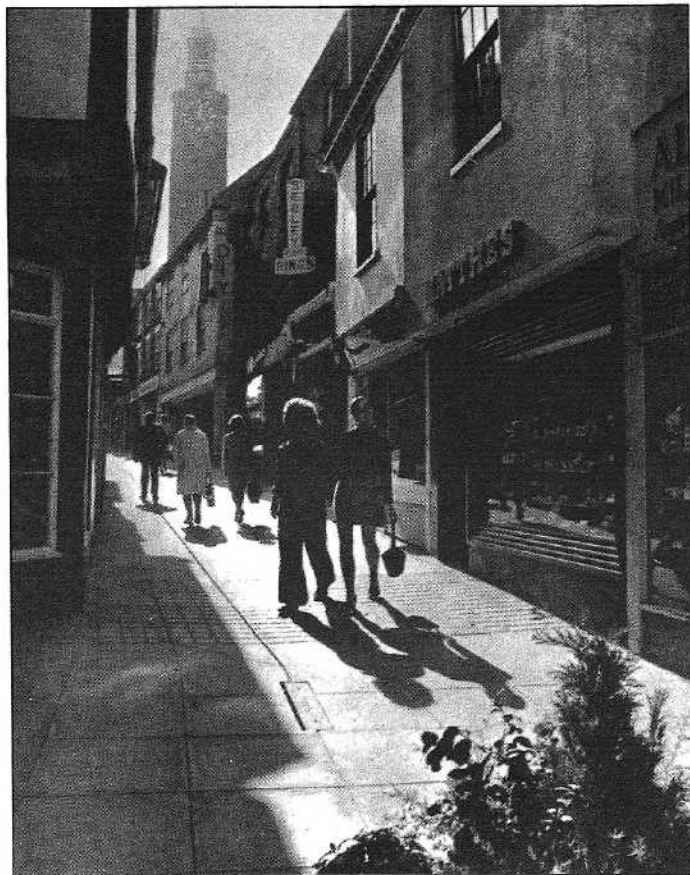
VEHICULOS PRIVADOS



VEHICULOS DE TRANSPORTE PUBLICO



VEHICULOS DE SERVICIO



La misma calle antes y después de su tratamiento

- Establecimiento de rutas que crucen la zona central. Si esto no se hace los trayectos se convertirán en circuitos, perdiendo atractivo y se impondrá una capacidad adicional al anillo de circunvalación.
- Fijación de trayectos muy próximos a las zonas libres de tráfico para que los pasajeros no tengan que caminar grandes distancias entre los puntos de embarque y desembarque.
- Separación del transporte público del resto del tráfico siempre que se eviten demoras.

Como medida complementaria de gran importancia se prevé la instalación de un sistema electrónico de control del número de plazas de aparcamiento que están disponibles para ser usadas. Este transmitirá información al anillo de circunvalación que será recogida por los usuarios de los vehículos particulares.

Peatonización de London Street

Uno de los puntos claves para la planificación de la zona central era la creación de áreas libres de tráfico. Actualmente hay cerradas al tráfico tres calles incluyendo a London Street que fue abierta en el 1967.

London Street es una calle estrecha y sinuosa que atraviesa el centro y en ella estaban establecidas las mejores tiendas de la ciudad. Las condiciones en las que se desarrollaba la circulación y la cotidiana actividad eran

molestas y dramáticas tanto para peatones como para los automovilistas. Las ventas iban decayendo.

En septiembre de 1966 se presentó a la Asociación de Comerciantes de London Street la propuesta de cerrar durante un tiempo limitado (6 meses) su calle al tráfico. Fue sometido a información pública y con unas cuantas modificaciones se procedió a la clausura al tráfico en julio de 1967. Las reuniones favorables que analizaremos más adelante, condujeron a que en 1969 la calle fuese acondicionada con:

- Colocación de toda la sección transversal al mismo nivel.
- Plantación de árboles.
- Provisión de sillas y asientos.
- Iluminación adecuada con las nuevas proporciones.
- Vitricas para exposición de artículos de venta, etc.

Únicamente se permitió la circulación en los siguientes casos de emergencia: funeral, carga y reparación, ambulancias, bomberos, policía, pero con una limitación de velocidad que se impone mediante una ondulación del pavimento.

Consecuencias y efectos

Posteriormente a la puesta en servicio de London Street se hicieron numerosas encuestas que hacían referencia a los siguientes aspectos:

- Niveles de ruido y contaminación atmosférica.
- Efectos sobre los centros.
- Comportamiento del tráfico peatonal (aumentó 43%).
- Efectos sobre la circulación de la zona.
- Respuesta del público.
- Respuesta de los comerciantes y afectados.
- Efectos sobre el uso del suelo y el valor de la propiedad.
- Efectos sobre los repartos de mercancías (máximo recorrido a pie posible 45 m.)
- Efectos sobre la red de transporte público.

Análisis minuciosos de todos estos factores dieron como resultado un gran éxito. Tan es así que los particulares, Asociaciones de Comerciantes y las propias autoridades han pedido que se aumenten las zonas peatonizables.

Planes futuros

Debido al gran éxito obtenido, el proceso de restricción del tráfico en calles localizadas continuará en el centro de Norwich, programado conjuntamente con la construcción del anillo de circunvalación, enlaces y aparcamientos, hasta que la zona central de comercios permanezca libre de tráfico durante el mayor tiempo posible y que los accesos de vehículos a la zona histórica sean los mínimos necesarios.



Toda futura idea de peatonización deberá ser experimentada en su primera etapa. El estudio de los problemas que surgen sobre el terreno proporcionan tanto al Consejo Municipal como a los afectados la oportunidad de efectuar los ajustes necesarios antes de que los trabajos permanentes sean llevados a cabo.

Calles peatonales en Essen

Resumen del trabajo presentado por Wilhelm Niehosener (*)

Introducción

Essen (709.000 hab.) es una de las ciudades alemanas que conservan el centro con su antiguo carácter medieval, pues a pesar de ser destruido durante la última guerra, en su reconstrucción se conservó el patrón original de calles. Esto ha permitido crear un gran centro comercial que comprende casi la totalidad de la parte antigua y en el que se encuentran los comercios mejores y de mayor variedad de artículos.

Calles para peatones

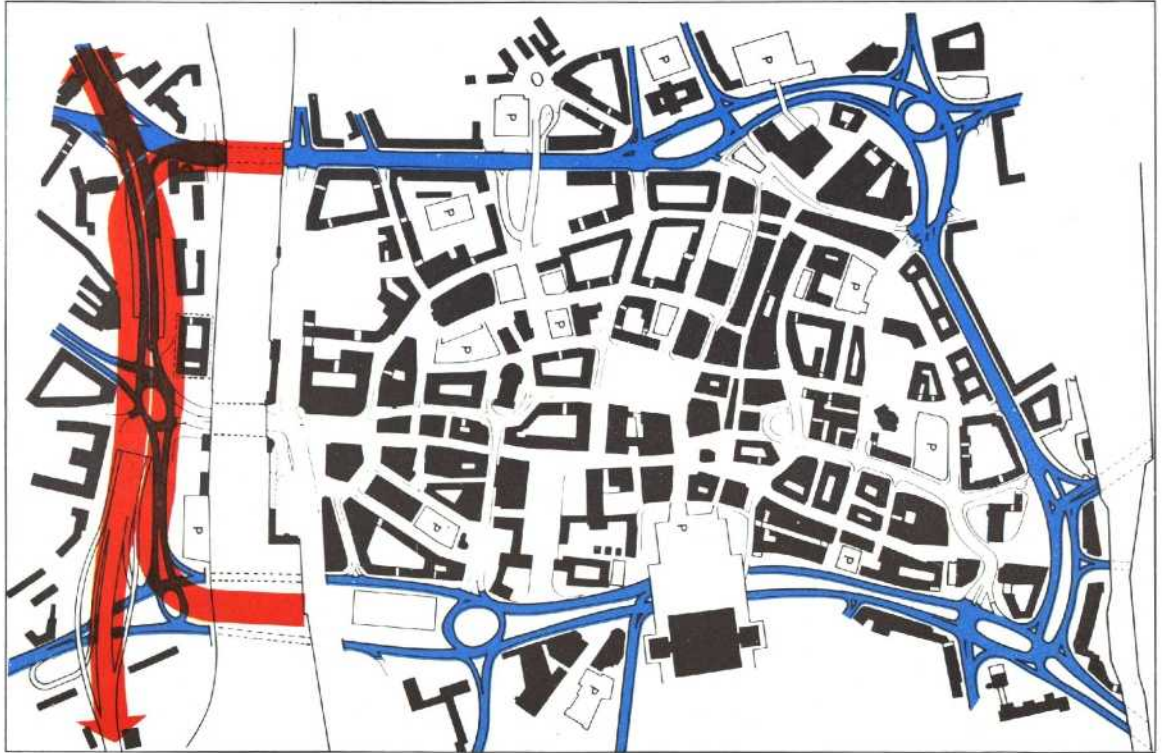
Con el fin de hacer más agradables las compras al público, se ha llevado a cabo un plan cuyo objetivo es transformar las calles más comerciales de la ciudad en vías de uso exclusivo de los peatones dejando algunas calles paralelas para dar servicios a los comercios por la parte posterior. La primera medida fue tomada después de la Primera Guerra Mundial cuando Essen dio un paso entonces considerable como no ortodoxo, al cerrar al tráfico una de sus principales calles, Limbecker Strasse, mediante señales de prohibición para vehículos.



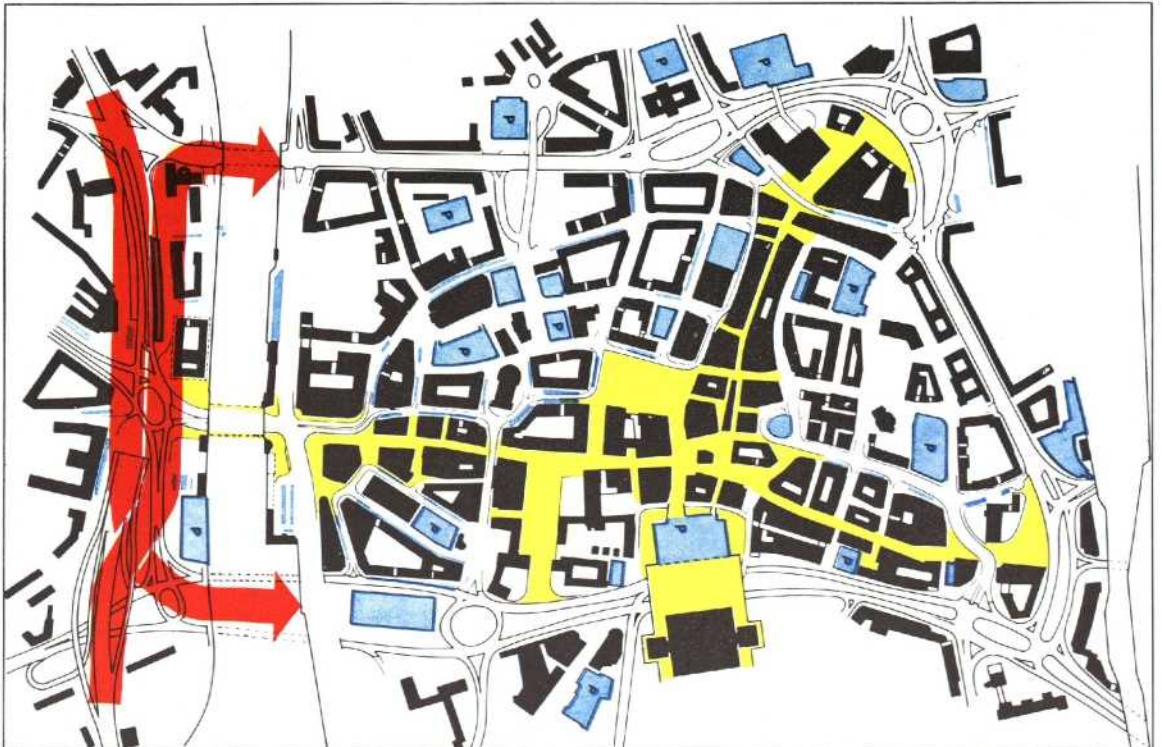
(*) Departamento de Planificación.



Esquema
donde se recoge
el anillo de
circunvalación
del área central
de Essen y
la zona de
aparcamiento



Essen central,
mostrando
las áreas
peatonales
en amarillo,
y áreas de
aparcamiento
en azul.



Debido al éxito que tuvo esta decisión entre los comerciantes y el público, se fue ampliando el número de calles en las que se aplicó esta medida estando hoy completándose el esquema de la figura 3. Todas las calles después de cerrarse al tráfico se han ido acondicionando con baldosas, fuentes, matas de arbustos, vitrinas de comercios y bancos, lo cual ha contribuido a hacer más agradable el paseo de los peatones.

Transporte público y privado

Para conseguir una gran fluidez en el tráfico se ha creado un anillo de circunvalación a este área central, que a su vez enlaza con la red de carreteras federales que también tiene un patrón concéntrico.

A todo lo largo del anillo los coches pueden girar a la derecha, hacia el interior del área, a zonas especiales con facilidades de aparcamiento, y hacia la izquierda por medio de enlaces a distinto nivel para no interferir el tráfico de la dirección opuesta. La totalidad del anillo tiene 4 carriles y en algunos puntos se amplía a 6, por ejemplo en las intersecciones.

Todavía es posible circular por el centro en determinadas calles, pero en el cruce con las vías de peatones

existe un gran paso de cebra que les da preferencia.

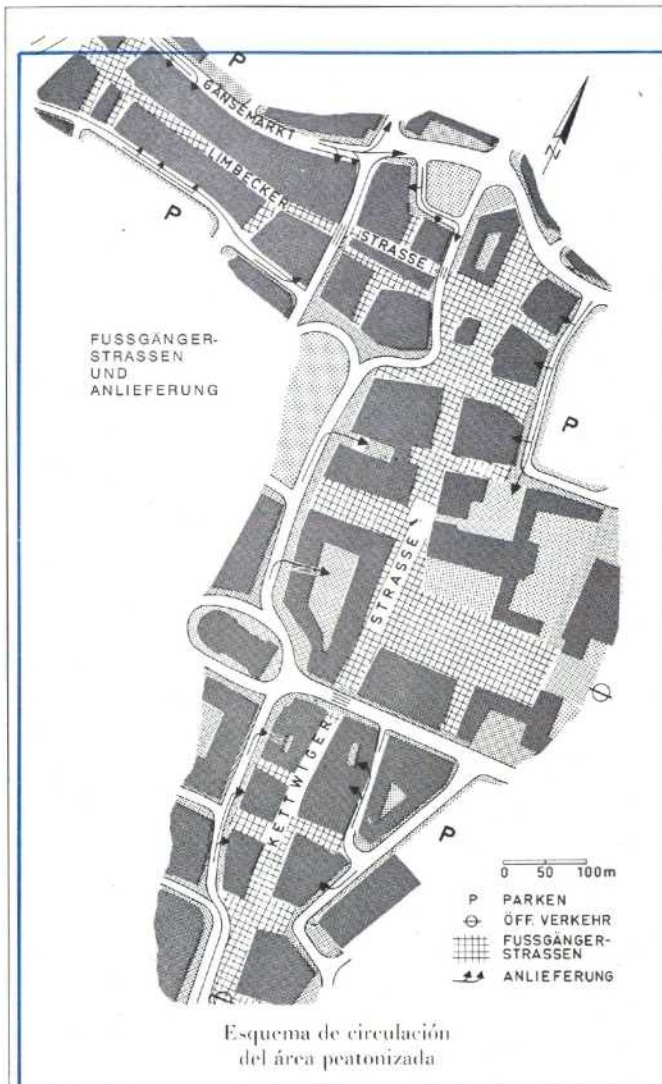
El transporte público arranca desde el centro y es recogido por el anillo de circunvalación. Al principio el tráfico Norte-Sur era servido por líneas de tranvías y autobuses, pero para el futuro se tiende a sustituirlo por ferrocarril o metro. Posteriormente se continuará con líneas que sigan el mismo trazado que el anillo de circunvalación; de esta forma se asegura por el transporte público el servicio a los comercios. Otra línea de metro será completamente terminada en 1972 y ayudará a absorber las necesidades en la dirección Este-Oeste.

Las calles de peatones arrancarán de las terminales de transporte público, ya sean estaciones de ferrocarril o finales de trayecto de autobuses, lo cual será un aliciente para utilizar estos servicios.

Aparcamientos

Los aparcamientos están localizados en las áreas entre los cruces de las vías para peatones y el anillo de circunvalación. La carencia de espacio está obligando a reemplazar los aparcamientos al nivel de la calle por subterráneos y a veces a realizarlos fuera del anillo, pero los pasos elevados para peatones los enlazan con el centro de la ciudad.





Esquema de circulación del área peatonizada

Ningún aparcamiento puede estar a más de 400 metros de las vías de peatones. En el área central hay capacidad para 9.000 vehículos ampliable a 12.000 vehículos en un próximo futuro.

Los comerciantes están decididos a dar a sus clientes un aliciente para que usen los aparcamientos, de tal forma que el pago de las tarifas (3 horas 1 marco) da derecho al comprador a un crédito de 0,50 marcos en la mayoría de las tiendas en ese día, cuando vaya a comprar.

Servicios

Los comercios situados en las vías de peatones pueden ser abastecidos mejor desde las calles paralelas (calles de servicios). La calle que presenta las mejores condiciones es Limbecker Strasse, de 9 m. de promedio, en la que casi todas las tiendas pueden ser servidas por su parte posterior.

Como esto no era posible en todas las calles, se permite en algunas que los repartidores hagan un recorrido dentro de la vía peatonal fuera de las horas punta, entre las 7 p.m. y las 10 a.m. Para ello en las entradas a estos recintos de peatones hay señales prohibiendo la entrada a todos los vehículos excepto durante las horas convenientes.

En muchos casos los accesos a los apartamentos, oficinas y empresas comerciales son sólo posibles desde las calles de servicios, pero esto no causa grandes problemas porque hay muy pocas personas que vivan en el centro de Essen.

Por otra parte cada vez hay más gente que está usando aparcamientos subterráneos de uso privado que tienen la entrada por la calle de servicio.

Resultados

Desde que fueron construidos los recintos para peatones se ha producido un aumento en las ventas de los comercios situados en ellos; se puede evaluar que éste ha oscilado entre el 15 y el 35% dependiendo del tipo de tienda.

Una encuesta realizada en la calle reflejó que la gente tiene reservas acerca de los nuevos esquemas para ampliar las vías de peatones; sin embargo, los comerciantes de Essen están en su mayoría a favor de esas ampliaciones.

Las experiencias acumuladas en los años que han pasado desde la puesta en vigor de este esquema, han reflejado que los problemas no pueden ser resueltos sólo por la introducción de una calle peatonal y deben realizarse sensibles cambios en el transporte público y en el aparcamiento para servir a estos recintos. Los requisitos que deberían ser seguidos cuando se planean calles peatonales son los siguientes:

- 1) No debían ser de ninguna manera demasiado largas ni estar lejos de las estaciones de metro o aparcamiento. Tampoco es conveniente que sean muy anchas en atención a las distancias de los escaparates de uno a otro lado.
- 2) Para facilitar los servicios, prever cómodos accesos a los comercios que podrían existir o ser creados desde las calles paralelas a las vías de peatones. Los repartos se harían desde las mismas calles de peatones si la anterior solución no fuera posible.

Proyectos futuros

Las calles de peatones están situadas casi en su totalidad en el centro de Essen, con la excepción de varios espacios aislados en algunos centros comerciales. Por los excelentes resultados prácticos obtenidos y la actitud positiva adoptada por comerciantes y público en general, Essen intenta el desarrollo de vías peatonales en las calles comerciales de varios distritos satélites de la ciudad. Estas calles perfeccionarán el medio ambiente urbano y añadirán carácter a los centros de las ciudades.

Calles para peatones en Rouen

Resumen del trabajo presentado por la Oficina de Urbanismo de la ciudad de Rouen (Francia)

Antecedentes y descripción general

Rouen (125.000 hab.), ciudad de ambiente medieval a orillas del Sena, está situada sobre el eje París-El Havre. Sus comunicaciones con la capital son excelentes tanto por ferrocarril como por carretera. Su capacidad económica le permitirá duplicar al menos su población durante esta centuria.

Su zona central, extendida sobre 180 Ha. es de una gran riqueza monumental e histórica. De éstas, unas 35 Ha. están acogidas a la "Ley Malraux", denominándose por esta razón "El Sector Protegido". Su movimiento demográfico ha sido recesivo en el tiempo. En 1921 albergaba a 60.000 personas y en la actualidad (1968) esta cifra había disminuido a 30.000 habitantes. No obstante su gran nivel de empleo, las dificultades de su desarrollo estaban obligando a oficinas y servicios a desplazarse hacia la periferia.

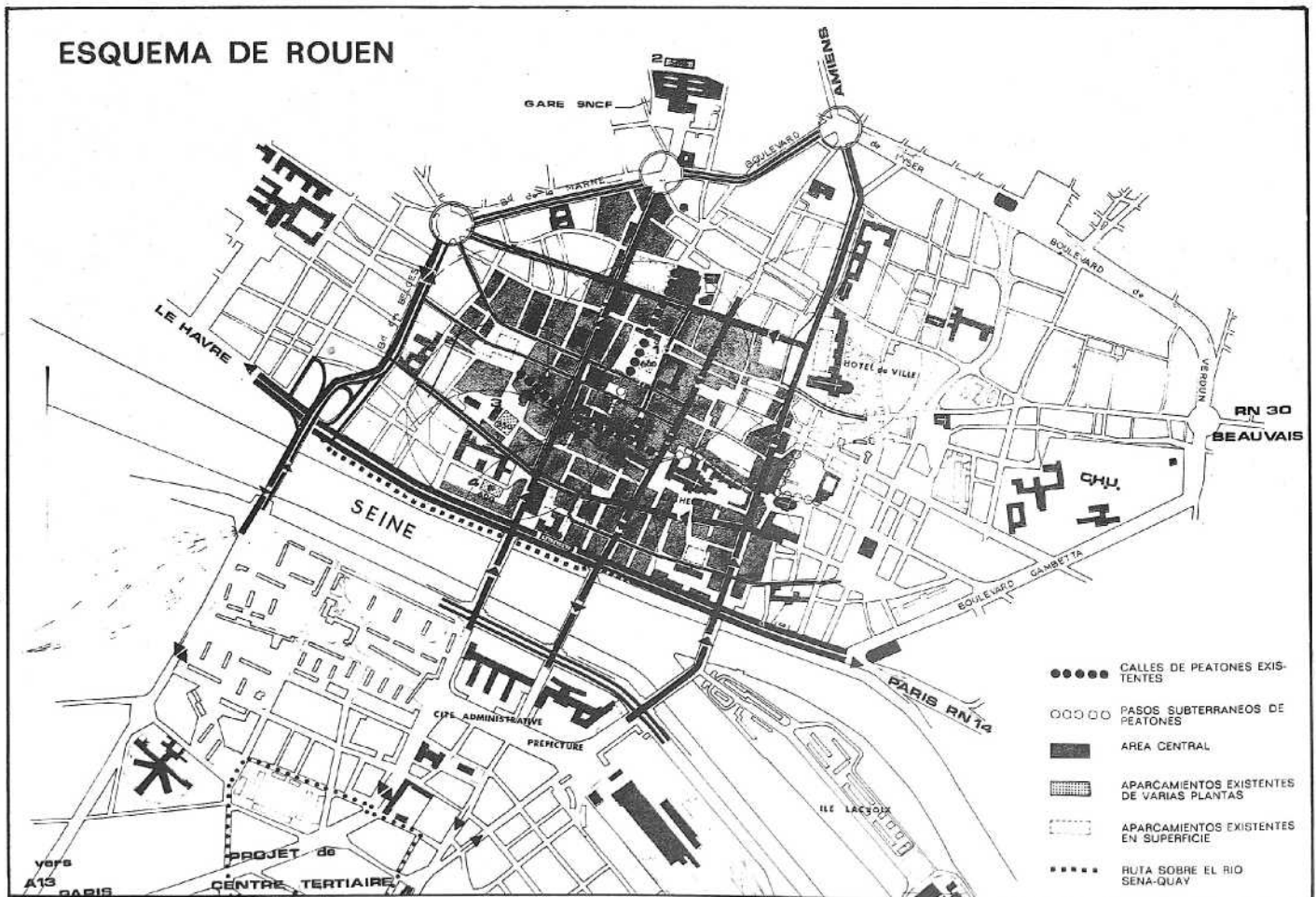
Directrices generales del Planeamiento de Rouen

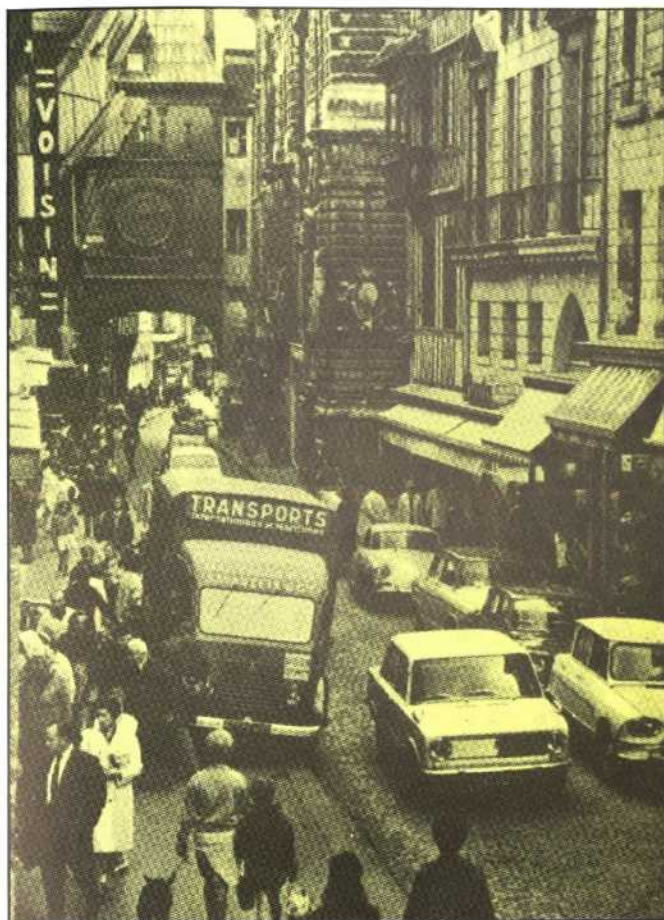
Los Planificadores de Rouen se encontraban con dos opciones claras sobre el futuro desarrollo de la ciudad:

- Convertirla en un gran centro regional dependiente totalmente de París. o
- Desarrollar su propia personalidad mediante un sistema de varios centros muy conectados entre sí por una red de carreteras y ferrocarril.

Analizando alternativas y localizaciones geográficas, el SORATUR recomendó la expansión según la dirección Sur, por ser el único esquema compatible con:

- La posibilidad de construir a gran escala los diversos centros a lo largo de un eje conveniente.
- Los espacios para construcción de viviendas estuvieran cerca de las zonas de empleo.
- La existencia de infraestructura de transportes.





La misma calle antes y después de su tratamiento

Creación de zonas peatonales

Las dificultades existentes en el centro de la ciudad y que obligaban a tomar medidas enérgicas se cifraban en los siguientes puntos:

- La rigidez de la estructura urbana, reconstruida según el estilo del siglo XIX.
- El carácter permanente de la gran arteria N-S que atraviesa el núcleo urbano.
- Las dificultades de aparcamiento.
- La degradación del medio ambiente.

Dos consecuencias se dedujeron del estudio de la situación actual: la creación de un nuevo centro y la especialización en diversas actividades del actual.

Para ello se pensó en la peatonización de calles que serían elegidas por la importancia de sus itinerarios turísticos, en el aumento del número de plazas de aparcamiento y en la eliminación del tráfico de paso con la creación de un nuevo puente sobre el Sena.

Para proceder a la peatonización, un grupo de expertos viajó a Suecia para estudiar sobre el terreno las últimas realizaciones sobre el particular. Norwich, ciudad hermana de Rouen, aportó también sus experiencias. A pesar de la oposición de grandes sectores de público y

afectados, se procedió a su implantación (más tarde constituiría un éxito). Esta se efectuó en dos etapas y en principio afectaba exclusivamente a la calle del Gran Reloj.

En la primera etapa se prohibió el tráfico, regulando la entrada de vehículos de reparto a determinadas horas (mayo 1970).

Posteriormente se procedió a la renovación total del pavimento, que fue cuidadosamente seleccionado para armonizar con el conjunto (15 septiembre 1970 - 15 diciembre 1970).

Planes futuros

El núcleo del centro de Rouen está enmarcado en un cuadrilátero de ángulos rectos de unos 50 m. de lado y rodeado por un bulvar. El proyecto futuro consiste en acondicionar éste para encauzar el tráfico de paso. El contorno y las calles que conducen al bulvar serán usados exclusivamente como calles colectoras de vehículos que circulan por el núcleo. La red vial sería complementada con nuevos aparcamientos. También se implantarán extensas zonas peatonales dentro del núcleo central de la ciudad.

Como medidas complementarias se aplicarían las siguientes:

- La limitación de accesos en función de la capacidad real de las vías centrales.
- El transporte público debería mejorar su nivel de confort y rapidez para poder competir con el vehículo privado.
- Se fijarían precios de aparcamiento suficientemente

elevados como para hacer rentable el uso del transporte público.

- Líneas de autobuses atravesarían el núcleo central ofreciendo acceso a todos los lugares a distancias inferiores a 300 metros.

Con la introducción de estas mejoras se conseguiría una disminución sustancial del ruido y de la contaminación atmosférica, convirtiendo el centro de la ciudad en un agradable lugar de reunión y esparcimiento.

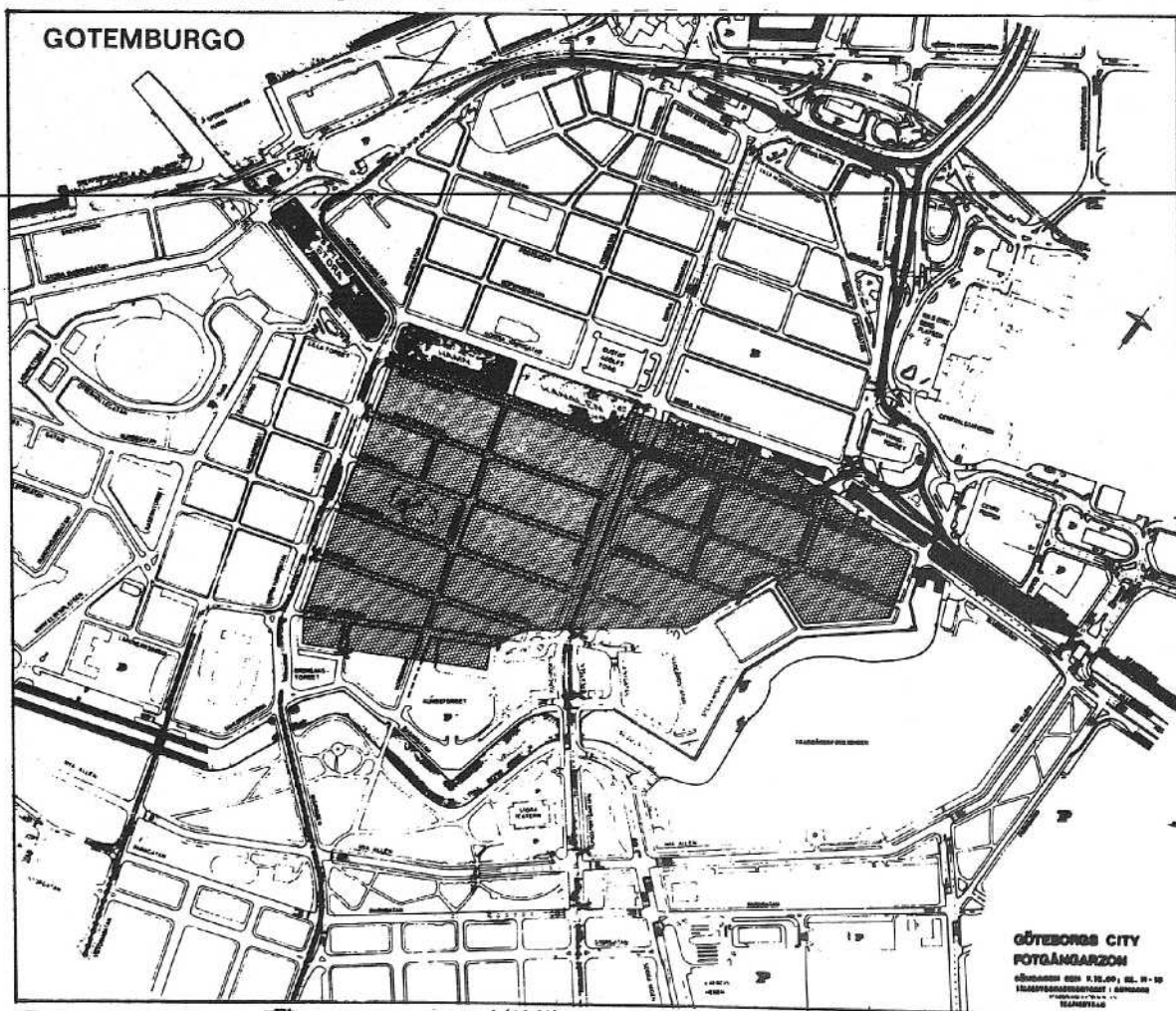
Esquema de tráfico restringido en Gotemburgo

Resumen del trabajo presentado por Curt M. Elmberg (*)

La Oficina de Planificación de la ciudad de Gotemburgo (470.000 habitantes), inició un experimento llevado a cabo durante los períodos de máxima actividad comercial anteriores a la Navidad de 1969. Consistió en el cierre de zonas específicas dentro del centro de la ciudad a todo vehículo con la excepción de los de re-

partos de mercancías, taxis, transporte público y servicios de emergencias.

Las conclusiones deducidas de ese experimento, han servido de base para la elaboración del esquema de ordenación del tráfico actualmente en vigor.

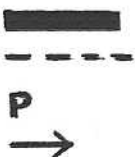
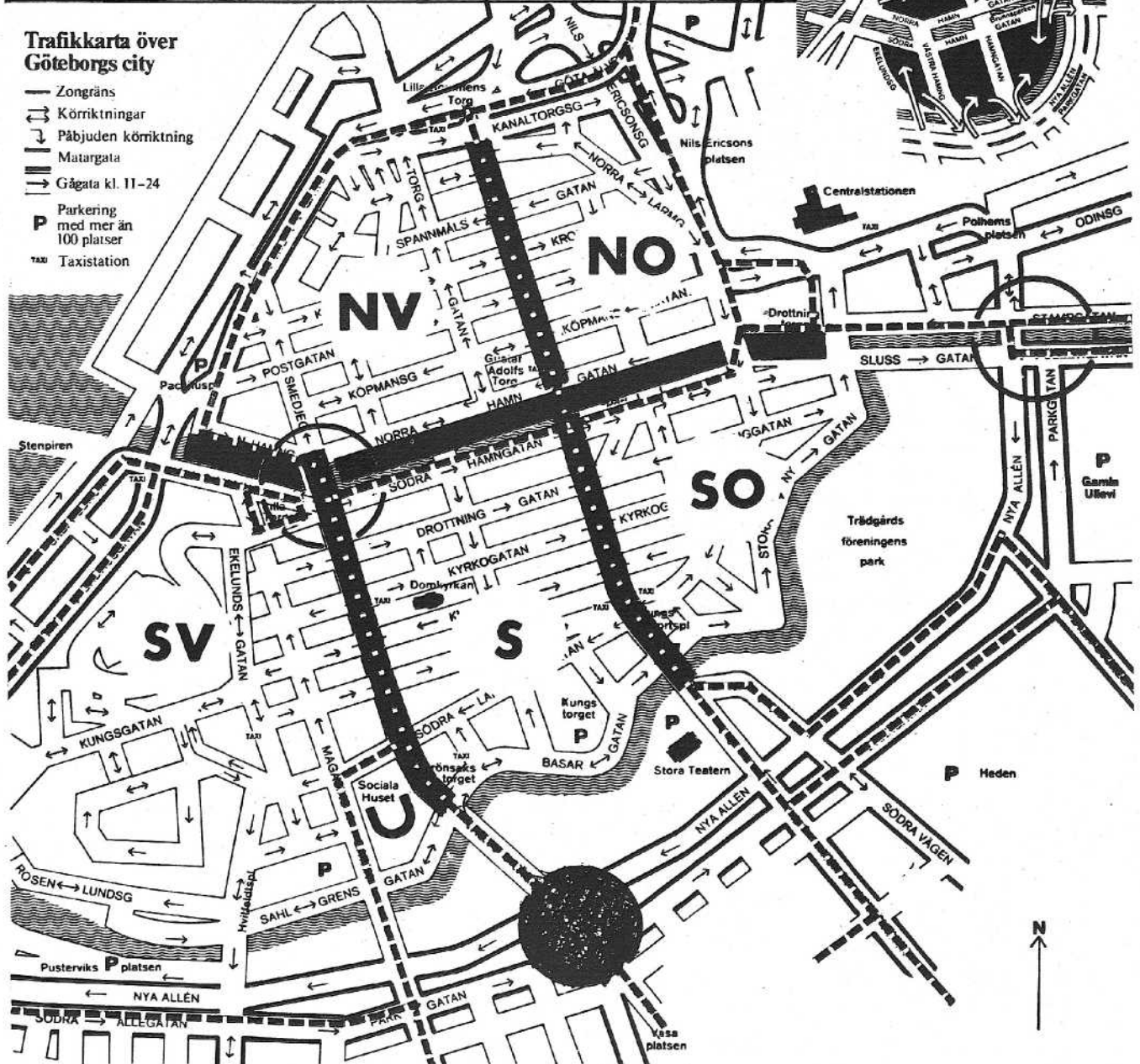


El esquema experimental (1969) que prohibía la circulación en zonas del C.B.D.

(*) Jefe de Planeamiento-Gotemburgo (Suecia).



