

# LA SOSTENIBILIDAD EN UNA CIUDAD HISTÓRICA DEL MEDITERRÁNEO: ORIHUELA

JOSÉ LUIS ANDRÉS SARASA

M<sup>a</sup> DOLORES PONCE SÁNCHEZ

Departamento de Geografía de la Universidad de Murcia

**Resumen:** *En este artículo los autores plantean gran parte de la problemática inherente a las pequeñas y medianas ciudades históricas del Mediterráneo. Estas ciudades están llamadas a desempeñar una nueva funcionalidad si quieren reafirmar su identidad, su indiscutible personalidad, una funcionalidad que se define por su capacidad para posicionar a la ciudad en el envolvente proceso de globalización. Para alcanzar este posicionamiento es preciso elaborar un proyecto de ciudad con un mínimo de ambición internacional. Pero un proyecto de estas características requiere unos sólidos cimientos anclados en la sostenibilidad.*

La pequeña y mediana ciudad histórica mediterránea está cargada de simbología por su dilatado devenir a través de diversas culturas y civilizaciones. Su importancia política, económica, social y cultural le ha llevado a ejercer como lugar central de un amplio territorio. En el marco de las diferentes estrategias y proyectos de ciudades sostenibles se reconoce esta identidad específica, sirvan de ejemplo, en primer lugar, la afirmación que se hace en la Declaración de Sevilla <sup>1</sup> “Reafirmamos nuestra identidad propia y recordamos que desde los tiempos más remotos, la Cuenca Mediterránea ha sido el lugar de encuentro de los pueblos y culturas de África, oriente próximo y Europa, así como la puerta obligada hacia el Medio y el Lejano oriente. Como cuna de las civilizaciones, el Mediterráneo ha sido el mejor crisol y se ha identificado plenamente con el rol milenario y preponderante de la Ciudad. Es allí donde se han desarrollado los valores de tolerancia y progreso con los cuales deseamos reconciliarnos”; en segundo lugar, en un sentido mucho más amplio merece citarse el documento Integración del Medio Ambiente en la Ordenación del Territorio <sup>2</sup> “Existen otras áreas geográficas que han gozado históricamente de una identidad

específica como el Mediterráneo... La atención al desarrollo sostenible de las ciudades debe ser una de las principales prioridades de la ordenación del territorio europeo en los próximos años”.

En la actualidad estas pequeñas y medianas ciudades históricas están llamadas a desempeñar una nueva funcionalidad si quieren reafirmar su identidad, su indiscutible personalidad, una funcionalidad que se define por su capacidad para posicionar a la ciudad en el envolvente proceso de globalización. Para alcanzar este posicionamiento es preciso elaborar un proyecto de ciudad con un mínimo de ambición internacional. Pero un proyecto de estas características requiere unos sólidos cimientos anclados en la sostenibilidad a la vez que asumir la matización que se hace en el documento Ciudades Europeas Sostenibles <sup>3</sup> “El desafío al que se enfrenta la sostenibilidad urbana es resolver tanto los problemas que surjan dentro de las ciudades como los problemas causados por éstas, teniendo en cuenta que las propias ciudades ofrecen muchas soluciones potenciales, en vez de trasladarlos a otro lugar o dejarlos para las generaciones futuras. Los modelos organizativos y sistemas administrativos de los

ayuntamientos deben adoptar el planteamiento holístico de la teoría de ecosistemas. La integración, la cooperación, la homeostasis, la subsidiaridad y la sinergia son conceptos fundamentales de la gestión urbana en pro de la sostenibilidad. Los instrumentos creados para la política ambiental deben ser aplicados a los aspectos económicos y sociales de la sostenibilidad”.

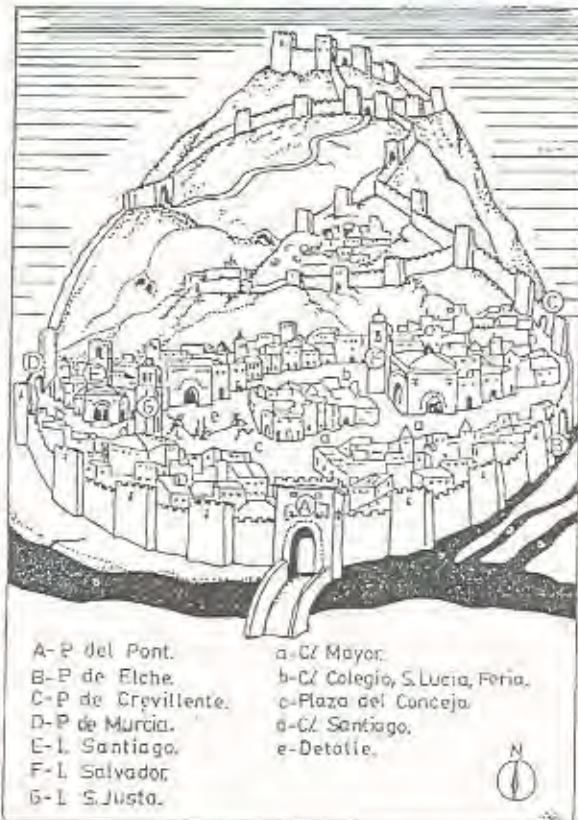


Fig. 1. La ciudad de Orihuela según la Miniatura del Catedralicio. Dibujo de José Alejo.

La búsqueda de la sostenibilidad exige una revisión de las políticas y mecanismos actuales a la vez que unos principios sólidos en los que basar actuaciones respetuosas con el medio ambiente y, además, “la sostenibilidad es una responsabilidad compartida”<sup>4</sup>. En este marco el objetivo de nuestro trabajo se concreta en proponer una reflexión serena y profunda en torno a tres cuestiones fundamentales que constituyen el punto de partida para elaborar un proyecto de ciudad sostenible. Esta reflexión se aborda poniendo en el fondo del

análisis a la ciudad de Orihuela, ciudad capaz de competir en la emergente jerarquía urbana internacional y cuyo capital más valioso será su imagen definida por un rico patrimonio material e inmaterial.

Los tres principios fundamentales propuestos para la reflexión se dirigen a las autoridades locales en el sentido de los compromisos expresados en la citada Declaración de Sevilla” Desarrollar iniciativas comunes entre las ciudades en sectores tales como la planificación urbana, vivienda, lucha contra la pobreza urbana, salud, conservación de centros históricos, turismo, patrimonio cultural, agua, residuos, energía y transporte”. Responder a este compromiso requiere examinar las estructuras de la propia ciudad como responsables de los retos medioambientales. Por esta razón, en primer lugar, se intenta poner de relieve como la contingencia del emplazamiento en relación con: la estructura social que hoy ocupa el territorio es responsable de los retos a los que se enfrenta la ciudad. En segundo lugar, se trata de identificar actores y estrategias capaces de movilizar las sinergias locales para apostar por una ciudad que sea deseada, previsible, consumible y agradable, cuatro factores que le han de proporcionar un sitio en el concierto internacional. Para concluir se pretende poner al descubierto las respuestas que ha dado la ciudad, tanto al desafío de la “nueva jerarquía urbana” como a los retos derivados de la contingencia de su emplazamiento con el fin de elaborar un proyecto de ciudad con los objetivos apuntados más arriba.

