

# Emplazamiento y localización en el origen y desarrollo de la forma urbana de las Ciudades Medias andaluzas de interior

FRANCISCO SERGIO CAMPOS SÁNCHEZ<sup>1</sup> ✉ | FRANCISCO JAVIER ABARCA ÁLVAREZ<sup>2</sup>

Recibido: 13/06/2012 | Aceptado: 10/06/2013

## Resumen

La forma urbana actual de la ciudad media andaluza de interior es consecuencia de un proceso de crecimiento acumulativo, complejo y diverso en el tiempo. Las características morfológicas de su centro histórico, fundamentadas en las particularidades de su emplazamiento, presentan un grado de cohesión urbana y un tipo de relación con el resto del territorio que aventajan a las de sus crecimientos posteriores; éstas últimas, derivadas de su localización en un ámbito espacial mayor, son ordenadas mediante un planeamiento reciente poco atento a estos factores. Este trabajo pretende caracterizar tanto las distintas áreas de la ciudad implicadas en esta transformación morfológica como los principales elementos urbanos que las componen, así como identificar los factores influyentes en la misma, con objeto de evidenciar la necesidad de una revisión de los instrumentos de planificación general de estas ciudades, en aras de un mayor equilibrio urbano.

Palabras clave: ciudades medias, Andalucía, forma, emplazamiento, localización, movilidad, urbanismo, territorio.

## Abstract

### *Site and Situation in The Origin and Development of the Urban Form in Medium-Sized Inland Andalusian Cities*

The current urban form of Medium-Sized inland Andalusian Cities is a consequence of an incremental development complex and diverse throughout time. The morphological characteristics of historic centres, based on the distinctive features of its location, show evidence for a degree of urban cohesion and a type of relationship with the surrounding territories which surpasses subsequent development. The former, derived from its location in a greater spatial setting, are arranged by means of a more recent urban planning disregarding these factors. This contribution tries to define the different areas in a city affected by this morphological transformation and the main urban elements which compose them, as well as to identify major factors influencing this transformation, with the aim to underline a need for revision in the instruments of general planning in these cities to favour a greater urban balance.

Keywords: medium-sized cities, Andalusia, form, placement, location, mobility, urbanism, territory.

1. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio. Universidad de Granada. scampos@ugr.es

2. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio. Universidad de Granada. fcoabarca@ugr.es

## Resumé

### *Emplacement et localisation dans l'origine et le développement de la forme urbaine des Villes Moyennes andalouses de l'intérieur*

La forme urbaine actuelle de la ville moyenne andalouse de l'intérieur est la conséquence d'un processus de croissance accumulative, complexe et diverse dans le temps. Les caractéristiques morphologiques de son centre historique, qui dépendent des particularités de son emplacement, présentent un plus grand degré de cohésion urbaine et une relation plus étroite avec le reste du territoire que celles de leurs développements ultérieurs ; ces dernières, dérivées de leur localisation dans un cadre spacial plus grand, sont ordonnées selon une approche récente qui prend peu en compte ces facteurs. Ce travail prétend d'une part caractériser les différents milieux de la ville impliqués dans cette transformation morphologique ainsi que les principaux éléments urbains qui les composent et, d'autre part, identifier les facteurs qui influent sur celle-ci, afin de mettre en évidence la nécessité d'une révision des instruments de planification générale de ces villes, en vue d'un meilleur équilibre urbain.

---

Mots clé : villes moyennes, Andalousie, forme, emplacement, localisation, mobilité, urbanisme, territoire.

---

## 1. Introducción

Las ciudades medias andaluzas emplazadas en áreas interiores de la región –en adelante CM– vienen sufriendo una transformación morfológica sustancial desde el último cuarto del siglo pasado, lo que afecta directamente a su relación con el territorio y al grado de cohesión urbana entre los fragmentos que las componen (Campos, 2012). Los nuevos crecimientos de estas ciudades, compuestos por materiales urbanos distintos a los del pasado, ya no se deben tanto a un aumento paralelo de su población como a otros factores relacionados con su localización, articulados a su vez por las nuevas figuras de planeamiento que los ordenan, sistemáticas y excesivamente genéricas por defecto. La suma de estas circunstancias hace necesaria la revisión de sus principales instrumentos de planificación en aras de una evolución de su forma urbana más sostenible y estructurada que favorezca factores de atracción hacia estos territorios desfavorecidos (Vilagrasa, 2004) y mejore su calidad de vida.

Es objeto de este trabajo verificar las anteriores hipótesis, mediante:

- 1) Caracterización de la forma de las CM y su relación con el territorio desde su origen hasta el último cuarto del s. XX –el centro histórico–.
- 2) Ídem desde este último periodo hasta la primera década del siglo actual.
- 3) Análisis de las nuevas tendencias de crecimiento urbano en relación a las condiciones de localización de estas ciudades, y de sus instrumentos de articulación.

La metodología empleada se basa en: la obtención de datos a partir de la elaboración de cartografías urbanas de las ciudades analizadas –utilizando como base los vuelos aéreos nacionales y regionales existentes de los años 1956, 1977, 1998 y 2009–; el estudio pormenorizado de sus PGOUs (Planes Generales de Ordenación Urbana); y las gráficas elaboradas a partir de los datos extraídos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. El análisis de estas fuentes pretende: 1)

Cuantificar y caracterizar el crecimiento urbano y los principales elementos que componen las ciudades estudiadas y sus distintos fragmentos en los distintos periodos cronológicos contemplados. 2) Constatar la evolución morfológica de los perímetros urbanos en función del tiempo. 3) Comprobar las distintas direcciones de crecimiento y hacia qué tipo de elementos. 4) Relacionar las categorías población–urbanización–planeamiento entre sí a lo largo del periodo estudiado.

Como se avanzaba anteriormente, el ámbito de estudio de este trabajo se centra en varias de las ciudades más importantes situadas en el interior de la región andaluza, frente a otras ubicadas en las áreas metropolitanas o el litoral. Es de mayor riqueza, al menos en los aspectos que interesan a esta investigación, la fenomenología urbana observada en las primeras que en las segundas, éstas últimas más influenciadas por el peso específico territorial de los centros provinciales sobre los que orbitan; y en las terceras, tan condicionadas por la actividad turística. Para ilustrar los procesos aquí contados, de este grupo de ciudades de interior se han escogido algunos de los ejemplos que presentan mayor población –20.000–60.000 habitantes– y muestran, en la actualidad, una pendiente demográfica estable o ligeramente ascendente. Por otro lado, todas estas ciudades presentan un centro histórico importante (Consejería de obras públicas y vivienda, 2002), presentan ciertas conexiones entre sí (Ganau y Vilagrasa, 2003), y disfrutaban de una situación geográfica ventajosa junto a importantes infraestructuras, lo que ha llevado a la Administración pública regional a considerar algunas de ellas –Linares, Lucena, Antequera– dentro de sus “Áreas Logísticas”<sup>3</sup>. Todas ellas presentan, por tanto, una diversidad morfológica y cierta *madurez* urbana suficiente (Caravaca, 2008) para realizar este tipo de trabajo y extraer unas conclusiones relevantes al respecto.

## 2. Forma y sitio

En esta primera parte de la investigación se pretende poner de manifiesto la relación entre las características morfológicas del centro histórico de las CM y su emplazamiento en el territorio.

En el origen de los primeros asentamientos, a partir de los cuales la ciudad ha crecido hasta nuestros días, existen razones relacionadas con el sitio de los mismos de transcendencia histórica y fundamentadas en diversos factores, que en muchas ocasiones, se presentan de manera entrelazada: el control de pasos estratégicos o rutas comerciales, el dominio visual del territorio, la protección frente a los riesgos naturales –inundaciones, desbordamientos de ríos–, los problemas de salubridad de la época en las zonas más bajas, la salida al mar, el albergue defensivo, la estructura latifundista del suelo basada en la agricultura –lo que le dio el sobrenombre de *agrociudades* (López, 1994)–, o la confluencia de caminos importantes, se mezclaron en su origen con las diversas *oportunidades geográficas* encontradas en el mapa físico andaluz, dando lugar a una especie de ciudades–territorio interconectadas, germen de las actuales CM. Es a partir de esta selección del emplazamiento cuando han tenido lugar definiciones y modelos actuales relacionados con los sistemas urbanos y las redes de ciudades en el territorio, asuntos tan recurridos por los últimos estudios regionales<sup>4</sup>.

La lectura que las CM hacen desde su forma urbana sobre el marco geográfico<sup>5</sup> donde se emplazan, se traduce en una acumulación de elementos de identidad urbana, como son: la situación

3. Según el PISTA (Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007–2013).

4. Véase Feria (1986, 1990 y 2007).

5. Los estudios sobre la situación y el emplazamiento de las CM están poco desarrollados, cuando es precisamente su valoración más territorial. Véase Cano (2008).

de sus miradores, el trazado de sus caminos, la construcción de sus barrios, o la posición en la ciudad de sus arquitecturas patrimoniales. De cómo estas ciudades han ido creciendo atendiendo a las topografías de su emplazamiento, obtenemos la forma e imagen que nos ofrecen hoy (Figura 1 y Figura 2).

Sin embargo, las reflexiones anteriores no debieran extenderse a la totalidad de la fábrica urbana, sino tan sólo a sus áreas de mayor espesor histórico, pues son las que verdaderamente se fundamentan en los condicionantes del sitio, lo que se manifiesta en sus aspectos morfológicos esenciales.

Figura 1. Osuna.



Fuente: Georgius Hoefnagel, 1588; Instituto Geográfico Nacional, s. XIX.

Figura 2. Linares.



Fuente: Georgius Hoefnagel, 1588; Instituto Geográfico Nacional, s. XIX.

### ***2.1. Notas sobre su origen y evolución: formas urbanas ligadas al emplazamiento y constituidas en red***

Los primeros elementos urbanos fundacionales de las CM, que aún en la actualidad componen los espacios y las trazas de la estructura urbana de sus núcleos de origen, adquieren gran relevancia en los periodos de ocupación romana y la posterior musulmana –aun registrando su génesis, en muchos casos, en el estrato urbano prerrománico–, de la antigua Bética y Al-Andalus, respectivamente.

La estructuración y control territorial romano del momento supuso la fundación de muchas de estas ciudades, que de carácter militar –colonias– o civil –municipios–, se asentaron en el llano

y se conectaron entre sí a través de una red de vías de comunicación –calzadas romanas–, que atravesaban otras áreas de mayor potencial y variedad productiva.

