

NUEVO URBANISMO EN LA CIUDAD DE MURCIA

Mercedes Millán Escriche
Escuela Universitaria de Turismo de Murcia

RESUMEN

El Nuevo Urbanismo se manifiesta hoy como respuesta a una exagerada expansión urbana cuyas consecuencias minimizan los beneficios que reciben los ciudadanos en aquellas poblaciones en las que, entre otras cuestiones, prima un diseño que favorece el acceso peatonal, en pocos minutos, a las instalaciones sociales y económicas de proximidad.

La ciudad de Murcia participa del crecimiento experimentado por otras urbes de nuestro país, y el objetivo de este trabajo es analizar si el modelo que está adoptando y el ritmo que acompaña su desarrollo se ajusta a las pautas del llamado Nuevo Urbanismo.

Palabras clave: Nuevo Urbanismo, crecimiento, accesibilidad,...

ABSTRACT

The New Urbanism appears nowadays as answer to an exaggerated urban expansion whose consequences minimize the benefits that the citizens receive in those populations in which, among other questions, prevails a design that facilitate the pedestrian access, in few minutes, to the social and economic facilities of the vicinity.

The city of Murcia participates of the growth experienced by other cities of our country, and the objective of this work is to analyze if the pattern that is adopting and the rhythm that accompanies its development is adjusted to the rules of the so called New Urbanism.

Key words: New Urbanism, growth, accessibility,...

1. INTRODUCCIÓN

El Nuevo Urbanismo, a veces llamado Planificación Neotradicional, es un movimiento que nace como respuesta a las consecuencias que genera una desmedida expansión de las ciudades.

Fecha de recepción: 26 de septiembre de 2006. Fecha de aceptación: 15 de diciembre de 2006.

Paseo del Malecón nº 5. C. P. 30004 MURCIA (España) E-mail. memillan@um.es

Las ciudades son estructuras creadas por la sociedad, no son sólo un continente para personas, sino el ámbito que evidencia la dinámica de cada comunidad, allí donde se activan los procesos sociales básicos.

La ciudad, cuya razón de ser sólo puede entenderse si facilita la vida cotidiana de quienes la integran: los ciudadanos, puede llegar a convertirse en un lugar hostil para el desempeño de las obligaciones diarias y para el disfrute de los momentos de asueto. Es cierto que, a lo largo de la historia, han sido los propios hombres los que con su comportamiento han dado lugar a concepciones bien distintas de lo urbano, desde la polis griega considerada «ciudad política» a la ciudad medieval, renacentista, e incluso la industrial, que se reconocen con frecuencia como «ciudades económicas». También es verdad que los individuos han tenido consideraciones, desde una perspectiva humana, heterogéneas en cada una de ellas según el lugar más o menos privilegiado que han ocupado. Sin embargo, cuando nos encontramos en el siglo XXI, rodeados de avances impensables hace siquiera unas décadas, parece alejado de toda lógica renunciar a un espacio vital que favorezca el óptimo desarrollo de los individuos.

Una de las principales razones que esgrimen los planificadores de las ciudades, para justificar sus decisiones, es que pretenden alcanzar un alto índice de calidad de vida para la población. Pero hay que considerar que bajo el concepto de calidad de vida se acogen distintas tendencias según los grupos sociales y las culturas a las que nos referimos². No obstante, es frecuente que quienes han abordado su estudio coincidan en aceptarlo como un concepto complejo en el que confluyen aspectos objetivos y subjetivos. Se ha definido, por ejemplo, como: «una medida compuesta de bienestar físico, mental y social tal y como lo percibe cada individuo y cada grupo, y de felicidad, satisfacción y recompensa»³. En el contexto que nos ocupa, hay que señalar que también está muy ligado a la satisfacción residencial, caracterizada por la actitud o el afecto que produce el hecho de vivir en un determinado contexto, el ambiente socio-físico, al que se otorga una respuesta emocional y afectiva por parte de la gente. Generalmente, la justificación positiva dada al espacio vivido suele incrementarse cuando se da respuesta a personas ajenas al mismo y esto se acredita porque existe una clara inclinación de los individuos a apropiarse de un lugar para integrarlo en sus propias vivencias, enraizarse, dejar en él la propia huella y devenir en actor de su transformación. En este sentido es como puede ser aprovechada esa buena percepción de calidad de vida en un espacio determinado por quienes lo habitan, porque las personas integran progresivamente los elementos y las configuraciones espaciales de sus esquemas cognitivos y dejan su impronta en el entorno, del que recibirán a su vez una importante contribución como es la afirmación de su propio yo y, por lo tanto, de su

2 BECHTE, R. W. (1976) «Perceived Quality of Residential Environments: Some Methodological Issues». En CRAIK, K. H. Y ZUBE, E. H. (Eds.): *Perceiving-Environmental Quality. Research and Applications*. Nueva York, Plenum Press, pp. 105-122.

-- DOMINGUEZ, M. y POL, E. (1987): *Qualitat ambiental, salut mental i qualitat de vida*. México. El Manual Moderno.

3 LEVI, L. y ANDERSON, L. (1980): *La tensión psicosocial. Población, ambiente y calidad de vida*. México. El Manual Moderno.

capacidad de autogestión, realización, satisfacción y, en definitiva, afectando positivamente a su salud mental⁴.

Por consiguiente, es justo reconocer que la identidad de cada ciudad, de cada territorio, para sus habitantes, no es sino es el conjunto de percepciones colectivas que tienen éstos con relación a su pasado, sus tradiciones y sus competencias, su estructura productiva, su patrimonio cultural, sus recursos naturales y materiales y su futuro. Y no hay duda que el grado de implicación con ese conjunto de percepciones adquiere un notable significado para otorgar una valoración más o menos positiva de nuestra ciudad⁵. En este sentido se incorporan también aspectos como la afectividad o el simbolismo que se desprenden del espacio vivido, además la importancia que se le otorga al individuo respecto a su entorno radica en que su experiencia vital se convierte en su realidad, pese a toda la carga de subjetividad que esto conlleva y a la interrelación de variables que han contribuido a ello.

Lo expuesto hasta ahora justifica que la imagen que tienen sus habitantes de la ciudad de Murcia resulte diferente, a veces contradictoria, cuando se realizan estudios basados en la percepción de su ciudad. En conversaciones cotidianas se critican cuestiones como el excesivo tráfico que se padece; las deficiencias que presentan los transportes públicos; la exigua capacidad de absorción de vehículos que tienen las principales arterias de la ciudad; la escasez de viviendas asequibles; la falta de dotaciones en determinados barrios; el mal funcionamiento de la sanidad; la inseguridad ciudadana, y así un largo etcétera de debilidades que llevan a identificar un grado de insatisfacción relativamente alto en los habitantes de esta urbe. Sin embargo, si el interlocutor es foráneo o, simplemente, si se revela que el interés por su opinión radica en que se va a realizar un estudio comparativo con otras ciudades, el resultado es bien distinto. Si todas las deficiencias señaladas anteriormente, conformando una batería de problemas y generando una visión negativa de la ciudad, se lanzan como pregunta a los ciudadanos de Murcia, su respuesta varía notablemente. En Murcia se vive mejor que en ningún sitio; es una ciudad muy tranquila; tenemos de todo,..., son las afirmaciones más frecuentes que se realizan y que son la acreditación de esa vinculación afectiva con el entorno inmediato.

Por lo tanto, en este contexto, de predominio de subjetividad emotiva, se imponen estudios, basados en criterios objetivos, sobre las verdaderas fortalezas y oportunidades que presenta el modelo que la ciudad de Murcia está adoptando en estos inicios del siglo XXI y con respecto al grado de articulación del mismo con los principios del Nuevo Urbanismo.

Descubrir estas cuestiones se convierte en el principal objetivo de este trabajo. Para ello en la estructuración del mismo recurrimos, en primer lugar, a la observación directa del fenómeno de expansión urbana, ligado ampliamente al urbanismo comercial y lúdico, a partir del P. G. O. U. y su adaptación a la Ley del Suelo. Un segundo apartado se dedica al análisis de fuentes que aconsejan u obligan a las ciudades a adoptar pautas de crecimiento acordes con el urbanismo sostenible. El tercer epígrafe, se destina a extraer conclusiones de aplicabilidad para la ciudad de Murcia y su Nuevo Urbanismo.

4 CHOMBART DE LAUVE, P. H. (1976): «Appropriation de l'espace et changement social» En Korosec (Ed.) *Appropriation de l'espace*. Strassbourg, Ciaco.

