

Editorial

In this issue of the journal of the Department of Urban Development and City Planning of the High Technical College of Architecture of Madrid, we present two basic monographs accompanied by the usual sections.

The monograph *Logics and landscapes in the new urban regions* includes two long articles about the regions of Madrid and Barcelona, and a third, shorter article, about the recent events on the urban development in the municipality of Soria. The articles from Eduardo de Santiago and Lorena Vecslir are interesting, not only for the depth of the analysis they carry out -in both cases they are abstracts from the brilliant doctoral thesis they recently read-, but also because their approaches differ and complement each other. When read together, they offer a very complete synthesis of the subjacent logics, the trends, and the spatial manifestations of the current urban regions. Of course, they both start from the realization of the spectacular infrastructure deployment -high capacity roads, public transport networks- that has been made in the different territories, as well as of the consequences of such deployment in the localization of activities. However, whereas De Santiago's approach could be classified as more politico-structural, Vecslir's is more "disciplined", because it tries to classify and physically characterize the spatial shapes and logics of the parts that form the new territories. Nevertheless, there is another rapprochement between both authors, because De Santiago also includes a wide "collection" of redrawn pieces, which have had their representation homogenized and have been classified according to their function. De Santiago starts from the premises that the urban region of Madrid is just another example of "single city", parallel to the "single thought" that characterizes the undisputed hegemony of the prevailing liberal capitalism after the collapse of the Soviet Union and the real-socialist regimes. The new "single paradigm" is born from the latest mutation of capitalism in its classical Fordist-Keynesian version, and turns into the enthronement of the market as a self-regulated mechanism, and the removal of the State as a regulating agent

Este número de la revista del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid se centra en dos monográficos básicos, a los que acompañan las secciones habituales.

La monografía *Lógicas y paisajes de las nuevas regiones urbanas* incorpora dos artículos largos sobre las regiones de Madrid y Barcelona y un tercero, más breve, en torno a los recientes avatares urbanísticos del territorio municipal de Soria. El interés de los artículos de Eduardo de Santiago y de Lorena Vecslir reside tanto en la profundidad de los análisis que ambos realizan -en los dos casos se trata de resúmenes de las brillantes tesis doctorales leídas recientemente- como en la complementariedad y divergencias entre sus respectivos enfoques. Leídos conjuntamente ofrecen una síntesis muy completa de las lógicas subyacentes, las tendencias y las formas espaciales de las actuales regiones urbanas. Como no podía ser de otro modo, ambos parten de la constatación del espectacular despliegue infraestructural -varios de alta capacidad, redes de transporte público- de los respectivos territorios y de las consecuencias en términos de localización de actividades que tal despliegue conlleva. Pero mientras que el enfoque de De Santiago podríamos calificarlo como más político-estructural, el de Vecslir es más 'disciplinar', en el sentido de intentar clasificar y caracterizar físicamente las formas y las lógicas espaciales de las piezas que configuran los nuevos territorios. Aunque, de nuevo, se produce una convergencia entre ambos, en tanto que De Santiago también incorpora un amplísimo 'mustrario' de piezas redibujadas y homogeneizadas en sus formas de representación y clasificadas funcionalmente. De Santiago parte de la hipótesis de que la región urbana de Madrid no es más que un ejemplo de 'ciudad única', en paralelo con el 'pensamiento único' que caracteriza la indiscutida hegemonía liberal-capitalista reinante tras el desmoronamiento de la Unión Soviética y de los regímenes del 'socialismo real'. El nuevo 'paradigma único' arrancararía de la última mutación del capitalismo desde su clásica versión 'keynesiana-fordista' hasta la entronización del mercado como mecanismo autorregulado y la retirada del Estado de la economía como agente regulador (desregulación) y como agente directo (privatizaciones).

(deregulation) and direct agent (privatizations) of the economy. In this case the market force inexorably guides the reorganization of economy and space. Therefore, the interventions on the city planning -particularly at a territorial level- are mere remainders, more or less efficient, of the declining public interventionism. That interventionism aspired to become the expression of "general interests", which are today subjected to debate.

From that moment on, there is an analysis of the spatial logics - location and forms- of the production activities, of commercial distribution, on a large scale, of the infrastructures and the residential networks, with lots of examples that let us understand the persistence of urban planning -or perhaps urban design- in each of the pieces: technology parks, central areas, business campuses, residential developments. These pieces shape a fragmentary universe made up of specialized spaces which can be more complex due to a juxtaposition of actions and to internal mutations, and they are usually next to the great road infrastructures. Lorena Vecslir, along the lines of the territorial research of Italy (Dematteis, Boeri, Lanzani, Secchi, etc.) and Portugal (Portas) tries to understand and describe the "implicit rationalities" underlying in the apparent "spontaneity" of the multiple and consecutive interventions that have been directed by mere business and market interests. The "polarization" of growth towards infrastructure also presents underlying rules, and can be described through a new spatial taxonomy where the old concepts (street, continuity, etc.) are replaced by new ones: filaments, sequences, alternations, etc. Contrary to De Santiago's view, which is more notarial and critical, Vecslir's approach hides a difficult hope: that of the possibility of a "project" for the current self-organized spatial processes.