PLANO DEL CBD CON LOS ESQUEMAS DE TRAFICO RESTRINGIDO. GOTENBURGO



LIMITE ENTRE ZONAS
RUTAS DE TRANSPORTE PUBLICO
ZONAS DE APARCAMIENTO
CALLES DE UNA SOLA DIRECCION



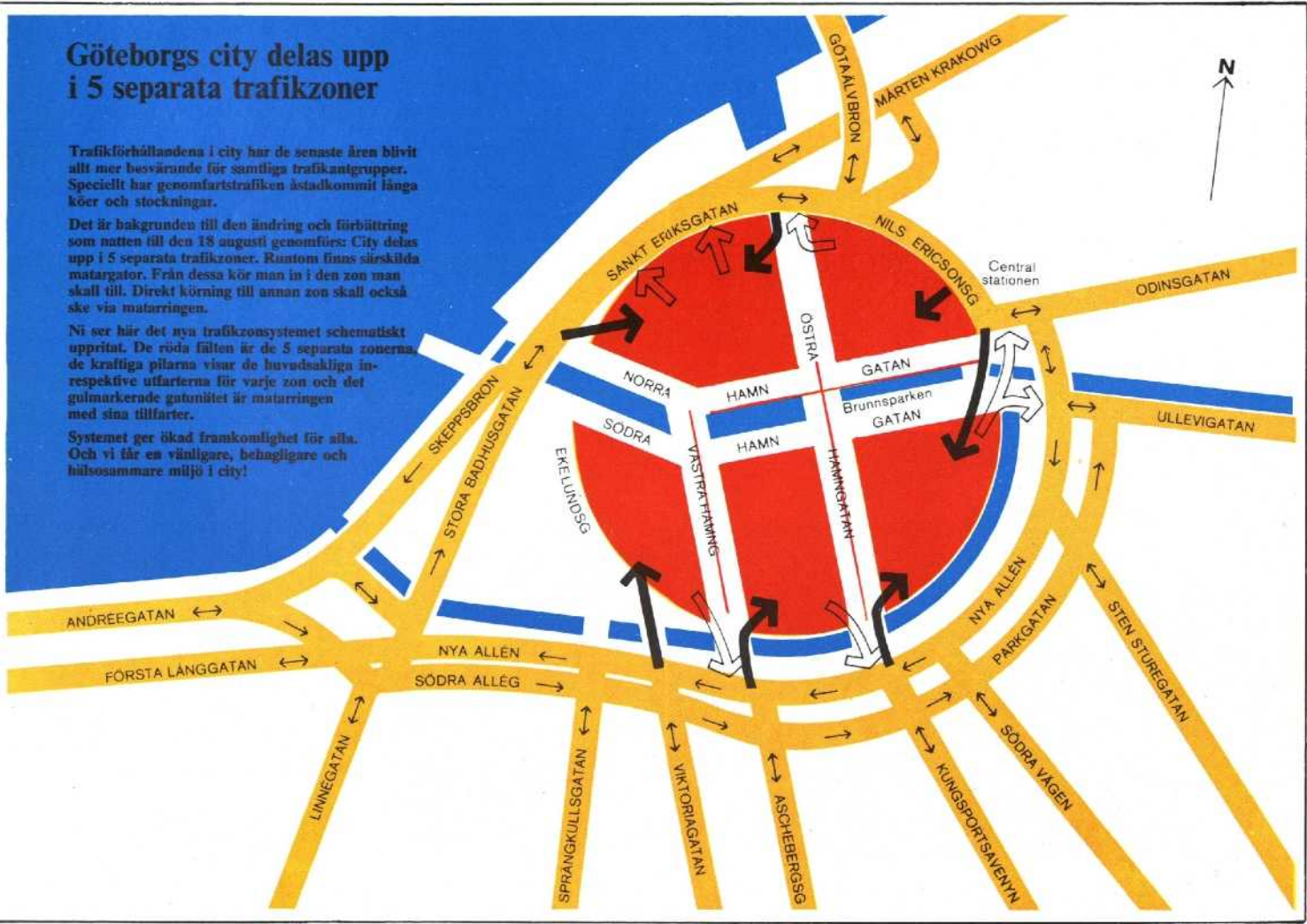
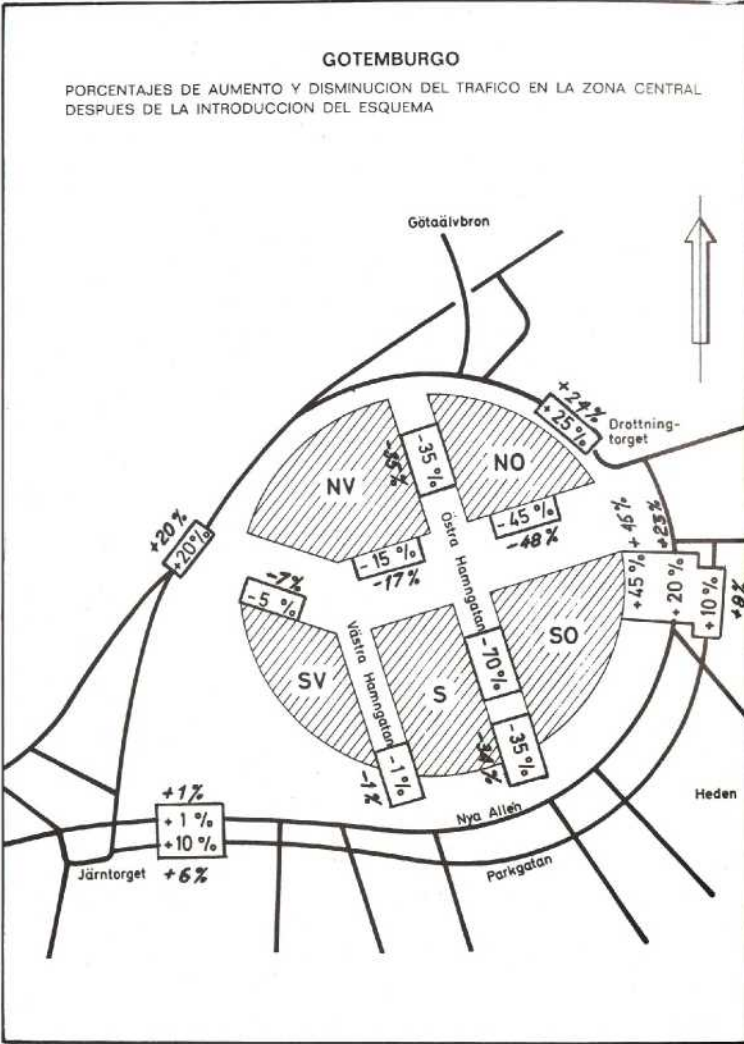
ZONAS RECONSTRUIDAS CON NUEVO DISEÑO
ZONAS QUE DEBEN SER REESTRUCTURADAS
POR DEFICIENTE CALIDAD

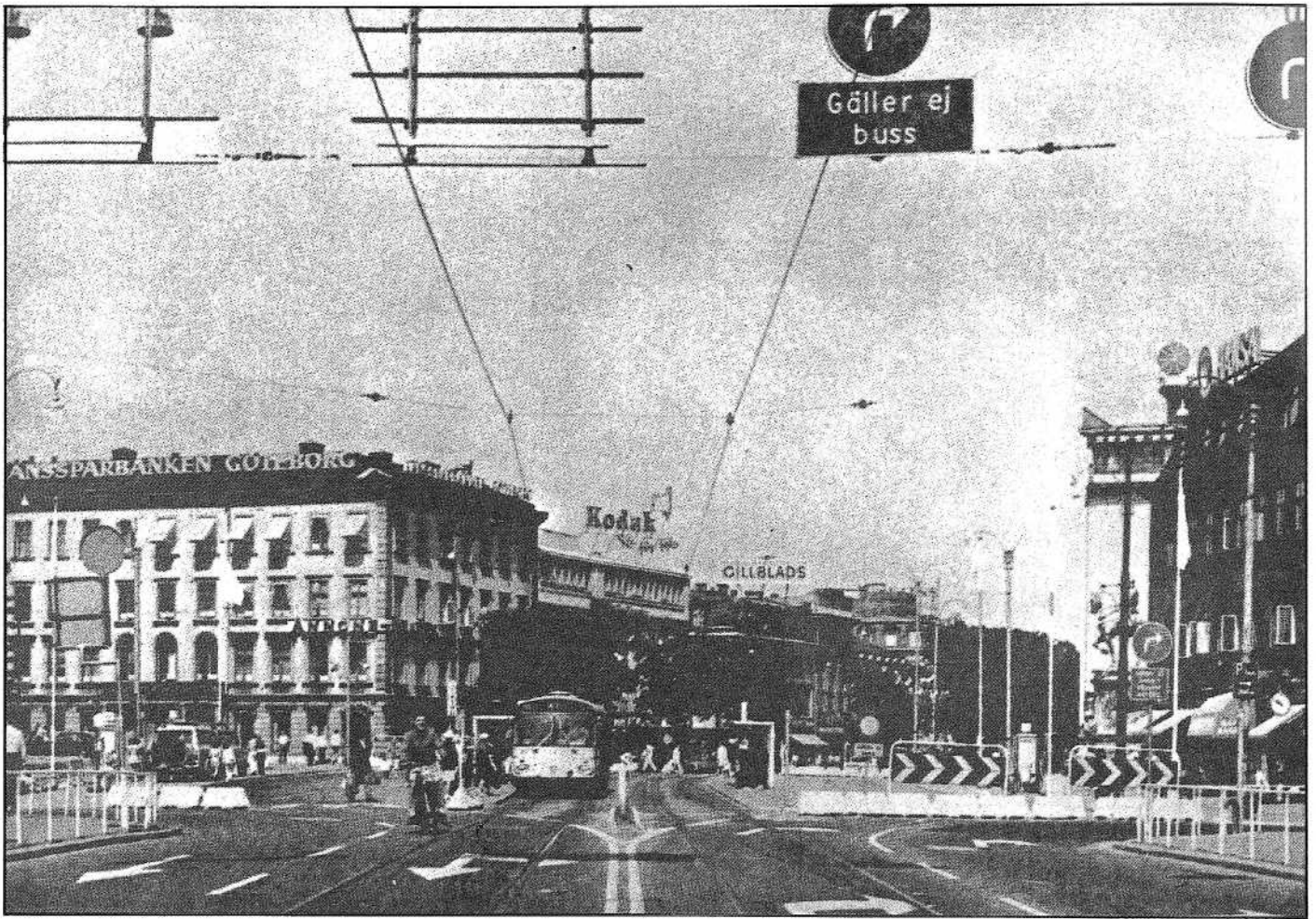
Esquema actual

El área afectada quedó dividida en cinco zonas.
La línea divisoria de éstas no podía ser atravesada por el tráfico con excepción del transporte público colectivo y vehículos de emergencias (bomberos, ambulancias y policía). El tráfico interzonas se debía verificar a través de un anillo de circunvalación que rodeaba el área afectada y la línea divisoria se acondicionaba especialmente para el transporte público. Dados los problemas que se planteaban en algunas de las intersecciones de determinadas vías radiales con el anillo de circunvalación, surgió la necesidad de estudiar distintas medidas para conseguir lo más rápidamente posible la efectividad del proyecto.

Resultados obtenidos

De esta experiencia se sacaron las siguientes conclusiones.
En la circulación se observó un aumento del tráfico en el anillo de circunvalación acompañado de una disminución en la zona interior al mismo. Asimismo, las velocidades medias experimentaron notables incrementos.
El número de plazas de aparcamiento aumentó como consecuencia de la disminución de la circulación interior.
El número de peatones se elevó considerablemente debido a las mejoras apreciadas en sus movimientos como consecuencia de la disminución de la circulación rodada.
En el transporte público no hubo reducciones significativas en el tiempo de trayecto debido a que la longitud de recorrido en la zona representaba un 5% de la total y que de momento se presentaban problemas en intersecciones localizadas, cuya nueva reestructuración se está llevando a cabo.





Accidentes

Se produjo una redistribución de los mismos, aumentando en el anillo de circunvalación y disminuyendo en el interior. No obstante, las cifras globales se redujeron en un 5%.

Mediciones posteriores a la instauración del esquema apreciaron una considerable reducción tanto en los *niveles de ruido como en el contenido de CO y otros agentes contaminantes en la zona.*

Encuestas y estudios realizados en comercios del área afectada reflejaron una diversidad de efectos, según los sectores. El más afectado resultó ser el de electrodomésticos, seguramente por la necesidad que tenían los compradores (clientes) de un alto grado de accesibi-

lidad. No obstante, el conjunto general quedó equilibrado.

Previsiones y planes futuros

El esquema puesto en funcionamiento en Gotemburgo tuvo un gran éxito, habiendo cumplido la mayor parte de sus objetivos.

Se han recibido propuestas tanto por parte de las autoridades como del público pidiendo que se aumentase la zona actual incluyendo áreas adyacentes.

La Oficina de Planificación está estudiando el proyecto de ampliar la zona afectada por tráfico restringido, a un área que comprende una superficie seis veces superior a la actual ■



Planeamiento

Plan General de Ordenación de BREDÁ Aclaración

En nuestro número anterior, se iniciaba la Sección de Planeamiento, destinada a la exposición de trabajos de interés en dicha materia, en el deseo de enlazar con la actividad del Instituto, a través del Centro de Estudios Urbanos, en cuanto al fomento de la investigación y la enseñanza en torno a la problemática del planeamiento urbano.

Se hablaba en la introducción a la Sección, de la asistencia que el Instituto había iniciado para atender a algunos municipios en materia de planeamiento, y a continuación se ofrecían unos documentos del Plan General de Ordenación de Breda.

Pues bien, la forma en que se hizo la publicación de dichos documentos ha resultado poco explícita en cuanto a la exposición del trabajo y a su encuadre general, y equívoca en cuanto a la paternidad del mismo, por lo cual ha parecido necesario publicar ahora esta aclaración.

Se trata, en efecto, de un trabajo seleccionado por su calidad e interés, ajeno al Instituto de Estudios de Administración Local, anterior a la nueva etapa de asistencia al planeamiento iniciada por este Centro, y del cual son autores los Arquitectos Antonio Font Arellano y Julio Esteban Noguera, así como el Economista José María Carreras Puigdemongolas, junto con un equipo de colaboradores formado por los Arquitectos R. de Cáceres, J. A. Domínguez, J. A. Martínez-Lapeña, J. Montero, P. Pujol, L. Tarragó, y E. Torres, los Ingenieros de Caminos J. L. Gómez Ordóñez y M. Iglesias, y el Economista G. Modolell, además de ocho estudiantes de Arquitectura.

El texto publicado es una parte de la Memoria del Plan y los gráficos aparecidos son también algunos de los documentos del Plan, unos pertenecientes al Análisis (esquema comarcal, interpretación de la forma urbana), otros son esquemas funcionales (estructura del sistema terciario) que reflejan de manera gráfica uno de los objetivos específicos de planeamiento, y el reproducido en doble página es uno de los gráficos de la Propuesta concreta (elementos de la estructura urbana).

BREDÁ, con una extensión territorial de 5 km. cuadrados aproximados, es un municipio perteneciente a la provincia de Gerona, y cuenta en la actualidad con 3.000 habitantes. Geográficamente está localizado en las inmediaciones de la divisoria provincial entre Barcelona y Gerona. Los primeros estudios de delimitación del Área Metropolitana de Barcelona, incluían a Breda en la misma, por las fuertes relaciones existentes entre dicho municipio y San Celoni (una importante polaridad del Área Metropolitana), pero el hecho de pertenecer a otra provincia aconsejó su exclusión por "razones administrativas".

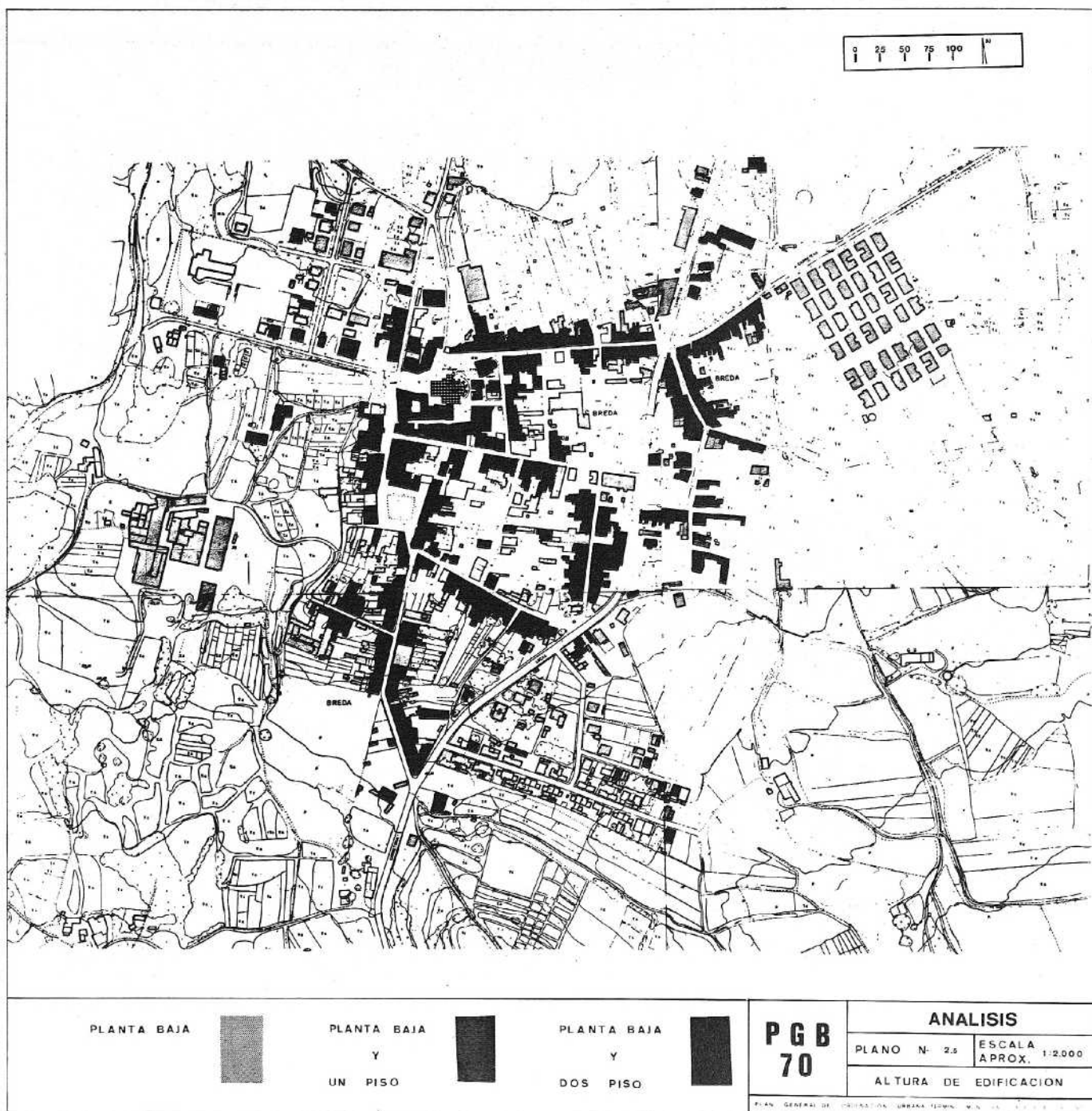
Situado en las inmediaciones del valle del río Tordera, de fuerte dinámica industrial y de inmediato desarrollo por la puesta en servicio de la autopista de Barcelona-La Junquera, está en un momento de claro crecimiento demográfico e industrial. En una fase avanzada del proceso de cambio de lo agrícola a lo industrial como actividad predominante y con una fuerte tradición de pequeña industria cerámica artística, Breda cuenta con un interesante centro histórico de origen medieval.

El desarrollo anárquico producido en los últimos años, los importantes déficits en equipamiento y servicios, la necesidad de facilitar terrenos dentro del término municipal a la industria, la de racionalizar el casco urbano actual, la de evitar el tráfico de paso a través del mismo, etc., fueron motivos que movieron al equipo de la administración municipal a encargar el presente Plan de Ordenación.

Conscientes de las limitaciones que suponía el abordar el planeamiento de Breda sin la existencia de una planificación previa de orden superior, y convencidos de la conveniencia de un planeamiento unitario para todo el valle del Tordera (como se manifestó por parte del equipo del Plan a la primera autoridad civil provincial), los trabajos del Plan dieron comienzo en el verano de 1969, y fue necesario un gran esfuerzo para superar la carencia de información de base (cartográfica y



Plan General de Ordenación de Breda



estadística), sobre todo si se tiene en cuenta que el presupuesto total del Plan ha sido de 75.000 pesetas aproximadamente.

El Plan General de Breda fue entregado a la Comisión Provincial de Urbanismo de Gerona en

enero de 1971, y en la actualidad sigue el trámite administrativo establecido.

El Plan se ha realizado en estrecha colaboración con el equipo de la administración municipal y su arquitecto municipal, y a través de contactos periódicos con los habitantes de la población.



Información de Base

Coordinador: Luis Carreño Piera

La mecanización de las Corporaciones Locales y la información territorial (I)

1. Introducción

En esta Sección de Información de Base, siempre que se ha tratado el tema de la institucionalización de la información territorial, el acento ha recaído en aquellas experiencias orientadas, ya desde su raíz, a la satisfacción de este tipo específico de necesidades de información. A este respecto baste citar—a título de ejemplo—la atención especial que han merecido los Observatorios económicos franceses. Si hemos creído conveniente insistir en esta línea, ha sido por razones fundamentalmente didácticas, ya que para el usuario de información —el urbanista— estos planteamientos se encuentran más próximos a la problemática de su quehacer planificador.

Sin rehuir—dentro de lo posible—la prosecución de esta línea, se plantea como exigencia ineludible la presentación de procesos institucionales que, por el momento, sólo en forma derivada aportan, "inputs" a la información territorial.

Dentro de este tipo de procesos adquiere especial relieve lo que se ha venido en llamar "Mecanización de las Corporaciones Locales". La utilización de los ordenadores digitales en el campo de la Administración local es relativamente reciente en España. Una de las primeras experiencias—cuando no la primera—con peso específico propio, la constituye el Centro Ordenador Municipal del Ayuntamiento de Barcelona, a cuya historia, realización y proyección se dedica un documentado artículo en esta edición. Si bien una experiencia de tal envergadura no tiene, hoy por hoy, paralelo dentro de la Administración local española, a otra escala más limitada, el proceso de mecanización de las Corporaciones locales ha recibido un fuerte impulso en los últimos tres años, tanto en sus aplicaciones—mecanización progresiva de distintos sectores de la actividad administrativa—como en el ámbito territorial al que se extienden estos nuevos procedimientos. Carecemos, hoy por hoy, de

datos fidedignos tanto sobre el número de municipios que han iniciado la mecanización administrativa, como sobre el alcance de los proyectos en curso de realización. El inventario del Parque Nacional de Ordenadores realizado por la Presidencia del Gobierno, sólo puede registrar aspectos parciales del problema, ya que una de las fórmulas utilizadas con más frecuencia por los municipios es la de recurrir a las empresas de servicios especializadas en informática. En este contexto, y a título orientativo, cabe apuntar que en una de las regiones más desarrolladas de España, con una renta "per capita", superior a los 1.000 dólares (Cataluña), la población registrada en padrones mecanizados en 1970 asciende a unos 3.600.000 habitantes. A pesar de la necesaria interpretación restrictiva de este dato, lo cierto es que el proceso de mecanización—no obstante los escasos recursos de nuestras haciendas locales—está adquiriendo ya carta de naturaleza en los municipios de nuestras áreas más desarrolladas y, a juzgar por los hechos, esta década de los 70 puede ser decisiva para la implantación de estos sistemas.

Los problemas que plantea la introducción—extensiva e intensiva—de la mecanización de las Corporaciones locales españolas sobrepasan los objetivos de esta Sección de "Ciudad y Territorio". A pesar de ello—en los artículos de este número y del próximo—la sistemática expositiva ha hecho ineludible el tratamiento parcial y adjetivo de algunas de las implicaciones de los procesos de innovación dentro de la estructura administrativa, sin que se haya pretendido, en ningún momento, profundizar en esta temática.

Hacemos abstracción, por tanto, del núcleo central de la polémica: la interdependencia entre la mecanización y la reforma administrativa en profundidad de los sistemas de gestión de los entes locales. Sólo a través de reformas

estructurales se puede abocar a los "management information systems" y a la aplicación del análisis de sistemas en los niveles superiores de la decisión estratégica.

Por el contrario, si queremos destacar los aspectos positivos de la mecanización para el montaje progresivo de infraestructuras de información territorial. Es previsible que en esta década sólo las poblaciones más importantes lleguen a desarrollar la mecanización al nivel de constituir bancos de datos para la gestión municipal. No obstante, aunque la mayor parte de los municipios se limiten a tener uno o más archivos de aplicaciones, estos ficheros mecanizados en la mayor parte de los casos contendrán datos valiosos para la ordenación y planificación territorial. No hay que olvidar que tratándose de procesos administrativos la clase de identificación "dirección postal" para cada unidad individualizada de información constituye un requisito básico. De ahí su relativa flexibilidad para proporcionar información válida al análisis espacial de los fenómenos.

Cada fichero mecanizado—considerado en sí mismo y con independencia de su nivel de integración con otros ficheros—puede constituir una valiosa fuente de información para el planeamiento. Sin poner en duda la validez de este aserto, es preciso, ya desde ahora, llamar la atención sobre los costes que puede originar en el futuro la reconversión de estos ficheros para su integración en los bancos de datos de grandes unidades territoriales, áreas metropolitanas y/o regiones. La prudencia aconseja acometer—con la mayor urgencia—una labor de coordinación dentro de este campo, para evitar los costes que puede comportar una intervención de esta naturaleza dentro de unos pocos años. A este respecto no hay que olvidar que dentro de una década el subproducto de los procesos administrativos constituirá uno de los canales de alimentación funda-

mentales de los bancos de datos territoriales, cuya implantación en España se ha iniciado con la firma de un reciente acuerdo (abril 1971) del que dábamos noticia en la pasada edición.

Por último sólo una breve referencia a los artículos que se publican en este número y en el próximo. Se ha creído oportuno abordar en una primera fase la experiencia española. El artículo de M.^a Dolores Boldó centra la problemática de la mecanización, desde la óptica

municipal española. Manuel de Forn expone, como decíamos antes, en un documentado artículo, el progresivo desarrollo de la mecanización en el Ayuntamiento de Barcelona. La lectura de este artículo permite adquirir una visión de las futuras etapas de la mecanización en la estructura local española dentro de las limitaciones que impone la actual regulación jurídica. El próximo número se centrará en una de las experiencias más completas que se han

acometido en este campo: el montaje del sistema de información del Estado de Baviera que comporta la mecanización integral de todos los municipios de esta región en estrecha interdependencia con la estructura administrativa del "Land".

La reflexión sobre este problema hace posible adquirir una imagen de los instrumentos que se poseerán en el futuro para el desarrollo de la función planificadora.

2. Orientaciones básicas sobre la mecanización en las Corporaciones de Administración Local

M.^a Dolores Boldó

En los últimos años la evolución experimentada en el campo del tratamiento de la información, ha llevado a que la Administración pública, al igual que la empresa privada, haya sentido la necesidad cada vez más acuciante de incrementar la eficacia de sus sistemas informativos. Quizá las causas de esta evolución puedan centrarse en dos hechos evidentes, a saber:

- El rápido crecimiento en las actividades del sector público y, como consecuencia, los volúmenes crecientes de información a tratar, para llevar a cabo con éxito la gestión que le ha sido encomendada.

- El gran avance tecnológico en el campo de los equipos de proceso de datos.

La solución de estos problemas se ha concretado básicamente en la mecanización de procedimientos administrativos bien conocidos y estructurados, tales como nóminas, cálculo de impuestos, emisión de recibos, etc.

La mecanización, tal como se ha desarrollado en los últimos años, no tiene nada de especial o extraordinario, aparte de sus resultados extremadamente exactos o de su fantástica velocidad de proceso. La mecanización, como mera generación de documentos, no añade nada nuevo al sistema tradicional. Ahora bien, lo realmente importante de los sistemas electrónicos de proceso de datos es su potencial o capacidad para seleccionar información relevante definidos unos criterios, y la posibilidad de almacenamiento de información casi ilimitado, lo que permite con un poco de imaginación y un gran esfuerzo de sistematización conseguir que la información suministrada por el ordenador sea a la vez concentrada e "informativa", operante para la toma de decisiones, posibilitando el descubrimiento de nuevas relaciones antes desconocidas entre los datos manejados.

Resumiendo, si la implementación de sistemas mecánicos de proceso de datos se limita a la generación de documentos sin tener en cuenta las posibilidades que ofrecen para ingresar información, significa que se

está olvidando uno de los aspectos más importantes del instrumento utilizado.

Paradójicamente, hasta el momento se ha llevado a cabo muy poca investigación sobre la naturaleza de los datos utilizados por los municipios, así como en el planeamiento y diseño de sistemas informativos que sirvan para cubrir las necesidades de Información a largo plazo.

¿Qué hacen los municipios europeos a este respecto?

Solucionado en gran parte su problema de generación de documentos, se han lanzado a formar lo que será su estructura informativa básica (Banco de Datos), que les permita por una parte procesar información individualizada con toda clase de detalles, y por otra, interrelacionar esta información para obtener una visión de conjunto del problema.

En la actualidad están en la fase de recogida de datos unos, en la de diseño, otros, y los más avanzados, en la de implementación de sistemas de almacenamiento, búsqueda y consulta de datos interrelacionados. Su interés se centra en tres ficheros básicos:

- Fichero de propiedad del suelo, que incluye no sólo la descripción del terreno, sino también de lo que hay en él.

- Fichero de personas físicas y jurídicas, en el que la movilidad es una de sus características más importantes.

- Fichero de propiedades personales; su interés radica en que normalmente existen una serie de tasas sobre este tipo de propiedades. Un ejemplo claro lo tenemos en los vehículos.

¿Por qué estos tres ficheros básicos y no otros? Simplemente porque las funciones que cumplen los municipios se dirigen básicamente a una de estas tres categorías de datos. Por ejemplo, el control sanitario de la población va dirigido hacia las personas físicas; las obras públicas pueden afectar a la propiedad urbana; etc. De hecho las funciones que cumplen los municipios van dirigidas a las personas y a sus propiedades.

Existe una segunda categoría de datos, en

la que las características organizativas propias de cada país, tienen una influencia decisiva; nos referimos a los recursos propios de cada municipio. Estos datos "internos" se utilizan básicamente para conocer de qué recursos se dispone y en qué se utilizan.

El incremento en la carga de trabajo en el área del proceso de información es el resultado de una población creciente, de un mayor número de servicios a prestar, y de un mayor interés en la mejora del funcionamiento y las decisiones tomadas, a través del uso masivo de datos. Ahora bien, las necesidades de proceso de datos de un municipio no se han satisfecho, y de hecho nunca podrán satisfacerse, mientras se utilicen de forma fragmentada, y no coordinada, las posibilidades de tratamiento de la información que ofrece un ordenador.

A medida que los ordenadores incrementan su capacidad de proceso, los ejecutivos deben buscar el comprender y especificar, de forma explícita, el papel que la información juega en las distintas funciones que cumple el municipio. Esta comprensión debe extenderse no sólo a los procedimientos administrativos, sino también a usos más complejos de esta misma información, como puede ser la planificación y el control de las decisiones.

¿Qué puede aportar el ordenador a estas funciones? ¿Qué perspectivas de evolución parecen las más viables?

Existen dos aproximaciones posibles al problema; por una parte está el crear un sistema integrado de información para la dirección (MIS) en tiempo real, consistente en dar la información que se necesita, cómo se necesita, dónde se necesita, y todo esto, en el mismo instante en que se necesita. Por otra parte se trata de auxiliar a los órganos decisorios mediante la simulación, que le permitirá experimentar los efectos de las posibles decisiones antes de tomarlas, sobre un modelo de la realidad a la que afectan.

En ambos casos se supone que está disponible una estructura informativa básica suficiente.



3. El Centro Ordenador Municipal de Barcelona

Manuel de Forn

¿Qué es el Centro Ordenador Municipal?

El C.O.M., aunque de creación relativamente reciente, es sin embargo heredero de una larga tradición de mecanización administrativa en el seno del Ayuntamiento de Barcelona. Esta empezó, efectivamente, con la adquisición en 1926 de un equipo de fichas perforadas que funcionaba mecánicamente, adscrito a los Servicios de Estadística, y mejorado posteriormente con un equipo clásico de registro unitario. Es a partir de 1964, cuando el Ayuntamiento toma conciencia de las ventajas que pueden aportar los ordenadores en la racionalización y simplificación de procedimientos administrativos y se crea el actual C.O.M., que trabajó inicialmente con un ordenador tipo 1401, en régimen de contratación por horas a la empresa constructora, hasta septiembre de 1967, fecha en que se inauguraron los locales y empezó a funcionar el primer ordenador propiedad del Ayuntamiento de Barcelona.

Actualmente, el Centro Ordenador Municipal es una oficina destinada a resolver los problemas de proceso de datos del Ayuntamiento, Organos de Gestión municipal y las Sociedades privadas de Transporte público municipalizadas: Tranvías de Barcelona y Ferrocarril Metropolitano.

Puesto que la mayor parte de los trabajos que realiza corresponden al Ayuntamiento, nos limitaremos al análisis de experiencias referidas a dicha Corporación por considerar que los problemas que plantea son de un carácter mucho más generalizable y pueden tener más utilidad, cara a una posible y deseable coordinación a niveles superiores de agregación urbana, especialmente en lo que se refiere a información de base.

La composición actual del equipo es la siguiente: 2 ordenadores IBM de la serie 360: un 360/50 con 128k de memoria y un 360/40 asimismo con 128k de memoria; unidades periféricas: 6 dispositivos de cinta magnética; 2 unidades 2314 de discos magnéticos con gran capacidad de almacenamiento (227 millones de caracteres c/u); 3 unidades 2311 de discos magnéticos, lectoras de fichas, cinta de papel, lectora óptica, impresora rápida (1.100 líneas de 132 caracteres por minuto); máquinas para la edición de documentos: fotocopidora de papel continuo, cizalla, etcétera; máquinas para el cambio de soporte de los datos: 14 perforadoras, 2 grabadoras de cinta magnética, 6 grabadores de cassetes, y 2 redes de teleproceso: una de tres unidades de máquina de escribir que trabajan sobre el fichero de vehículos y otra de 5 unidades de pantalla para consultas sobre el padrón de

Habitantes. Se trata, por tanto, de uno de los centros ordenadores más potentes y completos a nivel nacional (pero inferior a los municipios importantes europeos y, especialmente, americanos, en los que la mecanización de la gestión está mucho más avanzada) y que cubre, actualmente con holgura, las necesidades municipales y de los organismos ligados al Ayuntamiento a los que presta servicio.

El total de personal del equipo es de 74 personas, que comprenden: dirección, análisis y programación, producción, administración y control, expedición de documentos, etc.

El volumen de datos que se maneja es importante, puesto que incluye 51 "aplicaciones" o grupos de trabajo sobre un área de información determinada que representan 186 trabajos distintos, un 70% de los cuales son de repetición periódica y los restantes corresponden a explotaciones a realizar esporádicamente. Mensualmente se perfora un total de 250.000 fichas, conteniendo nueva información y se emiten 100.000 mts. lineales de papel como salida del ordenador conteniendo datos.

Daremos una idea mucho más concreta del volumen real de información almacenada, en el apartado destinado a presentar en detalle algunas de estas aplicaciones.

Las principales áreas de mecanización son las siguientes:

A nivel Ayuntamiento:

Mecanización de arbitrios y exacciones: Cálculo del impuesto, emisión de padrones, notificaciones y recibos, control de impagados, etcétera. Radicación, Plus Valía, Traslado de muebles. Edificación deficiente, Solares, etc. **Vehículos:** Creación de un fichero de vehículos a nivel provincial y red de teleproceso para su consulta. Gestión de multas de la policía municipal, Tasa de Circulación, Estadísticas de accidentes y "puntos negros", etc.

Habitantes de Barcelona: Padrón de habitantes y red de teleproceso para su consulta. Estadísticas sobre el Padrón y el Censo de población, censo escolar, censo electoral, proyecto de alistamiento militar, etc.

Urbanismo: Mantenimiento de callejero actualizado, archivo de Riqueza urbana conteniendo fincas, edificios y locales de la ciudad. Solares edificadas y sin edificar. Control de industrias instaladas, con especificación de sus datos técnicos, etc.

Nivel de funcionamiento interno del Ayuntamiento: Personal: nóminas, escalafón, puestos de trabajo, etc. Control de la circulación de expedientes, entre otros.

Aplicaciones y estudios varios: Estudios sobre alumbrado, circulación y pavimentación de calles. Sanidad. Deuda pública. Presupuestos y recibos de Escuelas municipales, Mercados. Estudios varios para análisis de proyección futura de servicios, precios de productos para presupuestos de obras, etc.

Respecto a las compañías de transporte público:

Personal, control de liquidación y billeteaje, control de almacenes, simulación del funcionamiento de líneas, etc.

Respecto a los Organismos de Gestión: Nóminas de personal, contabilidad, etc.

Este repaso general a las principales áreas mecanizadas nos permite afirmar que a los 4 años de su puesta en marcha definitiva, el Centro Ordenador Municipal de Barcelona ha alcanzado un nivel y volumen de mecanización suficientes (prácticamente las principales áreas de mecanización del Ayuntamiento están parcial o totalmente cubiertas) para permitir un análisis en perspectiva de las experiencias adquiridas y posibilidades futuras. No se trata, por tanto, de desarrollar una explicación de las tareas que realiza (que tendría un interés muy reducido), sino de un intento de síntesis general de los resultados obtenidos en el que creamos primer intento completo de mecanización realizado en una Corporación de Administración local española.

Objetivos y función del Centro Ordenador Municipal

Desde una perspectiva general, un centro ordenador no debe, ni puede, ser un centro de organización y dirección. Su tarea más inmediata consiste en ejercer el papel de "gran máquina de escribir y almacenar datos", es decir: recibir una información determinada por parte de los distintos servicios y departamentos, procesarla, proporcionar los resultados exigidos y almacenar los datos que se considere oportuno para futuras explotaciones de los mismos.

Por lo tanto, la decisión de qué información se recoge, para qué se recoge y cuándo se recoge (incluyendo en el cuándo el establecimiento de prioridades) depende fundamentalmente de quién va a utilizar esta información, o sea, de los propios negociados y servicios. La tarea del centro estará en colaborar en el "cómo" se recoge (básicamente en lo referido a características de los datos, no en el método material de recopilación de la información) para permitir su adaptación al proceso mecanizado y elaborar los programas que conducirán a la obtención de los resultados requeridos. En un sentido general, pues, el único objetivo interno de un centro ordenador será disponer de la preparación y capacidad técnica suficientes para responder adecuadamente a las exigencias del tratamiento de la información: maquinaria adecuada y personal eficientemente preparado.

Planteado el centro como un instrumento técnico al servicio de la gestión, los objetivos de su utilización dependerán principalmente de la estrategia que se pueda definir en un plan general de mecanización del Ayuntamiento. Según el modo de utilización, el centro puede limitarse a realizar única y exclusivamente tareas elementales repetitivas y aisladas sin que sufra modificación el proceso general de elaboración de las mismas o bien puede pasar a ser el centro de una información plenamente integrada y, por tanto, elemento básico de una gestión general coherente y planificada.

A partir de este planteamiento, podemos observar que la tarea de definir los objetivos de un centro ordenador y las etapas a cubrir en su cumplimiento, excede del marco del propio centro, que lógicamente tendría una visión parcial y deformada dado su carácter técnico y a su posición en el organigrama estructural del Ayuntamiento. La definición de objetivos dependerá, pues, de una acción coordinada de los responsables de la gestión general del Ayuntamiento que deben constituirse en Comité de Mecanización, el cual, analizando globalmente las necesidades y perspectivas elabora objetivos a corto y largo plazo dentro de una planificación general del proceso de mecanización, asignando prioridades, informaciones a integrar, o como mínimo a unificar en su contenido y forma, y niveles a alcanzar en los procesos definidos así como prioridades de ejecución, etcétera. En el caso particular del C.O.M. esta tarea está delegada actualmente en el jefe de la Unidad Operativa de Coordinación, Productividad e Inspección de Servicios.

Dado que para los no técnicos, debido a la novedad de la informática y al cambio de lógica de gestión que presupone, se hace bastante difícil calibrar con exactitud qué servicios puede ofrecer el centro ordenador, qué tipo de dificultades se plantearán, cuál será el coste real del proceso mecanizado y los beneficios efectivos del mismo, esta definición completa de objetivos no ha sido, ni será, lineal, basada en una racionalización previa y completa del camino a seguir, sino que se irá elaborando a medida que sean superadas estas dificultades de comprensión general del ámbito de la informática y de las ventajas e inconvenientes que comporta.

Habitualmente, dos mitos opuestos se entrecruzan frente al proceso de datos: el mito pesimista; anclado en una visión caduca de la gestión de la Administración, afirmará: "la informática es algo tan complejo, que sólo es comprendida por sus propios técnicos, a los que habitualmente tampoco solemos comprender; por tanto, a nosotros, profanos en estas materias no nos puede ser de utilidad y si fuente de complicaciones en servicios que bien o mal se van desarrollando sin problemas". El mito opuesto, mito altamente optimista y basado, a pesar del espíritu progresivo que demuestra, en un desconocimiento de las técnicas de gestión, afirmará: "realmente hay que reconocer que los cerebros electrónicos lo pueden hacer casi todo, basta apretar el botón adecuado y nuestro problema quedará resuelto". Estos

mitos se concretan en actitudes formales de reticencia o precipitación ante la pretensión de mecanización de un proceso y su superación es imprescindible para la correcta utilización del centro ordenador. Serán superados mediante un acercamiento teórico a la informática y principalmente por la experiencia práctica.

Es cierto que la técnica de la informática es relativamente compleja, mucho menos difícil sin embargo que la mayoría de técnicas industriales. Para utilizar el ordenador, para ser "usuario", no es preciso un conocimiento completo del mismo, sino sólo de las reglas de funcionamiento, al mismo nivel que para conducir un automóvil no se precisa ser mecánico, pero sí conocer las reglas de funcionamiento del vehículo y el código de circulación; a distinta escala, la posición del ejecutivo frente al centro ordenador debe ser la del conductor frente a su automóvil.

Para un correcto conocimiento teórico de las reglas de funcionamiento, el C.O.M. ha desarrollado una serie de cursos dirigidos a jefes de Negociado, cuyo objetivo básico era mostrar cómo se realiza la gestión mediante ordenadores; los resultados han sido muy positivos y la superación de los mitos evidente. Por otra parte, los 186 proyectos en marcha representan otras tantas experiencias de gestión y tratamiento de la información, cuya utilidad, a efectos de penetración ejecutivos Ayuntamiento-C.O.M., es igual o superior a la de los cursos realizados.

Un tercer problema, quizá el más grave desde el punto de vista de comprensión de la mecanización, ha sido la creencia de que la mecanización conduce a la pérdida de control, por parte del responsable de las tareas que antes se realizaban manualmente en su departamento y que actualmente ejecuta el ordenador. Esto es cierto en un sentido limitado. La mecanización no provoca un "cambio de propietario" de la información, pero exige que el tratamiento de ésta siga unas normas rígidas, preestablecidas, sobre las que no se pueden efectuar modificaciones de efectos inmediatos, ni tratamientos especiales para algún caso concreto no previsto anteriormente. Si por control sobre la información entendemos, lógicamente, la fijación de estas normas, responsabilidad sobre los resultados que se deduzcan de las mismas, análisis de los casos particulares y resolución sobre su tratamiento dentro del contexto general (1) y propiedad del archivo (2), etc., en este caso no se produce ningún ti-

po de pérdida de control por parte del responsable del departamento. Lo que sí pierde es la posibilidad de modificar sobre la marcha las normas de tratamiento de la información cuando el análisis previo ha sido incorrecto o la de subsanar de un plumazo los errores que se puedan producir por esta falta de análisis, en un cierto sentido, pierde la posibilidad de encubrir los errores o deficiencias de su servicio, que le queda ampliamente compensado por el más eficaz tratamiento de la información que obtiene y por la posibilidad de detectar estos errores, y corregirlos, puesto que, probablemente, en un proceso manual no se hubieran detectado.

Con las limitaciones anteriormente expresadas podemos definir tres grandes etapas en el desarrollo del Centro Ordenador Municipal:

- 1.—La mecanización de los grandes archivos: proporcionar más y mejor información con mayor rapidez.
- 2.—La integración de la información. Eliminación de informaciones duplicadas.
- 3.—La utilización del C.O.M. como elemento básico de la gestión municipal. La utilización de técnicas de gestión basadas en los bancos de datos.

Este es un programa ambicioso y, como tal, es difícil predecir plazos de ejecución, puesto que, al margen de las dificultades técnicas que entraña, supondría cambios estructurales en lo que se refiere a métodos de trabajo y organigrama de la Corporación municipal. Podemos decir que actualmente estamos en fase de ultimar la primera etapa y en vistas de iniciar la segunda, cuya premisa imprescindible es la superación completa de reticencias frente a la mecanización.

Al margen de estos objetivos, referidos a los archivos de información ciudadana, tanto territorial (urbanismo, industria, comercio, etcétera) como personal (padrón de habitantes, Sanidad, etc.) u otros (fichero de vehículos) pueden definirse otros objetivos no integrados en el aspecto anterior como:

—La utilización del centro ordenador como elemento de control del funcionamiento interno: personal, control de expedientes, control de costes, etc.

—La utilización del centro ordenador como cálculo técnico o de investigación: cálculo de estructuras en los edificios municipales, explotación de encuestas sobre los servicios realizados, etc.

—El servicio a las compañías municipales de transportes y organismos de gestión, con una problemática específica.

En estos objetivos quedan excluidas todas aquellas actividades que puedan realizarse, con mayor eficacia y menor coste, por otro sistema, incluido otro ordenador. Tal es el caso del control de la red de semáforos de circulación urbana que está controlada por un ordenador analógico, especialmente diseñado para ello y, por tanto, mucho más eficaz.

(1) Si los casos particulares son totalmente imprescindibles, será necesario averiguar si es más rentable seguirlos tratando a mano (de otro modo se podría complicar y, por tanto, encarecer enormemente un proceso que afecta al 99% de los casos, para introducir el 1% restante). Sin embargo, la experiencia permite afirmar que, con un análisis a fondo, prácticamente no existen casos particulares imprescindibles y la mayoría pueden tratarse de un modo general.

(2) La norma general en el C.O.M. es que el propietario de cualquier archivo de información es el Ayuntamiento, pero que quien tiene que dar permiso para explotarlo, incluso por otros departamentos de la propia Corporación, es el responsable del departamento que, poseyendo el archivo confeccionado a mano, ha dado la orden de mecanización.