5 SORRE, M. (1957): *Rencontres de la géographie et de la sociologie*. París, Marcel Rivière, 315 pp.

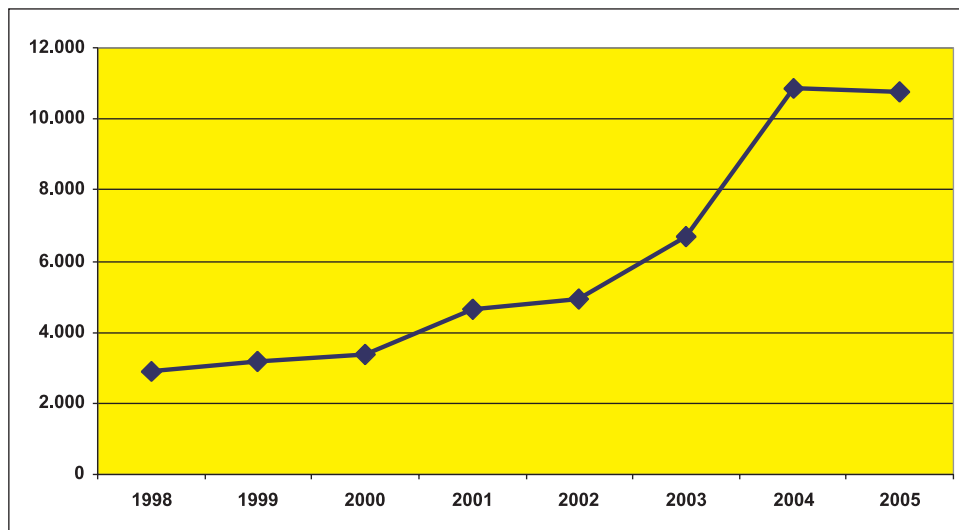
2. EL URBANISMO DE LA CIUDAD DE MURCIA

En los inicios del siglo XXI, la ciudad de Murcia comparte el dinamismo expansivo que puede observarse en otras urbes españolas. Sin embargo, su ritmo se presenta más acelerado y en apenas una decena de años ha experimentado un crecimiento muy notable de su parque inmobiliario, como puede observarse en los Gráficos nº 1 y nº 2, que se traduce en la colmatación de abundantes espacios que se encuentran más allá de los límites de la cabecera municipal e invaden entidades administrativas que hasta hace poco mantenían sus huertas y las viviendas tradicionales de dicho medio o acogían industrias y servicios que había expulsado la ciudad, bien por las características poco idóneas para el óptimo desarrollo vital de los ciudadanos, bien por la búsqueda de suelo más barato que permite instalaciones mucho más amplias, o por la mejor conexión con los principales ejes de comunicación que favorece la salida de los productos hacia otros espacios.

Observando los gráficos 1 y 2, se puede inferir que la ciudad de Murcia ha ampliado notablemente su parque inmobiliario en estos últimos años y que, como consecuencia de ese desarrollo, existen huellas en el territorio que son fácilmente identificables.

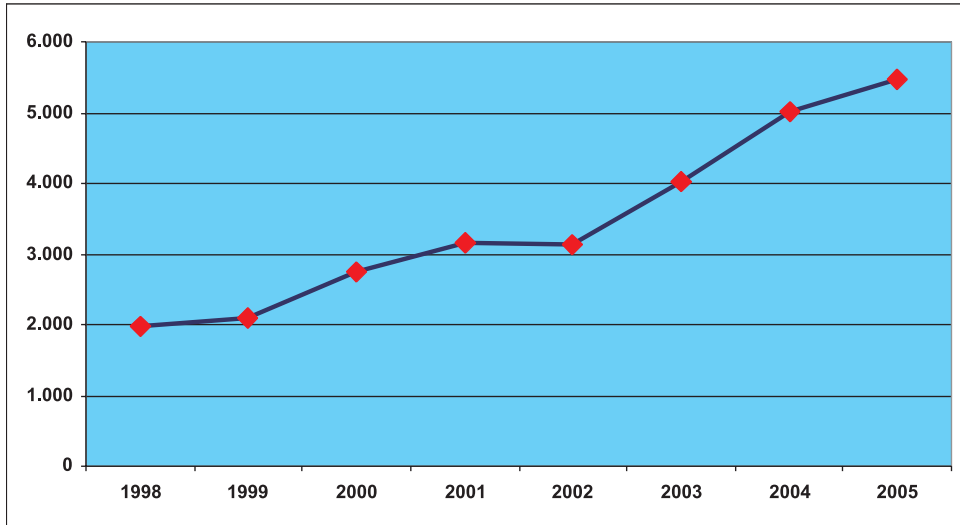
Si en la década de los noventa se ocuparon los últimos espacios que se mantenían dentro de los límites de lo que administrativamente se considera núcleo urbano, como La Flota o San Basilio, entre otros, actualmente se ha trascendido lo urbano y, está prácticamente colmatada la que podemos considerar primera corona periurbana, en relación a barrios como la propia Flota, que prolonga su nombre como Nueva Flota y lo impone sobre parte de la pedanía de Santiago y Zaráiche, o la pedanía de El Puntal que asume la

GRÁFICO Nº 1
Evolución de las viviendas libres iniciadas en Murcia 1998-2005



Fuente: Colegio Oficial de Arquitectos de Murcia.

GRÁFICO n° 2
Evolución de las viviendas libres terminadas en Murcia 1998-2005



Fuente: Colegio Oficial de Arquitectos de Murcia.

prolongación de Juan Carlos I por un lado y la de Juan de Borbón por otro. Naturalmente, la denominación obedece a una táctica seguida por los promotores inmobiliarios que tratan de extender la apreciación conseguida por los inmuebles en esas zonas de la ciudad, pero tampoco resulta marginal la política municipal cuando se autorizan actuaciones en los planes parciales Ciudad Residencial n° 5 y 6 por las que se ven afectadas las citadas avenidas de Juan Carlos I y Juan de Borbón.

Hay que considerar que La Flota ha tenido un crecimiento de más de 3.000 habitantes entre 1998 y 2005 y que prácticamente se han agotado los solares para nuevas construcciones, pero sobre todo hay que resaltar que buena parte de las edificaciones de este barrio no cuentan con más de 10 a 15 años de antigüedad. Parece, por lo tanto, que cuenta con factores de atracción suficientes para el asentamiento de la población de la ciudad de Murcia y los promotores inmobiliarios y el resto de los actores del urbanismo intentan que no se agote el filón de obtener los máximos beneficios.

Algo muy similar ocurre con Juan Carlos I y sus prolongaciones que, por un lado proceden de Santa María de Gracia-Avenida Miguel de Cervantes y esa amplia zona que avanza hasta Espinardo, mientras que, por el otro margen, las edificaciones discurren casi en paralelo con las que arrancan en la Avenida Juan de Borbón. Toda esta considerable oferta inmobiliaria se anexa, desde el punto de vista comercial, a los principales ejes viarios de entrada y salida del norte de la ciudad, pero más aun se intenta coligar allí donde se sabe que la imagen de la zona, que se transmite al posible comprador, resulta más atractiva y favorable. A juzgar por los resultados, y por el comportamiento de la demanda, es una estrategia que parece ser bastante eficaz.



Fuente: Excmo. Ayuntamiento de Murcia.

Pedanías invadidas por la expansión urbana: 17-Churra, 35-Puente Tocinos, 36-El Puntal, 42-San Benito - Patiño, 43-San Benito - Barrio del Progreso, 47-Santiago y Zairaiche, 52-Zarandona

