

LA TRANSFORMACIÓN DE LOS
SISTEMAS PRODUCTIVOS Y SUS
REPERCUSIONES EN EL
PATRIMONIO URBANO: EL ÁREA
METROPOLITANA ALICANTE-
ELCHE

Gabino Ponce Herrero

José Antonio Larrosa Rocamora

Dpto. Geografía Humana. Universidad de Alicante

LA TRANSFORMACIÓN DE LOS SISTEMAS PRODUCTIVOS Y SUS REPERCUSIONES EN EL PATRIMONIO URBANO: EL ÁREA METROPOLITANA ALICANTE-ELCHE



Gabino Ponce Herrero

José Antonio Larrosa Rocamora

Dpto. Geografía Humana. Universidad de Alicante

La puesta en funcionamiento de políticas de recuperación del patrimonio urbano constituyen, en sí mismas, medidas eficaces para lograr un reequilibrio territorial, tras décadas de constantes agresiones al patrimonio, surgidas desde el proceso de industrialización que, no sólo ha modificado el mercado laboral, sino que también ha afectado gravemente a la percepción que la ciudadanía ha tenido de ese patrimonio, imbuidos en unas claras directrices funcionalistas y bajo criterios de comportamiento estrictamente economicistas.

Conforme con esos parámetros, las ciudades industrializadas han crecido bajo fórmulas homogéneas, impersonales, responsables de los ensanches de los años 1960 y 1970, de los “polígonos de viviendas”, de los “polígonos industriales” y, en suma, de la disgregación funcional de las partes de la ciudad, concebidas como elementos aislados, cerrados en sí mismos (polígonos). A la vez, los centros históricos sin valor excepcional se han visto sometidos a procesos de abandono, especulación y cambio morfológico. Con intensos procesos de renovación de la escena urbana, también homogéneos, que repiten modelos miméticos que sustituyen el paisaje tradicional, el patrimonio edilicio y escénico singular, por remedos historicistas, ahora acomodados a la nueva funcionalidad impuesta por el automóvil.

La crisis industrial, la terciarización de las economías y las nuevas pautas de comportamiento social, han abierto una etapa de vaciado continuo de las ciudades. Ya no es sólo el centro histórico el que aparece abandonado a su suerte, sino también los ensanches, que primero expulsaron las actividades industriales, luego se vieron afectados por el abandono residencial, potenciado por el nuevo tipo de hábitat periférico, y en la actualidad padecen graves efectos de pérdida de potencialidad terciaria, por el desplazamiento centrífugo de las funciones de gestión y administración, del comercio e incluso del ocio.

El planeamiento excesivamente racionalista, impulsado por las leyes del suelo y los planes generales de ordenación urbana, fue responsable de la primera segregación de usos y, de manera indirecta, del abandono de los centros históricos y del desmoronamiento del patrimonio urbano. Hoy día, se sigue insistiendo en ese tipo de planeamiento, quizá con mayor insistencia, a instancias del nuevo mercado inmobiliario que, a su vez, se nutre de los nuevos modos de comportamiento social, de los hábitos de compra, de relación y de ocio fuertemente vinculados al automóvil, a las grandes superficies comerciales

y de ocio periféricas y al hábitat disperso por ámbitos cada vez más extensos que, a manera de ciudad difusa, ocupa vastos territorios metropolitanos (MUNCLÚS, F.J., 1998).

No obstante, si los cambios sociales han sido destacados en los procesos de cambio funcional y morfológico experimentados por las ciudades, también las transformaciones en los sistemas productivos han influido decisivamente en la alteración de los modelos de ciudad. La mundialización de la economía se ha producido de la mano de la ampliación de los ámbitos de producción y de los mercados de trabajo. Especialmente sensible a esos procesos ha sido el subsector del calzado, pilar fundamental de la economía de la ciudad de Elche y, también, de todo el distrito industrial del Valle del Vinalopó, conformado por una veintena de municipios, con 429.741 habitantes en 1999, donde el sistema industrial instalado en Elche ejerce un claro liderazgo.