“Un nuevo ascenso del fenómeno urbano mediante la posterior ocupación musulmana, supuso la consolidación y el crecimiento de muchos de estos núcleos” –Écija, Baeza, Guadix, Ronda, Carmona–, y la fundación de otros nuevos –Úbeda, Andujar–. La organización del territorio andalusí, cuyos fundamentos han tenido eco hasta nuestros días, se subdividía en *coras* o provincias regidas por cabeceras urbanas, éstas últimas, con un papel que asumían en muchas ocasiones las CM (Instituto de cartografía de andalucía, 2009). En la actualidad, estas ciudades consolidan su centralidad territorial como nodos intermedios acumuladores de dotaciones, equipamientos y servicios públicos, dentro de la red territorial andaluza. Igualmente, existe una evolución de la red de comunicaciones en función de la importancia de los núcleos urbanos y de las divisiones administrativas, que consolida una estructura territorial policéntrica (Feria, 1990).

La CM de origen musulmán no se asienta en el llano, a diferencia de la romana, emplazándose en puntos geográficos escarpados y reconociendo, mediante sus murallas, curvas de nivel seguras en los territorios hostiles y cambiantes de momentos pasados. En este sentido y dado el gran número de CM de fuerte huella islámica, no sería demasiado arriesgado asegurar que la mayoría de estas ciudades son *bajantes*<sup>6</sup>.

El núcleo urbano se ubica en un cerro amurallado tras el que se agolpa un tejido muy compacto, aprovechando al máximo el escaso espacio disponible, con la alcazaba en la parte más elevada y la medina en ladera. Alrededor de éste y dada la beligerancia de la época, no demasiados crecimientos a modo de arrabales se van delimitando con nuevas murallas, en su caso. La maraña resultante de calles estrechas con múltiples accesos, reflejo de la topografía del emplazamiento, dificulta la jerarquización espacial.

La ciudad de origen romano, que se emplaza en un terreno poco accidentado y que surge de la confluencia de caminos y rutas claras e importantes de escala territorial, disfruta, en cambio, de una organización espacial más jerarquizada (Millán et al., 1991).

Son muchas las ocasiones que nos brindan estas ciudades de observar, en mayor o menor medida, según circunstancias particulares de cada caso, la hibridación entre ambos tipos organizativos mediante la yuxtaposición de elementos representativos, o la distinción de fragmentos urbanos concretos de uno u otro. Como ejemplo de ello, la antigua *Antikaria* (Antequera) de fundación romana, se fortificó con una alcazaba y una muralla defensiva durante el dominio musulmán (*Medina Antakira*), mientras que el núcleo intramuros se organiza en torno a una plaza principal, antiguo foro romano. En ella acometen calles de carácter estructural en la ciudad, que conservan las alineaciones de los antiguos *cardo* y *decumano* romanos, y que comunican al Este y al Oeste con las plazas de las puertas de la antigua muralla árabe, construida sobre la primera de ellas, de origen romano.

El tipo de ciudad defensiva, que tuvo fundamentalmente su origen durante la ocupación musulmana de la región, se debe a su emplazamiento en un espacio de condición fronteriza. Desde que la victoria cristiana en Navas de Tolosa (1212) abriera las puertas a la Reconquista del Valle del

6. En el sentido de que estas ciudades tuvieron su origen construido en una fortaleza elevada, desde la que se podían controlar los territorios beligerantes de su pasado histórico. Después, la ciudad se extendería primero sobre la ladera y por último sobre el llano. Bajante, es la expresión que utiliza Solá-Morales (1997) cuando habla de la relación esencial de la topografía con la ciudad de Barcelona.

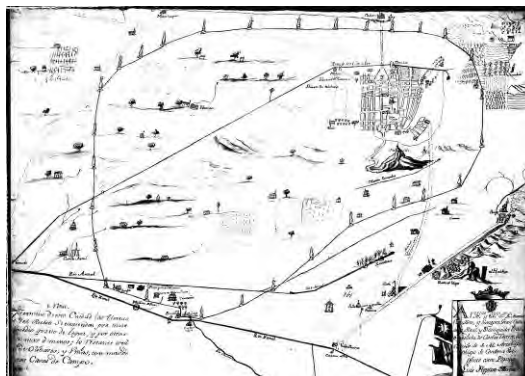


Guadalquivir, el resto de la región y la Península Ibérica (1492), se consolidó una frontera oscilante apoyada en la geografía del territorio, con el reino nazarí resistiendo tras la barrera natural propiciada por las cordilleras Béticas.

La configuración geográfica de la región andaluza, así como la existencia de grandes rutas a través de ella –como las calzadas romanas, sobre las que se asentaron posteriormente los trazados árabes más importantes–, ha propiciado a lo largo del tiempo la prosperidad de muchas CM que se situaban, conectadas, al borde del camino, controlando su paso (Figura 3). Algunas veces desde una posición elevada, otras, desde el refugio que propiciaba el meandro de un río. Igualmente, la estructura en red de estos asentamientos responde también a factores directamente ligados al modelo territorial andaluz, como la estructura de las explotaciones agrarias o los usos del suelo, determinantes, por ejemplo, en las Campiñas del Guadalquivir.

De esta manera y citando algunos ejemplos, la Vía Augusta unía las cuatro capitales del *Conventus* de la *Baética*, entre las que se encontraba la ciudad romana de *Astigi* –Écija–. El desarrollo de Antequera se ha fundamentado desde sus orígenes, en su emplazamiento estratégico en el Surco Intrabético, o corredor natural existente entre las campiñas sevillano-cordobesas y las sierras béticas (Figura 4). La elevada y privilegiada situación de Montoro sobre el río Guadalquivir y al abrigo de una de sus amplios meandros, han convertido a la ciudad en un importante núcleo urbano desde sus primeros orígenes, con el dominio ejercido sobre el camino responsable del importante tráfico de metales entre Los Pedroches y las comunidades tartésicas del Valle del Guadalquivir.

Figura 3. Lucena



Fuente: Luis Repiso Hurtado y Tomás López de Vargas Machuca, s. XVIII; Grabado de 1567.

Figura 4. Antequera



Fuente: Luis Repiso Hurtado y Tomás López de Vargas Machuca, s. XVIII; Grabado de 1567.

A propósito de estos trazados territoriales y su vinculación directa con el origen y desarrollo de los centros históricos de estas ciudades, se recoge la siguiente reflexión:

“A partir de los primeros enclaves urbanos, de lo que en nuestros días son las ciudades medias, ha venido siendo una constante en el desarrollo de éstas, la extensión urbana de sus cascos medievales apoyada en los principales caminos de comunicación con ciudades vecinas importantes, constituyendo alguno de ellos la travesía. Estos crecimientos venían delimitados a su vez y de forma transversal, en sucesivos cortes proporcionados por las directrices de otras vías de paso. A gran escala y de forma relevante, este sistema de comunicaciones, construido en sus nodos intermedios por las ciudades medias es lo que, a escala territorial, le confiere al territorio andaluz su condición de espacio constituido en una red jerarquizada” (Feria et al., 1986).

La desaparición en estas ciudades de los espacios fronterizos y beligerantes, y el estímulo de las relaciones de Ultramar, conlleva un aumento demográfico –intenso en ciudades como Baeza, Úbeda, Écija, y Carmona, todas con 25.000 habitantes; Antequera con 20.000 hab.; y Sanlúcar de Barrameda, Osuna, Baena y Andújar, con 10.000 habitantes–, y un crecimiento de su economía, que se basará fundamentalmente en la agricultura con la expansión de la tierra de cultivo. Tiene lugar un reequilibrio territorial: con la aparición de realengos –Baena–, señoríos, presencia de órdenes militares –Orden de Calatrava en Priego de Córdoba–, y una clara influencia de la nobleza y la iglesia, con la aparición de diócesis como las de Jaén–Baeza (1226–1246) o Guadix. Con ello decaen muchas ciudades de interior, principales hasta el momento y se reactivan con energía otras, de localización litoral.

El modelo de organización de la propiedad del suelo pos–reconquista, el aumento demográfico con el fin de las guerras, y la expansión de la ciudad extramuros, conformó un estable latifundismo que, consolidado en un principio por aristocracia, nobleza y clero, y después por la burguesía agraria, se extendió sobre vastos territorios municipales. La nueva dedicación productiva de estas ciudades basada en el trabajo del campo, supuso un cambio en su modelo urbano. Las rentas agrarias producidas y un crecimiento de la concentración de población, supondrán el aumento del patrimonio histórico de estas *agrocidades*<sup>7</sup>.

El urbanismo compacto intramuros de carácter defensivo deja paso al crecimiento extramuros, que incluye cambios morfológicos. Sobre las tramas heredadas de las ciudades de base islámica, los núcleos de las CM se organizan ahora en parroquias o collaciones, acusando una intensa proliferación de edificios religiosos, dando lugar a la arquitectura y el espacio civil moderno. Se desarrollan nuevos y extensos arrabales a partir de las primeras murallas musulmanas, lo que en ocasiones conlleva su derribo<sup>8</sup> –como en Baeza–. Podríamos decir, que gran parte de los centros históricos de estas ciudades se construyeron a partir del impulso derivado del *mecenazgo* del nuevo poder castellano, como por ejemplo, con el linaje de los Fernández de Córdoba en Lucena, los Marqueses de Linares, o el Duque de Osuna.

El proceso desamortizador del s. XIX, con la liberación de grandes superficies de suelo eclesiástico y nobiliario, supuso la presencia de una burguesía agraria, que se asentó en estas ciudades y estableció un control sobre la población mediante el empleo de la institución caciquil y el trabajo asalariado jornalero, causante de las intensas y multitudinarias protestas campesinas extendi-

7. Las *agrocidades*, como la base urbana histórica más fidedigna de lo que en trabajo denominamos CM, debe su origen y persistencia a múltiples factores, según se indica en López–Casero (1989).

8. Véase Atlas de la Historia del Territorio de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Junta de Andalucía.

das hasta la actualidad. Con ella, se vuelven a repetir los esquemas de manifestación de riqueza pero haciendo uso, en sustitución de la producción urbana nobiliaria, militar o religiosa, de una renovada arquitectura civil y cultural, lo que conllevó la multiplicación de los equipamientos y edificios civiles, como ayuntamientos, cárceles, casinos, teatros, universidades, cementerios, hospitales o tribunales. Tienen lugar igualmente las operaciones de apertura y ensanchamiento de los espacios públicos, creándose plazas, mercados de abasto o paseos. Otros cambios urbanos de interés durante este siglo y principios del siguiente, fueron derivados de la adaptación de las ciudades a la llegada del ferrocarril, como en Linares (Figura 2), la mejora de las infraestructuras urbanas, del viario rodado, y de los puertos (Grindlay, 2003).