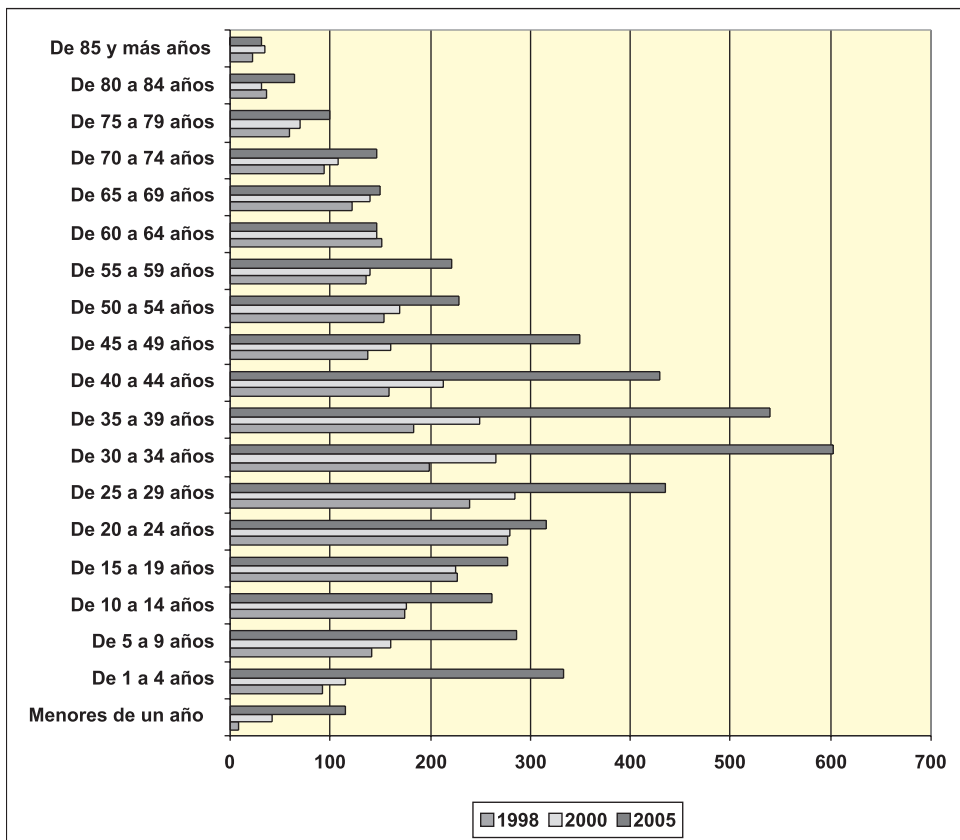
Prueba fehaciente del crecimiento experimentado, por estas entidades municipales, es el comportamiento de Santiago y Zairaiche. Esta pedanía ha pasado de 2.619 habitantes en 1998 a 5.036 en 2005, es decir, prácticamente ha duplicado su población en apenas siete años, aunque hay que recordar que son precisamente los años en los que la aceleración del ritmo en la expansión urbanística se hace más visible en la capital regional y también en otros municipios de la Región de Murcia.

Fruto de este crecimiento se produce, asimismo, un cambio sustancial en la estructura de su población y, pese a que su análisis no sea nuestro objetivo en este trabajo, en la ocupación laboral de sus habitantes. El gráfico nº 3 pone de manifiesto la importancia que toman los grupos de edades entre 25 y 49 años en 2005 y cómo la presencia de estos efectivos se refleja en los grupos de edades más jóvenes. En tan corto periodo de tiempo

Santiago y Zairaiche ha abandonado su tradicional vocación huertana y ha pasado a adquirir buena parte de las características que se le reconocen a las ciudades: mayor densidad de población, menor dispersión de las construcciones que además se desarrollan con más altura, aumento del tráfico, etc.

La notable ocupación humana de estas nuevas zonas se sustenta en varios condicionantes. Por un lado, se está produciendo una relocalización de los habitantes de barrios de la ciudad que suelen padecer un envejecimiento de los inmuebles y, como consecuencia, una depreciación de los mismos. Estos barrios, otrora receptores de población procedente de otras zonas de la ciudad, se convierten en emisores de efectivos, pero no siempre sufren una pérdida significativa de población porque son el primer destino de quienes proceden del exterior del municipio, en la actualidad fundamentalmente inmigrantes extranjeros. Otro de los condicionantes para el crecimiento de algunas pedanías, es la posibilidad

GRÁFICO nº 3
Población de Santiago y Zairaiche por grupos de edad 1998, 2000 y 2005



Fuente: CREM. Padrón Municipal de Habitantes.

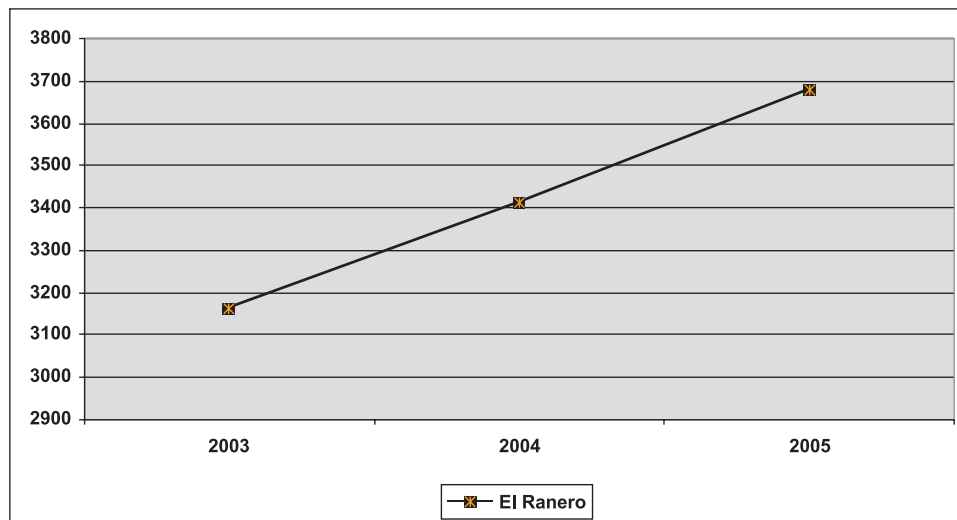
que encuentran determinados grupos de población de adquirir viviendas nuevas a precios menos prohibitivos que en otros espacios del interior de la ciudad. También es frecuente que se elijan estas localizaciones por la accesibilidad a vías de comunicación rápidas que permiten desplazamientos a lugares de trabajo que exigen el uso del automóvil.

Sea como fuere, un barrio tan populoso como El Carmen ha experimentado una desaceleración en su crecimiento y ha sido a favor de otros más «nuevos» como la expansión urbana de la Ronda Sur. Sin embargo, estos flujos emisores apenas se reflejan en las estadísticas porque el mismo barrio es uno de los que mayor significación han adquirido en la recepción de efectivos procedentes de otros países.

Un caso notable es El Ranero, que no aparece en la población de derecho de la ciudad hasta enero de 2003, con 3.163 habitantes y dos años después contabilizaba 3.680 efectivos, como se advierte en el gráfico nº 4. Este barrio se ha nutrido, en buena parte, de anteriores residentes de barrios del sur de la ciudad y también del centro, como es el caso de Santa María de Gracia. No obstante, hay que advertir que ha existido una reordenación administrativa que ha afectado a San Basilio restándole habitantes que han pasado a formar parte de El Ranero.

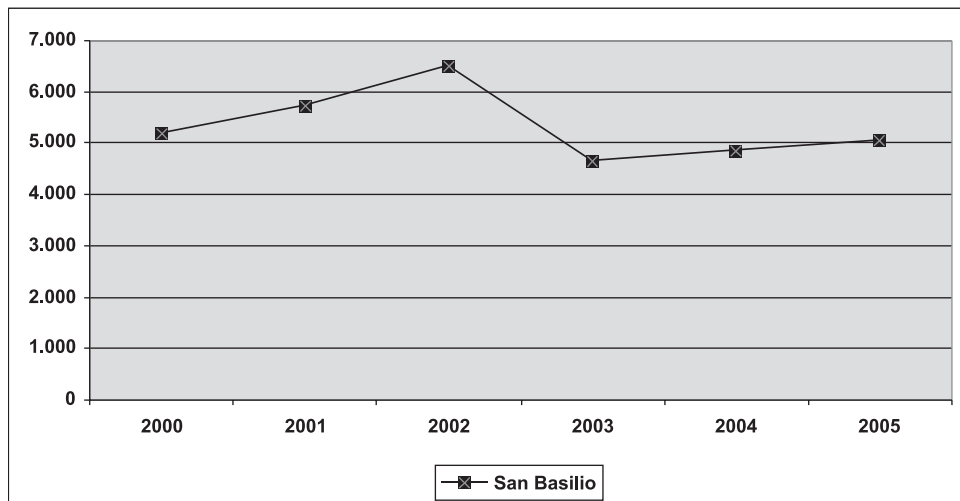
Estas afirmaciones se confirman observando, en el gráfico nº 5, la evolución de la población de San Basilio que se ve disminuida en 2003 por esa reordenación a favor de El Ranero, pero que gracias a la sucesión de nuevas construcciones y, como efecto de la llegada de efectivos, se va recuperando. No hay duda que tanto uno como otro barrio participen de las expectativas de crecimiento que se prevén para la zona norte de la ciudad y es obvio que a estos cambios, en la estructura urbana de la ciudad de Murcia, han contribuido notablemente las decisiones emanadas de los responsables municipales del urbanismo

GRÁFICO nº 4
Evolución de la población en El Ranero: 2003-2005



Fuente: CREM. Padrón Municipal de Habitantes.