Antes de entrar en tan atractivas propuestas, parece oportuno hacer hincapié en que la identidad y simbología de Orihuela, los lazos que la unen a su ámbito de localización y emplazamiento, se han puesto de manifiesto en interesantes trabajos que aportan abundante información desde sus orígenes, pasando por la Orihuela islá-

mica, cristina, renacentista, barroca, del XIX y el XX, aunque como señala DIZ<sup>5</sup> “Los trabajos que intentan interpretar y comprender de una forma global la evolución urbana de la ciudad de Orihuela son más bien escasos y breves; destacan entre ellos Maseres, J., Aledo, J. y Canales, G.”<sup>6</sup>. Una identidad y una simbología que reclaman mantener “El modelo de ciudad mediterránea” compacta y compleja, con menor dependencia del transporte y menor ocupación del territorio, menor consumo de energía y de recursos, y con mayor integración del medio rural en su entramado, debe ser reactivado como sistema urbano que limita su impacto sobre el medio ambiente y proporciona mayores niveles de calidad de vida a sus habitantes”<sup>7</sup>.

No hay duda alguna de que la ciudad de Orihuela es un claro ejemplo de cuanto señala GOMEZ FERRER<sup>8</sup> “La ciudad histórica mediterránea constituye la mayor parte de las veces el núcleo fundacional de una ciudad de mayor tamaño que la envuelve, haciéndola perder muchas de sus relaciones con el territorio. Y sin embargo debemos intentar descubrir los lazos que históricamente han ligado a la ciudad con su entorno. Solamente a partir de ese conocimiento podremos intentar encontrar nuevas funciones para esa relación biunívoca entre la ciudad histórica y su territorio, que a su vez supongan nuevas posibili-



Fig. 2. Vista de Alagarda, 1760.

dades de desarrollo económico y cultural”. Esto significa que un proyecto de ciudad para Orihuela en el marco del nuevo modelo de desarrollo, cuyo objetivo principal sea posicionar a la ciudad en la creciente globalización de la economía y la competencia internacional, debe partir con la premisa básica de potenciar la capacidad de desarrollo tanto de la propia ciudad como de su territorio, aprovechando su patrimonio material e inmaterial como ventaja cualitativa que le otorga su dilatada historia.

### I.- CONTINGENCIA DEL VALOR DEL EMPLAZAMIENTO.-

Las diferentes y sucesivas componentes sociales que, a través de una larga y compleja historia, se han asentado sobre la componente territorial conocida como el extremo oriental de la Sierra de Orihuela, han encontrado atractivas ventajas para desempeñar la función que deberá satisfacer sus necesidades: cobijo, defensa, alimentación, seguridad, control territorial, nuevos modos de vida, etc.. Funcionalidades todas ellas que han ido estructurando el territorio, han dado forma a la ciudad a través de sucesivos usos del suelo, diferentes tipologías en las viviendas, construcciones básicas para el ejercicio de la funcionalidad, todo ello ha modificado los límites del primer asentamiento hasta el punto de llegar a ser irreconocibles. Con bastante frecuencia las primeras ventajas, definitorias en la elección del emplazamiento, se convierten en inconvenientes por los cíclicos cambios sociales impulsores de nuevas estructuras con otras necesidades y otras funciones que se traducen en profundas modificaciones en las condiciones de habitabilidad, en la distribución de los usos del suelo, en nuevas técnicas de movilidad. Los avances en los modos de vida demandan nuevos espacios que, a su vez, dejan obsoletos antiguos elementos de la ciudad –castillos, conventos, cuarteles, incluso la trama urbana–.

**Ехено Нансачавазо де Ориуела**

**PLANO DE ENSANCHE**



Fig. 3. Plan de Ensanche de Orihuela de 1927

Se buscan áreas nuevas en las que hay mayores posibilidades de satisfacer las exigencias de una nueva forma de vivir, pero estos desplazamientos crean áreas vacías en el interior de la ciudad que, junto a la malformación de barrios construidos en épocas no muy lejanas, son responsables de la aparición de los espacios que se han dado en llamar marginales por su degradación, tanto morfológica como social.

La distribución y definitivo asentamiento del poblamiento debe mucho al fuerte impacto del papel jugado por la historia vivida por cada ciudad. Entre unos momentos y otros, distantes y distintos, la sucesión de factores con su complejo

juego se encargan de modificar el escenario de la vida cotidiana, los tramoyistas adaptan el entramado urbano a las nuevas necesidades, pero no pueden evitar dejar huellas indeseadas que configuran el paisaje y determinan las formas de vida actuales. Adaptaciones, remodelaciones, tímidas expansiones por viejos arrabales, derribos de murallas, nuevos ensanches, ocupación indiscriminada de su área periurbana, instalaciones industriales, procesos desindustrializadores, sucesivos cambios de funcionalidad, dibujan una ciudad heterogénea que con el paso del tiempo origina fuertes costos económicos, sociales y medioambientales.

El plano actual de la ciudad de Orihuela refleja la yuxtaposición de tramas, por una parte se advierte el impacto de la ciudad medieval perfectamente estructurada que participa de las características del urbanismo islámico medieval<sup>9</sup>, la concepción de un núcleo urbano defensivo va a dominar durante bastante tiempo. El relieve que recoge el Libro de Privilegios (Fig 1) permite definirla como una ciudad puente asentada en un alto sobre el río, con unas calles estrechas y tortuosas que dan la impresión de no llevar a ninguna parte, con una impresionante muralla desempeñando una triple función: defensiva, controladora del comercio y estructuradora del paisaje urbano por la serie de exigencias que impone. La ciudad pierde su viejo significado bien entrado el siglo XIX<sup>10</sup> y muy particularmente en el siglo XX con el Plan de Ensanche de 1927, de claro predominio de la cuadrícula en contraposición al entramado irregular de etapas anteriores. Los sucesivos Planes Generales de Ordenación Urbana de 1959, con su Revisión de 1972, y de 1990 contribuyen a acentuar la yuxtaposición de tramas con diferente articulación, que se traducen en serios inconvenientes para la movilidad.