## 2.2. Forma y elementos urbanos de las CM hasta el último cuarto del siglo pasado

Se trata de ciudades que, hasta los años 70, han construido lo que hoy delimita como centro histórico el PGOU de cada una de ellas en sus planos de ordenación. Hasta entonces, observamos una ciudad compacta y yuxtapuesta, caracterizada por la continuidad entre los fragmentos que la componen, *apretados* unos contra otros. En este escenario, las arquitecturas civiles y religiosas y sus espacios públicos adjuntos, que se mencionaban en apartados anteriores –los paseos arbolados hasta la estación de ferrocarril, las plazas de las iglesias locales, el mercado o *plaza de abastos*, el casino, el teatro, etc.–, correspondientes a épocas diversas, no sólo actúan como “focos importantes de la vida colectiva” (López-Casero, 1989), sino también como las piezas esenciales de articulación y continuidad entre los distintos fragmentos y tejidos urbanos –fundamentalmente de uso residencial popular, correspondiente a una población empleada mayoritariamente en el campo– que conforman el centro histórico.

En éste último, los espacios públicos más importantes son las calles principales y las plazas centrales, pues la estructuran y le aportan cohesión (Millán et al, 1991). Estas calles, de connotación territorial dado que conectan con poblaciones vecinas, son en gran medida responsables de la forma urbana de la ciudad, pues han direccionado sus primeros crecimientos y han marcado las alineaciones y los límites de los barrios más consolidados. En las cartografías correspondientes a la ciudad histórica se leen como profundos surcos que, arrancando desde las arquitecturas y plazas más arraigadas, discurren a través del tejido urbano compacto hasta que alcanzan los límites de la misma; a partir de esta intersección, en su recorrido por las coronas más periféricas, se vuelven difusos, convertidos en carreteras de escaso o nulo protagonismo peatonal, o simplemente desaparecen (Imagen 5). Son los únicos trazados que permiten reconocer el grosor completo de la ciudad y la medida de sus distintas capas urbanas, que disfrutaban de gran espesor histórico; a través de ellos se puede atravesar la ciudad a pie en no mucho más de media hora, dada la extensión de la CM, haciéndolas peatonalmente abarcables. Son elementos de gran centralidad y civismo (Campos y Abarca, 2013), pese a resultar muy castigadas por el tráfico rodado; condensadoras de usos, actividades –comercio, servicios– y arquitecturas importantes –edificios representativos, sedes–.

Las plazas centrales, al igual que estas calles, son los centros de gravitación económica y social de la CM. “La gente muestra preferencia clara por la cercanía de los vecinos y el ruido y la animación del centro social” (López-Casero, 1989). Por su posición en la ciudad y su permanencia en la memoria histórica, estas plazas son además muy usadas. Presentan una gran afluencia tanto peatonal como rodada; en ellas se desarrollan numerosas actividades urbanas diversas y simultáneas; son los espacios más polivalentes de la ciudad. Cuando este tipo de plazas se sitúan en una posición más excéntrica, la pérdida de centralidad se compensa con un aumento de la acce-



sibilidad, dada su proximidad a otras infraestructuras de mayor calado. El vínculo entre plaza y arquitectura histórica es estrecho; ambos elementos se refuerzan recíprocamente desde un punto de vista tanto formal como funcional, pues la primera se conforma como el vestíbulo previo que da acceso y recibe la forma arquitectónica de la segunda.

Imagen 5. Linares. Ejes, paseos y plazas principales de la ciudad –delimitada por las nuevas rondas viarias– y los fragmentos urbanos que articulan.



Fuente: elaboración propia, basada en los dibujos del Plan de Movilidad para la ciudad de Linares, del Laboratorio de Urbanismo de la Universidad de Granada.

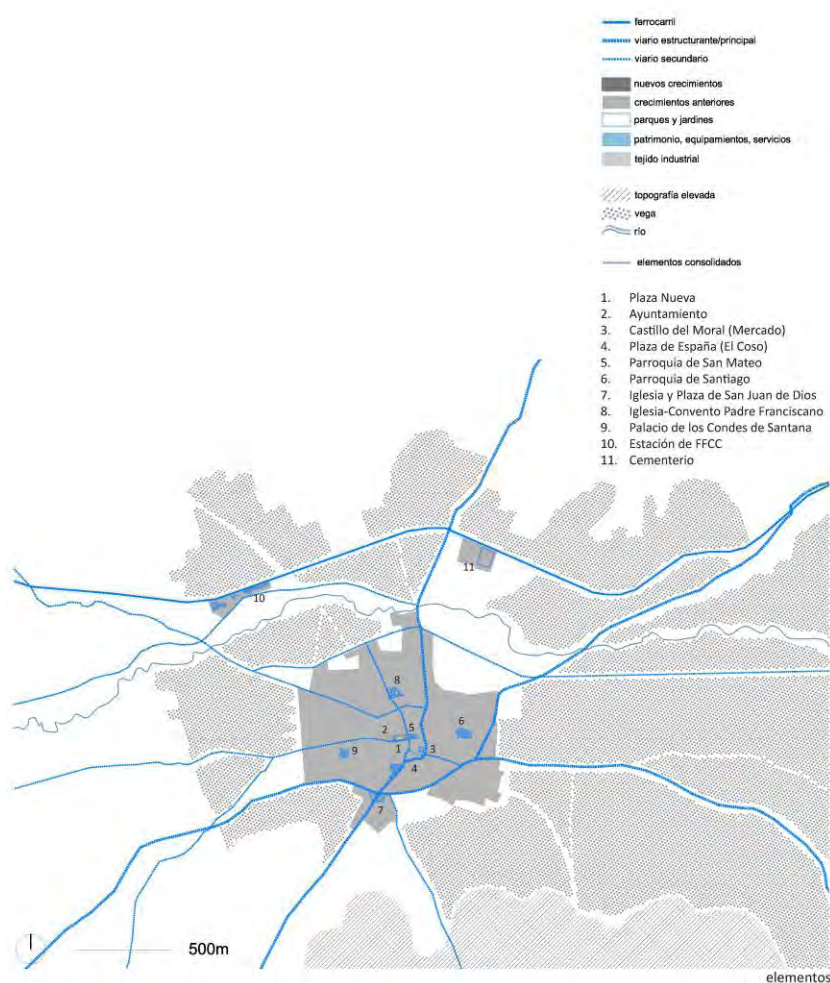
La CM, en su centro histórico, se ha ido construyendo a través de una lenta pero sólida sedimentación en torno a estos elementos y arquitecturas representativas de la ciudad. Es el resultado de un proceso de agregación parcela a parcela, unas junto a otras, que ha ido configurando los distintos fragmentos urbanos que componen a su vez un tipo de ciudad compacta y yuxtapuesta. Esta forma de ciudad presenta una relación clara con el territorio a través de su emplazamiento, lo que se pone de manifiesto en ciertos lugares o elementos de encuentro entre la ciudad y su marco geográfico; algunos de ellos son:

- Fragmentos bien articulados a través de sus elementos urbanos principales —calles, plazas, paseos— que presentan un contacto directo con el espacio rural; circunstancia que se observa con frecuencia dado su generoso perímetro de contacto ciudad–campo.
- Calles y plazas que surgieron al pie de las murallas defensivas primigenias, existentes aún o no, de gran amplitud perceptiva.
- Espacios públicos junto a los primeros enclaves urbanos de la ciudad, que ocupan muchas veces posiciones elevadas —en cerros o promontorios aislados— y que permiten atractivas vistas (Imagen 6).

Como apunta López-Casero (1989) sobre las ciudades medias andaluzas:

“Entre los rasgos comunes de todas ellas, el elemento clave que no puede faltar es la coincidencia o interrelación de los dos grupos principales que la conforman: el agrario y el urbano. En ellas, estos dos mundos se enfrentan y amalgaman, confunden y clarifican, terminando por constituir algo específico e irreductible a categorías previamente establecidas”.

Imagen 6. Lucena. Crecimiento urbano hasta 1956 y principales elementos urbanos de su centro histórico.



Fuente: elaboración propia, basada en el vuelo aéreo de 1956 o vuelo americano.

### 3. Forma y situación

En esta segunda parte de la investigación, se pretende caracterizar el cambio morfológico que experimentan las CM en los distintos crecimientos urbanos a partir de su centro histórico, e identificar sus principales factores influyentes, que son: infraestructuras y planeamiento.

A partir del último cuarto del s. XX, diversas circunstancias de carácter global (Bellet y Llop, 2004), como: la vuelta de los emigrados, el éxodo rural hacia las ciudades –entre las que incluimos las CM– (García, 1969), la motorización, la mecanización del campo, el incremento del

viario y la mejora de las infraestructuras, el avance en los instrumentos de planificación de estas ciudades, la constatación autonómica, la proliferación de los servicios, el aumento de las rentas del suelo o el desarrollo del sector de la construcción, entre otros, provoca en pocas décadas un gran crecimiento urbano de estas ciudades más allá de su centro histórico, creciendo en sus últimos 50 años más que en el resto de sus 10 siglos de historia. Tiene lugar un importante cambio morfológico: frente a la ciudad compacta y continua, surgen nuevas formas urbanas dispersas, contiguas, y fisonómicamente diferentes.

Esta transformación se debe a la confluencia de varios factores. Por un lado, el aumento del viario y la diversificación de las infraestructuras, el desarrollo de las actividades productivas dentro de un contexto económico global, el aumento de los servicios debido a la concepción de la CM como cabecera comarcal (Consejería de política territorial, 1983), y el cambio en las preferencias residenciales –de centro a periferia, la irrupción de la vivienda unifamiliar–, han incrementado progresivamente los procesos de dispersión urbana y demandan una ordenación más eficiente del suelo, lo que supone un importante cambio taxonómico con respecto a morfología y uso de suelo, arquitectura y tipo de actividades desarrolladas en la ciudad tradicional.

Por otro lado, la localización geoestratégica de muchas de estas ciudades que ocupan posiciones regionales centrales –localizándose en importantes pasos entre cordilleras, en la continuación de las principales líneas de comunicación provenientes del resto del país, entre centros provinciales cercanos, etc.–, y que, en consecuencia, se sitúan junto a los corredores infraestructurales más importantes de la región, supone un intenso estímulo para su crecimiento y desarrollo urbano, dirigido de forma planificada hacia estos últimos.