La producción de calzado en ese ámbito se ha visto seriamente afectada por la competencia de nuevos países productores, que han conquistado los mercados internacionales mediante calzado fabricado en serie, con costes comparativamente muchos más bajos, si bien en el segmento de mercado de baja calidad. La competitividad creciente ha impulsado un excepcional proceso de reconversión de la industria local, que ha ido abandonando paulatinamente ese mercado, para centrarse en los segmentos de demanda de calidad media y alta. Para ello, las empresas han tenido que mejorar su competitividad mediante la incorporación de innovaciones sustanciales, tanto en los productos, como en la organización de la producción (VÁZQUEZ BARQUERO, A., SÁEZ CALA, A., 1997).

Ante la falta de agilidad y funcionalidad de las grandes empresas para hacer frente a las exigencias de un cambiante mercado de calidad, íntimamente sujeto a los vaivenes de la moda, se ha producido una intensa desagregación de las fases de producción del calzado, que han sido individualizadas y externalizadas, sacadas fuera de la fábrica, para difundirse por una amplia panoplia de industrias auxiliares y complementarias, que siguen pautas territoriales específicas de implantación, por el callejero urbano, por la periferia rural y, también, conforme con las ofertas de suelo industrial de uso específico (MÉNDEZ, R., 1997). Si bien, en estos casos, el desarrollo de estrategias competitivas, la incorporación de tecnologías y la supeditación del producto a cuidados análisis de diseño ha llevado a las empresas a exigir una oferta de suelo industrial mejorada, acorde con la nueva imagen que se pretende vender. Esto es, la ruptura de la gran fábrica en multitud de pequeñas empresas ha llevado consigo la reducción de los recursos humanos, la externalización de actividades, el desarrollo de la terciarización productiva mediante la potenciación de los servicios a las empresas, y la necesidad imperiosa de incrementar las inversiones en *marketing*, para ser competitivas en un entorno de gran competencia y en un subsector de extrema debilidad en la demanda.

Los cambios en las organización de las empresas han coincidido en el tiempo con los estudios de diversos planes urbanísticos, que han propuesto desarrollos estratégicos para dinamizar la economía. De igual manera, desde el planeamiento municipal, se han establecido políticas de planificación estratégica, tendentes a mejorar el entorno urbano y, en concreto, los espacios productivos, en la línea del *city marketing* enarbolado por las ciudades que desean ser competitivas, en el marco de la internacionalización creciente de la economía. No sólo se mejora la cualificación de los espacios productivos, sino también la propia imagen de la ciudad como mercancía competitiva y, en el caso del calzado, como imagen de marca global de calidad y diseño.

1. LA ESTRATEGIA DE DIFUSIÓN DE LA ACTIVIDAD PRODUCTIVA Y SU IMPACTO URBANO

En la crisis, las empresas sin capacidad para incorporar innovaciones, escasamente capitalizadas y con estructuras dimensionales reducidas, han desarrollado estrategias de inserción territorial difusa, desplegándose por todo el callejero en forma de talleres que ocupan locales en bajos de edificios, bajo fórmulas de alquiler auspiciadas por el dinamismo en la creación y desaparición de empresas. Se sumaba así esa dinámica a la antigua dispersión fabril por el entramado urbano.

