

CIUDAD Y TERRITORIO

20

*revista de
Ciencia Urbana*

2/72

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
dirigirse al Director de la
Revista.

Los artículos firmados ex-
presan la opinión de sus
autores y no representan
forzosamente el punto de
vista de la Redacción de la
Revista o del Centro de
Estudios Urbanos.

Madrid - N.º 2/1972
Abril-Junio

Portada:
Plan General de Orde-
nación de Málaga

Suscripciones:

España e Iberoamérica:
400 Ptas. (4 números)

Otros países:
7 \$ USA

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

EDITORIAL 4

EL XIV CONGRESO INTERAMERICANO DE MUNICIPIOS 7

Problemática General

NOTAS SOBRE LA ECONOMIA DE MÁLAGA 11
J. B. Terceiro

Actualidad

EL POLIGONO DE LA ALAMEDA, UNA ACTUACION DEL MINIS-
TERIO DE LA VIVIENDA EN MÁLAGA 19

Vida Local

ESTUDIO DEL DESARROLLO URBANISTICO DE LA CIUDAD DE MA-
LAGA 25
César Olano Gurriarán

Planteamiento

PLAN GENERAL DE ORDENACION DE MÁLAGA 39
Eduardo Caballero Monrós-Ricardo Alvarez de Toledo y Gross

Información de Base

LA UTILIZACION DE LOS SENsoRES REMOTOS PARA LA PLANIFI-
CACION URBANA Y LA ORDENACION TERRITORIAL (1) 51
Coordinador: Luis Carreño Pieza

Información Jurídica

LAS PARCELACIONES ILEGALES Y SU SANCION 63
Angel Ortega García

Bibliografía

Editorial



La Organización Interamericana de Cooperación Intermunicipal (O.I.C.I.) celebra cada dos años su Asamblea General, que es la más alta autoridad de la Institución, bajo el título de Congreso Interamericano de Municipios, Congresos que se vienen celebrando desde 1938, en que tuvo lugar el primero en La Habana.

La última Asamblea, celebrada en Medellín, designó a la ciudad española de Málaga para celebrar el Congreso número XIV, correspondiente a 1972. Juntamente con la celebración de este XIV Congreso Interamericano de Municipios tendrá lugar el VIII Seminario Universitario Interamericano sobre Asuntos Municipales.

Dentro de la línea seguida por la O.I.C.I. de abordar la problemática de mayor actualidad de la vida municipal, este Congreso de Málaga se centrará en torno a tres ponencias que tratarán de los temas: "Problemática de la Administración Municipal ante la Planificación del Desarrollo", "Fórmulas asociativas municipales" y "Municipio y Política Regional".

El Instituto de Estudios de Administración Local estará presente en este Congreso aportando su colaboración en los aspectos técnicos y científicos de la participación española.

En este sentido, «Ciudad y Territorio» ha querido hacerse en alguna medida eco del interés que supone esta celebración en nuestro país y ha dedicado este número de una manera preferente a estudiar aspectos de la realidad malagueña que encajan mejor en la estructura tradicional de la Revista.

De esta forma se ofrecen una serie de trabajos, de gran interés para el análisis de esa realidad, que permiten obtener una visión de los progresos realizados en una de las zonas donde el impacto de la urbanización y la transformación de las estructuras urbanas inducidas por el fenómeno turístico han sido más importantes.

EL XIV CONGRESO INTERAMERICANO DE MUNICIPIOS



ANTECEDENTES

La Organización Interamericana de Cooperación Intermunicipal (O. I. C. I.) es una Asociación de las ciudades, asociaciones nacionales de Municipios e individuos vinculados a la vida municipal en todos los países del hemisferio Occidental y España—ésta como miembro especial—y extiende su área de influencia a 23 países.

Fue establecida en La Habana (Cuba) en 1938, y tras una larga etapa en la que ha tenido su sede en Nueva Orleans (EE. UU.), actualmente la tiene en Bogotá (Colombia).

Los objetivos básicos y principales de la O. I. C. I. son el de contribuir, por todos los medios a su alcance, al fortalecimiento, prestigio y autonomía de los Municipios y el promover la equiparación efectiva de los Municipios al proceso de eliminación del desequilibrio y desajuste de todo orden que mantiene a los pueblos en estado de subdesarrollo.

Como actividad principal de esta Organización se encuentra la celebración, cada dos años, de su Asamblea General, bajo el título de *Congreso Interamericano de Municipios*.

Estos Congresos, desde su iniciación en La Habana en 1938, han venido celebrándose en Santiago de Chile, Nueva Orleans, Montevideo, San Juan de Puerto Rico,

Panamá, Río de Janeiro, San Diego, Punta del Este, Louisville, Caracas y Medellín, ciudad esta última donde tuvo lugar el XIII Congreso Interamericano de Municipios, en 1970.

Para celebrar el correspondiente al año 1972, que hace el número XIV, fue designada, por acuerdo de la Asamblea celebrada en Medellín, la ciudad española de Málaga.

De esta suerte, la capital de la Costa del Sol será la Sede del XIV Congreso Interamericano de Municipios y, al propio tiempo, del VIII Seminario Universitario Interamericano sobre Asuntos Municipales, organización complementaria de aquél.

ORGANIZACION

Este XIV Congreso Interamericano de Municipios corre a cargo en el aspecto organizativo del Excmo. Ayuntamiento de Málaga, y en el aspecto científico, del Instituto de Estudios de Administración Local, juntamente con la Secretaría General de la Organización Interamericana de Cooperación Intermunicipal.

Conscientes de la trascendencia y responsabilidad contraída, pues no en vano es la primera vez en la historia de este Congreso que se va a celebrar fuera del continente americano, los Organismos responsables de su organización han desarrollado una intensa tarea preparatoria.



PROGRAMA

Las fechas y programas previstos para estas Reuniones son las siguientes:

VIII Seminario Universitario Interamericano sobre Asuntos Municipales.

Días: 2 al 3 de junio de 1972.

Lugar: Facultad de Ciencias Económicas de Málaga.

Programa:

Viernes 2 junio 13,00 horas:

Recepción e inauguración del Seminario en el Excelentísimo Ayuntamiento.

16,30 » Primera Sesión de trabajo.

20,30 » Copa de vino.

Sábado 3 junio 9,00 » Segunda Sesión de trabajo.

16,30 » Tercera Sesión de trabajo.

18,00 » Clausura.

XIV Congreso Interamericano de Municipios.

Días: 2 al 7 de junio de 1972.

Lugar: Palacio de Congresos y Exposiciones de la Costa del Sol.

Programa:

Viernes 2 junio 9,30 horas: Apertura Inscripción Delegaciones y entrega de documentación, que se prolongará durante todo el día.

Sábado 3 junio 9,30 » Continuación Inscripción Delegaciones y entrega de documentación.

20,00 » Solemne Sesión iguaural.

22,00 » Cena de inauguración.

Domingo 4 junio 10,00 » Reunión del Comité Ejecutivo.

10,00 » Visita a la Ciudad.

13,00 » Misa solemne en el Santuario de Nuestra Señora de la Victoria, Patrona de la Ciudad.

14,00 » Excursión marítima a Marbella y comida en un hotel de la costa.

Lunes 5 9,00 » Primera Sesión Plenaria de Trabajo.

12,00 » Inauguración de la Exposición Bibliográfica.

16,00 » Primera Sesión de Comisiones.

22,00 » Cena a huéspedes de honor y Comité Ejecutivo.

Martes 6 junio 9,00 » Segunda Sesión de Comisiones.

16,00 » Segunda Sesión Plenaria de Trabajo.

21,00 » Fiesta andaluza y cena en un hotel de la costa.

Miércoles 7 junio 9,00 » Reunión del Comité Ejecutivo.

10,00 » Tercera Sesión de Comisiones.

12,30 » Inauguración simbólica de la Avenida de las Américas.

16,00 » Tercera Sesión Plenaria de Trabajo.

19,00 » Solemne Sesión de Clausura.

22,00 » Cena de Despedida.

TEMARIOS

Dentro de la línea seguida en estas Reuniones, de abordar los temas de mayor actualidad en la vida municipal, los debates de estas Reuniones girarán en torno a las ponencias curriculares con los siguientes:

VIII Seminario Universitario Interamericano sobre Asuntos Municipales.

1.ª Ponencia:

«Órganos Nacionales de unión de las corporaciones locales a actividades de estudios y formación de personal: Especial referencia al Instituto de Estudios de Administración Local.»

- 2.^a Ponencia:
«Bancos de Crédito Local.»
- 3.^a Ponencia:
«Régimen Especial de Cartas Municipales.»
- XIV Congreso Interamericano de Municipios*
- 1.^a Ponencia:
«Problemática de la Administración Municipal ante la Planificación del Desarrollo.»
- 2.^a Ponencia:
«Fórmulas Asociativas Municipales.»
- 3.^a Ponencia:
«Municipio y Política Regional.»

PONENTES Y COPONENTES

Cada uno de los temas citados será desarrollado por un ponente y dos copONENTES, habiendo sido designado para ellos las siguientes personalidades y organismos:

VIII Seminario Universitario Interamericano sobre Asuntos Municipales.

- 1.^a Ponencia:
— D. JUAN LUIS DE LA VALLINA VELARDE, catedrático de Derecho Administrativo y director del Instituto de Estudios de Administración Local, o persona por él designada.
— Dr. JOSE E. ORTIZ DE WINTS, secretario general de Liga Municipal Dominicana.
— Federación de Municipios de Puerto Rico.

- 2.^a Ponencia:
— D. SANTIAGO UDINA MARTORELL, presidente del Banco de Crédito Local de España.
— Dr. ORLANDO ELBITTAR, director ejecutivo de la Asociación Venezolana de Cooperación Intermunicipal.

- 3.^a Ponencia:
— D. RAFAEL ENTRENA CUESTA, catedrático de Derecho Administrativo de la Universidad de Barcelona.
— Dr. ARQUITECTO RAMIRO CARDONA GUTIERREZ, jefe de Unidad de Desarrollo Regional y Urbano del Departamento Nacional de Planeación Colombiana.
— Dr. CONTO PATIÑO MARTINEZ, miembro del Consejo Municipal de Quito.

XIV Congreso Interamericano de Municipios

- 1.^a Ponencia:
— D. JOSE LUIS MEILAN GIL, catedrático de Derecho Administrativo, secretario general técnico de la Presidencia del Gobierno.
— Dr. ROBERTO ARENAS BONILLA, jefe del Departamento Nacional de Planeación.
— Ldo. MANUEL COLOM ARGUETA, alcalde de Guatemala.

- 2.^a Ponencia:
— D. RAMON MARTIN MATEO, catedrático de Derecho Administrativo, Bilbao.
— Dr. WELSON GASPARINI, presidente de la Asociación Brasileña de Municipios.
— Dr. LUIS TORREALBA NARVAEZ, presidente de la AVECI.
- 3.^a Ponencia:
— D. JOSE ORTIZ DIAZ, catedrático de Derecho Administrativo de Málaga.
— Prof. ARTURO AYLWIN AZOCAR, Confederación Nacional de Municipalidades de Chile.
— Dr. CARLOS MOUCHET (Argentina).

COMUNICACIONES

Se ha establecido un sistema abierto para la presentación de comunicaciones al temario del Congreso, de forma que cuantos técnicos y profesionales lo deseen puedan presentar sus trabajos, indicando especialmente el tema a que hace referencia y el título de la comunicación, en su caso.

Tales comunicaciones, escritas a máquina en folio a doble espacio, deberán remitirse antes del día 15 de mayo al Secretariado de Congresos (Instituto de Estudios de Administración Local, calle de Joaquín García Morato, 7. Madrid-10).

PARTICIPANTES

Están especialmente invitados a estas Reuniones las autoridades locales y profesionales del Derecho y los técnicos de la Administración local de España.

Por otro lado, se cuenta con una destacada y nutrida representación de los países americanos integrados en la O. I. C. I.

De la información obtenida cabe adelantar la cifra de unos 700 participantes.

INSCRIPCION

Para tomar parte en estas Reuniones es preciso formalizar el correspondiente boletín, que, en el caso de no haberse recibido, se puede solicitar en la Secretaría del Congreso.

SECRETARIA DEL CONGRESO

Se encuentra instalada en las oficinas del Excmo. Ayuntamiento de Málaga, teléfono 21 43 20.

En dichas oficinas se facilita todo género de información sobre estas Reuniones y especialmente todo lo relativo a: boletines de inscripción, reserva de hoteles, transportes, etc.



Problemática General

NOTAS SOBRE LA ECONOMIA DE MÁLAGA

J. B. Terceiro

1. Descripción económica comarcalizada

Es evidente que tratar de delimitar con exactitud las comarcas naturales que componen la provincia de Málaga es un intento vano. Nuestra pretensión en este apartado apunta tan sólo a la descripción, por otra parte muy breve, de los principales rasgos económicos que caracterizan a determinadas zonas de la provincia malagueña dotadas de un cierto grado de homogeneidad producido por la coexistencia de comunes características orográficas, climatológicas, etc. En este sentido, la provincia de Málaga posee una amplia gama de características definitorias de sus distintas comarcas naturales. Es así como en la provincia de Málaga nos encontramos zonas como la comarca natural del Campo de Antequera, que

por sus características semiáridas tan sólo produce cereales, y, como profundo contraste, nos podemos encontrar con cultivos tales como el aguacate, la caña de azúcar, la chirimoya, etc., propias del clima tropical predominante de las hoyas y vegas del litoral malagueño.

La descripción que sigue, ciñéndose a una ordenación por comarcas naturales, excede inapreciablemente el marco administrativo de la provincia de Málaga. Por las razones anteriormente apuntadas, una acotación a base de un criterio de comarcalización que suponga la idea de características naturales comunes, necesariamente no tiene por qué ceñirse a un límite exclusivamente administrativo. Tal es el caso de la comarca de Campos de Antequera que se desborda dentro de los límites administrativos de la provincia de Córdoba, y de la comarca de Serranía de Ronda que se desborda igualmente a algunos municipios gaditanos, excluyendo de su entorno a los municipios malagueños de Manilva y Casares, que presentan diversos rasgos naturales que los identifican con las características propias de otra comarca ajena al campo de nuestro Estudio, la del Campo de Gibraltar.

(*) Estas notas no tienen más pretensión que analizar escuetamente algunos aspectos de la economía malagueña a la luz de unos datos estadísticos de reciente aparición («Renta Nacional de España y su distribución provincial». Banco de Bilbao, 1969, y «Riqueza Nacional de España». Apéndice. Universidad Comercial de Deusto, 1971). El lector interesado en profundizar en el tema debe acudir a dos exhaustivas investigaciones, Iberplan: «El Polo de Granada y su zona de influencia, primera fase (Instituto de Desarrollo Económico), y Patronato de Desarrollo Socio-Económico e Industrialización de la Provincia de Málaga: «Estudio sobre el Desarrollo Económico y Social de la Provincia de Málaga».

1.1. Comarca del Campo de Antequera

La población de Antequera (40.357 habitantes en 1965) está situada en el centro de la comarca,

constituyendo un importante nudo de comunicaciones entre la Baja y la Alta Andalucía. La extensión total de la comarca se aproxima a los 2.000 kilómetros cuadrados, y comprende una población de 113.000 habitantes, lo que supone una densidad media de 57 habitantes por kilómetro cuadrado, repartidos en 62 núcleos de población.

La comarca presenta características fundamentalmente agrícolas, ya que la agricultura constituye la base principal de su economía. Son cultivos predominantes los de cereales, olivar y viñedos, que coexisten junto con algunas pequeñas huertas de una gran fertilidad. Actualmente se está intentando introducir el cultivo del girasol y del sorgo como alternativa al cultivo del maíz, así como nuevas variedades, más resistentes al frío, de frutales de hueso y pepita que permitan soportar las frecuentes heladas de la zona.

La distribución de la propiedad agrícola es claramente latifundista, ya que, aproximadamente, el 50 por 100 de la superficie agrícola de la comarca está constituida por explotaciones de dimensión superior a las 200 hectáreas, mientras que las explotaciones con una dimensión inferior a las cinco hectáreas no llegan al 5 por 100 de la superficie agrícola de la comarca. Esta situación coexiste con una excesiva atomización de las parcelas, dado que su dimensión media se sitúa en torno a las cinco hectáreas.

La ganadería en la comarca no tiene la importancia de la agricultura; está constituida fundamentalmente por ganado lanar, cabrío y menores cantidades de vacuno y cerda. Su futuro está vinculado al desarrollo de los cultivos forrajeros que permitan un régimen de ganadería intensiva, tanto para la obtención de carne como de leche, productos ambos de los que la provincia es deficitaria.

La industria de la comarca, aparte de algunas almazaras y fundiciones, se limita a la existencia de una planta azucarera, una planta de artículos de confección, una fábrica de piensos compuestos y un matadero de aves.

Las comunicaciones de la comarca son aceptables, especialmente en lo que a las ferroviarias respecta, dado que la existencia de la estación de ferrocarril de Bobadilla, muy cerca de Antequera, supone un importante núcleo ferroviario con un notable tráfico de mercancías y viajeros. Aunque la comarca posee una buena red de carreteras, el estado de algunas de ellas, especialmente en la red secundaria, es muy deficitario.

1.2. Comarca de la Serranía de Ronda

El mayor núcleo urbano de la comarca lo constituye su cabecera, Ronda, con 26.121 habitantes.

La mayor parte de los municipios que componen esta comarca presentan características demográficas regresivas. Sus habitantes residen en 82 núcleos de población. En 1965 eran 69.000 habitantes, que, divididos entre los 1.677 kilómetros cuadrados de superficie con que cuenta la comarca, nos da una densidad demográfica de 41 habitantes por kilómetro cuadrado, densidad que está muy por debajo de la media provincial, situada en 109 habitantes por kilómetro cuadrado.

El accidentado relieve orográfico de la comarca produce una importante dispersión en las temperaturas, con una oscilación media anual, en algunas zonas, de hasta 33 grados. El régimen pluviométrico es también muy desigual, desde los 650 milímetros de Tolox, hasta los 1.200 milímetros de Cortes de la Frontera, con un régimen fundamentalmente torrencial.

La base económica de la comarca está constituida por la agricultura y la ganadería, de un escaso rendimiento la primera, dadas las características montañosas de la comarca, y con un futuro muy prometedor la segunda, pues con un esfuerzo de modernización en las instalaciones productivas y las redes de comercialización de la actividad ganadera, ésta puede llegar a ser una importante fuente suministradora de toda la provincia, que, como hemos dicho, tiene unos déficits importantes de productos ganaderos.

Las posibilidades de la minería en la comarca son potencialmente muy interesantes, condicionadas por las actuales taras infraestructurales y la inexistencia de comunicaciones, que convierten a la Serranía en una zona prácticamente inaccesible, que dificulta la explotación de los ya localizados yacimientos de platino y otros minerales. Son numerosas las concesiones de permisos de prospección minera, que en un futuro pueden desembocar en el descubrimiento de nuevos yacimientos.

La red de carreteras existente presenta importantes dificultades de utilización, producidas, por un lado, por la intrincada orografía de la comarca, y por otro, por el régimen torrencial de lluvias, que en algunas épocas del año produce numerosos cortes en las carreteras.

1.3. Comarca de la costa del Sol Occidental

Esta comarca, con 836 kilómetros cuadrados de superficie, supone el 10,14 por 100 de la superficie total de la provincia de Málaga. Con cerca de 75.000 habitantes, arroja una densidad media de 90 habitantes por kilómetro cuadrado; cerca del 60 por 100 de la población habita en tres núcleos, de los cuales el más importante es Marbella, con algo más de 20.000 habitantes, seguido de Estepona, con 15.655 habitantes, y Fuengirola,



con 12.000 habitantes. Dada la situación mediterránea y meridional de la comarca, ésta goza de unas excelentes temperaturas, con unas mínimas oscilaciones a lo largo de todo el año. La media anual es, aproximadamente, de 18,5 grados. Esta circunstancia, unida al hecho de que en el litoral abundan las playas, ha producido el extraordinario desarrollo turístico de la zona comprendida entre Málaga y Marbella, con epicentro en Torremolinos, que ha dado lugar a la creación de una importantísima y moderna red hotelera.

La coexistencia de suelos fértils, con un clima casi tropical, permite importantes cultivos de hortalizas tempranas, naranjas, caña de azúcar, etc. Pero la importancia de este tipo de cultivos ha empezado a decrecer, dada la creciente plusvalía del suelo producida por la especulación en los terrenos con fines turísticos.

Los tres puertos pesqueros existentes se corresponden con los ya citados más importantes núcleos de población: Marbella, Fuengirola y Estepona.

La industria de la comarca se reduce prácticamente a la mina Concepción, de magnetita, situada en las proximidades de Marbella; a otra mina de grafito, algunas canteras que suministran material para la construcción que se efectúa en la comarca, y a las industrias de salazones y conservas de pescado de Estepona.

La principal vía de comunicación es la carretera que une Algeciras con Málaga, pasando por todos los pueblos de la Costa del Sol; su estado es magnífico, exceptuando el tramo Torremolinos-Aeropuerto, que por el tráfico que soporta, superior a 20.000 vehículos diarios, ha pasado a ser insuficiente.

1.4. Comarca de la Hoya de Málaga

La población total de la comarca es de 413.431 habitantes, lo que arroja una densidad media de 290 habitantes por kilómetro cuadrado. La cabecera de la comarca es, por supuesto, Málaga, con 321.529 habitantes y proveedora de los servicios típicos de una capital administrativa.

Se observa una tendencia progresiva desde el punto de vista demográfico en la mayor parte de los municipios que componen la comarca, ya que una parte importante de su población activa se desplaza todos los días a los centros turísticos de la costa donde trabaja.

En la comarca predomina la agricultura de regadío. Cerca del 60 por 100 de la superficie regable se dedica a los agrios; un 10 por 100, a la caña de azúcar; un 16 por 100, a la alcachofa, y el resto queda repartida entre el maíz, remolacha y los productos hortícolas.

En esta comarca se encuentra, prácticamente, el

único núcleo de industria importante de la provincia, entre la que destaca la Sociedad Amoníaco Español, e Intelhorce, S. A. Existe una importante fábrica dedicada a la obtención de azúcar, tanto a través de la caña como de la remolacha, y numerosas fábricas de cerámica y ladrillos para la construcción. Existen, también, importantes industrias chacineras dotadas de modernas instalaciones.

Tanto las comunicaciones ferroviarias como por carretera de la comarca son realmente buenas, siendo incluso abundantes las carreteras secundarias y los caminos vecinales, cuya gran parte están asfaltados y han sido construidos para servicio del Plan Coordinado del Guadalhorce.

1.5. Comarca de la Axarquia

Tiene una extensión de 527,7 kilómetros cuadrados y una población de 39.500 habitantes, lo que arroja una densidad media de 75 habitantes por kilómetro cuadrado. Su población, que se distribuye en 81 núcleos, tiende a disminuir ligeramente. Ninguno de los núcleos de población tienen carácter urbano, dado que predominan los comprendidos entre 1.000 a 2.000 habitantes, que están, en su mayoría, incomunicados entre sí por carretera.

La comarca es típicamente agrícola. Sus fuentes principales de ingresos vienen dadas por la uva moscatel y las pasas. La ganadería no tiene importancia, dado que se limita a pequeñas explotaciones de régimen familiar dirigidas fundamentalmente al autoconsumo.

La industria existente en la comarca se limita a aquellas en que se elabora el vino dulce de Málaga y en que se manufactura la pasa.

1.6. Comarca de la Hoya de Vélez-Málaga

Con una superficie de 688 kilómetros cuadrados y una población próxima a los 89.000 habitantes, arroja una densidad media de 124 habitantes por kilómetro cuadrado. Su población se distribuye entre 123 núcleos de población, de los que el principal es Vélez-Málaga, que acoge al 43 por 100 de la población total.

En la agricultura predominan las plantas tropicales, los frutales y los viñedos; estando en fase de introducción el cultivo de las fresas y las flores. En este sentido es muy importante la labor investigadora llevada a cabo por la finca experimental de la Mayora.

La ganadería, la pesca y la industria de la comarca son muy poco importantes.

La red de comunicaciones, muy recargada por el tráfico generado por la actividad turística de la zona, está en muy mal estado, especialmente la

carretera que atraviesa la comarca de norte a sur y que constituye el eje de los caminos vecinales que se dirigen a los pueblos de la comarca.

2. Algunos aspectos demográficos

En el cuadro número 1 se han calculado para los años 1900, 1950 y 1965 las distintas densidades demográficas de España, de Málaga (provincia) y de cada una de las seis comarcas naturales anteriormente analizadas. Se incluyen, asimismo, en el cuadro los índices de crecimiento correspondientes a 1965 referidos a la base 100 de 1900.

al mejoramiento de las condiciones sanitarias y de nivel de vida de la provincia durante la década.

La distribución de la población ocupada de la provincia de Málaga por sectores productivos, en el año 1969, era la que sigue: Sector Agricultura, 34,1 por 100 (media nacional, 30,5 por 100); Sector Industria, 27,5 por 100 (media nacional, 34,2 por 100); Comercio y Servicios, 38,3 por 100 (media nacional, 35,3 por 100). Del análisis de estos porcentajes se deduce claramente: 1) El predominio agrícola de la provincia de Málaga, respecto a la media nacional; 2) Su escasa actividad industrial, aspecto que ya hemos dejado

CUADRO NUM. 1
DENSIDAD DE POBLACION COMPARADA PARA EL PERIODO 1900-1965 A NIVEL COMARCAL

PROVINCIAS Comarcas	Habitantes por Km. ²			Indice de 1965 (1900=100)
	1900	1950	1965	
ESPAÑA	36,8	—	62,2	170
MÁLAGA	70,4	—	107,8	153
Campo de Antequera	45,6	64,4	56,9	125
Serranía de Ronda	41,2	48,9	41,1	99
Costa Occidental	54,2	62,4	89,4	165
Hoya de Málaga	144,8	259,0	325,9	201
La Axarquia	71,1	81,7	74,7	105
Vélez-Málaga	92,4	111,3	123,4	134

Fuente: Reseña Estadística del I.N.E de Málaga. Renovación del Padrón Municipal 1965.

En el cuadro citado se observa cómo todas las comarcas, excepto en la que se encuentra la capital de la provincia, arrojan un ritmo de crecimiento muy por debajo de la media nacional. Destacan por su claro despoblamiento las comarcas de Serranía de Ronda, con una menor densidad demográfica en 1965 que en 1900, y la comarca de La Axarquia, con un crecimiento inapreciable del índice de densidad demográfica (105).

En el gráfico número 1 se representan, superpuestas, las pirámides de la población de la provincia de Málaga correspondientes a los censos de 1950 y 1960. Destaca, en primer lugar, el proceso de acentuación de la progresividad de la población malagueña durante la década 50-60. Es especialmente notable el ensanchamiento de la base de la pirámide correspondiente a las edades hasta diez años, lo que indica una clara recuperación de los índices de natalidad. Por el contrario, la regresión en el tramo de edades comprendido entre los quince y los veinticinco años pone claramente de manifiesto el impacto que el fenómeno emigratorio ha causado durante la década en la población comprendida entre dichas edades. La cúspide de la pirámide, a partir de la edad de cincuenta y cinco años, pone de manifiesto el envejecimiento progresivo de dicha población, debido

anotado en párrafos anteriores, y 3) Una mayor tasa de población que la media nacional empleada en el Sector Comercio y Servicios, en este caso con claro predominio de los Servicios, y más concretamente del Sector Hostelería y Turismo.

El censo de 1970 arroja, para la provincia malagueña, una cifra total de habitantes de 867.630, lo que supone en torno al 2,5 por 100 de la población total española. Dicho porcentaje era prácticamente el mismo en 1960, por lo que la población de la provincia de Málaga, en este decenio, ha crecido al mismo ritmo que la población española.

En la provincia de Málaga se observa un movimiento demográfico centrífugo, en el sentido de que las comarcas interiores son claramente emigrantes y, por el contrario, las comarcas del litoral (Estepona, Málaga y Marbella) son receptoras de emigrantes y a la vez escenario de la expansión turística, que ha provocado incrementos tan notables de población como el ocurrido en Marbella, donde en la última década se ha duplicado la población.

3. Breve análisis macroeconómico comparativo

En el cuadro número 2 figuran los últimos indicadores disponibles de la riqueza provincial



GRAFICO N°1

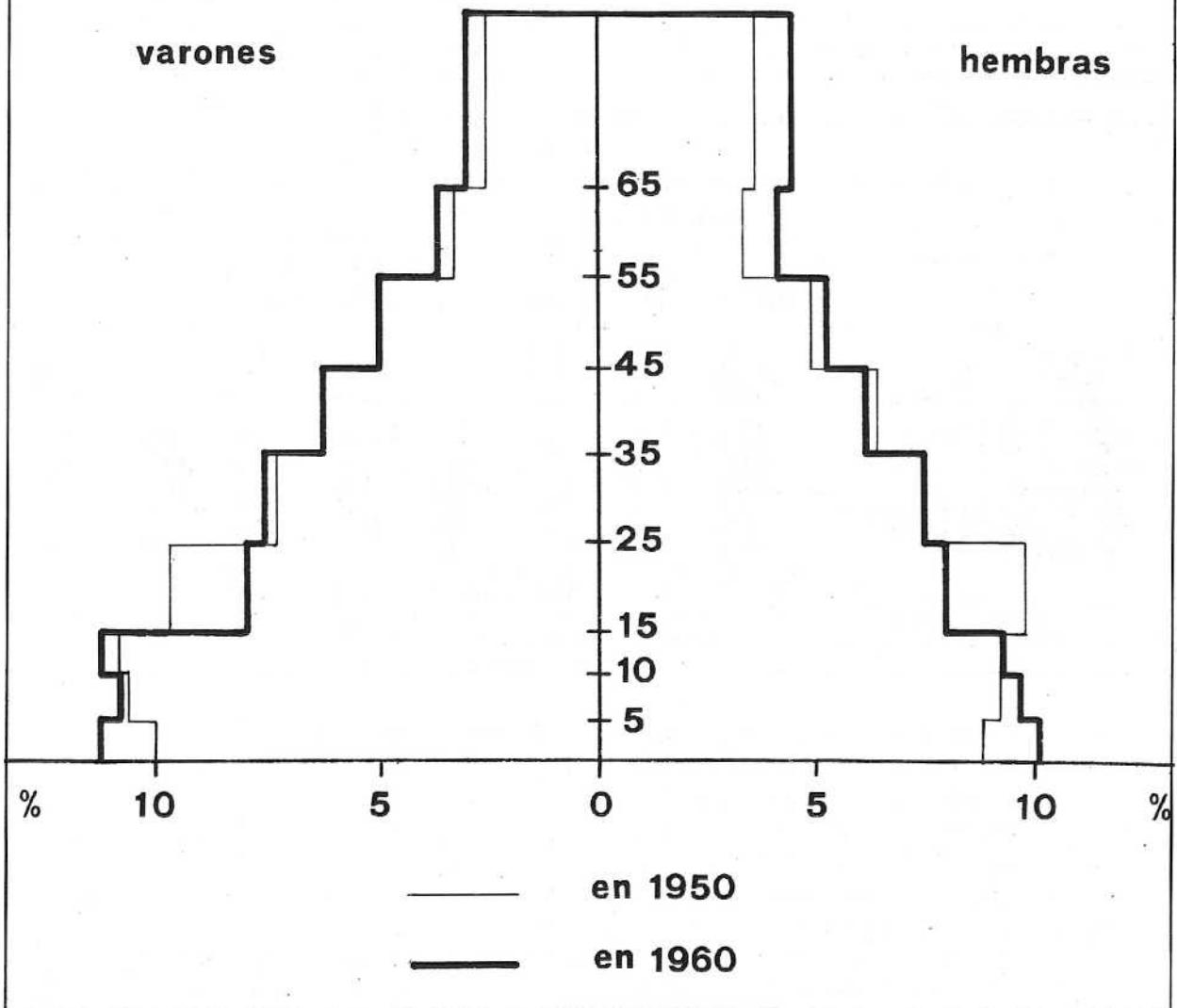
PIRAMIDE DE POBLACION (porcentajes)

1950 - 1960

MALAGA

varones

hembras



de Málaga, con datos correspondientes al año 1965. En la primera columna figuran las cifras de riqueza agrupadas por sectores productivos. En la segunda columna la distribución de dicha riqueza en tantos por mil entre los sectores: Agricultura, Flota pesquera, Industria, Servicios e infraestructura y riqueza en poder de los particulares. A continuación figuran los índices correspondientes a Málaga para cada una de las

magnitudes reseñadas en el cuadro, tomando como base 100 las correspondientes magnitudes a nivel nacional total. En la última columna figura la composición en tantos por mil de la riqueza nacional de España distribuida entre los sectores productivos anteriormente mencionados.

En el citado cuadro se observa una elevada tasa de riqueza media por kilómetro cuadrado, que en el caso de Málaga asciende a la cifra total de

CUADRO NUM. 2
INDICADORES DE LA RIQUEZA PROVINCIAL DE MÁLAGA EN 1965

	Málaga	Índice (Base: España=100)		% España
		Millones	%	
1. Extensión	7.276 Km. ²	—	—	—
2. Población	868.025 hab.	—	—	—
3. Riqueza media por habitante	122.384,46	—	57,77	—
4. Riqueza media por Km. ²	14,60	—	108,33	—
5. Riqueza provincial total	106.232,9	—	1,56	—
6. Agricultura	23.721,0	223,29	1,67	223,82
7. Flota pesquera	459,9	4,33	1,48	4,91
8. Industria	12.807,7	120,56	1,07	188,42
9. Servicios e infraestructura	56.904,9	535,66	1,87	480,95
10. Riqueza en poder de los particulares	12.339,4	116,16	1,91	101,90
		1.000,00		1.000,00

Fuente: Riqueza Nacional de España. Apéndice. Universidad Comercial de Deusto, 1971, y elaboración propia.

CUADRO NUM. 3
INDICADORES DE LA RIQUEZA Y PRODUCTO INDUSTRIAL DE MÁLAGA EN 1965

SUBSECTORES	Riqueza industrial			Producto Bruto			Relación Capital/Producto		
	Málaga Millones	Composi- ción en % provinc.	Composi- ción en % nacional	Málaga Millones	Composi- ción en % provinc.	Composi- ción en % nacional	Málaga	España	Diferencia
Extractivas	57,7	0,45	2,24	35,1	0,72	4,10	1.643	1.459	0,184
Alimentación	4.090,0	31,93	14,14	992,9	20,42	11,99	4.119	3.153	0,966
Textiles, cuero y calzado	720,0	5,62	7,83	519,3	10,68	13,96	1.386	1.499	—0,113
Corcho y madera	134,0	1,05	2,63	149,9	3,08	4,27	0.893	1.648	—0,755
Papel y Artes Gráficas	186,0	1,45	3,92	101,1	2,08	3,57	1.839	2.935	—1,096
Químicas	1.162,0	9,07	10,27	263,1	5,41	11,19	4.416	2.453	1,963
Construcción	2.482,0	19,38	6,17	1.847,4	38,00	14,88	1.343	1.108	0,235
Metalúrgicas y transformadoras	376,0	2,94	13,36	75,5	1,55	5,05	4.980	7.075	—2,095
Transformados metálicos	722,0	5,64	15,59	548,6	11,28	24,80	1.316	1.680	—0,364
Energéticas	2.878,0	22,47	23,85	328,9	6,76	6,19	8.750	10.296	—1,546
TOTALES	12.807,7	100,00	100,00	4.861,8	100,00	100,00			

Fuente: Riqueza Nacional de España. Apéndice. Universidad Comercial de Deusto, 1971, y elaboración propia.

14.600.000 pesetas, lo que supone un 8,33 por 100 más que la cifra media nacional. La proporción de riqueza malagueña en Agricultura guarda una extraordinaria similitud con la nacional (Málaga, 223,29 por 1.000; España, 223,82 por 1.000). La proporción de la Flota pesquera en el seno de la provincia (4,33 por 1.000) es también de una gran similitud con la correspondiente proporción nacional (4,91 por 1.000).