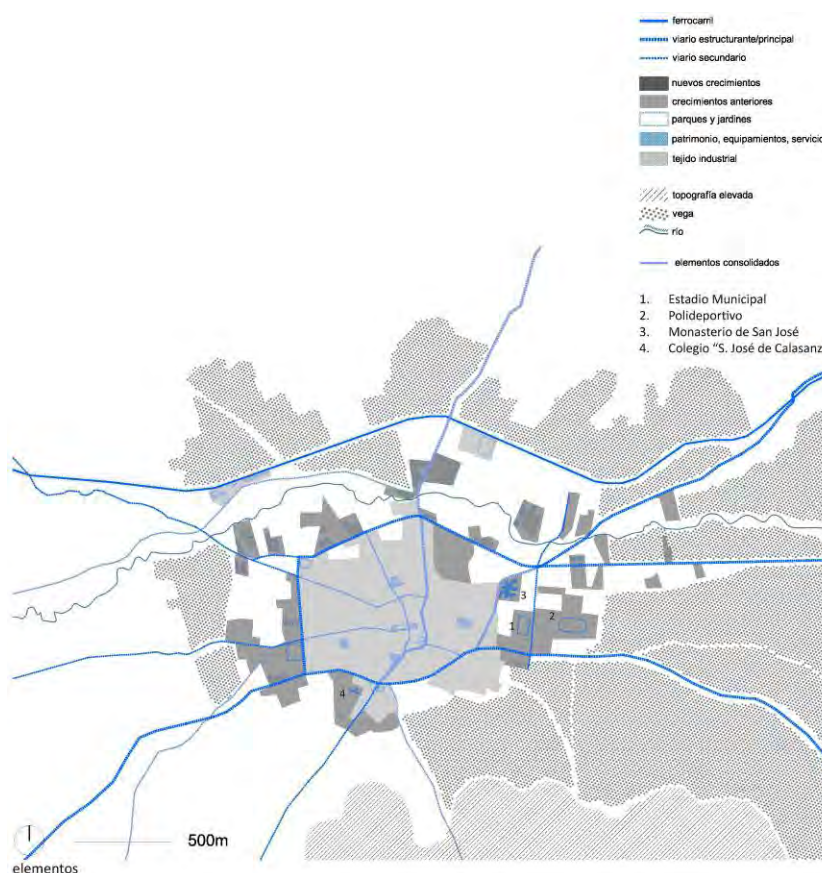
Estas circunstancias están sedimentando, a través de los distintos instrumentos de planeamiento vigentes, en ciudades que sufren, cada vez más, diversos grados de transformación de su forma general primigenia, como por ejemplo: crecimientos muy direccionados –Lucena–, policéntricos –Antequera–, previsiones sobredimensionadas –Osuna–; estas nuevas formas urbanas, de aspecto homogéneo y crecimiento acelerado en los últimos años, presentan graves deficiencias de articulación entre sí, con el resto de la ciudad existente y con el territorio, favoreciendo la pérdida de identidad local y dificultando la habitabilidad urbana en general.

### ***3.1. Forma y elementos urbanos de las CM desde el último cuarto del siglo pasado hasta la actualidad***

En un análisis pormenorizado de los crecimientos urbanos de estas ciudades dentro de los distintos cortes cronológicos recogidos, observamos desde 1956 hasta 1977 (Figura 7) que desaparecieron las murallas, según caso, hasta los años 70, la práctica totalidad de la producción urbana existente hasta el momento en las CM, había estado creciendo ocupando suelo desde dentro hacia fuera, siendo la distancia al centro la que organizaba las actividades, las clases sociales, o las rentas del suelo, en las sucesivas coronas de urbanización. Hasta este periodo, lo urbano construido coincidía sensiblemente con el centro histórico actual. La ciudad compacta, central y continua, comienza ahora a crecer mediante fragmentos contiguos –unos junto a otros pero sin elementos de continuidad o adherencia– a la ciudad existente, y a saltos en sus *ruedos* y *alfoces* o extrarradio, antes ocupados tan solo por parcelas agrícolas, cementerios, o estaciones de tren algo alejadas de la ciudad. El campo que rodea la ciudad comenzará a mezclar lo urbano con lo rural; ésta se dibujará a modo de archipiélago.

Durante esta década y con mayor intensidad que en la anterior, la mecanización de la industria del campo y la motorización, con el considerable aumento del parque automovilístico, de las infraestructuras rodadas en general, del transporte público, de la velocidad de desplazamiento, y con la aparición de los talleres y las empresas del sector, hacen que surjan los primeros fenómenos de dispersión, de carácter industrial. Ya no será la distancia de desplazamiento la que organice el espacio, sino la suma no casual de muchas de ellas (Solá-Morales, 2008). Desde este momento, surgen con fuerza los barrios de viviendas sociales en bloque, destinados a absorber el incremento poblacional conforme va decayendo el fenómeno emigratorio andaluz, y se observan los primeros equipamientos básicos, como colegios, cuarteles, campos de fútbol y parques, para abastecimiento y servicio de esta nueva población.

Imagen 7. Lucena. Crecimiento urbano hasta 1977; primeros fragmentos de carácter disperso.

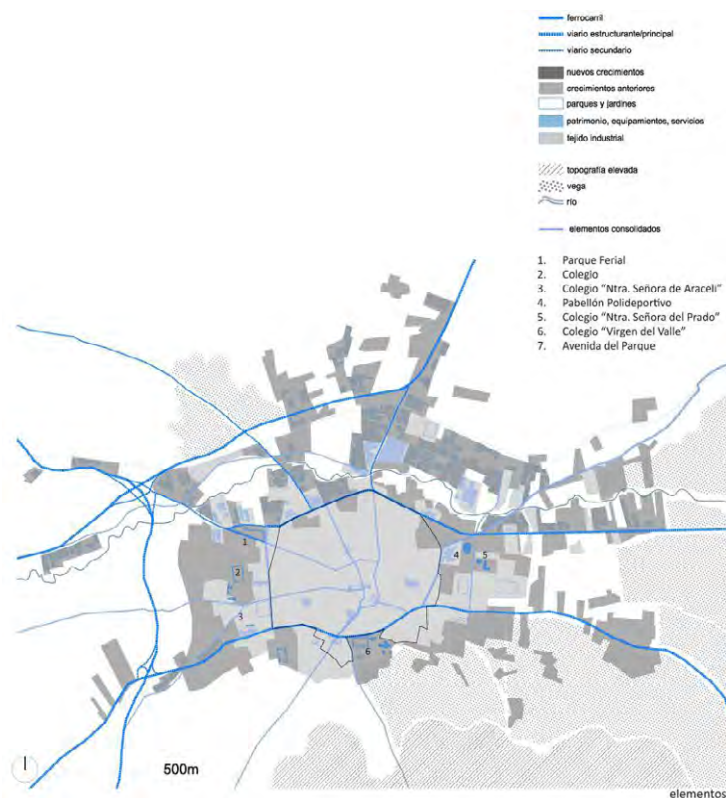


Fuente: elaboración propia, basada en el vuelo aéreo de 1977, Instituto Geográfico Nacional.

Desde 1977 hasta 1998 (Imagen 8) es cuando, rotos los vínculos tradicionales de las CM con su emplazamiento, tiene lugar con más intensidad “el estallido de la ciudad” (Font, 2004). Ya consolidado el proceso autonómico, proliferan considerablemente los servicios públicos, ya de carácter diverso: como IES (Instituto de Educación Secundaria), politécnicos, hospitales y centros de salud, centros deportivos variados, parques de bomberos, apeaderos de autobús, etc. Aparecen los primeros centros comerciales en las CM y se construyen infraestructuras de gran calado, como variantes y autovías. Aumenta considerablemente la presencia del tejido ligado al sector secundario, con el realce de la industria de la construcción. Se construyen los polígonos industriales. Comienza la difusión de la vivienda unifamiliar, y la intensa proliferación del sector terciario. La ciudad crece y se desarrolla longitudinalmente a lo largo de sus vías principales.

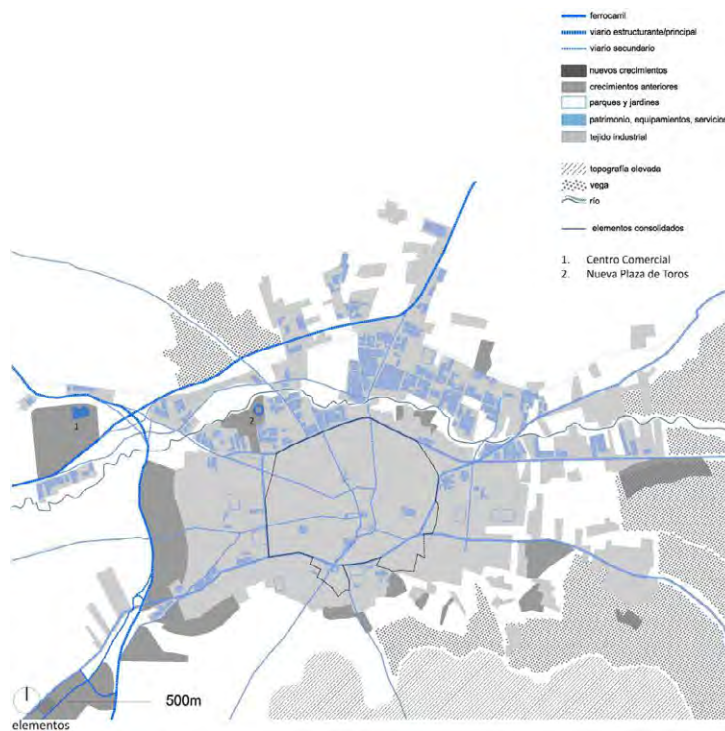


Imagen 8. Lucena. Crecimiento urbano hasta 1998; proliferación de las arquitecturas de servicios y el tejido industrial.



Fuente: elaboración propia, basada en el vuelo aéreo de 1998, Junta de Andalucía.

Imagen 9. Lucena. Crecimiento urbano hasta 2009; fuerte desarrollo urbano basado en la vivienda unifamiliar.

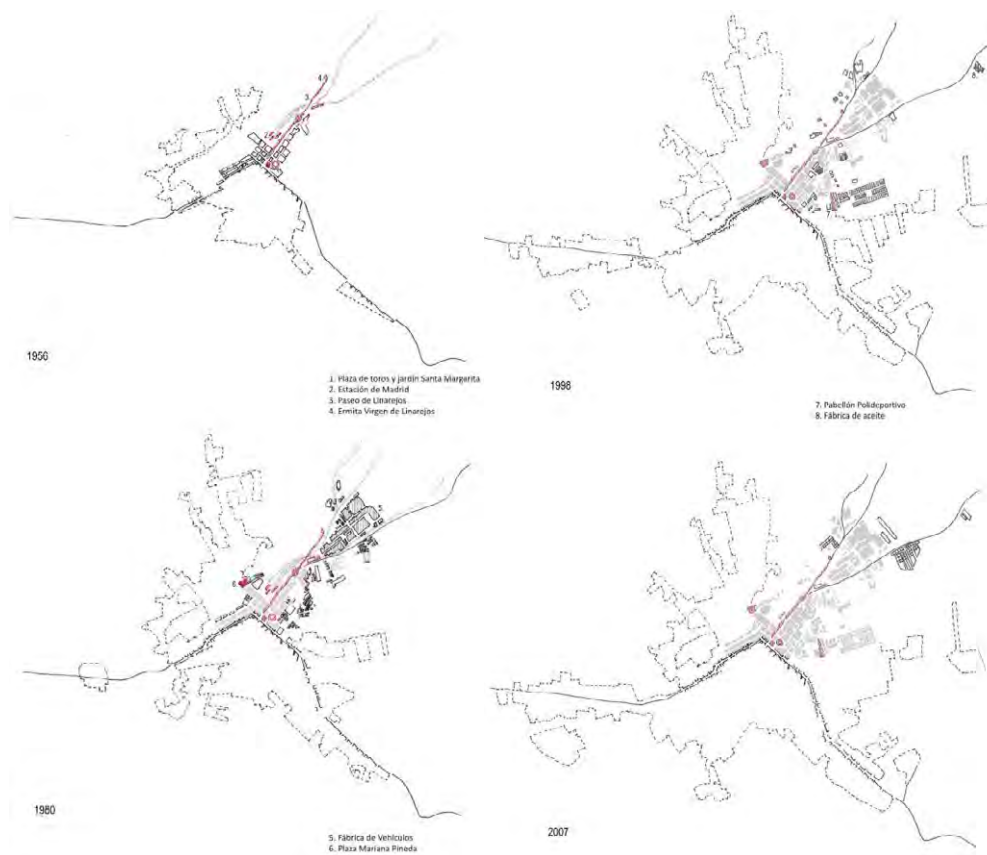


Fuente: elaboración propia, basada en el vuelo aéreo de 2009, Junta de Andalucía.