GRÁFICO nº 5
Evolución de la población en San Basilio: 2000-2005



Fuente: CREM. Padrón Municipal de Habitantes.

que se apoyan en los correspondientes instrumentos de planificación. Así, la aprobación inicial de los proyectos de reparcelación, en el correspondiente Consejo de la Gerencia de Urbanismo, celebrado en julio de 2002, significó que en el CR6 se ordenaban 47.000 m² en los que se dará cabida a un total de 300 nuevas viviendas; 11.437 m² se destinan a jardines y zonas verdes y 15.000 m² a equipamientos. Por lo que respecta a la actuación en el CR5 la superficie afectada es de 53.170 m², la capacidad edificatoria permitida es de 360 viviendas y casi 10.000 m² se dedicarán a jardines y zonas verdes.

En abril de 2004 los complejos de Nueva Condomina y Metrovacesa obtienen todos los permisos para poder iniciar las obras de construcción tras la aprobación por el Consejo de Gerencia de Urbanismo de sendos planes de reparcelación, siendo éste el último paso para culminar todo el proceso administrativo y documental de ambas iniciativas y posibilita la concesión de los permisos de construcción, al mismo tiempo que se especifican las cesiones obligatorias que deben realizar para la creación de zonas de equipamientos, viales y espacios verdes.

La actuación promovida por Nueva Condomina ordena una superficie de 2,1 millones de m² en el norte del municipio de Murcia. El destino, además del nuevo campo de fútbol, será la construcción de hasta 3.700 viviendas y una amplia zona de equipamientos comerciales y de ocio, junto con otro espacio dedicado a la actividad deportiva, con un campo de golf y una ciudad deportiva.

La superficie máxima que se reserva para uso residencial es de 500.000 m², mientras que para la instalación de espacios comerciales cuenta con 254.000 m², de los cuales prácticamente la mitad corresponderán al complejo del estadio de fútbol. Además, casi otros 500.000 m² se destinarán a aparcamientos, viales y zonas verdes.

Uno de los atractivos que intenta ejercer esta amplia superficie es la instalación de firmas comerciales o empresas como Akí, Forum o Eroski, entre otras.

Para el caso de Metrovacesa la superficie afectada es de 431.000 m², y se pretende conseguir el mejor complejo comercial de estas características del país.

El régimen de cesiones obligatorias de este plan parcial prevé la reserva de 187.000 m² para dominio público y 243.000 m² para la actividad económica privada. En la superficie de carácter público se dispondrán los espacios para aparcamiento público (38.000 m²), franja arbolada (4.600 m²), espacios libres de dominio público (47.000 m²), usos deportivos y sociales (43.000 m²), sistemas generales de viario adscrito (10.200 m²) y viario interior (44.000 m²). Empresas como Alcampo, la ya inaugurada Ikea o cines Warners son algunas de las firmas comerciales incorporadas a este proyecto⁶.

Son de gran importancia para estos desarrollos las conexiones a las principales vías de comunicación, por esa razón se recogen en el Plan de Accesos y se concretan en el enlace del nudo de Cabezo de Torres en la A-7 y con la carretera de La Alcayna, también conocida como carretera de Altorreal. Además hay previstas otras actuaciones que serán costeadas, entre otros, por el Ayuntamiento de Murcia, Nueva Condomina y Metrovacesa, al tratarse de carreteras que darán servicio a distintos planes parciales.

A este respecto, hay que señalar que la fórmula de cofinanciación o de financiación completa, por parte de constructoras, ya se está empleando en el Casino de Murcia, que está siendo rehabilitado por cuatro constructoras que asumen el coste de las obras con las plusvalías generadas por una operación urbanística que les permitirá construir 2.000 viviendas en la zona norte de la ciudad. Pues bien, con procedimientos similares se van a realizar los viales de la Costera Norte, Costera Sur y la variante de Sangonera la Verde.

El vial Costera Norte tendrá una longitud total de 12,5 kilómetros, desde Javalí Viejo hasta El Esparragal, junto a la salida de Cabezo de Torres hacia la autovía A-7. La capacidad del vial será de 120.000 vehículos al día. El vial Costera Sur, de 10 kilómetros de longitud, arrancará en El Palmar y terminará en Torreagüera. La capacidad de absorción prevista es también de 120.000 vehículos al día.

La variante de Sangonera la Verde será un vial alternativo desde El Palmar y la autovía MU-30 (El Palmar-Alcantarilla), tendrá una longitud de 9 kilómetros (con capacidad para absorber 80.000 vehículos al día), que enlazará con la actual Carretera de Mazarrón.

En absoluto resulta despreciable el crecimiento del sur de la ciudad, y las modificaciones que se están imprimiendo en su estructura son notorias. Tomando como referencia la «Ciudad de la Justicia» y el espacio contiguo ocupado por Media Mark que, en realidad, prolongan lo iniciado por el Centro Comercial Eroski, la expansión urbana avanza por la margen derecha de la Ronda Sur, que actúa como barrera, creando un espacio urbano prácticamente colmatado. Sin embargo, los propios responsables del urbanismo de Murcia no dudan en asegurar que «el futuro es el norte». Con el impulso de los complejos de Nueva Condomina y Metrovacesa, donde se han instalado, o están en proceso de hacerlo en un futuro próximo, firmas como Ikea, la ya citada Eroski o Leroy Merlín, los desarrollos residenciales previstos en el CR-5 y CR-6 llegarán a las 6.000 viviendas, y la población potencial que fijará su residencia en el Ensanche Norte

6 Oficina de Comunicación del Ayuntamiento de Murcia.

rondará las 15.000 personas, que provendrán en su mayoría del núcleo urbano y de las diversas pedanías cercanas.

Como puede observarse, el urbanismo que se está desarrollando en la ciudad de Murcia, bien puede calificarse como urbanismo comercial, pese a las divergencias que puede originar el término entre quienes estiman que está impregnado de cierta ambigüedad por su diferente aplicación según el país al que nos refiramos⁷. Aquí lo entendemos como aquel que se rige por las pautas que marcan las grandes instalaciones y que, en buena medida, se suele identificar con la existencia de una gran ciudad que ejerce como motor de un desarrollo económico y que precisa mostrarse como tal magnificando sus dimensiones e incorporando infraestructuras de diversa índole también magníficas, incluso sobredimensionadas.

Nadie duda que en el comercio se pueden encontrar los orígenes de muchas ciudades actuales en las que, durante siglos, ha ejercido un significativo papel estructurador de las prácticas urbanas⁸ y la interrelación que se ha venido observando, entre la ciudad y el comercio, ha estado presidida por la concordancia entre un crecimiento urbano progresivo y las paulatinas incorporaciones del llamado comercio de proximidad, un tipo de comercio que, por una parte, se coliga a una implantación simultánea al crecimiento mismo y, por otra parte, se asocia con su capacidad para facilitar el abastecimiento cotidiano y para, además, cumplir una función social de primordial importancia porque favorece la comunicación entre los miembros de una comunidad, más o menos amplia, a la que se está unido por vínculos de afectividad relacionados con el espacio vivido en el sentido aplicado en páginas anteriores de este trabajo. Incluso, cuando se trata del acceso a los comercios especializados, a los que se acudía con menor asiduidad, la relación estaba impregnada de buena dosis de acercamiento hacia otros convecinos, los comerciantes, con los que se llegaba a alcanzar una buena dosis de confianza y, en algunos casos, de confidencialidad.

Desde los establecimientos tradicionales, que mantuvieron su esencia durante siglos, hasta nuestros días, la evolución de la actividad comercial ha configurado formas bien distintas para conseguir una mayor diversificación en la oferta de productos y en la forma de hacerlos llegar al público. Autoservicios, superservicios, supermercados, establecimientos de descuento, almacenes populares, grandes almacenes, etc. han sido asumidos por la población y por el espacio urbano que se ha visto obligado a reestructurar determinados enclaves para adaptarlos a la nueva funcionalidad, pero sobre todo, es con la aparición de las «grandes superficies» cuando esa fructífera interrelación, a la que hemos aludido anteriormente, empieza a acusar ciertos problemas, ya que, por un lado, al localizarse alejados de los espacios urbanos consolidados, se quebranta la progresión simultánea entre la edificación de viviendas e implantación de comercios de proximidad y, por otro lado, se cercena la posibilidad de instalación de esos pequeños comercios con los que entran en lógica competencia. El resultado más visible es la falta de equipamiento comercial a los nuevos barrios y, con ello, la mayor dificultad para la frecuentación entre sus habitantes.