En cuanto a la Industria, y confirmando la circunstancia ya expuesta de una baja industrialización, se observa cómo ésta guarda una proporción respecto al resto de la riqueza provincial del 120,56 por 1.000, mientras que la misma proporción a nivel nacional es de 188,42 por 1.000. Lo contrario sucede con la riqueza dedicada a Servicios e infraestructura, que en Málaga arroja una proporción de 535,66 por 1.000, mientras que la tasa correspondiente nacional es de 480,95 por 1.000; se confirma, pues, estadísticamente, el

mayor desarrollo turístico de la provincia de Málaga respecto a la media nacional. En cuanto a la riqueza en poder de los particulares, Málaga sobrepasa también a la media nacional (Málaga, 116,16 por 1.000; España, 101,90 por 1.000).

En el cuadro número 3 se recogen algunos indicadores de la riqueza y el producto industrial de Málaga en 1965. Se presentan, en primer lugar, las cifras absolutas en millones de pesetas para la provincia; a continuación, su composición porcentual, y después, la correspondiente composición nacional, con objeto de comparar ambas estructuras, es decir, la provincial con la nacional. La misma presentación se efectúa para el producto bruto. Al final de dicho cuadro figuran las relaciones capital/producto correspondientes a Málaga y la media correspondiente a España, así como las respectivas diferencias.

En el cuadro número 3 se observa cómo la participación relativa de las industrias extractivas



dentro de la actividad industrial total de la provincia de Málaga es menor (0,45 por 100) que la correspondiente participación a nivel nacional (2,24 por 100), correspondiéndole asimismo a las industrias extractivas malagueñas una relación capital/producto superior a la media nacional. La participación relativa de la alimentación es, por el contrario, mucho mayor en Málaga (31,93 por 100) que a nivel nacional (14,14 por 100), correspondiendo igualmente a la industria de la alimentación malagueña una mayor relación capital/producto que la media nacional. Se observa asimismo una diferencia muy apreciable en la participación de la construcción a favor de Málaga (19,38 por 100), frente a una participación del 6,17 por 100 a nivel nacional. La participación de las industrias metalúrgicas y transformadoras y de transformados metálicos baja también en su participación en Málaga (5,64 por 100) respecto a la participación nacional (15,59 por 100).

En lo que a las relaciones capital/producto respecta, es digno de tener en cuenta el hecho de que a la cifra de riqueza invertida en industrias de la alimentación en la provincia de Málaga (4.090 millones de pesetas) corresponde una alta relación capital/producto (4,119) bastante mayor que la media nacional, que es de 3,153. Esta circunstancia es especialmente desfavorable, si tenemos en cuenta que la riqueza invertida en alimentación es el 31,23 por 100 de la riqueza industrial de la provincia de Málaga. Igual observación ha de realizarse respecto a la riqueza invertida en industrias energéticas, que alcanza una cifra de 2.878 millones de pesetas (22,47 por

100 de la riqueza industrial malagueña) y que presenta una relación capital/producto sensiblemente elevada, de un 8,750. Si añadimos a esta situación la riqueza invertida en industrias químicas, que asciende a 1.162 millones de pesetas, con una relación capital/producto de 4,416, nos encontramos con el desfavorable hecho de que el 64,5 por 100 de la riqueza industrial malagueña se halla afectada por unas relaciones capital/producto que exceden de 4, lo que en otras palabras quiere decir que un gran porcentaje de la riqueza industrial de esa provincia presenta unos coeficientes de productividad tremadamente desfavorables.

En el cuadro número 4, y tomando los datos más recientes existentes a nivel provincial, correspondientes a 1969, se presentan algunos indicadores correspondientes a la producción de la provincia de Málaga: el número de personas ocupadas en cada uno de los tipos de actividad económica, las producciones obtenidas en cada una de ellas y las cifras de producción por persona, tanto a nivel provincial, como las medias nacionales.

Destacan especialmente las bajas cifras de producción por persona obtenidas en la producción agraria y en la producción pesquera, bastante más bajas incluso que las ya de por sí deprimidas cifras medias a nivel nacional (ver las dos últimas columnas del cuadro número 4).

Los porcentajes de personas empleadas en Málaga en las actividades de Administración Pública y Defensa, Hostelería y similares, y Servicios di-

CUADRO NUM. 4
INDICADORES DE LA PRODUCCIÓN DE MÁLAGA EN 1969

	% España	Núm. de personas	% Málaga	% España	Millones de ptas.	% Málaga	Producción por persona Málaga	Producción por persona España
1. Producción industrial y minera...	34,2	76.063	27,5	37,4	9.308,0	27,0	122.372,24	161.233,14
2. Producción agraria ...	29,5	88.417	32,0	14,0	4.339,8	12,5	49.083,32	69.963,09
3. Producción pesquera ...	1,0	5.838	2,1	0,9	537,7	1,6	92.103,46	126.890,22
4. Transportes y comunicaciones	4,8	13.197	4,8	6,2	3.071,3	8,9	232.727,13	191.012,76
5. Comercio ...	8,8	25.117	9,1	12,3	4.969,3	14,4	197.846,08	205.586,89
6. Ahorro, Banca y Seguros	1,4	3.075	1,1	4,5	1.265,7	3,7	411.609,76	477.556,14
7. Propiedad de viviendas ...		—	—	4,1	1.729,2	5,0	—	—
8. Administración Pública y Defensa	3,7	13.027	4,7	6,4	3.269,0	9,5	250.940,35	254.007,82
9. Enseñanza y servicios sanitarios	3,0	7.974	2,9	3,8	1.405,7	4,1	176.285,43	185.876,88
10. Hostelería y similares ...	4,8	18.680	6,8	3,8	2.066,5	6,0	110.626,34	117.711,98
11. Servicios diversos ...	8,8	24.712	9,0	6,6	2.507,8	7,3	101.481,06	109.729,75
Producción bruta (Valor añadido bruto).	100,0	276.100	100,0	100,0	34.470,0	100,0	124.846,07	147.370,81
Amortizaciones ...				7,3	2.219,2	6,4		
Producción neta (Valor añadido neto) ...					32.250,8	93,6		
12. Transferencias con otras provincias (—).					761,2	—,2,2		
Producción neta total ...					31.489,6	91,4		

Fuente: Renta Nacional de España y su distribución provincial. Banco de Bilbao, 1969, y elaboración propia.

CUADRO NUM. 5

INDICADORES DE LOS INGRESOS DE MÁLAGA EN 1969

	% España	N.º de personas	% Málaga	% España	Millones de ptas.	% Málaga	Ingresos per-capita Málaga	Ingresos per-capita España
1. Remuneración del trabajo en Industria...	29,0	63.996	23,17	20,6	4.842,0	15,39	75.660,98	97.119,71
2. Remuneración del trabajo en Agricultura.	8,7	50.796	18,40	3,0	2.189,3	6,95	43.099,85	47.364,95
3. Remuneración del trabajo en Pesca....	0,9	3.975	1,44	0,6	369,7	1,17	93.006,29	92.233,86
4. Remuneración del trabajo en Servicios...	24,7	76.466	27,70	20,0	7.503,2	23,83	98.124,66	110.499,99
5. Cuotas a la Seg. Social y Clases Pasivas.	—	—	—	9,8	3.414,5	10,84	—	—
6. Renta de los empresarios y trabajadores autónomos agrícolas ...	20,7	37.621	13,63	10,6	1.837,0	5,83	48.829,11	70.105,59
7. Renta profesiones liberales y servicios.	2,7	7.702	2,79	4,2	1.609,8	5,11	209.010,65	211.089,24
8. Renta de otros empresarios y trabajadores autónomos ...	13,3	35.544	12,87	13,4	4.733,9	15,03	133.184,22	137.510,46
9. Beneficio retenido por las sociedades y empresas ...	—	—	—	4,1	1.048,4	3,33	—	—
10. Intereses y dividendos ...	—	—	—	5,4	1.284,1	4,08	—	—
11. Renta de alquileres ...	—	—	—	4,6	1.791,0	5,69	—	—
12. Impuestos directos de las empresas y rentas del Estado ...	—	—	—	3,7	866,7	2,75	—	—
<i>Ingreso provincial total</i> ...	100,0	276.100	100,00	100,0	31.489,6	100,00	114.051,43	136.666,75

Fuente: Renta Nacional de España y su distribución provincial. Banco de Bilbao, 1969, y elaboración propia.

versos, son superiores a las correspondientes cifras nacionales; por el contrario, el porcentaje de personas ocupadas en la enseñanza y servicios sanitarios presenta en Málaga un porcentaje de participación ligeramente inferior al medio nacional. Se confirma también, con datos de 1969, y respecto a las medias nacionales, una menor participación malagueña en la producción industrial y minera, y, por el contrario, una superior participación de su producción total, en la producción agraria.

En el cuadro número 5 se presentan, también con los últimos datos disponibles de 1969, algunos indicadores de los ingresos personales en la provincia de Málaga; como en los cuadros anteriores, se incluyen las estructuras porcentuales, provinciales y nacionales y las cifras «per capita» de ambos conjuntos.

Como resultado del régimen de tenencia de la tierra en la provincia de Málaga las cifras correspondientes a las personas que reciben sus remuneraciones en calidad de trabajadores en la agricultura, y de las personas que reciben sus remuneraciones en su calidad de empresarios y trabajadores autónomos agrícolas, presentan unas importantes diferencias respecto a esas mismas cifras a nivel nacional. En efecto, mientras que el porcentaje de remunerados por su trabajo en la agricultura es en España del 8,7 por 100, ese mismo

porcentaje es en Málaga del 18,40 por 100. Se pone claramente de manifiesto la existencia, en muchas mayores cifras, de obreros agrícolas en la provincia de Málaga que las cifras medias a nivel nacional. Por el contrario, los porcentajes de empresarios y trabajadores autónomos agrícolas a nivel nacional son más elevados, 20,7 por 100, que el correspondiente a la provincia de Málaga, 13,73 por 100; cifras que ilustran acerca de la existencia en la provincia de Málaga de «pocos y grandes» propietarios agrícolas.

En lo que a los ingresos «per capita» respecta, basta con señalar, en su calidad de cifra extrema y más preocupante, en términos de equidad, los ingresos medios correspondientes a los trabajadores en la agricultura. Este tipo de ingresos, que a nivel nacional son los de más bajo nivel, en el caso de Málaga son todavía inferiores a los nacionales (media nacional, 47.364,95, y media provincial de Málaga, 43.099,85); a este hecho hemos de añadir el, si cabe, más doloroso todavía de que mientras que la cifra nacional afecta al 8,7 por 100 de la población ocupada entre cada una de las actividades productivas, en el caso de Málaga esos ingresos —que, como ya hemos dejado señalado, son todavía más deprimidos— afectan al importante porcentaje del 18,40 por 100 de su población ocupada. Creemos que estas disparidades de cifras ilustran sobradamente la situación del trabajador en el campo malagueño.



Actualidad

EL POLIGONO DE LA ALAMEDA una actuación del Ministerio de la Vivienda en Málaga

La importancia de Málaga como centro de recepción y distribución del tráfico de la Costa del Sol, unida al desarrollo de la Costa entre Málaga y Motril, planteaba los problemas circulatorios que la red arterial, incorporada al Plan General de Ordenación de 1971, trata de resolver.

Los estudios que llevaron a la solución aprobada se iniciaron hace ya varios años y demostraron la necesidad de conectar por una vía de penetración, la autopista que bordea Málaga por el Norte, uniendo los dos Sectores de Costa que quedan al Este y al Oeste de la ciudad, con el corazón de la misma: el Paseo de la Alameda. Dicha vía debería ir perdiendo su carácter de autovía rápida a medida que se fuese acercando al centro de la ciudad, hasta empalmar con la Alameda, saltando el río Guadalmedina por un nuevo puente.

Como consecuencia, a ambos lados de esta vía de penetración quedaban unos terrenos súbitamente revalorizados por unas plusvalías que creaba la Administración.

Los polígonos denominados «Carretera de Cártama» y «Alameda», emprendidos por el Ministerio de la Vivienda, vinieron precisamente a ocupar la mayor parte de esos terrenos, y especialmente el polígono «Alameda», los más próximos al casco de la ciudad. Estos terrenos se adquirieron en parte por avenencia y en parte por expropiación.

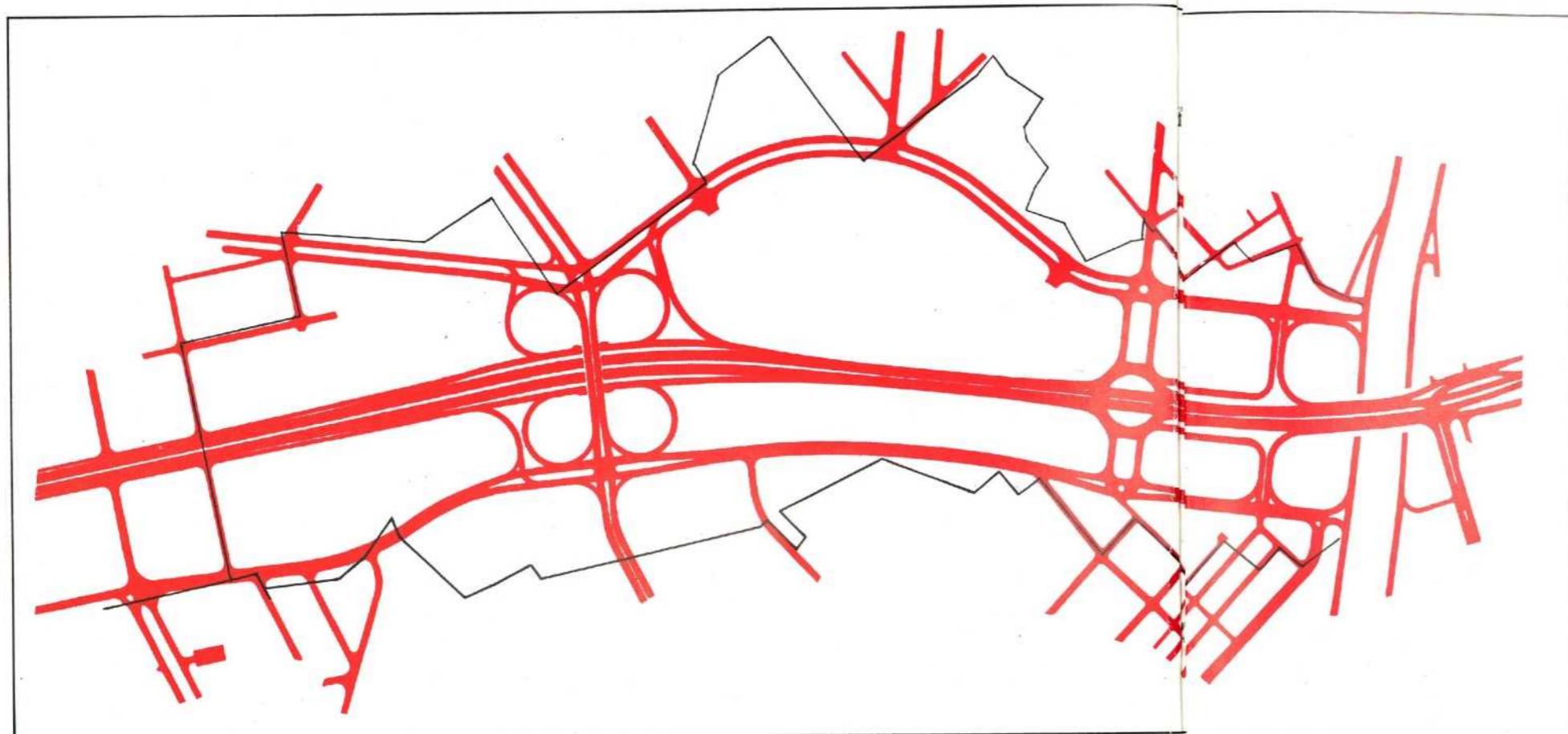
El planeamiento de este polígono se ha concebido como un desdoblamiento del centro de Málaga capaz de atender a las necesidades de la Costa del Sol, en cuanto a actividades comerciales, administrativas y de servicios, sobre un sistema de accesos y circulación de las máximas facilidades, condicionado decisivamente por el paso de la autovía.

Aunque se prevé la construcción de un alto porcentaje de viviendas (4.862 en total), el polígono se caracterizará por su uso de Centro terciario con hoteles, oficinas públicas y privadas, delegaciones ministeriales, organismos oficiales, sucursales bancarias y locales de espectáculos.

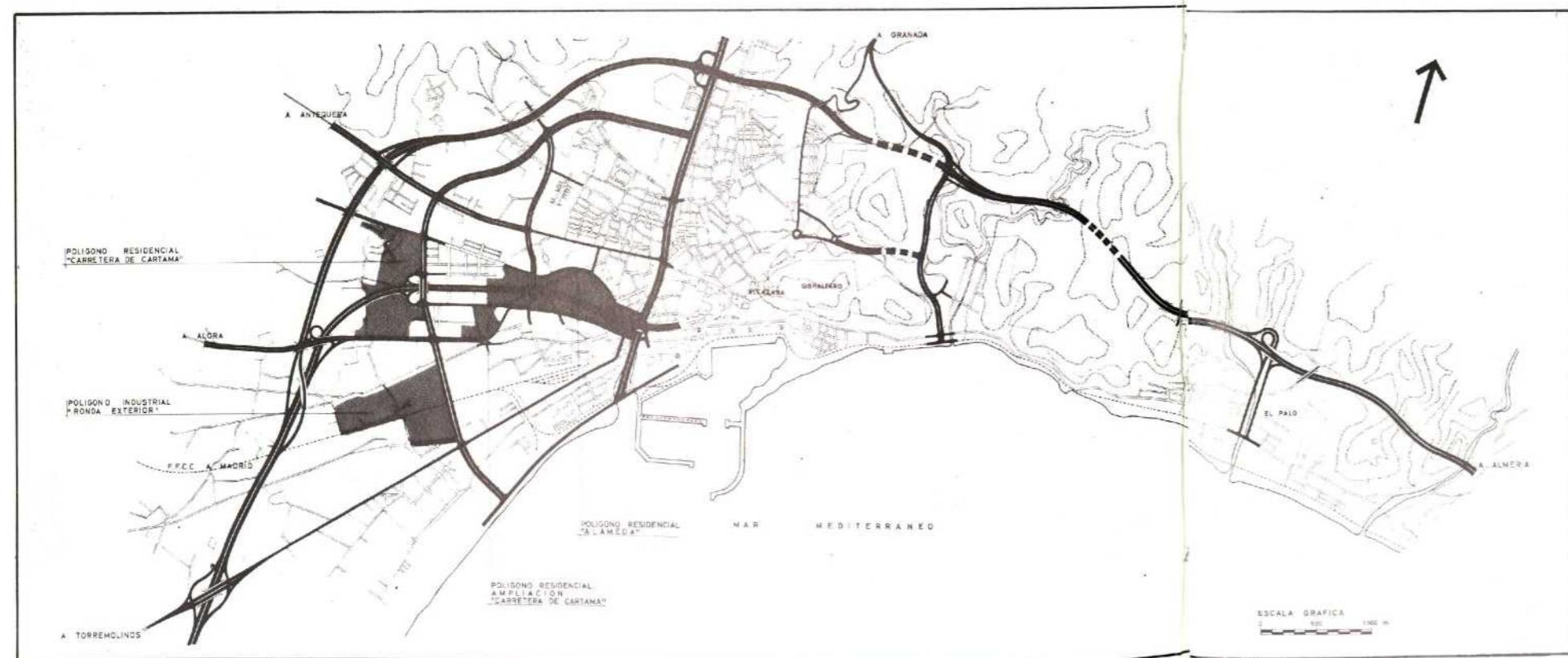
La superficie del polígono es de 52,3 hectáreas.



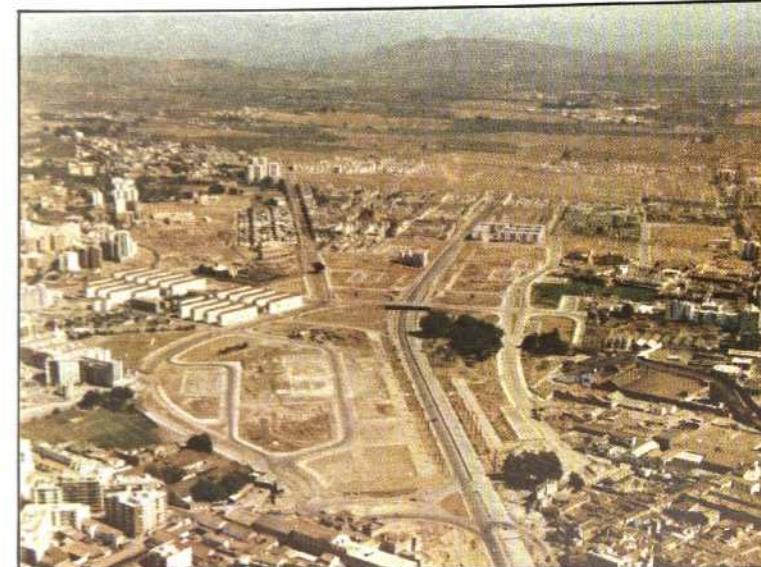
El Polígono de la Alameda



Red viaria fundamental del polígono



Localización de actuaciones del Ministerio de la Vivienda en Málaga, entre ellos el Polígono de la Alameda



El Plan Parcial de Ordenación se aprobó por Orden Ministerial de 17 de febrero de 1966, y las obras de urbanización se comenzaron un año después, encontrándose actualmente terminadas, incluyendo todas las calles del polígono, más la autovía, más el viaducto elevado para enlace con la carretera de Antequera, más un puente sobre el río Guadalmedina, más los muros de encauzamiento y canalización de este río en las inmediaciones del Puente Nuevo, más dos pasos subterráneos para peatones por debajo de la autovía.

Se ha concedido especial importancia a la jardinería, conservándose dentro del polígono un antiguo jardín con especies exóticas y habiéndose realizado a lo largo de la vía central una costosa plantación de grandes palmeras.







Estudio del desarrollo urbanístico de la ciudad de MÁLAGA

César Olano Gurriarán

EL MARCO

Los 7.276 Km.² que tiene de superficie la provincia de Málaga están perfectamente colocados y repartidos entre los 36° 19' y los 37° 17' de latitud Norte. Esto es un dato importante.

Además, la provincia está atravesada de E. a O. por una cadena montañosa, una parte del sistema Penibético formada por diversos grupos o sierras, que es el nombre que se da aquí a cada una de esas partes, y que empezando por el extremo oriental por la sierra Almijara, que arranca desde el mismo mar en las proximidades de Nerja, sigue de una forma continua, sin interrupciones prácticamente, pasando por distintos nombres y paisajes hasta terminar en el extremo occidental en el complejo sistema que forma la Serranía de Ronda. Este conjunto, que tiene como alineación principal un gran arco, forma una barrera natural que divide a la provincia en dos zonas: la septentrional y la meridional.

La primera de estas zonas es llana; es una gran planicie que se extiende hasta tomar contacto con las provincias de Sevilla y Córdoba, con las que

llega a identificarse. Esta zona está presidida por Antequera, esa extraordinaria ciudad en la que el barro y la piedra nos dicen tantas cosas y se expresan de tan distintas formas cuando las manipula el hombre uniéndolas a la cal y al hierro, o cuando están trabajadas por la Naturaleza durante siglos.

Al otro lado de los montes está la segunda zona, la meridional, entre las sierras y el mar; es la zona costera, o, poniéndonos al día, la Costa del Sol. Es una franja de anchura y altitud variable; su contorno es sensiblemente paralelo al gran arco montañoso que le sirve de guía y protector. Tiene un desarrollo aproximado de 150 kilómetros, pasando su anchura desde un máximo en las fértiles vegas, formadas por los depósitos de los ríos en las partes inferiores de sus cuencas, hasta las zonas de acantilados, en las que se reduce a pequeñas playas. Entre un tipo y otro hay una diversidad de soluciones intermedias en las que los últimos contrafuertes de las sierras van formando unas transiciones de suaves y bien orientados escalones en los que se han perdido los típicos «paseros» para dar lugar a que toda la energía del sol sea para el hombre,

para que éste la distribuya en su piel o en su confort. Ello ha supuesto que tuviésemos que cambiar aquellos treinta millones de kilos de pasas y aquellos cinco millones de litros de vino que salían por el puerto de Málaga por estos cientos de miles de europeos que nos llegan actualmente para que les demos, entre otras cosas, el sol.

Esquemáticamente, la costa presenta tres zonas u orientaciones. Está orientada al S. desde Nerja hasta el puerto de Málaga. Aquí cambia de dirección hasta el Faro de Calaburras, orientándose al SE. La tercera zona es menos definida: empieza como la primera y termina como la segunda, acusándose el cambio después de Estepona.

Que las características climatológicas de esta zona son excepcionales es universalmente conocido, y no es más que una consecuencia lógica de la suma de un conjunto de variables que, empezando en la latitud y siguiendo por esa protección que le ofrecen los montes, va pasando por la baja pluviometría, los pocos días cubiertos que hay en el año, las agradables temperaturas y el porcentaje de vientos suaves, para terminar en el grado de humedad del aire. Si reflejamos algunas de estas variables en un climogra-

ma, vemos que, quitando dos o tres meses, el resto del año queda dentro de lo que los hombres han definido como condiciones de confort:

*Aquí no llega el frío, ni la nieve
y corren apacibles de continua
los marítimos zefiros suaves
a recrear los hombres dulcemente.*

Con estas palabras de Homero termina la descripción que de este clima hace el «muy humilde servidor Joseph Carrión de Mula, vigía del puerto», cuando en 1791 se dedica el plano que ha hecho de la ciudad y puerto «al Sr. D. Joseph de Ortega y Monroy y Valenzuela y Pizarro, presbítero y muchos etcéteras más», después de haber dicho: «cuyo temperamento no está mui sujeto a los calores del Austro, ni a los fríos del N., por lo que es mui dulce y apacible, deviéndose comparar al de Atica en la Estación alegre del Otoño. El cielo es claro y hermoso, sereno y despejado. El Ayre saludable y puro, movido regularmente de los Suaves soplos del viento marino, que refrescados del salado elemento por donde pasan, mitigan el calor natural del sol en el Estío, por lo que es templado el verano, benigno el Hivierno, no sintiéndose aquí por lo regular los calores ni fríos tan excesivos como en otros países».

Si con todos los datos que tenemos pensamos en la vegetación, será fácil llegar a la conclusión de que, desde el nivel del mar hasta los 2.000 metros de altitud que llega a tener esta provincia, la variedad no tiene límites, corriendo toda la inmensa gama desde las plantas tropicales hasta el pinsapo.

LA CIUDAD

Nos hemos detenido en la descripción del marco en que nace y se desarrolla Málaga, la capital de la provincia y de la costa, porque si en la dinámica de cualquier ciudad tiene importancia su entorno físico, creemos firmemente que en Málaga esta importancia es muy grande.

Hay noticias de que los primeros turistas que aquí llegan son los fenicios, que «regateando» por el Mediterráneo alcanzaron estas tierras y aquí se asentaron, iniciando sobre un poblado ibero el embrión de la ciudad que ha de ir desarrollándose a lo largo del tiempo. Después de ellos van pa-

sando siglos y pueblos que no nos van dejando más que pequeñas señales de su paso.

Roma también llega hasta aquí; sus huellas son más claras en monumentos aislados, pero sus trazados no tienen la fuerza suficiente para aguantar el tiempo, y el Cardo y el Decumano se pierden enterrados con sus monumentos a más de cinco varas de profundidad, como pueden comprobar los malagueños en el siglo XVIII al construir el edificio de la Aduana, y quizás se oculten por miedo, ya que cuando alguna vez una de sus obras aflora, es maltratada y hasta la propia Cultura se encarga de volver a enterrarla.

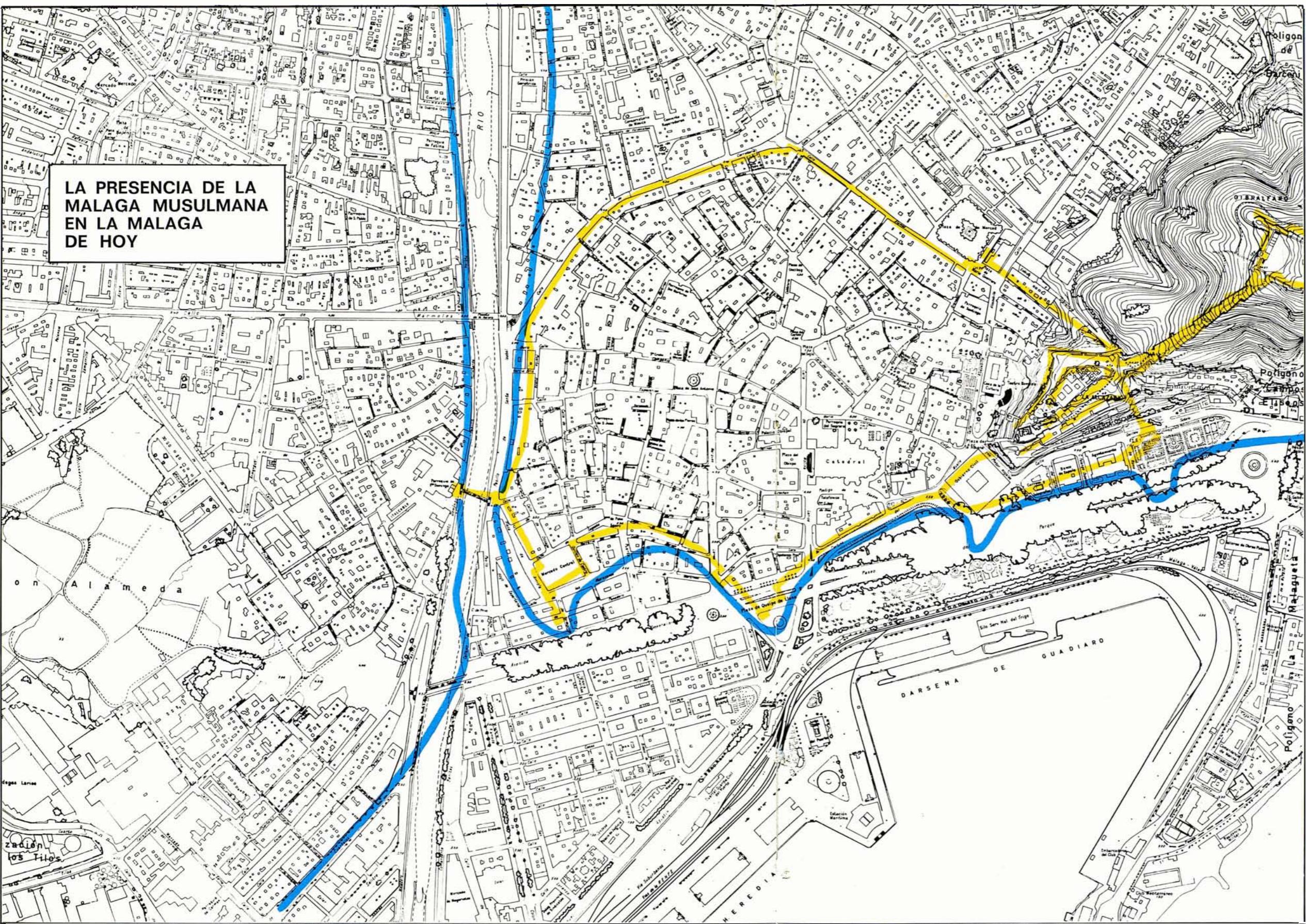
Más pueblos y más siglos tienen que pasar para que aquel embrión tome forma capaz de perdurar, y son los árabes los que tienen que venir a dár-sela. Con ellos empieza nuestro planeamiento y con ello la ciudad toma forma con tal fuerza ya, que los siglos no son capaces de borrar aquella traza, y perdura de tal modo que aún hoy la estamos viendo. Aquí empieza Málaga urbanísticamente, o, mejor dicho, esto es el principio de la urbanización de Málaga. La ciudad se define perfectamente. Su asentamiento es en el llano, al borde del mar, protegida del N. con los primeros cerros de un conjunto de lomas redondeadas previas a la cordillera y que forman parte de lo que se ha de llamar la Axarquía. Por el E. estos cerros avanzan hacia el mar en el mismo límite de la ciudad, y aquí colocan su Alcazaba, que domina y protege. A su pie está la ciudad, en un valle que tiene por el O. un primer límite natural en un río, el Guadalmedina; hasta él llega el recinto; después el valle sigue y se abre en una fértil vega que tiene por eje otro río: el Guadalhorce.

Málaga adquiere entonces gran importancia y llega a ser esa «ciudad pletórica de vida, disfrutando de intensa actividad comercial e industrial», «gran emporio mercante con un puerto por el que se exportaban gran número de productos».

Se le calculaban 15.000 hbs. y una extensión encerrada entre muros de 375.853 m.², incluyendo la Alcazaba.

Su complicada red de calles estrechas y adarves aún siguen estando con nosotros, y sobre este punto llama la atención de Torres Balbás el hecho de que en un nomenclator de la ciudad que se edita en 1950 figuran





101 calles sin salida. Indudablemente, es un indicativo, pero quizás no del todo sincero. Me sorprendió la cifra y he querido comprobarla. Pude hacerlo en una tercera edición, y he contado 138; en estos últimos años ha crecido bastante. Indudablemente, hay entre estas calles nombres ilustres de recia tradición en pasajes y callejones con trazados de clara influencia árabe, pero también hay que lamentar entre ellos bastantes menos ilustres y que corresponden a trazados de otras «influencias».

Terminando el siglo xv, en el año 1487, Málaga es conquistada por los Reyes Católicos, y con ello empiezan los cambios de su estructura urbana. El reparto de los bienes raíces de los vencidos, que se efectúa por Orden Real, y con ello las fundaciones de las órdenes religiosas, van a dar lugar al cambio y van a orientar el desarrollo urbano inmediato.

En las afueras van naciendo una serie de conventos a regular distancia de las murallas. La Victoria, en el mismo lugar que había estado el campamento del Rey Católico, Capuchinos, La Trinidad, etc., que con su posición van a conformar el desarrollo de la ciudad al convertirse en polos de atracción de un desarrollo radial que no tiene más limitación que el mar al S. y los montes al E., desarrollo que irá completándose lentamente a través de los siglos XVI, XVII y XVIII.

La transformación más importante dentro de la ciudad es consecuencia de la necesidad de comunicar directamente la Plaza Mayor con el Arenal, en La Puerta del Mar, y se abre para ello una calle de trazado rectilíneo, la calle Nueva, de gran vida comercial, con gran auge, y que aun en nuestros días sigue siendo uno de los más importantes centros comerciales reservado a peatones. Al construirla, le ponen sus «ordenanzas de edificación» marcándole cuatro varas y tercia, con la advertencia de que el que pasase de dicha línea perdería el doble del terreno usurpado y que se le derribaría lo construido.

Fuera de la ciudad se inician las primeras «urbanizaciones», abriendo calles entre las huertas en lo que ha de transformarse en los actuales barrios del Perchel y de La Trinidad.

Hay planos que nos permiten conocer el desarrollo de la ciudad hasta finales del siglo XVIII. Se acusa clara-



mente la forma radial que ha adoptado. Hay como cuatro dedos que señalan cuatro direcciones distintas:

En dirección NE., Convento de la Victoria.

En dirección N., Convento de Capuchinos.

En dirección O.-NO., Convento de la Santísima Trinidad.

En dirección SO, Convento del Carmen.

Están situados a unas distancias que oscilan entre las 700 y 900 varas de la antigua muralla. La ciudad ha crecido como una estrella hacia ellos y se ha quedado retenida en los espacios intermedios, rodeando a otros conventos que están próximos a la antigua muralla:

En dirección O., Convento de Santo Domingo.

En dirección N.-NO., Convento de San Francisco.

En dirección N.-NE., Convento de la Merced.