Desde 1998 hasta 2009 (Imagen 9) tiene lugar un fuerte *boom* inmobiliario –que no es exclusivo de este periodo–, con la ocupación de suelo a través de la vivienda colectiva y sobre todo unifamiliar en sus diferentes asociaciones, y el crecimiento en general de la ciudad, ocupando áreas intermedias y hacia las nuevas variantes rodadas. Aumenta el número de centros y áreas comerciales, junto a los nudos de acceso, y ahora como atractoras de otros usos urbanos. Las nuevas leyes del suelo y los modernos PGOU, la evolución de los medios de transporte, y las nuevas preferencias habitacionales, también aumentan y especializan tanto la superficie de los espacios libres en las ciudades, como las construcciones relacionadas con el sector servicios: con la aparición de los grandes parques, las áreas deportivas especializadas, y los renovados equipamientos del transporte y la movilidad, que incorporan en algunos casos la intermodalidad, como ocurre con las últimas estaciones de AVE (Alta Velocidad Española) construidas en estas ciudades. Tiene lugar igualmente una especialización del sector secundario, con la aparición, en algunas ciudades más afortunadas, de los parques empresariales y tecnológicos –Antequera– e incluso un cuaternario, con la presencia o proyecto de universidades –Linares– y centros de innovación –de la madera en Lucena, agroalimentario en Loja–. La nitidez de la forma urbana de las CM en relación al emplazamiento y a los ejes territoriales que coinciden en la ciudad, patente hasta la década de los 70, se vuelve ahora más difusa con el fuerte crecimiento fragmentario y disperso de la ciudad por contigüidad y a saltos, caracterizado a su vez por un gran consumo de suelo a partir de su centro histórico, en forma de mancha de aceite.

Imagen 10. Linares. Secuencia de crecimiento según vuelos aéreos correspondientes entorno a eje urbano Nordeste.



Obsérvese como ya en 1980 el crecimiento urbano se desliga del paseo de Linarejos y se apoya en el nuevo viario rodado, antiguas líneas de ferrocarril.

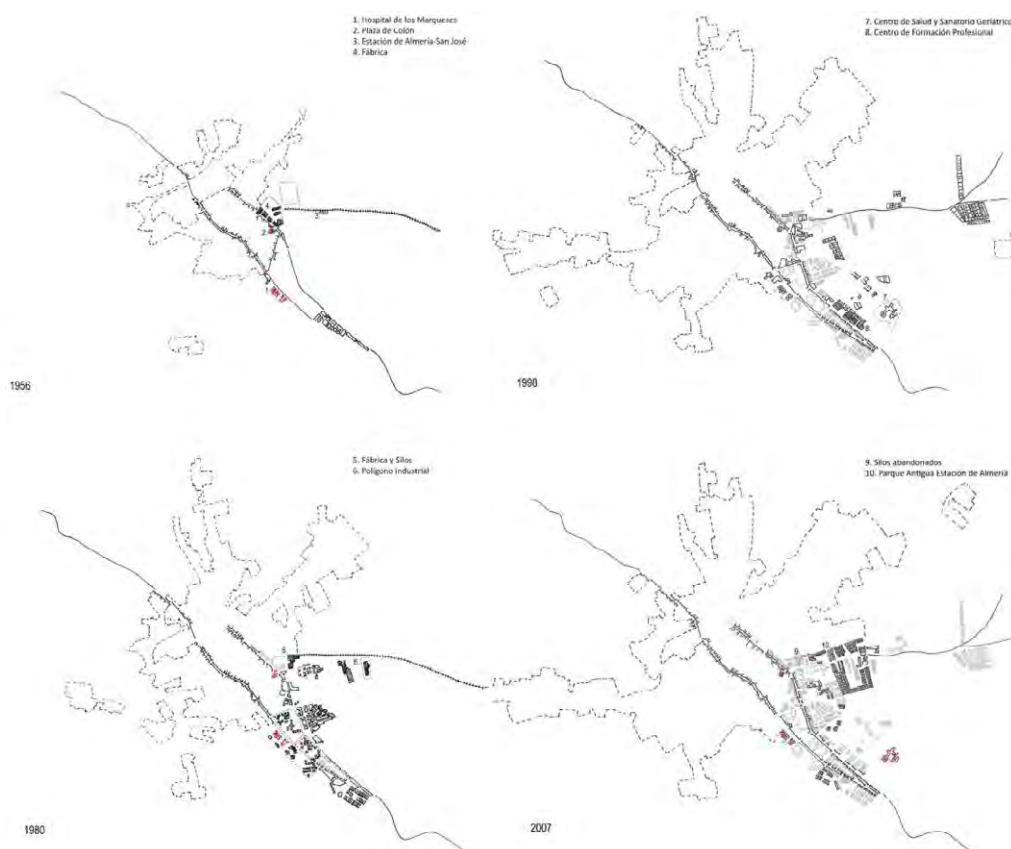
Fuente: elaboración propia.

Fuera del centro histórico, a lo largo de sus sucesivos crecimientos, la nueva ciudad mantiene el proceso de agregación progresiva de fragmentos en torno sus ejes principales; se sirve ahora de ellos como mero acceso rodado, más que como espacio público de relación e identidad, lo que incide directamente en la forma en que se articulan sus nuevas piezas urbanas: de continua a contigua. Esta adición de fragmentos ya no es exclusivamente yuxtapuesta, sino también *a saltos*; presentan ahora fisonomía muy diversa y mayor autonomía formal y funcional –una agrupación de naves industriales, un residencial unifamiliar, un enclave de servicios–.

Por otro lado, este tipo de ciudad, al contrario de lo que ocurría con la ciudad histórica, presenta una relación con su marco geográfico mucho menos evidente, lo que podemos observar en (Imágenes 6 a 11):

- La disminución del perímetro de contacto ciudad–campo de la forma general de la ciudad.
- La falta de continuidad de los ejes principales de la ciudad –elementos de gran centralidad– a través de las distintas coronas de crecimiento previstas.
- La falta de carácter estructurante de muchos de los elementos que componen los sistemas generales –espacios libres, equipamientos, viario– previstos por los PGOUs.
- El trazado de nuevas rondas viarias y la localización de ciertas arquitecturas de servicios de gran envergadura que irrumpen en relaciones ciudad–territorio consolidadas.

Imagen 11. Linares. Secuencia de crecimiento según vuelos aéreos correspondientes entorno a eje urbano Sudeste.



Obsérvese como a partir de la imagen de 1980 el crecimiento urbano, a diferencia del periodo anterior, se constituye mediante fragmentos dispersos, autónomos y de tipología diversa que se alejan de la yuxtaposición del centro histórico; buscan ahora la accesibilidad de las nuevas radiales rodadas.

Fuente: elaboración propia.

### 3.2. El estímulo de las infraestructuras

En cuanto a la localización de las CM dentro de su ámbito espacial regional, son relevantes en esta investigación aquellos aspectos de carácter urbano que se derivan de la proximidad a las grandes infraestructuras andaluzas, pues han sido estas últimas las que vienen estimulando notoriamente su crecimiento urbano a lo largo de su trazado y en sus accesos. El conjunto de redes e infraestructuras del transporte y sus servicios asociados, son elementos esenciales para la accesibilidad e interconexión del territorio y sus ciudades, condición que incide directamente sobre el desarrollo de sus economías. En Andalucía, tal y como recoge el POTA (2006) en su articulado:

“El sistema de transportes ha sido considerado, históricamente, como una de las limitaciones más potentes para su desarrollo económico y territorial. La posición geográfica, como una región periférica en el contexto europeo, alejada de los principales centros económicos, determina que Andalucía haya contado, hasta ahora, con unos bajos niveles de accesibilidad, tanto externa como interna, a lo que contribuyó decisivamente, además, el tradicional bajo nivel de dotación de infraestructuras”.

El actual sistema de transportes dominante en la región andaluza se identifica con: un elevado predominio de la carretera<sup>9</sup> y los medios privados, la baja participación del transporte ferroviario y la ausencia de una adecuada intermodalidad que integre los diferentes modos de transporte, entre otras; a diferencia de otras regiones y ámbitos similares a los estudiados en esta investigación, donde el nivel de articulación y desarrollo del territorio ha sido tradicionalmente mayor al existir una red de ferrocarril intermedia<sup>10</sup>. El aumento de atención a la región andaluza por parte de la administración central en los últimos 20 años, se ha traducido, aun de forma tardía, en un aumento progresivo de la inversión pública en cuanto al desarrollo de infraestructuras de la movilidad. Podemos decir, por tanto, que el vínculo entre ciudad e infraestructura se ha ido intensificando de forma paralela al proceso anterior.

Hasta el último cuarto del siglo pasado en Andalucía no se trazaban variantes, suponiendo un retraso con respecto al panorama europeo e incluso nacional; no hace más de dos décadas que se comenzaron a construir autovías, algunas de las cuales aún permanecen hoy dibujadas en el papel; hace tan sólo unos pocos años que le llegó la hora a la alta velocidad ferroviaria. La mejora en general de las infraestructuras existentes y la llegada de unas nuevas más modernas, tienen un efecto inmediato sobre la ciudad: la dispersión de los usos urbano; algunos de ellos, tradicionalmente concentrados en el centro histórico de la ciudad, otros nuevos que se sitúan en sus afueras, necesitados de mayor espacio y accesibilidad para desarrollar sus actividades.

Las infraestructuras, ciudad ellas mismas, con responsabilidad en el tiempo de la transformación del trabajo y del capital en materia urbana acumulada, son cosas urbanas de interés en esta investigación. La reflexión en torno a la ciudad, entendida como una concentración de actividades e infraestructuras en el territorio, cobra intensidad en las CM con respecto a estas últimas cuando se observan sus diferentes respuestas urbanas y la mutabilidad de su forma. Son episodios generales de referencia: la aparición del tren del s. XIX y su desaparición en el s. XX, el planeamiento y

9. La red de carreteras a principio de este siglo, permite que el 79% de la población andaluza esté a menos de 5 kilómetros de distancia de una autovía o autopista, y el 87% a menos de 10 kilómetros.