7 PÉREZ FERNÁNDEZ, J. M. (1998): *Urbanismo comercial y libertad de empresa*. Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S. A. 551 pp.

8 ANDRÉS SARASA, J. L. (1988): *Estructura urbana de Murcia*. Academia Alfonso X El Sabio, Murcia. 193 pp.

Esta situación es la que comparten muchas ciudades actuales y entre ellas la ciudad de Murcia, que está apostando por un crecimiento apoyado fuertemente en la implantación de grandes estructuras comerciales localizadas a una distancia de varios kilómetros respecto al núcleo urbano consolidado. El reto al que se enfrentan los planificadores es conciliar los intereses de los consumidores, los de los comerciantes y los del propio espacio geográfico.

Un primer aliado para afrontar el urbanismo que se desea es el P. G. O. U, que se considera un instrumento de ordenación integral cuya función principal engloba un triple objetivo:

1. La clasificación del suelo para el establecimiento del régimen jurídico correspondiente.
2. La definición de los elementos fundamentales de la estructura general adoptada para la ordenación urbanística del territorio.
3. La fijación del programa para su desarrollo y ejecución, así como el plazo mínimo de vigencia.

En el sentido de ordenación integral, la planificación urbanística tiene que lograr que, como el resto de las funciones de la ciudad, el equipamiento comercial esté en lógica consonancia con las pautas de consumo actual y las previsiones de futuro; con la red de distribución comercial existente; sus características y localización; las carencias o déficits y el posible sobredimensionamiento en un ámbito de influencia que excede el propio municipio.

3. PRINCIPIOS DEL NUEVO URBANISMO

Establecer pautas de crecimiento acordes con el urbanismo sostenible, se convierte en una cuestión inexcusable ante el desmesurado crecimiento que experimentan algunas ciudades. Un crecimiento que no siempre está basado en las necesidades alojativas de su comunidad, sino en cuestiones ligadas a intereses de muy diferente índole entre las que, sin lugar a dudas, se encuentran los beneficios derivados de la expansión inmobiliaria. Por esa razón, parece conveniente recurrir a fuentes que indican cuales deben ser los prototipos de comportamiento para que una expansión urbana se realice causando el mínimo de impactos indeseados.

Fundamentalmente nos referiremos a las enseñanzas que transmite la *Carta para el Nuevo Urbanismo*, un documento que emana del congreso celebrado con la finalidad de analizar la problemática de las ciudades que acusan un ritmo de crecimiento muy acelerado. Dicho ritmo agudiza la distancia, ya observada en las urbes, que se genera en razón a la raza y al nivel de ingresos; repercute de forma nociva en el ambiente; genera pérdida de tierras agrícolas y silvestres y se desentiende del mantenimiento del patrimonio ya edificado. Por esa razón, las actuaciones que se aconsejan pretenden modificar esos efectos indeseados mediante la intervención en todos esos campos.

Así, contra el deterioro físico de las ciudades hay que actuar restaurando y rehabilitando el espacio urbano ya consolidado; en los barrios periféricos se debe conseguir crear auténticas comunidades de vecinos, fomentar sus posibilidades de relación; a la pérdida de tierras agrícolas y silvestres se responde generando espacios públicos abiertos dotados

de una vegetación coherente con el marco físico existente. Los lugares urbanos deben estar rodeados de arquitectura y diseño de paisajes que realcen la historia local, el clima, la ecología, y las prácticas de construcción autóctonas.

La creación de infraestructuras viarias no debe estrangular el resto de las prácticas urbanas. Hay que diseñar tanto para el tránsito del peatón, como para el automóvil y el transporte público, porque los espacios públicos, instituciones comunitarias y, en general, servicios a la población, deben ser universalmente accesibles.

Fraguar una ciudad habitable supone restablecer la relación entre el arte de construir y el hacer de la comunidad, a través de planificación y diseño participativo y con base en los ciudadanos. Por eso desde la *Carta del Nuevo Urbanismo* se asumen, entre otros, los siguientes principios para la política pública, la práctica del desarrollo, del planeamiento, y del diseño urbano:

- ⇒ La gran ciudad debe mantener una necesaria y frágil relación con su tierra interior agraria y paisajes naturales. La relación es ambiental, económica, y cultural. Las tierras agrícolas y la naturaleza son tan importantes para la ciudad como el jardín lo es para la casa.
- ⇒ Los patrones de desarrollo de las ciudades no deberían borrar o erradicar sus bordes. El desarrollo sostenible, dentro de áreas urbanas existentes, conserva los recursos ambientales, la inversión económica y la trama social, al mismo tiempo que se recuperan áreas marginales y abandonadas.
- ⇒ Las grandes ciudades deberían desarrollar estrategias para fomentar este desarrollo del repoblamiento por encima de la expansión periférica.
- ⇒ Donde sea apropiado el nuevo desarrollo, contiguo a lo urbano, debería ser organizado como vecindarios y ser integrado a los existentes patrones urbanos. El desarrollo no contiguo debería ser organizado como pueblos y aldeas con sus propios bordes urbanos y planificados con su propio equilibrio trabajo-vivienda, no como ciudades dormitorio.
- ⇒ El desarrollo y redesarrollo de pueblos y ciudades deberían respetar patrones, precedentes, y marcos históricos.
- ⇒ Las ciudades y pueblos deberían poner a su disposición un amplio espectro de usos públicos y privados para respaldar una economía regional que beneficie a gente de todos los ingresos. Las viviendas asequibles deberían distribuirse a través de la región para equiparar las oportunidades de trabajo y evitar concentraciones de pobreza.
- ⇒ La organización física de las ciudades debería ser respaldada por un marco de alternativas de transporte.
- ⇒ El vecindario, el municipio y el corredor son los elementos esenciales del desarrollo y redesarrollo de la gran ciudad. Conforman áreas identificadas que incentivan a los ciudadanos a tener la responsabilidad de su manutención y evolución. Los vecindarios deberían ser compactos, propicios para el uso peatonal y el uso mixto. Muchas actividades del quehacer diario deberían ubicarse en lugares que favorezcan el acudir a ellos a pie, otorgando independencia a aquellos que no disponen de vehículo propio, especialmente la tercera edad, los discapacitados, y los más

jóvenes. Debería diseñarse una red interconectada de calles para fomentar el desplazamiento a pie, reducir el número y duración de viajes en vehículo y conservar la energía.

- ⇒ Dentro de los barrios, la ampliación del rango de tipos y precios de vivienda, puede conducir a la coexistencia de gentes de diversas edades e ingresos a una diaria interacción, fortaleciendo los lazos personales y cívicos esenciales para una auténtica comunidad.
- ⇒ Los corredores de tránsito, cuando son planeados y coordinados correctamente, puedan ayudar a organizar la estructura metropolitana y revitalizar los centros urbanos. Contrastando con esto los corredores de autopista no deberían desplazar la inversión de los centros.
- ⇒ Las densidades de construcción apropiadas y uso de suelos debería ubicarse a una distancia razonable como para caminar a las paradas del transporte público, permitiendo de este modo que este medio se transforme en una alternativa viable al automóvil.
- ⇒ Las concentraciones de actividad cívica, institucional, y comercial deberían estar arraigadas en vecindarios y comunas, no aisladas en complejos remotos de uso único.
- ⇒ Las escuelas deberían ser del tamaño y ubicación geográfica apropiada para permitir a los alumnos caminar o ir en bicicleta en ellas.
- ⇒ La salud económica y la evolución armónica de vecindarios, municipios, y corredores pueden mejorarse a través de códigos de diseño urbano gráfico que sirvan como guías predecibles de cambio.
- ⇒ Un rango de parques, desde parques seguros para los más pequeños, plazas, campos de juego, y jardines comunitarios deberían distribuirse dentro de los vecindarios. Áreas de conservación y espacios abiertos deberían usarse para definir y contactar diferentes vecindarios y municipios.

Respecto a la configuración física de las manzanas, las calles y los edificios la *Carta del Nuevo Urbanismo* determina que toda arquitectura urbana y paisajista tiene la tarea primordial de definir calles y espacios públicos como lugares de uso compartido. Por esa razón estima que incluso los proyectos arquitectónicos individuales deberían estar perfectamente vinculados a su entorno.