1.^a Etapa: La Mecanización de los grandes archivos

Esta es la tarea inicial y primordial de todos los centros de mecanización administrativa: ir a la búsqueda de las tareas repetitivas (3) que se realizan sobre archivos voluminosos o que representan un volumen de trabajo administrativo importante, analizar su posible mecanización, previamente a la cual deberá haberse fijado el método óptimo de tratamiento manual, confeccionar los programas adecuados a los resultados que se pretenden obtener, efectuar el cambio de soporte de los datos (es decir, pasar el contenido de los documentos que componen el fichero a mecanizar a un medio o soporte capaz de ser leído por el ordenador: ficha perforada, cinta magnética, cinta de papel, etc.), verificar que la puesta a punto de los datos y programas es correcta y ejecutar la tarea. Normalmente se efectuará un período de "marcha en paralelo" durante el cual se hará por duplicado la tarea: manualmente (según el procedimiento anterior) y por el ordenador, como última comprobación de la correcta puesta a punto.

Veamos un esquema del proceso. (fig. 1).

Aquí aparece la primera ventaja de la mecanización de los grandes archivos: una vez la puesta a punto es correcta, la tarea del personal administrativo que desarrollaba las tareas manuales queda limitada a una tarea de control y actualización de los datos, cuando se precisen las modificaciones, por lo que el total de personal afecto al departamento puede quedar considerablemente reducido si el volumen de datos que manejaban era importante (4).

Un ejemplo clásico de lo anterior es el de la confección de las nóminas de los aproximadamente 10.000 funcionarios municipales, tarea mensual, repetitiva y costosa que debía realizarse calculando mediante máquinas de oficina, confeccionando con máquinas de escribir las listas de cobro y, una vez repasadas éstas, confeccionar los sobres de la paga.

En el proceso mecanizado, una vez creado el

(3) Por repetitivas entendemos bien tareas que presupongan el repaso de un archivo para obtener una serie de datos, p.e. elaboración mensual de las nóminas de personal, emisión de recibos para los afectados por algún impuesto y cálculo del mismo. O bien tareas que presupongan la realización de las mismas acciones aunque no sea preciso el repaso de un archivo: notificación de sanción por parte de la policía municipal, cálculo y emisión del recibo correspondiente al impuesto sobre plusvalía que no afecta a la totalidad, sino sólo a los cambios de propietario, etc.

(4) El período de mecanización, desde la aprobación de la misma hasta la definitiva puesta a punto, puede durar varios meses; además, la conversión de datos para el cambio de soporte supone un importante volumen de trabajo, así como el período de marcha en paralelo en el que a las tareas manuales habituales del negociado debe sumarse la comprobación de la calidad de los datos proporcionados por el ordenador. Por lo tanto la relación puesta en marcha de un ordenador-inmediata eliminación de personal, no es cierta; por lo general la entrada del ordenador supondrá incremento del personal: analistas, programadores, operadores, personal dedicado al cambio de soporte, etc. y los efectos globales de reducción no se notarán hasta transcurrido un período de dos años.

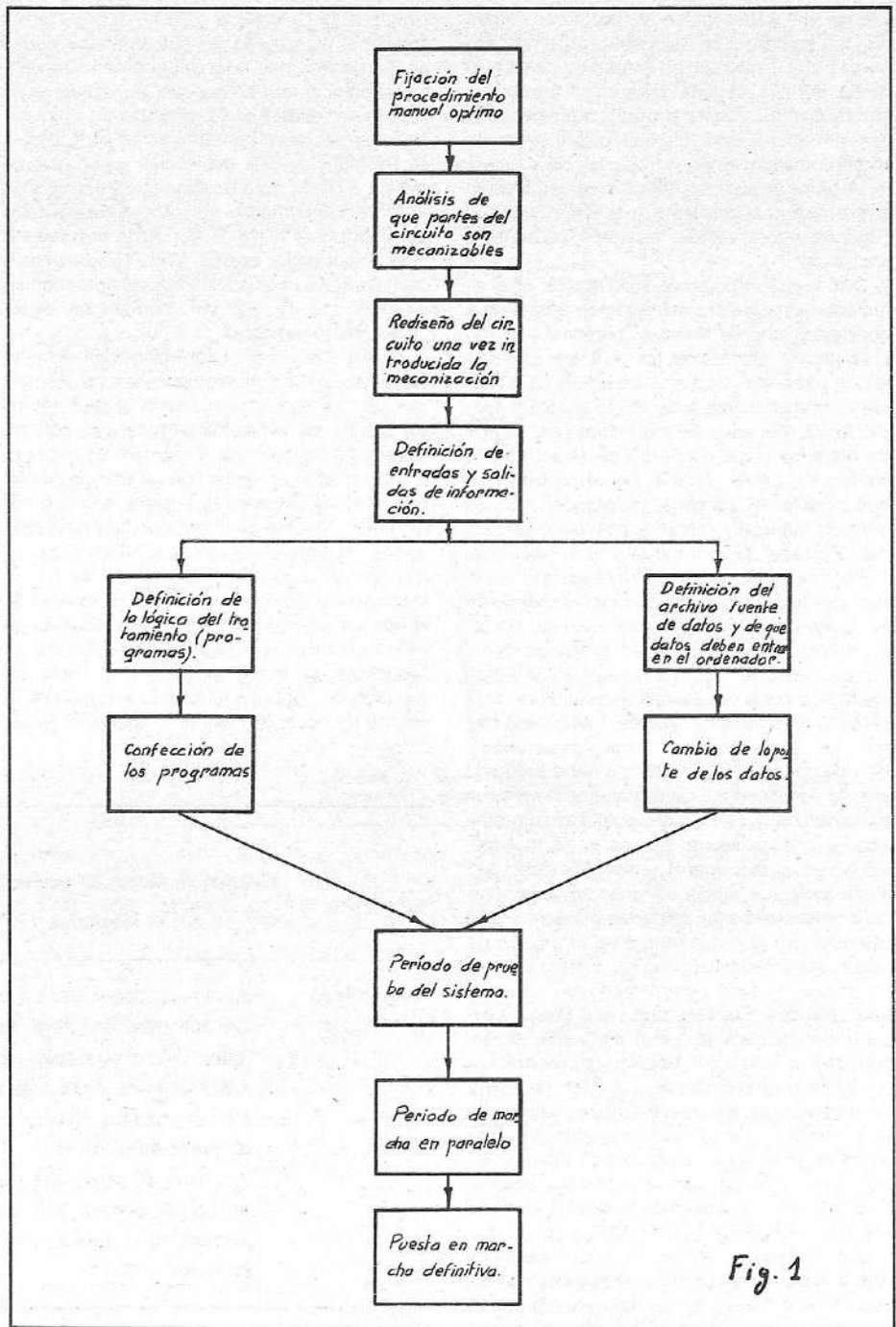


Fig. 1

archivo de personal y probados los programas de cálculo y elaboración de los listados y sobres de nóminas, la tarea del negociado queda reducida a dar nota de las modificaciones mensuales a realizar: altas, bajas o cambio de total a percibir por modificación de categoría o circunstancias de algún funcionario, modificaciones que no llegan a alcanzar al 5% del total. La tarea del personal adscrito a nóminas pasará a ser exclusivamente un trabajo de notificación de modificaciones, y control sobre las mismas, para garantizar su perfecto cumplimiento. Puesto que en el ordenador no cabe suponer el error clásico de transcripción dis-

tinta de algún número al pasar a máquina, bastará un simple control de totales.

Observamos que se ha producido un cambio en el tipo de trabajo administrativo a desarrollar, de una tarea estrictamente transcritora o muy mecánica (escribir a máquina relaciones o sobres y efectuar multiplicaciones para hallar totales) se ha pasado a una tarea mucho más específica de control de calidad, eliminándose los errores de transcripción, inevitables en cualquier proceso manual cuando es voluminoso. La segunda ventaja que ha aportado el Centro Ordenador consiste en producir una información más controlada, libre de

errores de transcripción y, por tanto, mejor (5). Sin embargo, se ha rigidificado el proceso puesto que un cambio en el método de cálculo de la nómina supone rehacer el programa, comprobar su puesta a punto, etc., mientras que en un proceso manual una instrucción verbal a los funcionarios hubiese sido suficiente. A partir de su mecanización los cambios en el proceso son difíciles y costosos por lo que cualquier modificación debe ser fuertemente analizada.

Otro factor importante a considerar es el siguiente: un aumento del volumen a tratar (supongamos que se doble el personal incluido en nómina), efectuadas las altas por una sola vez, no supone ningún incremento de las tareas administrativas puesto que este aumento producirá, tan sólo, un incremento del tiempo de máquina y del consumo de papel para la confección de la nómina. En un proceso manual, doblar el personal incluido en nómina hubiese supuesto doblar la plantilla de personal dedicada directamente a su elaboración.

Podemos afirmar que la fundamental reducción de personal que proporciona el ordenador es la que resulta de la estabilización de las plantillas que trabajan sobre procesos mecanizados (esto es más cierto aún en la Administración dado el carácter permanente de la plaza de funcionario). Además, exige una mejora de la calidad del trabajo desarrollado; de otro modo, con errores, no sería aceptado por el ordenador, cuyo resultado será un aumento de la calidad de la información emitida, y una exigencia, por parte de la Administración, para formar al personal de modo que pueda pasar de tareas administrativas generales a tareas más especializadas y concretas, en contacto con el ordenador. Esta formación no puede ser solamente práctica, puesto que sería parcial, y debe complementarse con cursillos teóricos. Por esta razón el C.O.M. ha organizado una serie de cursos de Codificadores, dirigidos al personal auxiliar administrativo, con el fin de proporcionar una visión completa del formato y calidad que exigen los datos para su inclusión en un proceso mecanizado y una visión general del funcionamiento del ordenador, que deben permitir la progresiva adaptación del personal a las modificaciones que a lo largo del tiempo deban sufrir los procesos.

Otros aspectos importantes a considerar, bajo el epígrafe de producir más y mejor información, son los siguientes: Una vez entrada la información en el ordenador, mediante programas adecuados, se pueden obtener las más variadas tablas estadísticas, así como cálculos distintos, siempre que utilicen los datos que componen el archivo. Para ello, basta con analizar previamente las necesidades actuales y futuras de modo que se introduzcan todos los datos que serán de utilidad para las explota-

ciones que se precise realizar. P.e., una vez creado el archivo de las industrias instaladas en Barcelona, con nota del tipo de instalaciones, potencia que consumen, etc., la tarea de determinar cuáles son las industrias susceptibles de producir contaminación atmosférica se ha reducido a la confección de un programa y a 1/4 de hora de pase por ordenador de la cinta conteniendo los datos. De no estar mecanizado el archivo, el trabajo hubiese supuesto leer uno a uno los 40.000 expedientes de industrias instaladas y tomar nota manual de cada una de ellas para contabilizar los totales correspondientes.

Finalmente, la reciente instalación del teleproceso permite un rápido acceso a la información. La red instalada para la explotación del fichero de vehículos permite, con sólo teclear sobre el terminal el número de matrícula del vehículo, obtener con un tiempo de respuesta de 1/2 segundo los datos técnicos del vehículo, nombre y dirección del propietario actual, transferencias de propiedad sobre dicho vehículo, número de multas de tráfico impuestas al conductor, etc. Del mismo modo la red, en vías de instalación, que deberá servir para facilitar la consulta sobre el Padrón de habitantes permitirá agilizar el servicio de atención al público reduciendo en un 70% el tiempo de consulta para la localización de los empadronados.

Por lo general, las ventajas económicas y de calidad de servicio que se obtienen en la doble vertiente de disminución del personal administrativo (o como mínimo, dado el carácter permanente del funcionariado, no ampliación de plantillas cuando aumente el volumen de datos tratados) y disminución del nivel de error, compensarán la inversión en instalación y maquinaria y el mantenimiento del servicio que presta el Centro Ordenador tanto en personal como en consumo de material. Se ha de tener en cuenta que el C.O.M. proporciona anualmente un volumen de información contenido en 1.200.000 metros de papel (equivalentes aprox. a 6.000.000 de holandesas anuales). Antes de la mecanización se emitía un 60% de este volumen; sin embargo, la información realmente controlada "a posteriori" representaba un porcentaje muy inferior. Con tales datos queda patente que el proceso de mecanización iniciado es irreversible, y las ventajas que presenta se han evidenciado, de modo que se puede decir que si bien se ha realizado un 15% de la mecanización de posibles trabajos, por el contrario, se ha mecanizado un 60% de la información total, sentándose unas bases permanentes que permiten entrar con optimismo en la etapa de integración de la información.

Veamos un cuadro resumen de las ventajas e inconvenientes analizados en esta primera etapa:

Cuadro resumen 1.ª etapa: la mecanización de aplicaciones

	Ventajas	Inconvenientes
Corto plazo	—<i>Racionalización de los procesos:</i> La información deja de ser el feudo del responsable, para pasar a ser definida dentro de un sistema de normas fijas y concretas de procedimiento. —<i>Trasvase de parte del personal a tareas de control</i> y liberación de personal que puede pasar a otros servicios.	—<i>Fuerte inversión</i> inicial tanto en maquinaria como en personal especializado. —<i>Sobreesfuerzo</i> del personal de los departamentos en el período de creación del archivo mecanizado y marcha en paralelo. —<i>Necesidad de formación del personal directivo</i> para que comprenda e impulse la mecanización.
Medio y largo plazo	—<i>No ampliación de plantilla</i> —<i>Disminución de error</i> —<i>Obtener más información</i> con el mismo coste —<i>Mejor control</i> de la información emitida —<i>Disminución de costes</i> —<i>Posibilidad de acceso rápido</i> a la información —<i>Trabajar con personal más cualificado</i>	—<i>Tarea de mantenimiento</i> de la formación y reconversión del personal administrativo. —<i>Rigidez en los procesos mecanizados:</i> no pueden aplicarse soluciones particulares a casos especiales. Un cambio en el proceso exige tiempo.

(5) Los errores de máquina son despreciables; sin embargo, pueden producirse errores, bien de programa (que no se hayan probado todas las alternativas posibles y alguna sea errónea) bien de los datos de entrada, errores al producirse el cambio de soporte (perforación). No se afirma, portanto, que los errores son nulos, pero sí son bastantes menos que en un proceso manual y generalmente serán más fáciles de localizar al no ser de transcripción.



2.ª Etapa. La integración de la Información de Base

El objetivo fundamental de la segunda etapa consiste en conseguir, como resultado final de la misma, que cada información sea recogida una sola vez, archivada en un archivo único al que puedan tener acceso todos los que la precisan y tenga un formato único y útil para todos sus usuarios. Se trata de sustituir el concepto explicitado en el punto anterior de archivos ligados a "aplicaciones": archivo de datos para radicación, para industrias, etc. (que en muchos casos contendrán datos sobre el mismo local puesto que toda industria paga el impuesto de radicación) para pasar a un concepto de archivo por unidades de información. Un archivo de urbanismo contendría la descripción física de la ciudad; cualquier cálculo de impuesto ligado a un edificio: radicación, edificación deficiente, plus valía, etc. podrá efectuarse a través de este archivo único si contiene datos suficientes.

El objetivo se centra en la eliminación de un trabajo y coste económico necesarios para el mantenimiento de múltiples archivos y en la eliminación de duplicidades de información que conducen inevitablemente a desigualdades entre los archivos (los métodos de actualización, cuando los archivos corresponden a departamentos distintos, difieren entre sí), siendo imposible conocer en cada caso concreto de diferencia cuál es el archivo que contiene la información correcta, aunque en líneas generales se pueda afirmar que un archivo tiene más calidad que otro.

La pretensión de integrar la información utilizando como elemento básico el ordenador es mucho más ambiciosa que la mecanización de las distintas aplicaciones puesto que supone tener una confianza suficiente en las ventajas que aporta el proceso de datos, en el equipo que se posee y en su capacidad técnica, de modo tal que permita una renuncia total o parcial al mantenimiento de los archivos manuales para que se constituya un archivo único, centralizado y mecanizado (6). Para alcanzar esta fase el C.O.M. debe haber mostrado capacidad suficiente para emprenderla y las reticencias de los jefes de departamento frente a las exigencias del proceso de datos deben haberse disipado por completo, puesto que una integración de la información puede conducir a un replanteo de la función de algunos negociados y servicios.

Dos alternativas se presentan al iniciar la etapa: partir de lo que ya se ha realizado y efectuar una progresiva integración de archivos sectorialmente, eliminando duplicidades y añadiendo los datos que sean precisos, o bien partir de cero y crear un grupo de personal que independientemente de los trabajos

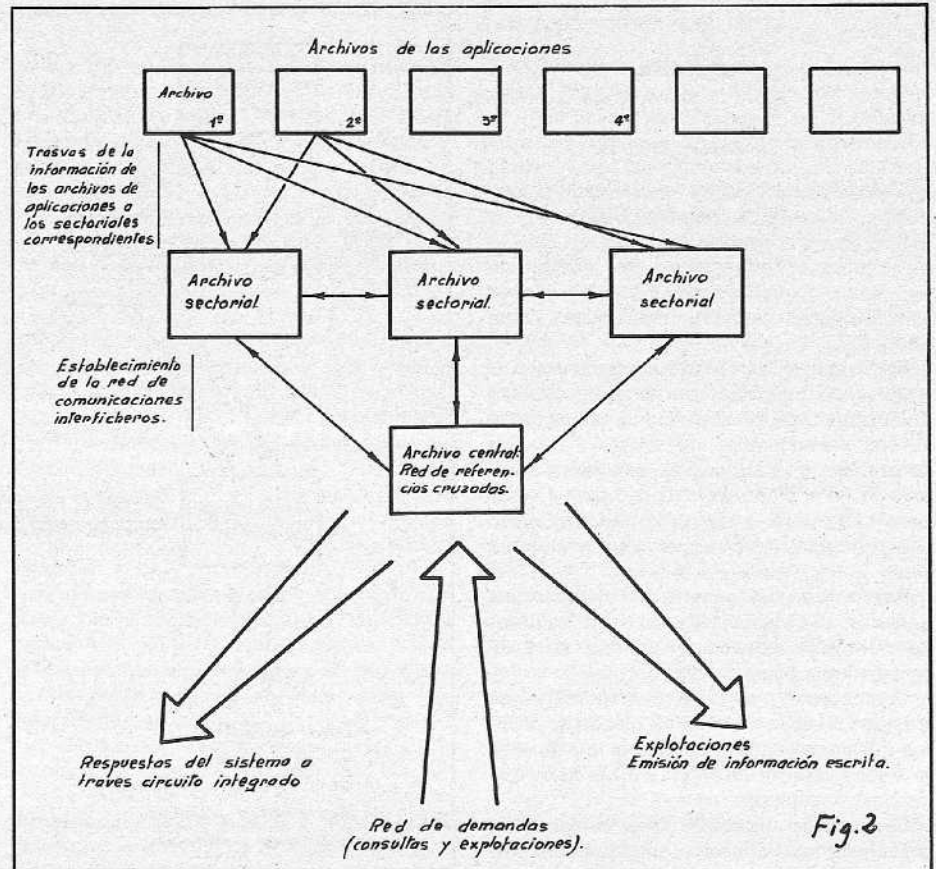


Fig.2

que se realicen actualmente haga un estudio completo, a nivel global, del Ayuntamiento, de cómo debe realizarse la integración, y cree sus propios archivos y cuando tenga el sistema a punto y funcione correctamente elimine todo el proceso anterior. La segunda alternativa es costosa y poco segura; sin embargo puede ser más completa y rápida; por otra parte exige una gran confianza, a todos los niveles, en el éxito de la mecanización, confianza tan generalizada que es difícil de obtener (7). Las razones de coste y seguridad, así como la necesidad de mantenimiento permanente del servicio, han inducido a decidirse inmediatamente por la primera alternativa, puesto que al permitir integraciones sectoriales se va adquiriendo experiencia progresiva y durante largos períodos pueden funcionar paralelamente sectores integrados y no integrados. Además un archivo integrado sólo será útil si se garantiza la posibilidad de actualización inmediata de todos los datos que contiene, algo realmente difícil de obtener (8).

Una vez tomada la decisión de integración y el método a seguir, el siguiente paso consis-

te en definir cuál será la lógica de definición de las áreas sectoriales y cuál será el eje básico sobre el que pivotará la integración. Nos limitaremos a la información referente a la ciudad o lo que llamaremos datos base sobre los que se mueve la gestión municipal, dado que para alcanzar un nivel de integración de la información interna del Ayuntamiento: contabilidad, personal, control presupuestario, costes, etc., falta mucho camino para recorrer en la primera etapa de la mecanización, siendo, por tanto, prematura cualquier afirmación que pudiera hacerse.

En esquema, el proceso de integración (ver figura 2).

Respecto a la información de base pueden establecerse tres grandes sectores o fuentes de información:

- Urbanismo:** Plano de la ciudad - Red viaria y zonificación.
Solares: libres y edificados.
Edificios: viviendas y locales que los componen.
Características de los locales: destino - superficie - instalaciones.
Características de las viviendas: servicios - propietario - arrendatario.
Servicios públicos de cada zona, etc.

Población: Padrón de habitantes: distribución de los habitantes por

(7) De hecho esta alternativa no es utópica y algunas empresas importantes como Air France la han llevado a término, obteniendo buenos resultados a los 2 años de funcionamiento del nuevo equipo.

(8) Es importante indicar que un archivo integrado es un concepto lógico, no es preciso que en el ordenador estén reunidos físicamente todos los datos. Basta con un sistema correcto de referencias cruzadas de modo que se pueda pasar de un archivo a otro con rapidez, yendo directamente al dato que se precisa.

(6) Lógicamente el centro ordenador puede integrar su información y el resto del Ayuntamiento funcionar con sus archivos manuales, pero en este caso la integración de la información a nivel interno del centro no sería de ninguna utilidad práctica cara a la mejora de la gestión municipal. Se habla, por tanto, de una acción coordinada y consciente de integración de la información a todos los niveles.

zona, movimientos de población, etc.
Censo escolar.
Control sanitario de la población.
Censo electoral, etc.

Vehículos: Vehículos circulantes: propietario y características.
Transportes públicos.
Infracciones del código de circulación, etc. que deben servir de base para las integraciones sectoriales.

Dado que el factor más permanente es el geográfico, o situación territorial en el plano de la ciudad, se ha considerado que un archivo conteniendo datos de solares y edificios construidos en los mismos, referidos a su situación en el plano de la ciudad podría ser el elemento central o eje de la integración (9). Los restantes archivos quedarán referidos a éste.

Así un esquema general de los circuitos a definir en un sistema integrado sobre las bases anteriormente definidas podría ser la representada en la figura 3 (10).

Como vemos, un circuito integrado no es más que un sistema interrelacionado de archivos de tal modo que entrando por uno de ellos se pueda acceder fácilmente a los datos que poseen los restantes.

Condiciones imprescindibles para la integración de la información son las siguientes:
—Establecer un catálogo de informaciones que se poseen. Definir a fondo cada dato: nombre, dirección, etc. y darle un formato fijo sobre el que deben unificarse todos los archivos.

—Antes de introducir una nueva información, catalogarla y hacer un análisis previo de quién la va a utilizar, de modo que se le pueda dar unas características y formato útiles a todos.

—Garantizar una permanente actualización del archivo a través de un doble mecanismo: operaciones de comprobación sobre el campo y actualización por detección de errores en la explotación del archivo integrado.

—Garantizar un mínimo de calidad en los datos a integrar y poseer un archivo completo que pueda servir de base. Actualmente está finalizando la creación del archivo de riqueza urbana que reúne las dos características y que podrá utilizarse a partir de mediados de 1972.

—Tener personal administrativo suficientemente preparado que garantice el manteni-

(9) Esta referencia al plano de la ciudad actualmente se concreta en calle y número del edificio o solar en la calle, lo que le da un carácter no permanente y además permite la aparición de duplicidades en las calles sin numerar. Una definición plenamente diferenciadora sería determinar una malla de coordenadas geográficas que permitiera una identificación puntual permanente.

(10) Empleamos el término condicional puesto que no se han realizado todavía estudios a fondo sobre el particular; el único sector integrado corresponde al de vehículos (lo que es relativamente sencillo como se verá); en los demás casos las dificultades de tener un núcleo central de información, completa y actualizada, impiden predecir plazos de ejecución.

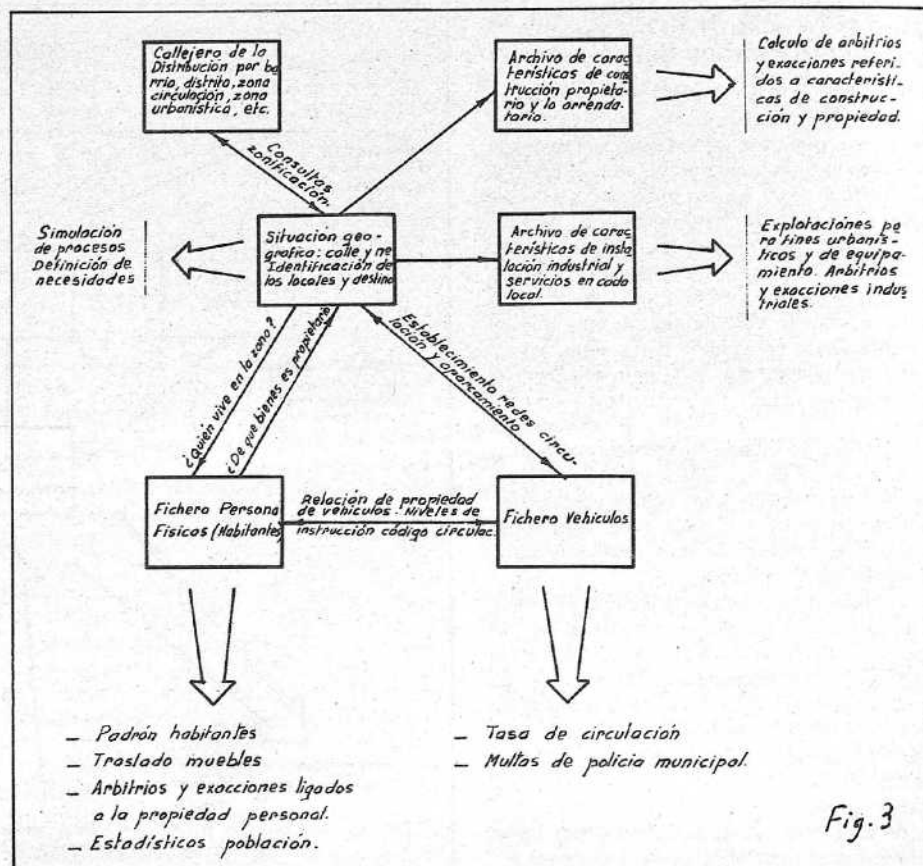


Fig. 3

miento de la actualización con un bajo nivel de error.

—Mantener un equipo permanente, propio o contratado, de inspección que complete los datos parciales y verifique las diferencias detectadas al comparar los archivos.

—Determinar claramente el ámbito territorial a que se refiere la información. Así, por ejemplo, el fichero de vehículos es provincial, mientras que los restantes ficheros tienen un ámbito municipal. La razón de esta diferencia estriba en que diariamente circulan por la ciudad gran número de automóviles cuyo propietario es residente en otro municipio. La integración debe tener presente estas diferencias de ámbito (11).

El cumplimiento de estas condiciones y el esfuerzo de realización de la integración permitirán poseer un banco de datos que reúna las características precisas para servir de fuente de información en la planificación de necesidades y servicios de la ciudad; el siguiente paso será entonces como llevar adelante una gestión basada en el banco de datos.

Veamos cuáles han sido los primeros pasos en la obtención de un esquema inicial de integración. la creación del fichero de vehícu-

los, sentar las bases para un registro de la población y la creación del archivo de riqueza urbana.

Un archivo sectorial integrado: el fichero de vehículos

En la provincia de Barcelona circulan 725.000 vehículos, la mayoría de los cuales pasan parte importante de su vida circulando por la ciudad, generando unas 3.000 infracciones de circulación sancionadas diariamente. La política de la Policía municipal está basada en un estricto cumplimiento del pago de estas sanciones a fin de garantizar su eficacia, especialmente en los casos en que las infracciones son reiteradas. Se trata de establecer una relación entre el propietario del vehículo y las multas impuestas al mismo. Por otra parte, el control del distintivo de circulación, tasa que deben pagar los vehículos que circulan por la ciudad, se hacía muy difícil dado el elevado número de cambios de propietario, que en muchas ocasiones llevan aparejado el cambio de municipio de residencia. El objetivo definido era crear un fichero de vehículos tal, que en una primera etapa permitiera la acumulación en el mismo de los datos técnicos del automóvil, propietario actual, pago del impuesto de circulación, infracciones sancionadas del código de circulación por categorías, etc., y en una segunda etapa obtener información directa de cada vehículo con el único conocimiento de su matrícula.

(11) El área geográfica sobre la que debe realizarse la integración es un dato muy importante puesto que en muchas ocasiones, dada la estructura de Barcelona y su comarca, se hace difícil tener los archivos permanentemente actualizados: traslados de industrias desde la ciudad a las poblaciones de la comarca, pero manteniendo su sede social en la ciudad, cambio de municipio de residencia de los habitantes sin modificación de los lugares de trabajo y dirección, etc.



A partir de esta decisión se observó que para los vehículos posteriores a 1968 el problema era relativamente sencillo: un acuerdo con Jefatura Provincial de Tráfico permitía crear el archivo de las altas y transferencias que se produjeron a partir de aquella fecha. Para los vehículos de matrícula inferior al B-600.000 o matriculados en otra provincia, pero con residencia del propietario en Barcelona, se aprovecharon los distintos archivos que poseían los departamentos interesados y que eran relativamente incompletos. Por esta razón, y por un período de dos años, se estableció que el mejor método para detectar los errores del archivo eran las multas que imponía la policía municipal, dado que siendo su volumen anual de 1.000.000 parecía bastante difícil que en un período de 2 años hubiese gran cantidad de vehículos que no cometiesen ninguna infracción. Al imponer la sanción, el agente municipal tomaba nota completa de los datos del vehículo, por lo que una vez procesada la multa, se comprobaban los datos, modificando los erróneos y dando de alta los no hallados. Así pues, una explotación del archivo era, a la vez, elemento básico para la puesta al día.

A mediados de 1970, una vez garantizada la calidad del archivo gracias al proceso anterior, pudo darse el siguiente paso: para ahorrar trabajo a los agentes, al imponer la sanción es suficiente dar el número de matrícula, los restantes datos los proporciona el fichero de vehículos. Además, con la instalación de una pequeña red de teleproceso, se permitía el acceso directo a los usuarios del archivo. Para ello se instaló un terminal en los locales de la Policía municipal y otro en los de pago del distintivo de circulación; el tercer terminal quedó instalado en el C.O.M. A través del número de matrícula se obtienen los datos completos del vehículo. Así, por ejemplo, está previsto que a la llegada del contribuyente a pagar el distintivo, una vez dado el número de matrícula, el terminal devuelve los datos completos del vehículo, sirviendo de comprobación de su veracidad la aprobación del contribuyente.

Exploraciones periódicas del archivo permitirán conocer la relación de vehículos de los cuales no se ha pagado distintivo y no se ha notificado su baja. Del mismo modo la explotación del archivo permitirá obtener la relación de multas impuestas a cada vehículo y los infractores recalitrantes.

El eje del banco de datos. El Archivo de riqueza urbana

Aún está en período de creación (aprox. se ha creado en un 80 %), pero dada su complejidad y calidad se ha creído conveniente considerarlo como el elemento básico de una posible integración de la información.

Este archivo consta de los siguientes datos referidos a la totalidad de la ciudad: Identificación del edificio o solar, propietario, administrador, situación: calle y número, año de construcción, años de reforma si las ha habido, superficie del solar, metros fachada, altura

del edificio, no de plantas, superficie construida por planta, etc., y a nivel de cada local: destino, propietario o arrendatario, porcentaje de superficie construida que le corresponde, alquiler anual caso de ser de renta limitada, fecha del contrato de alquiler y valor del suelo, valor de la construcción o en el caso de no estar construido valor del solar, datos estos últimos calculados por el Servicio de Valoración urbana de la Delegación del Ministerio de Hacienda. Se trata, por tanto, de un archivo muy completo creado a través de una operación de campo, realizada por una empresa privada bajo contrato municipal, y cuya explotación inmediata es el cálculo del arbitrio de riqueza urbana que justifica económicamente la inversión realizada. Sin embargo, el volumen de datos recogidos es muy superior al que se precisa para el cálculo del impuesto y está dirigido a tener una importante fuente de información.

El volumen total de la información es importante; previa codificación de los documentos deben perforarse 1.200.000 fichas, o sea, aproximadamente, 60 millones de caracteres.

Dos problemas fundamentales plantea la creación de este archivo:

- 1.—La calidad de los datos recogidos.
- 2.—La actualización de los mismos.

Para garantizar la calidad de los datos se ha montado un sistema muy severo de detección de errores que funciona a tres niveles: Cada dato debe cumplir unos requisitos formales determinados de modo que una vez perforadas las fichas se comprueba si todos los datos cumplen dichos requisitos, corrigiéndose las erróneas. Aceptadas las fichas se agrupan por edificios, comprobándose los totales de locales, plantas, superficies construidas, coeficientes, etc. El tercer nivel de comprobación es el nivel manzana: se comprueba la totalidad de fincas y si su dirección coincide con las calles e intervalo numérico que define la manzana. Un cuarto nivel de corrección, *a posteriori*, se deduce de las reclamaciones que se producen al emitir las notificaciones de pago del impuesto.

El problema de la actualización no está resuelto todavía en lo que se refiere a operación de campo para el mantenimiento de la misma.

El Padrón de habitantes. El esquema de un Registro de Población

La tradicional aplicación del Padrón de habitantes se limitaba a poseer un archivo mecanizado de los habitantes de Barcelona, a través de la perforación del Padrón, una vez finalizada la operación de campo, y su actualización periódica mediante las notificaciones que proporcionaba el Negociado de Población. Su utilidad real se reducía a la obtención del índice alfabético de los habitantes de Barcelona y estadísticas muy reducidas. Las estadísticas sobre movimientos de la población se efectuaban perforando aparte los datos numéricos correspondientes. Con la elaboración del Padrón de habitantes de 1970 se pretende llevar

a término una experiencia que sirva de base para la creación y mantenimiento permanente de un Registro de Población de Barcelona. Para ello, se trata de poner un sistema que permita actualizar el archivo mecanizado en el mismo momento en que se producen las variaciones en la población: nacimientos, defunciones, matrimonios, traslados de domicilio, altas, bajas, etc. y que, a su vez, dé una respuesta inmediata y fiel a las consultas que puedan realizarse a fin de atender con eficacia al público solicitante de los datos. Dado el carácter de documento oficial que tiene la hoja manuscrita por el interesado, no se ha creído conveniente, en una primera fase, que la emisión de certificaciones se realice a través del archivo mecanizado, junto con la respuesta a la consulta efectuada (12).

Los factores más importantes a considerar, para un correcto funcionamiento del sistema, son, como siempre, la calidad de los datos que se poseen y la de su futura actualización.

Respecto a la calidad de los datos de entrada deben definirse dos niveles: calidad de los datos contenidos en las hojas del Padrón y seguridad de que el archivo mecanizado es copia fiel del contenido de dichas hojas. Si bien desde el punto de vista de utilidad del archivo en una perspectiva de integración el primer nivel es el más importante, desde el punto de vista del proceso es imprescindible el segundo, puesto que al margen de la calidad de los datos de la hoja, si no coinciden el archivo mecanizado y las hojas desaparece la posibilidad de localización de los habitantes, y, por tanto, las ventajas del sistema.

Para garantizar el primer nivel de calidad se diseñó la hoja de empadronamiento de modo que contuviese los datos imprescindibles para la identificación del habitante: nombre, domicilio, fecha de nacimiento, nombre de los Padres, etc., añadiendo únicamente situación profesional y profesión. El razonamiento para esta elección se basa en que es preferible la posesión de pocos datos de todos los habitantes, a los que la sencillez de la hoja facilita su cumplimentación, que intentar un cuestionario más amplio y ambicioso que probablemente no hubiese sido bien cumplimentado por la mayoría. La calidad de la operación de campo, que comprende entrega y recogida de las hojas y comprobación de la veracidad de los datos de las mismas, viene garantizada por el Instituto Nacional de Estadística responsable de la operación.

Referente al segundo nivel, calidad de la perforación, se ha establecido un sistema de control que combina métodos estadísticos de muestreo de calidad con reperforación de los lotes rechazados, con análisis de errores para

(12) La emisión de certificaciones puede resolverse por un procedimiento que tenga en cuenta esta exigencia y que resulta relativamente barato y muy eficaz: previa microfilmación de las hojas del Padrón, al solicitar datos sobre algún habitante, en la pantalla del terminal de teleproceso, aparecerá, junto con los datos solicitados, el número de fotograma correspondiente a la hoja en que figura el interesado, del que se pueda obtener con facilidad una fotocopia a efectos certificadorios con plena garantía que sea reproducción fiel del documento original.

cada habitante y totales de población a nivel de sección censal (unos 2.000 habitantes aproximadamente).

Respecto a la actualización, también pueden definirse dos niveles:

a) Garantizar que todos los datos de modificación del archivo que posee el Negociado de Población reviertan inmediatamente sobre el archivo mecanizado. Esto es posible mediante una acción coordinada Negociado-C.O.M. y la instalación de la red de teleproceso.

b) Garantizar que lleguen al Negociado todos los movimientos reales de la población. Ahí radica la mayor dificultad, especialmente en lo que se refiere a traslados de domicilio y bajas del Padrón por traslado de municipio, en los que el nivel de detección es muy reducido, y movimiento de transeúntes y habitantes no afincados oficialmente en la ciudad (incluidos los realquilados sin permiso y las pensiones no declaradas) cuyo control es prácticamente nulo. Por otra parte, dado que no existe solución de continuidad en la edificación entre Barcelona y los restantes municipios de su área, los cambios de municipio se producen con facilidad sin que el interesado solicite el alta y baja padronales correspondientes, dado que el cambio de municipio no influye en absoluto en sus condiciones de vida y trabajo, probablemente sólo modificará sus desplazamientos. Se replantee, una vez más, el problema del ámbito geográfico que deben abarcar experiencias de este tipo.

Este sistema funcionará (está prevista su puesta en marcha definitiva para 1 de enero de 1972) mediante la instalación de la red de teleproceso que permitirá la comunicación directa de los servicios de población con el archivo mecanizado mediante 5 terminales con pantalla para la recepción de la respuesta del ordenador. Cuando un habitante efectúa una consulta, o solicita una certificación padronal, el responsable del terminal tiene dos posibilidades de consulta sobre el archivo mecanizado: efectuar la consulta dando nombre, apellidos y fecha de nacimiento del solicitante o bien dando únicamente el domicilio completo del mismo. En cualquiera de las dos formas de consulta, aparecerán en la pantalla, como respuesta, los datos completos del empadronado, así como el tomo y folio en que figura empadronado, ampliándose en una fase posterior con el número de fotograma de microfilm como se indica en la nota 12, agilizando de este modo el servicio al público. La red de teleproceso será utilizada, asimismo, en horas de no atención al público, para el envío de las modificaciones efectuadas y la corrección de errores detectados.

Lógicamente, del archivo mecanizado se obtendrán las estadísticas de población, el censo electoral, el proyecto de alistamiento militar, el censo de habitantes en edad escolar, etc.

Como se observa, estamos en el inicio de la etapa de integración de la información de base, empezándose a definir las líneas sobre las que debe fundamentarse. En esta fase adquiere primordial importancia la necesidad de un consenso general de aceptación del camino

emprendido, que lleva aparejado la necesidad de reconversión y formación del personal auxiliar administrativo para adaptarse a las nuevas técnicas y el pleno conocimiento, por parte del personal directivo, de qué se puede obtener con la puesta en práctica del proyecto y cuáles serán sus exigencias. No cabe duda que un proyecto de este tipo, llevado adelante con éxito, y una gestión adecuada del banco de datos contribuirían enormemente a modernizar la actuación de las Corporaciones de Administración local, dándoles un marchamo de eficacia y conocimiento completo de su ámbito de actuación.

Las posibilidades que ofrece un banco de datos

La posesión de un banco de datos de información de base permitirá incidir básicamente en la gestión municipal, mediante la utilización de las técnicas de gestión, actualmente muy desarrolladas, basadas en los ordenadores como elemento soporte de dicha gestión. Conducirá al establecimiento de un sistema de información o M.I.S. (*Management Information System* o sistema de información para la gestión) que permita seguir la evolución de la realidad, controlar el desarrollo de los planes y replanificar a la vista de los resultados. Para ello dos factores fundamentales debe poseer el banco de datos: la inmediata actualización de todas las variaciones que ofrezca la realidad y la posibilidad de respuesta inmediata a las interrogaciones que se realicen al fichero integrado (el establecimiento de una amplia red de teleproceso y la puesta en marcha de lenguajes de interrogación de archivos a la disposición de los jefes de servicio serán los soportes técnicos que permitan el cumplimiento de estas condiciones).

El sistema de información a establecer debe ser consistente y flexible, que aborde la información necesaria sin limitarnos en exceso, adecúe la información a los distintos niveles de decisión y sea instrumento de evaluación y previsión de los resultados y planes que se desarrollen. Un esquema a seguir sería el de la figura 4.

Evidentemente, las posibilidades no se cierran en la utilización de criterios de planificación a alto nivel, sino que deben permitir la toma de decisiones sobre la marcha o "piloteo" del Ayuntamiento, es decir, establecer la posibilidad inmediata de interrogación a un nivel elemental (aquí se incluye además la generación de estadísticas elementales que permiten los modernos lenguajes de gestión de bancos de datos: Mark IV, GIS, etc.) y la utilización de los datos contenidos en el archivo para la elaboración de modelos que permitan la utilización de técnicas de simulación para evaluar *a priori* los resultados que se deducirán de las distintas alternativas, de modo que ayuden a tomar una decisión, en función de los criterios de evaluación que se hayan prefijado al margen del sistema mecanizado.

La utilización de un sistema de información, integrado en los términos propuestos, exige un cambio radical de las estructuras de trabajo municipales y una decidida política de modernización y actualización, tanto de las estructuras de decisión como de la calificación profesional de los responsables y ejecutores de la misma, teniendo como objetivo fundamental la optimización de servicios y la minimización de recursos, basándose para ello en las posibilidades que ofrecen las técnicas avanzadas de gestión y teniendo en cuenta que la elección del valor relativo de cada criterio de optimización no es una ciencia sino una decisión política en la que el criterio económico no es el único factor a considerar.