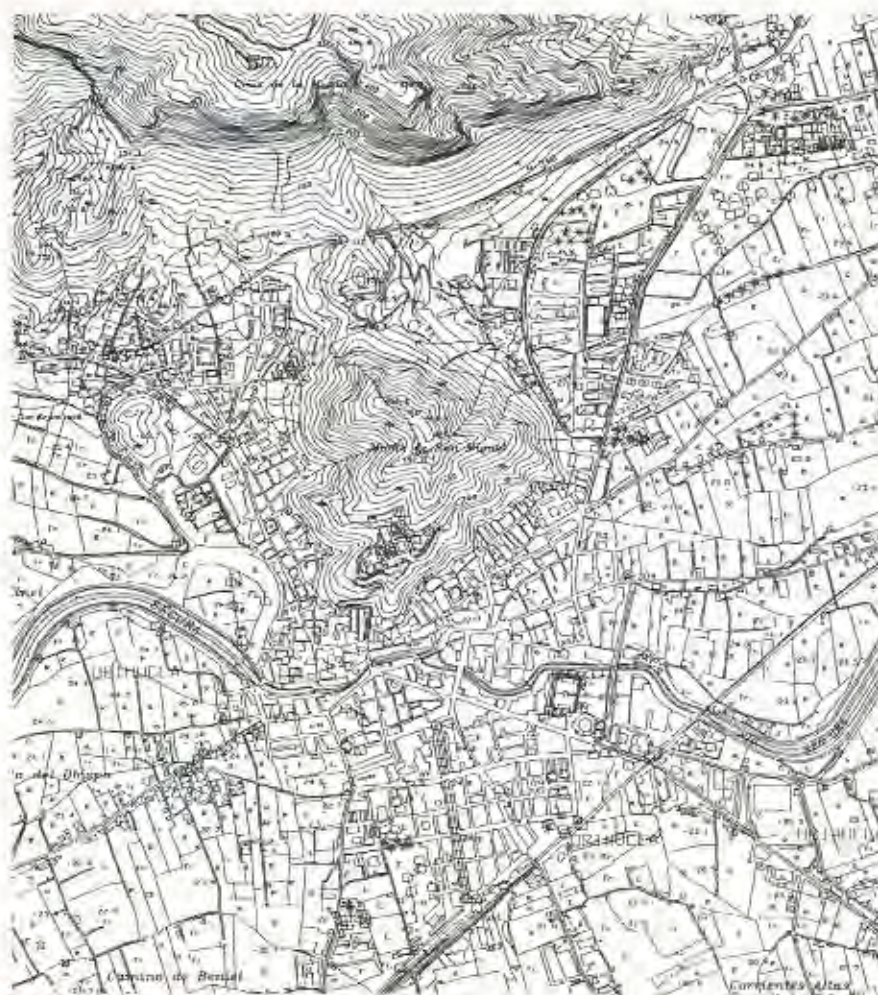


Fig. 4. Plano de la Orihuela actual.

La ciudad de Orihuela cuyo plano actual (Fig.4) queda articulado por la presencia del relieve, el río, la serie de caminos de acceso a la huerta, algunos de ellos convertidos en carreteras con importante tráfico, y el ferrocarril Alicante-Murcia, que inaugurado en 1884 localiza su estación bastante alejada del centro urbano, para convertirse en polo de atracción del crecimiento urbano. Este complejo juego de líneas y polos de crecimiento pero también de barreras y límites dibujan un recinto urbano que para la vida moderna presenta más inconvenientes que ventajas. Entre las disfuncionalidades con mayor incidencia en los retos medioambientales que se oponen a una ciudad sostenible pueden destacarse los siguientes:

-*Dificultad para la edificación, por asentamiento en ejes concéntricos o radiales que originan una disminución de la superficie de las manzanas conforme se aproxima al punto de confluencia de los ejes. Al mismo tiempo la forma geométrica de las parcelas resulta poco práctica para la edificabilidad, nada deseables por parte de los promotores porque pierden mucho suelo. La irregularidad de las parcelas influyen en el juego de encarecer/abaratarse el espacio edificable.*

-*Dificultad para la accesibilidad, la morfología del plano dibujada con los caracteres expuestos plantea serios inconvenientes para el tráfico rodado, tanto en lo que se refiere a la propia circulación como para encontrar aparcamiento. No puede obviarse que en muchas ocasiones las dificultades de*

accesibilidad de unos niveles a otros se resuelve mediante escalerillas. Este es uno de los problemas que con el paso del tiempo se agrava, por ejemplo en el intento de rehabilitar el casco antiguo surgen encontradas opiniones, quienes propugnan la modificación del parcelario para aligerar la movilidad tienen en frente a los defensores a ultranza del plano histórico.

- *Incapacidad de flexibilizar el sistema, debido a la presencia de barreras naturales, cuya superación supondría una fuerte remodelación que resulta inviable. No hay posibilidad ni de aumentar el número de ejes ni de ensancharlos para facilitar una mejor comunicación entre los dife-*

rentes espacios. Toda la superficie del Centro Histórico está ocupado por viviendas que imposibilitan aperturas en favor de espacios verdes y mejores condiciones de higiene.

- *La estratificación económico-social* de la ciudad se ve potenciada por esta disposición del plano. Es lógico pensar que las coronas o semi-coronas colgadas del accidentado relieve tengan menor demanda que las asentadas en el llano. Esta situación se descubre por la manifiesta degradación en el que han entrado algunas de las calles del casco histórico.

A estas dificultades deben sumarse los retos derivados de los riesgos propios del emplazamiento entre los que cabe destacar la presencia de un pronunciado relieve, la inestabilidad del suelo, la capacidad de soporte y la paradoja del río. Todos ellos cobran mayor importancia por la influencia de la climatología propia del Sureste español. El relieve aliado con el régimen torrencial de las precipitaciones acarrea desprendimientos, desplomes y hundimientos que inducen a buscar ubicaciones libres de este riesgo y de la consiguiente insalubridad. La inestabilidad del suelo es un riesgo característico de la localización de la ciudad de Orihuela, desde el punto de vista sismológico la Sierra de Orihuela forma parte de una unidad tectónica yuxtapuesta al macizo ibérico que cuenta con un elevado coeficiente de inestabilidad. La falla del Bajo Segura parte del sur de Orihuela con dirección SW para recorrer la Vega Media. La capacidad de soporte compone el elemento ineludible a la hora de tomar cualquier decisión urbanística, hace referencia a la capacidad de las capas superficiales para soportar las presiones de cimentación correspondientes a las cargas verticales. Adviértase en el plano actual como la expansión de la ciudad se ha hecho por el fondo de valle del Segura, esto justifica la lenta ocupación hasta los años sesenta en que la tecnología pone a disposición nuevos modos de ci-

mentación. La modalidad más antigua se caracteriza por la escasa profundidad dada a los cimientos, unos muros de carga se apoyan en rellenos de piedra, bastante superficiales, mediante mampostería cogida con morteros de cal. En los ensanches se introducen soluciones tanto a la problemática de la cimentación como a la inestabilidad del suelo. La presencia del río hace pensar en los riesgos de inundación y de insalubridad, razones que, junto al aprovechamiento de las tierras aluviales, determinan su primitivo emplazamiento. Junto a este papel de riesgo la presencia del río ejerce como determinante en su historia urbana, pues actúa como línea, polo, límite y barrera en el crecimiento de la ciudad.

En estas circunstancias, la actual estructura de producción y empleo, con el consiguiente incremento del nivel de vida, tiene un extraordinario significado para las futuras actuaciones en busca de un proyecto de ciudad sostenible, pero posicionada en la emergente jerarquía urbana, tanto a nivel internacional como nacional y regional. Una estructura de producción y empleo que cada vez tiene menos que ver con la de hace medio siglo, hoy Orihuela ha dejado de ser una ciudad agrícola y cerrada en si misma para convertirse en una ciudad cosmopolita a través de la terciarización de su economía.