En el diseño de calles y edificios debe contemplarse conseguir entornos seguros, respetando al peatón y a las formas de espacio público. Las calles y plazas, correctamente configuradas, fomentan el caminar y permiten a los vecinos conocerse y proteger sus comunidades, mientras que el diseño arquitectónico y del paisaje debe sustentarse en el clima, la topografía, la historia y las prácticas de construcción locales.

Los edificios cívicos y lugares de concentración pública requieren de sitios importantes para reforzar la identidad de la comunidad y la cultura de democracia. Merecen tener una forma distintiva, pues sus roles también son diferentes a los de otros edificios y lugares que constituyen la trama social de la ciudad. La preservación y renovación de edificios históricos, comunes y paisajes afirman la continuidad y evolución de la sociedad urbana.

Todos los edificios deberían suscitar a sus habitantes un claro sentido del lugar, clima y tiempo en la que se encuentran. Métodos naturales de calefacción y climatización pueden ahorrar más recursos que los sistemas mecánicos.

Además de la fuente citada hasta aquí, es posible extraer conclusiones similares analizando otros estudios interesados en la sostenibilidad de las ciudades que se encuentran en una fase de crecimiento tan notable como Murcia. Existen pensamientos que pueden sintetizarse en una sola frase, como las que se recogen a continuación, y que apenas requieren comentarios por ser prácticamente incuestionables:

- Mercado sólo no hace ciudad.
- La calidad del espacio público es el valor esencial de la ciudad.
- Hacer ciudad es hacer comercio y hacer cultura. Las dos referentes de los intercambios y de las identidades.
- Hacer ciudad es hoy, hacer ciudad sobre la ciudad, hacer centros sobre centros, crear nuevas centralidades y ejes articuladores que dan continuidad física y urbanística.
- No a la fragmentación, segregación y marginación de los espacios urbanos. Si a la continuidad entre los nuevos proyectos y la ciudad ya existente: los grandes proyectos de arquitectura urbana deben resolver la relación con sus entornos.
- Habilitar la ciudad, vivir la ciudad: la vivienda debe acompañar siempre la creación de ciudad frente a los no-lugares.
- Hay que respetar la historia, la trama existente, la tradición cultural del urbanismo en cada lugar.
- El sector público ha de ser promotor, no simplemente regulador, controlador y operador subsidiario.

En definitiva, los planificadores de una ciudad que pretendan mantener los rasgos de identidad de la misma, y garantizar la calidad de vida para sus ciudadanos, deben planificar su crecimiento atendiendo a múltiples cuestiones que van mucho más allá de la simple traza de líneas que darán lugar a calles, plazas, avenidas, rotondas y circunvalaciones. Su cometido exige contar con la connivencia de los habitantes de esos lugares, con su opinión sobre como quieren que sea el futuro de la ciudad que han elegido para vivir.

4. CONCLUSIONES DE APLICABILIDAD PARA LA CIUDAD DE MURCIA Y SU NUEVO URBANISMO

La identificación de la expansión urbanística, que experimenta la ciudad de Murcia en la actualidad y hemos analizado en un apartado anterior, con el fenómeno urbanizador de otras ciudades, permite inferir lo siguiente: la problemática observada en muchas urbes con crecimiento muy rápido⁹ puede llegar a ser la problemática de la Murcia futura. Por esa razón, una vez descrito el fenómeno y encontradas las posibles soluciones a partir de las

9 Eurobarometer 58.0 «Actitudes frente al el medio ambiente», diciembre de 2000.

recomendaciones de expertos, es preciso trasladar al planeamiento de la ciudad las directrices que minimicen esos efectos adversos que genera la acelerada expansión urbanística.

Nuestra aportación pretende llevar a la reflexión sobre si un crecimiento sostenible es posible y si los criterios que rigen la sostenibilidad en el desarrollo se quieren aplicar en la ciudad de Murcia. De ahí que nuestras conclusiones se hagan en la confianza de que todavía pueden ser aplicados métodos que redunden en la calidad de vida de los ciudadanos de Murcia. Porque ¿qué consecuencias derivan de la penetración de lo urbano en las pedanías? La primera, y más evidente, es la pérdida de sus funciones tradicionales y, con ello, el cambio de un espacio invadido por la vegetación, por otro ocupado por el ladrillo. A ello se une una modificación en el valor del suelo y la llegada de la especulación; la falta de espacios centralizadores; la saturación de las infraestructuras por la excesiva dependencia del coche; equipamientos básicos muy débiles, cuando no inexistentes; ausencia de comercio de proximidad y presencia de grandes superficies que, en ocasiones ejercen la función de centralidad.

Desde la Conferencia Europea de Ciudades y Pueblos Sostenibles, cuyo resultado más visible fue la Carta de las Ciudades Europeas hacia la sostenibilidad¹⁰, un número importante de municipios europeos, y entre ellos Murcia, se sumaron con una «Declaración de Principios» al proyecto. La Carta, que consta de tres partes, dedica la primera de ellas a definir el concepto de sostenibilidad a nivel local. Esto significa que, en esa fecha, Murcia muestra su apoyo a la puesta a punto de estrategias de gestión urbana sostenibles. Además, existen otros hitos que sucesivamente apuntalan y matizan aspectos que iban surgiendo en el transcurso de los años. Así, la Conferencia de Lisboa¹¹ sirvió de foro para el intercambio de experiencias en las ciudades adheridas; a continuación se celebró la Conferencia Euromediterránea de Ciudades Sostenibles¹², un año más tarde llegó la Declaración de Hannover¹³, y en septiembre de 2002 se celebró la Cumbre de la Tierra en Johannesburgo. Del mismo modo, la autoevaluación por las administraciones locales, del Programa 21 Local, abogaba por que el Programa se situara sobre una base más firme y a más largo plazo de forma que pudiera inscribirse en los procedimientos y prácticas de las administraciones locales europeas, y el Plan de Aplicación de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible reclamaba medidas que reforzaran las disposiciones existentes en materia de desarrollo sostenible, incluido el nivel local, todo ello en el contexto del Programa 21 Local¹⁴ ya reconocido por la Administración local de Murcia que, además en 2004 presentó como Iniciativa el «Diagnóstico y Plan de Acción Ambiental del Municipio de Murcia», dentro del área temática Gestión Sostenible de los Recursos Naturales, y fue seleccionada por las Naciones Unidas como ejemplo de Buenas Prácticas Ambientales¹⁵.

10 Esta Carta es conocida como la «Carta de Aalborg» por el nombre de la ciudad danesa en la que se celebró la Conferencia.

11 Celebrada en Lisboa entre el 6 y e 8 de octubre de 1996.

12 Que se celebró en Sevilla del 21 al 23 de Enero de 1999 y culminó con la Declaración que lleva el nombre de la ciudad.

13 Celebrada entre el 9 y el 12 de febrero de 2000.

14 Segundo informe del Programa 21 Local (ICLEI) 2002.

15 El Programa Buenas Prácticas tiene su origen en la 2ª Conferencia de las Naciones Unidas sobre Asentamientos Humanos (Hábitat II), celebrada en junio de 1996 en Estambul.

Todo ello significa que la ciudad de Murcia y, naturalmente, quienes la gobiernan, no han permanecido al margen de cuanto ha surgido de los eventos que acabamos de citar.

No obstante, el recorrido, a modo de trabajo de campo, de las expansiones de la ciudad de Murcia pone de manifiesto que el problema ya existe. La accesibilidad al centro de la ciudad se convierte en un consumo excesivo de tiempo; en una contribución a la contaminación del ambiente urbano por el uso del automóvil y, en definitiva, en incomodidades para los residentes en los espacios ganados a la huerta.

El transporte urbano sostenible se convierte, en esta coyuntura, en un elemento fundamental para el tejido urbano, ya que permite garantizar al público el acceso a bienes, servicios, empleo y actividades de ocio, que las mercancías circulen de forma eficaz y que las economías locales florezcan.