Otros objetivos que no se deben olvidar

Al margen de la línea fundamental definida de integración de la información de base, debe indicarse que las posibilidades que ofrece un centro ordenador son mucho más amplias. Se trata de campos que hasta el presente no se han desarrollado al nivel de las posibilidades que ofrecen y de los que nos limitaremos a enunciar sus posibles líneas de desarrollo.

Se trata, en primer lugar, de la utilización del ordenador para la completa mecanización del funcionamiento interno del Ayuntamiento, que comprendería, entre otros, los siguientes campos:

Control económico: Contabilidad, control presupuestario, control de inversiones, costes analíticos, rentabilidad de servicios, etc.

Gestión de personal: Salarios, productividad y métodos de remuneración, escalafón, etc.

Gestión organizativa: Control de la marcha de expedientes, puestos de trabajo, control de cumplimiento de proyectos, incluyendo factores económicos (Pert/coste), etc.

Y a otro nivel:

Control de precios de productos alimenticios (abastecimiento y mercados).

Desarrollo de planes para la investigación de necesidades a corto y largo plazo y cálculo de los coeficientes de crecimiento correspondientes.

Cálculo de los desplazamientos de la población a efectos de establecimiento de una red adecuada de transportes urbanos.

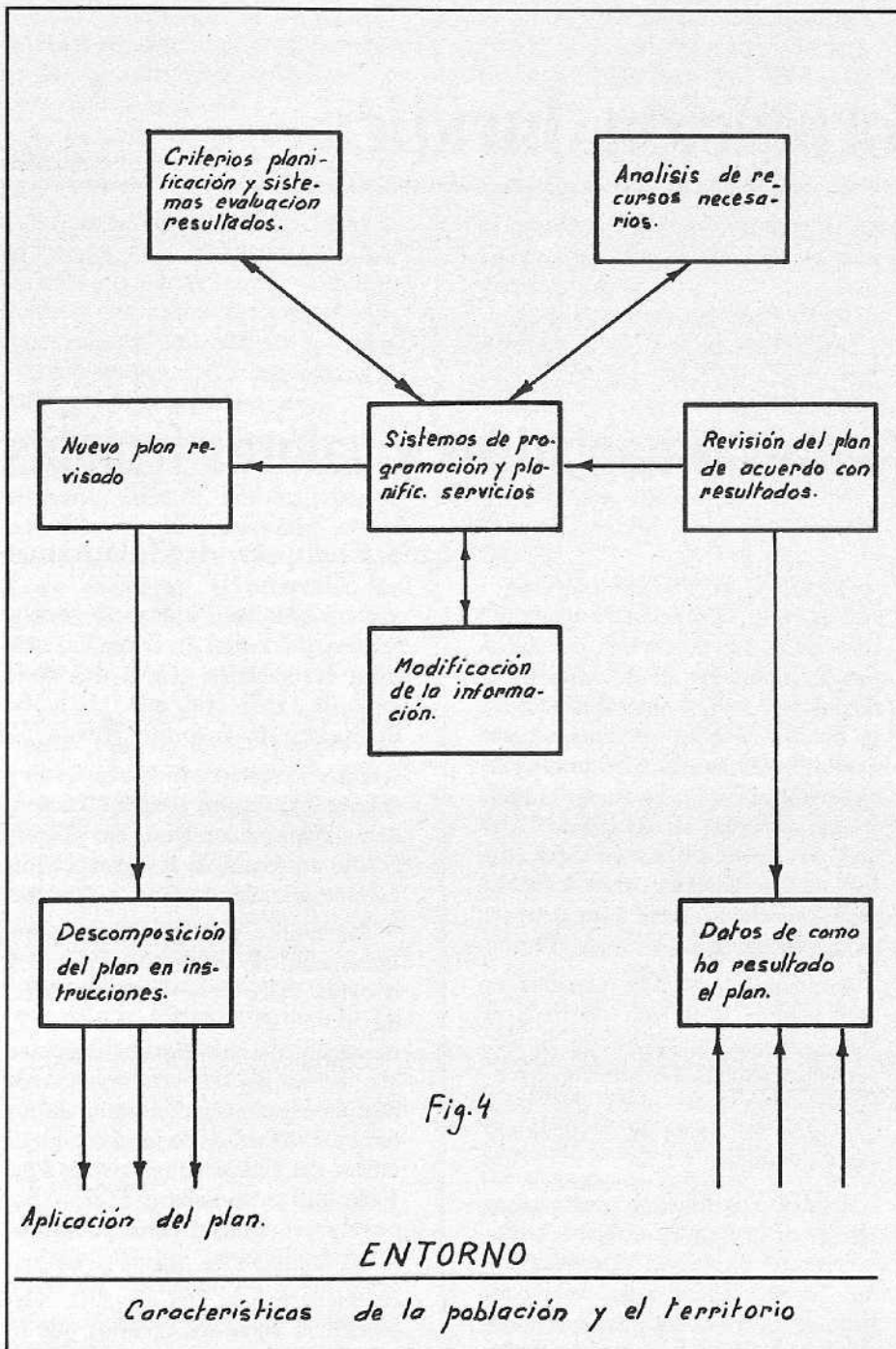
Cálculo de obras y proyectos en general, en sus aspectos técnico y presupuestario.

Cálculos varios según los datos proporcionados por los servicios técnicos: Red de iluminación, nivel de contaminación atmosférica, nivel de ruidos urbanos, etc.

Previsión de ordenanzas y estudios de cumplimiento global de las mismas y su adecuación a la realidad.

Y en general, utilización del ordenador para la elaboración de los estudios que precisa el desarrollo de una urbe.

En el supuesto de un sistema integrado de información de base, parte de estas posibilidades definidas a nivel de estudio serían el



resultado de las explotaciones del archivo mediante un análisis del estado actual y la evolución histórica producida, pero pueden iniciarse actualmente mediante el establecimiento de un sistema de recogida de la información necesaria. Los restantes, como los cálculos de estructuras, quedarían como aplicaciones a desarrollar cuando fuesen precisas, puesto que se trata de programas de cálculo y no fuentes de información.

A modo de conclusión

El objetivo del análisis desarrollado pretende exponer un punto de vista acerca de cuál sería el camino hacia la eliminación de las tareas administrativas que actualmente suponen un porcentaje muy elevado del total de trabajos que realiza el Ayuntamiento, que pasarían a ser el producto de un sistema que tuviese por eje fundamental el establecer una red de información que ayudase a la correcta toma de decisiones, dado su carácter integrado.

Se trata de una perspectiva a largo plazo y que no puede quedarse en experiencia aislada puesto que a las dificultades técnicas que lleva aparejadas, se añadirían las dificultades de comunicación con los restantes municipios, dados los distintos niveles de información alcanzados.

Se trata, también, de una perspectiva atractiva por las ventajas globales que ofrece, pero que tiene como contrapartida la rigidificación de procesos, y, por tanto, la necesidad de un análisis exhaustivo de cómo deben desarrollarse, y un elevado nivel de cualificación profesional, tanto del personal directivo como del auxiliar administrativo, para conseguir lo cual los cursillos que ha empezado a desarrollar el C.O.M. no son más que el inicio de un programa que debería ser mucho más completo y ambicioso. Es una perspectiva que tiene por objeto colaborar en el camino emprendido de dar un carácter eficaz a la gestión de la administración y que depende fundamentalmente de una decidida política de decisiones a alto nivel que concrete objetivos, criterios y en general el plan a seguir.

Un análisis de experiencias, como el que se ha pretendido desarrollar, cuando no se ha llegado al final, a pesar del alto nivel alcanzado, y cuando no existe ni en municipios españoles ni extranjeros una experiencia completa que permitiese ser utilizada como modelo de actuación en cuanto a objetivos y dificultades, no puede ser en ningún modo dogmático y sólo pretende la expresión de una opinión particular con el fin de abrir una discusión general sobre las posibilidades que ofrece la mecanización integral de un Ayuntamiento, y la necesidad de extensión de esta experiencia a fin de permitir un conocimiento completo y actualizado de las características de la población y el ámbito geográfico sobre los que debe basarse la actuación de las Corporaciones municipales ■



Valores urbanísticos y valores fiscales

Luis Enríquez de Salamanca

Evidentemente es un hecho patológico el de la gran diversidad de criterios valorativos que existen en nuestra legislación para la tasación del terreno. Así, en materia expropiatoria, la Ley de Expropiación Forzosa, determina en su art. 38-1 para los solares "el valor que tengan asignado para los efectos del arbitrio municipal sobre incremento de valor de los terrenos, aumentado en un 10 por 100, en su defecto, el valor en venta fijado a efectos de la contribución territorial".

Para las fincas rústicas, el valor según el art. 39 L.E.F.:

"Se fijará por la media aritmética entre la cantidad resultante de capitalizar al interés legal la renta líquida de rústica aumentada en un 5 ó en un 10 por 100, según sea catastrada o amillarada, y el valor en venta actual de fincas análogas por su clase y situación en el mismo término municipal o comarca."

No obstante, si la valoración practicada con arreglo a estas normas no da un resultado conforme con el valor real (valor en venta) se podrán aplicar los criterios estimativos que se juzguen más adecuados, según dispone el art. 43, apartado 1, L.E.F.

Si la expropiación es por razón de urbanismo, en tal caso los crite-

rios para la valoración de los terrenos, serán los de la Ley del Suelo (art. 85 L.S. y art. 1.º de la Ley de 21 de julio de 1962), cuya finalidad no es obtener el valor en venta, sino el valor objetivo aparte de los criterios de mercado, por lo que no cabe el aplicar el resorte del art. 43 L.E.F. También se aplicarán, en su caso, los Índices municipales de valoración de suelo, fijados según los criterios de la Ley del Suelo.

En materia fiscal la variedad es aún mayor, y si bien no tiene la trascendencia inmediata de la disparidad existente en materia expropiatoria, no cabe duda que tiene una gran influencia en el orden social y económico.

Para la contribución territorial, el art. 30 de la Ley de Reforma Tributaria exige la previa determinación del "valor básico" para cada polígono en que se divida cada término municipal. El valor de cada parcela, en concreto, se determinará aplicando al "valor básico" los coeficientes correctores según las circunstancias de cada parcela.

Para los Impuestos de Sucesiones, Transmisiones patrimoniales y Actos jurídicos Documentados, y sobre Aumento de valor de las fincas rústicas y urbanas, el art. 80 del Reglamento del Impuesto establecía diez medios de comprobación de valores,

y entre ellos los "Índices de precios medios de venta de fincas" o cartillas evaluatorias -O.M. de 10 de junio de 1957- (vid. arts. 156 a 163 de la Ley de Reforma Tributaria).

Para el Arbitrio municipal sobre solares sin edificar, el art. 500 L.R.L. determina como criterio el valor corriente en venta de la superficie tributable del solar.

Por último, para el Arbitrio sobre incremento de valor de los terrenos, o "Plus Valía"; el criterio está establecido en los arts. 510 y ss. L.R.L. Es objeto del arbitrio el incremento que en un período determinado de tiempo experimenta el valor de los terrenos. El valor se determina por medio del Índice Municipal de Plus Valía que se aprueba cada tres años por el Ayuntamiento correspondiente.

No parece que pueda aceptarse, en buena lógica, una absoluta independencia entre los criterios que rijan las valoraciones fiscales y los que se apliquen en materia de expropiación y urbanismo.

En ambos casos se dan las siguientes circunstancias coincidentes:

1. Se trata de regular una relación entre las mismas personas: particular y Administración.

2. La relación es de carácter forzoso, al menos para una de las partes.

3. La valoración ha de basarse en criterios objetivos, prescindiendo de las apreciaciones subjetivas de los propios interesados.

4. Se pretende teóricamente un acercamiento al valor real de los bienes.

En tales circunstancias, carece de sentido que cualquiera de las partes interesadas puede sostener, frente a una misma persona, dos cifras distintas, pretendiendo que ambas constituyen, simultáneamente, el valor real de una misma cosa.

Sin embargo, no basta con establecer formalmente la conexión; es necesario, además, que los criterios valorativos que se acepten como únicos y excluyentes sean los que mejor satisfagan la pretensión de acercamiento al valor real de los bienes. Otra cosa sería consagrar la arbitrariedad y la injusticia.

Por esta razón la Ley de Expropiación Forzosa de 1954 quebrantó la conexión, hasta entonces vigente, entre justiprecios y líquidos imponibles. Si éstos, como es notorio, en la gran mayoría de los casos no corresponden a una valoración real de los bienes, no pueden aceptarse como base para la determinación de un precio justo, porque antes debe sacrificarse la lógica que la justicia.

No obstante, puede y debe intentarse nuevamente la unificación de criterios, con objeto de restablecer la lógica del sistema, siempre que se haga por vías equitativas y realistas, ya que de lo contrario sólo se conseguiría un retroceso.

Para plantear adecuadamente el problema, partiendo de la situación actual, podemos sentar las siguientes premisas:

a) El valor fiscal se determina de una forma apriorística, tomando muchas veces como punto de partida la declaración del contribuyente, fuertemente interesado en mantener la tasación lo más baja posible. El resultado son unas valoraciones muy alejadas de la realidad, como la propia Administración reconoce y trata de contrarrestar forzando los tipos impositivos.

b) El justiprecio expropiatorio, por el contrario, es un precio contradictorio que se fija en último extremo por un órgano imparcial, es decir independiente de la relación en la que va a tener vigencia. El interés del particular es exactamente el contrario que en la valoración fiscal: mantener la tasación lo más elevada posible.

c) A diferencia del valor fiscal el justiprecio es mucho más flexible, porque no es apriorístico, sino que se fija en cada caso en el momento de producirse la expropiación, y su vigencia tiene una limitación temporal (dos años en la Ley de Expropiación Forzosa; 10 en la Ley del Suelo).

d) Todos los terrenos deben tener una valoración fiscal. En cambio sólo son objeto de justiprecio los afectados por una expropiación forzosa, excepto en el caso de los Indices municipales de valoración.

Esto supuesto, hay que tener presente que, si en la determinación del justo precio expropiatorio hay que salvar ante todo la justicia conmutativa (dar a cada uno lo suyo), no es menos importante, en la fijación del valor fiscal dejar a salvo la justicia distributiva (distribuir la carga tributaria entre todos los contribuyentes con arreglo a los mismos criterios generales). Es decir, que en la expropiación lo más importante es tratar de que el justiprecio se aproxime lo más posible, en su cuantía absoluta, al valor de la riqueza efectiva de que se priva al expropiado. En cambio, en la valoración fiscal la cifra absoluta en que se valoran los bienes es hasta cierto punto intrascendente, porque lo verdaderamente importante es que los criterios valorativos sean los mismos para todos los contribuyentes. Una valoración muy exacta, en cifra absoluta, es, desde el punto de vista fiscal, injusta o inadmisibles si no se aplica con criterio de generalidad a todos los contribuyentes, porque determina una distribución arbitraria de la carga fiscal.

En consecuencia, se debe rechazar, en principio, toda fórmula de co-

nexión que no se base en el cumplimiento de estas dos condiciones: fijación de precios justos, aproximados en la mayor medida posible al valor real de los bienes; y aplicación general, de dichos precios, a todos los bienes de la misma naturaleza que constituyan objeto de tributación.

No se puede pensar, por lo tanto, en retroceder al sistema de hacer depender los justiprecios expropiatorios de los valores fiscales, mientras no se tenga la certeza que estos últimos corresponden a una valoración justa y real, en cifras absolutas, lo cual es hoy, desgraciadamente, una aspiración todavía lejana.

Aunque se admitiera la elevación libre de los valores fiscales, a instancia de los interesados, el sistema sería igualmente inalcanzable por las siguientes razones:

1) Se perdería toda posibilidad de aplicar criterios objetivos de justiprecio, incluso los que forzosamente impone la Ley del Suelo, puesto que la determinación del mismo quedaría a merced de una de las partes, el contribuyente.

2) Se introduciría un elemento aleatorio en las valoraciones cuyas últimas consecuencias no pueden preverse. Pero que, en todo caso, desencadenaría un peligroso juego de especulación: el contribuyente que temiese ser expropiado jugaría a la alza y el que no a la baja. La Administración, lógicamente, jugaría en sentido inverso, tratando de sorprender a los contribuyentes que, por no esperar la expropiación, hicieran declaraciones más bajas. Esta situación, de todo punto insostenible, no parece que fuera evitable con tal sistema.

3) Finalmente, se producirían también inadmisibles injusticias relativas, dándose precios distintos por cosas iguales, según que sus respectivos propietarios hubiesen tenido o no la previsión de elegir y pagar contribuciones más altas.

Asimismo debe rechazarse, en las circunstancias actuales, cualquier representación fiscal de los justiprecios expropiatorios, toda vez que éstos, aunque sean valores más rea-

les que los utilizados en el campo tributario, carecen de la generalidad de aplicación indispensable para que pueda admitirse su virtualidad fiscal.

Sólo en caso de que los criterios valorativos de la expropiación se generalicen, apriorísticamente, a toda clase de bienes, con independencia de que hayan de ser expropiados o no, se podría aceptar la trascendencia fiscal de los mismos.

Se viene, pues, a la conclusión de que únicamente es aceptable, como fórmula de conexión entre justiprecios y valores fiscales, una solución de tipo catastral, semejante a la que se apuntó en el art. 101 de la Ley de Régimen del Suelo, que dispone la formación de índices municipales de valoración del suelo, sometidos a información pública y aprobados por las Comisiones Provinciales de Urbanismo, en todas las capitales de provincias y municipios de más de 50.000 habitantes.

Sin embargo, como decimos, en la Ley no hacía más que apuntarse el sistema. No se decía que tales índices pudiesen tener valor fiscal, ni siquiera en el ámbito de las Haciendas locales. Tampoco se determinaba

con claridad, en el estricto marco de las actuaciones urbanísticas, cuál hubiera de ser el alcance de los Índices de valoración, si han de entenderse como justiprecios expropiatorios prefijados e inatacables, cuando, en un caso concreto, la aplicación directa de los criterios valorativos de la Ley conduzca a un resultado distinto. Sin embargo, el art. 2 de la Ley de 21 de julio de 1962, con un criterio estrecho y conservador, limitó las posibilidades de los Índices municipales de valoración del suelo, al reducirlos tan sólo a la "consideración de justiprecio" en las expropiaciones por razón de urbanismo.

En todo caso resulta cada vez más evidente la necesidad de procurar por todos los medios la unificación entre Catastro, registros fiscales, índices municipales de valoración y justiprecios expropiatorios de los terrenos, sobre la base de aplicar con criterios uniformes los principios valorativos establecidos por la Ley de Régimen del Suelo, con carácter imperativo y general.

El sistema, en síntesis, podría articularse con arreglo al siguiente esquema:

1.º Tasación de todos los terrenos de acuerdo con su clasificación urbanística y con arreglo a las normas de valoración de la Ley del Suelo.

2.º Dicha tasación debería hacerse por la Administración y someterse a las garantías de información pública y posibilidad de impugnación mediante los recursos ordinarios.

3.º Una vez firmes, los valores así fijados serían inatacables, y se aplicarían a todos los efectos, tanto fiscales como urbanísticos, o expropiatorios, en el ámbito estatal o en el municipal.

4.º Tales valoraciones deberían ser sometidas a una revisión periódica, por ejemplo cada 3 años, con las mismas garantías que las previstas para su formación.

BIBLIOGRAFIA:

GONZALEZ PEREZ, J. "Comentarios a la Ley del Suelo" B.O.E. Madrid, 1968

MARTIN BLANCO, J. "La especulación del suelo en la problemática general urbanística" Revista Derecho Urbanístico, n.º 7, marzo-abril 1968.

RODRIGUEZ MORO, N. "En torno al problema de la especulación del suelo" Rev. Economía Financiera Española, MCMLXVI, n.º 13-14. Madrid.

Reseña de criterios jurisprudenciales

Planeamiento

De acuerdo con la clara doctrina del art. 44 de la Ley del Suelo, el Tribunal Supremo (S. 2-3-1971; A. 1.190), niega obligatoriedad a los Planes de ordenación urbana que se hallen en estado de elaboración, sin que hayan recibido aún la aprobación definitiva por parte de los órganos urbanísticos competentes, por lo que ese estado de pendencia o elaboración de una actuación de

planeamiento no puede impedir el otorgamiento de licencias de construcción con arreglo a la ordenación vigente, mientras las Corporaciones locales no hagan uso de la facultad de suspensión que les confiere el art. 22 de la Ley del Suelo, con los requisitos que en él se determinan.

Con este mismo criterio insiste, de manera más concreta, que no es necesaria la previa existencia de Plan parcial para el otorgamiento de li-

cencias, bastando con que el proyecto de edificación se ajuste a la normativa urbanística existente, en este caso al Plan general y a sus correspondientes Ordenanzas de edificación, para que sea procedente y haya de concederse la licencia habilitante de la construcción. Con ello parece confirmarse el hecho práctico, en casi todos los municipios, de la vigencia de las Ordenanzas de edificación tradicionales, comprensivas tanto de la reglamen-

les que los utilizados en el campo tributario, carecen de la generalidad de aplicación indispensable para que pueda admitirse su virtualidad fiscal.

Sólo en caso de que los criterios valorativos de la expropiación se generalicen, apriorísticamente, a toda clase de bienes, con independencia de que hayan de ser expropiados o no, se podría aceptar la trascendencia fiscal de los mismos.

Se viene, pues, a la conclusión de que únicamente es aceptable, como fórmula de conexión entre justiprecios y valores fiscales, una solución de tipo catastral, semejante a la que se apuntó en el art. 101 de la Ley de Régimen del Suelo, que dispone la formación de índices municipales de valoración del suelo, sometidos a información pública y aprobados por las Comisiones Provinciales de Urbanismo, en todas las capitales de provincias y municipios de más de 50.000 habitantes.

Sin embargo, como decimos, en la Ley no hacía más que apuntarse el sistema. No se decía que tales índices pudiesen tener valor fiscal, ni siquiera en el ámbito de las Haciendas locales. Tampoco se determinaba

con claridad, en el estricto marco de las actuaciones urbanísticas, cuál hubiera de ser el alcance de los Índices de valoración, si han de entenderse como justiprecios expropiatorios prefijados e inatacables, cuando, en un caso concreto, la aplicación directa de los criterios valorativos de la Ley conduzca a un resultado distinto. Sin embargo, el art. 2 de la Ley de 21 de julio de 1962, con un criterio estrecho y conservador, limitó las posibilidades de los Índices municipales de valoración del suelo, al reducirlos tan sólo a la "consideración de justiprecio" en las expropiaciones por razón de urbanismo.

En todo caso resulta cada vez más evidente la necesidad de procurar por todos los medios la unificación entre Catastro, registros fiscales, índices municipales de valoración y justiprecios expropiatorios de los terrenos, sobre la base de aplicar con criterios uniformes los principios valorativos establecidos por la Ley de Régimen del Suelo, con carácter imperativo y general.

El sistema, en síntesis, podría articularse con arreglo al siguiente esquema:

1.º Tasación de todos los terrenos de acuerdo con su clasificación urbanística y con arreglo a las normas de valoración de la Ley del Suelo.

2.º Dicha tasación debería hacerse por la Administración y someterse a las garantías de información pública y posibilidad de impugnación mediante los recursos ordinarios.

3.º Una vez firmes, los valores así fijados serían inatacables, y se aplicarían a todos los efectos, tanto fiscales como urbanísticos, o expropiatorios, en el ámbito estatal o en el municipal.

4.º Tales valoraciones deberían ser sometidas a una revisión periódica, por ejemplo cada 3 años, con las mismas garantías que las previstas para su formación.

BIBLIOGRAFIA:

GONZALEZ PEREZ, J. "Comentarios a la Ley del Suelo" B.O.E. Madrid, 1968

MARTIN BLANCO, J. "La especulación del suelo en la problemática general urbanística" Revista Derecho Urbanístico, n.º 7, marzo-abril 1968.

RODRIGUEZ MORO, N. "En torno al problema de la especulación del suelo" Rev. Economía Financiera Española, MCMLXVI, n.º 13-14. Madrid.

Reseña de criterios jurisprudenciales

Planeamiento

De acuerdo con la clara doctrina del art. 44 de la Ley del Suelo, el Tribunal Supremo (S. 2-3-1971; A. 1.190), niega obligatoriedad a los Planes de ordenación urbana que se hallen en estado de elaboración, sin que hayan recibido aún la aprobación definitiva por parte de los órganos urbanísticos competentes, por lo que ese estado de pendencia o elaboración de una actuación de

planeamiento no puede impedir el otorgamiento de licencias de construcción con arreglo a la ordenación vigente, mientras las Corporaciones locales no hagan uso de la facultad de suspensión que les confiere el art. 22 de la Ley del Suelo, con los requisitos que en él se determinan.

Con este mismo criterio insiste, de manera más concreta, que no es necesaria la previa existencia de Plan parcial para el otorgamiento de li-

cencias, bastando con que el proyecto de edificación se ajuste a la normativa urbanística existente, en este caso al Plan general y a sus correspondientes Ordenanzas de edificación, para que sea procedente y haya de concederse la licencia habilitante de la construcción. Con ello parece confirmarse el hecho práctico, en casi todos los municipios, de la vigencia de las Ordenanzas de edificación tradicionales, comprensivas tanto de la reglamen-



tación del uso de los terrenos como de la construcción en sus aspectos puramente técnicos, escisión a la que se refiere la Ley del Suelo. Además, tales Ordenanzas tienen la gran utilidad práctica de permitir la aplicación del Plan general en ausencia de planes parciales.

La Sentencia que destacamos efectúa también una clasificación fundamental de los planes municipales, al hablar de que los generales se extienden a la totalidad del término municipal, pues los planes que afectan a parte del mismo tienen otra calificación conforme al art. 12, número 1, de la Ley del Suelo. De ello resulta que no hay más planes municipales, por razón de su base territorial, que los generales por un lado, y por otros los de reforma interior y los de extensión, que se caracterizan, así, por su independencia del Plan general. Por consiguiente, los planes parciales, aunque de base territorial también limitada, carecen de entidad propia, toda vez que representan una mera ejecución del Plan general.

De acuerdo con los principios de subsidiariedad y colaboración latentes en nuestra legislación urbanística, el Tribunal Supremo (S. 14-4-71; A. 2.212), admite de manera franca los planes y proyectos formados a iniciativa de los particulares, señalando que han de sujetarse a las normas procedimentales generales en cuanto no resulten afectadas por las especiales del art. 42 de la Ley del Suelo, afirmando que la aprobación inicial del proyecto no es materia de la potestad discrecional del Ayuntamiento, sino de índole reglada, y debe ser otorgada si aquél se ajusta al contenido que señala la Ley del Suelo y no se opone al Plan General de Ordenación, todo ello sin perjuicio de la procedencia o no de la subsiguiente aprobación provisional.

La obligatoriedad de la observancia de los Planes y los límites a que la propiedad privada queda consagrada en el ejercicio de sus facultades dominicales, no obsta, según el art. 47, número 2, de la Ley del

Suelo, para que los Ayuntamientos puedan autorizar, previo informe favorable de la Comisión Provincial de Urbanismo, y si no hubieren de dificultar la ejecución de los Planes, usos u obras de carácter provisional. Esta provisionalidad (S. 5-5-1971; A. 2.343) no está, pues, referida al acto de autorización, sino a la naturaleza del uso o de la obra. Además, el previo informe de la Comisión Provincial de Urbanismo ha de ser favorable, lo que le imprime carácter vinculante en el sentido de que sin ese dictamen favorable el Ayuntamiento no puede resolver sobre la concesión de la autorización. En todo caso, esa autorización provisional no caduca si en ella no se determinó plazo para su utilización, dado que éste no puede colegirse de ninguna otra norma y que tampoco se compagina con su carácter provisional.

Siguiendo una larga trayectoria no contradicha por la jurisprudencia, el Tribunal Supremo (S. 22-5-1971; A. 2.284) formula la declaración de que entre los diversos sistemas de actuación señalados en el art. 113 de la Ley del Suelo, puede el órgano gestor elegir el que tenga por conveniente, aunque este principio, ajustado a la letra de dicho precepto legal, ha suscitado abierta oposición de la doctrina por considerarlo incongruente con el principio de subsidiariedad que inspira la legislación urbanística.

De acuerdo con el anterior precepto legal del art. 113 de la Ley del Suelo, el art. 121 de la misma admite como uno de los sistemas de actuación de los planes de urbanismo la expropiación total de los terrenos de un polígono previamente delimitado con la sola existencia de Plan general. No obstante, la S. 26-4-1971 (A. 1.888) hace una aplicación de la Ley de 21 de julio de 1962 y del Decreto de 21 de febrero de 1963, que permiten la delimitación de Polígonos de actuación, existan o no confeccionados los respectivos Planes de ordenación urbana, generales o especiales, recordando que para la aplicación de este procedimiento

es necesario el concurso de cualquiera de estos tres supuestos: a) ejecución del Plan Nacional de la Vivienda; b) de los Planes generales, parciales y especiales de ordenación urbana, o c) de los Proyectos de servicios urbanos de inmediata realización.

Entre las normas complementarias y subsidiarias de planeamiento que con carácter específico prevé la Ley del Suelo, figura la del art. 60 que, por su misma naturaleza (S. 3-5-1971; A. 2.341), no puede modificar las soluciones del mismo Plan, simplemente porque no aparezcan estéticas en el momento de realizarse. Así pues, las reglas del art. 60, aun siendo amplias, se circunscriben a una mera armonización dirigida, en consecuencia, a datos más accesorios que no incidan en el mercado de solares, como el estilo o carácter de la edificación, sus cerramientos de fachada, decoración y materiales empleados. De aquí que para la protección del patrimonio histórico-artístico y bellezas naturales, sea necesaria la catalogación previa que haga los conjuntos protegibles, tal como lo previene el art. 20 de la Ley del Suelo, sin que pueda dejarse a una resolución ocasional la determinación administrativa de protección.

El problema de la legitimación procesal para el ejercicio de la acción que otorga el art. 223 de la Ley del Suelo, al objeto de conseguir la observancia de esta Ley y de los Planes de ordenación urbana, sigue conservando una fresca actualidad. Por ello, la S. 15-4-1971 (A. 2.214) insiste con machacona reiteración, que este precepto consagra más que una acción pública, una acción popular que desborda el ámbito general atribuido a la legitimación y que supone un reconocimiento legal de que la materia urbanística y el respeto a los planes de ordenación de las ciudades, habilitan a cualquiera para acudir en su defensa sin necesidad de acreditar interés especial, y sin que el demandado pueda pretender su inadmisibilidad por falta

de legitimación. Además, dicha acción autoriza la interposición de los recursos administrativos anteriores a la vía jurisdiccional, es decir, que admitida la legitimación en vía administrativa, no puede después desconocerse en vía jurisdiccional.

Téngase en cuenta, sin embargo, que la virtualidad de las resoluciones judiciales en materia de urbanismo, puede quedar inoperante a través del portillo abierto en el art. 228 de la Ley del Suelo, para cuya aplicación (Auto 27-4-1971; A. 2.306) no se requiere más que la existencia de un fallo judicial firme en donde se acuerde desistir de la construcción o destruir alguna obra urbanística, sin otra necesidad de que dicha obra o construcción esté amparada por un acto administrativo dictado legítimamente, o sea, ante un acto legitimador de las obras.

Licencias municipales de construcción

Sabido es que la licencia de obra es el arma decisiva de control del urbanismo por los municipios, logrando a través de ella, de una manera práctica y eficaz y en la fase de ejecución del planeamiento, vincular la competencia urbanística a los Ayuntamientos. En efecto, en materia de concesión o denegación de licencias de obras (S. 20-2-1971; A. 794), el principio general normativo es el que afecta esas determinaciones al Ayuntamiento por ser él competente para ello, conforme dispone el art. 202 de la Ley del Suelo.

No obstante, la posible subrogación de la Administración Central en la local no sólo está prevista en el texto de la Ley del Suelo, sino que incluso se aplica con un amplio criterio por la jurisprudencia. Así, la citada Sentencia, indica que también con carácter general se prevé la posibilidad de privar a los municipios de esa competencia, cuando mostraren notoria negligencia en el cumplimiento de sus obligaciones urbanísticas —arts. 205 y 206 de la Ley

del Suelo— admitiendo la subrogación de los órganos estatales, y concretamente en orden a las licencias de construcción, el art. 9, número 7, del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales, prevé la subrogación en favor de la Comisión Provincial de Urbanismo, invocando todavía la Sentencia como otro argumento en favor de tal sustitución que “la competencia urbanística de los municipios ha sido absorbida prácticamente por los órganos centrales o periféricos de la Administración Central”. No hay, por el contrario, sustitución o subrogación en el lugar de la Corporación municipal por la Comisión Provincial de Urbanismo (S. 9-3-1971; A. 959), cuando ésta conoce en alzada de un acuerdo municipal en el que se decidió sobre suspensión de licencias, porque entonces se mueve dentro de la competencia que le confiere el art. 220 de la Ley del Suelo en relación con el 22 del mismo Cuerpo legal, ejerciendo un control propio de este recurso de alzada, por lo que en este caso, el Ayuntamiento podrá recurrir frente al acto decisorio de la Comisión Provincial.

El problema de la naturaleza, todavía hoy debatidísimo, se esclarece de manera radical, con relación a las licencias urbanísticas, por la jurisprudencia, considerando (S. 9-3-1971; A. 1.268; S. 19-4-1971; A. 2.238) que la intervención administrativa de las Corporaciones locales en la actividad y propiedad de los administrados, es eminentemente reglada y debe concretarse al examen de las condiciones y requisitos que pautan y desarrollan a efectos urbanísticos la titularidad dominical. Se trata, pues, de una típica licencia de policía, de naturaleza reglada, cuya finalidad es que la utilización del suelo se haga de acuerdo con las leyes y planes de urbanismo. Por ello, la S. 1-3-1971 (A. 1.188) reitera que el hecho de iniciar unas obras sin haber obtenido la previa e inexcusable licencia municipal, constituye una auténtica infracción urbanística, sancionada con la multa

prevista en el art. 215 de la Ley del Suelo, y que autoriza la adopción de las medidas de suspensión que prevé el párrafo 1 del art. 171, toda vez que la sujeción a la licencia de obras no tiene otro objetivo que impedir la vulneración de los Planes de ordenación.

Ese carácter reglado de la licencia urbanística, debe medirse (S. 9-3-1971; A. 1.268) en función de las disposiciones vigentes en el momento de la petición o solicitud, aunque en el tiempo que medie entre la petición y su resolución, el ordenamiento legal sobre la materia varíase, condicionados, claro es, estos principios, al hecho de lo que sobre tal cuestión (de verdadero derecho intertemporal) pueda disponer la nueva ordenación.

No obstante, el Tribunal Supremo (S. 25-3-1971; A. 1.725) contempla el caso singular de que, ordenado en virtud de ejecución de sentencia firme el derribo de una edificación, por virtud de unas nuevas Ordenanzas, se haga posible la construcción que antes no lo era y se había ordenado demoler. Ante semejante situación entiende aplicable la presencia normativa de una imposibilidad legal de cumplimiento encajada en el artículo 107 de la Ley Jurisdiccional, por lo que considera acertada la solución de sustituir el derribo por la indemnización de daños y perjuicios, apoyándose en que “en realidad, y con arreglo al art. 172 de la Ley del Suelo, y en caso de que la licencia de obra hubiese sido otorgada erróneamente, la Corporación o autoridad podía, de acuerdo con lo que previene el párrafo b) del número 2 del art. 171, legalizar las obras y autorizar los usos que se acomoden a ellas” que es lo sucedido en el caso contemplado.

Claramente resulta de la jurisprudencia reseñada que la intervención, el control administrativo de la actividad urbanística, es preventivo a través de la obtención de una previa licencia. Este carácter preventivo se acentúa con la norma del art. 22 de la Ley del Suelo que, a fin de evitar que durante el período de es-



tudio, reforma o modificación de una ordenación urbana, el otorgamiento de licencias pueda impedir su perfecta realización, admite la posibilidad de suspensión temporal de las licencias, suspensión que, sin embargo, se subordina al cumplimiento de determinados requisitos (S. 2-3-1971; A. 1.190) dado que el susodicho art. 22, como restrictivo que es de las facultades dominicales para la edificación y sus derivados, requiere para su efectividad, de una parte, perimetración previa totalmente determinada de los terrenos que por excepción trata de comprender, y de otra parte, una también previa publicidad de esa medida de excepción hecha notoria a través del "Boletín Oficial de la Provincia".

Es loable, en esta materia de licencias, la flexible interpretación que del art. 67 de la Ley del Suelo efectúa la Sentencia 27-2-1971 (A. 1.180) la cual, frente a una denegación de licencia por considerar que la parcela donde se pretende emplazar el edificio no tiene la calificación de solar por carecer de los servicios mínimos de urbanización, sienta la tesis de que, aun siendo cierta la carencia de los servicios mínimos exigidos en el art. 63 de la Ley del Suelo, si existe Plan parcial y Proyectos de urbanización promovidos por el Ayuntamiento y definitivamente aprobados, pero no ejecutados, lo que hace que no deba resultar perjudicado el administrado, por un retraso municipal que puede subsanarse por el mismo haciendo la urbanización simultánea a la edificación. Y a ello precisamente se comprometen los peticionarios de la licencia al manifestar la voluntad de asumir las obligaciones urbanísticas que legalmente correspondan según el Plan en vigor, así como las demás de carácter sanitario y fiscal, con lo que la solicitud de licencia queda amparada dentro del número 2 del art. 67 citado, cuya finalidad es evitar que surjan viviendas o edificaciones sin que tengan los requisitos mínimos indispensables de urbanización.

Edificaciones inadecuadas

Vuelve a insistir la jurisprudencia sobre el concepto de edificación inadecuada, diciendo (S. 5-3-1971; A. 1.219) que se entenderá por tal la que se halle en alguna de las situaciones establecidas en los tres apartados del art. 5 del Reglamento de Edificación forzosa y Registro Municipal de Solares de 5-3-1964, por lo que es suficiente la concurrencia de una sola de las causas señaladas en los mismos para que el inmueble quede sometido al régimen de edificación forzosa.

Estas edificaciones "inadecuadas" tipificadas en el art. 5 del Reglamento de Edificación forzosa, se diferencian netamente de las "fuera de ordenación" del art. 48 de la Ley del Suelo, las cuales (S. 15-4-1971; A. 784) suponen tres requisitos: a) demostración de que el edificio fue construido con anterioridad a la aprobación del Plan general o parcial; b) que está fuera de la ordenación prevista en los mismos, y c) que pueda edificarse en el solar en que se levanta la actual construcción. Además, estas edificaciones fuera de ordenación no se dispone que sean derribadas, antes al contrario, se pone en manos del propietario la facultad de conservarlas hasta que fueran declaradas ruinosas, o de solicitar su demolición sujetando la nueva al Plan aprobado. Inversamente, en el caso del art. 142 de la Ley del Suelo en relación con el art. 5 del Reglamento de Edificación forzosa, es necesaria la inclusión de la edificación en el Registro Público de Solares.

De todos modos, el art. 48 de la Ley del Suelo no empece ni limita la aplicación del número 3 del artículo 142 de la misma Ley, puesto que (S. 9-3-1971; A. 1.269), aunque las consecuencias de ambos preceptos sean diversas, ello no implica que la base fáctica que engendra su aplicación no pueda tener cabida en ambos, porque puede darse el caso y el hecho que se da con frecuencia, de edificación e instalaciones origi-

nadas con anterioridad a un Plan general o parcial, que al mismo tiempo que contrarias al mismo como "fuera de ordenación", sean "inadecuadas" al lugar en que radiquen, y la elección de la norma en tales casos, para regir su situación, corresponderá a aquella persona a quien va dirigida, pues no se le puede compeler a seguir camino distinto del que estimara más beneficioso para su derecho.

Dentro de las causas de inadecuación, la del apartado c) del número 5 del art. 5.º del Reglamento de Edificación forzosa, requiere (S. 15-4-1971, A. 784; S. 25-6-1971, A. 1.837; S. 12-3-1971, A. 1.314) simultáneamente dos requisitos: a) manifiesta desproporción con la altura que permitida por las Ordenanzas sea corriente en la zona o deba serlo como consecuencia de haberse iniciado la acción conformadora del Plan; b) existencia de alguna de las causas de desmerecimiento que enumera.

Por lo demás, para la apreciación de la situación de edificación forzosa con todas las consecuencias que semejante calificación lleva aparejada, la facilita el art. 142, número 3, de la Ley del Suelo ampliando el concepto de solar, hasta incluir en él a las fincas en que existan construcciones paralizadas, ruinosas, derruidas o inadecuadas al lugar en que radiquen, lo que debilita la importancia real o supuesta de la existencia de una pluralidad de fincas. Afirmando la S. 18-3-1971 (A. 1.314), que a falta de reconocimiento judicial de los signos externos para calificar si existe unidad o pluralidad de fincas, que es la mejor prueba en contra de la presunción tabularia de los libros hipotecarios, hay que atender preferentemente para dilucidar la cuestión al Registro de la Propiedad.

Edificaciones ruinosas

La complejidad de la problemática de la ruina en su concepto, causas y clases, es abordada de nuevo



por la jurisprudencia más reciente, aunque no siempre con la deseable claridad y precisión.

El concepto de edificación ruinosa (S. 2-3-1971; A. 1.191) es unitario en el orden físico y jurídico, puesto que afecta al edificio en su conjunto, salvo la existencia de cuerpos de construcción independientes. No parece, sin embargo, que la unidad jurídica del concepto sea en abstracto, sino proyectada sobre la realidad concretamente contemplada. En efecto, la S. 1-3-1971 (A. 1.187) alude a una ruina inminente encuadrada en el número 4 del art. 170 de la Ley del Suelo, y la S. 15-3-1971 (A. 1.280) admite la ruina parcial, pues, si bien dice que se hace preciso en esta materia partir del concepto unitario y técnico de la declaración administrativa de ruina, al sentarse la necesidad de aceptar un criterio de unidad predial, añade la salvedad de que se trate de un supuesto excepcional de predio urbano formado de cuerpos físicos con estructuras independientes que permitan una declaración de ruina parcial. Se puntualiza, además (S. 3-2-1971; A. 953), que la unidad registral de la finca no impide la existencia en ella de dos cuerpos de edificación distintos e independientes.

La primera causa de la declaración de ruina que menciona el artículo 170 de la Ley del Suelo —daño no reparable técnicamente por medios normales—, la esclarece la jurisprudencia diciendo (S. 15-3-1971, A. 1.281; S. 27-3-1971, A. 1.728) que los medios anormales son los que exigen una demolición previa que implica reconstrucción, pues las obras de reconstrucción no tienen el carácter de medios normales; así como aquellas obras que han de efectuarse conjuntamente con las de la finca colindante, pues ello supone una condición que contraría la posibilidad de reparación por medios normales, ya que para que ésta se dé, ha de partirse de que su realización puede llevarse a cabo contando con los elementos de su propia edificación.