Durante los siglos XVI, XVII y XVIII la ciudad es azotada continuamente por pestes, hambres, epidemias e inundaciones, calamidad esta última que es el tributo que ha de pagar a los montes vecinos por su protección y que se repite hasta el punto de que ya en pleno siglo XVII se plantea el problema y se empieza a hablar de un proyecto del que aún hoy se sigue hablando: ¡desviar el río Guadalmedina!, y el Rey Felipe IV ordena que se estudie la solución nombrando a don Francisco Jiménez de Mendoza para que presida el examen de los proyectos que se presenten al concurso, resolviendo en favor de una solución que propone llevar al río por detrás del convento de La Trinidad hasta las playas de San Andrés.

Dentro de la languidez de estos siglos hay que señalar un punto de importancia urbanística para la Málaga futura y que se desarrolla entonces: «La retirada de las aguas del mar—dicen las crónicas—deja espacio suficiente para el trazado de la Alameda». Se inaugurará en el año 1785, siguiendo el molde que marca el paseo del Prado, que en aquellos momentos hace furor. Sufre varias transformaciones posteriores hasta llegar a su forma actual. Su creador no sé si alcanzaría a pensar lo que iba a suponer para la ciudad futura; lo que necesariamente se le tenía es lo

que estaba haciendo en pro del tráfico urbano que iba a venir.

El siglo XIX es fundamental para Málaga. Transforma la ciudad, y a lo largo de él se van produciendo una serie de factores que la irán impulsando, despertándola de su letargo, convirtiéndola en la gran ciudad.

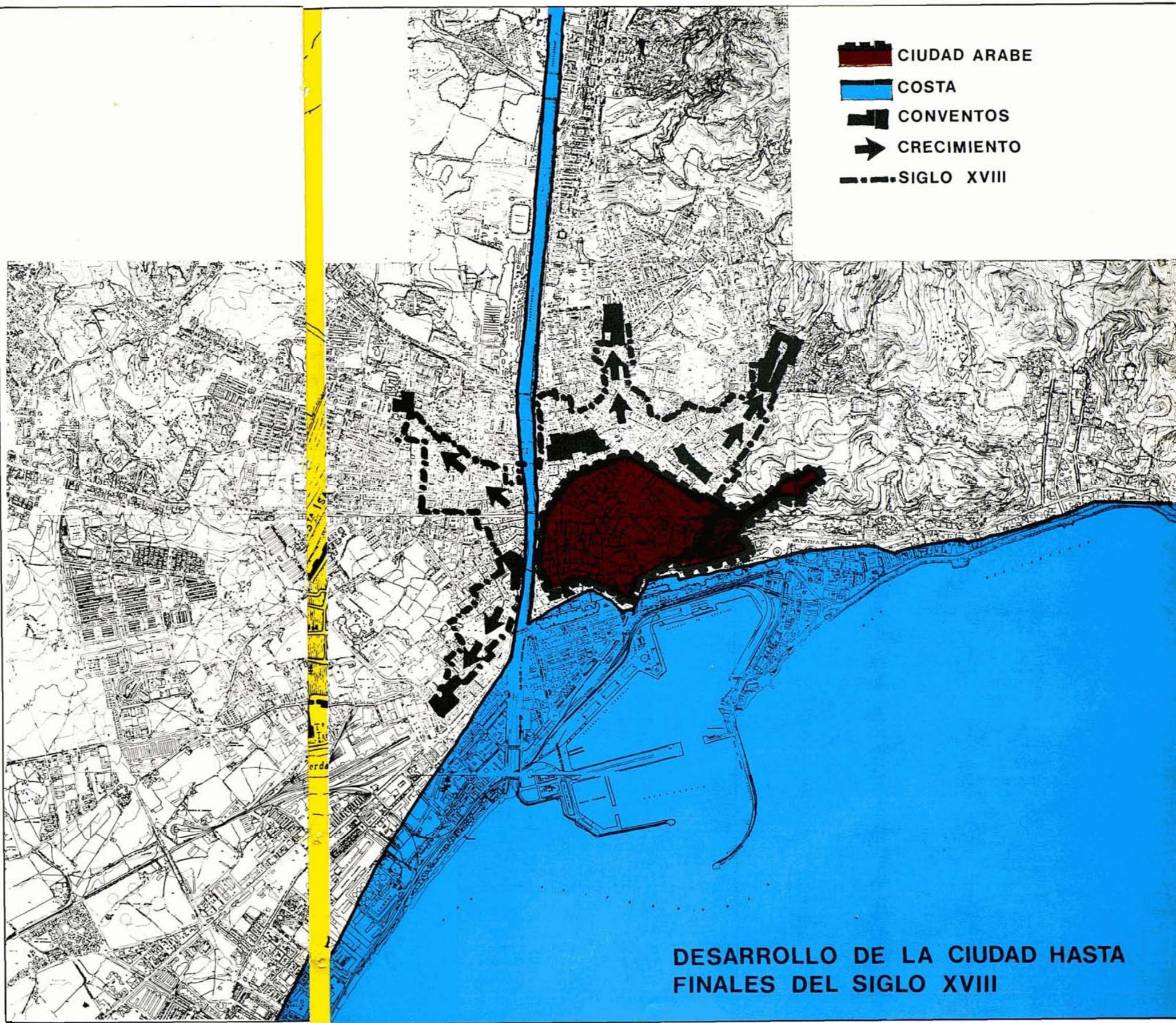
Se produce en esta época un desarrollo industrial y comercial de gran importancia. Heredia y Larios son hombres que van unidos a él con la creación de las ferrerías y el gran auge que toman las industrias del azúcar y el vino que repercutían en el puerto y su flota. Paralelo a este desarrollo hay un gran desarrollo cultural y todo ello tiene que traducirse necesariamente en un desarrollo urbano.

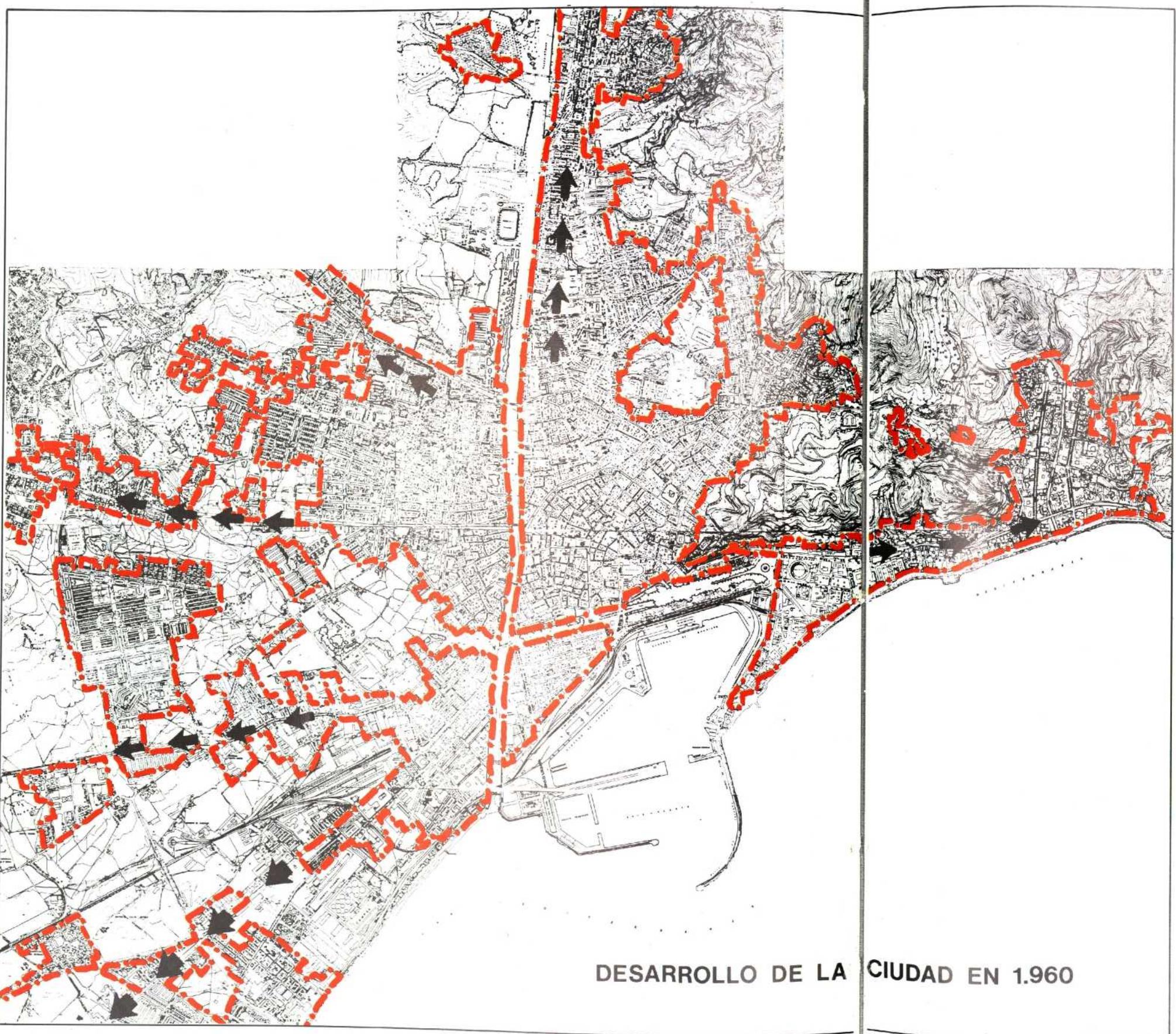
Una segunda circunstancia que contribuye a configurar la ciudad es la puesta en marcha de la desamortización. Esto ha de tener un interés extraordinario en el aspecto urbano. Durante los tres siglos anteriores se siguen fundando conventos, hasta el punto de que en ese momento casi un 25 por 100 de lo que hay dentro del límite de las antiguas murallas es de religiosos y fundaciones. El centro de la ciudad va a sufrir una gran transformación con los nuevos solares que aparecen como consecuencia de los derribos. Son numerosas las calles y pasajes actuales que se abren en esta época.

Hay un tercer hecho importante: los malagueños que llegan a los altos puestos políticos de la nación.

Las transformaciones son grandes en este siglo, pero hay tres actuaciones urbanísticas que por su importancia se destacan entre todas:

1.º La calle Nueva, que después de la conquista se había hecho para unir la plaza con el mar, ha quedado desplazada e insuficiente, y ahora se vuelve a plantear el problema para resolverlo de una forma adecuada con la época. La solución está clara y es un particular, Larios, el que la acomete; este hombre compra la totalidad de un polígono y realiza íntegramente la calle que lleva su nombre, con todos sus edificios, dejándonos con ella un conjunto urbano armonioso y de gran interés. A pesar de todo, creo que no hemos sabido valorarlo debidamente, ya que si no ponemos remedio rápido, seguiremos impasibles siendo testigos de su descomposición.





2.º Otro hecho importante es que, por fin, la ciudad logra romper la válvula que ha estado tanto tiempo cerrada: el camino de Vélez, el crecimiento hacia Levante, esa expansión que ha controlado el monte con la Alcazaba. Años atrás se había dado un primer paso con la creación de un paseo al principio de este camino; ahora se inicia la expansión y empieza a crecer el quinto dedo señalando una nueva dirección: el Levante, y van a nacer entonces unos barrios residenciales de gran belleza y calidad que imprimirán un carácter muy peculiar a Málaga con la vegetación de sus jardines, la variedad de sus árboles y sus flores, el aroma de sus jazmines y la calidad de sus edificaciones. Se oirá hablar de La Caleta, de El Limonar y de El Miramar, y sus nombres serán asociados inmediatamente a Málaga. Es triste, pero también estamos asistiendo actualmente al principio de su final.

El tercer hecho de importancia urbanística es la construcción del Parque. Su proyecto se titula:

«Proyecto de prolongación de la Alameda principal y establecimiento del Parque, urbanizando los terrenos ganados al mar en los muelles de Guadiaro, Cánovas del Castillo y Heredia.

Ley de 5 de septiembre de 1896».

Es el momento de los políticos.

Me llamó la atención un plano de planta general; es prácticamente igual a como se ha realizado, pero hay una diferencia notable: en los jardines situados entre el paseo Central y el paseo de los Curas, a la altura del edificio de la Aduana, se proyectaba una amplia plazoleta con un monumento en el centro, y en el plano figura una leyenda que dice: «Monumento al Excmo. Sr. D. Antonio Cánovas del Castillo»; creo que sería un dato suficiente si no abundasen otros más serios para descubrir al verdadero motor de esta gran obra. Francamente, se merecía que su recuerdo perdurase entre estos árboles.

En el siglo xx hay un nuevo compás de espera en el desarrollo de la ciudad. A finales del siglo anterior, concretamente en julio de 1878, se había descubierto en Moclín, en el Lugar de la Indiana, un brote de filoxera, brote que se seguiría extendiendo de forma paulatina al resto del país —a Jerez llega en 1894—. Este brote cau-

sará un gran quebranto en la economía local, pues terminará arruinando todo el cultivo de la vid. Por otra parte, la guerra europea, a principios también del siglo xx, dejará unas huellas muy claras en el comercio de Málaga. El desarrollo de la ciudad se verá cortado sin dar tiempo a preparar un orden para el futuro, y así, en este lapsus, pasarán varias décadas.

Después de este nuevo período de tranquilidad volverá a despertarse la ciudad, y a medida que nos vamos acercando a la mitad del siglo irá cogiendo más fuerza, hasta que en los años sesenta su desarrollo será incontrolable, desbordándolo todo, sin que haya normas ni planeamiento para contenerlo ni infraestructura suficiente. Viene entonces un crecimiento desordenado en el que se acusa aún más la forma radial; además ha surgido un nuevo polo de atracción que se deja sentir con gran fuerza: Torremolinos, con la costa occidental y el desarrollo, ayudado por la topografía fácil de la vega y los precios bajos de estas tierras, se orientará en esta dirección, sirviéndole de guías las carreteras de salida de la ciudad.

Hasta entonces también había ido creciendo más ordenadamente el brazo oriental, que llega hasta El Palo, y se separará con ello varios kilómetros del centro.

ORDENANZAS

La normativa con que se recibe esto son unas ordenanzas redactadas en el año 1900 y un Plan de Ensanche de 1927. Las primeras, reimpresas en el año 1924, son unas ordenanzas generales que dedican únicamente un título, el IV, a construcciones y obras. De ellas hay un artículo, el 216, que se hizo famoso, pues define las alturas en función de los anchos de las calles y termina diciendo: «Esto no obstante, en las calles que se hayan autorizado edificaciones de mayor altura que la fijada anteriormente continuarán permitiéndose». Dio mucho juego. En el año 1959 se reformaron, y concretamente este artículo lo fue únicamente en el sentido de aumentar las alturas. En 1950 se redacta un Plan General de Ordenación que llegó a tener existencia legal, pero en él se excluía el casco antiguo, que se seguía rigiendo por las Ordenanzas municipales. Se realizan varios Planes Parciales, unos

por iniciativa municipal y otros por el Ministerio de la Vivienda. Con ellos aumentó la normativa y cada vez se iba haciendo mayor la necesidad de clasificar. En 1966 se redactan unas normas complementarias que buscan una regulación de la situación urbanística, transitoria hasta la revisión del Plan General de 1950, que ya se había previsto revisar por acuerdo del Ayuntamiento en diciembre de 1964, revisión que sancionó definitivamente en la sesión plenaria celebrada el 17 de septiembre de 1966, firmándose el contrato con el equipo redactor en abril de 1967. El Plan tiene su normal gestación y se publica su aprobación en el «B.O.E.» de 14 de mayo de 1971.

Este Plan, muy interesante y muy necesario, intenta establecer, por medio de unos avances directores, un escalón intermedio entre él y los Planes Parciales. Se plantea la necesidad de remodelar la ciudad y de guiar su desarrollo estableciendo las dotaciones y servicios para los distintos sectores.

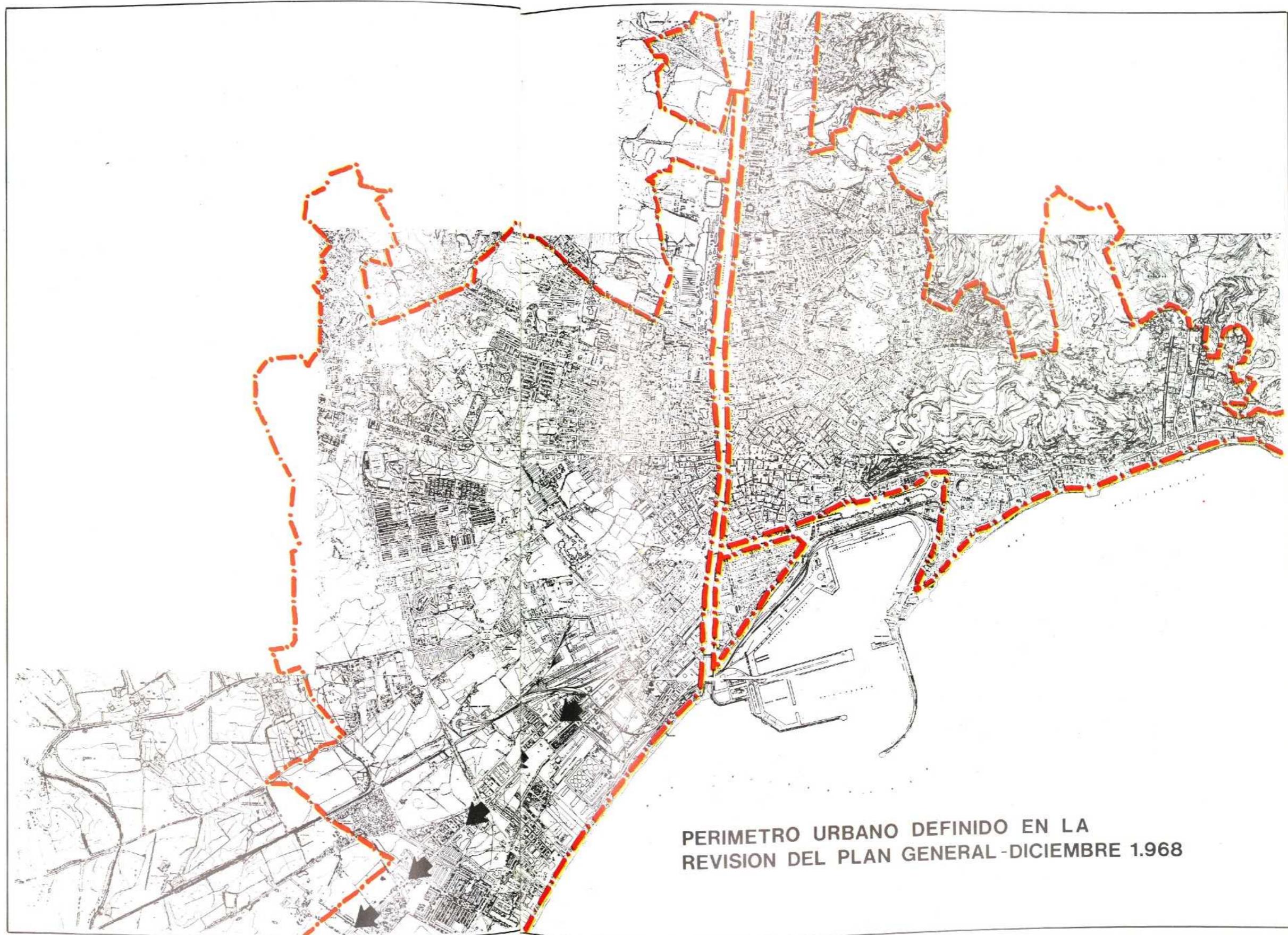
Quizá faltan medios de equipo para su puesta en práctica, pero su necesidad es tan grande que no dudamos se contará pronto con los medios necesarios.

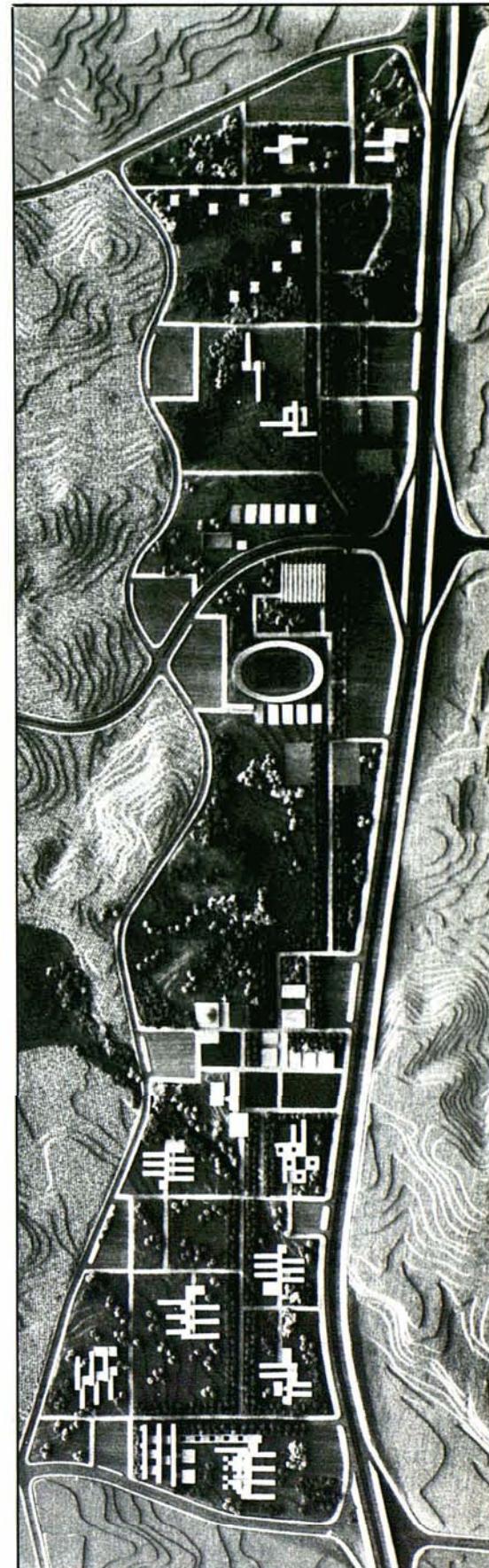
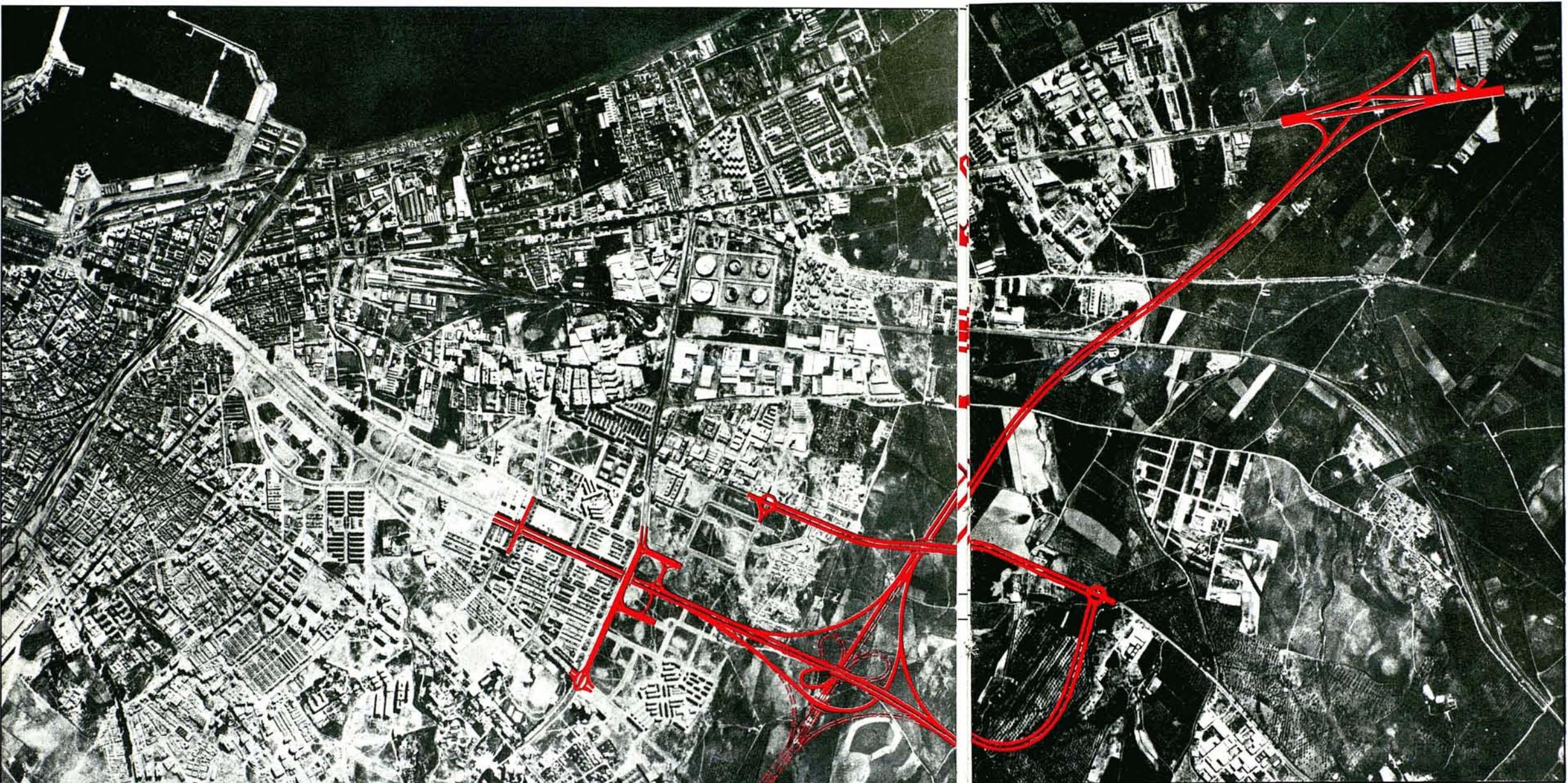
RED ARTERIAL

Este último desarrollo de la ciudad ha venido acompañado de otro fenómeno común a todo el país: el crecimiento del parque automovilístico, que en una ciudad con un trazado tan complejo viene creando una serie de problemas de bastante consideración en cuanto a circulación y en cuanto a aparcamientos. Unicamente nos salva parcialmente aquella Alameda y aquel Parque que hicieron nuestros antecesores para otros fines.

La realización de la Red Arterial es muy importante, y un primer paso de ella —el desviar antes de la ciudad los vehículos que no tienen necesidad de entrar— no puede tardar en realizarse. Parece que se va a proceder en breve a la revisión de esta Red, que por otra parte está incorporada al Plan General.

Actualmente está terminado el proyecto de autopista del acceso Oeste, en el tramo prolongación de la Alameda-Azucarera. Se designa por 7 MA-299, y su presupuesto es de 563 millones de pesetas. Resolvería la salida de





Málaga hacia la costa occidental. Es una obra importante, pero con ella seguiría pasando por el centro mucho tráfico pesado que entra de la carretera de Madrid o de la de Almería y que va en aquella dirección. Actualmente se está estudiando otro proyecto complementario de éste, el 7 MA-298, que enlazará el tramo anterior con el nuevo acceso desde Madrid. A este proyecto se le estima un costo de millones 300 de pesetas, y ha de estar terminado su estudio en seis meses. La unión de los dos constituiría un magnífico aliviadero.

es la salida hacia Almería, y con ello el tráfico ganará fluidez; pero la mejora en cuanto a desviación será escasa en tanto no se complete el circuito exterior cuando se realice la unión de esta entrada a Málaga con las dos anteriores; entonces el Paseo Marítimo podrá empezar a llamarse Paseo con algo más de propiedad. Esta última obra es la que tropieza con un terreno más difícil.

III PLAN DE DESARROLLO

Otro proyecto aprobado es la ampliación del Paseo Marítimo, que suponemos no tardará en realizarse; esta

«los principales proyectos de dicho Plan», nuestra ciudad figura varias veces. Todos tienen mucha importancia, pero quizás se destaque entre todos ellos la creación de una Universidad. Málaga está verdaderamente necesitada de ella, y así lo sienten sus ciudadanos adelantándose con sus esfuerzos para su logro. En el nuevo Plan General se había hecho una reserva importante de terreno para ese fin y se habían hecho también ya unos estudios previos, una iniciación de planteamiento de esta zona universitaria; se quería tener algo, tener una base para dialogar, para pedir, para hacer lo que fuere necesario para conseguir la Universidad. La inclusión de ésta en este

nuevo Plan de Desarrollo ha sido una gran noticia.

Otro punto importante es la realización de la infraestructura sanitaria de la costa. Es una gran necesidad.

También figura una notable mejora en las comunicaciones por carretera, ya que se incluyen Málaga-Córdoba, Málaga-Granada y Málaga-Almería. De las primeras ya está iniciado el primer tramo, que ha de eliminar la famosa Cuesta de los Montes, a la terminación de éste, que se supone para el primer trimestre del 73, y que será un gran alivio y facilitará mucho las comunicaciones con el interior.

Autopista acceso Oeste
tramo prolongación
de la Alameda-Azucarera

Primera idea de la
ciudad Universitaria
Malagueña



Planeamiento

PLAN GENERAL DE ORDENACION DE MÁLAGA

Eduardo Caballero Monros
Ricardo Alvarez de Toledo y Gross
Arquitectos y Técnicos Urbanistas

EQUIPO COLABORADOR

- D. Antonio Almadana Espejo, Arquitecto.
- D. José Castel Márques, Economista Sindical, Asesor Económico del Gobierno Civil y del Patronato Proindustrialización de Málaga, de la Diputación Provincial.
- D. José Luis Esteve Balzola, Arquitecto Municipal.
- D. Ricardo García Rodríguez, Ingeniero de Caminos de la Oficina Regional de Proyectos.
- D. Rafael Iñiguez Fernández, Abogado, Jefe del Negociado de Edificaciones, Arquitectura y Ornato del Excmo. Ayuntamiento de Málaga.
- D. Carlos Romero Herrera, Sociólogo, Profesor de la Escuela de Asistencia Social del Obispado de Málaga.
- D. Santiago Serrano Pendán, Ingeniero de Caminos, Jefe de la Confederación Hidrográfica del Duero.
- D. Daniel Vázquez Guerrero, Abogado.

CONCEPTOS TEÓRICOS EN TORNO A ESTE PLANTEAMIENTO

El Plan General de Málaga está redactado teniendo en cuenta los límites, exigencias, afirmaciones y posibilidades de la vigente Ley de Régimen de Suelo y Ordenación Urbana.

Esta Ley, que carece todavía de Reglamento, ha sido y es sistemáticamente maltratada por todos los bandos. Creemos que merece la pena ponerla a prueba, y porque pen-

samos que esta prueba puede ser positiva —si se utiliza con buena voluntad y con todas las posibilidades que ofrece—, hemos concebido el Plan dentro de su marco.

Como todos los urbanistas, también nosotros tuvimos nuestra época en la que estábamos de acuerdo con Gastón Bardet. Está en el candelero la libertad y, en consecuencia, en el mundo urbanístico es muy sugerente la teoría de que los urbanistas deben limitarse, como máximo, a indicar la trayectoria dinámica del organismo urbano, sin coartar la libre iniciativa, ya sea privada en unos países, ya sea pública en otros. Pero creemos sinceramente que, con nuestra mentalidad, educación cívica, organización, coordinación y sistema, este camino no sirve.

La corta edad de la técnica urbanística en España ha obligado durante una serie de años a que los planeamientos de las provincias tuvieran que realizarse desde Madrid o Barcelona, donde se encontraban los pocos iniciados. Su foraneidad llevaba algunas veces consigo un planeamiento ideal, bueno en teoría, pero quebradizo y abandonado después, por su desvinculación con la realidad viva de la ciudad planeada.

Nosotros vivíamos en Málaga y conocíamos los problemas de muchos rincones de la ciudad; por ello creemos haber hecho un Plan, que será mejor o peor, pero que no está desvinculado de la realidad, ya que nuestro punto de partida nos ha permitido orientar y captar el alcance de la abundante información que, para empezar, realizamos. En Planeamiento, como en bastantes cosas, es muy cierta la afirmación de que problema conocido es problema resoluble.

Por supuesto que existen situaciones políticas ideales para el desarrollo urbanístico, pero en cualquier situación es posible obtener un desarrollo que, aunque no sea el idóneo, puede ser aceptable. Lo mejor es enemigo de lo bueno.

Nuestra profesión de urbanistas nos obliga a ofrecer los mejores resultados posibles en el contexto en que nos movemos, para que estos resultados posibles sean a su vez medios con los que la colectividad o las autoridades realicen o encauzen convenientemente el desarrollo urbano. Las decisiones ejecutivas del Plan no son asunto nuestro, aunque sí lo sea el asesoramiento adecuado, y esta adecuación requiere una aceptación positiva de la situación real en todos los órdenes, económico, social, legal y político, sin olvidar los puntos débiles de todos ellos.

Todos sabemos muy bien que el planeamiento no puede reducirse a un documento estático, sino que constituye de por sí un proceso; pero de ahí no se infiere necesariamente que en la función que representa ese proceso no pueda haber escalones —nuestros planes—, que constituyen los respiros para tomar aliento y que en su propio contenido y regulación —si están bien concebidos— llevan el germen de la continuidad del proceso, ya sea pormenorizándolos en los planeamientos parciales y proyectos sucesivos, ya sea actualizándolos con las revisiones de planes y programas, siempre posibles si están basados en razones realistas y no bastardas. Lo malo, entendemos, es no cumplir los planes durante el respiro que ellos representan, porque entonces, a costa de no experimentar sus dificultades o contradicciones, no surge la necesidad de su modificación o actualización, y cuando más tarde, por alguna razón, se quiere echar mano de ellos, es cuando aparecen desfasados e inoperantes.

Lamentamos, eso sí, que el proceso de Planeamiento no se realice comenzando por el Plan Nacional, para seguir con los Comarcales y llegar a los Municipales; pero ¿qué le vamos a hacer? No por ello vamos a dejar de realizar esos instrumentos esenciales para el desarrollo de nuestras ciudades que son los planes generales y sus parciales siguientes. Tampoco dejamos de comprarnos un coche a gasolina aunque sea productor de contaminación, en espera de que la técnica americana, rusa o japonesa invente uno de propulsión atómica.

El asesoramiento y colaboración que los urbanistas podemos aportar para hacer realidad, y realidad eficaz, el proceso de planeamiento y de desarrollo de una ciudad no se limitan, con ser mucho, al Plan o a los Planes. La Ley y el sentido común brindan una serie de posibilidades de actuación antes y después de la promulgación del Plan que son muy importantes para la operatividad del mismo. Entre estas posibilidades se cuenta la preparación previsora de la cartografía e información pertinente, la aplicación prudente y oportuna de las suspensiones de licencias, la promulgación de normas provisionales o transitorias complementarias o subsidiarias, la buena orientación de la política municipal de suelo, el fomento máximo de la coordinación entre todos los estamentos administrativos y, desde luego, la creación de un ambiente propicio entre todos los ciudadanos, sean autoridades o personas corrientes.

Hemos sugerido y colaborado durante los largos años de preparación y redacción del Plan en la realización de muchas de estas medidas, a veces con riesgo de provocar susceptibilidades, y hemos tenido la satisfacción de ver que, aunque muy lentamente —la ciudad es un organismo humano y también inhumano—, los frentes de lucha del orden contra el desorden han ido avanzando.

Las consideraciones anteriores, que son a la vez puntos de partida y resultados de experiencia, constituyen una modesta opinión que quizás pueda servir a alguien. Pero, sin duda, será más provechoso que la dejemos ahí, sin más, y pasemos a exponer el Plan, lo que es algo más complicado.

HISTORIA ANECDOTICA

El «Proyecto General de Ordenación» que Málaga poseía, y del que el actual es legalmente una revisión, databa del año 1950, en el que fue aprobado por la Comisión Central de Sanidad Local. Su nombre familiar es Plan González Edo.