10. En concreto, la red de ferrocarril de vía estrecha de los 80, que enlazaba la totalidad de *ciutats mitjanes* catalanas del momento: Mataró i Arenys, Granollers, Martorell, Vilafranca, el Vendrell, Vilanova, Figueres (TBF); Sabadell, Terrassa, Manresa, Calaf, Cervera, Tarragona, Tortosa, Amposta, Montblanc, Vic (Nord); Olot, Palamós, Sant Feliu, Igualada, Berca, desarrollando una relación física traducida en una urbanidad del ferrocarril que no se ha producido en otras redes de ciudades medias en España. En Gómez y Domingo (2002): “La vialitat de Catalunya”, Revista *Quaderns d’Arquitectura i Urbanisme*, pp-26-32. COAC.

trazado de las nuevas variantes a partir de los años 60, la aparición de nuevos accesos como polos de crecimiento urbano, la proliferación del tejido difuso apoyado por el desarrollo viario, y la proyección de nuevos apeaderos de autobús o las nuevas estaciones de AVE en los últimos años.

### 3.3. *Planeamiento y forma urbana*

Estas dinámicas de crecimiento urbano tienen lugar desde los últimos 20 o 30 años del siglo pasado. En los años 80 y 90 fueron reguladas por las derogadas Normas Subsidiarias, antiguo instrumento de ordenación y gestión del suelo también para las CM; desde hace una década son ahora estimuladas por los modernos PGOU.

Esta reciente figura de planeamiento presenta por defecto un *modus operandi* que está transformando nuevamente estas ciudades en cuanto a su morfología: la previsión de una gran cantidad de suelo urbanizable en forma de mancha de aceite y dirigido desde las áreas más centrales de la ciudad hacia las nuevas rondas rodadas. Como hemos visto, la ordenación de estas nuevas extensiones urbanas se realiza sin establecer la adecuada continuidad con los elementos de referencia y cohesión del centro histórico, lo que favorece el desequilibrio urbano.

Este mecanismo de producción de ciudad es factor común general a los PGOU de las ciudades analizadas. Las grandes bolsas de suelo urbanizable resultante determinan la capacidad de crecimiento en el tiempo de estas CM, pero no encuentran correspondencia alguna con una previsión real del mismo que responda a criterios no tan fundamentados en expectativas de negocio inmobiliario, como en otros de mayor lógica, que pudieran atender en mayor medida a: balances demográficos, desarrollo de otros usos según crecimiento económico, o incremento de la superficie de sistemas generales orientados a una mejora urbana, por mencionar algunos (Imagen 12).

El crecimiento de estas ciudades, fundamentado en un elevado consumo de suelo, supone un gran gasto energético y graves dificultades para su mantenimiento posterior. Canalizado a través del planeamiento actual, tan solo encuentra límites temporales en el trazado de sus nuevas rondas; infraestructuras a modo de cinturón que, en sus sucesivos Planes, encontramos cada vez más holgados. De la misma manera, se observa la ausencia de elementos de trabazón entre la ciudad existente y la nueva. Cuando los hay, presentan características urbanas muy similares entre sí, prevaleciendo su forma lineal, su carácter rodado y la escasez adherencias transversales.

## 4. Formas iguales para ciudades diferentes. Casos particulares

En esta tercera parte de la investigación se constata la influencia de los factores analizados en los apartados anteriores en la transformación de la forma urbana actual de las CM según el análisis de unos casos particulares.

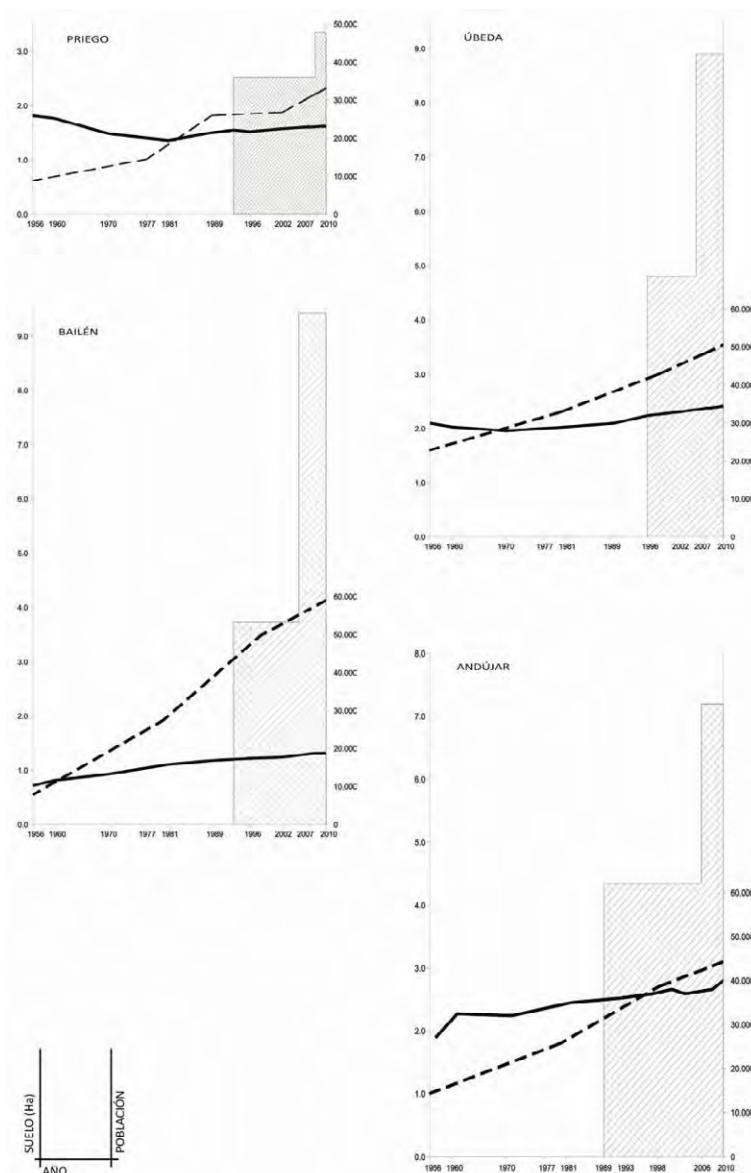
Planeamiento e infraestructuras, por tanto, están repercutiendo en un cambio de la lógica tradicional de crecer de estas ciudades y por lo tanto de su forma urbana, pareciéndose éstas cada vez más entre sí. A continuación, como avance en la constatación de este tipo de trasgresión formal, se citan algunos ejemplos referidos con mayor intensidad en apartados posteriores.

Antequera, de tradicional forma abanicada debido a las condiciones geofísicas de su emplazamiento, que sitúan la ciudad entre vega y sierra, ve multiplicada su condición de centralidad territorial desde la oportunidad de sus infraestructuras, fundamentada en su ventajosa localización

junto a la *espina dorsal* de las comunicaciones Norte-Sur y Este-Oeste de Andalucía con el resto del país y la región. Atendamos a las previsiones del PGOU para seguir describiendo diversas circunstancias que afectan y transforman la forma general de esta ciudad.

Imagen 12. Gráficas de relación entre población, urbanización existente y urbanización prevista por el planeamiento para varias CM.

La superficie rayada de cada gráfica –en hectáreas– se corresponde con el crecimiento urbano previsto por el planeamiento anterior –escalón inferior– y el planeamiento actual –escalón superior–. Obsérvese como para una curva demográfica estancada o en ligero ascenso, el crecimiento urbano previsto es siempre considerablemente ascendente.



Fuente: elaboración propia, basada en: 1) Datos poblacionales: Instituto de Estadística y Cartografía de la Junta de Andalucía; 2) Cómputo de suelo previsto para crecimiento urbano: medición de superficies de los vuelos aéreos de fechas 1956, 1977, 1998 y 2007, así como las previsiones de crecimiento para los próximos años establecidas por el PGOU de cada ciudad analizada.



En Lucena, la demanda de suelo industrial para el desarrollo de diversos sectores productivos especializados, junto con el atractivo que supone para su localización el reciente trazado de modernas infraestructuras, ha derivado en la ruptura de un tradicional orden urbano de carácter radio-concéntrico, extendido sobre el territorio de forma isótropa, a favor de nuevas formas de uso industrial exclusivo y presunta incapacidad para construir ciudad.

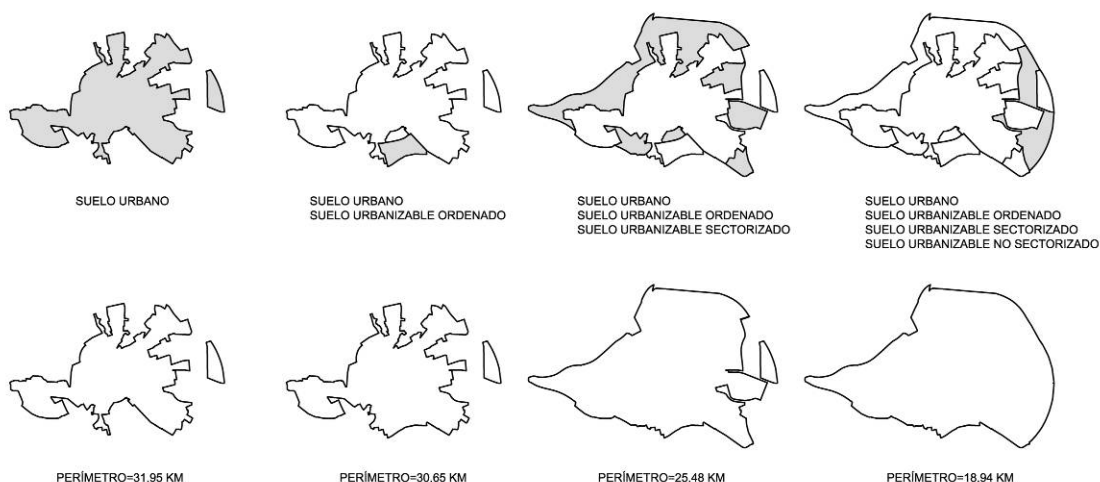
Otro caso de interés versa sobre la oportunidad que pudo generar en Loja la ubicación de la nueva estación del AVE en el refuerzo local de una de los trazados *paralelos* que estructuran su forma lineal –Río Genil, ferrocarril, A-92, Carretera Nacional–; por un lado, como nueva arquitectura equipamental a ubicar en un área de la ciudad monofuncional de escasas referencias centrales; por otro lado, como nodo atractor de nuevos trazados viarios que hasta ahora irrumpían en la relación río-ciudad.