En igual sentido, la S. 2-3-1971 (A. 1.191), no considera medios normales los deterioros o desperfectos que sean de indiscutible naturaleza reconstructiva, y no de mera reparación o conservación. Por consiguiente, los medios típicamente normales son las obras de conservación y reparación. A ellas se añaden generalmente (S. 1-3-1971, A. 1.187; S. 15-3-1971, A. 1.281) las obras de consolidación, aunque en este punto la trayectoria jurisprudencial no es tan rectilínea, pues la S. 20-4-1971 (A. 2.240) apunta la idea de que los medios normales son obras de reparación que no alcancen a la idea de consolidación.

En cualquier caso, la causa de ruina del ap. a), número 2 del art. 170 de la Ley del Suelo, tiene, en principio, entidad autónoma, pues opera (S. 2-3-1971; A. 1.191) con independencia de que el coste de reparación exceda o no de la mitad del valor de lo edificado con exclusión del suelo, toda vez que basta la concurrencia de cualquiera de las causas del citado art. 170 para que este precepto sea aplicable. A pesar de ello, no puede negarse que prácticamente el empleo de medios anormales de reparación lleva aparejado un mayor coste de las obras, lo que explica que la S. 15-3-1971 (A. 1.281) conexas las causas a) y b) del número 2 del art. 170, por razón de su trasfondo económico. Por lo demás, se reitera el criterio (S. 2-3-1971; A. 1.191) de que en el coste de reparación se ha de tener en cuenta únicamente el valor actual del edificio afectado, excluyendo el suelo, y que esta causa debe encontrarse constatada en autos con las apropiadas demostraciones valorativas.

Perfila también nuestro más Alto Tribunal la causa de ruina comprendida en el ap. c), número 2 del art. 170 de la Ley del Suelo. Con ella se hace referencia a los casos de obras consolidadoras y estructurales prohibidas por las Ordenanzas (S. 6-3-1971; A. 1.222), por estar el edificio fuera de alineación urbana. En efecto, las circunstancias urbanísticas que aconsejen la demolición

del inmueble (S. 3-2-1971; A. 953), en consonancia con el art. 48 de la Ley del Suelo, “han de referirse sustancialmente a encontrarse aquél en contraposición al Plan de ordenación”. Esto se explica (S. 27-3-1971; A. 1.728) porque dicho art. 48, al consentir solamente pequeñas reparaciones en los inmuebles situados fuera de ordenación, los sitúa en el ap. c) y los comprende en el concepto legal de ruina que regula el art. 170 de la Ley del Suelo. Por consiguiente, la causa de ruina de que se trata, procede (S. 15-3-1971, A. 1.281; S. 17-3-1971, A. 1.577) cuando el edificio esté afectado por las condiciones urbanísticas que rigen la construcción según los Planes de ordenación y las Ordenanzas municipales, tanto constructivas como higiénicas, lo que no permiten las obras de reconstrucción, reparación y consolidación.

La aplicación de las causas del art. 170 de la Ley del Suelo (S. 17-3-1971; A. 1.577), ha de efectuarse sobre una base fáctica apreciable a través de los dictámenes técnicos, pues es reiterada doctrina del Tribunal Supremo (S. 15-3-1971; A. 1.280) que en esta materia los Ayuntamientos actúan con facultades regladas, debiendo por ello de enjuiciarse las condiciones de seguridad de los inmuebles con criterios eminentemente técnicos, sirviendo de base los informes técnico-facultativos.

Finalmente, aclara la jurisprudencia (S. 2-3-1971; A. 1.191) que la circunstancia de que por no haber llevado a cabo la propiedad en tiempo oportuno las obras necesarias para evitar el estado actual del edificio, contribuyendo a su situación de ruina, no puede ser óbice para que la misma se declare, porque la seguridad de las personas, que es lo que está en juego en esta materia, no permite tales disquisiciones, y menos dilaciones en el pronunciamiento, lo que no cierra el derecho del perjudicado para repetir el daño o perjuicio contra el culpable del mismo.

J.N.



Información General

X Reunión y III Seminario: "Deportes y Esparcimiento"

En Madrid, patrocinado por la Unión Internacional de Arquitectos, han tenido lugar la Décima Reunión del Grupo de Trabajo y el Tercer Seminario Internacional sobre Deportes y Esparcimiento. Damos a continuación el programa.



Tema y objetivo del Seminario:

Tema principal:

INSTALACIONES DEPORTIVAS PARA EL TIEMPO LIBRE (INSTALACIONES DEPORTIVAS, ELEMENTO GENERAL DEL RECREO).

Subtemas:

1. ANALISIS DEL TIEMPO PARA SU APLICACION AL EJERCICIO FISICO.

El recreo físico cotidiano como elemento de base, de reposo y distracción para el hombre contemporáneo, sin tener en cuenta su edad y el género de sus ocupaciones.

Ponente: Sr. Wirszyllo (Polonia), Secretario del Grupo de Trabajo U.I.A. "Deportes y Esparcimiento."

TEMA BASICO

2. TIPOS DE INSTALACIONES, MODULABLES, ESPECIFICAS, APROVECHABLES Y CON CAPACIDAD DE CRECIMIENTO.

Instalaciones y terrenos de deportes y recreo más indicadas para realizar las necesidades del recreo activo. Estado actual, sugerencias para el futuro.

Ponentes: Los Sres. Miembros del Grupo de Trabajo U.I.A. "Deportes y Esparcimiento": Baumamm (R.F.A.), Corlett (U.S.A.), Ortensi (Italia), Rinnan (Noruega), Wasserfallen (Suiza) y el arquitecto español Sr. Baselga.

TEMA BASICO

3. ASPECTOS HIGIENICOS Y MEDICOS DE ESTAS INSTALACIONES Y DE SUS USUARIOS.

"Explicación del problema por el médico". A estudiar por especialistas en este campo y por arquitectos españoles.

4. ASPECTOS SOCIALES, EDUCATIVOS, CULTURALES Y DEPORTIVOS DE ESTAS INSTALACIONES.

Explicación del problema por el sociólogo, demostración de interés por los sociólogos, educadores y por los propios usuarios, por cualquier persona perteneciente a diferentes grupos de edad, sexo, educación.

5. SICOPEDAGOGIA DEL DEPORTE.

Condiciones de instalación y ambiente para un mejor aprovechamiento sicopedagógico del deporte.

Ponente: Sr. Cagigal, Director del Instituto Nacional de Educación Física y Deportes.

6. INCORPORACION DE ESTAS INSTALACIONES AL MEDIO AMBIENTE Y AL PAISAJE.

Valores estéticos de estas instalaciones de recreo físico en relación con los valores educativos y culturales.

7. APROBACION Y REALIZACION DE LAS INSTALACIONES.

Criterios a seguir para una normativa futura: explotación de terrenos e instalaciones de recreo. Principios económicos y de organización necesarios para que estas instalaciones cumplan sus tareas.

Ponentes: Miembros del Grupo de Trabajo U.I.A. "Deportes y Esparcimiento."

8. LAS INSTALACIONES PARA EL TIEMPO LIBRE DE LOS FINES DE SEMANA EN LAS GRANDES CIUDADES Y SU ENTORNO.

Ponente: Sr. Corlett (U.S.A.), Miembro del Grupo de Trabajo U.I.A. "Deportes y Esparcimiento."

9. ESPACIOS O INSTALACIONES DE ESPARCIMIENTO Y DE DEPORTES EN LAS UNIDADES DE VIVIENDA.

Solamente se admitirán comunicaciones cortas; puesto que el tema fue tratado ya en el Seminario de Katowice, no será debatido a fondo.

10. ELIMINACION DE BARRERAS ARQUITECTONICAS PARA MINUSVALIDOS Y SUBNORMALES.

Ponente: Un representante de la Federación Nacional de Deportes para Minusválidos.

Organizador: Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España, Sección Española de la Unión Internacional de Arquitectos, por delegación del Grupo de Trabajo U.I.A. "Deportes y Esparcimiento", con la colaboración de la Delegación Nacional de Educación Física y Deportes.

Seminario de Investigación sobre problemas técnicos en el procedimiento de declaración de ruina

Es importante, desde el punto de vista legal y técnico, el tratar la cuestión de los edificios ruinosos, ya que este concepto va ligado muy de cerca a los problemas generales del Urbanismo, y muy especialmente a aquellos problemas que se presentan en el caso de la renovación y saneamiento de cascos antiguos, donde la aplicación de estos criterios pueden complementar las actuaciones futuras de la Administración que necesariamente tendrán que ser totalitarias en el sentido de acometer gestiones de renovación a gran escala, pero que pueden verse ayudadas por una actuación constante de carácter parcial, donde los viejos edificios sin gran valor histórico o estético, vayan dando paso a nuevas edificaciones continuadoras de las estructuras existentes, buscando una fidelidad a nuestro tiempo, pero conservando su mérito arquitectónico, sus condiciones ambientales, el color de los espacios abiertos o el interés en conjunto respecto a la historia de la Arquitectura, la Arqueología o la Historia propiamente dicha.

La personalidad de la ciudad se ha formado gradualmente, y debe contener la posibilidad de la transformación. La Administración, lastrada por las dificultades financieras, debe hacer equipo con la propiedad privada y arbitrar soluciones que vayan encaminando el objetivo de la renovación de las viejas ciudades.

Las autoridades locales cuentan con un medio legal importante para actuar en este sentido. La declaración municipal de ruina, pese a sus dificultades, por plantear expedientes contradictorios en la mayoría de los casos, puede sumarse a una política de renovación de tipo parcial, que a la larga puede ofrecer resultados satisfactorios.

No obstante, su aplicación es dificultosa, unas veces por desconocimiento de toda su amplitud legal, y otras por el problema que representa el arbitrar objetivamente los límites que determinan una ruina.

Anteriormente a la aparición de la Ley del Suelo, de mayo de 1956, no existían criterios fijos sobre los supuestos en que la ruina debía declararse como tal, tan sólo se usaban una serie de indicaciones dispersas contenidas en el Código Civil y en la Ley de Arrendamientos Urbanos de 31 de diciembre de 1946, pero el art. 170 de la Ley del Suelo ya delimita con mayor rigor estos supuestos, expresados en los siguientes términos:

a) Daño no reparable técnicamente con los medios normales.

b) Coste de la reparación superior al 50 por 100 del valor actual del edificio o plantas afectadas.

c) Circunstancias urbanísticas que aconsejasen la demolición del inmueble.

d) Deficiencias de la construcción que afectasen a la salubridad.

A la vista de estos criterios marcados por la Ley del Suelo, podemos diferenciar dos conceptos de ruina: Ruina física, propiamente tal, y Ruina legal, que quedaría incluida en los puntos anteriormente reseñados. La Ruina física se acusa por su propia evidencia y peligrosidad, dando lugar a la declaración de ruina inminente al margen de todo tipo de procedimiento formal, mientras que en la Ruina legal entran en juego criterios de valoración o estados de opinión que desembocan en expedientes contradictorios de técnicos competentes, con arbitraje del propio Ayuntamiento, asesorado generalmente por sus técnicos municipales.

La Ley, que lógicamente no entra en detalles, deja un amplio margen de opinión respecto a los puntos de la Ruina legal, con el peligro de provocar criterios excesivamente dispares, y nuestra opinión sería comentar dicha normativa, con el fin de acotar los márgenes subjetivos y lograr una síntesis objetiva en estas determinaciones.

A tal fin, presentamos en este comentario una problemática general básica, para el desarrollo de nuestro trabajo, que tratará exclusivamente del punto de vista técnico del mismo.

Si analizamos el primer punto argumental de la Ruina legal, nos encontramos con una primera dificultad: averiguar cuándo un daño no es reparable técnicamente por medios normales. Es difícil esta concreción, puesto que entendemos que prácticamente todos los daños son reparables por medios normales, y por tanto este punto es complementario del punto b), pero cabría pensar que esta normalidad o anormalidad dependería de la circunstancia de lugar del edificio, del tiempo necesario de la reparación, y fundamentalmente de la gravedad del daño, para lo cual habría que entrar en un escrupuloso análisis de las causas de la avería. También puede ser un factor a considerar el tipo de edificio y sus características peculiares.

El diagnóstico de la ruina nos exigirá un estudio en primer lugar de las lesiones, deformaciones y roturas. En

Ponente: Sr. Cagigal, Director del Instituto Nacional de Educación Física y Deportes.

6. INCORPORACION DE ESTAS INSTALACIONES AL MEDIO AMBIENTE Y AL PAISAJE.

Valores estéticos de estas instalaciones de recreo físico en relación con los valores educativos y culturales.

7. APROBACION Y REALIZACION DE LAS INSTALACIONES.

Criterios a seguir para una normativa futura: explotación de terrenos e instalaciones de recreo. Principios económicos y de organización necesarios para que estas instalaciones cumplan sus tareas.

Ponentes: Miembros del Grupo de Trabajo U.I.A. "Deportes y Esparcimiento."

8. LAS INSTALACIONES PARA EL TIEMPO LIBRE DE LOS FINES DE SEMANA EN LAS GRANDES CIUDADES Y SU ENTORNO.

Ponente: Sr. Corlett (U.S.A.), Miembro del Grupo de Trabajo U.I.A. "Deportes y Esparcimiento."

9. ESPACIOS O INSTALACIONES DE ESPARCIMIENTO Y DE DEPORTES EN LAS UNIDADES DE VIVIENDA.

Solamente se admitirán comunicaciones cortas; puesto que el tema fue tratado ya en el Seminario de Katowice, no será debatido a fondo.

10. ELIMINACION DE BARRERAS ARQUITECTONICAS PARA MINUSVALIDOS Y SUBNORMALES.

Ponente: Un representante de la Federación Nacional de Deportes para Minusválidos.

Organizador: Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España, Sección Española de la Unión Internacional de Arquitectos, por delegación del Grupo de Trabajo U.I.A. "Deportes y Esparcimiento", con la colaboración de la Delegación Nacional de Educación Física y Deportes.

Seminario de Investigación sobre problemas técnicos en el procedimiento de declaración de ruina

Es importante, desde el punto de vista legal y técnico, el tratar la cuestión de los edificios ruinosos, ya que este concepto va ligado muy de cerca a los problemas generales del Urbanismo, y muy especialmente a aquellos problemas que se presentan en el caso de la renovación y saneamiento de cascos antiguos, donde la aplicación de estos criterios pueden complementar las actuaciones futuras de la Administración que necesariamente tendrán que ser totalitarias en el sentido de acometer gestiones de renovación a gran escala, pero que pueden verse ayudadas por una actuación constante de carácter parcial, donde los viejos edificios sin gran valor histórico o estético, vayan dando paso a nuevas edificaciones continuadoras de las estructuras existentes, buscando una fidelidad a nuestro tiempo, pero conservando su mérito arquitectónico, sus condiciones ambientales, el color de los espacios abiertos o el interés en conjunto respecto a la historia de la Arquitectura, la Arqueología o la Historia propiamente dicha.

La personalidad de la ciudad se ha formado gradualmente, y debe contener la posibilidad de la transformación. La Administración, lastrada por las dificultades financieras, debe hacer equipo con la propiedad privada y arbitrar soluciones que vayan encaminando el objetivo de la renovación de las viejas ciudades.

Las autoridades locales cuentan con un medio legal importante para actuar en este sentido. La declaración municipal de ruina, pese a sus dificultades, por plantear expedientes contradictorios en la mayoría de los casos, puede sumarse a una política de renovación de tipo parcial, que a la larga puede ofrecer resultados satisfactorios.

No obstante, su aplicación es dificultosa, unas veces por desconocimiento de toda su amplitud legal, y otras por el problema que representa el arbitrar objetivamente los límites que determinan una ruina.

Anteriormente a la aparición de la Ley del Suelo, de mayo de 1956, no existían criterios fijos sobre los supuestos en que la ruina debía declararse como tal, tan sólo se usaban una serie de indicaciones dispersas contenidas en el Código Civil y en la Ley de Arrendamientos Urbanos de 31 de diciembre de 1946, pero el art. 170 de la Ley del Suelo ya delimita con mayor rigor estos supuestos, expresados en los siguientes términos:

a) Daño no reparable técnicamente con los medios normales.

b) Coste de la reparación superior al 50 por 100 del valor actual del edificio o plantas afectadas.

c) Circunstancias urbanísticas que aconsejasen la demolición del inmueble.

d) Deficiencias de la construcción que afectasen a la salubridad.

A la vista de estos criterios marcados por la Ley del Suelo, podemos diferenciar dos conceptos de ruina: Ruina física, propiamente tal, y Ruina legal, que quedaría incluida en los puntos anteriormente reseñados. La Ruina física se acusa por su propia evidencia y peligrosidad, dando lugar a la declaración de ruina inminente al margen de todo tipo de procedimiento formal, mientras que en la Ruina legal entran en juego criterios de valoración o estados de opinión que desembocan en expedientes contradictorios de técnicos competentes, con arbitraje del propio Ayuntamiento, asesorado generalmente por sus técnicos municipales.

La Ley, que lógicamente no entra en detalles, deja un amplio margen de opinión respecto a los puntos de la Ruina legal, con el peligro de provocar criterios excesivamente dispares, y nuestra opinión sería comentar dicha normativa, con el fin de acotar los márgenes subjetivos y lograr una síntesis objetiva en estas determinaciones.

A tal fin, presentamos en este comentario una problemática general básica, para el desarrollo de nuestro trabajo, que tratará exclusivamente del punto de vista técnico del mismo.

Si analizamos el primer punto argumental de la Ruina legal, nos encontramos con una primera dificultad: averiguar cuándo un daño no es reparable técnicamente por medios normales. Es difícil esta concreción, puesto que entendemos que prácticamente todos los daños son reparables por medios normales, y por tanto este punto es complementario del punto b), pero cabría pensar que esta normalidad o anormalidad dependería de la circunstancia de lugar del edificio, del tiempo necesario de la reparación, y fundamentalmente de la gravedad del daño, para lo cual habría que entrar en un escrupuloso análisis de las causas de la avería. También puede ser un factor a considerar el tipo de edificio y sus características peculiares.

El diagnóstico de la ruina nos exigirá un estudio en primer lugar de las lesiones, deformaciones y roturas. En



segundo lugar, un análisis de los cedimientos de cimientos, causas de estos cedimientos, lesiones que puedan haber provocado, y remedios de estas lesiones. En tercer lugar, un estudio de los cedimientos de muros, sus asentamientos, aplastamientos, empujes, fenómenos vibratorios, etc... En cuarto lugar, un estudio de los pilares y jácenes y de su estado de conservación, y posteriormente, un estudio sobre el estado de las cubiertas y sus posibles males, indicando qué soluciones de todas ellas pueden considerarse como "anormales" por su propia esencia.

Estos estudios puramente técnicos nos llevarían a concretar el aspecto de la obra a realizar dentro de uno de los conceptos de "reparación", "consolidación" o "reconstrucción". Entendemos por obras de reparación aquellas que tienden a conformar el aspecto interior o exterior de cualquier tipo de inmueble sin que se alteren en absoluto los elementos estructurales. Obras de consolidación podemos considerarlas como aquellas que afectan a la estructura del inmueble para conseguir una seguridad y mayor duración del mismo. Obras de reconstrucción son aquellas que proceden de una demolición previa y afectan tanto a estructura como a otros elementos no estructurales.

Dentro de estos tres conceptos únicamente el primero puede considerarse problemático en cuanto su normalidad o anormalidad, ya que los otros conceptos entran directamente en el capítulo de anormales, según parece desprenderse de las sentencias del Tribunal Supremo, ya que afirman que "deben conceptuarse las obras de demolición, reconstrucción y consolidación como medios técnicos anormales o excepcionales de reparación", y que "los trabajos a realizar deben ser de reparación conservadora y nunca de consolidación" entre otras.

En definitiva entendemos que podemos calificar directamente de anormal aquella reparación que trate de descomposiciones, grietas, rotaciones, desplomes, cedimientos, mal estado de cubiertas, etc., que exijan *reconstrucción* de los elementos a reparar. También, aquellas obras encaminadas directamente a la *consolidación* del edificio.

Otro de los puntos definitorios de la Ruina legal, está basado en la valoración del coste de la reparación de los daños, que deberá ser superior al 50 % del valor actual del edificio o de las plantas afectadas.

No es corriente que existan tan sólo unas plantas afectadas y el resto del edificio se mantenga en buenas condiciones, pues lógicamente los daños de unas partes afectan a las otras, pero en caso de darse este supuesto, el estudio técnico deberá comprobarlo y demostrarlo anteriormente al estudio de la valoración que quedaría supeditado entonces sólo a las partes dañadas.

Problema más difícil es encontrar el camino justo de la relación de los gastos de reparación respecto al valor del edificio. El valor de reparación es un dato fácilmente conocido, aunque deben presupuestarse con claridad las partes que se deban reparar, de qué forma y hasta qué punto, para que la valoración sea concreta y clara, pero más dificultades presenta la valoración del edificio, desglosado de su solar. No debe, naturalmente, incluirse el valor del solar, ya que su valor aumenta de forma inversa a la depreciación del edificio, pero sí debe buscarse el criterio justo de esta valoración.

El valor del edificio, debe quedar bien claro que se entiende por valor actual, dejando al margen valores expectantes o futuros, y este valor actual, deberá entenderse por el justiprecio o media de los valores intrínseco, en venta y en renta, aunque en definitiva sería equivalente a ponderar las distintas características del mismo, analizar su edad y consiguiente depreciación, su estado de conservación, su utilidad o funcionalidad, su valor de distribución, su emplazamiento dentro del núcleo urbano, el valor de los materiales de derribo, etc.

Todos estos puntos nos fijarían unos criterios para la objetiva valoración del edificio en cuestión y el método de aplicación de dicha valoración.

Referente a la determinación de la Ley del Suelo de que sea el 50 % el punto que separe la ruina legal de la no ruina,

estimamos que este punto no es todo lo equitativo que debiera ser, ya que puede ser injusto en aquellos casos en que la reparación sea cuantiosa por la labor a realizar sin que en dicho edificio exista peligrosidad alguna ni esté afectado en absoluto en su estructura.

Punto, si cabe, más difícil de apreciar en justa correspondencia, es el fijado por el art. 170 de la Ley del Suelo, referente a la salubridad de los edificios para su declaración de

Exige este apartado una suma prudencia en la apreciación de esta causa, y sería muy conveniente establecer unos *standards* mínimos de salubridad, exigibles a todo tipo de edificio o vivienda. Fijados estos criterios indispensables, parece lógico pensar que las modificaciones del edificio en este sentido deberían quedar sumadas al cómputo total de daños, en la referencia del 50 %, aunque no obstante existan sentencias del Tribunal Supremo que hayan exigido tanto ésta como la postura contraria. En el recuento de daños existentes, habrás, pues, que considerar, no sólo aquellos elementos causa de ruina, sino también las obras necesarias para adaptar dicho edificio o vivienda a las condiciones que exijan las legislaciones existentes, así como las simples reparaciones que procuren un estado mínimo de funcionamiento, decoro y dignidad.

Por último, la Ley del Suelo plantea un aspecto de Ruina legal vinculado a las "circunstancias urbanísticas que aconsejasen la demolición del inmueble". Qué duda cabe que este punto presenta innumerables problemas a la hora de su aplicación. Habría que preguntarse, en primer lugar, si es causa suficiente para declarar el edificio ruinoso el mero hecho de que existan circunstancias urbanísticas que aconsejen su demolición, o bien debe ser la base de un debilitamiento físico del mismo la causa ruinoso.

La doctrina existente defiende ambas hipótesis, si bien apoyándonos en las sentencias mantenidas por el Tribunal Supremo, el camino lógico parece ser el del equilibrio entre ambos aspectos.

Un edificio no debería declararse en ruina por problemas puramente urbanísticos, si bien estas circunstancias deberían prohibir el alargamiento de la vida del edificio, en razón de su falta de ordenación.

El punto crítico debería analizar qué tipo de obras o reparaciones serían permitidas en dicho edificio, y cuáles se entendería que deberían ser reprobables en una edificación de estas características. Entendemos que se podría permitir toda aquella reparación encaminada a mejorar las condiciones higiénicas del inmueble, si bien deberían prohibirse las consolidaciones que trataran de mantener el edificio, fuera de las causas físicas de ruina legal.

No obstante, pensamos que en cada caso será necesario encontrar un punto de decisión equitativa, donde las circunstancias urbanísticas queden sumadas a otras causas de ruina física, para llegar a definir el edificio como ruinoso.

Estos comentarios quedan suficientemente expresados en una de las sentencias del Tribunal Supremo que dice:

"Procederá llegar al pronunciamiento de ruina cuando, sobre la base de una debilitación física, de un resquebrajamiento arquitectónico, de un real cuarteamiento de la integridad del inmueble, susceptibles de ser frenados o superados mediante obras de consolidación, éstas se denieguen en atención a consideraciones urbanísticas de una prevalencia estimativa que aconsejen la demolición del inmueble, ya que su persistencia estorba y se opone a los planes de urbanización y está en flagrante oposición a las ordenanzas."

Toda esta problemática, con una rápida visión del desarrollo de sus puntos, es el planteamiento del trabajo de investigación que el Centro de Estudios Urbanos del I.E.A.L. va a realizar en esta materia. Cuenta para ello, además de con su labor, con la colaboración de cualquiera de los lectores o estudiosos preocupados por este tema. A este fin, se organizará en dicho Centro un Seminario de Investigación, desde el punto de vista técnico y jurídico, sobre dicho tema.

Luis Gay Llacer
Emilio Ordeig Fos



10-30 JUNIO

- Los trenes aéreos ocupan, cada vez más, un importante papel en el planteamiento de las futuras comunicaciones urbanas e interurbanas. En este sentido, hay que reseñar el interés de la conferencia que el ingeniero barcelonés D. Julio Pinto Silva pronunció en la E.T.S. de Ingenieros Industriales de Madrid, sobre el tema "Dos estudios de metros aéreos para Cataluña".
- Otro tema que sin duda ha ganado la calle, es el de la protección del medio ambiente. Cada vez son más numerosas las informaciones sobre esta materia y la conciencia pública va asimilando conceptos como contaminación, polución, degradación ambiental, etc. Como prueba de ello quede esta vez la celebración en El Escorial de un "Coloquio sobre Educación Ambiental". Las sesiones de trabajo se dividieron en tres grandes temas: problemática, política y mentalización. Quedó patente la necesidad de coordinación de organismos que actúan en este campo para conseguir una mayor eficacia de resultados.
- Junto a esto hay que reseñar la aprobación definitiva de la Asociación Española para la Ordenación del Medio Ambiente. Una incidencia más en el tema.
- La Comisión Permanente Interministerial sobre contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, reunida en Roma, propone celebrar una conferencia en la que tomen parte todos los países del Mediterráneo, y que tendrá como objetivo principal el llegar a un acuerdo sobre prohibición absoluta de descargar al mar aguas contaminadas, así como el establecimiento de un servicio de prevención y control más severo.
- En relación con el tema, hay que hacerse eco de la voz de alarma del oceanógrafo Jacques Piccard, en la Conferencia Conjunta de Control de Escapes de Petróleo, quien señaló que la evitación de los escapes de petróleo del océano es de "importancia vital" para la Humanidad, ya que su asimilación por las capas de plancton y sitoplancton puede comprometer el equilibrio ecológico de la cadena alimenticia marina.
- Habría que añadir a esta preocupación la que se puso de manifiesto a lo largo del IV Coloquio Nacional de Investigaciones sobre el Agua, celebrado en Madrid del 14 al 18 de junio. Respecto al tema, el Presidente del Comité de Organización de las Sesiones y Jefe de la Sección de Contaminación y Depuración de Aguas del C.S.I.C., señor Catalán Lafuente, afirmó que ya el nivel de contaminación de nuestros ríos es preocupante, y que pronto la vida será difícil en algunas zonas a causa de este problema.
- En el Colegio de Farmacéuticos de Madrid, y formando parte del IV Ciclo de temas actuales de dicho Centro, se celebró el día 16 un "Coloquio sobre circulación y Urbanismo en Madrid".
- El Ministerio de la Vivienda convoca un concurso para premiar con 250.000 pesetas cada una de las seis mejores monografías sobre vivienda y urbanización en relación con los temas siguientes: "Los problemas actuales y futuros del medio ambiente en la legislación española y extranjera", "El transporte en el desarrollo urbano", "Régimen actual y bases para una nueva ordenación de la cooperación como instrumento para la promoción de viviendas", "La valoración de terrenos en la legislación urbanística", "La problemática jurídico-administrativa en las áreas metropolitanas", y "La racionalización, mecanización e innovación de métodos en los estudios urbanos y de viviendas". Los trabajos deberán ser presentados antes del 1 de diciembre próximo.
- Se encuentran en avanzado estado de realización las obras del túnel del Turó de la Rubira, el primer túnel urbano que se realiza en España. Es una importante experiencia para nuestro país, dadas sus características técnicas. Tendrá una longitud total de 1.300 metros, con una bóveda de 10,5 metros por 4,75.
- Aparece una nueva revista "Panorámica de la Construcción", centrada en el tratamiento de los temas profesionales de la edificación y la vivienda en sus varias vertientes.
- Se ha creado la "Comunidad Turística de la Sierra de Guadarrama", promovida por el Consejo Económico Sindical, así como, por otra parte, el Ministerio de Agricultura ha elaborado un estudio que denomina "Plan agrario y defensa de la naturaleza para la promoción de la zona nordeste de la provincia de Madrid". Ambas iniciativas suponen fundamentalmente una promoción turística de la zona, a la que hay que prestar la mayor atención, ya que afecta a una de las zonas naturales de mayor interés de la región.
- El Tribunal Supremo dicta sentencia de demolición en relación con las torres del conjunto residencial Playamar, de Torremolinos. Otra vez los promotores actuaron con la política de hechos consumados, y una vez más la Administración no actuó a tiempo, planteándose ahora el dilema socio-económico de destruir lo edificado.
- Se aprueba, con carácter transitorio, las normas subsidiarias de planeamiento para el casco antiguo de San Lorenzo de El Escorial. Dichas normas regularán las condiciones de uso, volumen, higiénicas y estéticas hasta que se redacte el Plan General de Ordenación, cuya redacción, según parece, se encuentra muy avanzada.

Este acuerdo del Area Metropolitana surge inmediatamente después de una suspensión de edificaciones clandestinas, al carecer de la aprobación previa de la Dirección General de Bellas Artes. Al parecer, se habría producido un paro importante si la paralización de obras se hubiera mantenido.

- *Se aprueba el avance de Plan General para el municipio de Galapagar, en la provincia de Madrid.*

- El desistimiento por parte de los vecinos afectados por la construcción de la Torre de Valencia en Madrid, plantea el tema de la existencia o no de interés general que condicionaría la continuación del procedimiento. A la consulta que al respecto formuló el Ministerio de la Vivienda, el Ayuntamiento respondió que no existía interés general en el tema, con lo que la construcción se reanuda sin más. Un tema polémico más que termina en tablas. Es sabido que los vecinos recurrentes retiraron el recurso previa la entrega de una plaza de garaje a cada uno en el edificio de la Torre.

JULIO

- *La Cámara de la Propiedad Urbana de Málaga ha entablado recurso contra el Plan General de Ordenación Urbana de Málaga, recientemente aprobado. La motivación principal parece ser, una vez más, el desacuerdo con las limitaciones impuestas al uso del suelo.*

- Según el último presupuesto aprobado por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, el Metro madrileño contará para 1980 con una ampliación de 59 estaciones más (180 en total), y un aumento de 50 km. de vía (130 km. en total). La ampliación se hará en dos fases y se prevé un presupuesto de 18.700 millones para construcción de infraestructura. El proyecto se incluirá en el III Plan de Desarrollo.

- *Se convoca el concurso para la adjudicación de los trabajos de revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Lérida.*

- Según recientes investigaciones, en el decenio 1951-1960, 399 partidos judiciales de los 487, han tenido saldo migratorio negativo. Por otra parte, los municipios de 5.000 a 10.000 habitantes han pasado de 453 a 623, habiendo aumentado la población que vive en ellos en 1.200.000 personas. Por último, los municipios de 10.000 a 20.000 habitantes han pasado de ser 149 a 254, y su población total ha aumentado en un millón cuatrocientos mil habitantes. Toda una problemática a la que hacer frente con una adecuada política de ordenación del territorio y acción regional.

- *Aunque excede del ámbito de esta crónica, que en principio quiere ser nacional, recogemos ahora el dato, dado su carácter alarmante, de que en Nueva York la contaminación atmosférica ha sido la causa de la muerte de 10.000 personas al año. La cifra se citó en un coloquio organizado por la Asociación para el Control de la Contaminación Atmosférica, y según investigaciones del Colegio de Médicos "Albert Einstein". El efecto de la contaminación es especialmente peligroso para las personas que sufren enfermedades cardíacas o respiratorias.*

- Entresacado de los resultados obtenidos de la reciente encuesta realizada por el Ministerio de la Vivienda en torno a los problemas de las urbes españolas, resulta por la proporción encuestada que el 45 por 100 de los residentes en Madrid están descontentos de vivir en la capital.

De la misma encuesta, en la parte referente al público en general, se advierte una cierta sensibilidad frente a los problemas de la ordenación del territorio, inclinándose hacia soluciones de equilibrio regional, con cierto grado de intervención del Estado. También se advierte un deseo de mayor participación e información en la planificación y crecimiento de las ciudades.

Por último, el público en general cree que la ciudad permite una mejor promoción social, ofreciendo mejores condiciones educativas que los pueblos.

- *El Ayuntamiento de Badalona ha aprobado una Ordenanza sobre "Sanidad Ambiental". Como se ha reflejado en números anteriores, Badalona sufrirá serios problemas de contaminación y degradación de su medio ambiente. Una buena medida a tiempo. Ahora sólo queda desear que se cumpla.*

- Miguel Fisac, arquitecto, en una entrevista en "El Ideal Gallego", afirma que "el problema de la especulación del suelo no se resuelve porque no se quiere resolver..., para empezar a quererlo resolver no hay que empezar más que a cumplir la legislación vigente, que no sabemos si es buena o mala porque está por estrenar". Está claro que a D. Miguel la solución no le parece complicada. Por otra parte, no es una opinión aislada.

- *La necesidad de crear un Ministerio para la Defensa del Medio Ambiente, es cada vez apuntada con mayor insistencia. Esta vez el Jefe del Laboratorio Municipal del Servicio de Lucha contra la Contaminación, D. José María Álvarez Rico, afirma que dicha actuación protectora es inviable, dada su complejidad, si la gestión no se realiza a nivel ministerial. Su opinión nos parece interesante y acertada.*

- En Segovia, y promocionado por AEORMA, se celebró un Curso internacional sobre el Medio Ambiente. El tema general tratado fue "Metodología para el análisis de un territorio desde el punto de vista del medio ambiente".

- *Una vez finalizado el período de información pública, el Pleno del Ayuntamiento de Madrid aprueba provisionalmente las Ordenanzas sobre el uso del suelo y edificación. Durante el período de información se presentaron trescienta doce reclamaciones.*

- En una intervención en TV.E., el Secretario General Técnico de la Presidencia de Gobierno, señor Meilán, destaca que la selección de núcleos es una de las actuaciones importantes de las políticas de desarrollo regional que se van a proponer en el III Plan de Desarrollo. Dicha selección fue aprobada por acuerdo del Consejo de Ministros de 11 de junio y surtirá efectos fundamentales respecto a los Planes provinciales de obras y servicios de carácter local. Se han seleccionado unos mil quinientos núcleos, en función de criterios económicos, políticos, demográficos, históricos y sociológicos; de ellos, cerca de quinientos son cabecera de comarca. Se hizo especial énfasis en la intención de mejora del medio ambiente rural que tiene esta medida.

AGOSTO

- *Es aprobado el Plan General de Ordenación Urbana del término municipal de Coslada (Madrid).*

- El G.A.T.T. publica un estudio sobre los problemas que puede plantear al comercio internacional la lucha contra la contaminación atmosférica. Así, se señala que el coste de la des-



contaminación en una rama como la metalurgia primaria de los metales férricos, supondría un incremento del 16,8 por 100 de los precios. En el sector de los servicios públicos de gas y electricidad, el incremento sería del 7,3 por 100, y en la industria química, del 10,3 por 100. Es evidente que la aplicación o no de una legislación "dura" en esta materia, está muy condicionada por factores económicos. Como en este caso se ve, la aplicación por unos países si y otros no de dicha legislación, implicaría desajustes en las relaciones de precios en el plano internacional. Parece claro que resulta necesaria una regulación internacional del problema.

- *El Ayuntamiento de Madrid, a través de su Sección de Medidas Correctoras, ha puesto en funcionamiento un Equipo móvil para control de ruidos, lo que supone una eficaz actuación que permitirá establecer o configurar lo que se ha llamado la geografía del ruido en Madrid.*
- Según un informe reciente, el río Oria, el más contaminado del mundo, según se dice, recibe diariamente 1.400 toneladas métricas de lejías negras, no biodegradables, que llevan en suspensión 280 toneladas de residuos sólidos.
- *Han sido adjudicadas, en más de 119 millones de pesetas, las obras de urbanización de la calle Arturo Soria en Madrid. Esta noticia simple supone el final de una actuación encaminada a hacer desaparecer definitivamente la idea de la Ciudad Lineal de Arturo Soria.*
- Según informa el Boletín del Instituto de Estudios de la Contaminación Atmosférica de Barcelona, este organismo, constituido el mes de marzo pasado, iniciará sus actividades a finales de agosto.
- *El Patrimonio Forestal del Estado ha iniciado una campaña de parques públicos en la Sierra de Guadarrama.*

1-15 SEPTIEMBRE

- Un complejo hidráulico cuyo presupuesto se eleva a 2.368 millones, ha sido iniciado para captar aguas de los ríos Guadarrama y Aulencia y abastecer el área metropolitana madrileña. Se prevé un abastecimiento de cuatro metros cúbicos por segundo, y permitirá atender las necesidades del área hasta 1985, a base de un crecimiento acumulativo del 6,25 por 100. Estas cifras dan una idea de la importancia que el abastecimiento hidráulico plantea a los grandes conjuntos urbanos.
- *Según informes elaborados por el Instituto de Estudios de la Contaminación Atmosférica de Barcelona, el monóxido de carbono producido por industrias y automóviles alcanza en determinadas zonas de la ciudad un porcentaje del 79 por 100. De los elementos contaminantes, es el monóxido de carbono uno de los más peligrosos. Una noticia más que debería no pasar desapercibida.*
- Dentro del Curso de Problemas políticos de la Vida local celebrado en Peñíscola, pronunció una conferencia el señor Pérez Herrero, Jefe del Gabinete Técnico del Ministerio de la Vivienda, en la que defendió la tesis de que "un urbanismo que sólo se preocupe de la gente que hoy vive en las ciudades, nunca podrá ser un buen urbanismo. El urbanismo debe ser una contribución a la democracia social."
- *Se aprueban las instrucciones provisionales referentes a volumen para las construcciones de nueva planta en la zona histórico-artística de Córdoba.*

- Se convoca, por el Ministerio de Información y Turismo, un Concurso de ideas, entre arquitectos españoles, para la realización de un proyecto de ordenación y edificación de pueblos marineros.

- *La Organización Mundial de la Salud, después de las reuniones del Comité Regional para Europa, afirma que "es preciso el establecimiento de normas internacionales para luchar contra la degradación del medio ambiente". Un paso más en la escalada de concienciación sobre el problema.*

- Se hacen públicas las directrices del desarrollo regional y urbanístico para el III Plan de Desarrollo. Por su interés, reproducimos aquí los siguientes puntos:

- *La reconversión industrial de algunas áreas urbanas constituirá un objetivo preferente de la política de desarrollo regional.*

- Con el fin de facilitar el desarrollo urbano, se establecerán normas subsidiarias de planeamiento aplicables a los Municipios menores de 20.000 habitantes, cuyo crecimiento ha sido inferior a la media nacional durante los dos últimos censos.

- *La renovación interior de las ciudades deberá ser acometida con la mayor prudencia y previos los estudios económicos que permitan asegurar, con precisión razonable, el buen resultado de la operación. Al mismo tiempo, se coordinará la dinámica del crecimiento urbano con la conservación del patrimonio arquitectónico y ambiental.*

- Se proseguirá la ordenación de la arquitectura oficial, tendiendo a la concentración de los servicios administrativos con criterios de racionalidad y economía. A estos efectos y siempre que sea posible, se preferirá a la construcción de nuevos edificios el rescate para estos usos de edificios de interés arquitectónico que, situados en los cascos antiguos, sean susceptibles de adaptación.

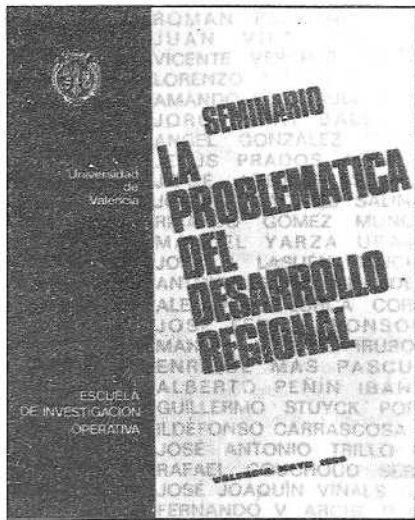
- *Las plusvalías derivadas del planeamiento urbanístico y de las obras de infraestructura y de los servicios públicos, deberán revertir primordialmente a la comunidad.*

- Se hará frente a la especulación del suelo mediante la promoción de terrenos urbanizados adecuada a las exigencias de la demanda en cantidad, precio, lugar y tiempo, a través de la gestión privada y pública. Para ello se agilizarán los sistemas de actuación.

- *España organizará un Seminario internacional sobre planificación urbana, patrocinado por las Naciones Unidas. Se anuncia que el Seminario tendrá lugar del 1 al 13 de noviembre próximo, y sus conclusiones serán incorporadas a un informe global del Comité de la ONU sobre planificación urbana y vivienda.*



Bibliografía



LA PROBLEMÁTICA DEL DESARROLLO REGIONAL

Un vol. 26 x 21 cm., 677 págs.
Universidad de Valencia. Escuela
de Investigación Operativa. 1970.

Desconocemos hasta ahora si ha tenido la suficiente difusión y repercusión, entre los especialistas y medios interesados, la aportación al palpitante tema del desarrollo regional que constituyen los trabajos del Seminario de la Universidad de Valencia, recogidos en todas sus ponencias, anexos y procesos verbales en la publicación a que dedicamos esta breve reseña bibliográfica.