Los retos medioambientales derivados de la evolución de sus estructuras de producción y empleo alcanzan tal relieve que se aprecian sin dificultad al transitar por sus calles. La primera consecuencia del cambio de estructura social es la demanda de mejores condiciones de vida, de un espacio de mayor calidad, esta demanda se satisface en las áreas nuevas definidas por la reciente expansión urbana. Aquí se encuentran las viviendas mejor acondicionadas para la vida moderna, los nuevos emplazamientos de las actividades económicas y los nuevos centros comerciales. Esta huida hacia la periferia repercute negativa-

mente en el centro histórico, entra en una profunda crisis que se manifiesta por el progresivo abandono de viviendas porque sus condiciones de habitabilidad son poco atractivas, este abandono unido a la calidad de los materiales y tipologías de la construcción da lugar a la aparición de eriales sociales, solares abandonados que en el mejor de los casos son utilizados de aparcamiento incontrolado, el descenso de la población acarrea la desaparición del equipamiento urbano indispensable, cierre de comercios, los pocos que quedan dan claras muestras de obsolescencia, desaparición de centros escolares y de ocio al propio tiempo que las pequeñas industrias dispersas por la malla urbana se desplazan hacia los polígonos industriales de la periferia de la ciudad, circunstancias todas ellas que dificultan seriamente el desarrollo de la vida cotidiana. Pero la paradoja estriba en que los principales centros administrativos siguen instalados en el centro de la ciudad, por lo que se hace necesario que una considerable masa de la población que se ha marchado a vivir a las áreas nuevas tiene que entrar todos los días en el centro histórico, tanto a desempeñar sus funciones como a consumir sus servicios, por lo que la demanda de aparcamientos es incesante para satisfacer una necesidad creada por la movilidad innecesaria a la vez que se demandan facilidades para la circulación, circunstancias que traen consigo encerrar al casco histórico en una barrera insalvable creada por las circunvalaciones y caminos de ronda que puede aligerar el tráfico pero que acaban por sumergir al casco histórico en una crisis que casi se nos antoja irreversible.

La evolución en las estructuras de producción y empleo a través de la terciarización de la economía de la ciudad tiene una consecuencia inmediata, el aumento del nivel de vida. Pero como es bien sabido cuanto mayor es el nivel de vida mayores son las necesidades reales o inducidas y la manifestación más palpable del incre-

mento del nivel de vida es el desmesurado número de vehículos que circulan por la ciudad. Aumento del número de vehículos que tienen consecuencias imprevisibles desde el punto de vista de los costos económicos reales, los costos sociales y costos medioambientales. Numerosos estudios hechos con rigor ponen de relieve que este incremento del número de vehículos y su uso indiscriminado originan unos costos económicos muy superiores a los ingresos producidos por la gasolina y los impuestos a los vehículos. Entre los costos económicos más palpables destacan el consumo de suelo y otros recursos a la vez que exigen elevadísimas inversiones en infraestructuras y servicios. Infraestructuras con impactos indeseados en el paisaje y en la economía de las personas afectadas por las expropiaciones de suelo agrícola fértil para trazar los viales. Por parte de los costos sociales, que inmediatamente se transforman en económicos, pueden citarse todos los derivados de la congestión del tráfico, los temidos embotellamientos con lo que significan de derroche de tiempo y dinero, se trata de unos costos discriminatorios por las desigualdades de edad y género que lo padecen, respecto del género las horas punta de entrada y salida a los colegios afecta mucho más a la mujer que al hombre, por otra parte buen número de personas mayores y de modo concreto las mujeres no conducen por lo que se ven privadas de movilidad.

Estos costos alcanzan su máximo impacto cuando la ciudad cae en la trampa del círculo vicioso del tráfico, situación mucho más generalizada de la que a primera vista pudiera parecer y muy particularmente en una ciudad histórica donde la yuxtaposición de tramas se oponen a la fluidez del tráfico. El número de vehículos en las calles no cesa de crecer por lo que la congestión aumenta, en esta situación el transporte público a base de autobuses urbanos se hace lento y su ser-

vicio alcanza índices de deterioro tal que disminuye alarmantemente el número de usuarios y se llega al principio de la cadena, a ello contribuye la irregularidad de la trama urbana heredada de la ciudad medieval por su incapacidad para absorber vehículos de gran tamaño, por todo ello más automóviles privados, más congestión y mayores demandas de aparcamientos en el interior de la ciudad, más gastos de infraestructuras pero también pérdida de zonas verdes y espacios públicos de ocio acondicionados en la ciudad. La trampa de perder espacios públicos para acoger mayor número de vehículos afecta a todos los estratos sociales, hasta el punto de que el casco histórico se está convirtiendo en un lugar en la que cada vez mayor número de personas muestra su desinterés por fijar en él su residencia. Construir más aparcamientos subterráneos en el interior de la ciudad para solucionar la congestión en las calles es tanto como comprarse unos pantalones más anchos para disimular la obesidad.

Por último, los costos medioambientales, que impregnan y dislocan tanto a los económicos como a los sociales, se derivan todos de los temidos efectos de la contaminación del aire, el agua, el suelo, los ruidos y cuyos efectos son demolidores, pero no se advierten ni como económicos ni como sociales porque el usuario no los tiene como tales ya que los paga el conjunto de la sociedad, en este sentido existen propuestas de que al usuario del automóvil se le carguen los costos que por su movilidad innecesaria está originando. Los vientos dominantes y la estructura de la ciudad relacionada con su relieve influyen para que la ciudad vea incrementados los problemas derivados de los óxidos de nitrógeno, hidrógeno, monóxido de carbono y en un buen número de casos de plomo. Es bien sabido que estos óxidos reaccionan a la luz solar para generar ozono principal componente de la niebla tóxica de efectos dañinos para la salud humana. Los conflictos entre los

intereses individuales y colectivos deben convertirse en una de las preocupaciones fundamentales en la elaboración de un proyecto de ciudad que tenga como cimientos básicos la sostenibilidad.

## II.- ACTORES Y ESTRATEGIAS.-

El citado *Informe-Grupo de Expertos sobre Medio Ambiente Urbano*<sup>11</sup> en sus Conclusiones, Recomendaciones y temas de Investigación señala que "A pesar del creciente número de leyes, directivas y reglamentos, las ciudades europeas siguen enfrentándose con problemas económicos y sociales y con el deterioro del medio ambiente. Deben concebirse nuevas formas de gestión del medio ambiente urbano para que las ciudades europeas puedan resolver sus problemas locales y contribuir a la sostenibilidad regional y global". Pero más adelante, cuando entra en las cuestiones de gestión urbana afirma rotundamente "El desarrollo sostenible solo se materializa si se plasma de manera explícita".

Pues bien, estas categóricas afirmaciones sirven para plantear dos interesantes cuestiones sobre las que debatir ampliamente:

- ¿Por qué las ciudades siguen enfrentándose a los problemas de siempre?
- ¿Por qué la sostenibilidad no aparece de forma explícita en la planificación urbana?