Our section "Madrid" could have included the commented article by Eduardo de Santiago with the presentation of the main results of the 2004 Mobility Survey in the Community of Madrid. However, and due to the abovementioned reasons, we have preferred to include

Serían las fuerzas del mercado las que inexorablemente guían la reorganización de la economía y del espacio, con lo que las intervenciones del planeamiento –sobre todo a escala territorial– no pasarían de residuos más o menos ineficaces del periclitado intervencionismo público que se quería traducción de unos 'intereses generales', hoy puestos en duda. A partir de este punto se analizarán las lógicas espaciales –localización y formas– de las actividades productivas, de la distribución comercial a gran escala, de las infraestructuras y de los tejidos residenciales, con profusión de ejemplos que permiten comprobar la persistencia del planeamiento urbano –quizás deberíamos hablar del diseño urbano– a nivel de cada una de las piezas: parques tecnológicos, áreas de centralidad, campus empresariales, urbanizaciones residenciales. Éstas componen un universo fragmentario de espacios especializados –que pueden hacerse más complejos por yuxtaposición de actuaciones y por mutaciones internas– habitualmente colgadas de las grandes infraestructuras viarias.

Lorena Vecslir, muy en la estela de la investigación territorial italiana (Dematteis, Boeri, Lanzani, Secchi, etc.) y portuguesa (Portas), intenta comprender y describir las 'racionalidades implícitas' que subyacen en la aparente 'espontaneidad' de las múltiples y sucesivas intervenciones guiadas desde los puros intereses empresariales y del mercado. La 'polarización' del crecimiento hacia las infraestructuras también tiene reglas subyacentes y puede describirse a través de una nueva taxonomía espacial donde los antiguos conceptos (calle, continuidad, etc.) han de ser sustituidos por otros: filamentos, secuencias, alternancias, etc. Frente a la visión más notarial y crítica de De Santiago, en el enfoque de Vecslir late una difícil esperanza: la de la posibilidad de un 'proyecto' para los actuales procesos espaciales autoorganizativos.

En la sección 'Madrid' podríamos haber agrupado el artículo comentado de Eduardo de Santiago con la presentación de los principales resultados de la Encuesta de Movilidad de 2004 para la Comunidad de Madrid. Sin embargo, por las razones apuntadas arriba, hemos preferido incorporar aquel a la monografía sobre las nuevas regiones urbanas, con lo que la habitual sección 'Madrid' queda reducida al breve artículo expositivo de

the article in the monograph on new urban regions. Therefore, the regular section "Madrid" is reduced to a brief expositive article by Ramon Lopez de Lucio. Nevertheless, the results of the Survey, which reveal a "rampant mobility" (particularly in the use of private automobiles) are just the image of one of the less favorable consequences of the ongoing reorganization of the big urban areas. The dispersion of activities, the decentralization of jobs and the peripheral residential developments shape a scene in which turning to private mobility is almost obligatory, at least in the municipal, metropolitan and regional levels, as well as in their interrelations.

The second monograph included in this issue -which we hope to see complete with two or three more cases in the future- deals with the *Municipal Planning*, that is, the classical General Plans of Municipal Distribution. Together with the intermediate or development plans (Partial and Special Plans), this is perhaps the subject that has combined the biggest amount of professional and public efforts, trying to design "city projects" which establish the guidelines for the spatial development of built-up urban areas. The concurrence in this issue of two monographs with such a different character and scale, and related, of course, to the analysis of the real forms and the project mechanisms for spatial shaping is quite paradoxical. Naturally, the private logics of the great economic agents (and the collection of spatial forms they display) act in all the territories, and they often come into conflict with the Municipal Plans, which are just the voluntary tools for physical projection. These Municipal Plans can choose between gathering the punctual actions that are already consolidated, or creating alternative models (e.g., the concentration of the new tertiary complexes into compact nodes equipped with public transportation). This creates the risk that the mechanism of the multiple punctual and forced modifications end up restoring the hierarchy of powers. This dilemma shows its maximum virulence in the big urban regions - such as the cases of Madrid and Barcelona that are analyzed in this issue-, but it is also present, to a lesser extent, in any other medium or small city. Of course, those cities with less than 100.000 inhabitants -such as Lugo, Avila, Lleida or Santiago de Compostela- reveal smaller contradictions, mainly because their strategic interest is smaller and the dynamics for the location of big autonomous complexes is also more reduced (but it is present, nonetheless). For this reason, we have decided to analyze the cases of those medium cities in this issue. In these cities, the residential and tertiary dynamics can still be channelled, and the industrial complexes usually complete a previous network or its surroundings.