#### 4.1. Linares: de ciudad-estrellada a ciudad-isótropa

Ciudad situada junto a una encrucijada de importantes caminos protagonizada fundamentalmente por la línea de ferrocarril, la Autovía Linares-Albacete, el río Guadalimar y la antigua carretera Córdoba-Valencia. A rasgos generales podríamos decir que la constante forma de crecer en el tiempo de Linares en forma de estrella o *mano abierta*, se ha realizado a lo largo de sus principales ejes radiales de conexión con el territorio, algunos de los cuales era en el pasado de uso ferroviario. Ahora en cambio, las últimas previsiones de su planeamiento califican como suelo urbanizable el espacio libre tradicionalmente existente entre sus radiales, lo que se traduce directamente en un cambio de su forma general de ciudad; algunas consecuencias de ello son:

- Una disminución sensible de la longitud de su perímetro de contacto ciudad-campo, con la consecuente pérdida de relación –visual, física– entre lo urbano y su marco geográfico (Imagen 13).
- Una progresiva transformación tipológica residencial estimulada por el cambio de su localización exterior o de borde a interior
- Pérdida de ciertos elementos o espacios de identidad.

Imagen 13. Linares. Clasificación de suelo y evolución perímetro forma urbana.

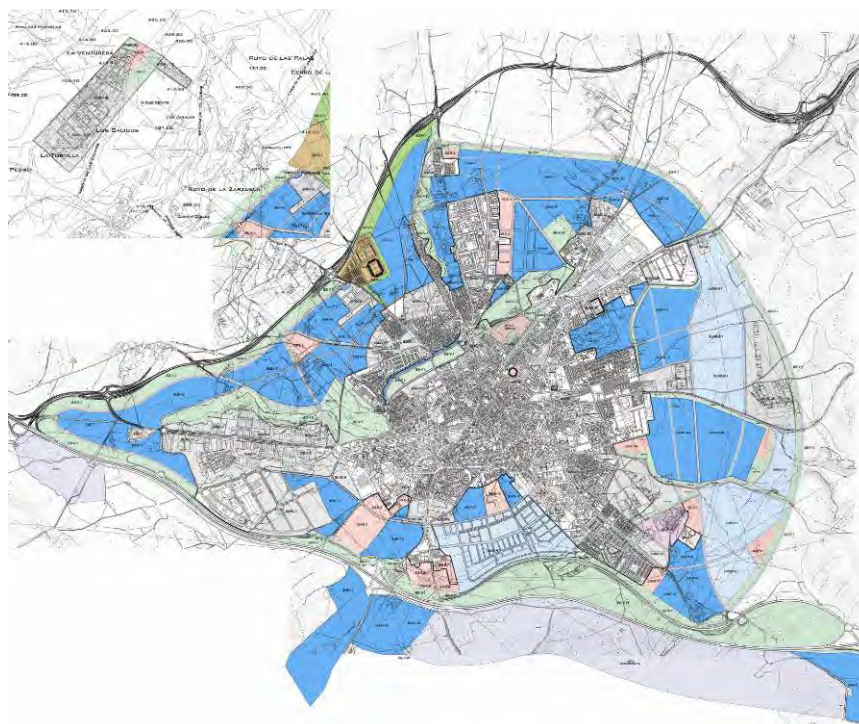


Fuente: elaboración propia, basada en los planos de ordenación del PGOU de Linares.

El motivo de esta transformación lo encontramos directamente relacionado con la ordenación planteada por su PGOU, que propone el trazado de varios sectores de arco rodados a modo de rondas, con centro en el centro histórico, con el objeto de mejorar la movilidad entre radiales, y conectar, a modo de cierre en el borde Este de la ciudad, las dos arterias territoriales principales que delimitan Linares –A-312 y N-322– y que resultan del desdoblamiento en forma de horquilla de la autovía Linares–Albacete. La *bolsa* de crecimiento prevista para los próximos años queda así constituida, previendo un rápido desarrollo del suelo urbanizable cuanto más cercano se encuentra del centro urbano, y de urbanización posterior a medida que nos alejamos de él, a modo de coronas concéntricas (Imagen 14).

Entre las superficies urbanizables propuestas los sistemas generales de espacios libres y equipamientos debieran presentar un carácter estructurante, sin embargo, en el ejemplo expuesto no se observa la previsión de elementos urbanos que consoliden con claridad la *territorialidad* de los ejes radiales, ni articulen las nuevos fragmentos urbanos entre sí y con el resto de la ciudad. Aunque encorsetada, es quizá la alineación de espacios libres ordenados por el Plan en torno al Arroyo de Baños –al Norte de la ciudad– el recuerdo más intenso de la antigua forma en estrella por la que el campo circundante penetraba hasta el corazón mismo de la ciudad.

Imagen 14. Linares. Plano de Ordenación.



Fuente: PGOU de Linares.

#### 4.2. Osuna: de ciudad-promontorio a ciudad-direccionada

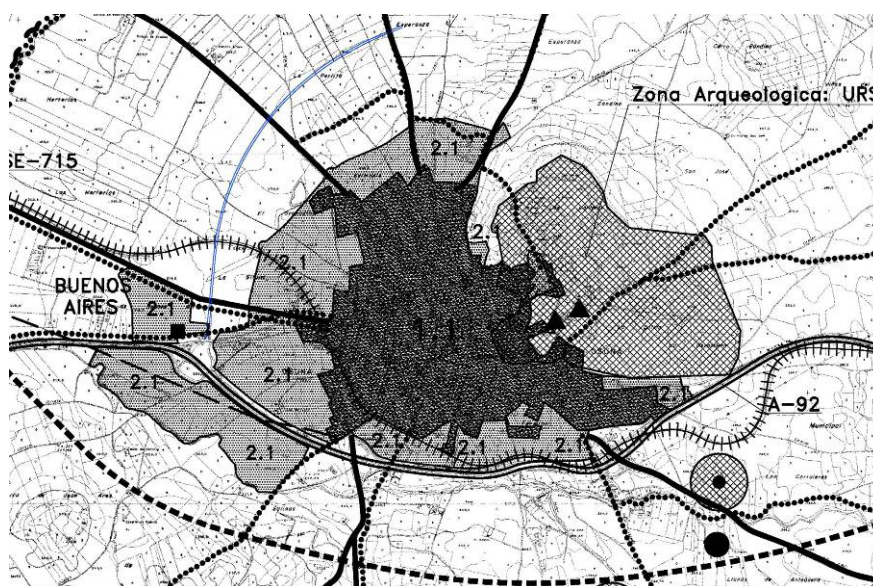
Fundada por los romanos y de gran importancia estratégica a lo largo de la historia por su emplazamiento elevado junto a la antigua línea fronteriza con el reino nazarí de Granada durante la Edad Media. Se encuentra situada en una amplia extensión de campiña en la zona central de Andalucía, atravesada por múltiples caminos radiales en todas direcciones que confluyen en ella. Disfruta de buenas comunicaciones por situarse junto a las importantes arterias territoriales: Autovía A-92 y Autovía del Sur, ésta última a su paso por la cercana y vecina Écija. Se encuentra

a una hora en coche de Sevilla, Córdoba y Málaga; y a hora y media de Granada, Jaén, Jerez y Algeciras. En un futuro cercano dispondrá de una nueva estación de AVE, nodo del corredor ferroviario Sevilla–Antequera.

La planificación de la nueva ronda Noroeste, conectada a la A-92, y la reconversión del trazado de ferrocarril en vía rodada de gran capacidad, estimulan la previsión por parte su PGOU de enormes áreas de uso residencial e industrial hacia Norte, Oeste y Sur del suelo urbano actual. Por otro lado, el gran sistema general de espacios libres que prevé el Plan, se materializa en una larga banda situada en la periferia Sur de la ciudad, que queda totalmente desligada de la misma debido al encorsetamiento viario producido por la A-92 y la reconversión rodada de las antiguas vías del tren. Igualmente, es interesante mencionar la oportunidad que suscita, como elementos de ligazón entre ciudad histórica y nuevos crecimientos, el trazado radial de las vías pecuarias que atraviesan esas grandes superficies residenciales e industriales planificadas y terminan por adentrarse en el territorio. No pasa inadvertido cierto desencuentro entre el exceso de superficie urbanizable prevista, la ubicación discutible de las zonas verdes y la oportunidad de las trazas territoriales existentes: elementos que el Plan recoge pero no interrelaciona.

En este sentido, la variante para Osuna del Eje Ferroviario Transversal de Alta Velocidad supone un generoso desdoblamiento Sur del antiguo trazado de ferrocarril, que ahora desaparece, y que de forma paralela a la A-92 establece cierta distancia con respecto la ciudad. Tal acción genera consigo el proyecto de la nueva estación de AVE a ubicar cerca de la A-378 pero alejada de la ciudad hacia el Sudeste, negando la posibilidad de que un equipamiento de gran centralidad y atractivo como éste articule adecuadamente las extensiones urbanizables previstas entre ciudad existente y autovía, retomando el concepto clásico de *barrio de la estación*, de intenso carácter urbano (Imagen 15).

Imagen 15. Osuna. Plano de estructura general y orgánica del territorio.



Fuente: PGOU de Osuna.



### 4.3. Lucena: de ciudad–encrucijada a ciudad–autovía

Ciudad media situada en el centro geográfico andaluz, coincidente con la intersección de dos grandes corredores infraestructurales: la A–45 o Autovía de Málaga y la A–318 o del Olivar. Su posición estratégica, entre las comarcas de la Subbética y la Campiña Sur junto al curso medio del Genil y su cercanía a la intersección de importantes infraestructuras, configuran uno de los espacios de mayor desarrollo económico interior de la región.