Las respuestas más recurrentes pueden parecer meras excusas, sin embargo, lo cierto es que sobre las autoridades locales recaen demasiadas responsabilidades que les privan de estar al corriente de leyes, directivas, reglamentos, avances de la investigación en materia urbana, la preocupación por lo cotidiano, por el día a día les absorbe, otro tanto ocurre a numerosos técnicos, aunque en este caso su papel está determinado por los intereses políticos, por lo que cabría adjudicar a estos profesionales toda la responsabilidad, sino se hubiese puesto de relieve la mediatización que



soportan, en este sentido cabe recordar las palabras de Cesar Cort<sup>12</sup> “Los técnicos municipales numerarios, obligados a proyectar reformas urbanas, contribuyen, muchas veces, tan solo con el papel y la tinta china. Lo demás son sugerencias e imposiciones del alcalde, los concejales y los propietarios.... Al tratar de reformas, muchos solo ponen la vista en sus intereses. Y la desgraciada colectividad siempre olvidada.... Preparados los planes, tramitados según ley y aprobados por las autoridades competentes se cambian al gusto de las personas influyentes”.

A la luz de estas experiencias, el objetivo de este apartado se concreta en recordar estrategias que deben tenerse en cuenta y que los principales actores, además con carácter insustituible, son las autoridades locales. Para tal fin se destacan puntos clave en todo proceso que signifique una transición hacia la sostenibilidad, puesto que el proyecto de ciudad que se persigue implica cambio, capacidad de movilizar al conjunto de sinergias locales, dos procesos que demandan unas estrategias contrastadas a través de documentos que gozan del reconocimiento internacional dado que se busca el posicionamiento internacional.

Los actores que deben afrontar los retos medioambientales de la ciudad quedan explicitados en el documento una *“Estrategia temática para el medioambiente urbano”*<sup>13</sup>. Tres notas ponen de manifiesto el largo camino por recorrer, la primera declara categóricamente sobre quienes recae la responsabilidad, la segunda indica que el camino no puede realizarse en solitario y la tercera da valor al juicio expresado más arriba acerca de la formación de los responsables de llevar adelante el proyecto de ciudad. Estas notas por el orden en el que se apuntan son las siguientes:

“El papel de las administraciones locales es decisivo a la hora de mejorar el medioambiente urbano. La diversidad del entorno urbano en cuanto a historia, geografía, clima o condiciones

administrativas y jurídicas requiere soluciones hechas a medida y desarrolladas a nivel local. La aplicación del principio de subsidiaridad, según el cual la actuación debe realizarse en el nivel más eficaz, también supone que ésta se inscriba en el plano local”.

“Creación de redes y proyectos de demostración: El intercambio de experiencias entre las administraciones locales financiado por la Comisión dentro del “Marco de cooperación” vino a demostrar las muchas ventajas de trabajar juntos para desarrollar soluciones en cada situación concreta basadas en las respectivas experiencias y dificultades”.

“Muchas son las administraciones locales que han señalado la necesidad de una capacitación específica para adoptar un enfoque integrado en la gestión en el que se incluya la participación de múltiples sectores, la formación sobre legislación específica en materia de medioambiente, la participación efectiva de la población y el impulso al cambio de conducta del ciudadano”.

Respecto de las estrategias en relación con los retos de la ciudad y sus responsables políticos conviene recordar los siguientes documentos de los que se extrae tan sólo aquellas ideas que significan una llamada de atención para la reflexión:

#### *La Carta de Aalborg:*<sup>14</sup>

“Nosotras, ciudades, somos conscientes de que son los pobres los más afectados por los problemas ambientales (ruido, contaminación del tráfico, ausencia de instalaciones de esparcimiento, viviendas insalubres, inexistencia de espacios verdes) y los menos capacitados para resolverlos”.

“Nosotras, ciudades, reconocemos la importancia de que nuestras autoridades locales apliquen unas políticas eficaces de ordenación del territorio que impliquen una evaluación ambiental de todos los planes”.

“Nosotras, ciudades, debemos esforzarnos por mejorar la accesibilidad y por mantener el bienestar y los modos de vida urbanos a la vez que reducimos el transporte”.

***Plan de Acción de Lisboa***<sup>15</sup>

“Nuestra autoridad local debe despojarse de su actitud soberana y adoptar el papel de facilitador, proporcionando el ímpetu necesario en la medida en que no haya sido desarrollado por otras partes, dedicar personal y proporcionar un presupuesto, utilizar un mediador profesional y mostrar liderazgo, pero no dominar el proceso”.

“El aumento del conocimiento y la educación es esencial para conseguir una comprensión en profundidad de la interrelación entre los aspectos social, económico y medioambiental. La formación profesional es necesaria para que nuestros empleados públicos puedan aprender sobre las opciones para la actuación, buenas prácticas, métodos y herramientas de gestión”.

***Declaración de Sevilla***<sup>16</sup>

“Hacemos un llamamiento a los estados y las autoridades territoriales de los países mediterráneos a (regiones, provincias, departamentos y áreas metropolitanas):

\*Reconocer a las autoridades locales como interlocutores, proponiendo nuevas formas de colaboración basadas en la noción de subsidiaridad.

\*Comprometerse a favorecer, promover, apoyar y coordinar las políticas de desarrollo sostenible y los procesos de elaboración de las agendas 21 locales, a través de instrumentos reglamentarios, económicos y técnicos, y el acceso a los recursos.

\*Apoyar y fortalecer las acciones de cooperación entre las ciudades mediterráneas.

***Declaración Hannover***<sup>17</sup>

“Nosotros, los líderes municipales, estamos

obligados a actuar a escala local teniendo en cuenta nuestra responsabilidad global. Queremos ser líderes con visión de futuro, valientes para afrontar los desafíos y responsables de nuestras acciones”.

“Nos identificamos con la planificación urbana integrada; el desarrollo de ciudad compacta; la rehabilitación de las áreas urbanas e industriales deprimidas; el uso reducido y más eficiente de las tierras y de otros recursos naturales; la gestión local del transporte y de la energía; y la lucha contra la exclusión social, el desempleo y la pobreza como puntos clave de la gestión urbana hacia la sostenibilidad local que estamos preparados para llevar a cabo”.

***Aalborg +10 – Inspiración para el futuro***<sup>18</sup>

“Nos corresponde un papel central en asegurar un desarrollo sostenible a la vez que respondemos a nuestros retos en cooperación con el resto de ámbitos gubernamentales. Este papel central exige que tengamos un enfoque más enérgico e integrado en el diseño de políticas locales que armonicen los objetivos ambientales, sociales, culturales y económicos”.

***Estrategia Territorial Europea***<sup>19</sup>

“El futuro de las ciudades de la UE depende de la lucha contra la progresión de la pobreza y la exclusión social, y limitar la pérdida de importancia de algunas funciones urbanas. En las zonas urbanas, es importante tanto revitalizar las áreas abandonadas y zonas industriales en desuso como promover una oferta equilibrada de alojamiento de bajo coste y buena calidad. Gracias a la mezcla de funciones, todos los ciudadanos deberían poder acceder fácilmente a las infraestructuras y servicios básicos, a los espacios libres, a la formación general y profesional, y a la atención sanitaria. A este respecto, el mantenimiento y el desarrollo de pequeñas zonas verdes en la ciudad ejerce a la vez una importante función ambiental

y social”.