Las vicisitudes por las que pasó su aprobación fueron grandes, pero ya son anécdota. Como también lo es —pero anécdota a retener— que después de aprobado este Plan, por uno u otro motivo, no se habían seguido realizando los parciales que, según su propio texto de aprobación, influido ya antes de la Ley del Suelo de 1956 por las ideas de Bidagor, debían irse siguiendo. Eran épocas de poca actividad constructiva y el Plan durmió durante muchos años el sueño de los justos en un vetusto cajón del Ayuntamiento malacitano. Aunque, fuerza es decirlo, no por ello dejó de producir frutos a distancia, ya que dos realizaciones vitales para la ciudad de Málaga, que ahora se están completando —la Ronda Intermedia y el Polígono de Prolongación de la Alameda—, no existirían sin aquel Plan. Y conste que ésta última —ampliación *ex novo* del mismo corazón de la ciudad— es algo que no pueden disfrutar muchas otras ciudades, por no decir ninguna.

El insólito desarrollo turístico que atacó a la Costa del Sol al fin de la década de los cincuenta provocó en su capital un desarrollo urbano importante hacia los años 61 y 62, cogiendo desprevenido a su Ayuntamiento, que había menospreciado y olvidado hacía tiempo el Plan González Edo. Los años siguientes presenciaron un forcejeo constante entre la promoción particular y el control municipal para imponer lo que en cada caso parecía —de acuerdo con las ideas cambiantes— más apropiado a los intereses particulares o a los públicos, aunque siempre bajo la bandera común de no entorpecer ese desarrollo que, además de urbano, era económico y social.

El Ayuntamiento acometió diversos estudios de Ordenación posibles que, por defectos formales o falta de consenso, no llegaron a obtener fuerza legal; urbanizó y hermoseó la fachada turística de la ciudad, suspendió las licencias en algunos sectores e intento esporádicamente, y con frecuentes fracasos, imponer su competencia jurídica para impedir algunos actos urbanísticos contrarios a la normativa vigente.

Sólo una medida jurídica se consolidó legalmente: la modificación del artículo 216 de sus viejas Ordenanzas Municipales —del año 1902— para aumentar las alturas en función del ancho de las calles que él mismo regulaba. Curiosamente, la tramitación de esta modificación se realizó no por el procedimiento de la Ley del Suelo que hubiera sido correcto, sino por el de la Ley de Régimen Local, obteniendo la aprobación del Gobernador Civil. Este artículo, además de regular las alturas, contenía párrafos que, combinados con el estado de ánimo que entonces cundía, sirvieron para conducir a la ciudad al caos urbanístico, del que ahora comienza a recuperarse. Los párrafos en cuestión son los siguientes:

1.º «En calles de más de 20 metros de anchura, Ordenanzas especiales» (que jamás llegaron a redactarse).

2.º «No obstante lo anterior, en aquellas calles en que se hubieran consentido mayores alturas, continuarán autorizándose». (En virtud de ello, y en un proceso escalonado en que cada autorización se basaba en el antecedente de la transgresión anterior, la altura normal de Málaga pasó de tres y cuatro, a nueve y diez plantas.)

Un punto importante del forcejeo para estropear la ciudad fue la sentencia, contraria al Ayuntamiento, emitida por el Tribunal Supremo de fecha 21 de marzo de 1964, en el proceso entablado por el primero contra un particular que construyó sin licencia, y contraviniendo la normativa del Plan 1950, en la zona de Ciudad Jardín. En uno de los considerandos de dicha sentencia, y como consecuencia de una desgraciada prueba testifical, se ponía en franca duda la validez legal del Plan. Aunque al fin de la sentencia el mismo Tribunal lamentaba la situación y expresaba la esperanza de que la Corporación regularía su situación jurídica «con el fin de poder imponer en lo sucesivo la necesaria disciplina urbanística». El resultado fue fatal para la autoridad municipal. Todo el ambiente constructivo privado de Málaga dio por sentada la no validez del Plan González Edo y, naturalmente, sacó la consecuencia que le interesaba: que al no haber Plan, el único Reglamento con que se podía regular la construcción eran las vetustas Ordenanzas de 1902, y concretamente el artículo 216, tan oportunamente modificado y conservado a medias, pero no ya extendido, como hubiese sido en todo caso correcto, a los límites del casco urbano, sino, sin límite alguno, a cualquier lugar del término en que cualquier promotor pretendiera levantar un edificio. Y así se otorgaron licencias para edificios medianeros en mitad del campo, con alturas proporcionadas a unas calles inexistentes en función de un artículo redactado en 1902 para un casco urbano y modificado, a favor de la congestión, por un trámite no correcto sin que de nada sirviera ya el Plan que, a pesar de todo, continuaba vigente.

Las circunstancias reseñadas y otras muchas que omitimos configuraban la situación urbanística en 1964, cuando comenzamos a preocuparnos de ayudar a evitar que la ciudad pereciera por asfixia. Antes ya, en 1963, se había logrado, gracias a un concejal arquitecto y al realismo del alcalde, que el Ayuntamiento decidiera encargar el levantamiento fotogramétrico de 10.000 hectáreas del término. A fin de 1964 recibimos un primer encargo informal de otro alcalde para estudiar un nuevo Plan. Inmediatamente nuestro colaborador jurídico, Daniel Vázquez, lanzó un dictamen en defensa de la vigencia y obligatoriedad del Plan 1950. Despues redactamos una, sencilla

complementarias y subsidiarias de aquél que, promulgadas por el Ministerio de la Vivienda en 1966, paliaron algo la situación, y colaboramos con la Oficina Regional de Proyectos de Obras Públicas en un proyecto de red arterial que se tramitó como Plan especial de Comunicaciones de la comarca, con base en el cual el Ayuntamiento promulgó una suspensión de licencias sobre la superficie de la red que le preservó para el futuro sus alineaciones.

Y así, después de no pocos roces y hasta un período en blanco de ignorancia oficial del primer encargo del estudio por el Ayuntamiento, llegamos, en abril de 1967, a contratar, con un tercer alcalde, el nuevo Plan.

El Plan se redactó en tres etapas: Fase previa, Avance y Plan definitivo, entregándose este último en enero de 1969. Su aprobación definitiva por la Comisión Central de Urbanismo tuvo lugar el día 23 de abril de 1971, ocho años después de haberse encargado para él el levantamiento fotogramétrico de la ciudad, y durante el mandato del cuarto alcalde que hemos conocido durante la redacción del Plan.

DIRECTRICES DEL PLAN

El Plan General de Málaga se basa, como es lógico, en las tres ideas primarias que todavía siguen constituyendo el «slogan» de llamada al urbanismo —sol, espacio y naturaleza—, y en el intento de solucionar equilibradamente las cuatro situaciones problemáticas de nuestra vida urbana: habitar, trabajar, recrearse y circular.

Como corolarios directos de ese fondo fundamental se ha procurado atender los prudentes consejos de la Carta de Atenas:

— Que las viviendas estén bien orientadas, ubicadas en las mejores laderas, protegidas del viento, con amplios horizontes panorámicos y alejadas de las vías de mayor circulación.

— Que, proporcionalmente a las viviendas y en relación con ellas, existan abundantes espacios libres y los necesarios servicios sociales y culturales para la población, dimensionados y ubicados según las necesidades cotidianas, semanales o periódicas, y según los diferentes grados de agrupación humana —unidad de vecindad, barrio, distrito o ciudad.

— Que las instalaciones para el trabajo se ubiquen y agrupen convenientemente, según sus diferentes clasificaciones, para lograr a un tiempo agradabilidad en el trabajo, productividad en el proceso económico y un buen equilibrio

del binomio dependencia-autonomía entre la actividad laboral y las otras actividades humanas, familiares, culturales y recreativas. Así, pues, las instalaciones para servicios artesanos y suministros cotidianos deben ubicarse independientemente, pero cerca de las viviendas; las instalaciones para el gran comercio y los negocios deben agruparse en complejos centralizados, bien relacionados con las restantes unidades urbanas y provistos de abundante aparcamiento; la industria propiamente dicha se debe emplazar en sus zonas especiales, separadas de los restantes usos mediante cinturones verdes naturales y bien relacionadas, en cuanto a vías y elementos de transporte, tanto con el mundo material de la economía, materias primas y mercados, cuanto con el mundo social de los hombres que la hacen producir.

Junto a estas ideas elementales de doctrina y técnica urbanística a aplicar, la información urbanística realizada y el análisis reflexivo de la misma nos dieron datos fundamentales y problemáticos sobre la evolución de la ciudad y sobre su estado en 1967. Datos que se aplicaron en las premisas de planeamiento.

En el momento de realizar la información urbanística, Málaga tenía 335.000 habitantes y los sectores construidos se extendían sobre unas 900 hectáreas de terreno, produciéndose una densidad media de 350 habitantes/hectárea. El Plan González Edo previó en su momento 1.158 hectáreas de suelo residencial e industrial.

Los problemas urbanísticos deducidos de la información se sintetizan en su desordenada trayectoria: desorden jurídico en cuanto que se desconocía lo que se podía o debía construir en cada sitio; desorden topográfico, en cuanto que la ciudad se extendía hasta unos ocho kilómetros del centro cívico-comercial, mientras éste subsistía, como único centro, sin renovación ni adaptación de ninguna clase; desorden estético originado no ya por el estilo o calidad, sino por la promiscuidad de los usos, tipos y alturas.

La construcción entre 1962 y 1966 había sido de unas 25.000 viviendas —casi todas de protección oficial—, que constituían un 40 por 100 del total de viviendas existente. El número de locales comerciales era de 7.400 —uno por cada nueve viviendas—, permitiendo esto que la ciudad entera, como capital de la Costa, en pleno «boom» turístico, se convirtiera en un gran centro comercial¹, entendiéndose por gran centro, en este caso concreto, un centro muy disperso, extenso y deslabazado.

La inadecuación del Planeamiento y de la Normativa urbanística vigentes al ritmo desmesurado de desarrollo era evidente. Se hizo un cálculo de la capacidad de población del área urbana del Plan González Edo en la hipótesis de que la construcción se atuyera estrictamente a la Normativa interpretada existente, obteniéndose la desorbitada



cifra de 896.000 habitantes futuros, con una densidad de 682 habitantes/hectárea. La contemplación simple de estas cifras daba una idea clara —sin tener en cuenta los fenómenos de potenciación— de una problemática absurda e inadmisible.

Junto a las 900 hectáreas de sectores urbanos construidos, existían 57 urbanizaciones privadas —unas clandestinas, otras legales en su intento de tramitación, pero ninguna oficialmente aprobada—, extendidas sobre unas 1.000 hectáreas de terreno, de las que 870 hectáreas estaban en suelo rústico.

La disociación existente entre la urbanización y la construcción hacía que paradójicamente se edificara a ritmo rápido en el centro de la ciudad —donde la urbanización era deficiente— mientras existían esas urbanizaciones privadas —urbanizadas de verdad— en las que se construía poco o nada.

El déficit de equipamiento social ocupaba el primer lugar entre los problemas acutantes. Se detectó en la información un déficit de más de 36.000 puestos escolares, lo que escandalizó en gran medida al sector público, que sólo a regañadientes fue elevando su estimación oficial del déficit en los años siguientes hasta llegar a la realidad con el Libro Blanco y los actuales Planes de Urgencia del Ministerio de Educación. En cuanto a las zonas verdes públicas, de las 235 hectáreas previstas en el Plan González Edo, solamente 61 hectáreas estaban a este fin dedicadas, y de ellas, 50 hectáreas en el parque forestal de Gibralfarro. En cuanto a espacios deportivos públicos, sólo se podía hablar, en solitario, del Campo de la Juventud, con cinco hectáreas.

Naturalmente, a estos déficits detectados les corresponde como premisa fundamental del nuevo Plan no sólo su anulación, sino también las previsiones oportunas para garantizar las dotaciones de la población futura.

Entre las dotaciones previstas ha figurado en el nuevo Plan siempre la de zona universitaria, lo que ha contribuido bastante, a nuestro entender, en el camino recorrido hasta lograr la reciente promesa ministerial de creación de la Universidad de Málaga (única ciudad de Europa de más de 300.000 habitantes sin Universidad).

El déficit de viviendas, en cambio, puede decirse que casi no existía. Realizamos una encuesta específica sobre un 5 por 100 de hogares y obtuvimos una cifra de 18.000 viviendas como necesidad acutante.

Esta necesidad podía, sin embargo, ser atendida en la práctica por los polígonos estatales en marcha (Huerta de la Palma, de la O. S. H. y A., y Carretera de Cártama, del I. N. V.). Y esto era lógico, puesto que lo único que se había hecho hasta entonces era construir viviendas. Del

67 hasta ahora se han hecho muchos miles de viviendas, promovidas por particulares, aparte de las estatales. En buena lógica, el pequeño déficit debía haber desaparecido. Pero estamos seguros de que, de volver a hacer el muestreo de entonces, volverían a salir las 18.000 viviendas de déficit. Esto quiere decir que siguen existiendo unos cuantos miles de familias que o no pueden o no quieren ingresar esa cantidad inicial que se aprecia para adquirir una vivienda subvencionada. O, dicho de otro modo, que existen unos miles de familias para las que hay que hacer viviendas en alquiler.

La red viaria de la ciudad databa de tiempo inmemorial y estrangulaba ya casi por completo el tráfico. Sus defectos y su solución (a quince o veinte años vista) habían sido ampliamente estudiados en el Proyecto de Red Arterial, realizado por M. O. P., en el que colaboramos en su día. El aparcamiento comenzaba a invadirlo todo y a crear problemas y psicosis. En este momento los crea aún más.

La trayectoria económica actual de Málaga no es precisamente la industrialización. La industria constituye un problema en varios aspectos. La estructura industrial es decadente, como lo demuestran los índices económicos contenidos en el estudio realizado en la información, que son decepcionantes: el porcentaje de población activa industrial era del 36,4 por 100, pero esa actividad industrial era la construcción e igual o más de la mitad; los promedios de potencia instalada eran muy bajos, 1,17 Kw./persona y 20,7 Kw./empresa; promedios muy bajos de puestos de trabajo por empresa, 18, con tendencia a la baja; valores de inversión anormalmente bajos en la creación de nuevos puestos de trabajo en los últimos años, 300.000 pesetas por empresa y 50.000 pesetas por puesto de trabajo.

Desde luego, la antigua tradición industrial malagueña —aquí estuvo el primer alto horno de España— había envejecido tiempo atrás por diversas causas, entre las que sobresale el señuelo de los fáciles beneficios del turismo, pero realmente se cortó de raíz —tras un esperanzador rebrote con la Standard, Intelhorce y Amoníaco Español— al crearse el incentivo artificial, en otras provincias españolas, de los beneficios fiscales concedidos a los Polos en los Planes de Desarrollo.

El Plan General no podía conformarse a las características industriales actuales, y considerando indispensable para el porvenir de la ciudad un contrapunto industrial, junto a su peso turístico, debía prever —pese a las circunstancias político-económicas no propicias— las adecuadas zonas y polígonos industriales y sus dotaciones necesarias.

Por otra parte, un pequeño error de perspectiva del Plan 1950, al haber previsto la zona industrial junto y a

lo largo de la playa Oeste de Málaga, y un error grande en su aplicación, al haberse permitido la prolongación de las construcciones industriales indefinidamente a lo largo de la playa, casi hasta el río Guadalhorce, habían creado, en definitiva, una muralla de construcciones industriales, obstáculo serio para la puesta en valor de aquella playa.

Y así, paradójicamente, Málaga, capital de la Costa del Sol, se había quedado sin playas (hace unos cuantos años, al construirse un Paseo Marítimo sobre la playa Este, desapareció dicha playa), y el conseguir playas adecuadas para la ciudad constituye, por tanto, una más de las premisas necesarias al Plan ya no sólo con vistas a la atracción turística, sino simplemente como parte esencial de los espacios libres destinados al recreo de toda la población de Málaga.

En cuanto al turismo, la información urbanística indicaba muy buenas perspectivas para la Costa, pero pocas realidades en lo que a la ciudad concernía. Málaga es, indiscutiblemente, la capital de la Costa del Sol y la conocen todos los turistas que vienen a la misma, pero sólo de pasada, de refilón, ya que hasta ahora, debido a los defectos urbanísticos que lamentablemente tuvimos que constatar, no había podido absorber el más mínimo porcentaje, aunque fuera representativo, de la gran afluencia turística a la Costa.

Esto en lo que respecta a Málaga ciudad. Porque como Municipio comprende a Torremolinos, que participa de todas las características de la Costa, aunque no está comprendido en este Plan General. El Plan General abarca la parte de término municipal comprendida al este del río Guadalhorce, habiendo sido objeto la parte oeste en su día de un planeamiento general especial.

Establecimos como premisa que las zonas de posible asentamiento turístico de la ciudad eran varias y que en realidad las elegirán los turistas a su capricho. Pero hay una clara, que no podía dejarse de señalar, comprendida entre la carretera de Cádiz y el mar: la de la playa a recuperar de la que hablábamos anteriormente. Esta zona no satisfará nunca al «gran turismo», pero sí a otro menos grande, nacional o extranjero, y desde el punto de vista netamente urbanístico ha de formar el cordón umbilical que se prolongue hasta cruzar al otro lado del río Guadalhorce, para llegar a constituir la inevitable conurbación Málaga-Torremolinos.

Paralelamente a estos datos suministrados por la realidad y a las premisas de planeamiento derivadas existen finalmente unas perspectivas de futuro a las que hay que adecuar la solución de los problemas y la aplicación de

doctrina y técnica. Esas perspectivas adoptan para Málaga la siguiente formulación sintética:

De tres hipótesis de crecimiento (pesimista, moderada y optimista) formuladas se adopta para el Planeamiento la tercera, optimista, a la que corresponde para el año 2000 una población, entre autóctona y flotante, de 750.000 habitantes y un contexto básico socioeconómico que incluye los siguientes puntos:

El Gobierno de la nación, apoyado en unas facilidades concretas que en parte importante corresponde ofrecer al Municipio malagueño (agua, terrenos baratos y comunicaciones fluídas en el encuadre real y clara delimitación de la utilización del espacio urbano como marco legal), concede especiales incentivos para la localización en nuestra ciudad de industrias de amplio mercado (actividades de vanguardia, átomo y electrónica; actividades tradicionales, textil, abonos, bodegas; otras de amplia base potencial, conservas, cinematografía, deportes, industria selecta de cuero, de los metales y de la madera, etc.). Con estas actividades, todas ellas competitivas y caracterizadas, en general, por requerir poca mano de obra y muy cualificada, se crean en total 50.000 nuevos puestos de trabajo de aquí a fin de siglo.

Por otra parte se produce un aprovechamiento muy extenso de los recursos turísticos potenciales y naturales, con un aumento sustancial de la hasta ahora estacionaria tendencia de la afluencia turística hacia la capital, así como del ritmo de crecimiento de los servicios cuaternarios y de los terciarios en general, cuya expansión asume el principal papel en la creación de puestos de trabajo, con una cifra de 100.000 nuevos puestos para el año 2000, doble de la debida a la industria.

El puerto, el aeropuerto, las carreteras y el ferrocarril tienen sus Planes previstos con independencia del de la ciudad y han de ser ampliados para una capacidad concordante con el panorama futuro previsto para la misma y para los que con él se corresponden tanto en el «hinterland» provincial como en la Costa.

Este capítulo de perspectivas y previsiones, que en todo planeamiento podríamos llamar profético, es, por supuesto, el más difícil de justificar. En nuestro caso, las tendencias y tensiones de la ciudad estaban bastante claras y por el momento va pareciendo también clara la voluntad general de enderezarlas en el sentido que apuntó el Plan. De que a su ejecución se aporten la constancia, la prudencia y los medios convenientes depende el que en definitiva se logren o no los niveles previstos.



**Plan General
de Ordenación de Málaga**



CONTENIDO DEL PLANTEAMIENTO

Con las anteriores directrices hemos realizado un planeamiento cuyas características vamos a tratar de sintetizar en sus rasgos principales.

Para caracterizarlo es preciso comenzar aclarando las diferencias intrínsecas de los dos grandes sectores en que puede dividirse la ciudad: el núcleo urbano actual, construido, urbanizado o sometido a anteriores planeamientos, y la expansión futura.

En el núcleo actual se ha realizado lo que propiamente puede llamarse una Revisión del Plan vigente. En él partimos de unos pies forzados que no es lícito soslayar más que por razones poderosas y sopesadas: son el Plan 1950, con su impronta positiva y negativa, y sus consecuencias, Planes Parciales, Normas Complementarias, Red arterial y realizaciones de construcción y urbanización. Con tales condicionamientos el planeamiento ha consistido en dar los retoques posibles para lograr, en cuanto sea factible, los tres objetivos más acuciantes: disminuir la tendencia a la densificación, mejorar las posibilidades de tráfico y dotar a la población de los espacios necesarios para zonas recreativas y servicios sociales. Plásticamente se aprecia claramente lo dicho, en el plano de zonificación, por el galimatías central de colorines; desde luego nos hubiera gustado borrarlo y el esquema sería así mucho más brillante, pero tendría el inconveniente de no servir para nada.

En las zonas de expansión el planeamiento ha sido radicalmente diferente, y aunque legalmente se califique de Revisión, de hecho constituye un nuevo Plan. En estas zonas los condicionantes no son los estados de hecho, sino los supuestos establecidos para el futuro de la ciudad. El Plan es en ellas un esquema director que ha de ser concretado paso a paso por los planeamientos parciales, que podrán acudir a todos los recursos técnicos y legales para lograr una ciudad adecuada al hombre y a los hombres.

La expansión lógica y topográficamente fácil de la ciudad está en la vega del Guadalhorce. Salvo una pequeña extensión posible en el valle del Guadalmedina, la orografía limita drásticamente cualquier otra ampliación seria de la ciudad.

En esa vega del Guadalhorce se distinguen dos zonas claramente diferenciadas al norte y al sur de la carretera de Cádiz (CN-340). Al norte se ubica la expansión más característica de este planeamiento, lo que podríamos llamar Málaga-Paralela, ciudad industrial que contempla

el mar desde una vertiente de inmejorable orientación y clima, y se extiende sobre el valle agrícola, a caballo sobre el ferrocarril y las principales vías de penetración y comunicación. El tamaño de esta Málaga-Paralela —entre 150.000 y 200.000 habitantes— es óptimo para su autosuficiencia y desarrollo. Su esquema de planeamiento se compone de cuatro fajas horizontales que enumeradas de norte a sur son:

— Una zona residencial de viviendas aisladas, en parte ya iniciadas, en las estribaciones y primeras pendientes fuertes de los montes, alrededor de un núcleo rural, Puerto de la Torre.

— Otra zona residencial plurifamiliar, dividida en barrios óptimos de 10.000 habitantes a lo largo de un eje de tráfico sobre el actual camino rural de la Colonia de Santa Inés.

— Una faja de terrenos de reserva especial con funciones diversas: separación entre las zonas residenciales e industriales, asiento de los servicios sociales de la ciudad lineal anterior y gran reserva para emplazar todas las instalaciones sociales masivas, vitales, que Málaga necesita, para las que es imposible a estas alturas encontrar emplazamiento en el núcleo actual (Ciudad Universitaria, otras enseñanzas, centros deportivos y sanitarios, ferias, centros de investigación, etc.).

— Finalmente, una gran zona industrial de aproximadamente 800 hectáreas, cuyo emplazamiento está avalado por bastantes razones: buenas condiciones topográficas, paso central del ferrocarril y acceso fácil a la autopista, punto de acceso a Málaga de los productos agrícolas del Guadalhorce, inapetencia actual de la misma por la expansión turística o residencial, posibilidad de fácil abastecimiento de agua y de saneamiento independiente del resto de la ciudad, etc. Su extensión está relacionada con los 50.000 puestos de trabajo previstos a razón de 70/hectárea.

Esta zona se prolonga hacia la ciudad actual a lo largo de la penetración ferroviaria, terminando en el polígono industrial existente, promovido hace algunos años por la Gerencia de Urbanización.

La normativa del Plan, en consonancia con el importante condicionamiento turístico y residencial, excluye de esta zona (dividida en industria-jardín, industria ligera e industria media) todas las actividades productoras de humos y la industria pesada, cuyo emplazamiento adecuado será en otro punto auténticamente alejado de la ciudad.

El conjunto de las cuatro fajas de este Málaga-Paralela se limita al este, y se separa de la ciudad actual a lo largo de la autopista de circunvalación, mediante un rosario de zonas verdes de distinto significado y destino:



zona forestal, parque urbano principal (de unas 100 hectáreas) e industria-jardín (que será por lo menos verde a efectos visuales).

Al sur de la carretera de Cádiz se sitúa la expansión que podemos llamar turística de la ciudad. La excelencia y continuidad de la playa entre el puerto y el río Guadalhorce condiciona fuertemente el destino de esta zona, aun cuando éste esté actualmente entorpecido por instalaciones industriales. Esta expansión se compone de una primera zona residencial plurifamiliar en conexión con la vivienda existente y otra mixta de inferior densidad hasta el río, que pasará a ser la realmente turística, en la que cabrán tanto los bloques de apartamentos como las viviendas unifamiliares, hoteles, etc., completados con las instalaciones sociales necesarias.

En el centro de esta expansión y relacionada con la autopista se ubica otra reserva especial turística, con función similar, hacia esta faceta de la actividad de Málaga que la antes descrita en la Málaga-Paralela. El cambio de signo que presupone el nuevo destino residencial y turístico de este sector de la ciudad está supeditado a que las industrias emplazadas en ella comprendan el interés para la ciudad e incluso la rentabilidad que para ellas puede suponer su traslado. El Plan hizo en esto un acto de fe, pero la inmediata experiencia posterior está demostrando que no fue vano, ya que estos trasladados están comenzando a producirse y hasta la Campsa (!) parece que está pensando en realizarlo, habiendo dado también ejemplo el ferrocarril Málaga-Fuengirola, cuyo trazado y características están sometidos a renovación total.

La red viaria que corresponde al planeamiento descrito hasta aquí está fundamentalmente basada, como ya hemos dicho, en el estudio de Red Arterial de Obras Públicas, corregido y aumentado para aquellos aspectos nuevos que el planeamiento ha concretado después de él. El esquema más esencial de dicha Red lo constituyen las siguientes vías:

— Autovía del Guadalmedina, que hasta ahora no existía y que enlaza el norte con el nuevo acceso a Málaga, desde el interior, por el valle del Guadalmedina. Esta autovía, que aprovecha el único paso posible en esa dirección en el centro de la ciudad, se realizará por fases, sobre el cauce del río, con una solución técnica que, después de varios lustros de discusión, parece va a ser el embocadura del mismo.

— Autopista de circunvalación, que une por el exterior de la ciudad actual sus tres principales accesos: Cádiz (Costa del Sol), Madrid (nuevo acceso) y Almería (Costa Oriental). Esta autopista, ya en fase de proyecto, separa la ciudad actual de la Málaga-Paralela, hecho que hemos

tomado precisamente en el planeamiento como positivo y limita en lo restante todas las expansiones topográficamente posibles de la ciudad.

— Eje principal E-O de la ciudad, que al oeste del Guadalmedina se bifurca en dos: la actual carretera de Cádiz y la nueva prolongación de la Alameda, que se extiende a lo largo de los Polígonos residenciales del Ministerio de la Vivienda y penetra en la extensión Málaga-Paralela, separando la Zona Industrial de la de Reserva Especial, y que al oeste está constituido por la característica sucesión de Alameda, Parque y carretera de Almería o Paseo Marítimo.

Ha sido también tema del planeamiento la circulación y el transporte colectivo, y para ellos están previstas dos acciones fundamentales: la cancelación del tráfico en el casco antiguo, creando un cinturón de aparcamientos perimetrales, y la creación de una línea de transporte colectivo por el eje E-O de la ciudad mediante monocarril aéreo u otro sistema que ya se elegiría.

Para acabar esta breve síntesis de los rasgos básicos del planeamiento queda sólo aclarar algunos conceptos usados en la zonificación.

Las zonas residenciales del Plan se han clasificado sólo en cinco denominaciones: Núcleo central, Ensanche, Residencial plurifamiliar, Residencial-mixta y Residencial unifamiliar aislada.

Las dos primeras, como su nombre indica, corresponden a la ciudad cerrada que en el Plan se encuentra ya realizada. Las tres siguientes corresponden todas ellas a un concepto de ciudad abierta (se ha eliminado el antiguo concepto de ciudad jardín, porque entendemos, como su inventor ya pensaba, que toda la ciudad debe ser jardín) y se clasifican por las características de agrupación o aislamiento de las viviendas. La intermedia, denominada mixta, constituye una zona de transición en el tiempo y en el concepto; en el tiempo, porque casi siempre coincide con los sectores de ciudad jardín del Plan anterior que, al amparo del volumen permitido, habían comenzado a transformarse con la edificación de bloques plurifamiliares, y en el concepto, porque mediante ordenanzas adecuadas hemos tratado de formalizar la dualidad de tipos de edificación sin que se molesten mutuamente. Cada una de las zonas se subdividirá en subzonas de diferente edificabilidad; entre los diferentes valores de ésta, en su mayor parte se han establecido los que entendemos óptimos para sus características, 4,5, 3,2, 1,5 y $0,80 \text{ m}^3/\text{m}^2$, aunque también haya otros superiores aceptados en virtud de antecedentes insoslayables o del interés de establecer un estímulo especial a la iniciativa privada para lograr la transformación rápida de determinados sectores como los

que bordean la playa. Las zonas residenciales están en su mayor parte en suelo de reserva urbana y constituyen zonas complejas en las que todavía falta determinar las necesarias zonas elementales a nivel de barrio (viales, verdes, deportivas y sociales en todos sus aspectos) mediante el planeamiento parcial para el que el Plan establece una normativa minuciosa.

Además de las anteriores zonas residenciales, el territorio se cubre totalmente con las ya citadas antes zonas industriales (jardín, ligera y media), las de Reserva especial (social-deportiva, universitaria y turística), las verdes y deportivas a nivel superior a barrio y la agrícola y forestal en suelo rústico.

Finalmente conviene indicar, porque constituye una novedad, que se han delimitado y considerado como zona —que se regula mediante normas transitorias— «los espacios destinados actualmente a uso o servicio público o social», a los que en principio se impide pasar a uso residencial para que constituyan una reserva a la que el Planeamiento parcial ha de acudir en primera instancia para abastecer esas mismas necesidades públicas y sociales.

DINAMICA DE LA REALIZACION DEL PLAN

Las previsiones que se establecen en el Plan para estimular, encauzar y regular el desarrollo de la ciudad están contenidas en su documentación escrita, algunas de cuyas peculiaridades destacamos a continuación.

El proceso de planeamiento está estructurado en la siguiente forma: los planos del Plan General contienen la zonificación descrita anteriormente, que se limita a las zonas residenciales, industriales y rústicas, con características complejas, y a las zonas verdes, deportivas y sociales y al viario principal elementales, correspondientes únicamente a los niveles ciudad y distrito. Las mismas zonas elementales (verdes, deportivas, sociales y viario) de interés específico de cada barrio han de quedar determinadas dentro de las anteriores zonas complejas, especialmente de las residenciales, por el Planeamiento parcial.

Para asegurar que en este Planeamiento parcial se dimensionen y emplacen correctamente estas zonas elementales que constituyen su principal objetivo, el Plan General establece tres órdenes de previsiones:

Primero divide la ciudad en 54 barrios, cuya población queda fijada, que a su vez se agrupan en 18 sectores de planeamiento, todos ellos indicados en el plano número tres de «Organización».

En segundo lugar establece numéricamente las dotaciones y características de cada uno de los elementos urbanos (viario y aparcamiento, espacios libres y servicios sociales) en función de la población y las aplica sistemáticamente a cada una de las unidades anteriores, barrios y sectores. Estas dotaciones y características están minuciosamente determinadas en los capítulos 3 y 4 de las Normas urbanísticas y reflejadas gráficamente en el mismo plano número tres citado.

En tercer lugar, y teniendo en cuenta las dificultades prácticas que presenta la tramitación legal de todo planeamiento, se ha establecido también una normativa minuciosa que permita agilizar al máximo el desarrollo de los objetivos pretendidos, sin olvidar en ningún caso la visión de conjunto y las exigencias matemáticas de densidades y dotación. Pieza clave de esta normativa son los denominados «Avances directores de Planeamiento parcial de sector», configurados, según creemos, dentro del marco de la Ley, que consisten en Planes parciales esquemáticos a realizar por iniciativa municipal para cada uno de los 18 sectores antes indicados de acuerdo con el Plan de etapas, y cuya tramitación y aprobación se realizará mucho más rápidamente que por el procedimiento normal, de acuerdo con lo previsto en el artículo 23 de la Ley del Suelo. Estos Avances han de permitir al Ayuntamiento dirigir, con criterios taxativamente urbanísticos, los subsiguientes planes parciales o especiales de iniciativa oficial o privada, que son los que, con su tramitación normal completa, han de consolidar con fuerza legal los puntos principales establecidos como criterio en los Avances. Todo ello es perfectamente válido, ya el Municipio es dueño de no aceptar en el inicio de su tramitación los planes parciales que no se conformen al esquema y los criterios pre establecidos, y por otro lado tiene la ventaja de no obligar a planear con detalle todo punto del territorio con riesgo de no atemperarse a las necesidades reales del desarrollo urbano y sobre todo de llegar tarde. Todo este proceso tramitativo está determinado en los capítulos 5 y 6 de las Normas urbanísticas y en el Programa de Actuación y Plan de Etapas.

El proceso de construcción también está estructurado en el Plan de una manera realista, para evitar cualquiera de los males extremos que pueden aquejar al desarrollo de la ciudad partiendo de la situación actual: el acondicionamiento exagerado de las promociones privadas al previo planeamiento que, con ser demasiado lento, coarte toda iniciativa o el desarrollo anárquico de la ciudad en su periferia. Para quedarse en el punto medio, el Plan no ha hecho más que atenerse estrictamente a lo determinado en cuanto a los actos urbanísticos en la Ley del Suelo, estableciendo dos previsiones básicas:

En primer lugar, determinar inequívocamente cuál es en el momento inicial el suelo que puede considerarse urbano, sin dejar su determinación a cada caso particular. Dicho suelo urbano consta en el plano número dos «de calificación jurídica del suelo», que creemos constituye una novedad en cuanto a documentación de Planes Generales. En este suelo urbano se puede construir sin necesidad de planeamiento parcial previo, lo cual no quiere decir que dicho planeamiento no deba ser realizado, si bien es misión del Ayuntamiento realizarlo cuanto antes, anticipándose a las iniciativas privadas de promoción. Quedan, sin embargo, excluidas de dicha situación unas porciones que se denominan «sectores de remodelación y planeamiento preferente» que, como su nombre indica, requieren ese planeamiento previo y en los que la prioridad del mismo a la construcción se logra por declaración como «fuera de ordenación» y por suspensión de licencias.

En segundo lugar, y para prever unas condiciones de uso y volumen inequívocamente determinadas para esas edificaciones que se han de seguir realizando sin solución de continuidad a partir de la aprobación del Plan General, este contiene en los capítulos 7 y 9 de las Normas urbanísticas unas condiciones generales de la edificación y unas Normas específicas para cada zona suficientemente concretas para permitir proyectar edificios sin tener que esperar a un desmenuzamiento de las mismas en «Ordenanzas» de plan parcial.

Finalmente, para completar todos los aspectos problemáticos de la dinámica urbana, este Plan General contiene también las especificaciones necesarias para orientar los procesos de urbanización, parcelación y reservas de suelo que materialicen el planeamiento.

Por un lado quedan determinados los campos y los alcances de las dos medidas extremas para que el suelo de propiedad privada pase a propiedad o a uso de toda la colectividad, expropiación y cesión. Los espacios viales libres y sociales a nivel ciudad y distrito que constan en la zonificación general y que no son ya de dominio público se obtendrán por expropiación. Los mismos espacios a nivel de barrio, a determinar precisamente por el planeamiento parcial, pero cuyas superficies han sido calculadas en el General, se obtendrán por cesión gratuita hasta los límites fijados por la Ley en porcentaje y anchura de calles o por los procedimientos previstos según los diferentes sistemas de actuación para lo que excede de esos límites. La nueva configuración de la propiedad determinada por el planeamiento se logrará en muchos casos por estas medidas de cesión o expropiación, aunque es indudable que habrá que acudir en otros a esa figura tan temida que se llama reparcelación y que precisamente está regulada por uno de los pocos reglamentos que completan

la Ley de Suelo. Creemos, sin embargo, que con buena voluntad la tal reparcelación ni es tan complicada de configurar ni tan difícil de lograr como se dice, sobre todo si, como en este caso, se la circunscribe a niveles de barrio.