Primero la ausencia de normativa al respecto (hasta el PGOU de 1962) y, luego, la consolidación del uso industrial en el seno de la ciudad, ha condicionado la política industrial de los sucesivos planes de urbanismo hasta el vigente de 1998. Así, los establecimientos industriales siguen localizados en el interior del tejido urbano, compartiendo el espacio con los usos comerciales y residenciales. El Plan de 1962 consagraba esa ubicación industrial, a la vez que establecía dos figuras urbanísticas que han sido claves en la configuración de la dispersión fabril actual: las *zonas de reserva* para la expansión urbana, en las que no se precisaba el uso final del suelo, origen del solapamiento de las construcciones con función residencial e industrial, y las *zonas rurales limítrofes*, en las que se podían construir naves industriales, siempre que las parcelas tuviesen una superficie mínima de 5.000 m² y se hallaran a una distancia mínima de 200 m del casco urbano (SEVILLA, M., 1985). El campo de Elche se convierte así, en una zona natural de implantación fabril, mucho antes de que la descentralización industrial promovida por la reestructuración productiva de mediados de los 70, escogiera el medio rural como área receptora de industria, aunque en este caso con el fin de abaratar los costes de producción. Tal circunstancia sentó las bases de las construcciones ilegales de naves en suelo rústico, uno de los problemas más graves a los que se enfrenta la ordenación urbanística municipal en la actualidad: entre 1986 y 1998 se detectaron 564 naves fabriles ilegales en el medio rural.

Los impactos de la industria en el callejero son significativos, especialmente en lo referente a la congestión de tráfico y al desarrollo de algunas actividades molestas al convivir con el uso residencial. Si bien, la extrema dependencia de ese subsector y la cultura industrial –“zapatera”- arraigada entre la ciudadanía posibilitan la convivencia sin excesivos inconvenientes. No obstante, el principal impacto del desarrollo industrial por el entramado urbano se ha centrado en el deterioro del paisaje urbano, por las fuertes densidades que soportan el Ensanche y los barrios, combinada con una estrecha sección generalizada en el callejero, que responde al trazado de alineaciones decimonónico y a los criterios especuladores de los años del *desarrollismo*. Además, se ha producido también un ensanche hacia dentro, esto es, a costa del centro histórico y de los huertos de palmeras conservados en el callejero, que constituyen el principal patrimonio urbano de la ciudad, candidatos a ser nombrados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, que genera en sí mismo una cierta atracción turística.

Las repetidas intervenciones sobre el centro histórico, sobre *la Vila y el Raval*, para dotarles de la funcionalidad exigida por una ciudad industrial, son responsables del arrasamiento de los edificios históricos y, además, de la suplantación de la trama viaria árabe por una red acorde con el Ensanche. De esa manera, cuando en 1968 fue declarado Conjunto histórico-artístico, la mayor parte del centro histórico ya había sido paradójicamente derruida (JAEN I URBAN, G, 1999). Hoy día, las estrategias de revitalización del espacio histórico han apostado por el “esponjamiento” de la trama, la renovación de las construcciones y la rectificación del trazado de las calles para hacerlas transitables en vehículo.

2. LA APLICACIÓN DE LOS CRITERIOS DE RACIONALIZACIÓN FUNCIONALISTA Y LAS PROPUESTAS METROPOLITANAS

El PGOU de 1986, el primero de la etapa democrática, además de mantener los usos industriales que no interfirieran con otros usos en sus actuales emplazamientos, especifica entre sus objetivos la necesidad de aumentar la oferta de suelo industrial, mediante la creación de nuevos polígonos en las carreteras de Crevillent y Aspe -Polígono de Carrús-, y la conveniencia de crear *tejido urbano de sutura* para integrar las industrias dispersas por la periferia Sur y, a la vez, restringir las posibilidades de nuevas instalaciones fabriles en el medio rural.