“La accesibilidad de las ciudades tiene una influencia notoria sobre la calidad de vida, sobre el medio ambiente y sobre el potencial económico. Debe, pues, fomentarse mediante una política de localización en armonía con la planificación del uso del suelo y de los transportes. El objetivo consiste en frenar la expansión de las ciudades y desarrollar un enfoque integrado de la planificación de los transportes. Ello contribuirá a disminuir la dependencia con relación al automóvil y a promover otros medios de transporte (transportes públicos, bicicleta)”.

*Agenda 21 Local*, es un documento que desarrolla un Plan Estratégico Municipal basado en la integración, con criterios sostenibles, de las políticas ambientales, económicas y sociales del municipio, y que surge de la participación y toma de decisiones consensuadas entre los representantes políticos, personal técnico municipal, agentes implicados y ciudadanos del municipio. Se trata de un instrumento de gestión de carácter no vinculante, surge del “Programa Global para el Desarrollo Sostenible en el Siglo XXI”, enmarcado dentro de la “Conferencia de las Naciones Unidas sobre medio Ambiente y Desarrollo Sostenible” celebrada en Río de Janeiro en junio de 1992. En su capítulo 29 “Iniciativas de las Autoridades Locales en apoyo a la Agenda 21” hace hincapié en la importancia del papel de las autoridades locales para la educación y movilización del ciudadano en pro del desarrollo sostenible.

### III.- RESPUESTA DE LA CIUDAD.-

En el plano teórico la respuesta de la ciudad debe producirse en el marco de la Estrategia del Medio Ambiente Urbano, adaptación de la problemática española a la Estrategia Temática Europea de Medio Ambiente Urbano<sup>20</sup>, con la metodología propuesta por la Agenda 21 Local “realizar un diagnóstico que estudie el estado del

municipio, en cuanto a su realidad natural, social, económica, etc.. A través de este diagnóstico se observarán tanto las potencialidades y oportunidades, como sus limitaciones y amenazas”. Esta metodología de la Agenda 21 Local señala dos etapas, 1ª, Estudio Integral del Municipio, 2ª, Diagnóstico Ambiental del Municipio.

La complejidad de los objetivos que se proponen en la citada Estrategia, se impone estructurarlos en cinco grandes apartados que hacen referencia a un ámbito concreto.

•Ámbito del urbanismo. Tras la crítica a los actuales patrones urbanizadores que favorecen el uso del vehículo privado y el abandono del centro histórico “busca reducir el proceso urbanizador y los impactos que de él se derivan, aumentar la calidad urbana con nuevos equipamientos y espacios, crear áreas donde se mezclen diversos usos urbanos basándose en todo momento en el principio de proximidad, aprovechar la urbanización ya existente adaptándola a las nuevas características sociales”.

•Ámbito de la movilidad, hace mucho hincapié en el gran reto que tienen ante sí las ciudades para reducir las emisiones de gases invernadero, razón que justifica que señale “como uno de los objetivos principales de este ámbito se encuentra reducir el uso abusivo del vehículo privado que irá acompañado de un incremento en la promoción y utilización de los medios de transporte alternativos”. “Se perseguirá, así mismo, el cambio en la estructura urbana dando valor a la proximidad y evitando los espacios que potencien el uso de los medios de transporte privados”.

•Ámbito de la edificación, la interacción de los dos ámbitos anteriores genera una compleja problemática con incalculables costos económicos, sociales y medioambientales, para evitarlos o cuando menos minorarlos “Se busca, por tanto mitigar estos desajustes y acercarse a un desarro-

llo sostenible de la edificación para lo que se intentará garantizar el derecho a la vivienda y el acceso a todos los servicios; rehabilitar y reutilizar las zonas construidas, reducir la ocupación del suelo y el consumo de recursos y energía; reducir el impacto de las nuevas construcciones en integrarlas en el medio; conectar la edificación a las redes de la sociedad de la información”.

- **Ámbito de gestión urbana**, probablemente las discordancias observadas en el marco de los ámbitos reseñados se deba a una interpretación errónea del principio de gobernabilidad por parte de los detentadores de la autoridad. El nuevo concepto de gobernabilidad “persigue integrar la participación ciudadana dentro de la política local, la eficiencia en la gestión de los servicios públicos, el acceso a la información y a un conocimiento útil por parte de todos”.

- **Ámbito de la sostenibilidad** entre el mundo rural y el urbano, “Las nuevas urbanizaciones suponen un incremento de la movilidad de vehículos privados para acceder a servicios básicos o al lugar de trabajo, junto con un aumento de la población en momentos puntuales al ser en muchos casos urbanizaciones donde se localizan las segundas residencias de fin de semana o vacaciones”.

En el plano práctico en este punto se pretende analizar la respuesta que da la ciudad de Orihuela a los retos apuntados en la contingencia del emplazamiento, la toma en consideración de las estrategias reseñadas y ver en que medida todo ello se enmarca en los ámbitos que se acaban de señalar. Para este fin se examina el Plan Especial de Ordenación y Protección del Centro Histórico de Orihuela: Normas Urbanísticas.

Las disfuncionalidades que se descubren en el Plan Espacial de Ordenación y Protección del Centro Histórico de Orihuela derivan por

completo de la obsolescencia del mismo. Su aprobación inicial data de 8 de junio de 1994, pero, como se señala en el artículo 1 del Título Preliminar, fue redactado conforme a la Ley del Patrimonio Histórico Español de 1985 y tiene el carácter de modificación puntual y desarrollo del vigente Plan General de Ordenación Urbana de Orihuela en el ámbito definido como Centro Histórico de la Ciudad de Orihuela.

a) *Respuestas en el ámbito del urbanismo*, aparecen englobadas en el Título I, Régimen urbanístico del suelo, estructurado en seis capítulos: Fomento y plazos de la edificación; Gestión y ejecución del planeamiento; Instrumentos para el desarrollo del suelo; ámbito competencial en el desarrollo del plan; Régimen del Centro Histórico a efectos de rehabilitación; Régimen de los edificios calificados con protección integral.

En este largo y complejo articulado llama poderosamente la atención el interés por el proceso constructivo recogido en el artº 7 “A partir del momento de vigencia del Plan Especial toda solicitud de licencia de derribo, vendrá acompañada de la correspondiente licencia de construcción, así como incluirá la fijación de plazos para ambas actuaciones”. No hay un criterio urbanístico en la rehabilitación propuesta, su concepto queda lejos del contenido del Principio nº 69 de Le Corbusier “La destrucción de tugurios en los alrededores de los monumentos históricos dará ocasión a la creación de superficies verdes”.<sup>21</sup>

El Capítulo 5, Régimen del Centro Histórico a efectos de rehabilitación, pone de manifiesto como la expansión de la ciudad de Orihuela ha supuesto un factor clave en la degradación del centro histórico, así se reconoce explícitamente en sus dos artículos, en el artº 19 Delimitación de áreas de rehabilitación preferente, se afirma “A los efectos previstos en los decretos que desarro-

llan las ayudas estatales y autonómicas a la rehabilitación se considera todo el Centro Histórico de Orihuela como área de Rehabilitación Preferente”, y en el artº 20, Delimitación de áreas degradadas, va mucho más lejos “A los efectos previstos en los decretos que desarrollan las ayudas autonómicas y estatales para la actuación integral no sólo de rehabilitación de viviendas sino del espacio urbano se considera todo el Centro Histórico un área degradada adecuada para el desarrollo de programas de Renovación Urbana”.