Por otro lado, el Plan contiene una valoración estimativa y general, pero bastante realista y ajustada, del costo de las diferentes operaciones urbanísticas de su realización: expropiaciones para dotaciones sociales, para red viaria y para grandes espacios libres; infraestructura en red arterial, saneamiento, agua y otros y urbanización sectorial, tanto para los déficits actuales de la misma como para los sectores de expansión. Esta valoración está referida a las tres etapas quinquenales del período de actuación de la Ley y asignada a los tres orígenes principales de inversión, Estado, Municipio y sector privado, con arreglo a las disposiciones legales de aplicación y a supuestos basados en la trayectoria actual.

Paralelamente a esta valoración, y muy especialmente para la inversión municipal, el Plan establece también la posibilidad de financiación a lo largo del período completo, sin aumento excesivo de la presión fiscal del Municipio, aunque, naturalmente, acudiendo a todos los cauces posibles de recaudación y crédito y sobre todo asegurando mayor rentabilidad y eficacia a su gestión mediante la creación de una Gerencia de Urbanismo.

El importe total de esta valoración en pesetas 1969 para la actuación de quince años es del orden de 21.000 millones, de los que 15.000 corresponden a infraestructura, 3.000 a urbanización y 3.000 a expropiaciones. De la infraestructura el capítulo más importante es el de la red viaria, y dentro de ella, naturalmente, la red arterial, que si bien se realizará en la ciudad, no hay que olvidar que toma su mayor importancia y valor por estar proyectada en función de la Costa, a la que también sirve. De todas formas, estas cifras toman sólo significación si se las refiere a habitante y año, y haciéndolo así, para la media de población entre los extremos del período quinquenal (350.000 y 470.000) resultan inversiones medias totales (Estado, Municipio y privado) de 3.300 pesetas por habitante y año, y el mismo valor medio referido exclusivamente a la inversión municipal es de 600 pesetas por habitante y año, ambas perfectamente aceptables.

Este resumen esquemático de ideas, directrices y exposición del Planeamiento propuesto no puede dar idea exacta del conjunto de reuniones, artículos de periódico, conferencias, etc., que, junto con el trabajo auténtico de confección del Plan, ha sido preciso realizar durante una serie de años. Pero eso ya ni cuenta ni importa. Lo importante es que el Plan está ya hecho y aprobado.



Es difícil profetizar si tendrá o no éxito, en el sentido de su cumplimiento. Pensamos que se han puesto los medios y que con un poco de dedicación se podría llevar a término.

Desde que fue aprobado, tras un primer período de vacilación, el Ayuntamiento ha ido tomando conciencia de él, en el sentido de sujetarse cada vez más a sus normas e indicaciones.

En breve va a comenzar su funcionamiento una oficina urbanística, sustitutiva de la Gerencia aludida en el Plan, en edificio independiente especial, que se dedicará a realizar los avances previstos y se supone que técnicamente será la que lleve la gestión urbanística de la ciudad.

Esperemos que tenga éxito y que todo el trabajo realizado no sea baldío. Ahora es cuando realmente se ha levantado el telón y comienza el espectáculo.



Información de Base

coordinador: Luis Carreño Piera

La utilización de los Sensores Remotos para la planificación Urbana y la ordenación territorial (I)

1. Introducción

El desarrollo experimentado por los sensores remotos en las últimas décadas ha hecho posible su aplicación a nuevas áreas de investigación, aumentando sensiblemente su valor operacional para usos pacíficos. La información obtenida por la fotografía aérea convencional pancromática ha sido utilizada con relativa frecuencia por urbanistas, geólogos, edafólogos, etc., dentro de sus respectivas áreas de interés. No obstante, la utilización del infrarrojo color y de los sensores remotos activos, como los sistemas radar, han tenido hasta el presente en España aplicaciones muy limitadas. En lo que respecta al infrarrojo térmico, la experiencia —a mayor escala— realizada hasta el momento ha sido la investigación del potencial hidrogeológico de las Islas Canarias, efectuada en colaboración con la UNESCO. Las experiencias aisladas que se han llevado a cabo en los dos últimos años indican que nos encontramos en una etapa inicial en el aprovechamiento de estas nuevas técnicas instrumentales de registro de información sobre las características físicas del territorio y del medio ambiente. Parece oportuno dedicar una especial atención a este tema, aquí y ahora, ya que en el transcurso de esta década la aplicación extensiva de las técnicas de percepción remota contribuirá, sin duda, a proporcionar nuevas y valiosas fuentes de información a la planificación urbana y a la ordenación del territorio.

Dadas las realidades en presencia, una afirmación de esta naturaleza puede parecer, como mínimo, arriesgada. Sin embargo, la experiencia de numerosos países europeos, en los que la aplicación de las técnicas de percepción remota se incrementa de año en año, parece indicar que nos encontramos ante una tendencia irreversible, máxime si se tiene en cuenta que paralelamente a los progresos de la tecnología de los sensores remotos se registran innovaciones en el campo del tratamiento automatizado de las

imágenes obtenidas y en la utilización de nuevos vehículos de percepción a distancia, como pueden ser los globos estratosféricos y los satélites aeroespaciales.

Hoy por hoy, no se puede desconocer que nos encontramos todavía en una fase experimental, si nos situamos en la perspectiva de la percepción remota como instrumento para la obtención de información continua —con una periodicidad y recurrencia suficientes— para el seguimiento y control continuados de los sistemas ecológicos. Por el contrario, a escala mucho más modesta, la percepción remota —a través de las técnicas de fotointerpretación clásicas— aporta una información valiosa y sus aplicaciones actuales han sido validadas por multitud de experiencias. De ahí que el foco de interés de los artículos que siguen a continuación se haya centrado en las «técnicas controladas» y en sus aplicaciones, sin olvidar por ello de hacer referencia, en el último artículo que aparecerá en el próximo número, a las nuevas líneas de investigación experimentales.

La primera parte, con excepción de una breve nota informativa sobre el sistema de información LUNR del Estado de Nueva York, se dedica a ofrecer un estado de la cuestión sobre la percepción remota, tema que desarrolla en un documentado artículo Rodolfo Núñez de las Cuevas. En la segunda parte la atención se centra en las aplicaciones de la percepción remota para el análisis del sistema urbano y del uso del suelo, con un artículo final en el que José María Obiols expone los programas espaciales de detección remota, en sus líneas generales, haciendo una referencia sucinta a los grupos de investigación españoles que participan en estos proyectos.

Esperamos que la reflexión sobre estos temas contribuya a impulsar la utilización de estas nuevas técnicas en el planeamiento.

L. C.

2. Fotointerpretación y Sensores Remotos, instrumentos básicos de información para la planificación Urbana y el medio ambiente

Rodolfo Núñez de las Cuevas

Todos los países, sea cual sea el estado de su economía, deben realizar estudios de planificación y desarrollo. Planificar es programar lo que es posible a partir de un inventario de lo que existe, y el inventario de recursos naturales puede formarse recurriendo a la fotointerpretación. La naturaleza del suelo, la vegetación, la hidrografía, la influencia del clima, las comunicaciones, el «habitat» y la producción, pueden estudiarse rápidamente y con visión de conjunto para reducir las modificaciones adecuadas en el cuadro y economía general de la comarca o país, tales como ordenación, conservación del suelo, regadíos, urbanización, vegetación, etc.

Una de las ventajas de la fotografía aérea es que proporciona la visión de cada objeto en su medio natural o humano descubriendo las armonías necesarias con ese medio, dando al mismo tiempo testimonio del pasado y sugiriendo el porvenir.

La fotografía aérea para el fotointérprete deja de ser una simple imagen para convertirse en un registro de elementos cualitativos y de datos métricos. Este aspecto de la fotografía aérea no excluye la necesidad del mapa, insustituible por su estructura geométrica e información cuantitativa en todo trabajo de fotointerpretación. La fotografía es un elemento necesario para la formación del mapa, de lo que se responsabiliza la fotogrametría, y un complemento de la información geográfica que proporciona el mapa, ya que éste es una selección y generalización del infinito número de detalles que figuran en la fotografía aérea.

En la hora actual, el conocimiento detallado de nuestro territorio y

de los recursos que encierra se hace imprescindible y por ello es necesario interesar a técnicos y universitarios en el análisis e interpretación de la información que nos proporciona la fotografía aérea.

En estos últimos años la técnica y también la filosofía de los fotointérpretes ha evolucionado mucho. Los nuevos métodos puestos a punto, tanto en el registro de imágenes como en el de la interpretación, así como las experiencias de automatización, han hecho más ardua y mucho más técnica una disciplina que se consideró como empírica durante mucho tiempo. Simultáneamente los fotointérpretes han tratado de reunirse y comparar sus métodos con el fin de interpretar el paisaje de forma global y poder extraer información por sistemas válidos para todos, sea cual sea la especialidad.

En España se están realizando actualmente interesantes trabajos de fotointerpretación en las especialidades de hidrología, edafología, geología, aprovechamiento de suelos y estudios forestales; pero existen otras disciplinas, tales como urbanismo, tráfico, ordenación, arqueología, contaminación y geografía, donde son necesarios más fotointérpretes y es de esperar que esta falta pueda solayarse en un futuro próximo.

Al urbanista, la fotografía aérea le proporciona una gran ayuda. En ella puede estudiar las relaciones de las zonas urbanas existentes o futuras con el medio natural, así como deducir la influencia de la morfología sobre las formas urbanas. Pero es posible también realizar en detalle un análisis funcional de la ciudad y sus barrios, en el aspecto económico y social, y a través de la fotografía aérea penetrar en las zonas habitadas y apreciar

un cierto nivel social y la sociología colectiva correspondiente. También puede deducir el fotointérprete urbanista si el «habitat» está en regresión, en equilibrio o en progresión, y gracias a la fotografía aérea podrá determinar las tendencias naturales de crecimiento de una ciudad y adaptar las nuevas construcciones al paisaje urbano existente y al medio natural.

Hasta ahora el fotointérprete estuvo limitado al espectro visible y cercano infrarrojo (emulsiones fotográficas, pancromáticas, infrarrojo blanco y negro, color, e infrarrojo color o falso color), sólo tenía a su alcance la fotografía aérea convencional. La nueva tecnología de la percepción a distancia le permite utilizar al máximo el espectro electromagnético gracias a sensores montados en satélites o aviones.

Dada la novedad de la técnica de los sensores remotos y sus grandes posibilidades potenciales en los estudios de recursos naturales, medio ambiente y contaminación, íntimamente relacionados con el planeamiento y ordenación urbanística, haremos un estudio de los principales tipos y sus aplicaciones.

Percepción remota. — Todo sistema de percepción remota está basado en la propiedad de que la materia a temperatura superior al cero absoluto radia energía electromagnética y se comporta como un emisor o es capaz de absorber, reflejar o transmitir la radiación emitida por otra fuente. Por lo tanto, de forma muy general, la percepción remota puede definirse como un método de exploración de las interacciones entre la energía electromagnética y la materia. **Sensores remotos** son los instrumentos que detectan las di-



ferentes radiaciones. La interpretación de la información registrada, correspondiente a varias bandas del espectro electromagnético, ha permitido dar una nueva orientación a ciertos sectores de la investigación, principalmente a los que se relacionan con la estructura de la superficie de la Tierra y las fuentes energéticas.

La propagación a través de la atmósfera de la energía emitida, reflejada o transmitida, varía según el tipo de radiación. En el espectro visible no existen las limitaciones que se presentan en el ultravioleta (UV) o en el infrarrojo (IR), como puede verse en la figura 1, donde reproducimos las características del espectro electromagnético que deben considerarse en la percepción remota, clasificadas así por R. N. Colwell (1963). En el gráfico

se indican, además de la transmisión atmosférica, las fuentes de radiación, el resultado de una radiación sobre la materia y los tipos de detectores.

Los principales sistemas de percepción remota son:

- La fotografía aérea normal y multiespectral.
- La detección de radiaciones UV e IR.
- La emisión y detección de ondas radar.

Dentro de estos sistemas se han desarrollado numerosos tipos de sensores remotos que podemos clasificar en pasivos y activos.

Son pasivos: la fotografía aérea convencional, único sensor utilizado hasta ahora en fotointerpretación; la fotografía multiespectral, los radiómetros y los espectrómetros.

Son activos: los sistemas radar, donde es necesario emitir una radiación que, después de reflejada o transmitida por el objeto o superficie de la tierra, se detecta y sus variaciones son consecuencia de las características del objeto en estudio.

No trataremos de la fotografía aérea convencional, cuya tecnología es suficientemente conocida, pero sí, aunque de forma muy somera, estudiaremos los otros tipos de sensores.

Fotografía aérea multiespectral. Para obtenerla se pueden emplear los sistemas multicámara o multilente. Consiste el primero en varias cámaras montadas sobre un mismo soporte, utilizando simultáneamente diferentes películas con procesos independientes, y el segundo, más generalizado, está for-

Figura 1

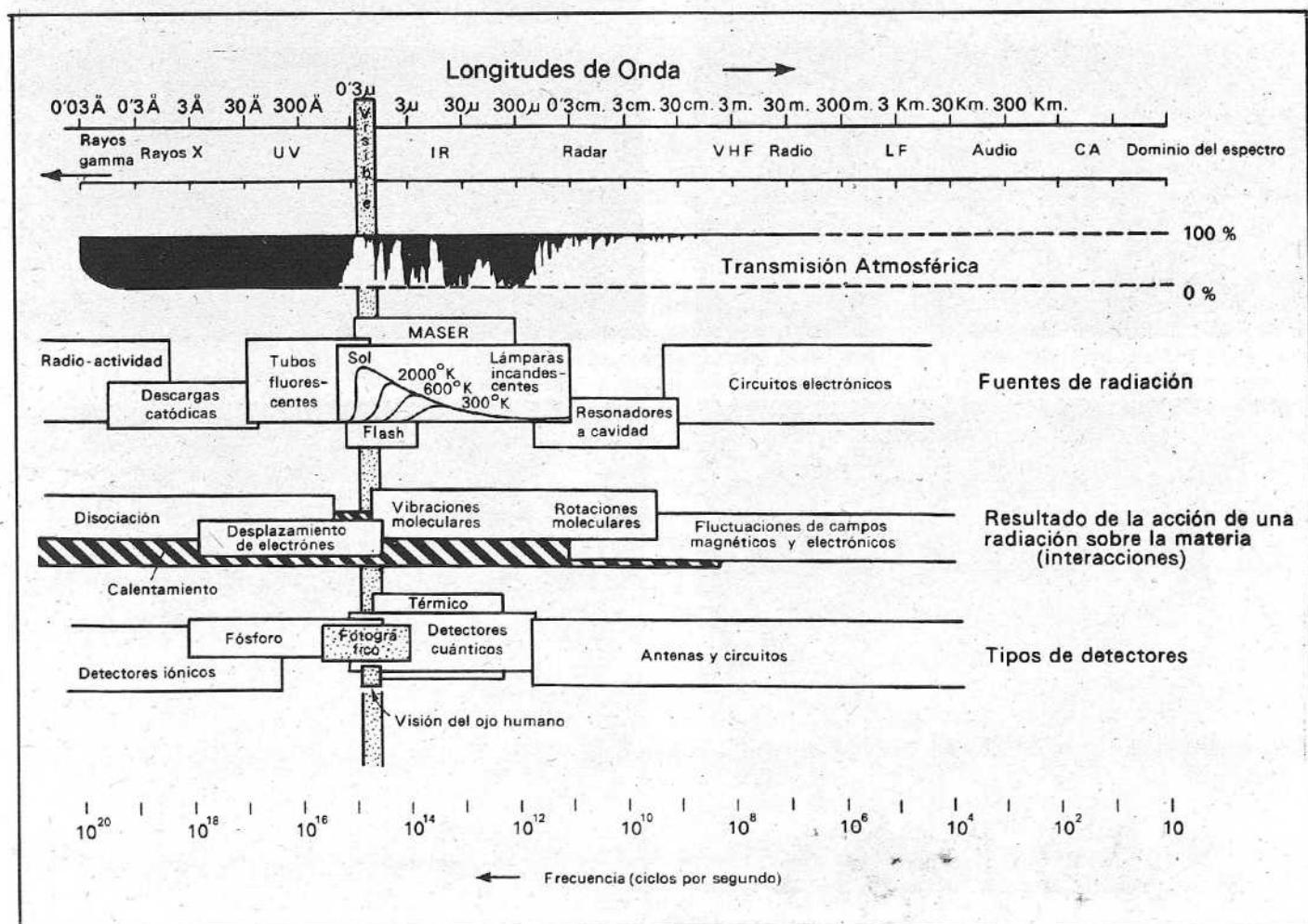


Figura 2

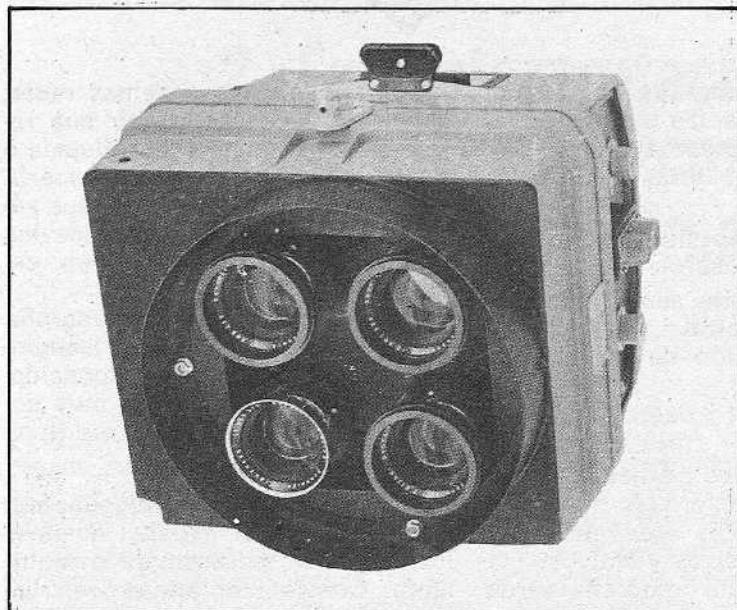


Figura 4

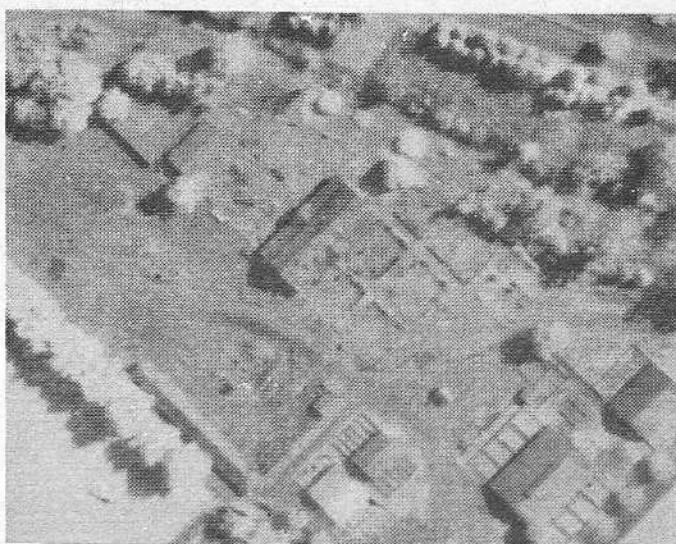
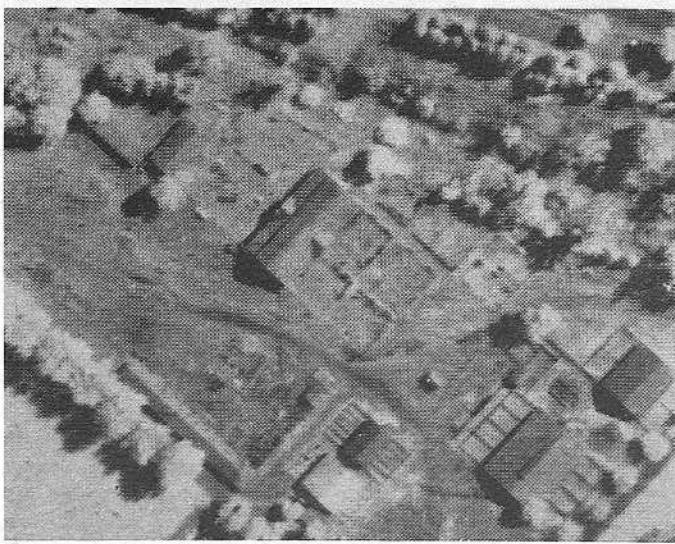
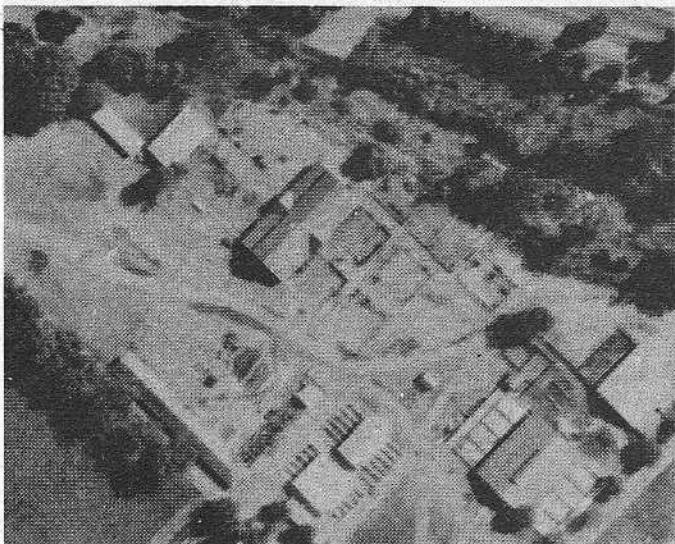
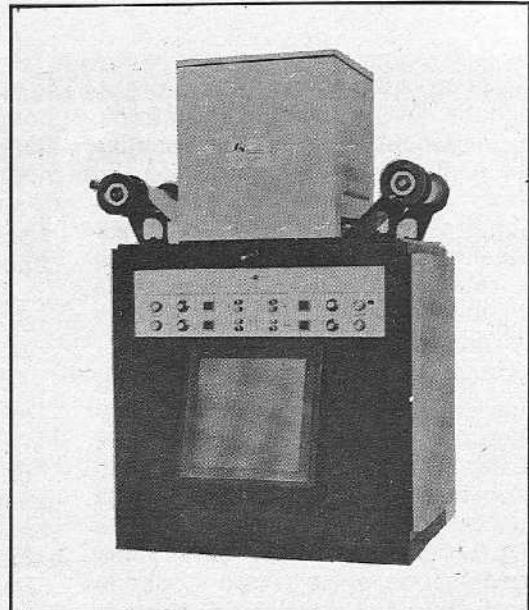


Figura 3

mado por una sola cámara dotada de cuatro, seis o nueve objetivos que a través de filtros diferentes recogen sobre una misma emulsión diversas fotografías de una zona en bandas distintas del espectro visible y cercano IR.

En la figura 2 puede verse la cámara multiespectral MARK I, que realiza cuatro tomas en distintas partes del espectro. Las cuatro fotografías se sitúan en una película aérea de formato normal 23 por 23. En la configuración «standard», las imágenes correspondientes al azul, verde, rojo e infrarrojo pueden obtenerse sobre emulsión IR blanco y negro a través de filtros «wratten» en conjunción con filtros IR.

Para analizar y evaluar las fotografías multiespectrales se construyen equipos especiales de proyección como el Mini-Addcol modelo 6.000 (fig. 3), capaz de aceptar las diapositivas de contacto hechas a partir de la película negativa tomada con la cámara MARK I. En los analizadores se puede superponer, por proyección, las imágenes espectrales que se desee, en correcto registro, y a través de la selección de filtros correspondientes a cada canal de proyección.

Observando cada imagen en blanco y negro a través de filtros azul, verde o rojo, y modificando la combinación de filtros o las intensidades de iluminación, se obtiene gran variedad de efectos en color natural o falso color (se llama así al IR color), lo que permite destacar o estudiar detalles difíciles de distinguir en las imágenes en blanco y negro.

Cuando las imágenes en blanco y negro se logran a través de filtros espectrales azul, verde y rojo y se proyectan en registro a través de filtros del mismo color, la imagen compuesta se forma en color natural, y si las imágenes verde, roja e infrarroja se proyectan a través de filtros azul, verde y rojo, se obtiene una imagen en falso color comparable a cualquier imagen obtenida directamente sobre película color IR.

Con la fotografía multiespectral podemos registrar el espectro entre 0,4 y 0,9 μ . Esta banda es muy apta para evaluación de recursos naturales, lucha contra plagas y en-

fermedades en agricultura y silvicultura, oceanografía y urbanismo.

En urbanismo, la posibilidad de obtener imágenes en IR color nos permite estudiar con facilidad la utilización de zonas urbanas abiertas, tales como parques, jardines, campos de deportes, así como la naturaleza de los suelos y estado de la vegetación. Los objetos con reflectancia en la región entre 0,7 y 0,9 μ aparecen en rojo en la imagen, y debido a que la clorofila es uno de los mejores agentes reflectores en esta banda, pueden detectarse muchos contrastes en los valores tonales a causa de variaciones en los tejidos del mesófilo de la vegetación.

En el aspecto agrícola, el IR color proporciona una valiosa y detallada información sobre la utilización del suelo, así como indicaciones precisas sobre su grado de humedad.

«Scanners» de infrarrojo térmico.—Estos sensores trabajan en la región del infrarrojo térmico entre 3 μ y 14 μ , recibiendo la radiación IR reflejada o emitida por la superficie de la tierra u objetos situados sobre ella. La radiación recibida la transforman, una vez detectada, en una imagen, a la que denominaremos termograma y que a primera vista parece una fotografía aérea convencional.

En la figura 5 puede estudiarse el esquema de un detector de radiación IR. Las radiaciones que provienen de la superficie de la Tierra son recibidas por un espejo pulido giratorio, con dos caras en ángulo, y enviadas a otro espejo parabólico que concentra el haz en el detector, donde se generan señales de video que una vez amplificadas pueden almacenarse en banda magnética o actúan como fuente de modulación en intensidad de la señal luminosa producida por una lámpara. La señal luminosa al proyectarse sobre una emulsión fotográfica produce el termograma. En el equipo van montados los circuitos asociados con el generador de impulsos, sincronizados con las señales de video generadas por el detector.

Aunque estos «scanners» de IR suelen trabajar en las bandas entre 3 y 5 μ y 8 y 14 μ , que corresponden a las «ventanas» del infrarrojo

en la atmósfera, donde es mínima la absorción y dispersión de estas radiaciones, también se construyen equipos multiespectrales, como el RS-310 de Texas Instruments (figura 6), que pueden trabajar en diferentes bandas entre 0,3 μ y 14 μ , y que comprenden desde el UV al IR térmico cercano, pasando por el espectro visible.

Los detectores utilizados en los «scanners» de IR están formados a base de InSb para la banda de 3-5 μ , necesitando una refrigeración con nitrógeno líquido a 77° K, o a base de HgCdTe para la banda 8-14 μ y la misma refrigeración.

Cuando se trabaja con los «scanners», ya sea en el UV, en el visible o en el IR, la imagen fotográfica o el registro magnético se hace de forma independiente para cada banda.

Si detectamos radiación IR, las variaciones de densidad en los termogramas son proporcionales a la radiación recibida en el detector y nos da el grado de temperatura superficial aparente.

En los levantamientos aéreos en IR térmico es aconsejable realizar vuelos varias veces al día y a distintas horas con el fin de obtener la máxima información posible, ya que la radiación detectada por el sensor depende de muchos factores, tales como: emisión y reflectancia del infrarrojo; forma; superficie y temperatura del objeto y del sol; posición del objeto en el campo de acción del sensor, etc. Los cambios de temperatura de hora en hora y de un día a otro, unidos a las dificultades de repetir exactamente la relación geométrica entre el sol, objeto y sensor, dan lugar a una gran variedad de la información proporcionada por los registros. Durante el día, los ríos pueden aparecer más fríos que la tierra, pero durante la noche pueden aparecer a mayor temperatura, y a veces tendrán la misma temperatura el río y la tierra. Los factores más importantes que afectan a las características térmicas de los suelos son su composición y la humedad, ya que las oscilaciones de temperatura son menores en suelos húmedos. Estas son algunas de las razones por las que la interpretación correcta de termogramas offre-

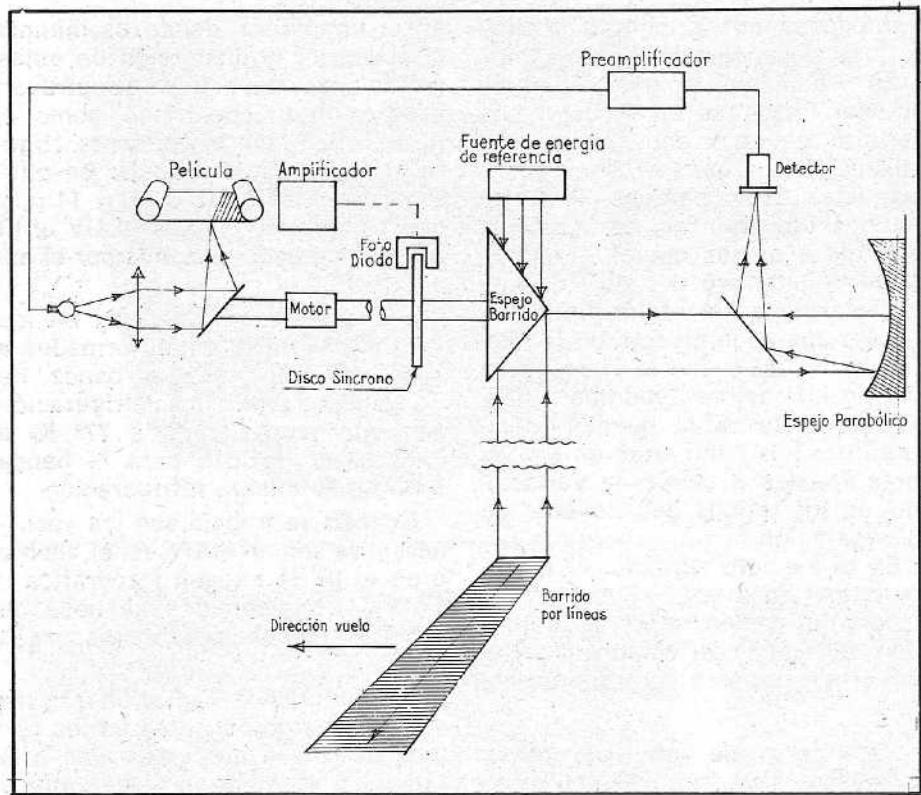


Figura 5

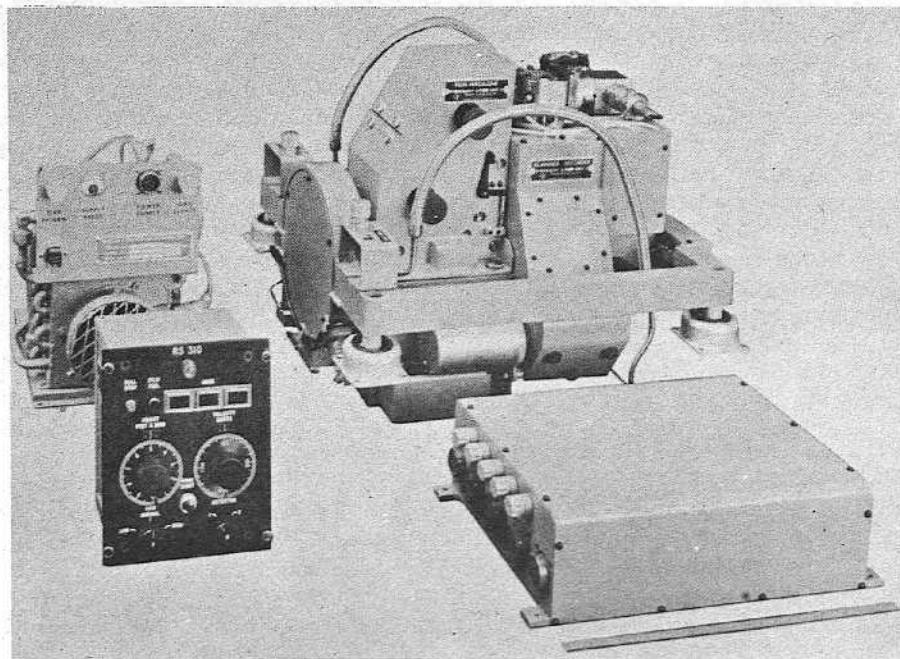


Figura 6

ce dificultades y hay que tenerlas en cuenta a la hora de valoración del método. No obstante, si se realiza simultáneamente un adecuado apoyo en el campo, utilizando radiómetros y espectómetros, puede llegarse a resultados de gran valor en estudios de medio ambiente y contaminación, tales como:

- Determinación de descargas y movimientos de agua en ríos, estuarios y puertos cerca de fuentes de contaminación.
- Localización de descargas de agua dulce en el mar.
- Drenaje y fondo de efectividad del mismo.
- Estudio de rocas sedimentarias con bajo contraste visual.
- Localización de anomalías térmicas asociadas con mineralización o fallas.
- Mapas geotérmicos.
- Mapas de distribución de humedad.
- Mapas de puntos calientes (centros de fuegos forestales).
- Zonas de pérdida de calor en factorías.
- Inventario de recursos ganaderos.
- Urbanismo, Tráfico y Arqueología.

En la figura 7 se reproduce un termograma realizado el 26 de junio de 1970, a las 10 de la mañana, sobre una zona situada cerca de Dallas (EE.UU.). En el punto B puede observarse una central eléctrica que toma agua del lago en A, con el fin de refrigerar los generadores, y la descarga en el punto C a 36° centígrados.

La figura 8 corresponde a otro termograma de una zona urbana realizado el 2 de mayo de 1970, a las 7 de la tarde. Las partes más claras corresponden a mayor temperatura, siendo fácil estudiar la distribución de los puntos calientes en la ciudad. Los termogramas de zonas urbanas son muy útiles para control de tráfico en las primeras horas de la mañana y últimas de la tarde, ya que a esas horas no es posible obtener fotografía aérea convencional.