La congestión, cada vez mayor, que se observa en muchos puntos de la ciudad de Murcia, pone en peligro la movilidad, lo que acarrea grandes costes a la economía y que, como casi todos los residentes en las ciudades europeas (un 97%), sus habitantes estén expuestos a niveles de contaminación atmosférica que superan los objetivos de calidad fijados por la Unión Europea para las partículas, para el ozono a nivel del suelo (44%) y para el NO₂ (14%). Pese a que las actuaciones de las Buenas Prácticas se han dirigido a paliar el ruido urbano y a mejorar la calidad del aire¹⁶ y ya hay una Ordenanza Municipal contra la emisión de Ruidos y Vibraciones, no cabe duda que la reducción del tráfico urbano arrojaría inmensos beneficios en términos económicos y sanitarios, porque resulta conocido que el alto nivel de uso del automóvil contribuye también a formas de vida cada vez más sedentarias que, naturalmente, repercuten negativamente sobre la salud y la esperanza de vida, sobre todo en lo que a las enfermedades cardiovasculares se refiere. Sin embargo, si en el contexto europeo más de la mitad de los viajes inferiores a cinco kilómetros se efectúan en coche, en la ciudad de Murcia la distancia para la que se utiliza el vehículo particular se reduce notablemente. Por esa razón es tan importante abordar la problemática, ya que, aunque es cierto que se están haciendo esfuerzos para paliar esos efectos adversos, y se acaba de poner en marcha una nueva normativa con esta finalidad, siguen existiendo «puntos calientes», y el incremento global del transporte en las zonas urbanas está contrarrestando en parte tales avances. La Comisión Europea pretende que se cumplan unos indicadores básicos en materia de transporte urbano sostenible.

En este contexto, la adecuación del transporte urbano, a las necesidades reales de desplazamiento de la población, se considera un método verdaderamente eficaz¹⁷ y, en esta cuestión, las deficiencias observadas en Murcia en el análisis realizado para otros trabajos, y aun no resueltas, y las comprobadas a pie de calle, ponen en evidencia la conflictiva relación que se establece entre la expansión urbana de la ciudad y la accesibilidad de la población. Líneas de autobuses que cubrían necesidades de muy pocos habitantes, mantienen horarios e itinerarios apenas operativos en la nueva realidad urbana de la ciudad. De ahí se desprende que la percepción de los actuales usuarios del transporte público sólo

16 Según el Diagnóstico y Plan de Acción Ambiental del municipio de Murcia, en el mismo no se superan los valores medios de los límites establecidos en el R/D 1073/2002 y por la Directiva Europea 2000/69/CE (de obligado cumplimiento a partir de 2010). Hay que matizar que aquí analizamos el problema de la cabecera municipal y no el del conjunto del municipio.

17 COM (2001) 370 La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad.

mejore en aspectos como el confort de los vehículos, por la renovación de parte de la flota, pero se mantiene negativa respecto a la posibilidad de garantizar un auténtico servicio a la comunidad en sus desplazamientos cotidianos por motivos laborales o escolares, entre otros. La respuesta es, con frecuencia, despreciar su uso salvo para quienes el tiempo utilizado en el recorrido no es cuestión fundamental. Buena parte de las opiniones vertidas, en las paradas de los autobuses, apuntan la necesidad de un cambio drástico en la calidad del servicio para modificar los hábitos de los residentes en la ciudad de Murcia con respecto a la utilización del transporte público. Todo ello a pesar de que, según las estadísticas, el número de usuarios haya ascendido en los últimos años. Parece, sin embargo, que el crecimiento experimentado no está en consonancia con el significativo aumento de población de la capital regional ni con la expansión de la misma en su territorio que, como es lógico, exige contar con un medio de locomoción.

Es del todo imprescindible crear una conexión entre los nuevos desarrollos y el centro de la ciudad, por ejemplo, establecer una línea que los una a la plaza Circular, que ya ejerce de nudo operativo entre diferentes líneas, con las que se puede enlazar. Uno de los trayectos discurriría por Ronda de Levante y Juan de Borbón y el otro (que puede ser el del previsto tranvía) por Juan Carlos I, y la regularidad de paso no debería exceder los diez minutos, dado que en las citadas vías cabe la posibilidad de establecer preferencia al Bus. La existencia de estas líneas significaría, por un lado que los vecinos del centro urbano podrían acceder con facilidad a las instalaciones comerciales y de ocio y a los trabajos que se generarán en dichas empresas; por otro lado, los residentes de las nuevas zonas de habitación se desplazarían, en sentido inverso, en un tiempo razonable, a sus lugares de trabajo, a los negocios, a realizar gestiones, etc. Dado que el horario de apertura y cierre de los grandes centros comerciales suele ser posterior al inicio de horario de colegios y de otras jornadas laborales, los trayectos se realizarían por un público heterogéneo y con necesidades muy diversas y, con seguridad, se evitarían buena parte de los embotellamientos que se producen en las horas punta de la ciudad, precisamente en esas vías. El efecto demostrativo, en la operatividad de estas líneas, sería el mejor reclamo para que su rentabilidad estuviese garantizada y para que ejerciesen la función de servicio que se tiene encomendada al transporte público.

Por otro lado, no hay que olvidar que las densidades de tráfico altas disuaden al ciudadano de andar por las calles y de dejar que sus hijos jueguen en ellas, lo que contribuye a que se debilite el sentimiento de pertenencia a un barrio o una comunidad local. Esta cuestión, unida a la ausencia de comercios de proximidad, que también favorece las relaciones humanas entre vecinos, eleva la necesidad de planificar en los nuevos residenciales espacios de encuentro para sus habitantes, nuevas centralidades que sustituyan las que se han dejado con el cambio de localización.

No es menos importante, en la expansión urbana de Murcia, contemplar como prioridad la construcción sostenible. Precisamente el desarrollo inmobiliario tan espectacular, como el que hemos señalado en los gráficos nº 1 y nº 2, facilita la exigencia en la aplicación de criterios de sostenibilidad para las construcciones nuevas. Los edificios y, en general, el entorno construido, son los elementos que determinan el entorno urbano. Son los que otorgan el carácter a una ciudad, confiriéndole los rasgos que caracterizan su identidad, y los que permiten que sean lugares atractivos donde los individuos pueden vivir y trabajar.

La calidad del entorno construido influye poderosamente en la calidad del medio ambiente urbano, mucho más allá de las consideraciones puramente estéticas.

Por otra parte, los precios alcanzados por la vivienda deben responder a la ejecución de edificios de calidad en cuanto a eficiencia energética. El calentamiento e iluminación de los edificios absorben la mayor parte del consumo de energía (42%, del que un 70% corresponde a la calefacción) y produce un 35% de las emisiones de gases de efecto invernadero. La Comunicación intermedia «Hacia una estrategia temática para la prevención y el reciclado de residuos»¹⁸ señala que el volumen de residuos derivados de la construcción y la demolición aumenta constantemente, y que su naturaleza es cada vez más compleja, a medida que se diversifican los materiales utilizados. Este hecho limita las posibilidades de reutilización y reciclado de los residuos.

Una mala concepción, o unos métodos de construcción deficientes, pueden tener un efecto significativo sobre la salud de sus ocupantes, o puede encarecer su mantenimiento, su calentamiento o refrigeración, afectando de forma desproporcionada a los grupos sociales de mayor edad o menos favorecidos económicamente. Por todo ello, modificar la manera en que se conciben, construyen, renuevan y derriban los edificios podría redundar en una importante mejora de los resultados económicos y medioambientales de las ciudades y de la calidad de vida de los ciudadanos urbanos. La ciudad de Murcia, por su clima, tiene garantizadas las suficientes horas de sol al año para conseguir energía solar muy valiosa, tanto desde un punto de vista económico, como, sobre todo, medioambiental. Sin embargo, muy pocos son los edificios que se están levantando con ese criterio, y apenas existen promociones que hagan de estas cuestiones el objetivo fundamental de sus estrategias de venta. Preinstalaciones de aire acondicionado, vidrios tipo climalit, si acaso referencias a un aislamiento térmico (casi siempre poco eficaz), son las escasas muestras que ponen de manifiesto la preocupación por transmitir una imagen de construcción sostenible. Sin embargo, la responsabilidad no sólo afecta a los constructores, sino que abarca a los compradores de viviendas y, naturalmente a la Administración como garante de la calidad de vida de sus administrados. Es posible que el proyecto de edificación de información ambiental, que se presenta para la obtención de las licencias para construir viviendas, tenga que ampliar sus exigencias y escatimar las autorizaciones de aquellos que no se ajusten a las necesidades ambientales de la ciudad.

Para la Comisión Europea la construcción sostenible es un proceso en el cual participan todos los protagonistas (propietarios, financieros, ingenieros, arquitectos, constructores, proveedores de materiales y autoridades que expiden la licencia de obras) y que integra consideraciones funcionales, económicas, medioambientales y de calidad, con el fin de construir y renovar los edificios y el entorno edificado de tal manera que sean:

- atractivos, sostenibles, funcionales, accesibles, cómodos y saludables para vivir y para ser utilizados, fomentando el bienestar de todos los que están en contacto con ellos;

18 «The contribution of mineral wool and other thermal insulation materials to energy savings and climate protection in Europe» (Contribución de la lana mineral y otros materiales de aislamiento térmico al ahorro de energía y la protección del clima en Europa), informe de ECOFYS para la Asociación europea de fabricantes de aislamientos, 2003.