Tres conclusiones de enorme calado se derivan de este articulado, en primer lugar los impresionantes retos económicos, sociales y medioambientales que se derivan de la calificación que se da al Centro Histórico y que el Plan no aborda; en segundo lugar descubre la cortedad de miras de los responsables del plan; y en tercer lugar priman los intereses particulares a los generales, pues se advierte la sumisión a los propietarios del suelo, se habla de rehabilitación y no de revitalización mediante la diversificación de usos, aunque en las condiciones generales de uso del suelo deja libertad de ubicación.

*b) Respuestas en el ámbito de la edificación,* el Título II. Conservación del Patrimonio Arquitectónico ambiental, se estructura en cuatro capítulos en los que se proponen definiciones y principios generales, propuestas para la conservación del patrimonio ambiental, social y económico y del medio ambiente urbano. Según este articulado todas las viviendas son incluidas en el concepto de patrimonio, constituyen el elemento básico del Casco Histórico, además deben destinarse a uso residencial, no se permite implantar actividades comerciales y terciarias que vendrían a diversificar la vida económica y social de la ciudad, aunque se respetan las industriales y comerciales que ya estén implantadas. Sigue manteniéndose la cortedad de miras para dinami-

zar la vida cotidiana de la ciudad, de esta manera se acentúan los problemas para acceder a una vivienda del Centro Histórico, puesto que a la inadecuación para la vida moderna se suma la ausencia de servicios y actividades que satisfagan necesidades de los residentes, todo ello viene a incrementar la segregación de espacios y favorece la degradación de los barrios más antiguos ubicados donde la orografía ofrece mayores dificultades.

El Patrimonio lo clasifica en catalogado y no catalogado, en razón a que los elementos urbanos figuren o no en el Catálogo que la Ley del Patrimonio Histórico obliga a redactar. En un recinto histórico como el de Orihuela cuesta trabajo aceptar tan simple catalogación, cuando lo lógico es redactar un Plan Integrado para el conjunto del Centro Histórico que evite dividirlo en compartimentos estancos, además de inducir a una gestión cargada de problemas pues los propietarios desean obtener los mayores beneficios en la rehabilitación y la catalogación es un inconveniente. Por otra parte, los espacios no catalogados con bastante frecuencia se convierten en elementos distorsionadores de los fines de los catalogados. En definitiva, el Título II pierde la ocasión de mejorar la calidad del Centro Histórico a la vez que proponer la innovación y sostenibilidad en creación de una imagen de la ciudad capaz de competir por su patrimonio en la nueva jerarquía urbana.

*c) Respuesta en el ámbito de la movilidad,* junto con el punto anterior constituye uno de los retos fundamentales de los centros históricos, pero el documento que se comenta parece no entenderlo de este modo, sólo la lectura atenta y detenida de todo el Plan permite encontrar alusiones de forma dispersa a esta problemática, aunque con frecuencia surgen contradicciones que vienen a confirmar la hipótesis de que se favorece la presencia del automóvil en el Centro Histórico.

La primera referencia a esta problemática aparece en el artículo 51, correspondiente al capítulo dedicado a la conservación del medio ambiente urbano, pero preocupado más por una urbanización que hace referencia a cierta calidad ambiental que a la problemática de la movilidad, pues impone dos condiciones a los proyectos de obras, que la calzada destinada a rodaje se restrinja al mínimo imprescindible para que se disponga de más superficie para aceras y que se dejen alcorques para plantar árboles, en realidad quienes salen beneficiados son los propietarios de los solares, lejos de hacer retranqueos ven aumentar sus aceras en suelo público, también apuesta por la ampliación de las aceras con la supresión de plazas de aparcamiento. Sin embargo, esta apuesta por dotar de calidad el viario se contradice con el contenido de la Sección Sexta "De los aparcamientos" que en su artº88 hace referencia a los aparcamientos obligatorios y en su punto 1, decididamente se inclina porque el automóvil domine la ciudad "Todo proyecto de edificio de nueva planta estará obligado a incluir para la obtención de licencia de obra aparcamientos". Una decisión que más adelante genera nuevos problemas cuando se pretende peatonalizar calles singulares, es preciso dejar paso a estos garajes. Pero la preocupación porque el automóvil penetre por la ciudad se hace más patente en los artículos siguientes de esta sección, así los solares sociales pueden dedicarse, previa autorización municipal, a la explotación de aparcamientos, por último, se autoriza la construcción de edificios de uso exclusivo garaje-aparcamiento sobre solares existentes que no estén incluidos en los ámbitos de los B.I.C.. Como es lógico, no se hace referencia alguna a la conversión de algunas plazas en aparcamientos subterráneos, lo que vendría a completar la subordinación ambiental de la ciudad al uso indiscriminado del automóvil, en una trama urbana donde ni su anchura ni la distancia entre los cru-

ces resulta adecuada, factores que se traducen en inseguridad para el peatón y congestión para el automovilista. Estamos ante un articulado que convierte a la circulación en una función primordial de la vida urbana.

*d) Respuestas en el ámbito de la gestión urbana*, se exponen en el marco del Título, Capítulo 2, condiciones generales de uso e higiene de la edificación, en docena y media de artículos pretende "garantizar el equilibrio entre las actividades urbanas generadoras de empleo (comercio, artesanía terciario) y las de carácter residencial, lúdico y de uso público, evitando el predominio de unas en detrimento de otras y el despoblamiento de las clases y usos actuales, se regula la localización, intensidad y compatibilidad de las actividades". Sin embargo, el articulado que define los diferentes usos ignora el significado de diversificar los usos y actividades de la ciudad para dotar de calidad de vida a la ciudad, pues la ubicación de todas las actividades relacionadas es libre en el ámbito del Plan Especial, los efectos se descubren cuando se recorre la ciudad y se descubren auténticos problemas sociales y medioambientales derivados de esa libertad de asentamientos de actividades, sin advertir las necesidades reales de los ciudadanos. Esta libertad junto a la expansión de la ciudad determina que buena parte de los lugares de trabajo y de servicios no se encuentren dispuestos racionalmente en el interior del Casco Histórico. Da la impresión de que este largo articulado se ha incluido para salir del paso porque la legislación obliga a estos documentos referirse a los diferentes usos del suelo, en lugar de preocuparse porque las relaciones entre el lugar de residencia, el lugar de trabajo y los lugares de ocio no se rompan en el interior de la ciudad. Pero lo cierto es que esta libertad crea una promiscuidad insostenible aliada con la localización de los centros comerciales.