En la figura 9 se representa la correlación radiométrica en un termograma. En la parte superior figura el registro de los datos radiométricos con referencia calibrada,

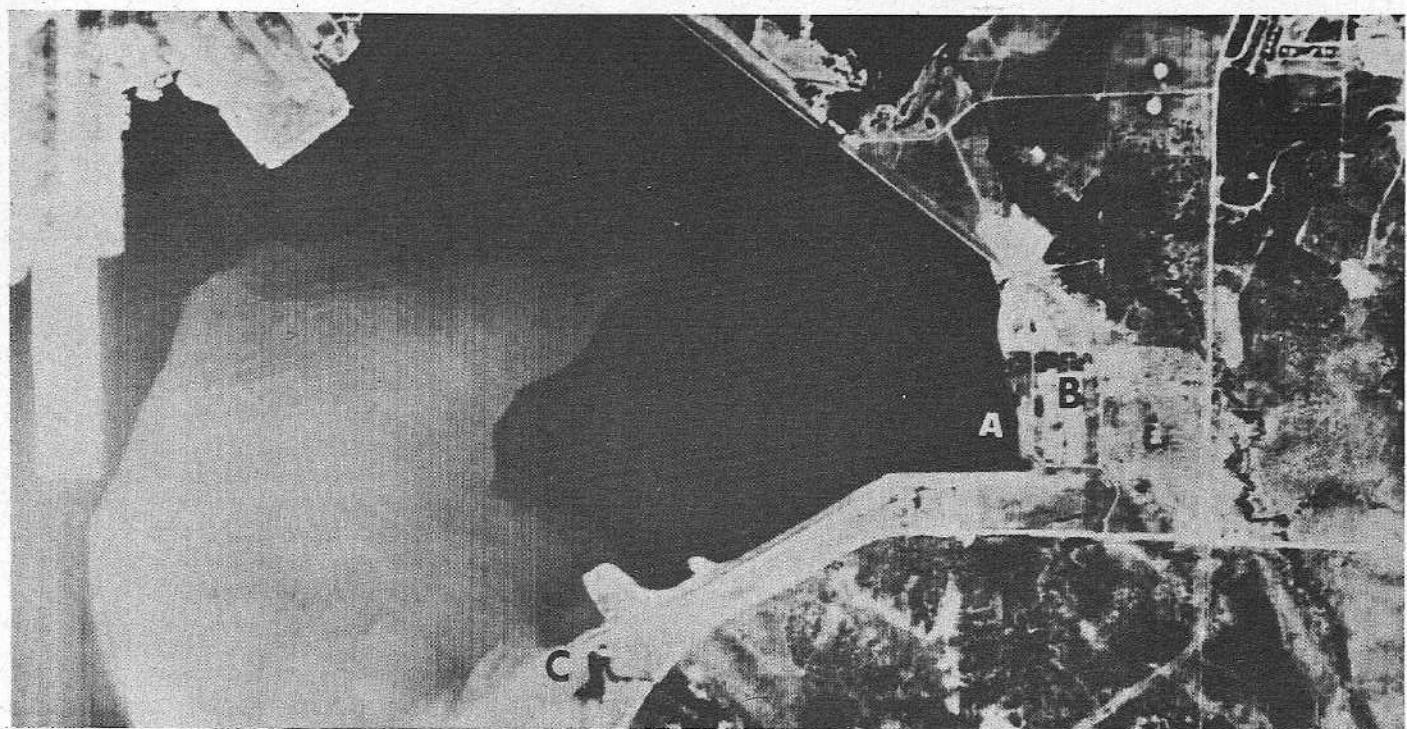
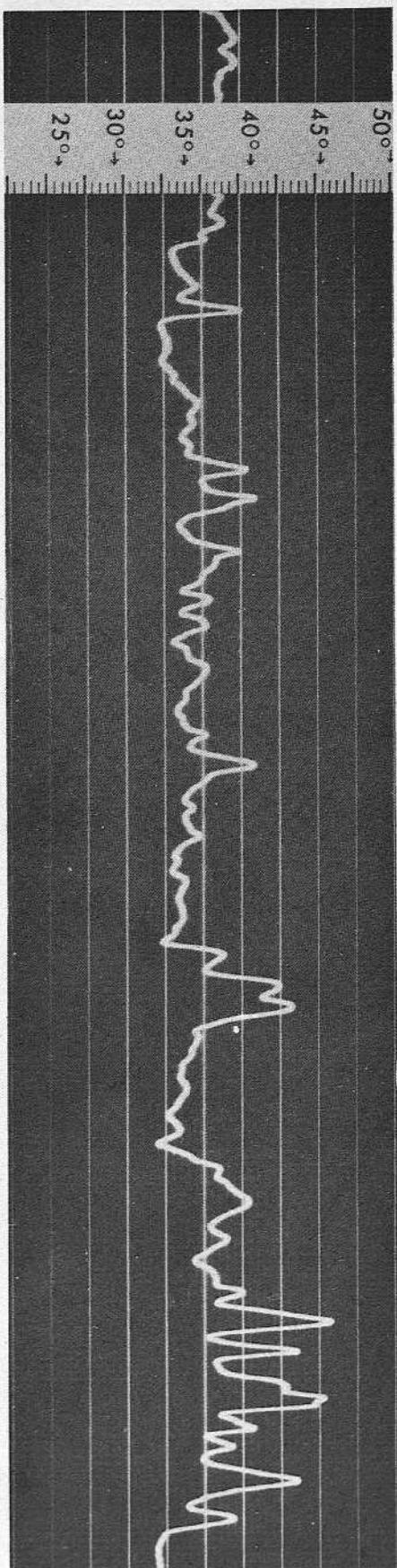
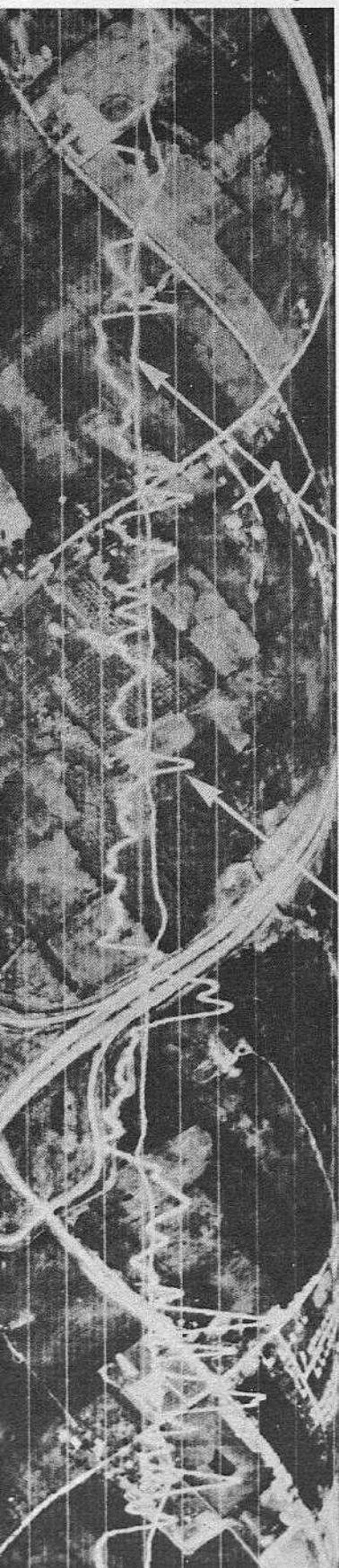


Figura 7



Figura 8

Figura 9



y en la parte inferior se han superpuesto los datos radiométricos calibrados a la línea de puntos nadi- rales con el fin de facilitar la corre- lación.

Radar sistema SLAR (Side Look Airborne Radar).—SLAR ha sido desarrollado con el fin de disponer de un sistema capaz de obtener imágenes de noche sin iluminación natural o en cualquier condición meteorológica.

Las imágenes radáricas no tienen tan buena resolución como la fotografía aérea, pero su calidad es suficiente para cartografía y de gran utilidad en estudios sobre geología, rocas, recursos hidrológicos y ma- to vegetal.

El sistema SLAR trabaja en una frecuencia entre 8 y 9 mm.; la antena, de 5 metros, está situada en la dirección de vuelo y la señal ra- dar se transmite normal a esta di- rección, en ángulos comprendidos entre los 20° y 80° respecto a la vertical (figura 10). La señal re- cibida en la antena, una vez transfor- mada en señal de video, función de la energía reflejada por la su- perficie de la Tierra, se utiliza para modular en intensidad el haz de un tubo de rayos catódicos (TRC). El resultado final es una imagen de la superficie de la Tierra sobre la pantalla del TRC, similar a la obte- nida en un receptor de TV, que se proyecta a través de un sistema óp- tico sobre película continua, de 23 centímetros de ancho, con movi- miento sincronizado a la velocidad del avión. Toda la operación del sistema se realiza en vuelo (figu- ra 11), ya que en el avión se dis- pone de los equipos necesarios para el tratamiento de la informa- ción.

Para facilitar la interpretación, el sistema SLAR está dotado de dos antenas, una para transmitir y re- cibir señales con la misma polari- zación y la otra para recepción de señales con polarización cruzada (figura 12).

Las imágenes radáricas con pola- rización múltiple proporcionan al científico información relacionada con las propiedades físicas de la zona en estudio, que no puede lo- ción simple. Estas imágenes son grarse con un sistema de polariza-

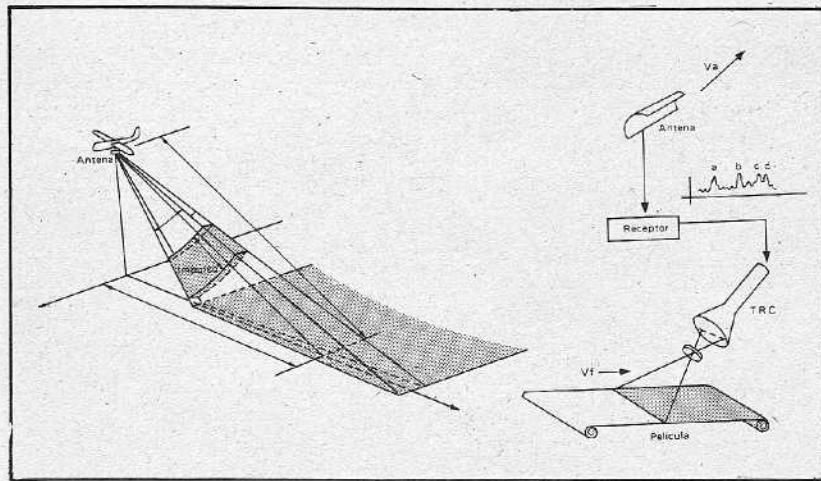


Figura 10

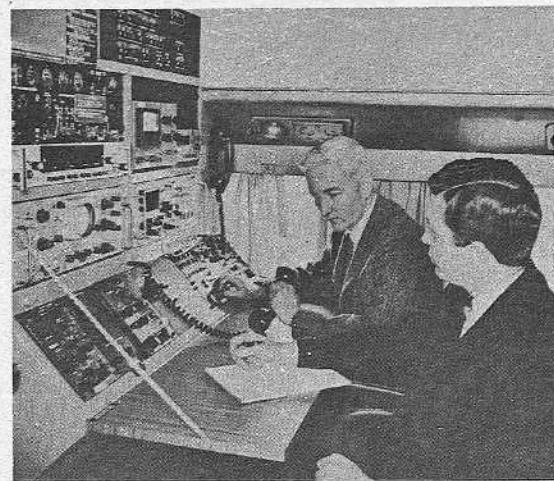


Figura 11

una ayuda en la discriminación entre distritos residenciales, comerciales o industriales; facilitan la determinación detallada de nudos de transporte y comunicaciones y dan al observador información adi-

cional referente a la población rural y a la vegetación entre zonas de diferentes cultivos y estado de los mismos¹.

El radar (SLAR), como sensor remoto, se ha utilizado satisfactoria-

mente en estudios sobre recursos naturales y medio ambiente en países del cinturón ecuatorial y en zonas donde las condiciones meteorológicas no son aptas para el empleo de otros sensores.

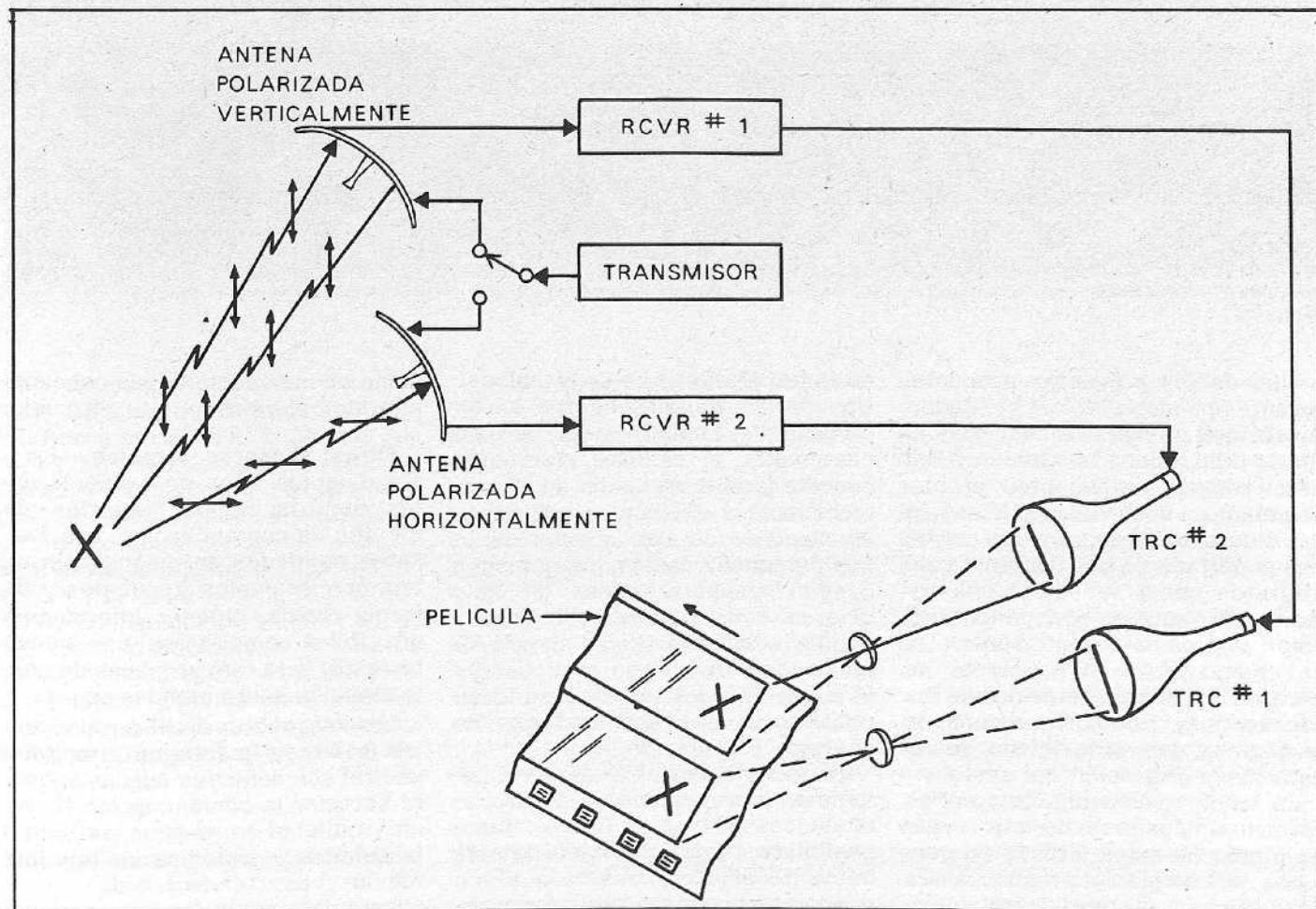


Figura 12

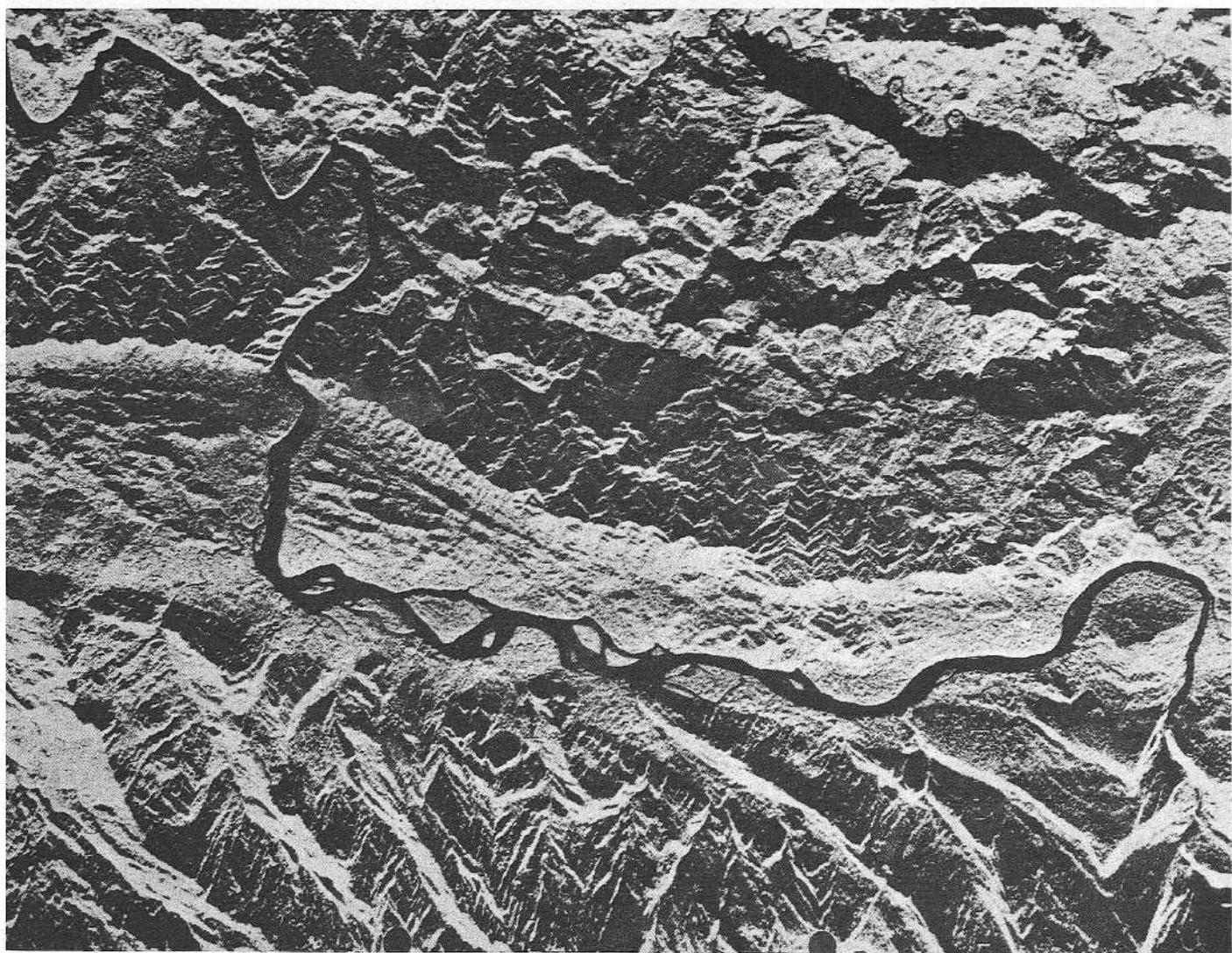


Figura 13

Uno de los proyectos más interesantes ha sido el RADAM (Radar-Amazonas), llevado a cabo con el fin de proporcionar al Gobierno del Brasil datos básicos para el planeamiento y desarrollo de la región del Amazonas. Este proyecto cubrió una superficie de 500.000 Km.² y se utilizaron como sensores: una cámara gran angular con película IR color, una cámara multiespectral y un equipo SLAR. Actualmente se procede a la interpretación de los resultados y formación de mapas geológicos, geomorfológicos, de vegetación y utilización del suelo.

La comparación de fotografías aéreas e imágenes radáricas revela el interés de estas últimas en geología, hidrología y prospecciones petrolíferas, ya que detectan información imposible de conseguir

en la fotografía aérea convencional. Una de las ventajas es que la iluminación y sombra radar definen claramente el relieve, resultando sencilla la interpretación de la geomorfología y estructura geológica. Al disponer de una imagen continua a pequeña escala, los geólogos pueden comparar zonas de muy diversa constitución geológica, y debido a la sensibilidad del SLAR puede detectarse con gran detalle la rugosidad del terreno, como se observa en la imagen radárica de la figura 13.

La tecnología del SLAR está actualmente en «estado de desarrollo dinámico» (2), y el futuro ofrece posibilidades de aplicación de esta nueva técnica en campos que van desde el urbanismo hasta las prospecciones petrolíferas, al margen,

como hemos dicho, de las condiciones atmosféricas y hora de vuelo.

Otros sensores remotos.—Existen diversos tipos de sensores aptos para la rápida detección de fuentes de contaminación. Los sensores montados en aviones permiten, con intervalos frecuentes y de forma rápida, obtener información que debe completarse con apoyo terrestre para formar mapas de contaminación sobre grandes zonas.

Los «scanners» de IR térmico, entre 8-14 μ , y la fotografía multiespectral son sensores adecuados para detectar la contaminación térmica y química en el agua, así como la química y biológica en la vegetación y agricultura.

Para determinar la contaminación atmosférica se están utilizando una



Figura 14

gran variedad de sensores remotos: radiómetros, espectrómetros, interferómetros, instrumentos basados en métodos de correlación óptica y radiómetros de microondas. La regiónpectral considerada se extiende desde el ultravioleta hasta la región de las microondas, y la detección se realiza observando los cambios en el nivel de radiación debido a la presencia de contaminantes del aire. Los contaminadores considerados son: el monóxido de carbono, el anhídrido sulfuroso, amoníaco, peróxido de nitrógeno, etc.

Análisis de datos.—Toda la información de que dispone el fotointérprete, sobre todo si se trata de grandes proyectos, es imposible analizarla adecuadamente por los

métodos tradicionales. El analista deberá conocer la respuesta espectral del objeto que desea estudiar, a través de trabajos de campo realizados en una zona piloto. Las posibilidades potenciales que ofrecen los diversos sensores remotos son enormes, pero al aumentar el número de bandas del espectro que pueden ser analizadas y las respuestas particulares de cada objeto, aumenta de forma considerable la información, que sólo podrá ser tratada por métodos electrónicos.

La información, ya sea fotográfica o registrada en cinta magnética, deberá ser barrida con microdensímetro, en el primer caso, o filtrada electrónicamente, en el segundo, con el fin de transformar la información en señales, que podrán ser convertidas en caracteres alfa-

numéricos en la impresora de un ordenador. En la figura 14 puede verse la clasificación de cultivos y su identificación realizada directamente en ordenador a partir de una fotografía aérea, en la que previamente han sido analizados sus valores tonales por procedimientos fotoeléctricos. La figura 15 representa otro detalle de clasificación de cultivos.

Conclusión.—Las aplicaciones de los diversos sensores las hemos indicado brevemente al tratarlas por separado, y de ellas podemos deducir las posibilidades que esta técnica ofrece en planificación y urbanismo, así como en el estudio y conservación de los recursos naturales.

La fotografía aérea convencional

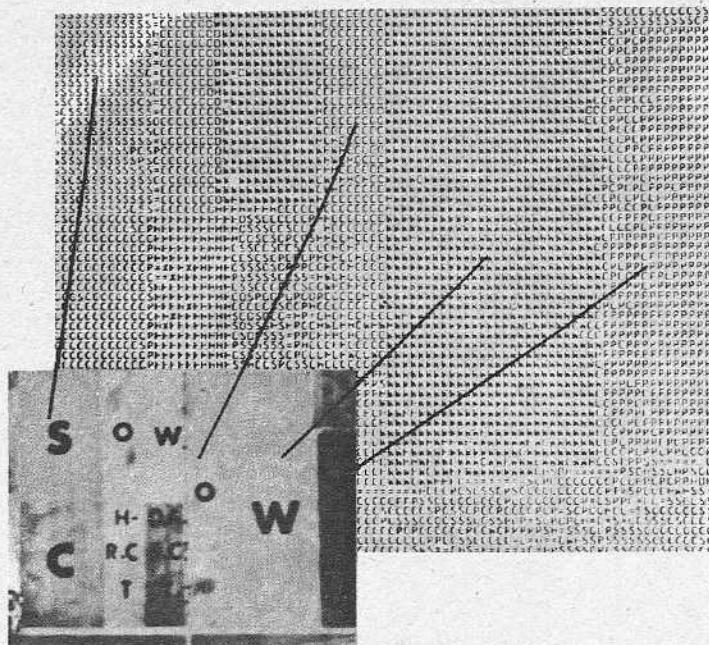
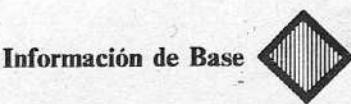


Figura 15

3. Un sistema de información geográfica operacional el LUNR INVENTORY del estado de Nueva York

El programa LUNR (Land Use and Natural Resources Inventory) constituye uno de los primeros intentos de constitución de un sistema operacional de información geográfica. Desarrollado a partir de 1968, a iniciativa del **Office of Planning Coordination** del Estado de Nueva York, el programa está destinado a la elaboración de un registro automatizado de datos relativos a la utilización del suelo rural y urbano y a los recursos naturales del Estado. Tal registro se concibe como un auxiliar de la planificación regional y como una fuente suministradora de información geográfica y ecológica para usuarios diversos.

La información clasificada y registrada procede de tres tipos de fuentes: la cartografía temática preexistente, el trabajo de campo y, sobre todo, la explotación sistemática de unas 15.000 fotografías aéreas en film pancromático y a escala 1:24.000, que cubren toda la superficie del Estado. Después de

la evaluación de distintas técnicas de foto-interpretación automática, la explotación de estas fotografías se verificó finalmente por medio de métodos de foto-interpretación manual estereoscópica. El sistema de clasificación adoptado se basó inicialmente en 129 ítems —50 referidos a categorías de utilización del suelo y 79 a la tipificación de elementos puntuales—, pero puede irse ampliando hasta varios miles. La información fue trasladada en primer lugar a mapas 1:24.000, a los que se superpuso una malla UTM, de forma que pudieran reunirse los datos por cuadrado de malla (cuadrados de 1 Km. de lado). Los datos registrados (comprendiendo medidas de área o longitud, recuentos de tipos de utilización del suelo, etc.) fueron codificados manualmente y transcritos a fichas perforadas de 80 columnas. La información se almacenó posteriormente en discos (IBM 2316) de modo que es posible el acceso directo a cada

seguirá teniendo un gran valor potencial como fuente de información y los diferentes sensores remotos, cada día más sensibles y de mayor alcance dentro del espectro, complementan la fotografía aérea y constituyen un medio eficaz de investigación, cuyo resultado será sin duda la mejora de los alimentos, aire y agua y la conservación de los recursos para poder seguir viviendo sobre nuestro planeta, a pesar de la amenaza de una sociedad superindustrializada que «ha llegado a rebasar la capacidad asimiladora y regeneradora de la naturaleza» (3).

(1) Evaluation of multiple polarized radar imagery for the detection of selected cultural features. October 1968. U.S. Geological Survey. NASA.

(2) Side-looking radar: state of the art. World Cartography. Volume XI. 1971.

(3) III Plan de Desarrollo Económico y Social 1972-1975. «El medio ambiente».

celda de la malla UTM o a cada ítem de cada celda. Ello hace manejable el registro, ya que éste incluye más de 140.000 celdas. A partir de discos, el programa DATALIST proporciona tablas relativas a los datos o a resultados de manipulaciones algebraicas o lógicas, y el programa PLANMAP proporciona salidas gráficas. Los programas están escritos en FORTRAN IV y han sido utilizados con el sistema IBM 360 (modelos 40, 50 y 65). Actualmente se reescribe parte de los programas en PL/1, y para su utilización con modelos 30, 75 y 95 del sistema IBM 360.

Las posibilidades de ampliación y actualización permanente del registro LUNR, así como su manipulación, hacen de él un modelo a tener en cuenta en un momento en que comienzan a desarrollarse múltiples experiencias de constitución de sistemas de información geográfica y de bancos de datos cartográficos.



Información Jurídica

Las parcelaciones ilegales y su sanción

Angel Ortega García

I. Introducción

El tema de las parcelaciones ilegales es, posiblemente, el más importante de los que se plantean en materia de infracciones urbanísticas, y pese a su importancia no conocemos la existencia de ninguna aportación doctrinal que se ocupe de la delimitación del concepto y de la resolución de los problemas que plantea la sanción de estas infracciones, en especial el cálculo de las multas procedentes.

La parcelación ilegal en su sentido más propio de parcelación en suelo de reserva urbana, es decir, sin Plan parcial, o en suelo rústico, con finalidades de aprovechamiento urbanístico, no deja de ser frecuente y plantea un gravísimo problema, tanto para los intereses generales, en cuanto que normalmente las características de los núcleos así formados difieren sustancialmente de lo que exigiría una elemental técnica, como para los adquirentes de estas parcelas que adquieren con la presunción de edificables superficies que legalmente no lo son, como, por último, para el Ayuntamiento, especialmente en los casos en que la parcelación no va seguida de una urbanización adecuada, en que se da origen a verdaderos núcleos sin los servi-

cios necesarios, que ha de tomar a su cargo el Municipio en vista de las obligaciones que le imponen los artículos 102 y 103 de la Ley de Régimen Local.

II. Las parcelaciones urbanísticas

En sentido muy amplio, parcelar es dividir un terreno en dos o más lotes. Este concepto es aplicable tanto al suelo rústico como al urbano, sea cualquiera la finalidad perseguida: división en lotes de cultivo o división en lotes para futura edificación.

El artículo 165 de la Ley del Suelo entiende sujetas a licencia las parcelaciones urbanas, es decir, las referentes a suelo urbano, y el artículo 79.2 dice que toda parcelación urbanística quedará sujeta a licencia. Ambos preceptos coinciden en su ámbito objetivo, ya que el número 2 del artículo 79 tiene su antecedente en el anterior número del artículo que exige como base de toda parcelación urbanística el Plan parcial, y éste califica de urbano al suelo que ordena, artículo 63.1 c). No obstante, creemos que a pesar de la coincidencia en cuanto a su esfera de aplicación, la diferencia terminológica es importante, en el sentido de que si la parcelación urbana hace referencia al suelo so-

bre el que recae, la parcelación urbanística hace relación a la finalidad perseguida por la actividad parcelatoria, viniendo a significar la relación entre ambos términos que toda parcelación urbanística, para ser legal, tiene que ser una parcelación urbana. Volveremos después sobre esta idea.

La Ley del Suelo da un concepto de la parcelación en su artículo 77.1 al decir que se considerará parcelación urbanística la división de terrenos en dos o más lotes, cuando uno o varios de ellos hayan de dar frente a alguna vía pública o privada, existente o en proyecto, o esté situado en distancia inferior a cien metros del borde de la misma.

Es evidente la gran amplitud del concepto, pues toda división de suelo urbano, de reserva o rústico, próxima a viales parece encajar en la definición, y es evidente también que no es preciso Plan parcial ni licencia sino para los actos de utilización urbanística del suelo.

Lo que el precepto parece contener es una presunción de que la parcelación es urbanística, y lo hace refiriéndola a la distancia de cien metros a viales, que coincide con la Norma 3.^a del Anexo de Coeficientes de la Ley del Suelo, a propósito de los valores urbanísticos, Catego-

ría C, grado 2. El establecimiento de esta presunción es lógico, aunque no sea del todo afortunado, y lo es, pues no podía decirse que son parcelaciones urbanísticas las referentes sólo a suelo urbano, porque no es así, como lo prueba el número 1 del artículo 79, que subordina la legalidad de las parcelaciones urbanísticas a la existencia de Plan parcial, con lo cual está reconociendo que las parcelaciones urbanísticas pueden recaer en terreno exterior al suelo urbano y que en este caso son ilegales.

En definitiva, es preciso señalar un criterio que sirva para distinguir la división de terrenos, ajena a la Ley del Suelo, de la parcelación urbanística, sancionada por la misma, y este criterio es el de destino agrícola o urbanístico, que se concreta en forma inmediata a través del tamaño y precio de las parcelas, ya que la ficticia creación de superficies edificables supone la reducción de las mismas muy por debajo de las unidades mínimas de cultivo agrícola y un considerable encarecimiento del metro cuadrado, y que se concreta en forma mediata a través de las actividades de urbanización y edificación.

III. *Las parcelaciones ilegales*

Se pueden distinguir claramente dos supuestos de parcelación ilegal: la realizada sin licencia y la realizada sin Plan parcial.

Como acto de contenido urbanístico, la parcelación de superficies ordenadas por un Plan parcial y, por tanto, de naturaleza urbana, está sujeta a licencia de acuerdo con los artículos 79.2 y 165 de la Ley del Suelo, y la falta de licencia dará lugar a los efectos generales en materia de omisión de esta autorización, especialmente la suspensión de actos, regulada en el artículo 171 de la Ley del Suelo.

Es ilegal también, y muy especialmente, la parcelación sin Plan parcial, pues éste es la base para la

formulación de los proyectos de parcelación, artículos 79.1 y 80.1 de la Ley del Suelo, produciendo la inexistencia del Plan los efectos siguientes:

1.º Que no es posible la concesión de licencias por contravenirse la Ley con la actividad pretendida. 2.º Que de llevarse a cabo la parcelación, se trata de una parcelación urbanística, si tiene esta finalidad, artículos 77.1 y 79.1. 3.º Que se produce una actividad sancionable, por infringir la prohibición legal de parcelar, como resulta, entre otros preceptos, del artículo 213.1 de la Ley, que hace surgir la responsabilidad de la violación de los preceptos legales.

Al estudiar aquí las parcelaciones ilegales nos referimos a este segundo caso, si bien es clara la aplicación al mismo de todos los preceptos que sancionan las parcelaciones sin licencia, ya que ésta, como hemos advertido, no es legalmente otorgable y la carencia de Plan implica, por tanto, la de licencia.

IV. *Actividad que se sanciona*

Desde que un propietario decide dividir un terreno con finalidad urbanística hasta que surgen edificaciones sobre el mismo, existen o pueden existir una serie de actividades añadidas, por lo que es preciso determinar cuándo surge la responsabilidad, a lo largo del proceso de parcelación - urbanización - venta-edificación.

Partiendo del resultado final posible y procediendo en un orden inverso, es evidente que la edificación sobre suelo que no es legalmente solar, artículo 79.4 de la Ley, no podrá contar con licencia y será sancionable en sí, por omisión de este trámite.

La venta de parcelas sin edificar puede servir de pauta, conocidos los precios, para la fijación del importe de las multas, obtenido por diferencia, como luego veremos; pero la falta de venta de las parcelas no

exonera de responsabilidad, ya que lo que la Ley sanciona es la parcelación, artículo 213.1 en relación con el 79.1, sin que pueda entenderse que la falta de ventas por inexistencia de adquirentes puede influir en un hecho punible ya realizado, hecho que tampoco queda justificado y sin sanción porque las parcelas se transmitan a título gratuito, pues el resultado contrario a derecho es la creación de dichas parcelas.

La existencia o no de urbanización tampoco influye en la existencia de responsabilidad, ya que se trata de una actividad añadida a la de división en parcelas, pues son conceptos distintos e independientes, como lo prueba el artículo 77, que no se refiere a urbanización, y el 171.3, que distingue ambos conceptos. No obstante, de existir urbanización se tiene en cuenta en el momento de calcular el beneficio, como luego veremos.

Comprobado que el hecho que se sanciona es la mera parcelación, vamos a examinar las consecuencias de las parcelaciones ilegales, para lo que distinguiremos entre las relativas a las parcelas creadas y las referentes a las sanciones económicas a los responsables de la parcelación.

V. *Sanciones*

1. Respecto de las parcelas creadas.—El artículo 79, en su número 4, establece que no se considerarán solares ni se permitirá edificar en ellos, los lotes resultantes de una parcelación efectuada con infracción legal, y el artículo 171 reitera, en su número 3, la prohibición de todo intento de urbanizar o edificar los terrenos, imponiendo además la destrucción de lo realizado y señalando la posibilidad de expropiación, aun sin formulación de previo proyecto.

Estas previsiones son las más importantes desde el punto de vista urbanístico, ya que tienden a anular la actuación contraria a los intereses urbanísticos, al evitar el resultado



de dicha actividad, que era la creación ilegal de solares o supuestos solares.

Ahora bien, esta actividad sancionadora sólo es utilizable cuando es inmediata a la parcelación, pues en caso contrario surgirán terceros adquirentes, incluso de buena fe, contra los que ya es muy difícil hacer entrar en juego los resortes legales, pues hacerlo así equivaldría a atribuir a su esfera de actuación y responsabilidad los resultados perjudiciales, que en realidad se han producido por la actividad antijurídica del parcelador, sin que sea bastante para paliar estos efectos la existencia de una acción de repetición y de exigencia de responsabilidad, que correspondería a los adquirentes en base al principio general del artículo 213.1 y al precepto concreto contenido en el número 4 del artículo 50 de la Ley del Suelo.

Por ello, hay que procurar que la sanción económica al parcelador sea lo bastante enérgica como para que, como medio de ejemplaridad, evite en el futuro este tipo de actuaciones.

2. Respecto del parcelador.—Si bien el artículo 214.2 en relación con el 1 considera responsable solidariamente al propietario, al empresario de las obras y al técnico director de las mismas, es lo cierto que a pesar de ello el propietario parcelador es la persona a quien contempla la Ley, entre otras razones, porque la parcelación puede no haber requerido la asistencia de técnicos, si no ha sido seguida de urbanización; por esto nos referiremos a él al estudiar a continuación la cuantía de la sanción económica imponible.