La reconversión industrial hacia la innovación, el diseño y el *marketing* han tenido fiel reflejo en el planeamiento. De esa manera se han ido presentando nuevos proyectos urbanísticos, fundamentados en planeamientos extensivos, siempre de “ciudad nueva”, donde el parque edilicio cobra una singular potencia, como principal oferta diferenciada frente al escenario urbano degradado de la “ciudad vieja”. Una iniciativa privada, la *Fundación del Triángulo Alicante-Elche-Santa Pola* (CLUB DE INVERSORES, 1993), entre otras propuestas que no han llegado a concretarse, desarrollaba el concepto de una *Ciudad Lineal de la Industria*, establecida sobre el corredor de comunicación entre Alicante –la ciudad de servicios- y Elche –la ciudad industrial-. Tales proyectos constituían, en sí mismos, eslabones destacados de una estrategia más amplia destinada a ordenar el crecimiento, hasta entonces espontáneo, del área metropolitana en proceso de configuración funcional, en torno a las dos grandes ciudades de Alicante y Elche y a la orla de municipios periféricos estrechamente vinculados funcional y orgánicamente, que en 1998 sumaban un total de 587.721 habitantes. La iniciativa privada se enmarcaba en el ámbito legal definido por la figura urbanística del *Plan de Acción Territorial* de 1991 (DOGV, 2-5-1993), definida para trazar de manera armónica las grandes directrices urbanísticas y las infraestructuras fundamentales en espacios subregionales o comarcales vinculados funcionalmente.

El cambio de gobierno autonómico en 1995, y de los gobiernos municipales en 1996 acabaron con la iniciativa, hasta el punto de que en 1996 se deshace la Fundación de Inversores impulsora del *Triángulo*. No obstante, conforme con el desarrollo de la Ley de 1991, el gobierno autónomo presenta en 1996 una propuesta de *Plan de Acción Territorial del entorno metropolitano de Alicante*, que paradójicamente se encarga al mismo equipo redactor del *Triángulo* y, por ello, presentaba básicamente las mismas propuestas. La ruptura de la sintonía política entre los ayuntamientos afectados, y entre algunos de estos y el Gobierno autónomo, reavivó las reticencias locales a subordinar su autonomía y funcionalidad municipal, especialmente en el caso de Elche (gobernada por el PSOE), municipio desde el que se percibe que la ordenación metropolitana tenderá a beneficiar netamente a la capital provincial y a perjudicar los intereses locales.

Se diluye así nuevamente la propuesta de ordenar el territorio desde esa escala intermedia supramunicipal, aunque algunas de las propuestas del Triángulo son asumidas unilateralmente por los distintos ayuntamientos y desarrolladas, otra vez, de forma inconexa (como la ubicación de la *Oficina Europea de Armonización del Mercado Interior* o la indefinida *Ciudad de la Luz*, en Alicante, pero en el ámbito del *Triángulo*). De esa manera, el nuevo Plan General de Elche, de 1998, asume las ideas conceptuales antes pergeñadas de *Elx-Ciutat Lineal* (idea ya esbozada en la Revisión del PGOU, en 1968-1973, por García Bellido) y de *Elche Parque Industrial*. Sin embargo, desde la Administración autonómica se insiste en ordenar el espacio metropolitano con criterios supramunicipales (COPUT, 2000) y se ha

presentado un nuevo proyecto de *Plan de Acción Territorial del Entorno Metropolitano de Alicante* (PATEMA), más indefinido en sus contenidos que, ante los recelos ocasionados, ha acabado por incorporar la ciudad de Elche en la nomenclatura –PATEMAE o la *Metrópoli Alicante-Elche*-, si bien, lejos de acercar posturas, la discusión suscitada ha incrementado las tensiones entre las administraciones implicadas (se ha discutido en las Cortes Valencianas, con mayoría absoluta del PP, la aprobación por Ley del área metropolitana de Alicante). Con todo, los objetivos del PATEMAE, al margen de los desequilibrios territoriales que generen en la situación actual, parecen indiscutibles: 1) proyección del área urbana hacia un contexto nacional y europeo, 2) desarrollo de una red viaria y ferroviaria de carácter metropolitano, 3) preparación del territorio para nuevas actividades emergentes, 4) fomento del uso sostenible de los espacios urbanos, los recursos naturales y los culturales.