Participaron en el Seminario de referencia urbanistas, sociólogos, economistas, ingenieros, juristas, empresarios y otros expertos implicados en la planificación socioeconómica del territorio.

Temas tan interesantes como los factores condicionantes del desarrollo regional, la delimitación geoeconómica, la política de transportes, las orientaciones del Plan de Desarrollo, etc. fueron analizados desde distintos ángulos considerando la experiencia de los países más avanzados.

La cuestión es actual e importante ya que el crecimiento de la nación postula el desarrollo diferencial de las distintas regiones que la integran.

La diversidad complementaria y la especialización armónica son condicionantes básicos para la ordenación racional del territorio dentro de una organización efectiva de las actividades regionales.

En España los movimientos migratorios laborales son un claro índice del desequilibrio regional que, en el orden económico, sigue padeciendo el país; surge de ello la necesidad de una planificación con delimitaciones espaciales de entidades socioeconómicas que constituyan un escalón entre la provincia —dimensión insuficiente para los procedimientos de actuación que permite la moderna tecnología— y el Estado.

El interés de la regionalización no se limita al sector público, sino que, como se puso de manifiesto, interesa también al sector privado dada la amplia estructuración que éste adquiere en las grandes empresas de ámbito nacional e internacional.

Respecto a la vigencia pública o nacional del sistema y considerando el aspecto administrativo, una buena organización ayudará a las regiones a tomar conciencia de sí mismas, y las perspectivas que hoy se abren en el orden científico, industrial y cultural demostrarán categóricamente que el regionalismo no es una ingenua vuelta al pasado, con exaltaciones sentimentales y folklóricas, sino una solución eficaz para el desarrollo del país.

Se argumentó sobre la necesidad de un diálogo constructivo entre la Administración central y las regiones, en que se definen las intenciones y directrices de aquella, concretadas en unos proyectos que cubran las demandas prioritarias locales y definan una reestructuración apropiada y unos criterios distributivos realistas de aplicación específicamente regional. El reparto de responsabilidades y derechos entre la Administración y las regiones será también un factor decisivo. Al margen del nivel de autonomía que se resuelva conceder a las regiones, no cabe duda que los defectos de los distintos Departamentos o la falta de coordinación interministerial producirán serios perjuicios al desarrollo regional paralelo y serán origen de desequilibrios que

conduzcan a situaciones diferenciales de depresión o privilegio en las áreas geográficas del país.

En el aspecto urbanístico debe tenderse a un estado de equilibrio poblacional, reduciendo en lo posible las corrientes migratorias por una mejora ambiental de *habitat* y servicios. Para ello se requiere una ordenación general del territorio basada en un planeamiento técnico, político, administrativo y legal, en el que se consideren centros económicos regionales y sus zonas de influencia que, en algunos casos, y como consecuencia de la importancia de los polos de centralización, llegan a coincidir con las áreas metropolitanas.

El distinto nivel en el desarrollo regional provocó una tendencia universal a la planificación de las zonas deprimidas. Se justifica esta tendencia por la tesis macroeconómica que transfiere el marco del desarrollo a la esfera ambiciosa y utilitaria de las regiones naturales. Se expuso el caso típico del *Mezzogiorno* italiano, zona meridional que representa un 45 % de la población y un 40 % de la extensión superficial del país. Tal amplitud acreedora de grandes créditos presupuestarios, unida a la inercia de un retraso secular, motiva la marcha lenta de la transformación.

Quizá como el ejemplo más espectacular de la corrección de un desequilibrio socioeconómico puede citarse aún el caso de la *Tennessee Valley Authority* basada en el aprovechamiento integral de este río con múltiples propósitos, gracias al cual se elevó una de las rentas *per capita* más bajas por encima de la media del país.

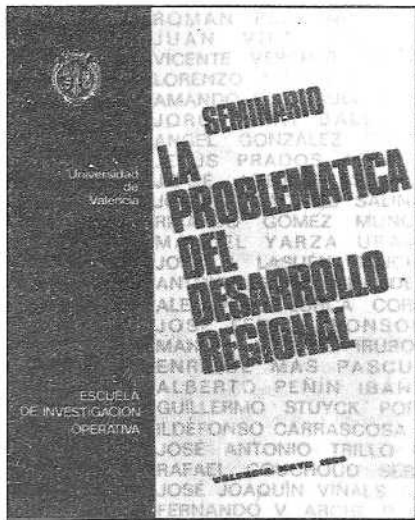
En España el antecedente más antiguo de la regionalización han sido las Confederaciones Hidrográficas, planificadoras y realizadoras de obras con gran efecto de multiplicador económico en muchas zonas del país.

Por los temas reseñados puede adivinarse el valor de este amplio y variado texto, en el que se evidencian la realidad de la región como entidad socioeconómica y sujeto de Derecho Administrativo, así como sus técnicas genéricas de desarrollo, en las que deben actuar conjuntamente y con visión coincidente en sus fines, los técnicos, los sociólogos y los políticos.

O. LLAMAZARES



Bibliografía



LA PROBLEMÁTICA DEL DESARROLLO REGIONAL

Un vol. 26 x 21 cm., 677 págs.
Universidad de Valencia. Escuela
de Investigación Operativa. 1970.

Desconocemos hasta ahora si ha tenido la suficiente difusión y repercusión, entre los especialistas y medios interesados, la aportación al palpitante tema del desarrollo regional que constituyen los trabajos del Seminario de la Universidad de Valencia, recogidos en todas sus ponencias, anexos y procesos verbales en la publicación a que dedicamos esta breve reseña bibliográfica.

Participaron en el Seminario de referencia urbanistas, sociólogos, economistas, ingenieros, juristas, empresarios y otros expertos implicados en la planificación socioeconómica del territorio.

Temas tan interesantes como los factores condicionantes del desarrollo regional, la delimitación geoeconómica, la política de transportes, las orientaciones del Plan de Desarrollo, etc. fueron analizados desde distintos ángulos considerando la experiencia de los países más avanzados.

La cuestión es actual e importante ya que el crecimiento de la nación postula el desarrollo diferencial de las distintas regiones que la integran.

La diversidad complementaria y la especialización armónica son condicionantes básicos para la ordenación racional del territorio dentro de una organización efectiva de las actividades regionales.

En España los movimientos migratorios laborales son un claro índice del desequilibrio regional que, en el orden económico, sigue padeciendo el país; surge de ello la necesidad de una planificación con delimitaciones espaciales de entidades socioeconómicas que constituyan un escalón entre la provincia —dimensión insuficiente para los procedimientos de actuación que permite la moderna tecnología— y el Estado.

El interés de la regionalización no se limita al sector público, sino que, como se puso de manifiesto, interesa también al sector privado dada la amplia estructuración que éste adquiere en las grandes empresas de ámbito nacional e internacional.

Respecto a la vigencia pública o nacional del sistema y considerando el aspecto administrativo, una buena organización ayudará a las regiones a tomar conciencia de sí mismas, y las perspectivas que hoy se abren en el orden científico, industrial y cultural demostrarán categóricamente que el regionalismo no es una ingenua vuelta al pasado, con exaltaciones sentimentales y folklóricas, sino una solución eficaz para el desarrollo del país.

Se argumentó sobre la necesidad de un diálogo constructivo entre la Administración central y las regiones, en que se definen las intenciones y directrices de aquella, concretadas en unos proyectos que cubran las demandas prioritarias locales y definan una reestructuración apropiada y unos criterios distributivos realistas de aplicación específicamente regional. El reparto de responsabilidades y derechos entre la Administración y las regiones será también un factor decisivo. Al margen del nivel de autonomía que se resuelva conceder a las regiones, no cabe duda que los defectos de los distintos Departamentos o la falta de coordinación interministerial producirán serios perjuicios al desarrollo regional paralelo y serán origen de desequilibrios que

conduzcan a situaciones diferenciales de depresión o privilegio en las áreas geográficas del país.

En el aspecto urbanístico debe tenderse a un estado de equilibrio poblacional, reduciendo en lo posible las corrientes migratorias por una mejora ambiental de *habitat* y servicios. Para ello se requiere una ordenación general del territorio basada en un planeamiento técnico, político, administrativo y legal, en el que se consideren centros económicos regionales y sus zonas de influencia que, en algunos casos, y como consecuencia de la importancia de los polos de centralización, llegan a coincidir con las áreas metropolitanas.

El distinto nivel en el desarrollo regional provocó una tendencia universal a la planificación de las zonas deprimidas. Se justifica esta tendencia por la tesis macroeconómica que transfiere el marco del desarrollo a la esfera ambiciosa y utilitaria de las regiones naturales. Se expuso el caso típico del *Mezzogiorno* italiano, zona meridional que representa un 45 % de la población y un 40 % de la extensión superficial del país. Tal amplitud acreedora de grandes créditos presupuestarios, unida a la inercia de un retraso secular, motiva la marcha lenta de la transformación.

Quizá como el ejemplo más espectacular de la corrección de un desequilibrio socioeconómico puede citarse aún el caso de la *Tennessee Valley Authority* basada en el aprovechamiento integral de este río con múltiples propósitos, gracias al cual se elevó una de las rentas *per capita* más bajas por encima de la media del país.

En España el antecedente más antiguo de la regionalización han sido las Confederaciones Hidrográficas, planificadoras y realizadoras de obras con gran efecto de multiplicador económico en muchas zonas del país.

Por los temas reseñados puede adivinarse el valor de este amplio y variado texto, en el que se evidencian la realidad de la región como entidad socioeconómica y sujeto de Derecho Administrativo, así como sus técnicas genéricas de desarrollo, en las que deben actuar conjuntamente y con visión coincidente en sus fines, los técnicos, los sociólogos y los políticos.

O. LLAMAZARES

ENSAYO DE BIBLIOGRAFIA Y FUENTES SOBRE TEMATICA REGIONAL ESPAÑOLA

Luis Morell y Enrique Orduña

I. INTRODUCCION. II. ASPECTOS HISTORICOS.
III. ASPECTOS POLITICOS E INSTITUCIONALES.
IV. ASPECTOS GEOGRAFICOS. V. DESARROLLO
REGIONAL. VI. ASPECTOS SOCIOECONOMICOS
POR REGIONES. VII. ALGUNOS PROYECTOS DE
DIVISIONES REGIONALES DE ESPAÑA. ABRE-
VIATURAS.

I INTRODUCCION

Hay, como se sabe, dos modos de plantear el tema regional. Uno aboca a lo que podemos denominar noción sustancial de región, y consiste en considerar una serie de factores étnicos, geográficos, históricos, lingüísticos, etcétera., hasta llegar a identificar una unidad de convivencia, una unidad social coherente y diferenciada de las que la rodean. El otro, se detiene en una pura noción funcional: la región es un espacio del territorio nacional apto para la distensión espacial de la organización administrativa y para la programación y desarrollo de los servicios públicos, o actividades económicas. No son, por supuesto, ambos enfoques opuestos o contradictorios, sino que fácilmente se aprecia su posible complementariedad. Son, sencillamente, dos niveles de contemplación del tema que, en el panorama bibliográfico, aparecen con frecuencia separados.

Por otra parte, la bibliografía regional puede catalogarse también desde el punto de vista de los criterios identificadores del espacio regional. Así, en primer lugar, el geográfico. Es decir, "ciertas propiedades comunes del suelo, del clima, de la vegetación, de la agricultura y de la explotación técnica". Ahora bien, es cierto que, en ocasiones, se encuentra a la Región como un producto dado de la naturaleza; y, no obstante, no constituyen una unidad regional, ni sustantiva ni funcionalmente, sino que son el teatro de acción de una pluralidad de grupos humanos no homogéneos entre sí. Entonces se recurre a un criterio

étnico; aquí se subraya, en ocasiones, la identidad racial, o la religiosa o la idiomática, hasta delimitar un grupo social que se asienta sobre un espacio determinado. Gran importancia se concede, a veces, al criterio histórico, en cuanto da lugar a verdaderas comunidades de vida poseedoras de una tradición y de una historia comunes. Hay criterios más recientes, resultantes de las aludidas contemplaciones de la noción fundamental de región: región económica, o socio-económica, región urbana, región administrativa, etc.

Estos distintos enfoques pueden dar lugar a diversos criterios clasificatorios del material bibliográfico; criterios, no obstante, que adoptados de modo absolutamente consecuente plantean, con frecuencia, problemas difícilmente solubles en relación con la sede sistemática del material a clasificar. De aquí que, de antemano, hayamos de reconocer en nuestra clasificación un cierto convencionalismo.

Por otra parte, no ha sido posible la exhaustividad. Lo que se hace más ostensible al tratar de las divisiones regionales propugnadas en nuestro país, ya que de antemano nos hemos limitado el campo de atención; y así, hemos prescindido de las establecidas por la Administración en sus diversos ramos y por las grandes Empresas privadas, por entender que el catálogo de unas y otras merece una investigación independiente.



II. ASPECTOS HISTORICOS

- ACUÑA, José G.: El regionalismo en España. Apéndices a la obra: El Regionalismo de Charles Brun. Madrid. Francisco Beltrán, 1918, pág. 264-298.
- ACUÑA, José G., Antonio LOSADA DIÉGUEZ y Rodrigo de la PEÑA: Gobierno Regional. (Comunicación presentada al Congreso de Economía Gallega. Lugo, 1925.) Vigo REG. n.º 9-10. 1959, p. 66-67.
- ALAS PUMARIÑO, Nicanor de las: ...y la "Liga pro Asturias". Verdadero regionalismo asturiano. Iniciativa y primer período de propaganda para constituir la "Liga pro Asturias". Oviedo. El Correo Asturiano, 1918, 174 pág.
- ALAS PUMARIÑO, Armando de las: "Las manifestaciones del regionalismo en Asturias". Madrid, 1919. Excelsior, 64 pág.
- ALAS PUMARIÑO, Armando de las: Perspectivas Asturianas, por... Madrid. Velasco Hnos. 1924, 126 pág.
- ALVAREZ GENDIN, Sabino: Federalismo y autonomismo. Madrid. Revista de Derecho Público, n.º 2. 1932, pág. 167-171.
- ALVAREZ GENDIN, Sabino: Regionalismo. Estudio General. El problema en Asturias. Oviedo. Tall. Tipográficos. 1932, 116 p.
- AMBROSINI, Gaspare: Autonomia regionale e federalismo. Austria, Spagna, Yermania, URSS, Roma, Edizione Italiane, s.a. 320 páginas.
- BARRAIL: L'Autonomie regionale en Espagne. Etude du Droit constitutionnel comparé. Lyon. Bosc Frères, 1933-34. 197 p.
- BELTRÁN, Francisco: La Región Geográfica y el Estado Político. Lección inaugural del curso 1925-26. Madrid, Julio Cosano, 1925. 26 p.
- BRAÑAS, Alfredo: La crisis económica en la época presente y la descentralización regional. Discurso leído por... Santiago de Compostela. José M. Paredes, 1892, 197 p.
- BRAÑAS, Alfredo: El Regionalismo. Estudio sociológico histórico y literario. Barcelona. J. Sebastián Vila. 1889, 359 p.
- CAMBÓ, Francisco: La solución autonomista del problema catalán. Madrid, Jaime Ratés, 1918, 45 p.
- CAMPS I ARBOIX, J. de: La Mancomunitat de Catalunya... Barcelona, Editorial Bruguera, S. A., 1968, 109 p.
- CARRETERO, Felipe: Crítica del nacionalismo vasco, o Historia comprendida de las causas de la decadencia y desaparición de las leyes forales vascas, por... 2.ª ed. Madrid, Gráf. Socialista, 1932, 63 p.
- CARRETERO, Luis: La cuestión regional de Castilla la Vieja (El regionalismo castellano)... Segovia. Antonio San Martín, 1918, XI, 446 p.
- CASAS FERNÁNDEZ, M.: Proceso del catalanismo. Antecedentes históricos, literarios y políticos. La Coruña. Moret, 1932, 320 p.
- DURÁN Y VENTOSA, Luis: Cinc decrets de

- la Generalitat. Les essencies del catalanisme i l'acció de govern... Barcelona. Emporium, 1936, 73 p.
- DURÁN Y VENTOSA, Luis: Regionalisme i Federalisme. Poblech d'Eurich Prat de la Riba. Barcelona. Francisco Puig, 1905. XXXIV, 339 p.
- FERREIRO, Asdrúbal: Datos para un ensayo de autonomía administrativa de Galicia. Pontevedra. Seminario de Estudios Gallegos, 1928.
- GOICOECHEA Y COSCULLUELA, Antonio: El proyecto de Estatuto Regional y las aspiraciones autonomistas. Madrid, Real Academia de Jurisprudencia y Legislación, 1914, 120 p.
- JAUME, Francisco: El Separatismo en Cataluña. Sociología aplicada. Crítica del catalanismo según el análisis de los hechos. Barcelona, Francisco Altés, 1907, 542 p.
- JAUSORO, Casimiro: El fuero y la revolución. Defensa de las instituciones vascongadas y comparación del sistema descentralizador con el régimen político-administrativo actual. Madrid, Imp. Española, 1872, 101 p.
- LLORENS, Eduardo: La autonomía en la integración política. Madrid, Revista Derecho Privado, 1932. XI, 370 p.
- MANCOMUNITAT DE CATALUNYA: Declaració relativa al règimen jurídic de Catalunya. Barcelona. Imp. de la Casa de Caritat, 1918, 32 p.
- MORALES SAN MARTÍN, Bernardo: El Regionalismo ante el Derecho político moderno. Personalidad regionalista de Valencia. Madrid, Est. tip. de Jaime Ratés, 1917, 57 p.
- OSSORIO Y GALLARDO, Angel: Conversación sobre el catalanismo tenida por... Madrid. Est. tip. de Jaime Ratés, 1912, 37 p.
- OSUNA Y VAN DEN-HEEDE, Manuel de: El regionalismo en las islas Canarias (Estudio histórico, jurídico y psicológico) por... Santa Cruz de Tenerife. A. J. Benítez, 1904.
- PÉREZ DÍAZ, Pedro: La cuestión regional y la autonomía. Madrid, Hijos de J. A. García, 1908, 179 p.
- PÉREZ DÍAZ, Pedro: El problema canario. Santa Cruz de Tenerife. Imp. Gutemberg, 1910, 53 p.
- PLA Y DENIEL, Narciso: España y el Regionalismo Catalán. Barcelona. Tip. Industrias Gráficas, 1923, 20 p.
- PROBLEMA: El problema de la autonomía de Cataluña en su fase actual. Madrid, Tip. Moderna, 1918, 91 p.
- ROVIRA I VIRGILL, Antonio: La davallada del Federalisme Regionaliste. Barcelona. Revista de Catalunya, Vol. XXI, Junio de 1934.
- ROVIRA I VIRGILL, Antonio: El nacionalismo catalán. Barcelona, Minerva, s. a., 217 p.
- ROYO VILLANOVA, Antonio: El Nacionalismo Regionalista y la política internacional de España. Madrid, Ateneo, 1913, 39 p.
- ROYO VILLANOVA, Antonio: El problema

- catalán. Valladolid. Imp. Catellana, 1908, 286 p.
- ROYO VILLANOVA, Segismundo: El Estado integral. Madrid. Rev. Derecho Público, 1935, p. 252.
- SABATE, Modesto: Historia de la Lliga. Barcelona. Bruguera, 1969, 12 p.
- SÁNCHEZ RIVERA: Regiones y Provincias: ventajas de la división política regional sobre la provincial. Madrid, Revista de Trabajo, n.º 58, 1924, p. 369.
- SÁNCHEZ DE TOLA, Joaquín: Regionalismo. Municipalismo y Centralización. Madrid. R. Velasco, 1907, 340 p.
- TORRAS Y BAGES, José, Obispo de Vich: La tradición catalana. Estudi del valor etic i racional del regionalismo catalá. 4.ª ed. Barcelona. Foment de Pietat Catalana, 1924, 484 p.
- TRINCHAT Y FORNES, J.: Pi y Margall ante el regionalismo, el federalismo y la unidad de la patria. Madrid. A. Pérez García, 1900, XIX, 121 p.
- VÁZQUEZ DE MELLA, Juan: Obras completas... Madrid. Junta del Homenaje a Mella, 1931-1947. El regionalismo, tomos XXVI y XXVII.

III. ASPECTOS POLITICOS E INSTITUCIONALES

- AGUIRRE, José Fernando. Noticia de Cataluña: Aznar, el regionalismo y Gabriel Marcel. Madrid. NT. n.º 174, 1968, p. 623-628.
- ALBI, Fernando. La crisis del municipalismo. Madrid. IEAL, 1966, 514 p. (Temas Regionales p. 343-360 y 371-401.)
- ALFARO ALFARO, Juan. Los órganos de programación en la Administración Pública. Madrid. D. A. n.º 30, 1960, p. 27-36.
- BECK, Raimund. Regionalisierung und territoriale Neugliederung der Verwaltung in Spanien. Colonia. Verwaltung-Archiv, número 1, 1968, p. 17-32.
- BUSQUETS, Julio. Introducción a la sociología de las Nacionalidades. Madrid. Edicusa, 1971, 329 p. (La Región: p. 295-314.)
- BUSQUETS, J. La región en Italia, Francia y España. Barcelona. RICS, n.º 12-13, 1968-1969, p. 129-157.
- CABALLERO. Proyecto de división territorial de España para todos los ramos del servicio. Madrid. RGLJ, n.º 39, 1871.
- CARRO MARTÍNEZ, Antonio. La reforma de la Administración a nivel territorial. Madrid. Problemas... Vol. IV, 1964.
- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL NACIONAL. Los Consejos Económicos Interprovincia-

- les, cauce para el desarrollo regional. Madrid. CESN, 1969, 114 p.
- CORDERO DE TORRES, José María. Del Federalismo al Regionalismo: La evolución de los federalismos contemporáneos. (Discurso de recepción en la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas y contestación de Don Carmelo Viñas Mey.) Madrid, 1970, 70 p.
- FERNÁNDEZ JULBEZ, Guillermo. Gestión de competencias y coordinación de servicios en el Estatuto de Gobernadores Civiles en la provincia. Barcelona, 1966. (Vol. Colectivo "La Provincia.") Vol. II p. 45-48.
- FERRANDO BADÍA, Juan. El Estado regional como realidad jurídica independiente. Madrid. REP, n.º 129-130, 1963, p. 75-120.
- FERRANDO BADÍA, Juan. Formas de Estado desde la perspectiva del Estado Regional. Madrid, 1964.
- FUEYO ALVAREZ, J. F. La distribución orgánica y territorial de la Administración desde el punto de vista de la racionalización de su funcionamiento. Madrid. RAP, n.º 5, 1951, p. 61-86.
- GALINDO HERRERO, Santiago. Estudio preliminar a la obra: Regionalismo y Monarquía de Vázquez de Mella. Madrid. Rialp, 1957, p. 13-48.
- GARCÍA ARIAS, Amalio. Principios para una nueva división territorial. Madrid. DA, número 50, 1962, p. 17-34.
- GARCÍA DE ENTERRIA, Eduardo. Prefectos y Gobernadores civiles. El problema de la administración periférica en España. Madrid, 1961. (En la obra "La Administración Española".)
- GARCÍA PASCUAL, Pedro. La Administración pública y las divisiones territoriales. Madrid. DA, n.º 18, 1959, p. 5-12.
- GASCÓN Y MARÍN, José. Las regiones en la nueva Constitución italiana y el precedente Español. Madrid. REVL, n.º 43, 1949, p. 3-13.
- JORDANA DE POZAS, Luis. La previsible alteración de nuestra división territorial. Madrid. REVL, n.º 155, 1967.
- LABADIE OTERMÍN, Francisco. Aspectos políticos del Desarrollo Regional. Madrid. (1.ª A.S.N.D.R.), 1968, p. 19-25.
- LASSUEN, José Ramón. Política Regional en España ante la integración europea. Madrid, 1966.
- MANZANEDO MATEOS, José Antonio y otros. Curso de Derecho Administrativo... Madrid. IEAL, 1970, 983 p. (Tema 4.º Región y Desarrollo Regional), p. 111-164.
- MARTÍN LOBO, Manuel. Instituciones y acciones de Desarrollo Regional en España. Madrid. (1.ª A.S.N.D.R.), 1968, p. 65-87.
- MARTÍN MATEO, Ramón. Aspectos de la Administración Regional. Madrid. REVL, número 151, 1967, p. 38-58.
- MARTÍN MATEO, Ramón. La estructura económica de la Provincia y su ordenación territorial. Zaragoza. Diputación Provincial, 1968. (Curso de Información Administrativa), p. 161-194.
- MARTÍNEZ ESTERUELAS, Cruz. Las dos crisis
- de la Región. Madrid. Problemas... Volumen VIII, 1968, p. 105-122.
- MEILÁN GIL, José Luis. Influencia de la Planificación en el desarrollo de la Administración Pública. Madrid. DA, n.º 100, 1966, p. 345-378.
- MELÓN Y RUIZ DE GORDEJUELA, A. Provincialismo y regionalismo españoles. Madrid. ARBOR, abril, 1967, p. 75-92.
- MORAL, José María del. El ayer y el mañana del regionalismo. Madrid, 1963.
- MORAL, José María del. Perspectivas del nuevo regionalismo. Madrid. Problemas... Vol. III, 1963.
- MORAL, José María del. La realidad provincial ante una política de desarrollo. Madrid. IN, n.º 7, 1962, p. 74-75.
- MULLER DE ABADAL, José María. La problemática regional: visión de un jurista catalán. Valencia, 1970. (S.P.D.R.), p. 33-42.
- NIETO, Alejandro. La región canaria. Tenerife, 1967. (En el Vol. II de los Estudios de Derecho Administrativo Especial Canario.)
- NIETO, Alejandro. Regionalismo y regionalización. Madrid. Problemas... Vol. VII, 1967, p. 103-122.
- ORTEGA GERKE, Benito. Los Consejos Económicos Sindicales y el Desarrollo Regional. Madrid. (1.ª A.S.N.D.R.), 1968, p. 91-97.
- ORTIZ DÍAZ, José. Aspectos Administrativos del Desarrollo Regional. Madrid. (1.ª A.S.N.D.R.), 1968, p. 41-47.
- ORTIZ DÍAZ, José. El desarrollo económico regional. La Administración de misión y las Diputaciones Provinciales. Madrid. RAP, n.º 50, 1966.
- ORTIZ DÍAZ, José. Las divisiones territoriales y los Gobernadores civiles generales. Madrid. DA, n.º 20-21, 1959, p. 5-20.
- ORTOLÁ NAVARRO, Salvador. La reforma francesa de los Departamentos y las Regiones y su posible repercusión en España. Madrid. REVL, n.º 139, 1965, p. 49-65.
- PARADA VÁZQUEZ, Ramón y José Antonio MANZANEDO MATEOS. Los objetivos económicos y sociales del desarrollo y la descentralización administrativa en favor de las Corporaciones locales. (Trabajo premiado por la Diputación Provincial de Vizcaya, en concurso convocado por la misma, y aún inédito.)
- PÉREZ OLEA, Manuel. La participación de los entes locales en la planificación del desarrollo económico. Madrid. REVL, n.º 145, 1966, p. 1-21.
- ROMERO, Luis. Aspectos administrativos del desarrollo regional. Madrid. (1.ª A.S.N.D.R.), 1968, p. 383-384.
- SÁEZ DE BURUAGA, Gonzalo. Ordenación del territorio. El caso del País vasco y su zona de influencia. Madrid. Guadiana de Publicaciones, 1969.
- SEVILLA ANDRÉS, Diego. Patria y Región en las Leyes Fundamentales. Madrid. REP, n.º 175, p. 19-40.
- SIMÓN TOBALINA, Juan Luis de. Tríptico de entidades territoriales intermedias. Madrid. REVL, n.º 146, 1966, p. 178-198.

- VALLE MENÉNDEZ, Antonio del. En el umbral de la regionalidad. León. TL, n.º 12, 1970, p. 9-10.
- VALLINA VELARDE, Juan Luis de la. Naturaleza jurídica de la región. Madrid. Problemas... Vol. IV, 1964.
- VALLINA VELARDE, Juan Luis de la. Problemática actual de la Administración periférica. Madrid. DA, n.º 100, p. 327-344.
- VÁZQUEZ DE MELLA, Juan. Regionalismo y monarquía. Selección y estudio preliminar de Santiago Galindo Herrero. Madrid. Ediciones Rialp, 1957, 502 p.

IV. ASPECTOS GEOGRAFICOS

- ALONSO LUENGO, N. Las islas Canarias. Estudio Geográfico-Económico. Madrid. Servicios Comerciales del Estado, 1947.
- BARCELÓ Y PONS, Bartolomé. Islas Baleares. Barcelona, 1969. (En Geografía Regional Española), p. 302-329.
- BOSQUE MAUREL, Joaquín. Andalucía. Barcelona, 1969. (En Geografía Regional Española), p. 387-442.
- BRAVO, T. Geografía General de las Islas Canarias. Santa Cruz de Tenerife, 1954.
- BURRIEL DE ORUETA, Eugenio L. La Huerta de Valencia. Zona Sur. Estudio de Geografía Agraria. Valencia. Institución "Alfonso el Magnánimo", 1971, 624 p. 22 láminas.
- CARANDELL, J. Datos para la Geología y la Geografía andaluzas: una vuelta de horizonte con centro en Carmona. (Sevilla). Madrid. Boletín de la Real Sociedad Geográfica. Vol. XXVIII, 1942, p. 379-401.
- CARLE, W. Las Rías Bajas Gallegas. Madrid. Est. Geo. Vol. X, 1949, p. 323-330.
- CARRERAS CANDI, F. Geografía general de Cataluña. Barcelona, 1908, 6 vols.
- CARRERAS CANDI, F. Geografía general del país vasco-navarro. Barcelona, 1910-1921, 4 vols.
- CARRERAS CANDI, F. Geografía general del Reino de Valencia, dirigida por... Barcelona. Alberto Martín. (s.a.) ¿1913?, 5 vols.
- CASAS, José María. El Valle Medio del Ebro, región geográfica. Madrid. ICE, n.º 373, 1964, p. 43-53.
- COLOM CASASNOVAS, Guillermo. Biogeografía de las Islas Baleares. Palma de Mallorca. Estudio General Luliano, 1957, 568 p.
- CORTADA REUS, F. Geografía Económica de Catalunya. Barcelona. 1950, 432 p.
- DANTÍN CERECEDA, Juan. Ensayo acerca de las regiones naturales de España. Madrid. J. Cosano, 1922.
- DANTÍN CERECEDA, Juan. Regiones Natu-



- rales de España. Madrid. CSIC, 1942, 175 p.
- DEFFONTAINES, P. y M. DURLIAT. La España del Este. Cataluña. Baleares. Valencia. Barcelona. Ed. Juventud, 1958, 256 p.
- FERRER REGALES, M. La región costera del Oriente asturiano. Oviedo, 1960. CSIC, 208 p.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Jesús. Submeseta Septentrional. Castilla la Vieja y León. Barcelona, 1969. (En Geografía Regional Española), p. 100-154.
- GENERALITAT DE CATALUNYA. Divisió territorial. Estudis i projectes. Barcelona, 1933, 367 p. y maps.
- HIGUERAS ARNAL, D. A. El Alto Guadaluquivir. Estudio Geográfico. Zaragoza. Departamento de Geografía Aplicada, 1961, 191 p.
- KLEINPENNING, J. M. G. La región pinariega. Estudio geográfico del Noroeste de Soria y Sudeste de Burgos. Graningen, 1962, 208 p.
- LÓPEZ GÓMEZ, Antonio. Valencia. Barcelona, 1969. (En Geografía Regional Española), p. 332-364.
- LLOBET REVERTER, Salvador. Cataluña. Barcelona, 1969. (En Geografía Regional Española), p. 241-300.
- MENSUA FERNÁNDEZ, Salvador. La Navarra media oriental. Estudio Geográfico. Zaragoza. Departamento de Geografía Aplicada, 1960, 186 p.
- MENSUA FERNÁNDEZ, Salvador. El Valle del Ebro: Aragón, Navarra y Alto Ebro. Barcelona, 1969. (En Geografía Regional Española), p. 195-238.
- NONN, H. Les régions côtières de la Galice (Espagne). Etude géomorphologique. Strasbourg. Faculté de Lettres, 1966. Vol. III, 591 p.
- QUEROL ROSO, L. Geografía Valenciana. Castellón. Sociedad Castellonense de Cultura, 1946, 123 p.
- RIBAS DE PINA, Miguel. La región natural llamada la Montaña. (Estudio de Geografía.) Madrid. Bol. Real Sdad. Geo. n.º 64, 1948, p. 164-178.
- ROBERT, D. La région de Santander. Etude de géographie économique et humaine. Paris. Annales de Géographie. Vol. XLV, 1936, p. 1-18.
- SERMET, J. La costa mediterránea andaluza de Málaga a Almería. Madrid. Est. Geo. Vol. IV, 1943, p. 15-29.
- SERMET, Jean. La région de Santander. Paris. Annales de Géographie, n.º LII, 1943, p. 152-154.
- SOLÉ SABARIS, Luis. Las Regiones Españolas. Barcelona, 1969. (En Geografía Regional Española), p. 17-29.
- TERÁN ALVAREZ, Manuel de. Asturias y Santander. Barcelona, 1969. (En Geografía Regional Española), p. 59-77.
- TERÁN ALVAREZ, Manuel de. Galicia. Barcelona. (En Geografía Regional Española), 1969, p. 31-58.
- TERÁN ALVAREZ, Manuel de. Geografía Regional de España, dirigida por... y L. SOLÉ

- SABARIS. Barcelona. Ediciones Ariel, 1969, 490 p.
- TERÁN ALVAREZ, Manuel de. Islas Canarias. Barcelona, 1969. (En Geografía Regional de España), p. 445-459.
- TERÁN ALVAREZ, Manuel de. País Vasco. Barcelona, 1969. (En Geografía Regional de España), p. 79-98.
- TERÁN ALVAREZ, Manuel de. Submeseta meridional: Castilla la Nueva y Extremadura. Barcelona, 1969. (En Geografía Regional de España), p. 155-193.
- TORMO, Elías y J. DANTÍN CERECEDA. Levante (provincias valencianas y murcianas). Madrid. Calpe, 1923. CLXIV, 400 p.
- VICENT CORTINA, V. Bibliografía geográfica del reino de Valencia. Zaragoza. CSIC, 1952, 170 p.
- VILA VALENTI, Juan. Características de las regiones naturales españolas. Madrid. Las Ciencias, n.º 2, 1964, p. 97-103.
- VILA VALENTI, Juan. Contribución del geógrafo al estudio del desarrollo regional. Valencia, 1970. (S.P.D.R.), p. 75-94.
- VILA VALENTI, Juan. Murcia. Barcelona, 1969. (En Geografía Regional de España), p. 367-386.

V. DESARROLLO REGIONAL

- ABASCAL GARAYOA, A.: Desarrollo regional y áreas metropolitanas. Madrid. ARBOR, n.º 295-296, 1970.
- ARGAMENTERÍA GARCÍA, Rodolfo: La acción regional ante las instituciones: la Administración central y las iniciativas regionales y locales en España (En III Congreso Internacional de Economías regionales. Roma, 1965) Madrid, 1966, p. 201-109.
- ARESPACOCAGA Y FELIPE, Juan: El Turismo y el Desarrollo Regional. Madrid (1.ª A.S.N.D.R.) 1968, p. 323-361.
- ASAMBLEA SINDICAL NACIONAL DEL DESARROLLO REGIONAL: Diversos estudios sobre el desarrollo regional español. Madrid, Organización Sindical, 1967, 8 vols.
- ASAMBLEA SINDICAL NACIONAL DE DESARROLLO REGIONAL: Fundamentos y criterios para el Desarrollo Regional de España, I. Madrid. Consejo Económico Sindical Nacional, 1968, 416 p. con grabs.
- BALLARÍN MARCIAL, Alberto: Un plan Aragón de desarrollo regional. Zaragoza. Aragón n.º 287. Abril-Junio 1968, p. 21-22.
- BALLESTER ROS, Ignacio: La distribución regional y provincial de la ganadería española. Madrid, R.E.V.L. n.º 166, 1970, p. 285-304.
- BALLESTER ROS, Ignacio: Migración y estructura regional. Madrid. R.E.V.L. n.º 162, p. 293-310, 1969.
- BANCO DE BILBAO: El desarrollo del campo de Gibraltar. Bilbao, 1967, 47 p. con fot.
- BANCO DE BILBAO: Extremadura. Estudio Regional. Bilbao. El Campo, n.º 25, 1970, p. 2-21.
- BEIRAS, José Manuel: El problema del desarrollo en la Galicia Rural. Vigo. Fundación Penzal, 1967.
- BLANCO PÉREZ, Julio M.: Esquema Socio-económico Regional de España. Madrid (1.ª A.S.N.D.R.) 1968, p. 388-390.
- CABEZA DE VACA, Joaquín: La Empresa pública y el desarrollo regional. Madrid (1.ª A.S.N.D.R.), p. 223-228.
- CAMBRE, Jesús: El espacio regional en el desarrollo económico de España. Algorta. Zero, 1970, 80 p.
- CAPEL SÁEZ, Horacio: Lorca, capital sub-regional. Murcia, 1968. Cámara Oficial de Comercio e Industria, 262 p.
- CAPELO MARTÍNEZ, M.: Un aspecto social del desarrollo económico: las desigualdades interregionales. Bilbao. Boletín de Estudios Económicos n.º 57, 1962, p. 589.
- CAPELO MARTÍNEZ, M.: El desarrollo regional, una estrategia política a la dimensión del hombre. Madrid. Instituto Social León XIII, 1964.
- CAPELO MARTÍNEZ, M.: Fundamentos del desarrollo económico en Andalucía. Madrid. C.S.I.C. 1963.
- CAPELO MARTÍNEZ, M.: Un nuevo aspecto de la cuestión social: las desigualdades económicas interregionales. Madrid. F.S. n.º 69, 1963, p. 15.
- CAPELO MARTÍNEZ, M.: La promoción regional y la emigración. Madrid. Boletín del Centro de Estudios Sociales del Valle de los Caídos n.º 2, 1965.
- CARRASCOSA, Ildefonso: Contribución del estudio de promoción industrial de Valencia al desarrollo regional valenciano. Valencia, 1970 (S.P.D.R.), p. 583-604.
- CODÓN, José María: Regionalismo y desarrollo económico. San Sebastián, 1964.
- COMISARÍA DEL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL: Ponencia de Desarrollo Regional. Madrid, 1968, XVIII, 625 p.
- COMISARÍA DEL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL: Plan de Desarrollo Económico y Social, 1964-1967. Madrid, 1963.
- COMISIÓN PROVINCIAL DE SERVICIOS TÉCNICOS. LEÓN: ...Hacia un programa de expansión agraria para la provincia (Informe previo). León, 1965. IV. 110 p. 2 h. pleg. 1 mapa.
- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL NACIONAL: Desarrollo de las Regiones Españolas. Madrid (1.ª A.S.N.D.R.), p. 191-219.
- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL NACIONAL: Perspectivas de desarrollo económico de las provincias de España. (En los próximos cinco años.) Madrid, Gabinete Técnico del C.E.S.N., 1962, n.º 1-50.

- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL PROVINCIAL. ZARAGOZA: Esquema socioeconómico regional de España (Estudio geoeconómico preliminar del valle del Ebro). Madrid (1.ª A.S.N.D.R.) 1968, p. 392-403.
- DELEGACIÓN NACIONAL DE PRENSA Y PROPAGANDA DEL MOVIMIENTO: Promoción regional del desarrollo económico. Madrid, 1961.
- DELEGACIÓN PROVINCIAL DE SINDICATOS. MADRID: Aspectos del desarrollo de la provincia de Madrid. Madrid. Organización Sindical, 1970, 189.
- DELEGACIÓN PROVINCIAL DE SINDICATOS. MADRID: Estructura del desarrollo económico de la provincia de Madrid. Madrid, Organización Sindical, 1971.
- DELEGACIÓN PROVINCIAL DE SINDICATOS. MADRID: Estudio sobre núcleos de la Provincia de Madrid. Madrid. Organización Sindical, 1971.
- DESARROLLO: El Desarrollo Regional de España. Madrid. Ediciones del Movimiento, 1964, 83 p. 2 h.
- ESTEBAN, Juan M.: Una técnica de análisis regional. Aplicación a Cataluña. Moneda y Crédito n.º 104. Madrid, Marzo 1968, p. 19.
- ESTEVE RÍOS, Manuel: De la nacionalización a la regionalización. Unas primeras aproximaciones. I.C.E. n.º 417-418, 1968, p. 87-90.
- FAO: Proyecto de desarrollo de la región mediterránea. Madrid, 1959.
- FERNÁNDEZ DÍAZ, Andrés: Instrumentos de Programación del Desarrollo Regional. Madrid (1.ª A.S.N.D.R.) 1968, p. 384-388.
- FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Fernando y Federico MUÑOZ DURÁN: El medio rural de los programas de desarrollo regional. Madrid, R.E.A.S. n.º 66, 1969, p. 37-54.
- FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Fernando: Regionalización y desarrollo. Madrid, D.E. n.º 4, 1970, p. 217-241.
- FIGUEROA MARTÍNEZ, Emilio: Planteamiento Económico del Desarrollo Regional. Madrid (1.ª A.S.N.D.R.) 1968, p. 51-62.
- FUENTES IRUZOQUI, Manuel: Sindicatos y desarrollo regional. Valencia, 1970 (S.P.D.R.) p. 483-512.
- FURONES FERRERO, Luis: Aspectos sociológicos del Desarrollo Regional. Madrid (1.ª A.S.N.D.R.) 1968, p. 29-38.
- GARCÍA LAMIQUIZ, Francisco: Los Transportes y el Desarrollo Regional. Madrid (1.ª A.S.N.D.R.) 1968, p. 301-319.
- GIMÉNEZ MELLADO, José: El desarrollo económico y social de Andalucía. Madrid. Instituto Social León XIII, 1962, 47 p.
- GÓMEZ, Ricardo: Problemas de desarrollo en la economía asturiana. Valencia, 1970 (S.P.D.R.), p. 353-372.
- GONZÁLEZ BERENGUER, José Luis: Los Planes provinciales de Obras y Servicios. Madrid, REVL, n.º 101, 1958, p. 691-714.
- GONZÁLEZ LIBERAL: La Industria y el Desarrollo Regional. Madrid (1.ª A.S.N.D.R.) 1968, p. 275-298.
- GONZÁLEZ PAZ, José: El desarrollo regional desde el punto de vista económico. Madrid. REP, n.º 37, 1964, p. 96-160.
- GONZÁLEZ PAZ, José: Esquema Socioeconómico Regional de España, 1. Regiones Socioeconómicas. Madrid (1.ª A.S.N.D.R.) 1968, p. 99-114.
- GONZÁLEZ PAZ, José: La promoción de zonas turísticas: su incidencia en la economía regional y en las Haciendas provinciales y locales. Madrid. Instituto de Estudios Turísticos, 1965. (En Problemas Técnicos, Económicos y Jurídicos de urbanización de zonas turísticas, Vol. I), p. 69-81.
- GONZÁLEZ SÁEZ, Antonio: Polos de atracción en el desarrollo económico y social, en el vol. colectivo "Problemas políticos...", IV. Madrid, 1964, p. 39-69.
- GUERCA TOSANTOS, Luis: La localización industrial y el desarrollo regional en España. Madrid. Boletín de Estudios Económicos, n.º 59, 1963, p. 401-427.
- HADDAD BLANCO, Jesús Miguel: Estudio de la localización y estructura industrial de una provincia española. Segovia. Alcalá de Henares D.F. y P.F. 1964. III Promoción de Técnicos de Administración Civil.
- HERMIDA, Ramón: Las regiones en el desarrollo económico. (Conferencia pronunciada por D. Ramón Hermida en el Instituto de Cultura Hispánica el día 8 de marzo de 1963.) Madrid (s.i.) 1963.
- HORTALA ARÁN, Juan: Estructuras regionales homogéneas y desarrollo económico. Madrid. M. y C. n.º 32, 1962, p. 89-114.
- IGLESIAS SELGAS, Carlos: La Educación y el Desarrollo Regional. Madrid (1.ª A.S.N.D.R.) 1968, p. 229-242.
- INSTITUTO JOSÉ CORNIDE DE ESTUDIOS CORUÑES. LA CORUÑA: Ciclo de conferencias organizadas por este Instituto sobre perspectivas de Galicia ante el II Plan de Desarrollo. La Coruña, 1969, 186 p.
- ISBERT SORIANO, José: Áreas de acción operativa regional en España. Valencia, 1970 (S.P.D.R.), p. 287-310.
- ISBERT SORIANO, José: El espacio regional en el desarrollo económico de España. París. Tiers-Monde, n.º 32, 1967, p. 893-910.
- ISBERT SORIANO, José: La politique régionale dans le premier plan de développement économique et social espagnol. París, Expansion Régionale, n.º 39, 1965.
- ISLA COUTO, Jaime. Los problemas financieros del desarrollo regional. Vigo. REG, n.º 39-40, 1964, p. 15-17.
- JIMÉNEZ GIL, Julio: Desarrollo urbano y desarrollo regional. Madrid (1.ª A.S.N.D.R.) 1968, p. 245-258.
- LACALLE, José María: Promoción regional del comercio exterior. Valencia, 1970 (S.P.D.R.), p. 311-332.
- LAMO DE ESPINOSA, J.: La ordenación rural, forma de desarrollo regional. Madrid, ICE, n.º 388, p. 53-58.
- LASSUEN, José Ramón: Développement régional et national. París. Cahiers de l'I.S.E.A. n.º 112, 1961, p. 75-82.
- LASSUEN, José Ramón y otros: Dimensiones teóricas del desarrollo regional. Valencia, 1970 (S.P.D.R.), p. 431-456.
- LASSUEN, José Ramón: Problemas actuales de la programación regional: el caso español. Madrid. Revista de Economía Política, n.º 34, 1963.
- LASSUEN, José Ramón: Regional Income Inequalities and the problems of the Growth in Spain. Papers and Pro. Reg. Scien. Asso. (European Congress), n.º 8, 1962, p. 161-191.
- LÓPEZ-CEPERO JURADO, José Mariano: Esquema Socioeconómico Regional de España, 2. Zonas de Tipología Social Homogénea. Madrid (1.ª A.S.N.D.R.) 1968, p. 115-189.
- MARTI BASTERRECHEA, Juan Francisco: Desarrollo regional y crecimiento acelerado. Madrid. D.A. n.º 85, 1965, p. 103-114.
- MARTÍN MENDICUTE, V.: Desarrollo regional y empleo. Madrid. Boletín del Ilustre Colegio Nacional de Economistas, n.º 49 y 50 (I y II), 1966.
- MARTÍN LOBO, Manuel: El desarrollo regional en España: objetivos y métodos. (En III Congreso Internacional de Economías Regionales. Roma, 1965.) Madrid, 1966, p. 107-124.
- MARTÍN LOBO, Manuel: El desarrollo regional en el mundo y en España, en el vol. colectivo "Problemas del Urbanismo moderno". Madrid, 1967, p. 27-56.
- MARTÍN LOBO, Manuel: Realidades y perspectivas de la planificación regional en España. Madrid, 1962, y en REAS, n.º 33, 1960 y 34, 1961.
- MEILÁN GIL, José Luis. La nueva política de desarrollo regional. Madrid. Bol. de Doc. CECA, n.º 1, 1971, p. 3-9.
- MIGUEL, Armando de: Dinámica del desarrollo regional en España e Italia: un enfoque sociológico. Valencia, 1970 (S.P.D.R.), p. 139-182.
- MIGUEL CASTAÑO, Adoración de: Distribuciones espaciales: su estudio en áreas pequeñas por medio de ordenadores electrónicos. Madrid. Estadística Española, n.º 46, 1970, p. 19-54.
- NIETO OSTOLAZA, María del Carmen: La agricultura del grupo en relación con las regiones agrícolas deprimidas. Madrid. REAS, n.º 42, 1963, p. 129-152.
- ORTEGA GERKE, Benito: La teoría y los objetivos de una política de desarrollo regional. Barcelona. De Economía, n.º 63.
- ORTEGA ROSALES, Pablo: La Agricultura y el Desarrollo Regional. Madrid (1.ª A.S.N.D.R.) 1968, p. 261-272.
- ORTIZ DÍAZ, José: El desarrollo económico regional, la "administración de misión" y las Diputaciones provinciales, en el vol. colectivo "La Provincia", III. Barcelona, 1966, 35-46; y en RAP, n.º 50, 1966, 9-26.
- OTERO NAVASCUÉS, José María: Desarrollo regional en la zona de Salamanca. Importancia de sus yacimientos de uranio. Madrid, RIS, n.º 83, 1963, p. 527-529.



- PALLARÉS MORENO, Manuel: Las llamadas economías externas y los planes provinciales de obras y servicios. Madrid, R.E.V.L. n.º 148, 1965, p. 540-548.
- PAZ ANDRADE, Víctor: Esquema teórico del desarrollo regional. Vigo. REG, n.º 25-30, 1962, p. 80-89.
- PEÑÍN, Alberto y STUYCK, Guillermo: Aproximación a la práctica del urbanismo a escala regional. Valencia, 1970 (S.P.D.R.), p. 561-582.
- PÉREZ DÍAZ, Víctor: Nota sobre migraciones rurales internas y disparidades regionales en el medio rural. Madrid, REAS, n.º 58, 1967, p. 73-84.
- PERPIÑA, Román: Concepto crítico y delimitaciones espaciales económicas en España. Valencia, 1970 (S.P.D.R.), p. 53-68.
- PINA GONZÁLEZ, Arturo: Los polos y la política de desarrollo. Madrid. ICE, n.º 385, 1965, p. 41-61.
- PLAZA PRIETO, Juan: El desequilibrio regional en España. Bilbao. Boletín de Estudios Económicos, n.º 59, 1963, p. 384.
- PLAZA PRIETO, Juan: El Desarrollo Regional y España. Madrid. Seminario de Historia Social y Económica de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Madrid, 1968, 263 p.
- PLAZA PRIETO, Juan: La financiación del Desarrollo Regional. Madrid (1.ª A.S.N.D.R.) 1968, p. 364-380.
- PRADOS ARRARTE, Jesús: Algunos aspectos de la orientación regional en el II Plan de Desarrollo de España. Valencia, 1970 (S.P.D.R.), p. 261-286.
- PROBLEMÁTICA: La Problemática del Desarrollo Regional. Valencia. Universidad de Valencia, 1970, 677 p.
- REGIONALISMO. Regionalismo Económico. Vigo. REG, n.º 23-24, 1961, p. 1-5.
- RICHARDSON, H. W.: Regional Development Policy in Spain. Glasgow. Urban Studies, n.º 1, 1971, p. 39-53.
- ROCA SASTRE, R.: El Desarrollo Regional en España. Madrid. Mundo 29-XI-1970, p. 44-48.
- SÁEZ DE BURUAGA, Gonzalo: Desarrollo Regional. Desarrollo de las Regiones. Madrid, C. y T. n.º 2, 1970, p. 6-12.
- SAMPEDRO, José Luis; MARTÍNEZ CORTINA, Rafael; y otros: Las regiones españolas ante la asociación con Europa, Madrid, 1966.
- SERVICIO NACIONAL DE CONCENTRACIÓN PARCELARIA Y ORDENACIÓN RURAL: La agricultura y el desarrollo económico regional. Madrid. Ministerio de Agricultura.
- SOCIÉTÉ D'ETUDES POUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET SOCIALE: ...Ensayo de diagnóstico económico de la provincia de León formulado por... León. Diputación Provincial, 1967. III, 214 p.
- TAMAMES, Ramón: Los centros de gravedad de la economía española. Madrid, Guadiana, 1968, 173 p.
- TAMARES, Ramón: Significado y trascendencia de la región en la política económica del desarrollo. La Coruña. Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses, 1969, p. 145-186. (En: Perspectivas de Galicia ante el 2.ª Plan de Desarrollo.)
- THOMAS DE CARRANZA, Enrique: La experiencia española sobre los medios prácticos de la acción regional. (En III Congreso Internacional de Economías regionales. Roma, 1965.) Madrid, 1966, p. 319-334.
- TORICES RICO, Francisco: La agricultura y el desarrollo regional. Madrid (1.ª A.S.N.D.R.) 1968, p. 390-392.
- TRIAS BERTRÁN, Carlos: La planificación regional, en el volumen colectivo "Problemas políticos..." III, Madrid, 1963, p. 73-109.
- UGARTE, José Luis: Equilibrio regional y desarrollo económico regional. Madrid, Anales de Economía, n.º 2, 1963, p. 359-383.
- VELARDE FUERTES, Juan: Aspectos sociales del desarrollo regional. Madrid (1.ª A.S.N.D.R.) 1968, p. 11-16.
- VERCHER, Vicente: Factores sociales que condicionan el desarrollo regional agrícola. Valencia, 1970 (S.P.D.R.), p. 95-114.
- VILA, Juan: Contribución del geógrafo al estudio del desarrollo regional. Valencia, 1970 (S.P.D.R.), p. 75-94.
- VILLA CARO, J.: La Comunidad Económica Europea y el desarrollo regional en España. Madrid, RIS, n.º 83-84, 1963, p. 399-430.
- YARZA, Manuel: Política regional de transportes. Valencia, 1970 (S.P.D.R.), p. 373-430.
- COMÍN, Alfonso Carlos: España del Sur. Aspectos económicos y sociales del desarrollo industrial de Andalucía. Madrid, Tecnos, 1967, 583 p.
- COMÍN, Alfonso Carlos: Noticia de Andalucía. Madrid. Edicusa, 1970, 324 p.
- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL: Perspectivas de desarrollo económico de la provincia de Almería. Madrid, 1962, 153 p.
- DIÉGUEZ ORTIZ, José: Líneas de desarrollo económico. Córdoba, O, n.º 9, 1967.
- GIMÉNEZ MELLADO, José: El desarrollo económico y social de Andalucía. Madrid, Instituto Social León XIII, 1962, 47 p.
- GÓMEZ AYAU, Emilio: Ensayo sobre la estructura social agraria de Andalucía. Madrid, REAS, n.º 38, 1962, p. 71-92.
- HERMET, Guy: Problemas del sur de España. Madrid, Editorial ZYX, 1966, 186 p.
- HERMET, Guy: Le problème méridional de l'Espagne. Paris, Armand Colin, 1965.
- HERNÁNDEZ-CARRILLO Y FERNÁNDEZ, Antonio: La provincia de Granada. Madrid. REVL, n.º 131, 1963, p. 692-721.
- INSTITUTO DE DESARROLLO ECONÓMICO: Estudio Socioeconómico de Andalucía. Vol. I. Estructura social. Madrid, IDE, 1970, 474 p.
- LATOUR, Antoine: Viaje por Andalucía. Editorial Castalia, 1960, 132 p.
- PITT-RIVERS, J. A.: Los hombres de la Sierra. Barcelona. Ediciones Grijalbo, 1971, 260 p.
- RODRÍGUEZ ALCAIDE, José L.: Modelo de análisis interregional del sector agrario de la Provincia de Granada. Madrid, REAS, n.º 72, 1970, p. 37-54.
- SEMANAS SOCIALES DE ESPAÑA: Los problemas sociales del campo andaluz. Madrid, 1953, 487 p.
- SERMET, Jean: L'Espagne du Sud. Paris, etc. Arthand, 1954, 423 p.
- SIGUÁN SOLER, Miguel: Nueva teoría de Andalucía. REAS, n.º 69, octubre-diciembre, 1969. Madrid, p. 7-24.
- VILA VALENTI, J.: La lucha contra la sequía en el sureste de España. Madrid. Est. Geo. XXII, 1961, p. 25-48.

VI. ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS POR REGIONES

ANDALUCÍA

- BANCO DE BILBAO: El desarrollo del campo de Gibraltar. Bilbao, 1967, 47 p. con fot.
- BOSONE MANREL, J.: Latifundio y Minifundio en Andalucía Oriental. Salamanca. III Coloquio sobre Geografía, 1966.
- BRENAN, Gerald: South from Granada. London. Hamish Hamilton, 1957, XIV, 282 p.
- BURGOS, Antonio: Andalucía. ¿Tercer Mundo? Barcelona. Ediciones 29, 1971, 211 p.
- CAPELO MARTÍNEZ, M.: Fundamentos del desarrollo económico en Andalucía. Madrid, C.S.I.C., 1963.
- CASADO, Demetrio: Plan Social Baza. Madrid, Euramérica, 1969, 126 p.
- CAZORLA PÉREZ, José: Factores de la estructura socioeconómica de Andalucía Oriental. Granada. Caja de Ahorros, 1965, 598 p.

ARAGON

- ASSO, I. de: Historia de la Economía Política de Aragón. Zaragoza. Edición del Departamento de Geografía Aplicada, 1947, 487 p.
- BALLARÍN MARCIAL, Alberto: Un plan Aragón de desarrollo regional. Zaragoza. ARAGON, n.º 287. Abril-junio, 1968, p. 21-22.
- BASCONES GASCA, Gabriel: La provincia de Huesca. Madrid. REVL, n.º 149, 1966, p. 700-718.
- CASAS, José María: La población del Valle Medio del Ebro. Madrid. ICE, n.º 373, 1964, p. 55-71.
- CASAS, José María: ...LACARRA, José María y ESTAPÉ, Fabián. Aragón. Cuatro Ensayos. Zaragoza. Banco de Aragón, 1960, 2 vols.

- CASAS, José María: ...MENSUA, S. Tipos de explotaciones rurales en Aragón y al Este de Navarra. Zaragoza. XX Congreso Geográfico Internacional, 1964, p. 27-69.
- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL PROVINCIAL. HUESCA: Estructura Económica de la provincia de Huesca. Madrid, C.E.S.P. 1963, 338 p.
- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL PROVINCIAL. ZARAGOZA: Esquema socioeconómico regional de España. (Estudio geoeconómico preliminar del Valle del Ebro.) Madrid, (1.ª A.S.N.D.R.) 1968, p. 392-403.
- MENSUA, S.: Los recursos energéticos del Valle del Ebro. Madrid, ICE, n.º 373, 1964, p. 81-86.
- PELAYO MARRACO, Julio: La Provincia de Teruel. Madrid. REVL, n.º 143, 1965, p. 692-717.
- RÍOS ROMERO, Francisco de los: Aspectos humanos de los nuevos regadíos de Aragón. REAS, n.º 69, octubre-diciembre, 1969. Madrid, p. 25-47.

ASTURIAS

- BLANCO Y PÉREZ DEL CAMINO, Manuel: Asturias. Madrid, REVL, n.º 137, 1964, p. 696-722.
- GÓMEZ, Ricardo: Problemas de desarrollo en la economía asturiana. Valencia, 1970 (S.P.D.R.), p. 353-372.
- PLAN: Plan General de Ordenación Urbana de la Comarca central de Asturias. Madrid. Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda, 1964, 239 p.

BALEARES

- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL DE LA PROVINCIA DE BALEARES: Perspectivas de desarrollo económico de la provincia de Baleares. Madrid. C.E.S. 1962, 2 vols.
- JUNTA PROVINCIAL DE ORDENACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL DE BALEARES: Anteproyecto de Plan Económico, 1947-1951. Palma de Mallorca, 1947, 491 p.
- TUR Y TUR, Andrés: La Provincia de Baleares. Madrid. REVL, n.º 141, 1965, p. 377-385.
- URECH CIFRE, Casimiro: Estudios sobre la riqueza territorial de las Islas Baleares, dedicados a las Cortes Constituyentes. Palma de Mallorca. Guasp. 1869, 583 p.

CANARIAS

- BERGASA, Oscar y GONZÁLEZ VIEITEZ, Antonio: Desarrollo y subdesarrollo en la economía canaria. Madrid, Guadiana, 1969, 172 p.
- COMISARÍA DEL PLAN DE DESARROLLO: Canarias. Madrid. Comisaría del Plan de Desarrollo Económico y Social, 1963, 518 p.

- COMISARÍA DEL PLAN DE DESARROLLO: III Plan de Desarrollo Económico y Social. Comisión de Canarias. Madrid, 1967.
- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL. LAS PALMAS: Canarias: Anexo al Plan de Desarrollo Económico y Social, 1964-1967. Las Palmas, 1963.
- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL. LAS PALMAS: Perspectivas de la Economía canaria. Las Palmas C.E.S. 1957.
- CONSEJOS ECONÓMICOS SINDICALES. SANTA CRUZ DE TENERIFE y LAS PALMAS: Estructura y posibilidades del Desarrollo Económico de la Región Canaria. Santa Cruz de Tenerife C.E.S. 1958.
- DÍAZ DE LLANOS, R.: Síntesis de la Economía de Canarias. La Coruña, 1953.
- MORALES LEZCANO, Víctor: Síntesis de la historia económica de Canarias. Santa Cruz de Tenerife. Aula de Cultura, 1966.
- PÉREZ MILLÁN, Juan: El hecho de la insularidad y sus consecuencias socio-económicas-administrativas y fiscales en una política de Desarrollo Regional. Madrid, 1970, 229 fol., 9 h. (Tesis. IEAL. Secretarios I.º).

CASTILLA LA NUEVA

- CARMONA, José M.: Realizaciones de la Diputación Provincial de Madrid en la cooperación a los servicios municipales de su provincia... G. Diputación Provincial de Madrid, 1968, n.º 38, p. 13-14.
- DELEGACIÓN PROVINCIAL DE SINDICATOS. MADRID: Aspectos del desarrollo de la Provincia de Madrid. Madrid. Organización Sindical, 1970, 189 p.
- DELEGACIÓN PROVINCIAL DE SINDICATOS. MADRID: Estructura del desarrollo económico de la provincia de Madrid, Madrid. Organización Sindical, 1971.
- DELEGACIÓN PROVINCIAL DE SINDICATOS. MADRID: Estudio sobre núcleos de la Provincia de Madrid. Madrid. Organización Sindical, 1971.
- GARCÍA BALLESTEROS, Aurora: El sector noroeste del área metropolitana madrileña. Madrid, Est. Geo. n.º 116, ag. 1969, p. 343-402.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Jesús: Guadalajara: Estudio de Estructura agraria. Madrid, Est. Geo. Vol. XIV, 1953, p. 131-140.
- HERNÁNDEZ MORCILLO, Francisco: Norma urbanística para el alfoz o contorno de Madrid. Cisneros, 1967, n.º 37, p. 54-56.
- JESSEN, O.: La Mancha: contribución al conocimiento agrícola de Castilla la Nueva. Madrid, Est. Geo. Vol. VII, 1946, p. 246-312 y 479-524.
- MARTÍNEZ Y FERNÁNDEZ YÁÑEZ, Sinesio: La Provincia de Madrid y sus principales problemas. Madrid, REVL, n.º 140, 1965, p. 206-217.
- SIMANCAS, Víctor: El mito del Gran Madrid, por... y José María ELIZALDE. Madrid, Guadiana de Ediciones, 1969, 325 p.
- TOLEDO: Una Provincia: Toledo. P.E. Madrid, 1968, n.º 20, p. 45-51.

CASTILLA LA VIEJA

- BUENO GÓMEZ, Miguel: El impacto de las migraciones de mano de obra agrícola en las pequeñas y medianas explotaciones de la meseta castellana. Madrid, REAS, n.º 58, 1967, p. 153-166.
- CALLE, Tomás: La crisis agrícola de Castilla. Valladolid. El Norte de Castilla, 1966-1967.
- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL DE LA PROVINCIA DE PALENCIA: Perspectivas de desarrollo económico de la provincia de Palencia (en los próximos cinco años). Madrid. Gabinete Técnico del Consejo Económico Nacional, 1963, 235 p.
- CONSEJO ECONÓMICO DE TIERRA DE CAMPOS: Clausura del Consejo Económico de Tierra de Campos. Madrid, Gabinete Técnico del Consejo Económico Nacional, 1962, 1 h. 21 p.
- CONSEJO ECONÓMICO DE TIERRA DE CAMPOS: Programa para el desarrollo de Tierra de Campos. Madrid. Gabinete Técnico del Consejo Económico Nacional, 1962, 588 p.
- GONZÁLEZ GARRIDO, Justo: Horizontes de Castilla. La Tierra de Campos. Valladolid, 1941, 458 p.
- HADDAD BLANCO, Jesús Miguel: Estudio de la localización y estructura industrial de una provincia española. Segovia. Alcalá de Henares. D.F. y P.F. 1964 (III Promoción de técnicos de Administración Civil).
- MANFREDI CANO, Domingo: Tierra de Campos. Madrid. Publicaciones Españolas, 1962, 31 p.
- MOZOS, José Luis de los: El problema agrícola castellano. Valladolid. El Norte de Castilla, 1966-1967.
- PASCUAL ARAUJO, José: La provincia de Soria. Madrid, REVL, n.º 142, 1965, p. 523-536.
- PÉREZ DÍAZ, Víctor: Emigración y Sociedad en la Tierra de Campos. Madrid. Instituto de Desarrollo Económico, 1969, 307 p.
- RODRÍGUEZ MAS, Antonio: La Provincia de Segovia. Madrid. REVL, n.º 144, 1965, p. 860-866.
- ROMERO, Andrés: Estudio económico del plan de riegos para la transformación de la Tierra de Campos. Valladolid. Boletín de la Cámara Oficial de Comercio e Industria, n.º 236, enero-marzo 1960, p. 11-12.
- SERNA, Diocleciano de la: Problemas sociales de Castilla y resolución de los mismos. Palencia. Imp. Federación, 1922, 3 h. 115 p.
- SIGUÁN SOLER, Miguel: El medio rural castellano y sus posibilidades de ordenación. Madrid. Servicio Nacional de Concentración Parcelaria y Ordenación Rural, 1966, XVI, 284 p.

CATALUÑA

- BANCO URQUIJO. Servicio de Estudios. Barcelona: Desarrollo económico de Cataluña, 1967-1970. (Un plan de inversiones



- para el Sector privado.) Barcelona, Sociedad de Estudios y Publicaciones, 1967, 2 vols.
- BANCO URQUIJO. Servicio de Estudios de Barcelona: Estructura de la base económica de Cataluña. Barcelona. Sociedad de Estudios y Publicaciones, 1965, 457 p.
- BRICALL, José M.: Algunos caracteres de la evolución de la economía catalana durante la guerra civil (1936-1939). Madrid M.C., n.º 109, 1969, p. 59-95.
- CAMPS I ARBOIX, J. de: La Mancomunitat de Catalunya... Barcelona, Editorial Bru-guera, S. A. 1968, 109 p. 1 h.
- CREUS VIDAL, L.: Visió Econòmica de Catalunya. Barcelona, 1934, 2 vols.
- ESCAIGÜES DE JAVIERRE, Javier: La estructura económica de Cataluña y sus fundamentos geográficos. 2.ª edición. Barcelona. Diputación Provincial, 1962, 72 p.
- ESCARRA, Edouard: El desarrollo industrial de Cataluña (1900-1908). Barcelona. Ediciones Grijalbo, 1970, 187 p.
- ESTEBAN, Juan María: Una técnica de análisis regional. Aplicación a Cataluña. Moneda y Crédito, n.º 104. Madrid, marzo 1968, p. 19.
- NOTICIA: Noticia Económica de Cataluña. Madrid ICE, n.º 342, 1962.
- PLÀ GARGOL, Joaquín: La Provincia de Gerona. Madrid REVL, n.º 89, 1956, p. 735-744.
- RIBAS I PIERA, Manuel: Humanismo y región urbana de Barcelona... R.F. Madrid, 1968, n.º 850, p. 370-377.
- SENTIS ANFRUNS, Luis: La provincia de Barcelona. Madrid, REVL, n.º 132, 1963, p. 866-876.
- SERRAHIMA, Maurici: Realidad de Cataluña. Barcelona. Aymá, 1967.
- TRIÀS FARGAS, R.: Catalunya i el modern concepte de regio economica. Barcelona. Editorial Dalmau, 1966, 173 p.
- VILAR, Pierre: La Catalogne dans l'Espagne moderne. Vol. I. Paris, 1962.
- EXTREMADURA**
- BADAJOS: Badajoz. Madrid, B.L. n.º 231, 1969, p. 18-30.
- BANCO DE BILBAO: Extremadura. Estudio Regional. Bilbao. El Campo, n.º 25, 1970, p. 2-21.
- CAMPOS NORDMANN, Ramiro: Notas sobre la planificación Económico-Social de la Provincia de Badajoz. Madrid, REAS, n.º 14, 1956, p. 69-112.
- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL INTERPROVINCIAL DEL OESTE: Estudio sobre determinadas Comarcas de la Región Oeste de España para su inclusión en la Ordenación rural. Salamanca, C.E.S.I.O. 1969, 76 p.
- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL INTERPROVINCIAL DEL OESTE: Informe Socioeconómico de la Región Oeste, 1968. (Ávila, Cáceres, Salamanca, Zamora.) Salamanca C.E.S.I.O. 1969, 38 p.
- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL PROVINCIAL. BADAJOZ: Ponencias y conclusiones del Consejo Económico Sindical intercomarcal de Fuente de Cantos, Llerena y Azuaga. Badajoz, CESP, 1969, 86 p.
- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL PROVINCIAL. BADAJOZ: Ponencias y conclusiones del I Consejo Económico Sindical Intercomarcal de Jerez de la Sierra. Badajoz, CESP, 1969, 60 p.
- CORCHÓN GARCÍA, J.: Bibliografía Geográfica Extremeña. Precedida de una introducción... Badajoz. Diputación Provincial, 1955.
- INICIATIVAS EXTREMEÑAS, S. A.: Estudio general sobre inversiones en la economía cacereña: 1970-1973. Madrid, Editorial Moneda y Crédito, 4 vols.
- MOULIAS, Jean: Un exemple étranger de planification régionale. Le plan Badajoz. Paris, 1958, 258 p.
- OTERO NAVASCUÉS, José María: Desarrollo regional en la zona de Salamanca. Importancia de sus yacimientos de uranio. Madrid. RIS, n.º 83-84, 1963, p. 527-539.
- PLAN: El Plan de Badajoz. Resumen Informativo de su situación en fin de 1962. Madrid. Presidencia del Gobierno, 1963, 15 p.
- SÁNCHEZ MORALES, Narciso: ¿La Gran Extremadura, una utopía? (Apuntes sobre una metafísica y una fenomenología extremeña.) Badajoz. M.E.E. n.º 2, 1968, p. 227-243.
- GALICIA**
- BANCO DE BILBAO: Galicia; su realidad socio-económica. Madrid. Servicio de Estudios del Banco de Bilbao, 1970, 192 p.
- BAYÓN, David: Galicia agraria frente al futuro. La Coruña. "Voz de Galicia", 29-12-1969.
- BEIRÁS, José Manuel: Estructura y problemas de la población gallega. La Coruña. Servicio de Estudios del Banco del Noroeste, 1970, 387 p.
- BEIRÁS, José Manuel: El problema del desarrollo en la Galicia rural. Vigo. Fundación Penzál, 1967.
- CAMBRE MARINHO, Jesús: Galicia ante el desequilibrio regional de España. Vigo: REG, n.º 57-60, 1967, p. 5-19.
- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL DEL NOROESTE: Galicia como solución. Santiago de Compostela, 1969.
- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL DEL NOROESTE: El Sector agrario y las bases de su expansión, reforma de las estructuras y del régimen jurídico de la tierra. Santiago de Compostela, 1964.
- DANTÍN CERECEDA, J.: Distribución geográfica de la población de Galicia. Madrid. Centro de Estudios Históricos, 1925.
- FERREIRO CID, Asdrúbal: Datos para un ensayo de autonomía administrativa de Galicia. Pontevedra. Celestino Peón, 1928, 26 p. 6 h.
- FRANCO GARCÍA, José María: El desarrollo económico de Galicia. Vigo. Galaxia, 1967. (También publicado en la Revista de Economía de Galicia, n.º 47-48, 1965, p. 4-25 y n.º 49-54, 1966, p. 4-21.)
- FRANCO GARCÍA, José María: El subdesarrollo agrícola español y sus consecuencias en la emigración colectiva del pueblo gallego. Vigo. Revista de Economía de Galicia, n.º 41-42, 1964.
- INSTITUTO JOSÉ CORNIDE DE ESTUDIOS CORUÑESES. LA CORUÑA. Ciclo de conferencias organizadas por este Instituto sobre perspectivas de Galicia ante el II Plan de Desarrollo. La Coruña, 1969, 186 p.
- ISBERT SORIANO, José: Consejo Económico Sindical del Noroeste; su fundamento, su contenido, sus aspiraciones. Madrid, REAS, n.º 48, 1964, p. 175-197.
- ISLA COUTO, Xaime: Estructura Financiera e Desenrolo Rexional. (En: Introducción a Economía Galega de hoxe.) Vigo. Galaxia, 1969, p. 137-151.
- MASSO GARCÍA, Gaspar: Origen y desarrollo de la industria conservera en Galicia. Vigo. Banco de Bilbao, 1967.
- MIGUEZ, Alberto: Galicia, éxodo y desarrollo. Madrid. Edicusa, 1967, 156 p. 1 h.
- PAZ ANDRADE, Valentín: El crepúsculo de la sociedad rural en Galicia. Madrid. Cuad. Dia, n.º 31, 1969.
- PAZ ANDRADE, Valentín: Galicia como tarea. Buenos Aires. Ediciones Galicia, 1959.
- PAZ ANDRADE, Valentín: La marginación de Galicia. Madrid, Siglo XXI de España, editores, 1971, 359 p.
- PAZ ANDRADE, Valentín: Perspectiva conjunta de la economía de Galicia. Madrid, ICE, n.º 354, 1963.
- QUIROGA, Domingo: Galicia Región Subdesarrollada. Vigo. REG, n.º 13-14, 1960, p. 5-14.
- RÍO BARJA, F. J.: Bibliografía Económica de Galicia. Vigo. Ed. Galaxia, 1960.
- RUÍZ ALMANSA, J.: La población de Galicia, 1500-1945, Vol. I. Madrid. Instituto Bal-mes de Sociología, 1948.
- SÁNCHEZ LÓPEZ, Francisco: Movimientos migratorios de Galicia. Vigo. Faro de Vigo, S. A. 1967.
- SERVICIO CENTRAL DE PLANES PROVINCIALES: Acción de Planes Provinciales en Galicia 1958-1971. Madrid. Secretaría General Técnica de la Presidencia del Gobierno, 1971, 327 p.
- LEÓN**
- ÁLVAREZ VILLAR, Julián: El Bierzo. Descripción geográfica, histórica, artística y económica de la Región, con un especial estudio de Ponferrada. Pontevedra. Imp. Geográficas Tormes, 1952, 169 p.
- BANCO INDUSTRIAL DE LEÓN: Informe económico de la Provincia de León. León, 1964, 207 p.
- COMISIÓN PROVINCIAL DE SERVICIOS TÉCNICOS. LEÓN: ...Hacia un programa de expansión agraria para la provincia (In-

forme previo). León, 1965, IV, 110 p. 2 h. pleg. 1 map.

CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL NACIONAL: Perspectivas de la Economía leonesa. Madrid. Gabinete Técnico del Consejo Económico Nacional, 1961, 24 h.

CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL DE LA PROVINCIA DE LEÓN: Estructura y posibilidades de desarrollo económico de León. Madrid. Suc. de Rivadeneyra, 1961, 520 p. DÍEZ GONZÁLEZ, Florentino Agustín: León provincia de aldeas y comarcas. Madrid, REVL, n.º 123, 1962, p. 342.

DOMÍNGUEZ BERRUETA, Mariano: Regiones naturales y comarcas de la Provincia de León. Madrid, REVL, n.º 60, 1951, p. 843-879.

SOCIÉTÉ D'ETUDES POUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET SOCIALE: ...Ensayo de diagnóstico económico de la provincia de León, formulado por... León. Diputación Provincial, 1967, III, 214 p. 1 h. pleg.

VALENCIA

CARRASCOSA, Ildelfonso: Contribución del estudio de promoción industrial de Valencia al desarrollo regional valenciano. Valencia, 1970 (S.P.D.R.), p. 583-604.

VII. ALGUNOS PROYECTOS DE DIVISIONES REGIONALES DE ESPAÑA

Don Segismundo Moret, elabora un proyecto de Ley Provincial en 6 de enero de 1884, distribuyendo la jurisdicción administrativa y el gobierno político en 15 Regiones de la siguiente manera:

ARAGON

Huesca, Logroño y Zaragoza.

ASTURIAS

Oviedo y León.

CATALUÑA

Barcelona, Tarragona, Lérida y Gerona.

EXTREMADURA

Badajoz, Cáceres y Ciudad Real.

GALICIA

La Coruña, Lugo, Pontevedra y Orense.

CASTILLA LA VIEJA

Burgos, Soria, Palencia y Santander.

MADRID

Madrid, Toledo y Guadalajara.

MURCIA

Murcia, Albacete y Alicante.

VALENCIA

Valencia, Castellón, Cuenca y Teruel.

CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL NACIONAL: Estudio sobre la estructura económica actual de la Provincia de Albacete.

CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL PROVINCIAL. ALICANTE: Evolución económica-social de la provincia de Alicante (1964-1968). Alicante, CESP, 1969, 114 p.

INSTITUTO DE DESARROLLO ECONÓMICO: Estudio Económico del Sureste. Contabilidad Regional. Madrid, IDE, 1971, 79 p. 65 h.

LLUCH, Ernest: L'Estructura Económica del País Valencià. Valencia. Edicions L'Estel, 1970, 2 vols.

MAS, Enrique y otros: Repercusión socio-económica del deporte en el desarrollo regional. Algunas facetas de este estudio en la provincia de Valencia. Valencia, 1970 (S.P.D.R.), p. 543-562.

PÉREZ PUCHAL, P.: Las densidades demográficas de la región valenciana. Madrid. Est. Geo, 1968, vol. XXIX, p. 475-498.

URQUÍA Y GARCÍA JUNCO, Leopoldo: La provincia de Alicante. Madrid. REVL, n.º 135, 1964, p. 357-371.

VASCONGADAS

BAYÓN MARINE, Ignacio: El régimen de cifra relativa de negocios en el concierto

VALLADOLID

Valladolid, Salamanca, Zamora, Avila y Segovia.

ALAVA

Alava, Vizcaya, Guipúzcoa y Navarra.

GRANADA

Almería, Granada, Jaén y Málaga.

SEVILLA

Córdoba, Sevilla, Cádiz y Huelva.

BALEARES

CANARIAS (1)

Romero Robledo, en 1884, presenta un proyecto que tenía la particularidad de unir región a municipio, en lugar de provincia (2).

En 1891, Silvela y Sánchez Toca, proponen una nueva división regional en 13 circunscripciones (3).

Don José Ortega y Gasset en su libro "La redención de las Provincias", publicado en marzo de 1931, pero que como es sabido recogía una serie de ensayos "sobre los problemas políticos españoles" (4) que aparecieron en el diario "El Sol" desde noviembre

(1) V: SANCHEZ TOCA: *Regionalismo...* p. 14.
(2) V: GARCIA TREVIJANO: *Tratado de Derecho Administrativo*, vol. II, p. 735.
(3) V: id. p. 735.
(4) ORTEGA Y GASSET, José: *La redención de las Provincias*. Madrid, Alianza Editorial, 1967.

económico de Alava. RDFHP, n.º 82 (julio-agosto), 1969, Madrid, p. 607-643. CIRQUIAÍN GAIZTARRO, Mariano: La provincia de Guipúzcoa: sus problemas y soluciones posibles. Madrid, REVL, número 130, 1963, p. 542-560.

LÓPEZ DE JUAN ABAD, José Manuel: Llodio: crisis y crecimiento, por... y Angel LÓPEZ DE TORRE. Vitoria, 1970, edit. Cáritas Diocesana, 237 p.

MARTÍNEZ DÍAZ, Antonio: La Provincia de Vizcaya (Provincialización del Régimen Local). Madrid, REVL, n.º 136, 1964, p. 533-550.

MESANZA RUIZ DE SALAS, Bernardo: Vizcaya agrícola, ganadera y forestal. Bilbao. Revista Económica Vascongada, n.º 286, 287, 290, 291, 1968, 1969.

SÁEZ DE BURUAGA, Gonzalo: Ordenación del territorio. El caso del País Vasco y su zona de influencia. Madrid. Guadiana, 1969.

TRUEBA HERNÁIZ, Daniel: Estudio Económico de la Agricultura Vizcaína. Madrid, REAS, n.º 14, 1956, p. 7-44.

VINGILEOS, Demetrio G.: Desarrollo de la industria de Guipúzcoa y ordenación de su territorio. Madrid. Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda, 1967 (Documentos Informativos, n.º 621).

de 1927 a febrero de 1928, proponía la organización de España en diez grandes Comarcas:

GALICIA.

ASTURIAS.

CASTILLA LA VIEJA.

PAIS VASCO-NAVARRO.

ARAGON.

CATALUÑA.

LEVANTE

ANDALUCIA

EXTREMADURA

CASTILLA LA NUEVA

Dantín Cereceda, en su obra "Las regiones naturales de España", editada en 1942 por el CSIC, determina la siguiente división:

I.	Región galaica
II.	" asturleonera
III.	" vascocantábrica
IV.	" lusitana
V.	" carpetana
VI.	" oretana
VII.	" mariánica
VIII.	" castellana
IX.	" manchega
X.	" ibérica
XI.	" pirenaica
XII.	" catalana
XIII.	" aragonesa
XIV.	" levantina



- XV. " bética
XVI. " penibética
XVII. " atlánticoportuguesa

Don Ramón Perpiñá, en su tratado "Corología teoría estructural y estructurante de la población española (1900-1950)", editado en Madrid, en 1954, utiliza, bajo el título CORAS, CASICORAS Y AREOCORAS, la siguiente distribución regional:

VIGO
BILBAO
BARCELONA
VALENCIA
CADIZ
MADRID
ISLAS

Angel Zorrilla Dorronsoro, publicaba en REAS, n.º 24, 1958, su artículo "Zonas Agrícolas de España", donde establece una clasificación regional, de acuerdo con los tipos de explotación agrícola más corrientes, de acuerdo con su dimensión y, simultáneamente, con las alternativas herbáceas que en ellos se siguen y los árboles y pastos que dentro de cada una de ellas se aprovechan.

La delimitación dentro de la Península de las distintas regiones surge así, naturalmente, al precisar las comarcas en que dominan las mismas alternativas unidas a análogos árboles y pastos similares. Tendremos así:

Zona 1.ª Alta Meseta

Comprende las provincias de Valladolid, Zamora, Soria, Avila, Segovia, Guadalajara y Cuenca. En ella el clima es extremado, la pluviosidad deficiente y los suelos datan del mioceno principalmente. Los tipos fundamentales de cultivo y aprovechamiento son:

- Secano, tipo 3: cereal de año y vez.
Regadío, tipo 1: alternativa mínima.
Pastos, tipo 3: de ganado lanar.

Zona 2.ª Baja Meseta

Provincias de Toledo, Madrid, Ciudad Real y Albacete. Zona más seca, irregular en sus precipitaciones, más extremada en sus temperaturas y mucho más templada que la anterior. Suelos miocénicos. Tipos:

- Secano, tipo 4: cereal de año y vez con barbecho blanco; olivos posibles.
Regadío, tipo 2: alternativa mínima con aludón y tabaco.
Pastos, tipo 3: de ganado lanar.

Zona 3.ª Levante Medio

Formada por las provincias de Valencia, Castellón y Alicante. Temperatura óptima para la mayor parte de los cultivos, área relativamente pequeña, media pluviométrica análoga a la Baja Meseta, pero con oscilaciones más amplias. Tipos fundamentales de alternativa:

Secano, tipo 2: intensidad inferior a la de año y vez, con almendros y algarrobos.

Regadío, tipo 6: frutos tempranos, naranjo.

Pastos, tipo 3: de ganado lanar.

Zona 4.ª Bajo Levante

Comprende las provincias de Almería, Murcia, Granada y Málaga. Precipitación media muy baja y cifra altísima de integral térmica.

Sus tipos fundamentales de alternativa, determinada por el clima, son los siguientes:

- Secano, tipo 1: alternativa inferior al año y vez.
Regadío, tipo 7: frutos fuera de estación.
Pastos, tipo 1: esparto.

Zona 5.ª Ribera del Ebro

Formada por las provincias de Zaragoza, Logroño y Teruel. Sus temperaturas no son tan crudas como las de la 1.ª zona; su pluviosidad es inferior a la de la 2.ª y comparable a la de la 3.ª Alternativas:

- Secano, tipo 4: año y vez con barbecho blanco; olivos posibles.
Regadío, tipo 2: alternativa mínima con frutales.
Pastos, tipo 3: de ganado lanar.

Zona 6.ª Grandes Dehesas

Comprende las provincias de Badajoz, Cáceres, Salamanca y Huelva. Precipitaciones más abundantes y regulares, temperatura suave y favorable integral térmica. Aprovechamientos típicos:

- Secano, tipo 6: año y vez con barbecho semillado; olivo en medio óptimo.
Regadío, tipo 3: frutos tempranos.
Pastos, tipo 5: dehesas de ganado de cerda.