The case of Avila is that of a General Plan that merely adapts a recent Plan (1998) to the new legal framework. It presents a

Ramón López de Lucio. Aunque los resultados de dicha Encuesta, que permiten hablar de una 'movilidad desbocada' (sobre todo en lo que afecta a la utilización del automóvil privado), no dejan de ser una ilustración a una de las consecuencias menos favorables de la reestructuración en curso de las grandes regiones urbanas. La dispersión de las actividades, la descentralización de los empleos y la periurbanización residencial configuran un panorama donde el recurso a la movilidad privada es prácticamente obligatorio, al menos en las coronas municipal, metropolitana y regional, así como en sus interrelaciones.

La segunda monografía que incorpora este número -que esperamos ver completada con otros dos o tres casos en el futuro- se refiere al *Planeamiento de escala municipal*, es decir a los clásicos Planes Generales de Ordenación Municipal. Quizás, junto con los planes de escala intermedia o de desarrollo (Planes Parciales y Especiales), sea la figura que ha concitado mayores esfuerzos profesionales y públicos en su voluntad de diseñar 'proyectos de ciudad' que establezcan las pautas para el desarrollo espacial de las aglomeraciones urbanas. No deja de ser paradójica la coincidencia en este número de dos monografías de tan diferente carácter y escala, ambas referidas, como no podía ser de otra manera, al análisis de las formas reales y los mecanismos proyectuales de configuración del espacio. Es indudable que las lógicas privadas de los grandes actores económicos (y la panoplia de formas espaciales con que se despliegan) funcionan en todos los territorios, entrando con frecuencia en colisión con los instrumentos voluntarios de proyectación física que son los Planes Municipales. Estos pueden optar bien por recoger las actuaciones puntuales ya consolidadas e intentar interpretar las tendencias futuras incorporándolas a su ordenación, o bien por plantear modelos alternativos (v. g., la concentración en nodos compactos y dotados de transporte público de las nuevas implantaciones terciarias), corriendo el riesgo de que finalmente sea el mecanismo de las múltiples modificaciones puntuales forzadas el que restablezca la jerarquía de poderes. Este dilema está presente con la máxima virulencia en las grandes regiones urbanas -como los casos de Madrid y Barcelona analizados en este número-, pero también en tono menor en cualquier ciudad media o pequeña. Por supuesto, en las ciudades menores de 100.000 habitantes -como es el caso de Lugo, Ávila, Lleida o Santiago de Compostela- las contradicciones serán menores porque es menor su interés estratégico y más reducida la dinámica de localización de grandes implantaciones autónomas (aunque no inexistente). Por esta razón hemos optado en este número por recoger los casos de estas ciudades medias. Ciudades donde las dinámicas residenciales y terciarias aún pueden ser encauzadas y donde las implantaciones industriales generalmente completan tejidos preexistentes o sus alrededores.

El caso de Ávila es el de un Plan General que se limita a adaptar al nuevo marco legal un Plan reciente (1998) con una estrategia de crecimiento

generally conventional growth strategy -compact and continuous growth-, although It also shows serious deficiencies In the quality of the developments at an intermediate level (Partial Plans) and In the development projects.

The Plan of Lleida was passed in 1995, and it is a magnificent example of a serious municipal involvement in the final shaping of the city. Its main features are a compact and continuous development, medium densities (maximum level of 55 dwellings/ha), a land for development included in the most controlled category (sectored land subject to zoning), and a model of pedestrian city. Santiago de Compostela has shown, from 1988 up to the present time, is another example of city where the General Plan (a Plan from 1990 and a new Advance in 2002) is closely related to the revitalization of the Old Quarter (Special Plan of 1994-1997). In this case, the restoration policy and the establishment of high quality architectures in opportunity lands which are chosen previously in the Plans.

Finally, the Plan of Lugo, which is currently waiting for the Provisional Approval, represents a good example of the structure of a central city, of how to highlight the elements of the landscape (particularly the Miño river and its valley), and of the efforts to control the traditional scattered housing model, letting them develop naturally, but preventing a massive occupation of the territory, according to a determined policy of protection of the environment (more than 82% of the municipal territory is made of areas protected under different categories).