3. LA CIUDAD LINEAL DE LA INDUSTRIA Y EL PARQUE EMPRESARIAL

Ese nuevo ámbito espacial se define mediante un planeamiento inspirado en los modelos de ciudad utópica y de *new town*, ahora enmarcados en las nuevas directrices de *ecourbanismo* y *de ciudad sostenible* (GIRARDET, H., 1992, RUANO, M., 1998), y funcionalmente vinculado a las propuestas innovadoras de los nuevos espacios productivos (CASTELL, M., HALL, P., 1994). Se concreta mediante extensas áreas funcionales, más flexibles en su caracterización, donde se imbrican usos complementarios, jalonados por los elementos de un parque edilicio de alta calidad, que están configurando el nuevo patrimonio urbano de la ciudad, con un uso potencial como recurso de futuro, y con una funcionalidad real y actual que acompaña y complementa el *marketing* empresarial.

La propuesta de *Ciudad Lineal de la Industria* se ajusta claramente a los presupuestos teóricos de *los tres establecimientos humanos* definidos por Le Corbusier (SEGRE, 1988): la unidad de producción agrícola, la **ciudad lineal industrial**, para el asentamiento de las fábricas y talleres, y la ciudad social, sede de las funciones administrativas y de servicios superiores. En la ciudad lineal industrial, disponía la alineación de las industrias sobre un importante eje de comunicaciones, con ágil acceso en cada caso, y una distribución paralela del hábitat obreros, en una banda separada de las industrias por un área verde también longitudinal. La propuesta define los objetivos de integración urbanística de Alicante y Elche y la unificación del mercado de trabajo, mediante un complejo programa urbano que incluía parques industriales y empresariales, parques comerciales, hipermercados, centros integrados de compras para mayoristas, centros de formación profesional y de segunda enseñanza, equipamientos administrativos –protección civil y extinción de incendios-, equipamientos deportivos y servicios complementarios a la actividad empresarial, sustentado todo en unas excelentes infraestructuras.

Se proponía una estructura urbanística lineal, apoyada en la carretera N-340 -que sería transformada en bulevar-, en el ferrocarril Alicante-Murcia y en una vía rápida situada al Norte -concretada después en la autovía que prolonga la autopista A7 y vertebrada el arco de desarrollo mediterráneo-. Las actuaciones propuestas debían concretarse en conjuntos muy cuidados en cuanto a su concepción urbanística y diseño arquitectónico, para crear una nueva imagen del tejido industrial que fuese, por sí misma, acicate y revulsivo para estimular la recualificación del aparato productivo. A la vez, la Ciudad Lineal de la Industria se proponía como una oportunidad para descongestionar los cascos urbanos y liberarlos de las funciones incompatibles con la nueva imagen urbana deseada.

Entre tanto, en paralelo a las cuestiones supramunicipales, el Ayuntamiento de Elche fue desarrollando una línea de actuación encaminada a incrementar la oferta de suelo industrial, que hizo suya la idea del parque empresarial. La sociedad municipal Promociones e Iniciativas Municipales de Elche, S.A. (PIMESA) inició en 1990 la gestión del proyecto, mediante tres fases, ejecutadas y vendidas entre 1993 y 1998, con una superficie total de unos 1.200.000 m² y una inversión final, en terrenos y urbanización, que asciende a unos 5.000 millones de pesetas. Los lotes han sido adquiridos por 250 empresas, de las que más de un centenar ya desarrollan en él su actividad. Los recelos de las empresas por la separación del parque de la ciudad, fueron superados cuando la calidad del diseño, de las infraestructuras y de los servicios pudo verse materializada, especialmente a partir de 1997, de forma que en la actualidad existen 450 solicitudes en espera de la ampliación del parque, que está prevista realizar sobre unos 800.000 m².