Zona 7.ª Campiña Andaluza

La forman las provincias de Sevilla, Cádiz, Córdoba y Jaén. Comarca absolutamente excepcional para la agricultura: lluvia de más de 500 mm., suelo miocénico y aluvial. Tipos dominantes de alternativa:

- Secano, tipo 6: como en la zona anterior.
Regadío, tipo 3: como en la zona anterior.
Pastos, tipos 3, 5 y 7.

Zona 8.ª Alto Duero

Provincias de Burgos, Palencia y León. Baja integral térmica, pluviosidad asegurada. Dominan los siguientes tipos de cultivo:

- Secano, tipo 5: año y vez con barbecho semillado.
Regadío, tipo 1: alternativa mínima.
Pastos, tipo 4: ganado lanar mixto.

Zona 9.ª Pirineos

Comprende las provincias de Navarra,

Huesca y Lérida. Sus modalidades fundamentales de cultivo son:

- Secano, tipo 5: como en la zona anterior.
Regadío, tipo 2: alternativa mínima con frutales.
Pastos, tipo 4: ganado lanar mixto.

Zona 10.ª Alto Levante

Formada por las provincias de Barcelona, Tarragona y Girona. Lluvia suficiente, temperatura suave, regulada por el Mediterráneo, zonas ideales para el cultivo de secano. Alternativas características:

- Secano, tipo 5: año y vez con barbecho semillado.
Regadío, tipo 3: frutos tempranos.
Pastos, tipo 3: pastos de ganado lanar.

Zona 11.ª Cantábrico

Comprende las provincias de Alava, Guipúzcoa, Vizcaya, Santander, Asturias, Coruña, Lugo, Orense y Pontevedra. Pluviosidad superior a los 1.000 mm. Alta integral térmica. Tipos de cultivos fundamentales:

- Secano, tipo 7: alternativa europea, manzano.
Regadío: no existe, en general.
Pastos, tipos 6, 7 y 8: monte de ganado de cerda, pastos de ganado vacuno y prados.

En cada una de estas zonas estudia el autor del artículo la estructura agrícola de la zona, partiendo del número de parcelas físicas que la componen, examinando a continuación el número de empresarios y obreros existentes, así como las grandes máquinas de que se sirven, y acoplando después aquellas parcelas a estos empresarios en cada una de las modalidades de cultivo en secano, regadío y pastos. Deduce de esto la dimensión de los distintos tipos de empresa forestal, ganadera y agrícola, los productos que de ellos se obtienen, si se asientan sobre fincas únicas o parcelas y si están o no mecanizadas.

En el año 1961, con motivo del Primer Congreso Sindical, el Gabinete Técnico del Consejo Económico Sindical Nacional, consideraba las siguientes regiones:

CANTABRICA
NORDESTE
LEVANTE
EBRO
CENTRAL
SUDESTE
EXTREMEÑA
ANDALUCIA
GALICIA
CANARIAS
DUERO

También existen los Consejos Económicos Sindicales Regionales:

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL
DEL NOROESTE.

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL DEL SURESTE

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL DEL OESTE

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL DE CANARIAS

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL DE PENIBETICA

Su funcionamiento y puesta en marcha ha sido paulatina.

González Paz, en "El desarrollo regional desde el punto de vista económico", editado en Madrid en 1964, delimita como regiones socioeconómicas, comparando a partir de la base provincial, los niveles de rendimiento por habitante, densidad y estructura de la población, índice de desarrollo, movimientos migratorios y relaciones comerciales y humanas, teniendo en cuenta además los factores orográficos, con la secuela de problemas planteados a las comunicaciones, los siguientes espacios:

NOROESTE

Pontevedra, Coruña, Lugo y Orense.

CANTABRICO

Guipúzcoa, Vizcaya, Alava, Navarra, Santander, Oviedo y Logroño.

ARAGON

Zaragoza, Huesca y Teruel.

NORDESTE

Barcelona, Tarragona, Baleares, Gerona y Lérida.

LEVANTE

Valencia, Castellón, Alicante, Murcia y Almería.

ANDALUCIA

Sevilla, Huelva, Cádiz, Córdoba, Málaga, Jaén y Granada.

DUERO

Valladolid, Palencia, Segovia, Burgos, León, Soria, Salamanca, Zamora y Avila.

CENTRO

Madrid, Guadalajara, Ciudad Real, Toledo, Cuenca y Albacete.

EXTREMADURA

Badajoz y Cáceres.

CANARIAS

Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

El Seminario de Estudios y Publicaciones, en una investigación dirigida por el Profesor Sampedro, también de 1964, titulado "Perfiles económicos de las regiones españolas", utilizando un procedimiento inverso al de González Paz, detectaba las zonas de dispersión en lugar de las de atracción:

GALICIA

La Coruña, Lugo, Orense y Pontevedra.

ASTUR-LEONESA

León y Oviedo

NORTE Y EBRO

Alava, Guipúzcoa, Logroño, Santander y Vizcaya.

DUERO

Avila, Burgos, Palencia, Salamanca, Segovia, Soria, Valladolid y Zamora.

ARAGON

Huesca, Teruel y Zaragoza.

CATALUÑA

Barcelona, Gerona, Lérida y Tarragona.

EXTREMADURA

Badajoz y Cáceres.

CENTRO

Albacete, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara, Toledo y Madrid.

LEVANTE

Alicante, Castellón, Murcia y Valencia.

GUADALQUIVIR

Cádiz, Córdoba, Huelva, Jaén y Sevilla.

SUR

Almería, Granada y Málaga.

BALEARES

Baleares.

CANARIAS

Las Palmas y Tenerife.

La ponencia de "Localización geográfica de la actividad económica del Plan de Desarrollo Económico y Social" (1964), hace la siguiente localización geográfica:

1 GALICIA

La Coruña, Lugo, Orense y Pontevedra.

2 ASTURIAS

Asturias.

3 CANTABRICO

Santander, Vizcaya y Guipúzcoa.

4 ALTO EBRO

Alava, Navarra y Logroño.

5 DUERO

León, Zamora, Salamanca, Palencia, Valladolid, Avila, Burgos, Segovia y Soria.

6 ARAGON

Zaragoza, Huesca y Teruel.

7 CATALUÑA

Barcelona, Tarragona, Lérida y Gerona.

8 EXTREMADURA

Cáceres y Badajoz.

9 SUBMESETA SUR

Madrid, Guadalajara, Toledo, Ciudad Real, Cuenca y Albacete.

10 LEVANTE

Castellón, Valencia, Alicante y Murcia.

11 ANDALUCIA OCCIDENTAL

Huelva, Cádiz, Sevilla y Córdoba.

12 ANDALUCIA ORIENTAL

Jaén, Granada, Almería y Málaga.

13 BALEARES

14 CANARIAS

El Banco Español de Crédito, en su "Anuario del Mercado Español", ha publicado a partir de 1964, determina unas áreas comerciales, 101 en total, que aunque quizás entre más en los aspectos de comarcalización, deberá tenerse en cuenta desde el punto de vista de la determinación de espacios regionales.

También en la misma publicación se hace la siguiente distribución regional:

NOROESTE

NORTE-CANTABRICA

NORESTE

CENTRO-NORTE

MADRID

CENTRO-SUR

LEVANTE

BETICA

CANARIAS

Juan Plaza Prieto, en "Regiones económicas homogéneas españolas" publicado en el trabajo colectivo "Regiones económicas españolas", Madrid, 1964, p. 17 y en "El Desarrollo Regional de España", Madrid, 1968, p. 175, determina una síntesis geoeconómica que comprende las siguientes regiones:

GALICIA

La Coruña, Lugo, Pontevedra y Orense.

CANTABRIA

Oviedo, Santander, Vizcaya y Guipúzcoa.

VALLE DEL EBRO

Alava, Logroño, Navarra y Zaragoza.

PIRINEOS

Huesca y Lérida.

CATALUÑA-BALEARES

Tarragona, Barcelona, Gerona y Baleares.

VALLE DEL DUERO

León, Palencia, Burgos, Zamora, Valladolid, Salamanca, Avila y Segovia.

AREA METROPOLITANA

Madrid

MACIZO IBERICO

Soria, Guadalajara, Teruel y Cuenca.

TAJO-GUADIANA

Cáceres, Badajoz, Toledo, Ciudad Real y Albacete.

LEVANTE

Castellón, Valencia, Alicante y Murcia.

VALLE DEL GUADALQUIVIR

Huelva, Sevilla, Cádiz, Córdoba y Jaén.

PENIBETICA

Málaga, Granada y Almería.

CANARIAS

Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

Cáritas Española, en 1965, al hacer su Plan CCB, utilizaba una división regional de España, de la siguiente manera:

EXTREMEÑO-ANDALUZA

SURESTE

MANCHA

LEVANTE

MACIZO IBERICO

CATALANA

CUENCA DEL EBRO

PIRENAICA

VASCA

LITORAL NORTE

CORDILLERA CANTABRICA

GALLEGA

CASTELLANO-LEONESA

SISTEMA CENTRAL

VALLE DEL TAJO

BALEARES

CANARIAS

En 1965, el Ministerio de la Vivienda realizó un estudio sobre áreas metropolitanas de España, a través de las cuales se pueden determinar los polos de atracción regional:

MADRID

BARCELONA

VALENCIA

SEVILLA



BILBAO
ZARAGOZA
MALAGA
OVIEDO
MURCIA
ALICANTE
LAS PALMAS
SAN SEBASTIAN
SANTA CRUZ DE TENERIFE
CORDOBA
GIJON
JEREZ DE LA FRONTERA

GRANADA
LA CORUÑA
CADIZ
PALMA DE MALLORCA
VALLADOLID
VIGO
CARTAGENA
BADAJOZ
SANTANDER
PAMPLONA

Enfocado desde el punto de vista demográfico, Alfonso García-Barbancho, en "Las migraciones interiores", Barcelona, 1965, determina 14 regiones apoyadas en el criterio de las cuencas hidrográficas:

- I GALICIA
La Coruña, Lugo, Orense y Pontevedra.
- II CANTABRICO
Oviedo, Santander, Vizcaya y Guipúzcoa.
- III DUERO OCCIDENTAL
León, Palencia, Valladolid, Zamora y Salamanca.
- IV DUERO ORIENTAL
Burgos, Soria, Segovia y Avila.
- V MADRID
Madrid
- VI TAJO-GUADIANA OCCIDENTAL
Cáceres, Badajoz, Ciudad Real y Toledo.
- VII TAJO GUADIANA ORIENTAL
Guadalajara, Cuenca y Albacete.
- VIII EBRO OCCIDENTAL
Alava, Navarra y Logroño.
- IX EBRO ORIENTAL
Huesca, Zaragoza, Teruel y Lérida.
- X NORDESTE
Gerona, Barcelona, Tarragona y Baleares.
- XI LEVANTE
Castellón, Valencia, Alicante y Murcia.
- XII ANDALUCIA ORIENTAL
Almería, Granada, Málaga y Jaén.
- XIII ANDALUCIA OCCIDENTAL
Córdoba, Sevilla, Huelva y Cádiz.
- XIV CANARIAS
Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

Aunque en "Conversaciones sobre inmigración interior", Barcelona 1965, determina 10 regiones:

GALICIA
CANTABRICO
DUERO
MADRID
TAJO-GUADIANA
EBRO
NORDESTE

LEVANTE
ANDALUCIA
CANARIAS

José Antonio García Trevijano en su obra "Tratado de Derecho Administrativo". Volumen II, 1967, p. 737, basa la división regional en la estructura geográfica y económica, determinando las siguientes regiones:

MESETA DEL DUERO
LLANURAS DE CASTILLA
EXTREMADURA
BETICA
PENIBETICA
LEVANTINA
CATALANA
DEPRESION DEL EBRO
GALLEGA
CANTABRICA
BALEARES
CANARIAS

Mario Gaviria, en su "Comentario a las conversaciones sobre inmigración interior de Barcelona", de octubre de 1965, y recogidas posteriormente en su libro "Campo, urbe y espacio del ocio", Madrid, 1970, establece una división regional a partir de capitales millonarias potenciales:

GALICIA (La Coruña)
CANTABRICO (Bilbao)
EBRO (Zaragoza)
CATALUÑA (Barcelona)
REGION CENTRAL (Madrid)
LEVANTE (Valencia)
COSTA DEL SOL (Málaga)
GUADALQUIVIR (Sevilla)
BALEARES
CANARIAS

Los profesores Terán y Solé Sabaris, han publicado, con el concurso de otros prestigiosos geógrafos, en octubre de 1968, y la 2.ª edición en el mismo mes de 1969, el volumen "Geografía Regional de España", segundo de una obra que constará de 2 tomos, ya que el primero se publicará posteriormente. En los trabajos, que recogemos en el apartado de la Región Geográfica, nos encontramos con una serie de conjuntos (5) que agrupan las respectivas divisiones regionales. Distingue:

SEPTENTRIONAL
MESETA (subdividida en submeseta septentrional y submeseta meridional).
ARAGON Y NAVARRA
MEDITERRANEO
CANARIAS Y PROVINCIAS Y PLAZAS AFRICANAS

Citamos a continuación las regiones con las provincias que comprenden:

- 1 PAIS VASCO
Vizcaya, Guipúzcoa y Alava.
- 2 REGION CANTABRICA
Santander y Asturias.

(5) TERAN, M. de, y otros: Geografía Regional de España, 2.ª ed. Barcelona. Ariel, 1969. 490 p. La cita se encuentra en la p. 24.

3 GALICIA

La Coruña, Lugo, Orense y Pontevedra.

4 CASTILLA LA VIEJA

Burgos, Soria, Segovia y Avila.

5 LEON

León, Zamora, Salamanca, Valladolid y Palencia.

6 CASTILLA LA NUEVA

Madrid, Toledo, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara y Murcia.

7 EXTREMADURA

Cáceres y Badajoz.

8 ARAGON

Zaragoza, Huesca y Teruel.

9 NAVARRA Y ALTO EBRO

Pamplona y Logroño.

10 CATALUÑA

Barcelona, Tarragona, Gerona y Lérida.

11 VALENCIA

Castellón de la Plana, Valencia y Alicante.

12 LEVANTE

Murcia.

13 BALEARES

Mallorca, Menorca e Ibiza.

14 ANDALUCIA

Sevilla, Huelva, Cádiz, Granada, Málaga, Almería, Córdoba y Jaén.

15 CANARIAS

Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

16 PROVINCIAS Y PLAZAS AFRICANAS.

En junio de 1968, el equipo DATA, en su estudio "Comportamiento y actitudes de las economías domésticas hacia el ahorro y el consumo", (6) utilizaba para sus consideraciones regionales la siguiente división:

GALICIA
ASTURIAS
VASCO-NAVARRA
ARAGON
CATALANO-BALEAR
LEVANTE-MURCIA
ANDALUCIA ORIENTAL
ANDALUCIA OCCIDENTAL
EXTREMADURA
CASTILLA LA NUEVA-ALBACETE
CASTILLA LA VIEJA-LEON
CANARIAS

Don José María Cordero de Torres, en su discurso de recepción en la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas, pronunciado en la sesión del 14 de abril de 1970 y titulado "Del Federalismo al Regionalismo: La Evolución de los Federalismos Contemporáneos", propone una base de quince regiones (dos insulares) dos prefecturas superurbanas, dos áreas especiales y cuatro municipios forales. He aquí la distribución:

I GALICIA, Capital Santiago

Coruña-Ferrol con Vivero, Vigo-Pontevedra, Lugo-Orense con Villafranca y algo de Sanabria.

II CANTABRIA, sin Capital

Avilés, Gijón-Oviedo con Valdeón, Santander con la Lora.

(6) La obra patrocinada por la Confederación Española de Cajas de Ahorro consta de 3 vols.

III EUZCALERRIA, Capitales Guernica y Pamplona

Vizcaya, Mena, Amurrio, Guipúzcoa con Aramayona, Alava con Treviño-Tobalina, Navarra con Irún, ¿Rioja?

IV ARAGON, sin Capital

Huesca-Jaca con Sos, Zaragoza con Alcañiz, Calatayud con Medinaceli-Molina, Teruel.

V CATALUÑA

Seo de Urgel con Cerdaña, Girona, Lérida, Manresa, Tarragona-Reus, Tortosa con Valderrobres.

VI VALENCIA

Castellón, Valencia con parte de Cuenca, Gandía-Alcoy, Alicante.

VII SUDESTE O MURCIA

Murcia-Cartagena, Lorca (con el sur de Albacete, Puñal-Huercal y los Vélez, más Dolores y Orihuela).

VIII PENIBÉTICA O ANDALUCIA ORIENTAL

Granada con Priego y Alcalá, Almería con Uguijar-Alquife, Málaga y Jaén-Linares.

IX BÉTICA O ANDALUCIA OCCIDENTAL

Huelva, Córdoba, Cádiz-Jérez, Sevilla, Badajoz (parte) y Doñana, Ecija o Lucena.

X EXTREMADURA, Capital Mérida

Badajoz, Don Benito-La Serena con Logroño y Cáceres-Plasencia con Puente del Arzobispo.

XI LEON

León-Ponferrada, Palencia, Valladolid, Zamora, Salamanca y Avila.

XII CASTILLA

Burgos hasta el Ebro, Segovia, casi toda Soria y ¿Rioja con Miranda?

XIII CENTRO

Alcalá-Guadalajara, Toledo-Talavera con Aranjuez y Anchuras, Ciudad Real-Puerto Llano, casi toda Cuenca y Albacete hasta Tobarra.

XIV CANARIAS

Las dos Provincias actuales.

XV BALEARES

Palma-Ibiza-Mahón.

PREFECTURAS:

Madrid, Barcelona, quizá Valencia, Sevilla y Bilbao.

AREAS ESPECIALES:

La Provincia del Campo de Gibraltar, hasta Ronda y el Valle de Arán.

MUNICIPIOS FORALES:

Ceuta, Melilla, Olivenza y Llívia.

FOESSA, en el informe sociológico sobre la situación social de España, en 1970, determina las siguientes regiones:

ASTURIAS-SANTANDER

VASCONGADAS

LEVANTE

CANARIAS

CATALUÑA-BALEARES

RIOJA-NAVARRA

GALICIA

ANDALUCIA OCCIDENTAL

ANDALUCIA ORIENTAL

CASTILLA LA VIEJA

CASTILLA LA NUEVA

ARAGON

LEONESA

EXTREMADURA

El Instituto Nacional de Estadística, en su Anuario Estadístico de España, desde 1960, utiliza dos tipos de distribución regional: la histórica y la natural; veamos la primera:

ANDALUCIA

Almería, Cádiz, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla.

ARAGON

Huesca, Teruel y Zaragoza.

ASTURIAS

Oviedo.

CASTILLA LA NUEVA

Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara, Madrid y Toledo.

CASTILLA LA VIEJA

Avila, Burgos, Logroño, Palencia, Santander, Segovia, Soria y Valladolid.

CATALUÑA

Barcelona, Girona, Lérida y Tarragona.

EXTREMADURA

Badajoz y Cáceres.

GALICIA

La Coruña, Lugo, Orense y Pontevedra.

LEON

León, Zamora y Salamanca.

MURCIA

Murcia y Albacete.

VALENCIA

Alicante, Castellón y Valencia.

VASCONGADAS Y NAVARRA

Alava, Guipúzcoa, Navarra y Vizcaya.

BALEARES

Baleares.

CANARIAS

Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife.

Esta división, como se puede apreciar, es la que hemos seguido al detallar la bibliografía de "Aspectos socioeconómicos por Regiones". La distribución de las Regiones naturales, es como sigue:

GALICIA

La Coruña, Lugo, Orense y Pontevedra.

CANTABRICA

Asturias, Santander y Vascongadas.

VALLE DEL EBRO

Aragón, Lérida, Logroño y Navarra.

CATALUÑA

Barcelona, Girona y Tarragona.

LEVANTE

Alicante, Castellón, Murcia y Valencia.

BALEARES

ANDALUCIA

Almería, Cádiz, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla.

MESETA

SUBMESETA NORTE

Regiones históricas de Castilla la Vieja y León, excepto Logroño y Santander.

SUBMESETA SUR

Albacete y regiones históricas de Castilla la Nueva y Extremadura.

CANARIAS

Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

En la obra "La nutrición de los españoles: Diagnóstico y recomendaciones", del profesor Varela Mosquera, publicada en 1971 por el Instituto de Desarrollo Económico, utiliza para el estudio del consumo regional, una clasificación basada en la del INE en su Encuesta de Presupuestos Familiares, y que tiene la siguiente configuración (7):

I Cataluña

II Oviedo, Santander y Vascongadas.

III Galicia.

IV Navarra, Logroño, Huesca y Zaragoza.

V Baleares, Valencia, Castellón, Murcia y Alicante.

VI Burgos, Palencia, Valladolid, Avila, Segovia, Soria, León y Zamora.

VII Salamanca, Cáceres y Badajoz.

VIII Huelva, Córdoba, Sevilla y Cádiz.

IX Granada, Málaga, Jaén y Almería.

X Ciudad Real, Cuenca, Toledo, Guadalajara, Albacete, Teruel y Conjunto Suburbano de Madrid.

XI Canarias.

XII Conjunto urbano de Madrid.

ABREVIATURAS DE REVISTAS UTILIZADAS.

B. L.
Boletín de Londres
Bol. de Doc. CECA
Boletín de Documentación de la Confederación Española de Cajas de Ahorro.
C. y T.
Ciudad y Territorio
Cuad. Dia.
Cuadernos para el Diálogo.

DA
Documentación Administrativa.
DE
Documentación Económica.
Est. Geo.
Estudios Geográficos.

(7) V: op. cit., p. 30.



INFORMACION BIBLIOGRAFICA SOBRE DESARROLLO REGIONAL(*)

Enrique Orduña

F. S.
Fomento Social.
ICE
Información Comercial Española.
IN
Revista del INI
M y C
Moneda y Crédito.
NT
Nuestro Tiempo
O
Omeya.
P. E.
Panorama Económico.
RAP
Revista de Administración Pública.
RDFHP
Revista de Derecho Financiero y Hacienda Pública.
REAS
Revista de Estudios Agrosociales.
REE
Revista de Estudios Extremeños.
REG
Revista de Economía de Galicia.
REP
Revista de Estudios Políticos.
REVL
Revista de Estudios de la Vida Local.
RF
Razón y Fe.
RGLJ
Revista General de Legislación y Jurisprudencia.
RICS
Revista Internacional de Ciencias Sociales.
RIS
Revista Internacional de Sociología.
TL
Tierras de León.

ABREVIATURAS DE ORGANISMOS, ASAMBLEAS, REUNIONES, ETC.

ASNDR
Asamblea Sindical Nacional de Desarrollo Regional.
CESIO
Consejo Económico Sindical Interprovincial del Oeste.
CESN
Consejo Económico Sindical Nacional.
CESP
Consejo Económico Sindical Provincial.
IDE
Instituto de Desarrollo Económico.
IEAL
Instituto de Estudios de Administración Local.
Problemas...
Problemas políticos de la Vida local.
SPDR
Seminario de Planificación y Desarrollo Regional.

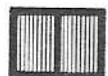
- LINDERBERG, LEÓN N.; Regional Integration. Theory and research, ...and SCHEINGOLD, STUART A. *Cambridge (Mass.) Harvard University Press*. 1971. XI. p. 427.
- LONSDALE, C.; Planning Britain's Regions. *London. TCP*. Vol. 33. n.º 2. 1965. p. 83-90.
- LORING ALLEN, ROBERT; Regional planning and development in Venezuela. *Washington. A.R.S.* n.º 2. 1969. p. 148-158.
- MACESICH, GEORGE; Commercial Banking and Regional Development in the U.S. *Gainesville (Flo.) Florida State University Press*. 1965.
- MACKEYE, BENTON; New Exploration: A Philosophy of Regional Planning. *Illinois Books. Imprint of University of Illinois Press*. 1962.
- MAFFIOLI, DANIELLA; Squilibrio territoriale e politiche regionali in Europa. *Milano. AMM*. n.º 29. 1970. p. 9-37.
- MAKI, W. R. and YIEN-I, TU; Regional Growth Models for Rural Areas Development. *New York. Papers. Reg. Scien. Asso.* n.º 9. 1962. p. 235-244.
- MALISZ; La teoría delle barriere nella pianificazione urbana e regionale. *Milano. AMM*. n.º 26. 1969. p. 52-59.
- MARCHAL, ANDRÉ; Integración y regionalización en la economía europea. *Madrid. Seminarios y Ediciones*. 1970. p. 262.
- MASSER, IAN; Sub-regional analysis. *London. TPR*. n.º 2. 1970. p. 149-160.
- MAYER, ALBERT; Urgent Future: People, Housing, City, Region. *New York. Mc Graw-Hill Book Company*. 1967.
- MAYNE, ALVIN; La interrelación entre las fuerzas políticas y la planificación regional, por ...Calí. *RSIAP*. Vol. I, n.º 2. 1967. p. 9-18.
- MCCRONE, GAVIN; Regional Policy in Britain. *London. George Allen and Unwin Ltd*. 1969. p. 280.
- MCGUINNESS, J. H.; Regional economic development-progress in Scotland. *London. JTPI*. Vol. 54, n.º 3. 1968. p. 103-112.
- McKEE, DAVID L.; Regional economics. ...*New York. The Free Press*. 1970. p. 264.
- McLOUGHLIN, BRIAN J.; Urban and Regional Planning: A Systems Approach. *New York. Praeger Publishers*. 1969.
- MEYER, J. R.; Regional Economics: A Survey. *Evanston (Ill.) Ame. Eco. Rev.* Vol. 53, n.º 1. 1963. p. 19-54.
- MONTEIRO DA COSTA, JOSÉ MARCELINO; Planeamiento Regional e Diversificação da Economia... *Rio de Janeiro. RAM*. n.º 88. 1968. p. 244-268.
- MOOR, NIGEL; The planner and the market. *London. JTPI*. n.º 1. 1970. p. 9-11.
- NEIRA ALVA, EDUARDO; La regionalización de las políticas de desarrollo en América Latina. *Calí. RSIAP*. n.º 12. 1969. p. 4-16.
- NOURSE, HUGH O.; Regional Economics. *New York. Mc-Graw-Hill Book Company*. 1968.
- NUTTAL, T.; The North West-Problem Area for Regional Planning... and BATTY, M. F.; *London. TPR*. n.º 3. 1970. p. 372-382.
- PALADINI, LIVIO; Programazione economica statale ed ordinamento regionale. *Milano. RTDP*. n.º 1. 1967. p. 5-44.
- PERLOFF, HARVEY S.; Elementos claves de planificación regional, por Puerto Rico. *RSIP*. Vol. II, n.º 7. 1968. p. 35-42.
- PERLOFF, HARVEY S.; Regions. Resources and Economic Growth. *Bison. Books. Imprint of University of Nebraska Press*. 1965.

(*) Continuación de la información bibliográfica aparecida en el número anterior.

- PIGRETTI, EDUARDO A.; Aspectos administrativos y técnicos de la planificación regional del Noroeste argentino. *Madrid. DA.* n.º 112. 1967. p. 51-61.
- POLÍTICA; Política de Desarrollo Regional. *Bogotá. BISCOP.* n.º 1. 1969. p. 3-4.
- RAHMAN, ANISUR; East and West Pakistan: A problem in the Political Economy of Regional Planning. *Cambridge (Mass.) Harvard University Center for International Affairs.* 1968.
- REGANDIE, RENÉ; Existe-t'il des disparités régionales? *Paris. D.C.* n.º 5. 1959. p. 215-221.
- REGIONI; Regioni e pianificazione in Italia: un giudizio francese. *Milano. AMM.* n.º 17. 1967. p. 85-108.
- REMUS TETU; Más allá del «Comahue»: El sistema regional transandino. Contribución a un nuevo ordenamiento espacial en el «Cono Sur» del Continente. *La Plata. Ciencia Administrativa* n. 25. 1968. p. 69-100.
- RICHARDSON, HARRY W.; Regional Economics: Location Theory, Urban Structure and Regional Change. *New York. Praeger Publishers.* 1969.
- Regional Economics: A reader. *Glasgow. The University Press.* 1970. X. p. 245.
- RODWIN, LLOYD; Planning Urban Growth and Regional Development: The Experience of the Guayana Program of Venezuela. *Cambridge (Mass.) MIT. Harvard Joint Center for Urban Studies. M.I.T. Press.* 1969.
- ROTELLI, ETTORRE; L'Aspetto Geografico della divisione Regionale. *Milano. AMM.* n.º 20. 1967. p. 5-19.
- Consistenza degli squilibri regionali francesi. *Milano. AMM.* n.º 27. 1969. p. 82-89.
- ROTHBLATT, DONALD N.; Appalachia: An Experiment in Regional Planning. (Studies in Social and Economic Process.) *Lexington. Books Programs, Imprint of Health. D.C. and Co.* 1970.
- RUDMAN, JACK. Civil Service Examination Passbook: Regional Planning. *Brooklyn. National Learning Corp. (s.a.).*
- SANTANIELLO, GIUSEPPE; Regioni e programmazione nazionale. *Roma. RARI.* n.º 11. 1969. p. 673-678.
- SCHNEITER, PIERRE; Forces et faiblesses des Comisions de développement économique régionale. *Paris. ADMINISTRATION.* n.º 68. 1970. p. 33-35.
- SCHUMACHER, G.; Probleme und Ausätze zur regionalen Bevölkerungsprognose. *Zurich. PLAN.* n.º 3. 1970. p. 97-102.
- SIBERT, ERIC; The urban region. *London. TCP.* n.º 4. 1967. p. 178-190.
- SMITH, P. E.; Markov Chains, Exchange Matrices, and Regional Development. *London. Jour. Reg. Sci.* Vol. 3. n.º 1. 1961. p. 27-36.
- SQUILIBRI; Squilibri Regionali e Pianificazione in Austria. *Milano. AMM.* n.º 18. 1967. p. 50-60.
- STEVENS, R.; Interregional Linear Programming. *London. Jour. Reg. Sci.* Vol. 1, n.º 1. 1958. p. 60-98.
- STHOR, WALTER; La definición de Regiones en relación con el desarrollo nacional y regional en América Latina. *Calí. RSIAP.* Vol. I, n.º 4. 1967. p. 21-27.
- TAYLOR, W. L.; Growth-area philosophy. *London. TCP.* n.º 6. 1967. p. 274-277.
- THOMAS, BRINLEY; Economic and social planning in Wales. *London. JTPI.* n.º 7. 1970. p. 262-263.
- THOMAS, WYNDHAM; Regions of tomorrow. *London. TCP.* n.º 10. 1969. p. 464-466.
- TREBESCHI, CESARE; La Montagna nello sviluppo della regione. Appunti sui problemi istituzionali. *Roma. MONTANARO.* n.º 7-8. 1969. p. 407-418.
- ULLMAN, E. L. Regional Development and the Geography of Concentration. *New York. Papers. Reg. Scien. Asso.* n.º 4. 1958. p. 179-198.
- VELASCO RAMI, LUIS DE; La Subregión andina. *Madrid. ICE.* n.º 433. 1969. p. 205-209.
- VERA, LUIS; Perspectivas para la planificación del desarrollo regional en América Latina... *Calí. RSIAP.* 1967. Vol. I, n.º 4. p. 6-12.
- VIOT, PIERRE; Les aspects régionaux du Quatrième Plan. *Paris. La Revue Administrative.* n.º 84. 1961. p. 597-602.
- De la planification régionale à la région politique et administrative en Europe. *Paris. BIIAP.* n.º 9. 1969. p. 31-54.
- VITO, FRANCESCO; La nuova fase della politica di sviluppo economico del Mezzogiorno. *Milano. Giuffrè.* 1968. p. 72.
- WATERCHOOT, VAN M. J.; Programation régionale et nationale. *Bruxelles. Université Libre. Inst. Soc. (Les problèmes de la Planification).* 1962. p. 61-75.
- WATSON, N. M.; Regional development policy and administration in Italy. *London. Longman Group Ltd.* 1970. p. 110.
- WEITZ, RANAAN; Regional Development Programming. *Washington. Pan American Union.* 1966 (Existe una versión en español).
- WILSON, T.; Policies for Regional Development. *Glasgow. University of Glasgow. Social and Economic Studies.* 1964. p. 93. (Occasional Papers n.º 3).
- WRIGHT, M.; Regional Development: Problems and Lines of Advance in Europe. *London. TPR.* Vol. 36, n.º 3. 1965. p. 147-164.
- WURZER, RUDOLF; Strukturanalyse der österreichischen Zentralräume. *Wien. B. RF. RP.* n.º 6. 1970. p. 3-21.

ABREVIATURAS UTILIZADAS

Ame. Eco. Rev.	American Economic Review.	Jour. Reg. Sci.	Journal of Regional Science.
AMM	Amministrazione.	JTPI	Journal Town Planning Institute.
ARS	Annals of Regional Science.	NR	Nuova Rassegna de Legislazione, Dottrina e Giurisprudenza.
BCIICC	Bulletin du Centre d'Information pour le Crédit Communal.	P.A.	Public Administration.
BIIAP	Bulletin de l'Institut International d'Administration Publique.	Papers Reg. Scien. Ass.	Papers of the Regional Science Association.
BISCOP	Boletín Informativo de la Sociedad Colombiana de Planificación.	RAM	Revista de Administração Municipal
B.RF.RP.	Berichte zur Raumforschung und Raumplanung.	RARI	Rivista Amministrativa della Repubblica Italiana.
CCG	County Council Gazette.	Rev. Geo.	Revista de Geografia.
DA	Documentación Administrativa.	Rev. Eco. Sta.	Review of Economics and Statistics.
DC	Départements et Communes.	R.S.	Regional Studies.
DOV	Die Öffentliche Verwaltung.	RSIAP	Revista de la Sociedad Interamericana de Planificación.
Ecco. Dev. Cul. Cha.	Economic Development and Cultural Change.	RTDP	Rivista Trimestrale di Diritto Pubblico.
ICE	Información Comercial Española.	S.P.	Servicio Público.
IE	Ici l'Europe	TCP	Town Country Planning.
		TPR	Town Planning Review.



PAHL, R. E.

Readings in urban sociology.

Oxford. Pergamon Press. 1968. 333 págs.

Después de una amplia introducción acerca del significado que debe atribuirse a la sociología urbana, así como de una investigación histórica y comparada del urbanismo, se examinan en este libro la naturaleza del urbanismo industrial en Gran Bretaña, las respuestas que se han dado con carácter general acerca del urbanismo y sus funciones, la interrelación entre estructura urbana y estructura social y, finalmente, en la última parte del libro se comenta la urbanización.

SOCIOLOGIA URBANA

71:301

LOEWENSTEIN, Louis K.

Urban studies.

New York. The Free Press. 1971. 539 págs.

Este libro centra su atención en los residentes pobres de color que habitan en los "ghettos urbanos", examinando la violencia y odio existente en los mismos por las diferencias raciales así como la eficacia de los programas anti-pobreza. La primera sección de "estudios urbanos" recoge extractos de informes de diversas comisiones relacionadas con los problemas urbanos, como la Comisión de Relaciones Intergubernamentales, de Problemas Urbanos y de Desórdenes Civiles.

SOCIOLOGIA URBANA

71:301

COLEMAN, Richard P.

Social status in the city, por... y B.L. Neugarten

San Francisco. Jossey-Bass Inc. 1971. XIV, 320 págs.

La estructura social de una gran ciudad, la de Kansas City en concreto, es analizada en el presente libro, adaptando los métodos utilizados hasta el momento únicamente en el estudio de comunidades más pequeñas. Las dos aportaciones fundamentales de la obra son: en primer lugar, dar un índice del "status" urbano y, en segundo lugar, describir la jerarquía del "status" de una gran ciudad americana desde la perspectiva y valores ofrecidos no por los investigadores sino por los propios habitantes de la ciudad.

SOCIOLOGIA URBANA

71:301

RUDOLFSKY, Bernard

Streets for people.

New York. Doubleday & Co. 1969. 351 págs.

Hasta el momento no se había prestado excesiva atención a las calles como vías exclusivas para los peatones en la planificación de las ciudades. En este libro se atiende fundamentalmente a este propósito poniendo ejemplos al respecto en doce países, de los cuales Italia es el que ofrece mayor variedad.

CALLES

625.712

BURKE, Gerald

Towns in the making.

Norwich. Edward Arnold. 1971. X, 193 págs.

Se examina en el presente trabajo la planificación y construcción urbanas a partir de las civilizaciones ribereñas de la prehistoria, la Grecia y Roma clásicas, la Edad Media y el Renacimiento en Europa occidental y, especialmente, en Gran Bretaña durante los tres últimos siglos. El desarrollo urbano de varios periodos se analiza referido a sectores y ciudades características escogidas por los factores sociales, económicos y políticos que contribuyeron a los cambios urbanos.

DESARROLLO URBANO

711.4-167

MEYER, John R.

Techniques of transport planning.

Washington. The Brookings Institution. 1971. 2 vols.

En el primer volumen se examinan y comentan las teorías existentes acerca de los precios y costes de los transportes, del bienestar económico y de los análisis de costes-beneficios, incluyéndose la literatura más interesante acerca de la planificación del transporte en la aplicación de los proyectos. En el segundo volumen se aplica un modelo simulado acerca de los problemas de la planificación del transporte en Colombia.

TRANSPORTES

656

SIERRA BRAVO, R.

Análisis sociológico, funcional y dinámico de la vivienda en España. Madrid. R.I.S. N.º 115. Enero-Abril 1971, páginas 25-46.

Se aborda el problema de la vivienda como medio en el que se desarrolla la vida social del hombre y de la comunidad. Se estudian los aspectos físicos y económicos del problema haciéndose un estudio estadístico de su número, antigüedad y servicios así como de los medios de su financiación. Los núcleos rurales y urbanos son analizados por separado en función de sus especiales y distintas características.

VIVIENDA-SOCIOLOGIA URBANA-ESPAÑA

728:301 (46)

PASCUAL GIMENO, Salvador

El suelo urbano. Madrid. R.D.U. N.º 23. Mayo-Junio

1971, págs. 35-36

De una manera breve y sistemática se ofrecen en el presente artículo los problemas más importantes que se plantean en relación con el suelo urbano. Entre ellos cabe destacar los relativos a la influencia de los planes de urbanismo, los impuestos y tasas que le afectan, la repercusión de su precio en el coste de la vida, su expropiación forzosa, etc.

SUELO URBANO

333.66



LASUEN SANCHO, José Ramón

La problemática actual del aumento de población por... y Alberto GARCÍA FERNÁNDEZ. Madrid. R.U.M. N.º 77, 1971, págs. 81-125.

El crecimiento demográfico lleva consigo consecuencias económicas de primer orden. Aumento de necesidades vitales que de no producirse un rápido despegue económico se verán insatisfechas. La evolución actual de esta problemática señala una evolución de las prioridades pasando a primer término la necesidad básica de proporcionar asentamiento a esta nueva población.

DEMOGRAFIA

312

WARD, Sol A.

Urban planning and architecture.

London. Peter Owen. 1971. 67 págs.

Este libro muestra, con la ayuda de diagramas, cómo el CPM (Critical Path Method) puede ser utilizado en la planificación arquitectónica y los proyectos urbanos. Se estudian las técnicas y la filosofía de este método utilizándose un proyecto concreto realizado por el autor para la demostración de su utilización práctica y de la coordinación que el empleo de este método proporciona entre todos los responsables de un proyecto.

PLANIFICACION URBANA

711

SCHACHEL, Roland L.

Irreflexiva destrucción de las obras de un sistema de transporte con características urbanas grandiosas: el metro de Viena. Barcelona. Cuad. Arq. N.º 76-77. Abril-Septiembre 1970, págs. 97-102.

Al genio arquitectónico de Otto Wagner se debieron las estaciones del Ferrocarril Metropolitano de Viena, hasta un total de 36. Sin embargo, las destrucciones de la guerra, las poco adecuadas reparaciones de las mismas y el nuevo plan de un ferrocarril subterráneo rápido en el que no se ha tenido presente el trazado existente, han hecho que las artísticas estaciones sean demolidas irremediabilmente.

METRO-VIENA

656.392 (436 Viena)

BOLEA FORADADA, Juan Antonio

La infracción de las normas de construcción y urbanismo. Madrid. R.D.U. N.º 23. Mayo-Junio 1971, págs. 57-78

Después de ofrecerse el concepto de infracción urbanística y sus clases, se examinan algunos aspectos que mantienen relación con las mismas, entre ellos el principio de igualdad, el silencio administrativo en esta materia y el índice especulativo. A continuación se mencionan los órganos encargados de velar por el cumplimiento de las normas urbanísticas, las medidas preventivas que pueden ser adoptadas, especialmente la suspensión de las obras, y las sanciones aplicables.

LICENCIAS DE CONSTRUCCION - Infracciones ESPAÑA

351.778.511 (46)

HANEY, Dan G.

Future urban transportation systems. California. Stanford Research Institute. 1967-8. 3 vols.

La investigación llevada a cabo en la presente obra ha sido dirigida por el Ministerio de Edificación y Desarrollo Urbano de los Estados Unidos como uno de los diversos estudios llevados a cabo para preparar los planes necesarios para un programa de investigación y desarrollo, así como para demostrar la utilidad de los nuevos sistemas de transporte urbano.

TRANSPORTES URBANOS

711.7

PRAKASH, Ved.

Métodos de financiamiento de desarrollo urbano. Bogotá. R.S.I.A.P. N.º 16. Diciembre 1970, págs. 4-20.

La rápida transformación de estructuras rurales en estructuras urbanas y la concentración de población que lleva consigo un incremento de los costos del suministro de infraestructura que los países subdesarrollados son incapaces de abordar, son los puntos de partida de trabajo en el que se analizan las posibilidades impositivas y las posibilidades de subvención como fuentes de este desarrollo urbano.

DESARROLLO URBANO

711.4-167

CECCARELLI, P.

Las incógnitas del tráfico urbano... por... B. GABRIELLI y otros.

Barcelona. Gustavo Gili S.A. 1971. 382 págs.

Este libro recoge un rápido panorama de los puntos más actuales de la problemática internacional sobre el tráfico y el transporte en las ciudades: desde los enfoques teóricos a las propuestas políticas y operativas. La obra está articulada en cinco partes que abordan otros tanto problemas del tráfico urbano.

TRAFICO

656.05

VIRGILI, Guillermo

El metro como sistema de transporte. Características diferenciales del mismo. Barcelona. Cuad. Arq. N.º 76-77. Abril-Septiembre, página 109.

Se examinan en este artículo las circunstancias que hicieron precisa la instalación de los metros en las ciudades como medio de transporte que resuelva los problemas de movilidad de sus ciudadanos.

METRO

656.392

CIUDAD Y TERRITORIO

*revista de
Ciencia Urbana*

3/71

Instituto de Estudios de
Administración Local.
Madrid.-España

125 Ptas.