## CONCLUSIONES.

La elaboración de un proyecto de ciudad, capaz de posicionarla en la emergente jerarquía urbana con los principios básicos de la sostenibilidad, exige realizar un diagnóstico previo que contenga al menos las tres etapas siguientes:

*Análisis integrado de la ciudad y su territorio*, para descubrir que el origen de sus disfuncionalidades está en la contingencia del emplazamiento, puesto que los valores determinantes en la fundación hoy son serios inconvenientes, donde la nueva estructura social encuentra dificultades para el desarrollo de una vida cotidiana cargada de necesidades. Las condiciones de habitabilidad en el Centro Histórico origina la búsqueda de viviendas más acomodadas en la periferia. Este desplazamiento es el punto de partida de dos grandes retos, la crisis del Centro Histórico y la aparición de un denso tráfico, retos de los que se derivan elevadísimos costos económicos, sociales y medioambientales.

*Movilizar las sinergias* locales para hacerles saber que "Los principios del urbanismo moderno han sido determinados por la labor de innumerables técnicos: técnicos del arte de construir, téc-

nicos de la salud, técnicos de la organización social. Esos principios han sido objeto de artículos, de libros, de congresos, de debates públicos y privados. Pero hay que conseguir que sean admitidos por los órganos administrativos encargados de velar por la suerte de las ciudades, los cuales, con frecuencia son hostiles a las grandes transformaciones propuestas por estos datos nuevos. En primer lugar es necesario que la autoridad aprenda, y a continuación que actúe. Clarividencia y energía pueden llegar a restaurar una situación comprometida",<sup>22</sup>

Elaborar un Plan Integrado de la ciudad y su territorio capaz de dar respuesta a las exigencias en los cinco ámbitos siguientes: ámbito del urbanismo; ámbito de la edificación; ámbito de la movilidad; ámbito de la gestión urbana; ámbito de la sostenibilidad entre el mundo rural y el urbano. Un Plan Integrado que se proponga firmemente subordinar el interés privado al interés de la colectividad, haciendo saber que el vulgar interés privado no tiene nada que ver con el derecho individual. En este sentido la característica que mejor define al Plan Especial de Ordenación y protección del Centro Histórico de Orihuela es su obsolescencia.

## NOTAS

1. DECLARACIÓN DE SEVILLA (Sevilla, España el 23 de enero de 1999): Conferencia Euro-Mediterránea de Ciudades Sostenibles

2. RED DE AUTORIDADES MEDIOAMBIENTALES( 2002): *Integración del Medio Ambiente en la Ordenación del Territorio*. Pp. 2

3. INFORME-GRUPO DE EXPERTOS SOBRE MEDIO AMBIENTE URBANO(1996): *Ciudades Europeas Sostenibles*. Comisión Europea. Dirección General Medio Ambiente, Seguridad Nuclear y Protección Civil. Bruselas. Pp.9

4. INFORME-GRUPO DE EXPERTOS SOBRE MEDIO AMBIENTE URBANO. Op. Cit. Pp.8 y 9

5. DIZ ARDID, E. (1993): "Espacios urbanos en la Orihuela Medieval". En AZUAR, R. GUTIERREZ, S y VALDES, F. *Urbanismo Medieval del País Valenciano*. Ediciones Polifemo. Madrid. Pp. 159.

6. CANALES MARTINEZ, G, SALAZAR VIVES, J Y CRESPO RODRIGUEZ, F. (1992). "Proceso de formación urbana de Orihuela (Alicante). *Investigaciones Geográficas n° 10*. Instituto Universitario de Geografía. Universidad de Alicante. Pp.143-164.

DIZ ARDIZ, E. Y ALEDO SARABIA, J (1990): *Ori-*

*huela, un patrimonio arquitectónico rural y urbano en peligro*. Instituto de Cultura "Juan Gil Albert", Diputación de Alicante

MASERES, J. (1983); "Orihuela, sector antiguo de la ciudad". *Catálogo de monumentos y conjuntos de la Comunidad Valenciana*. Conselleria de Cultura, Educación y Ciencia. Valencia. Tomo I.

SANCHEZ MATEOS, M.C. y DIZ ARDID, E. (2004): *Orihuela, guía de monumentos y museos*. Asociación Li-Pa-Vega. Orihuela.

7. RED DE AUTORIDADES AMBIENTALES. Op. Cit, pp.8

8 GOMEZ FERRER, a. (2007): "Ciudad histórica y territorio. Su relación biunívoca como fuente de desarrollo sostenible". *Une stratégie de développement durable pour les villes historiques de la Méditerranée et leur territoires*. Conference Permanente des Villes Historiques de la Méditerranée. Lorca, 118.

9. Vid DIZ ARDID, E. op. Cit.

10. vid CANALES MARTINEZ, G., SALAZAR VIVES, J. y CRESPO RODRIGUEZ, F. (1992): "Proceso de formación urbana de Orihuela (Alicante)". *Rev. Investigaciones Geográficas, n° 10*. Instituto Universitario de Geografía. Universidad de Alicante. Pp. 143-164.

11. Op. Cit. Pp.271

12. CORT, C. (1929). *Murcia, un ejemplo sencillo de trazado urbano*. Distribuido por Editorial Plus Ultra. Madrid.

13. COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (2006). *Una estrategia temática para el medio ambiente urbano*. Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo. COM (2005) 718 final. Bruselas.

14. CARTA DE LAS CIUDADES EUROPEAS HACIA LA SOSTENIBILIDAD. I Conferencia Europea sobre Ciudades Sostenibles (**La Carta de Aalborg**). Aalborg, Dinamarca, el 27 de mayo de 1994.

15. EL PLAN DE ACCIÓN DE LISBOA: de la Carta a la Acción. II Conferencia Europea sobre Ciudades Sostenibles. Lisboa, Portugal, 8 de octubre de 1996.

16. DECLARACIÓN DE SEVILLA adoptada el 23 de enero de 1999 por los participantes de la Conferencia Euro-mediterránea de Ciudades Sostenibles, en Sevilla, España

17. DECLARACIÓN DE HANNOVER DE LOS LÍDERES MUNICIPALES EN EL UMBRAL DEL SIGLO XXI. III Conferencia Europea sobre Ciudades sostenibles. Hannover 9 al 12 de febrero de 2000.

18. Llamamiento a todos los gobiernos locales y regionales europeos para que se unan en la firma de los Compromisos de Aalborg y para que formen parte de la Campaña Europea de Ciudades y Pueblos Sostenibles. Aalborg 2004.

19. ESTRATEGIA TERRITORIAL EUROPEA. Hacia un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la UE. Acordada en la reunión informal de Ministros responsables de ordenación del territorio en Potsdam, mayo de 1999. Publicada por la Comisión Europea.

20. RED DE AUTORIDADES AMBIENTALES: *El desarrollo urbano sostenible en el periodo de programación 2007-2013*. pp.5

21. LE CORBUSIER (1989): *Principios de urbanismo*. Editorial Ariel. Barcelona. Pp. 106

22. LE CORBUSIER. Op. Cit. Pp. 117