As a whole, the General Plans that are registered again represent a clear continuity line In connection with the Spanish documents of municipal distribution that were made during the eighties and the nineties. The legislative dispersion caused by the autonomic governments is not important enough yet, and it did not alter the different Plans considerably. The frequent criticism at the technical-legal instrument have not been able to draw up an alternative, agreed by consensus, to the current model of municipal distribution. Probably, the main innovations should be made at the territorial planning level. On the other hand, many of the municipal initiatives for big or medium cities, which have their municipal areas virtually crowded, should be reduced to their structural contents. Therefore, the city planning commissions should take up all those small initiatives for the transformation of consolidated networks, for the readjustment of the building ordinances, etc.

Finally, we must emphasize the importance of the section "Readings", which, in this issue, completes the abovementioned monographs. This section includes reviews on the creation of the

convencional en sus líneas generales –crecimiento compacto y continuo–, aunque con graves insuficiencias en la calidad de los desarrollos de escala intermedia (Planes Parciales) y en los proyectos de urbanización.

El Plan de Lleida, aprobado en 1995, es un magnífico ejemplo de seria implicación municipal en la configuración final de la ciudad. Sus apuestas básicas optan por el desarrollo compacto y continuo, por las densidades medias (máximo de 55 viv/ha), por un suelo urbanizable todo él dentro de la categoría más controlable (suelo urbanizable sectorizado) y por un modelo de ciudad peatonal. El caso de Santiago de Compostela, desde 1988 y hasta el momento actual, es asimismo un ejemplo de ciudad donde el planeamiento general (Plan de 1990 y nuevo Avance de 2002) se incardina estrechamente con la revitalización del casco histórico (Plan Especial de 1994-1997), con la política de rehabilitación y con la medida implantación de arquitecturas de calidad en lugares de oportunidad previamente seleccionados por los planes.

Finalmente el Plan de Lugo, actualmente pendiente del trámite de Aprobación Provisional, representa un buen ejemplo de estructuración de la ciudad central, una puesta en valor de los grandes elementos del paisaje (río Miño y su valle, en particular) y un intento de controlar el tradicional hábitat disperso, permitiendo su evolución natural pero evitando una ocupación masiva del territorio, de acuerdo con una decidida política de protección del medio natural (más del 82% del territorio municipal son suelos que cuentan con distintas categorías de protección).

En conjunto, los Planes Generales que se recensan representan una clara línea de continuidad en relación con los documentos de ordenación municipal españoles elaborados durante las décadas de 1980-1990. La dispersión legislativa que han producido las autonomías no ha tenido, por el momento, el suficiente calado para diferenciar sustantivamente los distintos Planes. Las frecuentes críticas al instrumento técnico-jurídico tampoco han sido capaces de delinear una alternativa consensuada al vigente modelo de ordenación municipal. Probablemente las mayores innovaciones deberán producirse en el nivel del planeamiento territorial; a la vez que muchas de las iniciativas a nivel municipal para grandes o medianas ciudades con términos municipales prácticamente colmatados, se deberán simplificar a sus contenidos estructurales, derivando a la gestión cotidiana de los propios servicios municipales de urbanismo la multitud de pequeñas iniciativas de transformación de tejidos consolidados, de ajuste de las ordenanzas edificatorias, etc.

Finalmente, debemos reseñar la que consideramos importante sección de 'Lecturas', que en este número completa las dos monografías citadas. Se recogen aquí recensiones sobre la génesis de la región urbana de Madrid (Fernando de Terán), las transformaciones del área metropolitana y la región urbana de Barcelona (Cátedra de Urbanística de la ETSA del Vallés) y los cambios recientes en la ocupación del suelo en España

urban region in Madrid (Fernando de Teran), the transformations of the metropolitan and urban areas of Barcelona (Urban Development Chair of the Superior Technical School of Architecture of El Valles), and the recent changes in the territory occupation in Spain (Observatory on Sustainability in Spain). At a municipal or general planning scale, we also present the interesting and characteristic compilations by Antonio Font and Amador Ferrer, the studies on the Latin American city included in the issue no. 9 of the magazine *Ciudades*, The Paris 2020 project (Paris Projet), and the critical examination of the "Barcelona model" (Horacio Capel). The section also includes an interesting collection for the general public on the horizons and scales of city planning (Alfonso Vegara, Juan Luis de las Rivas), as well as a brief monograph on the controversial subject of the "reduced houses" (Luis Moya).

(Observatorio de la Sostenibilidad en España). Y, a escala municipal o de planeamiento general, las interesantes y representativas recopilaciones de Antonio Font y Amador Ferrer, los estudios sobre la ciudad iberoamericana recogidos en el número 9 de la revista *Ciudades*, el proyecto París 2020 (Paris Projet) y el examen crítico del 'modelo Barcelona' (Horacio Capel). También, la interesante recopilación divulgativa sobre los horizontes y las escalas del urbanismo (Alfonso Vegara, Juan Luis de las Rivas) y la breve monografía sobre el polémico tema de la 'vivienda reducida' (Luis Moya).

Ramón López de Lucio