No consideramos necesario examinar aquí con detalle el procedimiento sancionador, que se rige por las normas generales, es decir, por los artículos 133 y siguientes de la Ley de Procedimiento Administrativo, si se incoa por orden del Ministro o del Presidente de la Comisión Provincial de Urbanismo, y por los ar-

tículos 388 y siguientes del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales en los incoados por éstas, teniendo en cuenta que en el supuesto de infracciones graves, a sancionar por el Ministro o por el Consejo de Ministros, no es ya aplicable el número 3 del artículo 215 de la Ley del Suelo, que exigía el informe del Consejo Nacional de Urbanismo, pues el artículo 3.^o del Decreto de 18 de enero de 1968 atribuyó sus facultades al Ministro de la Vivienda, sin que se haya de entender que un Decreto derogado una Ley, pues la supresión del Consejo tiene su base en el artículo 13.1 b) del Decreto de 27 de noviembre de 1967, que al suprimirlo utilizó la expresa autorización concedida al Gobierno por el artículo 1.^o del Decreto-Ley de la misma fecha, cualquiera que fuese el rango de la disposición creadora o reguladora de los organismos que se suprimieran.

3. Cuantía de la multa.—La cuantía de la multa viene determinada en el número 4 del artículo 215, al decir que en las parcelaciones ilegales el importe alcanzará una cuantía igual a todo el beneficio obtenido más los daños y perjuicios ocasionados, y lo recaudado por este concepto no será nunca inferior a la diferencia entre el valor inicial y el de venta de la parcela correspondiente.

Este precepto plantea varios problemas, que vamos a estudiar a continuación examinando sucesivamente cada uno de los términos utilizados, empezando por los de valor inicial y en venta, que tienen el carácter de términos principales para el cálculo del beneficio y son, además, de utilización prevalente en sí, por cuanto que la diferencia entre ellos tiene el carácter de sanción obligatoria mínima.

a) Valor inicial.—Una primera aclaración a este término es que la

Ley no lo utiliza aquí en el sentido técnico de valoración de suelo rural o de zona verde, a que se refiere el artículo 90.1, pues es claro que cabe parcelar ilegalmente suelo de reserva urbana, en cuyo caso habría de estarse a la valoración expectante del artículo 91, por lo que, en definitiva, hemos de entender que el término valor inicial es equivalente a valor previo del terreno y tratar de señalar el sistema de obtención de dicho valor previo.

Con arreglo al sistema subjetivo, capitalización de líquidos imponibles, valores previos en venta, habría que determinar en cada supuesto, y teniendo en cuenta todos los datos disponibles, dicho valor; pero la Ley del Suelo ha establecido la valoración objetiva dentro de su esfera de aplicación. Así, y concretamente, el artículo 4 del Decreto de 21 de febrero de 1963 advierte que los preceptos sobre valoración de la Ley de 12 de mayo de 1956 deberán ser aplicados en todo caso para determinar el valor de las fincas... siempre que deba señalarse a efectos urbanísticos el valor del suelo.

Es evidente que en una parcelación urbanística hemos de estar a dicha valoración a efectos urbanísticos y atender al valor inicial, si se trata de terreno rural, determinado por el rendimiento de este carácter, artículo 86, o atender al valor expectante, si se trata de suelo de reserva urbana o rural con expectativas, determinado por el valor inicial más la plusvalía fijada de conformidad con el artículo 87.

Por tratarse de una valoración objetiva no es posible atender a otras circunstancias, como lo advierte el artículo 94 de la Ley al decir que cuando corresponda aplicar a la tasación de terrenos el valor inicial, expectante o urbanístico, no se tendrá en cuenta el precio consignado en los títulos de adquisición o de constitución de gravámenes, posteriores a la promulgación de esta Ley.



b) **Valor en venta.**—En el punto IV se ha señalado que la Ley no sanciona la venta de parcelas ilegales, sino la parcelación ilegal en sí misma. Esto significa que si ha habido venta, las cifras comprobadas entran en juego a los efectos del cálculo de la multa, deduciendo del precio de venta el valor previo del terreno, pero no puede servir para exonerar de responsabilidad por falta de ventas, lo que significa que ha de calcularse el precio posible atendiendo a las ventas efectuadas, si ha habido alguna, o, en caso contrario, a los valores en venta presuntos, como lo hacen las leyes a diversos efectos, así el artículo 38.1 de la Ley de Expropiación Forzosa al valorar los solares por el valor en venta fijado a efectos de la contribución territorial y el artículo 7.2 del Decreto de 21 de febrero de 1963 al hablar de precios medios ponderados de venta de fincas análogas.

Hay que tener en cuenta que si para calcular el valor previo hay que considerar toda la superficie parcelada, para determinar el valor en venta sólo cabe calcular el importe resultante de la suma de los valores comprobados o presuntos de las parcelas, descontando las superficies de viales, así como las zonas verdes públicas, si por una rara excepción las hubiera, ya que se trata de superficies no parceladas ni enajenables.

c) **Beneficio obtenido.** — Este concepto es el resultado de la diferencia entre dos cantidades o valores, el previo a la actuación parcelatoria y el que se obtiene, o puede obtenerse, a través de dicha actuación. Ello supone que hay que calcular ambos valores: el previo coincide con el objetivo inicial, que ya se ha estudiado, pues es aquí utilizable por las mismas razones antedichas, y el posterior, que es el valor en venta real o presunto.

La utilización del valor en venta presunto puede llevar a pensar que si no ha habido realmente venta no

hay beneficio, ni por tanto posibilidades de cálculo del mismo; pero entendemos que basta la susceptibilidad de venta a un precio superior al previo para que haya un futuro o posible beneficio para el patrimonio del parcelador y que, en definitiva, el beneficio lo es o de presente, como beneficio obtenido en la venta, o de futuro, como posible beneficio, es decir, como beneficio de transformación.

En el frecuente supuesto de que la parcelación haya sido seguida de urbanización, al valor previo ha de agregarse el costo de la urbanización, ya que sólo la diferencia entre ambos sumandos y el valor en venta puede reputarse como beneficio.

d) **Daños y perjuicios.**—Hemos señalado como perjudicados por la ilegal actividad parcelatoria, en sentido amplio, a la comunidad, y más concretamente, de un lado, a los adquirentes de parcelas, en su caso, por cuanto que compran con la presunción de edificables superficies de terreno que no lo son, y de otro lado, el Ayuntamiento, que tiene que proveer de una serie de servicios a las comunidades así surgidas, que normalmente carecen hasta de una urbanización adecuada.

Parece que no debe tenerse en cuenta, a estos efectos, la existencia de posibles daños y perjuicios producidos a los adquirentes, ya que éstos tienen su vía de repetición a través de los artículos 50 y 213 de la Ley del Suelo, antes citados, hablando precisamente el primero de ellos de la exigencia de indemnización de daños y perjuicios, pero sí los que puedan referirse a la comunidad y sean valorables y los inferidos al Ayuntamiento, teniendo en cuenta que este concepto no es parte de la multa, como pura sanción represiva, sino que su finalidad es la de permitir a la sociedad y al Municipio salir indemnes de las consecuencias de la actividad ilegal del parcelador.

La necesidad de que no subsista

un perjuicio económico, obliga a indemnizar en toda su extensión los daños y perjuicios, siempre que tengan o pueda atribuirseles un contenido económico, actual o futuro, pues de las obligaciones municipales mínimas a que se refieren los artículos 102 y 103 de la Ley de Régimen Local, muchas de ellas tienen un carácter periódico y dilatado, siendo inherentes a la existencia del Municipio y al mantenimiento de los servicios que éste debe prestar en todo momento.

En el aspecto puramente urbanístico, cabe citar la obligación de conservar las obras de urbanización, que para el supuesto de urbanizaciones particulares impone el artículo 41.2 c) de la Ley del Suelo, obligación que en las parcelaciones ilegales resulta burlada, por lo que viene a ser una partida más a cargo del Municipio, que exige una capitalización, como base económica para la ejecución de las futuras obras de conservación.

No obstante, el problema del cálculo de daños y perjuicios es, evidentemente, de muy difícil solución, lo que, unido a que el otro sistema de cálculo, es decir, el de la diferencia entre el valor inicial y el de venta de las parcelas, aparte de ser más sencillo, es de obligada observancia, dado su imperativo carácter de sanción mínima, aconseja emplearlo como método único, siempre que la determinación de daños y perjuicios se muestra excesivamente compleja.

Con estas observaciones sobre los elementos a tener en cuenta para la fijación de las multas, terminamos el tema, no sin antes encarecer de nuevo su importancia, ya que la lucha contra las parcelaciones ilegales es, sin duda, uno de los medios fundamentales para conseguir que, como dice la Ley del Suelo, éste se utilice en congruencia con la utilidad pública y la función social de la propiedad.

Bibliografía

BIBLIOGRAFIA Y FUENTES SOBRE AREAS METROPOLITANAS

Enrique Orduña Rebollo

ESPAÑA

- ABELLÁN Y GARCÍA POLO, Carmelo: La nueva cobertura económica del Ayuntamiento de Madrid. Madrid, REVL, 1963, p. 660-691.
- ALCOCER, Alberto de: Plan General de Ordenación, reconstrucción y extensión de Madrid. Madrid. Artes Gráficas Municipales, 1939.
- ALOMAR, Gabriel: Report presented to the International Congress for Housing and Town Planning. Vienna, 1956.
- ALONSO VELASCO, J. M.: La ciudad, su pasado y su futuro. Madrid. Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda. (Documentos Informativos, núm. 874, 1970, p. 347-358.)
- ALONSO VELASCO, J. M.: El equipo urbano en el Plan Parcial de Ordenación. Madrid. C y T, núm. 1, 1969, p. 24-35.
- ALVAREZ GENDÍN BLANCO, Sabino: Ordenación orgánica y funcional de los Municipios de Madrid y Barcelona. Madrid. V Congreso HLAFM, 1969. Vol II, p. 83-106.
- ALVAREZ GENDÍN BLANCO, Sabino: El nuevo régimen municipal de Barcelona. Madrid. REVL, núm 112, 1960, p. 487-513.
- AQUARONE, Alberto: Las áreas metropolitanas. Madrid. Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda, 1963.
- ARANDA NAVARRO, Jesús: La Hacienda municipal en el régimen especial del Ayuntamiento de Barcelona. Madrid. REVL, 1960, p. 514-534.
- AREA: Área Metropolitana de Madrid. Proyecto de Ley. Madrid. Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda, 1963.
- AREA: Área Metropolitana de Madrid. Ley y Reglamento. Madrid. Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda, 1964.
- AREAS: Áreas Metropolitanas de España en 1960. Madrid. Dirección General de Urbanismo, 1965.
- AREAS: Las áreas metropolitanas en general y en España. Madrid. Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda, 1967.
- ARREGUI, Luis, y MIRÓ, Miguel: Los planes de extensión turístico-residencial en el Área Metropolitana de Madrid. Madrid. V Congreso HLAFM, 1969. Vol. I, p. 237-262.
- ASENSI TERÁN, José María: Régimen económico del Área Metropolitana. Barcelona. M B, núm. 24, extraordinario, 1970, p. 41-58.
- BAJÓN PÉREZ, F.: Demografía madrileña de hoy. El impacto de la industrialización. Madrid. RIS. Febr.-marzo, abr.-mayo, jun.-jul., sept., 1962; abr.-jun., 1963.
- BAKACS, Tibor: Problemas de Sanidad Pública en las Áreas Metropolitanas. Madrid. Problemas de las áreas..., 1969, p. 747-800.
- BALLESTER ROS, Ignacio: Algunos aspectos del crecimiento demográfico de Madrid. Madrid. REVL, 1961, p. 521-532.
- BALLESTER ROS, Ignacio: Barcelona y su nuevo régimen municipal. Madrid. REVL, 1960, p. 730-736.
- BALLESTER ROS, Ignacio: Los grandes Municipios españoles. Madrid. REVL, 1963, p. 881-889.
- BALLESTER ROS, Ignacio: Los servicios públicos de las grandes ciudades. Madrid. REVL, 1961, p. 237-244.
- BARROBES ORIOL, J.: Estudio del Reglamento de la Hacienda Municipal de Barcelona. Madrid. REVL, núm. 1962, p. 192-216.
- BASSOLS COMA, Martín: La delegación de competencias en la ley especial para el Municipio de Madrid. Madrid. DA, núm. 70, 1963, p. 82-90.
- BENEYTO, J.: Ante la villa y corte: la ciudad regia y la capitalidad del Estado. Madrid. REVL, núm. 118, 1961, p. 481-485.
- BERMEJO GIRONÉS, Juan Ignacio; CARCELLER FERNÁNDEZ, Antonio; ROVIRA MOLA, Alberto de, y otros: Seminario sobre experiencias y soluciones del Municipio de Barcelona. Barcelona, 1967.
- BIDAGOR LASARTE, Pedro: El desarrollo urbanístico de Madrid. Madrid. IEAL, 1964.
- BIRULES HUGAS, Martín: El abastecimiento de agua al Área Metropolitana de Barcelona. Madrid. Ciencia Urbana, núm. 1, 1969, p. 37-41.
- BOILEAU, I.: La Ciudad Lineal. A critical study of the Linear Suburb of Madrid. Liverpool. TPR, oct. 1959, p. 230-256.
- CAMPO, Salustiano del; Juan DÍEZ NICOLÁS y José Luis PÉREZ ARNÁIZ: Aproximación al análisis de la estructura socioeconómica de las Áreas Metropolitanas de España. Madrid. REE, núm 1, 1971, p. 41-66.
- CARCELLER FERNÁNDEZ, Antonio: Organización administrativa del Área Metropolitana de Barcelona. Madrid. V Congreso HLAFM, 1969. Volumen II, p. 149-166.
- CARCELLER, A., y ROVIRA MOLA, A. del: Código de Barcelona. Gabinete Técnico de Programación del Ayuntamiento de Barcelona. Barcelona, 1965.
- CARRETERO PÉREZ, Adolfo: Reglamentos urbanísticos especiales. Madrid. RIDI, núm. 24, 1971, p. 13-56.

- MORENO PAEZ, L. M.: *La modernización de la administración financiera en la Ley de régimen municipal de la ciudad de Barcelona*. Madrid. REVL, 1961, p. 161-193.
- ORDENACIÓN: *Ordenación urbana de grandes ciudades y de sus zonas de influencia*. Madrid. Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda, 1962.
- ORGANIZACIÓN: *Organización y funcionamiento del Patronato Municipal de la Vivienda de Barcelona*. Madrid. Ministerio de la Vivienda, 1962.
- PAZ MAROTO Y CASAÑÉ, José: *L'encombrement de circulation dans les centres des villes*. Ville de Madrid, 1957.
- PÉREZ CAMARERO, A.: *El Municipio capital de España*. Madrid. REVL, 1958, p. 715-725.
- PÉREZ OLEA, Manuel: *Problemas de Madrid ante su ley especial*. Madrid. Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda, 1964.
- PÉREZ SERRANO, Nicolás: *Las Ordenanzas municipales de Madrid, en el volumen colectivo «Catedra de Madrid, curso 1.º»*. Madrid, 1954, páginas 55-72.
- PHILIP, Hugh: *La Educación en la Metrópoli*. Madrid. Problemas de las áreas..., 1967, p. 501-560.
- PIATIER, Andrés: *Metrópoli de equilibrio: Las funciones de polarización, por...* Madrid. Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda, 1966.
- PINTO, Pedro: *Madrid, origen*. Madrid. Arquitectura, núm. 135-136, marzo-abr., págs. 3-14.
- PLANELL, M. F.: *La nouvelle ligne Sagrera-Horta du chemin de fer métropolitain de Barcelone*. Revue de l'Union International des Transports Publics. Bruxelles, núm. 1, 1960, p. 9.
- POLÍGONO: *Polígono de descongestión de Madrid en Guadalajara*. Madrid. Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda, 1967.
- PORCIOLES Y COLOMER, J. M.: *Barcelona y su Carta Municipal*. Madrid. Instituto de Estudios de Administración Local, 1961.
- PROBLEMAS: *Problemas de las Areas Metropolitanas*. (Ponencias presentadas al Congreso sobre Problemas Metropolitanos. Toronto 1967.) Madrid. IEAL, 1969.
- PROBLEMAS: *Problemas del Urbanismo Moderno*. Madrid. IEAL, 1967.
- RÉGIMEN: *El Régimen de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca*. Madrid, 1961.
- RIVAS PIERA, A.: *Barcelona 1939-1969*. Madrid. Cuad. Dia., extraord. XIX, abril 1970, págs. 80-83.
- RIVAS Y PIERA, Manuel: *Humanismo y región urbana de Barcelona*. Resúmenes monográficos. Ministerio de la Vivienda. Madrid, 1968, núm. 850, págs. 370-377.
- RINGROSE, David: *Madrid y Castilla, 1560-1950. Una capital nacional*. Madrid. Moneda y Crédito, núm. 111, 1969, págs. 65-122.
- RODELLA, Doménico: *Areas Metropolitanas y planificación territorial*. Ma-
- drid. Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda, 1969.
- RODRÍGUEZ ACOSTA, F.: *Planeamiento de Redes Arteriales Urbanas*. Madrid. C y T, núm. 1, 1969, p. 36-52.
- RODRÍGUEZ MAS, A.: *El hombre y la ciudad. Principios de Derecho Urbano*. Segovia. Imprenta Provincial, 1964.
- ROSE, A.: *Los servicios de bienestar en las aglomeraciones metropolitanas*. Madrid. Problemas de las áreas..., 1969, p. 803-855.
- SAZANAMI, Hidebiko: *La vivienda en las áreas metropolitanas*. Madrid. Problemas de las áreas..., 1967, p. 653-739.
- SERRALLONGA, Luis G.: *Comentarios al régimen de Barcelona*. Barcelona. Civitas, 1960.
- SERRATOSA PALET, Alberto: *El área metropolitana de Barcelona*. Madrid, ITU, diciembre, 1968, p. 7-15.
- SIMANCAS, Víctor: *El mito del Gran Madrid, por...*, y José María ELIZALDE. Madrid, Guadiana de Ediciones, 1969, 325 p.
- TERÁN, Manuel: *La ciudad como forma de utilización del modo y de organización del espacio*. Madrid (Problemas del Urbanismo Moderno), 1967, p. 17-31.
- TOBAMELA GARCIA, Juan: *La ciudad como término equidistante entre la gran metrópoli y el municipio rural*. Madrid, 1965, 5 h., 236 f., mecanografiado. Tesis Instit. Est. Administración Local.
- TRÍAS BERTRÁN, Carlos: *Área Metropolitana de Madrid*. Madrid. Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda, 1964.
- TRÍAS BERTRÁN, Carlos: *La concentración urbana y la distribución de la aglomeración madrileña* (s. l.: Madrid). Instituto de Estudios de Administración Local, 1964, p. 19. Es tirada aparte del libro «Madrid, 1964».
- TRÍAS BERTRÁN, Carlos: *El desarrollo urbano de Madrid en el futuro de España*. Madrid. Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda, 1965.
- URBANISMO: *El Urbanismo regional a escala humana*. Madrid. Ministerio de la Vivienda, 1961.
- VALDÉS, A. y ALDAMA, E.: *El tráfico de Madrid*. ROP, oct. 1964, p. 1081-1083.
- VALDÉS, Antonio: *El tráfico en áreas metropolitanas*. Madrid, V Congreso HLAFM, 1969, vol. II, p. 469-514.
- XIFRA HERAS, Jorge: *Aspectos sociológicos de la vida municipal. Grandes urbes y municipios rurales. Aspectos sociológicos de la urbanización*. Madrid, IV Congreso HLAFM, 1968, vol. 1, p. 191-201.
- ZUZAGOITIA, Joaquín de: *Problemas urbanísticos de Bilbao y su zona de influencia*. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid, 1946.
- FRANCIA**
- ATRACTION: *L'attraction de París sur sa banlieue. Etude sociologique*. París. Les Editions Ouvrières, 1965.
- AUZELLES, Robert: *Les Villes capitales*. París. Urbanisme, núm. 78, 1963, páginas 25.
- BARNAUD, Paul: *Urbanismo internacional*. París. Ciudad Nueva ? Madrid. Municipalia, núm. 177, p. 949-956.
- BASTIE, J.: *Les grandes villes du monde. París, ville industrielle*. París. Documentation Française, núms. 3690-3691, 1970, 86 p.
- BERNARD, H.: *Problèmes de Grenoble*. París. Urbanisme, núm. 80, 1963, p. 76-84.
- BOURJOL, Maurice: *Le schéma directeur de la région parisienne*. París. Economie Politique, marzo 1966, p. 25-42.
- BRENAS, J.: *Les structures administratives des grandes aglomérations*. París. Administration, núm. 55, 1966, p. 25-27.
- BUSSINGER, A.: *Le Val de Marne. Un million de citoyens* 94. Charenton. SO-DEP Edition, Centre d'Etudes Économiques et Sociales du Val de Marne, 1968.
- CARAT, J.: *La décentralisation politique commence dans le Grand París*. París. Communes de France. Juillet-Août, 1962, p. 5-7.
- CARRIER, Hervé: *Le Phénomène Urbain par...* et Philippe LAURENT. París. Aubier Montaigne, 1965.
- CAYROL, J.: *De l'espace humain*. París. Seuil, 1968.
- BELGICA**
- BRACOPS, J.: *Fusions de communes, grandes aglomérations et fédérations*. Bruxelles. Communes d'Europe, abril-mai. 1965, p. 5-20.



- COLOT, Michel: *Organisations d'étude d'aménagement d'aire métropolitaine*. París. Urbanisme, núm. 117, 1970, p. 8.
- COLLOQUE NATIONAL DE DÉMOGRAPHIE. III, 1968. Lyon: *Grandes Villes et Petites Villes. Démographie et croissance urbaine. Démographie et scolarisation...* París. Centre National de la Recherche Scientifique, 1970.
- COMITÉ D'AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION PARISIENNE: *Avis et rapports du... et du Comité consultatif Économique et Social de la Région de París*. París. Délegation Générale au District de la Région de París. (s. a. 1967?), Vol. II.
- COMITÉ CONSULTATIF ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DE LA RÉGION PARISIENNE. París: *Rapport sur les problèmes de l'équipement commercial et des services dans la région parisienne*. París. Comité Consultatif Économique et Social de la Région Parisienne (s. a.).
- COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ÉTUDES URBAINES ET D'AMÉNAGEMENT: *Satisfaction des besoins en services dans deux villes du Bassin Parisien*. París, 1967, 6 vols.
- COPPOLANI, J.: *L'avenir d'une métropole régionale*. Toulouse. Revue des Sciences Politiques. Fev.-mars., 1964, p. 115-125.
- CORNUAU, C.: *L'attraction de París sur sa banlieue, par...* París. Les Editions Ouvrières, 1965.
- CHEVALIER, L.: *Les parisiennes*. París. Hachette, 1967.
- CHOMBART DE LAUWE, P. H.: *Aspectos sociológicos de la evolución de París*. Madrid. Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda, 1964.
- DAVID, M. et FONTALIRAND, Ch.: *Structures et problème du commerce dans l'agglomération parisienne*. París. Chambre du Commerce, 1968.
- DELAFANTE, Ch., MEYER, J.: *Le plan d'aménagement et d'organisation générale (Région Lyon)*. París. Urbanisme, núm. 85, 1964, p. 24-33.
- DELOUVRIER, P.: *Le district de París et la décentralisation*. París. Revue Politique en Parlementaire. Juin, 1962, p. 81-83.
- DELOUVRIER, P.: *Sept ans de vie de la région parisienne et de son district (1962-1969)*. París. CIAURP, núm. 16, 1969.
- DHOTEL, A.: *Gigantisme ou croissance cohérente? París face à l'avenir*. París. Economie, núm. 1061, 1968, p. 22-38.
- DOUBLET, M.: *Le phénomène urbain dans la région parisienne*. París. Promotis, núm. 88, 1969, p. 15-35.
- DOBIAIS, G.: *Les infrastructures routières nouvelles dans la région parisienne et leur répercussion sur les transports en commun de surface*. París. L'Industrie des Voies Ferrées et des Transports Automobiles, núm. 637, 1967, p. 131-136.
- DUBUSSON, J.: *L'agglomération étendue (N. M. L.) Novel Metropolitaine Lorraine... et Virgil*. París. Urbanisme, núm. 125, 1971, p. 59-65.
- DURRIEU, Yves: *Regionaliser la France. Capitalisme ou socialisme*. París. Mercurio de France, 1969.
- FELIX, M.: *Le régime administratif et financier du Département de la Seine et de la Ville de París*. París. Rousseau, 1945, 2 vols.
- FELIX, M.: *Le régime administratif et financier de la Ville de París et du Département de la Seine*. Tome I: *Histoire des administrations parisiennes. Evolution de l'agglomération parisienne (problèmes et solutions)*. Tome II: *Le préfet de la Seine, le préfet de la police, le Tribunal administratif de París*. Tome III: *Le Conseil municipal de la Ville de París, le Conseil général du Département de la Seine, les Communes suburbaines*. Tome IV: *Le régime financier de la Ville de París et du Département de la Seine*. París. La Documentation Française, 1957-1959, 4 vols.
- FONTALIRAND, B.: *Emploi industriel et aménagement régional: exemple du District de París*, 1965 (Tesis Doctoral 3.º Ciclo de Geografía).
- GEORGE, P., RANDET, P., BASTIE, J.: *La Région parisienne*. París. Presses Universitaires de France, 1964.
- GEORGE, P.: *Les villes-métropoles. Grenoble. Aménagement...* Vol. I, 1968, p. 135-153.
- GESTION: *La Gestion des agglomérations multicomunales*. París. Informations Municipales, núm. 253, 1967, p. 40-50.
- GOUHIER, J.: *Naissance d'une grande cité*. Le Mans au millénaire vingtième siècle. Armand Colin, 1953.
- GRIOTTERAY, A.: *Pour la réforme du statut de París*, 1962.
- GRAVIER, J. F.: *La ordenación del territorio y el futuro de las regiones francesas*. Madrid. Secretaría General Técnica de la Presidencia del Gobierno, 1967.
- HAUTREAU, J.: *Le rôle des métropoles d'équilibre dans l'armature urbaine*. Bourdeaux. Revue Juridique et Economique du Sud-Ouest, núm. 4, 1966, p. 791-809.
- HOURTICQ, J.: *Naissance du district de la région de París*. París. La Revue Administrative, sep.-oct., 1961, p. 542-544.
- HOURTICQ, J.: *Le nouveau district de la région de París*. Bruxelles. Le Mouvement Communal, marz., 1962, p. 114-118.
- HOURTICQ, J.: *L'organisation des services de l'Etat dans la région parisienne*. París. La Revue Administrative, sep.-oct., 1966, p. 533-536.
- HOURTICQ, J.: *París et la Région parisienne*. Bruxelles. Le Mouvement Communal, nov. 1960, p. 535-540.
- INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION PARISIENNE: *Analyse de l'enquête pilote sur les déplacements des personnes en région parisienne*. París. IAURP, 1967.
- INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION PARISIENNE: *Analyse des migrations alternantes. 2º rapport*. París. IAURP, 1966.
- INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION PARISIENNE: *La localisation des activités dans le 8º arrondissement. Essai de typologie d'un centre d'affaires*. París. IAURP, 1967.
- LAZZAROTI, R.: *L'industrie et les complexes industrielles dans le vallée de Loire. Etude de géographie économique et humaine*. París. Imp. Louis-Jean, 1968.
- LAZZAROTI, R.: *Les villes françaises*. Limoges, París. Notes et Etudes Documentaires, núms. 3677-3678, 1970, 64 p.
- LEFEBVRE, Henri: *Le Droit à la ville*. París. Editions Anthropes, 1968.
- LEGARET, J.: *Le district de París*. París. Revue Politique des Idées et des Institutions, 28 fev. 1962, p. 101-111; 30 mars 1962, p. 133-139; 15 avr. 1962, p. 173-188.
- LEGARET, J.: *La réforme administrative de la région parisienne*. París. Revue Politique des Idées et des Institutions, Mars 1966, p. 133-148.
- LILLE: *Lille et sa Région*. París. Urbanisme, núms. 9-10, 1951, p. 1-62.
- LOMBARD, Theo: *Vues d'une Métropole régionale*. París. E L, núm. 41, 1971, p. 25-27.
- LYON: *Lyon et sa Région*. París. Urbanisme, núm. 85, 1964, p. 2-94.
- MALENE, C. de la: *Les premiers résultats de la nouvelle organisation administrative de la région parisienne*. París. Administration, núm. 69, 1970, p. 49-54.
- MANCIET, R.: *Une étape décisive dans l'expansion de l'Aquitaine. La communauté urbaine de Bordeaux*. París. Le Moniteur des Travaux Publics et du Bâtiment, núm. 42, 1969, p. 18-27.
- MEDARD, J. F.: *Les communautés urbaines: renforcement ou déclin de l'autonomie locale?* París. RDPSP, núm. 4-5, 1968, p. 737-800.
- METHENDIER, E.: *Les projets de la communauté urbaine de Lyon*. París. Le Moniteur des Travaux Publics et du Bâtiment, núm. 28, 1969, p. 141-143.
- PARÍS: *París en question. Enquête du district de la Région de París*. París. Presses Universitaires, 1965.
- PIQUARD, Michel: *Le schéma d'aménagement de la métropole lorraine*. París. Urbanisme, núm. 125, 1971, p. 44-56.
- POUR: *Pour une métropole régionale Aix-Marseille-et Etang de Berre*. Neuilly-sur-Seine. Editions de la Baconnière, 1963. (Colloque tenu à Aix-en-Provence.)
- PREFECTURE DE LA RÉGION PARISIENNE: *L'évolution économique et sociale de la région parisienne durant les derniers temps*, 1968 (multigraphie).
- PROBLÈME: *Le problème des grandes agglomérations: Le point à propos des communautés urbaines*. París. E L núm. 27, 1968, p. 11-13.
- PUGET, H.: *Les nouvelles structures de la région parisienne*. Bruxelles. Revue Internationale des Sciences Administratives, núm. 1, 1965, p. 1-17.
- RAPPORT: *Rapport d'avis de la Société française des Urbanistes sur le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région de París*. París. Urbanisme, núm. 93, 1966, p. 75-84.
- RAPPORT: *Rapport sur les problèmes de l'équipement commercial et des services dans la région parisienne*. París. Comité Consultatif Économique et Social de la Région Parisienne, s. a.

- RÉGION: La région parisienne. Les hommes. Les institutions. Les problèmes. Pour un Paris démocratique Paris. Correspondence Municipale, núm. 105-107, 1970, p. 98.
- RÉGION: Région parisienne. Organisation territoriale et administrative (Départements, arrondissements et communes) Paris. Journal Officiel de la République Française, lois et décrets, arrêts, circulaires, avis, communications, informations et annonces, núm. 1298, 1971, p. 492.
- RIBAUT, M.: Les mécanismes administratifs de la politique d'urbanisme dans la région parisienne. La préfecture du régions parisienne. Paris, 1970, p. 81. (Tesis por la Facultad de Derecho de París.)
- ROUSSEAU, Jean Claude: Le site. Paris. Urbanisme, núm. 113, 1969, p. 22-26.
- SADOUX, R.: Région Parisienne: des idées pas d'argent. Paris. Entreprise, núm. 657, 1968, p. 38-48.
- SEREP, CETEM: La vocation économique de la région parisienne a l'horizon 1985. Paris, 1968, 2 vols.
- SEYNAVE, R.: La communauté urbaine de Lille. Naissance d'une nouvelle personne morale de droit public. Lille, 1970, 2 vols. (Tesis por la Facultad de Derecho de Lille.)
- SOCIÉTÉ D'ECONOMIE MIXTE POUR L'EQUIPEMENT ET L'AMÉNAGEMENT EN RÉGION PARISIENNE: Exigences humaines en matière d'habitat. Paris, 1967.
- TAULLE, G.: La communauté urbaine: Le Cresc-Montereau-les-Mines. Paris. Le Moniteur des Travaux Publics et du Bâtiment, núm. 48, 1970, p. 59-62.
- VAUJOUR, J.: Le plus grand Paris. Paris. Presses Universitaires, 1970.
- ZYGEL, S.: Espace industriel, espace social (les mouvements de l'industrie en région parisienne). Paris. These 3^e cycle, 1967. Fac. Lettres.
- INGLATERRA**
- ALLEN, G. R.: The sizes of towns. London. TCP, núm. 11, 1954, p. 565-569.
- BASTIE, J.: Les grandes villes du monde: Londres. Paris. Documentation Française, núm. 3466, 1968, 64 p.
- BEAUIEU-GARNIER, Jacqueline: Cuenca de Londres. Cuenca de Moscú. Cuenca de París. Madrid. Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda, 1967.
- BRADBURY, R.: The geometry of urban expansion. London. JTPI, núm. 4, 1954, p. 106-109.
- CANAUX, Jean: Social Aspects of the City. by... Atenas. Ekistics, núm. 160, 1967, p. 178-180.
- CARREIRA VAREZ, José Francisco: El sistema especial de Londres dentro del Régimen local inglés. Madrid. REVOL, núm. 169, 1971, p. 77-112.
- CITY: City and suburb. The economics y metropolitan growth. London. Englewood Cliffs, 1964.
- BOWRA, Maurice: Ciudades de Occidente. Edades de Oro de grandes ciudades, por... Barcelona. Seix y Barral, 1956.
- CLEEF, Eugen van: Cities in action. Oxford. Pergamon Press, 1970.
- CHALINE C.: Londres. París. Armand Colin, 1968.
- DAUPHIN-MENNIER, A.: La Cité de Londres. París. Gallimard, 1954.
- DENNINGTON, E.: London's efforts at town expansions. London. TCP, núm. 7, 1956, p. 331-334.
- DERRY, T. K.: The Government of London. London. Clay and Company, 1961, p. 157-165. (En la obra: The United Kingdom.)
- DICKINSON, Robert E.: City and Region. A. Geographical Interpretation, by... London. Routledge & Kegan Paul Ltd., 1964.
- FREEMAN, Thomas W.: The Manchester conurbation. London. TCP, núm. 5, 1957, p. 305-309.
- GARCÍA-PABLOS, Rodolfo: El plan de descongestión de Londres. Madrid. Arquitectura. Noviembre, 1961, p. 26-39.
- GARNER, J. F.: London Government and its reform. London. Publica Law. Autumn, 1961, p. 256-270.
- GENDRIER, J.: La réforme administrative du Grand-Londres. París. Le District de París, núm. 13, p. 23-26.
- GREAT: Great cities of the world. Their government politics and planning. 3 Ed. London. George Allen & Unwin Ltd., 1972, 2 vols.
- GREATER LONDON PLAN: Memorandum by the Ministry of Town and Country Planning on the Report of the Advisory Committee for London Regional Planning. London. H. M. S. A., 1947.
- HALL, Peter.: Las grandes ciudades y sus problemas. Barcelona. Guadarrama, 1965.
- HALL, Peter: London 2000. London. Faber and Faber Ltd, 2 ed., 1969.
- HALL, Peter: London 2000. London. TCP, núm. 2, 1970, p. 114-116.
- HALL, Peter: World Cities. New York. Mc Graw-Hill Book Company, 1966.
- HOURTICO, J.: Le grand Londres. París. DC, núm. 6, junio 1961, p. 170-183.
- JACOBS, Jane: Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid. Ediciones Península, 1967.
- JONES, E. & SINCLAIR, D. J.: Atlas of London & London Region. New York. Pergamon Press, Inc., s. a.
- KITCHEN, L. C.: Connurbation in to City region-how should London growth. London. JTPI, núm. 11, 1963, p. 316-320.
- MAC MURRAY, Trevor: Innovation for urban problems. London. JTPI, núm. 8, 1971, p. 356-360.
- MANCHESTER: Manchester and new Towns. London. TCP, Dec., 1954, p. 619-623.
- MARQUÉS CARBÓ, Luis: Londres. Barcelona. Informaciones Municipales. Octubre, 1962.
- MAYER, Albert: Megalópolis o la multiplicación de lo intolerable. Madrid. Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda, 1970.
- METROPOLITAN: Metropolitan and National decision making. Athens. Ekistics, núm. 1.919, 1971, p. 301-307.
- MORRIS, J. H.: Local government areas, a guide to review procedure and other related matters. London. Shaw and Sons, 1960.
- PLAN: Plan for a New Town-Hook. London County Council. Athens. Ekistics. Abr., 1962, p. 261-275.
- POLÍTICA: La política y los medios de descongestión en las aglomeraciones inglesas (Londres en particular). Madrid. Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda, 1966.
- RAYNS, A. W.: The London Region. London. G. Bell and Sons Ltd., 1971.
- REIS, R. L.: The Birmingham and Manchester conurbations. London. TPC. Summer, 1948, p. 86-97.
- REPORT: Report on Planning in the London Region. London. The Town Planning Institute, 1956.
- RHODES, Gerald: The Government of greater London, por... y S. K. Ruck. London. George Allen & Unwin Ltd., 1970.
- ROBshaw, Peter: Another view on the London Government Royal Commission. London. Public Administration. Autumn, 1961, p. 247-250.
- ROBSON, W. A.: Great cities of the World: their government, politics and planning, 2 ed. London. Allen and Unwin, 1957.
- SCHUMAN, S.: La planificación urbana en evolución: el caso de Liverpool. Grenoble. Aménagement... Vol. IV, 1971, p. 71-120.
- SELF, P.: London Government and Planning. London. TPC. Jan 1961, p. 14-17.
- SELF, Peter: Metropolitan Planning. The planning system of Greater London... London. The London School of Economics and Political Science, etc., 1971.
- SHARPE, L. J.: The politics of local government in greater London. London. Publica Administration. Summer, 1960, p. 157-172.
- SHARPE, L. J.: The report of The Royal Commission on Local Government in greater London. London. Public Administration. Summer, 1960, p. 157-172.
- SIBERT, E.: Regional plan for greater París. London. TVCP, Jan, 1966, p. 23-26.
- THOMAS, Wyndham: The growth of the London Region. London. TCP, May, 1961, p. 185-193.
- TONYNEE, Arnold J.: Cities of Destiny London. Thames and Hudson, 1967.
- URBAN: Urban design Manhattan. Regional Plan Association... London. Studio Vista, 1969.
- ITALIA**
- AMATI, G.: Problemi urbanistici di Roma. Roma. Architettura. Aug., sept., oct., nov., 1956, p. 311-314, 465-468, 543-546.
- AUBRAC, L.: Les grandes villes du monde: Rome. París. Documentation Française, núm. 3.694-3.695, 1970, p. 70.
- CAFIERO, S.: Lo sviluppo metropolitano in Italia, por... y A. Busca. Roma. Giuffrè Editore, 1970.
- CITTÀ: La Città Territorio. Bari. Leonardo da Vinci, 1964.