La excelente acogida del parque industrial, que en realidad es parque empresarial por la diversidad de actividades que acoge, sirvió de acicate para que PIMESA asumiese el desarrollo urbano del espacio vacío entre el parque y la ciudad, mediante el desarrollo, desde 1996, del proyecto *Elche, Ciudad Lineal*, elaborado también por el equipo redactor del *Triángulo* que, precisamente por eso, resulta el principal garante de la integración de los proyectos en las coordenadas metropolitanas propuestas en su día, pese a que son fruto de iniciativas locales. Con esa finalidad, el Plan General delimitó un sector, de unos 1.500.000 m², para la instalación de los equipamientos previstos en el proyecto del *Triángulo* y, a la vez, para el desarrollo de promociones de carácter residencial, en línea con la tradición de las *new towns* que, por otra parte, se ajusta bastante al tipo de aprovechamiento espontáneo del medio rural circundante, si bien incide en el proceso de abandono funcional de la “ciudad vieja”: sale la industria de calidad y, con ella, los servicios, los equipamientos y el hábitat de calidad.

4. EL PATRIMONIO URBANO COMO RECURSO DINAMIZADOR DE LAS ECONOMÍAS LOCALES

El desarrollo industrial de Elche, fundamentado en la industria zapatera, debe su prosperidad en la *etapa fordista* al soporte urbano. No sólo a las infraestructuras ciudadanas, sino también al aprovechamiento del parque edilicio, con la conformidad plena de las sucesivas administraciones locales. La crisis de reconversión industrial experimentada en los años 1980 fue superada, en gran medida, por el aprovechamiento intensivo del patrimonio urbano en el sentido más amplio del concepto, que incluye desde el mercado de trabajo local, hasta el de alquileres de locales, desde el espíritu empresarial ciudadano hasta el compromiso obrero con la industria, desde los equipamientos públicos y políticas sociales, de vivienda, asistenciales, de formación de la mano de obra, de atención a los excluidos del mercado laboral, aspectos convertidos en subsidiarios de la industria, hasta el clima urbano en general, han sido *inputs* destacados, no contabilizados en los balances empresariales.

Con el desmoronamiento de las grandes empresas y la segmentación de la producción en multitud de tareas específicas, distribuidas por una panoplia de talleres auxiliares y complementarios, la ciudad ha sustituido ventajosamente los muros de la antigua fábrica, y la cadena productiva –cinta sin fin– ha sido también sustituida por el ejército de furgonetas que recorren las calles transportando las piezas del zapato hasta su acabado final.

No obstante, la necesidad de incorporar nuevos procesos tecnológicos en las empresas para mantener la competitividad en el marco de un mercado internacionalizado, y en los segmentos de mercado de

calidad media y alta, se ha dado en paralelo con el desarrollo de unas estrategias urbanísticas, encaminadas a definir nuevos espacios productivos. Los proyectos del Triángulo, del Parque Empresarial y de la Ciudad Lineal se han dirigido hacia la configuración de iniciativas de innovación y de impulso para la transformación y modernización del aparato productivo. Las propuestas parte de una nueva concepción del urbanismo, que supera los planteamientos desarrollistas de la etapa anterior, inspirados en principios funcionalistas y mecanicistas, cuando no meramente burocráticos, y se enriquece por la incorporación de un cuidado diseño de los aspectos tipomorfológicos y de multitud de referencias cualitativas de gran valor.

Esas estrategias urbanísticas se han sustentado, además, en un destacado compromiso social y en la comprensión de los procesos de cambio experimentados en el tejido empresarial, para establecer directrices correctoras de los desequilibrios urbanos derivados de la intensificación y difusión de la función industrial en el callejero, y también para crear nuevos marcos cualificados que incentivasen la necesaria reconversión empresarial hacia paradigmas de innovación tecnológica, organizativa y de los productos. Cambios en los hábitos de comportamiento y transformaciones en los sistemas productivos están ocasionando tensiones sobre el territorio, que desencadenan un proceso de suburbanización creciente, de difusión por el entorno de las ciudades, que es preciso regular y ajustar a parámetros coherentes de crecimiento, en el marco de directrices supramunicipales. Las interferencias políticas aparecen cuando el planeamiento propuesto ahonda en los desequilibrios o no cumple satisfactoriamente las expectativas de cada municipio. La experiencia demuestra como los desencuentros entre administraciones pueden dificultar los trámites e, incluso, acabar con los proyectos. En consecuencia, resulta fundamental una fase previa de intensa negociación, antes de sustanciar los proyectos.