- eficientes en el consumo de recursos, especialmente en lo que se refiere a la energía, los materiales y el agua, favoreciendo la utilización de las fuentes de energía renovables, recurriendo muy poco a la energía externa para su funcionamiento, aprovechando el agua de lluvia y el agua subterránea, tratando correctamente las aguas residuales, y utilizando materiales respetuosos del medio ambiente que puedan reciclarse fácilmente o reutilizarse, no contengan compuestos peligrosos y puedan eliminarse de manera segura;
- respetuosos del barrio donde se sitúen así como de la cultura y el patrimonio local;
- competitivos en cuanto a precios, especialmente teniendo en cuenta consideraciones a largo plazo, como los costes de mantenimiento, la durabilidad y el precio de reventa.

Por último, recordar que la adopción y puesta en práctica de planes de gestión medioambiental, en un gran número de ciudades, significaría que la competencia económica entre ellas dejaría en parte de ser una barrera a la promoción de un entorno urbano sano y de alta calidad. Las ciudades intentarían en lo sucesivo atraer a las empresas y los ciudadanos por la calidad de vida que ofrecen, más que por la envergadura de sus instalaciones comerciales o industriales¹⁹. Murcia sigue siendo una ciudad atractiva para vivir y, como ya hemos señalado, fue premiada en el proceso de autoevaluación presentado por la Agenda Local 21 europea²⁰, pero sus planificadores no deben olvidar nunca la responsabilidad en la que incurren si obvian las premisas del urbanismo sostenible:

- ⇒ Velar que sus sistemas de planificación urbanística consigan modelos de asentamiento urbano sostenible, teniendo en cuenta los riesgos medioambientales que serán previamente evaluados.
- ⇒ Crear incentivos para fomentar el aprovechamiento de las instalaciones industriales abandonadas en vez de la ocupación de terrenos vírgenes.
- ⇒ Fijar densidades mínimas para las áreas residenciales, que permitan fomentar una mayor densificación y frenar la expansión urbana;
- ⇒ Evaluar las consecuencias del cambio climático para la ciudad, a fin de que no se inicien proyectos urbanísticos inadecuados y que las adaptaciones a las nuevas condiciones climáticas puedan integrarse en el proceso de planificación urbanística.

La expansión urbana incontrolada y el uso del suelo serán objeto de un informe especial de la Agencia Europea del Medio Ambiente y Murcia debe obtener una valoración positiva aplicando el espíritu del Nuevo Urbanismo, un espíritu que subyace en el propio P.G.OU., que en su III Parte incluye las Normas de Protección y en el Título 9, que se compone de 13 Capítulos, incorpora las Normas para la Protección del Medio Ambiente, así como en las propuestas de futuro que incluyen grandes parques metropolitanos al Norte, Levante

¹⁹ Hay que destacar el Informe del Centro para Comunidades Habitables (Center for Livable Communities) titulado Herramientas de Participación para una Mejor Planificación de Uso de Suelos.

²⁰ Proyecto de Autoevaluación de las Autoridades Locales de la Agenda Local 21 (LASALA).

y Oeste de la ciudad; ampliación de los programas de educación ambiental; gestión del tráfico; plan de mejora del transporte; escuela municipal de salud y desarrollo del plan especial de la red básica de sendas verdes.

BIBLIOGRAFÍA

- ALBERDI COLLANTES, J. C. (2002): «La ciudad elimina la función agraria en su proximidad: el ejemplo de San Sebastián». *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* n° 22, pp. 189-217.
- ÁLVAREZ CANTALAPIEDRA, S. y VILLAREJO GALENDE, H. (2003): «La regulación de los Grandes Centros Comerciales. Una aproximación sociológica y jurídica». *Revista Derecho* (Valdivia), diciembre de 2003, vol 15, pp. 131-155.
- ANDRÉS SARASA, J. L. (1987): *El área periurbana de Murcia*. Universidad de Murcia, 157 pp.
- ANDRÉS SARASA, J. L. (1991): *Imágenes del espacio urbano y prácticas comerciales en la ciudad de Murcia*. Murcia, Cámara de Comercio, Industria y Navegación. 431 pp.
- ANDRÉS SARASA, J. L.; ESPEJO MARÍN, C.; MILLÁN ESCRICHE, M. et al. (1998): *Percepción y práctica de la movilidad urbana en la ciudad de Murcia*. Excmo. Ayuntamiento de Murcia.
- BAILLY, A. S. (1979): *La percepción del espacio urbano*. Col. Nuevo Urbanismo, Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local.
- BODENCHATZ, H. (2003): «New urbanism and the European Perspective-Presumption, rivalry or challenge», en KRIER, R. (ed.) *Town spaces. Contemporary interpretations in traditional urbanism : Basel*. Birkhäuser Verlag, pp. 266-277.
- BOUYSSOU, F. (1996): «La réforme de l'urbanisme commercial» *AIDA*, n° 10.
- CÁRDENAS JIRÓN, L. A. (2005): «Enfoques metodológicos de la planificación urbana y del transporte. 1980-1999». *Urbano*, julio de 2005
- CASARES, J.; BRIZ, J.; REBOLLO, A. y MUÑOZ, P. (1987): *La economía de la distribución espacial*, Barcelona, Ariel.
- CASTRO BOÑAÑO, J. M. (2002): *Indicadores de Desarrollo Sostenible Urbano. Una Aplicación para Andalucía*. Tesis Doctoral, Universidad de Málaga.
- COM (2004)60 final: Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. Hacia una estrategia temática sobre el medio ambiente urbano. Bruselas, 11.02.2004
- CONGRESS FOR THE NEW URBANISM
- COUNCIL FOR EUROPEAN URBANISM (2003): *The Charter of Stockolm. Charter for European urbanism*. www.ceunet.de.
- ELIZAGÁRATE, V. (2000): «La ciudad Centro Comercial Abierto. Una estrategia para potenciar la competitividad de las ciudades». *Revista de Dirección y Administración de Empresas*. N° 8 Septiembre de 2000.
- ERLIJ ABRHAMSON, M. (2004): «Patrimonio y ciudad: sustentabilidad urbana». *Urbano*, noviembre vol 7 n° 10 pp. 28-30.
- FREMONT, A. (1976): *La región, espace vécu*. P. U. F. París.

- GIL PUYOL, A. (1989): «Las actividades de ocio y esparcimiento en los Nuevos Centros Comerciales», *Urbanismo de Áreas Comerciales*, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.
- KATZ, P. (1994): *The New Urbanism. Toward an Architecture of Community*, New York, Mc Graw-Hill
- MERENNE-SCHOUMAKER, B. (1982): «Méthodes d'analyse des localisations commerciales: les apports de l'enquete de terrain». *Annales de Géographie* n° 506. París, pp. 417-424.
- MILLÁN ESCRICHE, M. (2001): «Incidencia de la distancia al lugar central en la localización de la población en el área periurbana de Murcia». *Papeles de Geografía* N° 34. pp. 205-224.
- MONEDIAIRE, G. (1991): «Les études d'impact de l'urbanisme commercial» *Etudes Foncières*, Junio 1991.
- MOURA, R. (2003): «Inversiones urbanas en el contexto de la competitividad y globalización: los eventos en Curitiba». *Eure* mayo de 2003, vol 29 n° 86, pp.51-68.
- RIZO, M. (2006): «Conceptos para pensar lo urbano: el abordaje de la ciudad desde la identidad, el habitus y las representaciones sociales» *Bifurcaciones* (on line) n° 6, otoño 2006. World Wide web document URL: <www.bifurcaciones.cl/006/Rizo.htm>.
- SIMMEL, G. (2005): «La metrópolis y la vida mental» *Bifurcaciones*, Revista de Estudios Culturales Urbanos n° 4, primavera de 2005.
- SOJA, E. W. (1980): «The socio-spatial dialectic». *Annals of the Association of American Geographers*, 20, pp. 207-225.
- TARRAGO, M. (1992): «Urbanismo comercial. Respuestas de futuro para el binomio comercio-ciudad». *Distribución y consumo* n° 2.
- VERDÚ MIRA, A. T. (1993): «El urbanismo como competencia de los entes públicos territoriales», *RDU* núms. 131 y 132.
- ZAPATA ALEGRÍA, I. (2003): «Exclusión social en el cinturón suburbano del área metropolitana del Gran Santiago». *Urbano*, Enero de 2003, vol. 8 n° 32, pp. 13-31.