- COMPAGNA, Francesco: *La Politica della Città*. 3 ed. Bari. Laterza, 1970.
- D'ANDREA, Ugo: *Provvidenze per Roma*. Roma. Capitolium, núm. 2, 1969, p. 59-63.
- DECENTRAMENTO: Decentramento amministrativo nelle grandi città. Firenze. NR, núm. 21, nov., 1964, p. 2.687-2.689.
- DE MARÍA, E.: *La Pianificazione comunale del territorio milanese e previsioni di utilizzazione del suolo*. Milán. Città di Milano, sep.-oct., 8-9, 1965, p. 91-95.
- FIRENZE, 1963: *Problemi e Piani Urbanistici*. Torino. Ed. Urbanística, 1962, 46 p.
- INSOLEIRA, I.: *La Capitale in espansione*. Torino. Urbanística, oct., 1959, p. 6-88.
- MINICCU, L.: *Analisi territoriali dell'area metropolitana milanese*. Milán. Città di Milano. Sept.-oct., 8-9, 1965, p. 82-90.
- MUMFORD, L.: *La nascita della città regionale*. Milán. Communittá, dic. 1957, p. 73-76.
- PIANO: *Il piano regolatore generale di Milano*. Torino. Urbanística, 1956, p. 52. (También en NR, Firenze, junio 1957, p. 887.)
- PROBLEMÁTICA: *Problemática della città regione*. Roma. Quaderni, 30 giugno 1963, p. 3-13.
- RODELLA, Domenico: *Areas metropolitanas y planificación territorial*. Madrid. Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda, 1969.
- RODELLA, Domenico: *Aree metropolitane e pianificazione territoriale. Considerazioni marginali al Convegno internazionale sulla pianificazione regionale*. (Sorrento, 12-14 settembre 1968.) Firenze. NR, núm. 19, 1968, p. 2.321-2.337.
- RODELLA, D.: *Le sigenze urbanistiche delle città a l'ordinamento amministrativo del territorio*. Milano. Città di Milano, núm. 1, 1957, p. 12-18.
- ROMA: *Roma capitale. Ordinamento amministrativo delle città capitali del mondo. Provvedimenti straordinari per Roma del 1870 ad oggi. Proposte di legge speciale per Roma commentate da Ceroni...* Roma. Ruggeri Editore, 1957.
- ROMA: *Città e Piani*. Torino. Ed. Urbanística, 1960.
- SAIBENE, C., CORNA PELLEGRINI, G.: *La Regione-Città*. Roma. Rivista Geografica Italiana. Vol. 74, núm. 4, 1967, p. 405-434.
- SVILUPPI: *Gli Sviluppi del piano a Roma*. Torino. Urbanística, marzo 1960, p. 97-113.
- VALORI, M.: *I favori per il piano regolatore di Roma. Quattro anni difficile*. Torino. Urbanística. Ottobre 1959, p. 127-163.
- VIGLIANO, G.: *Il piano intercomunale di Torino. «La pianificazione intercomunale»*. Roma. Instituto Nazionale di Urbanistica, 1957, p. 343-359.
- ZUANON, J. P.: *Les organismes décentralisés de planification urbaine: L'expérience du Plan Intercommunal milanais*. Grenoble. Aménagement... Vol. III, 1970, p. 581-638.
- ### PORTUGAL
- CEPAM: *Organização administrativa das Áreas metropolitanas*. Madrid. V Congreso HLA FM, 1969. Vol. II, p. 551-588.
- GOMES, Armando do Dias: *Organização Administrativa das Áreas metropolitanas en Portugal*. V Congreso HLA FM, 1969. Vol. II, p. 233-244.
- ### AMERICA LATINA
- AREAS: *Areas metropolitanas e desenvolvimento integrado no Brasil*. Rio de Janeiro. Sefhan, 1967, 48 p.
- ASENSI TERÁN, José María: *Régimen económico del área metropolitana*. Madrid. V Congreso HLA FM, 1969. Vol. I, p. 775-798.
- AUSTIN, Alland G., & LEWIS, Sherman: *Urban Government for Metropolitan Lima*. New York. Praeger Publishers, s. a.
- AYLWIN AZOCAR, Arturo: *Organización administrativa de las áreas metropolitanas*. Madrid. V Congreso HLA FM, 1969. Vol. II, p. 9-40.
- BAHRDT, Hans Paul: *La moderna metrópoli. Reflexiones sociológicas sobre la construcción de las ciudades*. Buenos Aires. Eudeba, 1970.
- BASALDU, Raúl O.: *Institucionalización de un área metropolitana en Argentina, por ... y Oscar A. MORENO*. Bogotá. RSIAP, núm. 9-10, marzo-junio 1969.
- CARRERA JUSTIZ, F.: *El régimen de las grandes ciudades, con especial referencia a La Habana*. La Habana, 1930. (Encuadrada con la obra del mismo autor: *Preliminares de Ciencia Municipal. Urbanismo*.)
- COLLOQUES INTERNATIONAUX DU CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, 1964. TOULOUSE: *Le problème des capitales en Amérique Latine*. París. CNRS, 1965.
- COSTA, Luis Carlos: *Metrópole e Planejamento*. Rio de Janeiro. RAM, núm. 99, 1970, p. 105-122.
- LE CORBUSIER. (Seud. de Charles Edouard Jeanneret): *La ciudad del futuro*. Buenos Aires. Ediciones Infinito, 1962.
- EXPOSICIÓN: *Exposición de motivos y proyecto de Convenio sobre la Mancomunidad en materia de ordenación urbanística del Área Metropolitana de Caracas*. Caracas (s. l.), 1967.
- FLORENCE, P. Sargent, y Richard U. RATCLIFF: *La metrópoli en la vida moderna. Aspectos económicos*. Buenos Aires. Ediciones Infinito, 1958.
- GAKENHEIMER, Ralph A.: *Administración metropolitana: problemas y perspectivas en América Latina*. Bogotá. RSIAP, núm. 13-14, 1970, p. 39-47.
- GANON, Isaac: *Aspectos sociológicos de la vida municipal. Grandes urbes y Municipios rurales*. Madrid. IV Congreso HLA FM, 1968. Vol. I, p. 165-190.
- GEDDES, Patrick: *Ciudades en evolución*. Buenos Aires. Ediciones Infinito, 1960.
- GÓMEZ-NAVAS, Oscar: *Metropolitan Government for Caracas*. Pittsburgh. University of Pittsburgh, 1970.
- ISAZA CADAVÍD, Jaime: *Proyecto de ley de Áreas Metropolitanas*. Madrid. V Congreso HLA FM, 1969. Vol. II, p. 257-280.
- LÓPEZ URBIETA, Carlos María: *Ciudad de Asunción: Su desarrollo o dispersión. Enfoque previo para una renovación urbana*. Madrid. V Congreso HLA FM, 1969. Vol. I, p. 687-698.
- MOUCHET, Carlos: *Ordenamiento y gobierno de las áreas metropolitanas. El problema de Buenos Aires*. Buenos Aires, 1967. (Es separata del núm. 24 de la revista «Administración Pública de Buenos Aires», 1967, p. 13-26.)
- MORSE, Richard M.: *San Pablo: más allá de la metrópoli (1955-1970)*. Bogotá. RSIAP, núm. 17, 1971, p. 40-65.
- MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES: *Informe del grupo de estudio del Área Metropolitana*. Madrid. V Congreso HLA FM, 1969. Vol. II, p. 645-720.
- PARROCHIA BEGUÍN, Juan: *El tránsito en Áreas Metropolitanas*. Madrid. V Congreso HLA FM, 1969. Vol. II, p. 281-468.
- PÉREZ OLAGARAY, Javier: *Algunos de los problemas más graves de tránsito en la ciudad de México y su área metropolitana*. Madrid. V Congreso HLA FM, 1969. Vol. II, p. 599-614.
- LE PROBLÈME DES CAPITALES EN AMÉRIQUE LATINE: *Colloque Internationaux*. París. Centre National de la Recherche Scientifique, 1965.
- SEVILLA FLORES, Antonio: *Consideraciones económico-financieras, jurídicas y científico-urbanísticas en torno al planeamiento del desarrollo urbano del distrito de Valencia*. Estado Carabobo, Venezuela. Madrid. V Congreso HLA FM, 1969. Vol. I, p. 545-564.
- SOARES, María Therezinha: *Delimitação de Áreas Metropolitanas*. Rio de Janeiro. RAM, núm. 94, 1969, p. 253-271.
- WHITE, Morton y Lucía: *El intelectual contra la ciudad*. Buenos Aires. Ediciones Infinito, 1967.
- ### CANADA
- FERRARESI, Franco: *Analisi funzionale di un sistema metropolitano: il caso di Toronto*. AMM, núm. 29, marzo 1970, Milán, p. 153-173.
- KAPLAN, Harold: *Urban Political Systems. A functional analysis of Metro Toronto by...* London, etc. Columbia University Press, 1967. 7 h. 320 p.
- MILES, Simón R., dir.: *Metropolitan problems...* Toronto, etc. Methuen, 1970, XX, 543 p., grab.
- SEMINAR CONFERENCE STAGE OF THE CENTENNIAL STUDY AND TRAINING PROGRAMME ON METROPOLITAN PROBLEMS, 1967, Toronto (Canadá): *The Centennial Study and Training Programme*

- CARRO MARTÍNEZ, Antonio: La revolución urbana. Madrid. REVL, número 163, 1969.
- CASAS TORRES, J. M.: La ciudad como problema. Zaragoza. Departamento de Geografía, 1968.
- CENTRO: El centro comercial de Madrid. México. Arquitectura, núm. 88, 1966, p. 31-44.
- COMISARÍA DEL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL: III Plan de Desarrollo. Desarrollo Regional. Madrid, 1972. (Áreas, p. 224-251.)
- CORT, César: Morfología de las grandes urbes. Madrid. Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, 1940.
- COURTOT, R.; FERRAS, R.: Les Grandes Villes du monde: Barcelona. París. Notes et Etudes Documentaires, núm. 3.615, 1970, 68 p.
- DESARROLLO: El desarrollo urbanístico de Madrid en el futuro de España. Madrid. Ministerio de la Vivienda, 1965.
- DÍEZ NICOLÁS, Juan: La jerarquía de las ciudades. Madrid. C y T, número 2, 1969, p. 13-34.
- DOS: Las dos metrópolis españolas. Barcelona. Informaciones Municipales, dic. 1964, p. 9-11.
- DUPRE, Stefan: Relaciones intergubernamentales y el Área Metropolitana. Madrid. Problemas de las áreas..., 1969, p. 343.
- ECHAVARRÍA SAN MARTÍN, Adolfo: Historia del abastecimiento de agua del Gran Bilbao. Madrid. Ciencia Urbana, núm. 1, 1969, p. 31-35.
- ENTRENA CUESTA, Rafael: Problemas actuales de las grandes ciudades. Madrid. Problemas..., 1961. Vol. I, páginas 101-126.
- ENTREVÍAS: Transformación urbanística de un suburbio de Madrid. Madrid. Instituto Nacional de la Vivienda, 1965.
- FERNÁNDEZ ALBA, Antonio: La ciudad. Aspectos críticos del entorno urbano. Madrid. Cuad. Dia., núm. 8, 1969.
- FERNÁNDEZ VILLA Y DORBE, Juan José: La Administración municipal de Madrid y los servicios que sostiene Madrid, 1964, p. 105-128. (En el volumen colectivo Madrid.)
- FIGUEROA, Antonio: La red arterial de Madrid. Madrid. Ciencia Urbana, número 2, 1969, p. 27-35.
- FORSTALL, Richard, y Víctor JONES: Algunos aspectos demográficos, económicos y administrativos de las metrópolis contemporáneas. Madrid. Problemas de las áreas..., 1969, p. 11-83.
- GARCÍA AUGUSTÍN, José: Las previsiones en el suministro de agua al Área Metropolitana de Madrid. Madrid. Ciencia Urbana, núm. 1, 1969, páginas 24-30.
- GARCÍA BALLESTEROS, Aurora: El sector noroeste del Área Metropolitana madrileña. Madrid. Est. Geo., núm. 116, 1969, p. 343-402.
- GARCÍA CORTÉS, Mariano: Madrid y su fisonomía urbana. Madrid. Ayuntamiento, 1950.
- GARCÍA DE ENTERRÍA, Eduardo: La ordenación jurídica de los transportes madrileños. Madrid. Artes Gráficas Municipales, 1954.
- GARCÍA DE ENTERRÍA, Eduardo, y León CORTIÑAS PELÁEZ: Organización administrativa de las Áreas Metropolitanas. Madrid. V Congreso HLA FM, 1969. Vol. II, p. 41-83.
- GARRIDO CHAMORRO, M.: El reforzamiento de los poderes de la Alcaldía en el régimen especial del Municipio de Madrid. Particular referencia al derecho de devolver acuerdos. Madrid. BICNAL, núm. 229, 1964, p. 34-42.
- GARRIDO FALLA, Fernando: Madrid. Problemas de gobierno municipal. Madrid. ICE, núm. 402, 1967, p. 193-199.
- GASCÓN Y MARÍN, José: El Gran Madrid (en el vol. colectivo «Cátedra de Madrid. Curso 1.º»). Madrid, 1954, p. 249-266.
- GASCÓN Y MARÍN, José: Organización municipal de grandes ciudades, en Est. Pi y Suñer. Barcelona, 1962, p. 15-24.
- GIMÉNEZ, Emilio: La imagen de la ciudad: Valencia, por... y Tomás LLORENS. Madrid. HA, núm. 86, 1970, p. 13-144.
- GÓMEZ MONZÓN, Basilio: Régimen especial del Municipio de Madrid. Zaragoza. Temis, núm. 16, 1964, páginas 67-83.
- GONZÁLEZ BERENGUER, José Luis: El decreto-ley de 27 de junio de 1970 sobre actuaciones urbanísticas urgentes en Madrid y Barcelona. Madrid. C y T, núm. 3, p. 31-34.
- GONZÁLEZ BERENGUER, José Luis: Nota sobre la problemática urbanística de Madrid en los próximos 30 años. Madrid. Municipalia, 163, 1967, página 305-306.
- GONZÁLEZ PÉREZ, Jesús: El régimen especial de Madrid y Barcelona. Madrid. RAP, núm. 24, 1957, p. 232-234.
- GORYNSKI, Julisz y Zygmunt RYBICKI: La Metrópoli funcional y los regímenes de gobierno. Madrid. Problemas de las áreas..., 1969, p. 99-164.
- GUGLIERI NAVARRO, Antonio: Presencia municipal en la organización administrativa de las Áreas Metropolitanas. Madrid. V Congreso HLA FM, 1969. Vol. II, p. 245-256.
- HERNÁNDEZ MORCILLO, Francisco: Normas urbanísticas para el alfoz o entorno de Madrid. Madrid. Cisneros, núm. 37, 1967, p. 54-56.
- HÍKS, Ursula K.: La Hacienda en el gobierno metropolitano. Madrid. Problemas de las áreas..., 1969, p. 165-256.
- INFORME: Informe y anteproyecto de la Ley sobre el Área Metropolitana de Madrid. Madrid. RAP, núm. 47, 1963, p. 339-352.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS DE ADMINISTRACIÓN LOCAL: Problemas de las Áreas Metropolitanas. Ponencias presentadas al Congreso sobre Problemas Metropolitanos celebrado en Toronto, con ocasión de su centenario. Madrid. IEAL, 1969.
- JONQUIERE, P.: Nieuwe wijken in Madrid en Lissabon (Rotterdam. Bow, núm. 35, 1964, p. 1.208-1.213). (Nuevos barrios en Madrid y Lisboa.)
- JORDANA DE POZAS, Luis: Las Áreas Metropolitanas en España y en el extranjero. Madrid (Problemas del Urbanismo Moderno), 1967, p. 367-400.
- JORDANA DE POZAS, Luis: Madrid, capital política y sede de la Administración Central. Madrid. REVL, número 137, 1964, p. 641-666.
- JORDANA DE POZAS, Luis: Problemas de las concentraciones urbanas desde el punto de vista de la organización administrativa en Est. Jordana. Madrid, 1960. Vol. I, p. 674-684.
- KAIN, John F.: El transporte en el Área Metropolitana. Madrid. Problemas de las áreas..., 1969, p. 347-412.
- LARA POL, Juan Antonio: La Ley de Madrid y los problemas de la competencia municipal. Madrid. REVL, núm. 130, 1963, p. 481-541.
- LARRODERA LÓPEZ, Emilio: El planeamiento en las Áreas Metropolitanas. Madrid. (Problemas del Urbanismo Moderno, 1967, p. 303-322.)
- LEAL FUERTES, José: El régimen especial de la capital del Estado en nuestra legislación del siglo XIX. Madrid. REVL, núm. 87, 1956, p. 396-401.
- LEAL FUERTES: Nota sobre las Ordenanzas Municipales de 1847. Madrid. REVL, núm. 90, 1965, p. 845-854.
- MADRID: Madrid, 1964. Evolución demográfica, desarrollo urbanístico, economía y servicios. Madrid. Instituto de Estudios de Administración Local, 1965.
- MARÍN TEJERIZO, C.: Problemas que plantea la actuación urbanística del Ayuntamiento de Madrid. Madrid. REVL, 1958, p. 538-559.
- MARÍN TEJERIZO, Carmelo: El plan general de acción municipal en la Carta de Barcelona. Madrid. REVL, número 112, 1960, p. 538-568.
- MARQUÉS CANOS, Luis G.: Las zonas metropolitanas y sus problemas, en Est. Jordana. Vol. III-2, p. 129-151.
- MARQUÉS, Luis: La especial Hacienda del Municipio de Barcelona. Madrid. Municipalia, nov., 1961, p. 367.
- MARTÍNEZ MARI, J. M.: Estudio ecológico de un núcleo suburbial de Barcelona. Madrid. Ministerio de la Vivienda, 1960.
- METRÓPOLIS: La metrópoli del futuro. (Traducción de Rafael Albisu.) Barcelona. Seix Barral, S. A., 1967.
- METRÓPOLIS: Metrópolis de equilibrio, área de influencia e infraestructura. Madrid. Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda, 1967.
- MIGUEL, Amando de: Problemas de crecimiento de la región de Madrid. Madrid. Revista de Estudios Sociales, número 2, 1971, p. 25-34.
- MONTORO PUERTO, Miguel: Impacto de la organización de las Áreas Metropolitanas en el poder ejecutivo municipal. Madrid. V Congreso HLA FM, 1969. Vol. II, p. 267-278.
- MORELL OCAÑA, Luis: Contribución al estudio de la ordenación jurídica de las Áreas Metropolitanas. Barcelona. (IX Semana Internacional de Estudios Sociales), 1971, 73 fol.



- on Metropolitan Problems. Toronto, Bureau of Municipal Research, 1968, 1 h, 57 p.
- ESTADOS UNIDOS DE AMERICA**
- BALDINGER, Stanley: Planning and Governing the Metropolis... New York, etc. Praeger Publishers, 1971.
- BANFIELD, Edward C.: Big & City Politics. A Comparative Guide to the Political Systems of Nine American Cities. Ramdon. House College Division, 1965.
- BANFIELD, Edward C.: Urban Government. A Reader in Administration and Politics. New York. The Free Press, 1969.
- BERMAN, Barbara R.: Projection of a metropolis. Technical supplement to the New York metropolitan region study by... Cambridge. Harvard University Press, 1961.
- BISH, R. L.: The Public Economy of Metropolitan Areas. Chicago. Markham Publishing Company, 1971.
- BLUMENFELD, Hans: The modern metropolis: Its origins, growth, characteristics and planning (selected essays by...). Cambridge (Mass.), 1967.
- BOLLENS, John C. & SCHMADT, Henry J.: Metropolis: Its People, Politics & Economic Life. New York. Harper College Books, 1970.
- CLEVELAND, Frederic N. et. al. Congress & Urban Problems: A Casebook on the Legislation Process. Washington. Brookings Institution, 1969.
- CONNERY, Robert H., & LEACH, Richard H.: Federal Government & Metropolitan Areas. (Governmental Affairs Institute Publications Service). Cambridge (Mass.). Harvard University Press, 1960.
- COULTER, Philip B.: Politics of Metropolitan Areas: Selected Readings. New York. Crowell, Thomas Y. Company, 1967.
- CHALLENGE: Challenge for survival. Land, air, and water for man in megalopolis... New York, etc. Columbia University Press, 1970.
- CHINITZ, Benjamin: City & Suburb: The Economics of Metropolitan Growth. New York. Spectrum Books. Imprint of Prentice Hall, Inc., 1964.
- DAHL, Robert A.: The city in the future of democracy. University of Wisconsin. APSR, núm. 4, 1967, p. 953-970.
- DANIELSON, Michael N.: Federal-Metropolitan Politics & the Commuter Crisis-New York, Columbia University Press, 1965.
- DANIELSON, Michael N.: Metropolitan Politics: A Reader. Boston (Mass.) Little Brown & Company, s. a.
- DIAMOND, A.: Aree metropolitane americane: modelli fiscali emergenti. Milano, AMM, núm 23, 1968, p. 64-72.
- DUHL, Leonard J. ed.: Urban Condition. New York. Basic Books Inc., 1963, and Region in Transition.
- DUNCAN, B. and LIEBERSON S.: Metropolis. Beverly Hills, 1970.
- ECKHARDT, Wolf von: Challenge of Megalopolis. New York. Macmillan Company, 1964.
- ELDREDGE, H. Wentworth: Taming Megalopolis..., edited by... New York, etcétera. Frederic A. Praeger, 1967, 2 vols.
- ELIAS, C. E.: Metropolis: Values in Conflict. Belmont (California), Wadsworth Publishing Company, 1964.
- FISHER, Webb S.: Mastery of the Metropolis. New York. Prentice-Hall, 1963.
- FOGELSON, Robert M.: The fragmented Metropolis. Los Angeles, 1850-1930. Cambridge. Harvard University Press, 1967.
- FRIESEMA, H. Paul: Interjurisdictional Agreements in Metropolitan Areas. Ithaca (N. Y.). Administrative Science Quarterly, núm. 2, 1970, p. 242-252.
- GINZBERG, Eli: Man power Satraley for the Metropolis... New York, etc. Columbia University Press, 1968.
- GOODMAN, Jay S.: Perspectives on Urban Politics. New Jersey. Allyn & Bacon Inc., 1970.
- GOTTMAN, Jean & HARPER, Robert A.: Metropolis on the Move. Salt Lake City. Wiley, John & Sons Inc., 1967.
- GOTTMAN, Jean: Metropolis on the Move: Geographers Look at Urban Spacaw. Salt Lake City. Wiley & Sons Inc., s. a.
- GOTTMAN, Jean: Megalopolis. New York. Twentieth Century Fund Inc., 1961.
- GOTTMAN, Jean: Megalopolis. The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States. Cambridge (Mass.). M. I. T., Press, 1964.
- GOVERNMENT: Government Affairs Foundation Inc. Metropolitan Surveys: A Digest. Chicago, Public Administration Service, 1958.
- GOVERNMENTAL: Governmental problems in the Chicago Metropolitan Area... Chicago. The University Chicago Press, 1957.
- GREEN, James L.: Metropolitan Economics Republics: A case Study in Regional Economic Growth. Athens. University of Georgia Press, 1965.
- GREER, Scott: Governing the Metropolis. Salt Lake City. Wiley, John & Sons Inc., 1962.
- GREER, Scott: Metropolis: A Study of Political Culture. Salt Lake City. Wiley, John & Sons Inc., 1963.
- GULICK, Luther H.: Metropolitan Problem & American Ideas. New York. Knopf Alfred A. Inc., 1962.
- HARVEY, Lashley G.: Mejores relaciones entre la ciudad y la región circundante. Stamford, Conn. (USA), número 1, 1970, p. 54-58.
- HAWLEY, Amos & ZIMMER, Basil G.: Metropolitan Community: Its People & Government. Beverly Hills. Sage Publications Inc., 1970.
- HELLER, Walter W.: Revenue Sharing & the City. Baltimore. Johns Hopkins Press, 1968.
- HERMAN, Harold: New York State & the Metropolitan Problems (Fels Institute Series-Government Studies),
- Philadelphia. University of Pennsylvania Press, 1963.
- INTERNATIONAL URBAN RESEARCH: World's Metropolitan Areas. Berkeley. University of California Press, 1959.
- KAPLAN, Harold: Urban Political Systems. A functional analysis of Metro Toronto... New York, etc. Columbia University Press, 1967.
- LEAVEY HODGE, Patricia: The challenge of America's population outlook... and Philip M. HAUSER. New York. Frederick A. Praeger Publishers, 1968.
- LYON, Leverett S.: Governmental Problems in the Chicago Metropolitan Area. Chicago. University of Chicago Press, 1957.
- MAKIELSKI, Stanislaus S.: The politics of zoning. The New York Experience... New York, etc. Columbia University Press, 1966.
- MANTEL, H. N.: Reorganization of the New York City Governmental. London. Public Administration, núm. 3, 1970, p. 191-215.
- MARTIN, Roscoe C.: Cities & the Federal Systems. New York. Atherton Press, 1965.
- MARTIN, Roscoe C.: Decisions in Syracuse. Westport. Grenwood Press. Inc., 1961.
- MURRAY, Thomas P.: Metropolitics & the Urban Country. Washington. National Association of Counties, 1970.
- PICKARD, Jerome P.: Appendix to the Dimensions of Metropolitanum. Washington. Urban Land Institute, 1968.
- PICKARD, Jerome P.: Dimensions of Metropolitanism. Washington. Urban Land Institute, 1967.
- REINBERG, Mark: Growth and change in metropolitan areas and their relations to Metropolitan Transportation..., by... Evanston. Morthwestern University, 1961.
- RODWIN, Lloyd: Future Metropolis. New York. Braziller, George Inc., 1968.
- RUTHERFORD, Geddes W.: Administrative Problems in a metropolitan area. By... Chicago. Publica Administration Service, 1952.
- SCHLIVECK, Louis B.: Man in Metropolis. Alook about the people prospects of a metropolitan region... New York. Doulleday and co., 1965.
- SCHNORE, L. F.: Urban Scene New York. Free Press, 1965.
- SOLOMON, Ezra, & BILBIJA, Z. G.: Metropolitan Chicago. New York. Macmillan Company, 1960.
- STANBACK & KNIGT: Metropolitan Economy. New York. Columbia University Press, 1970.
- STRAUSS, Anselm L.: The American City: A Sourcebook of urban imagery. London. Allen Lane The Penguin Press, 1968.
- TARA, Robert E.: The City. Chicago, etc. The University of Chicago Press, 1967.
- TIETZE, Frederick & Mc KEOWN, James E.: Changing Metropolis. Boston. Houghton Mifflin Co., s. a.
- URBAN: Urban Growth Dynamics in a regional cluster of cities... New York, etc. John Wiley and Sons, 1962.

- WALSH, Annamarie H.: *Urban Challenge to Government: An International Comparison of Thirteen Cities*. New York. Praeger Publishers, 1969.
- WEAVER, Robert C.: *Urban Complex: Essay on urban life & Human values*. New York. Doubleday & Company Inc., 1964.
- WHITTICK, Arnold: *Washington - The master plan*. London. TCP, núm 5, 1967, p. 240-244.
- WHYTE, William H.: *Last Landscape*. New York. Doubleday & Company Inc., 1968.
- WILLBERN, York: *Withering Away of the city*. Indiana. Mindland Books, Imprint of Indiana University Press, 1966.
- WILLIAMS, O. P.: *Metropolitan Political Analysis: Associational approach*. London. The Free Press-Collier/Macmillan, 1971.
- WILSON, James Q.: *Metropolitan Enigma: Inquiries into the Nature & Dimensions of America's Urban Crisis*. New York. Anchor Books. Imprint of Doubleday and Company, 1970.
- ZIMMER, Basil G. & HAWLEY, Amos H.: *Metropolitan Area Schools: Resistance to District Reorganization*. Beverly Hills. Sage Publications, Inc., 1968.
- ZIMMERMAN, Josep F.: *Government of the Metropolis: Selected Readings*. New York. Holt, Rinehart & Winston Inc., 1969.
- ZONAS: *Las zonas metropolitanas en los Estados Unidos*. Madrid. Ministerio de la Vivienda, 1963.

AFRICA

- ABIDJAN: Abidjan. Paris. *Urbanisme*, núms. 111-112, abril-mayo 1969, p. 12-105.

AGGLOMERATIONS: *Les agglomérations urbaines dans les Pays du Tiers Monde. Leur rôle politique, social et économique*... Bruxelles, Institut International des Civilisations Différentes..., 1971, 1085 p.

KOFFLER, Sandy: *Kenzo Tange y la futura megalópolis*, París. *El Correo de la Unesco*, sep-oct. 1968, p. 54-61.

FILIPINAS

AQUINO, Serafín: *The case of Metropolitan Manila, Philippines*, LGB núm. 3, May-Jun. 1969, p. 8-10.

PLANNING: *A Planning Strategy for Metropolitan Manila*, by the Institute of Planning University of Philippines. *Ekistics*, Atenas, 1969. Vol. 28, número 165, p. 140-148.

JAPON

LAMONT BROWN, Raymond: *Tokyo concreta city*. London, MR, núm. 483, mar. 1970, p. 118-122.

METROPOLITAN ADMINISTRATION IN TOKYO: *Papel submitted to the Seminar on urban administration*. Tokyo, oct-nov. 1961. *Philippine Journal of Public Administration*, Manila, Jan. 1962, p. 32-43.

REDEVELOPMENT: *Redevelopment Planning for the Greater Metropolitan Area*. *Tokyo Municipal News*, Tokyo, July, 1956, p. 5.

SHIBATA: *Tokyo Metropolitan Tokyo: its growth and problems*, *Ekistics*, Athens, aug. 1966, p. 111-113.

WRIGHT, H. Myles, JAMAMOTO, K.: *Towards a plan for Tokyo; a review of the Tokyo Metropolitan Government atlas of basic planning information*, London, 1962, p. 144-150.

YAMADA, Masao: *Approach to the 21st century; a development policy for the Tokyo Metropolitan Region*. *Ekistics*, Aug, 1966, p. 114-112.

AUSTRALIA

BARNEY, Stanley: *Canberra-fast-growing capital*. London. TCP, núm 5, 1967, p. 255-258.

BLAND, F. A.: *Sidney* (in W. A. ROB-SON, ed.: *Great Cities of the World*). London. Allen and Unwin, 1958.

THE FUTURE DEVELOPMENT OF METROPOLITAN ADELAIDE: *An abridged version of the Town Planning Committee's 1962 report*. Adelaide. Town and Country Planning Association, 1965.

HART, Stuart B.: *Report on metropolitan Adelaide 1962*. Sidney. Australian Planning Institute Journal, número 4, 1963, p. 111-115.

HOLFORD, William: *The Growth of Canberra (1958-1965 and 1965-1972)*. Liverpool. TPR, núm. 1, 1967, p. 3-24.

PEPELLER, G.: *Plan for the Metropolitan Region Perth and Fremantle, 1955*. London. JTPI, núm. 3, 1956, p. 23-28.

WILLIAMS, J. L. G.: *Report on town planning survey of the central business area of the City Melbourne*. Melbourne. Town Planner's Office, 1963, 39 p.

ABREVIATURAS UTILIZADAS

REVISTAS

- AMM Amministrazione.
 BICNAL Boletín de Información de los Cuerpos Nacionales de Administración Local.
 CIAURP Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parísienne.
 C y T Ciudad y Territorio.
 CUAD. DIA. Cuadernos para el Diálogo.
 DA Documentación Administrativa.
 DC Départements et Communes.
 EL L'Elu Local.
 Est. Geo. Estudios Geográficos.
 HA Hogar y Arquitectura.
 ICE Información Comercial Española.
 ITU Ingeniería y Técnicas Urbanas.
 JTPI Journal Town Planning Institute.
 LGB Local Government Bulletin.
 MB Miscellanea Barcinonensis.
 MR Municipal Review.
 NR Nuova Rassegna.
 RAM Revista de Administração Municipal.
 RAP Revista de Administración Pública.
 RDPSP Revue de Droit Public et de Science Politique.
 RDU Revista de Derecho Urbanístico.
 REE Revista Española de Economía.
 REVL Revista de Estudios de la Vida Local.
 RICA Revista Internacional de Ciencias Administrativas.
 RIS Revista Internacional de Sociología.
 ROP Revista de Obras Públicas.

RSIAP

- TCP
 TPR

OTRAS ABREVIATURAS DE OBRAS GENERALES, CONGRESOS, ETC.

- Aménagement...
 IV Congreso HLAFM
 V Congreso HLAFM
 Problemas...
 Problemas de las áreas...
 Est. Pi y Suñer
 Est. Jordana
 Problemas de las Areas Metropolitanas. Madrid. IEAL, 1969.
 Estudios en homenaje de Pi y Suñer. Barcelona.
 Estudios en homenaje de Jordana de Pozas. Madrid.

ABREVIATURAS DE ORGANISMOS

- CNRS Centre National de la Recherche Scientifique (Paris).
 HMSO Her Majesty's Stationery Office (London).
 IAURP Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parísienne.
 IEAL Instituto de Estudios de Administración Local (Madrid).

**CIUDAD Y
TERRITORIO**
*revista de
Ciencia Urbana*

2/72

**Instituto de Estudios de
Administración Local.
Madrid.-España**

125 Ptas.