La “nueva ciudad” propuesta asume una mayor preocupación por la escena urbana y por la morfología, por el espacio urbano en definitiva, en la búsqueda del disfrute integral de la ciudad por el ciudadano, pero también como recurso productivo en sí mismo, conforme con las directrices básicas de los **espacios de innovación**, sustentadas en una mano de obra altamente cualificada, en trabajadores motivados, en entornos atractivos, con buenas comunicaciones, en un parque edilicio de excelencia y en unos servicios y equipamientos urbanos de calidad. Como ya estableció, por otra parte, la **Carta de Atenas**: alojamiento sano, espacio, aire puro y sol, organización funcional para que el trabajo deje de ser penoso y recupere su carácter de actividad humana, instalaciones necesarias para una buena utilización de las horas libres y redes de comunicación que aseguren los intercambios.

BIBLIOGRAFÍA

- CASTELL, M., HALL, P., *Tecnópolis del Mundo: la formación de los complejos industriales del siglo XXI*, Madrid, Alianza, 1994, 363 pp.
- CLUB E INVERSORES PARA EL DESARROLLO DE LA PROVINCIA DE ALICANTE, S.A., *El Triángulo Alicante, Elche, Santa Pola*, Alicante, Club de Inversores, 1993, 274 pp.
- CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, URBANISME I TRANSPORT (COPUT), *El model territorial de la Comunitat Valenciana*, Valencia, Generalitat Valenciana, 2000, 44 pp.
- DOGV, 2-5-1993, *Decreto 45/1991, de 20 de marzo, sobre redacción del Plan de Acción Territorial*
- GIRARDET, H., *Ciudades alternativas para una vida urbana sostenible*, Madrid, ed. Celeste, 1992, 191 pp.
- JAEN I URBAN, G., *La Vila y el Raval d'Elb: arquitectura i urbanisme*, Alicante, I.C. Juan Gil-Albert, 1999, 499 pp.

- LARROSA, J.A., “Dispersión espacial de los talleres de la industria del calzado y afines en Elche”, *VII Jornadas de Geografía Industrial. Industria y medio ambiente*, Alicante, U.A., AGE, 2000, en prensa
- MÉNDEZ, R., “Los procesos de cambio industrial en la renovación de las políticas de promoción y ordenación”, *Actividades productivas y urbanismo*, Sevilla, Junta de Andalucía, 1997, pp. 31-49
- MUNCLÚS, F.J., (ed.), *La ciudad dispersa*, Barcelona, CCCB., 1998, 223 pp.
- PONCE HERRERO, G., “Nuevos procesos de localización industrial, planeamiento urbano y calidad de vida”, *VII Jornadas de Geografía Industrial. Industria y medio ambiente*, Alicante, U.A., AGE, 2000, en prensa
- RUANO, M., *Ecourbanismo. Entornos humanos sostenibles*, Barcelona, GG, 1998, 192 pp.
- SEGRE, R., *Arquitectura y urbanismo moderno. Capitalismo y socialismo*, La Habana, ed. Arte y Literatura, 1988, 509 pp.
- SEVILLA GIMÉNEZ, M., *Crecimiento y urbanización. Elche, 1960-1980*, Alicante, U.A., Ayto. Elche, 1985, 418 pp.
- VÁZQUEZ BARQUERO, A., SÁEZ CALA, A., “La transformación de los sistemas productivos locales y la globalización del entorno económico. La respuesta de los distritos valencianos del calzado a los desafíos de la competitividad”, *Revista valenciana d'estudis autonòmics*, nº 19, 1997, pp. 37-58