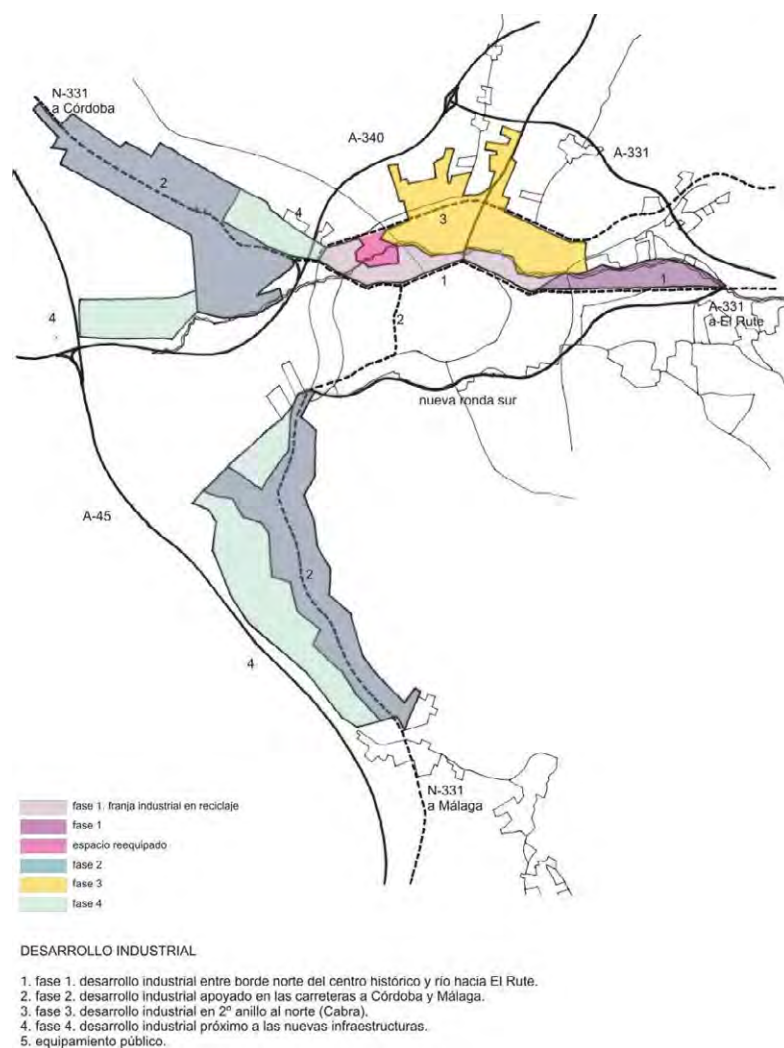
La relación entre tejido productivo e infraestructura es estrecha, circunstancia que aterriza directamente en Lucena. Su desarrollo urbano sostenido desde los años 70, pero sobretudo el gran crecimiento inmobiliario producido en la Costa del Sol desde los 60, ha propiciado el desarrollo de una importante industria maderera destinada a la fabricación de muebles, con la próxima construcción del Centro de Innovación y Tecnología de la Madera y el Mueble de Andalucía. Además de la explotación de su selecta viña, es la segunda población productora de aceite de oliva a nivel mundial. El intenso crecimiento industrial de la ciudad se ha desarrollado a lo largo del tiempo de la mano de sus infraestructuras rodadas.

El primer desarrollo industrial de la ciudad fue de carácter lineal. Acotado por el río, se ubicó a lo largo de la A–331, primera ronda al Norte del centro histórico de la ciudad que la unía con El Rute. El segundo desarrollo industrial, también lineal, se situó en el corredor nacional N–331, en su dirección a Córdoba y a Málaga. Encontramos un tercer desarrollo, morfológicamente más compacto, ligado a un segundo anillo Norte dirección Cabra. Por último, las nuevas perspectivas de accesibilidad proporcionadas por la nueva A–45, autovía Málaga–Córdoba–Madrid, y A–340 dirección Cabra están engrosando considerablemente los antiguos segundo y tercer desarrollos industriales hacia Norte, Oeste y Sur, en dirección a los nudos de acceso de dichas infraestructuras.

El crecimiento industrial sostenido hacia el Norte desde la construcción de la primera ronda supuso la construcción de una segunda, paralela a la anterior, que serviría como soporte de nuevos desarrollos de este uso y un acercamiento de la primera franja industrial hacia el centro de la ciudad. Esta primera ronda se descargaría de tráfico pesado para convertirse en una calle urbana. Actualmente, el PGOU ha recalificado dicha franja con un uso residencial y ha favorecido el éxodo industrial a nuevas zonas. Igualmente, pretende poner en valor el río, pasando de ser un canal de vertidos industriales y problemático en cuanto a crecidas de agua, a eje vertebrador de una nueva centralidad urbana construida desde la ubicación de nuevos equipamientos: el palacio de congresos, nuevos parques, plaza de toros y la habilitación de una vía verde sobre el antiguo trazado del ferrocarril (Imagen 16).

El trazado de las nuevas: Ronda Sur al borde de la sierra, y autovía A–45 al Oeste, irrigan lateralmente los nada despreciables desarrollos residenciales de unifamiliares ilegales allí emplazados, estimulando nuevos crecimientos y obligando al Plan y a las correspondientes administraciones públicas a reforzar su vigilancia al respecto.

Imagen 16. Lucena. Desarrollo últimos crecimientos urbanos e infraestructuras.



Fuente: elaboración propia, basada en la documentación del PGOU de Lucena.

#### 4.4. Antequera: de ciudad-ladera a ciudad-policéntrica

Ciudad-ladera por la posición elevada de su centro histórico, situada junto a un importante cruce de caminos desde su fundación romana. A caballo entre las Sierras Subbéticas y el Surco Intra-bético, al Sur del río Guadalhorce, que riega su vega. Nos encontramos ante la gran CM central de Andalucía por su ubicación estratégica con respecto a las principales comunicaciones de la región. Emplazada junto a la importante encrucijada infraestructural andaluza conformada por la intersección de las grandes infraestructuras de dirección Occidental-Oriental –configuradas por la A-92 y el corredor ferroviario de alta velocidad entre Málaga y Córdoba–, con las de dirección Norte-Sur, –configuradas por la Autovía de Málaga y el Eje Ferroviario Transversal entre Granada y Sevilla, actualmente en construcción–. Además de las 3 estaciones de tren que presenta la ciudad, se encuentra situada entre 4 aeropuertos a menos de una hora de distancia, y en la vía ferroviaria que la conecta con el Puerto de Algeciras. Todo ello cristaliza en la importancia logística y empresarial de esta CM, que dispone una gran superficie de suelo industrial destinada a tales usos, ligados a su vez a las infraestructuras –centro logístico, puerto seco, aeropuerto, estación de AVE, etc.–, lo que está generando un crecimiento policéntrico basado en la oportunidad territorial que ofrecen las mismas.





Estamos ante nuevas centralidades asociadas a las nuevas infraestructuras que el planeamiento aún no canaliza como los nodos principales de nuevos crecimientos urbanos de usos diversos bien conectados entre sí y con el resto de territorio.

#### **4.5. Loja: de ciudad–valle a ciudad–lineal**

El río Genil divide la ciudad en dos grandes fragmentos: el núcleo histórico meridional y el barrio de San Francisco. Al Norte de ésta, encontramos las Sierras de la Subbética y al Sur, la Sierra de Loja, en el Sistema Penibético. Esta configuración geográfica ha condicionado la forma de la ciudad, compacta entorno al río; no tanto en sus posteriores crecimientos de mayor dispersión, localizados junto al trazado de sus distintas infraestructuras, que discurren de forma paralela y entrelazada a lo largo del valle.

Las expectativas generadas en la ciudad en cuanto a la ubicación de nuevos usos relacionados con el transporte y el desarrollo económico, como son: la nueva estación del AVE en su trazado oriental, el nuevo apeadero de autobuses, el CIT (Centro de Innovación del Transporte) y el nuevo Parque Agroalimentario, vienen produciendo en la ciudad una suma de estímulos y desavenencias cuya materialización final determinará su futuro desarrollo urbano.

Antes del trazado del tramo de la A-92 dirección Málaga-Sevilla, Loja era una ciudad de paso obligado de la antigua N-321. Su desdoblamiento Sur a pie de montaña en la Avda. de Andalucía, confería a esta calle una gran actividad, sobre todo comercial. Con la construcción de la autovía, dicha calle muta su condición de paso por otra de carácter terminal, entrando en desuso como centralidad urbana. La futura ubicación, unos kilómetros al Oeste, de nuevos enclaves estratégicos relacionados con la movilidad y la actividad industrial, y la cercanía de la nueva estación de autobuses de Loja, están actualmente reactivando cierto interés por la renovada accesibilidad de esta calle, con el consecuente estímulo urbano (Imagen 18).

En un principio, la propuesta de nueva parada del AVE se centraba al Norte de la ciudad, junto al límite con el término municipal de Huétor-Tájar. Una vez detectada la presencia próxima de acuíferos, una segunda propuesta, ubicada cerca de la primera, se desecha igualmente por dificultades topográficas y políticas. La tercera propuesta, antes de la ubicación elegida en la actualidad como definitiva junto a la A-92 a la altura de Riofrío, que se preveía en el borde urbano Nordeste, hubiera podido significar una excelente oportunidad para la ciudad por un doble motivo:

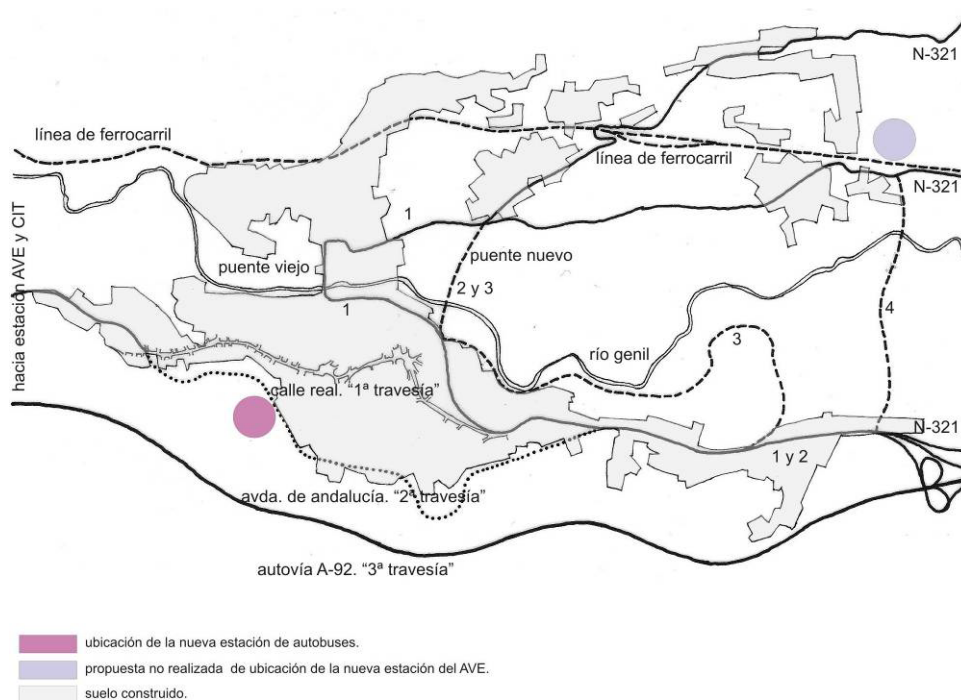
De un lado, hubiera estimulado el trazado de un nuevo tramo de vial de conexión directa entre el nudo de acceso de la autovía y la nueva estación de Alta Velocidad. Con ello se descargaría el considerable tráfico que actualmente discurre a través de la importante Ronda que se interpone entre la ciudad y río, permitiendo reconsiderar una nueva relación más cercana entre ellos, siempre que fuera acompañada de un adecuado proyecto de renovación fluvial. El trazado de dicha Ronda tiene su origen en la conexión de la parte Sur de la ciudad con el barrio de San Francisco o zona Norte, al otro lado del río Genil. En un principio, dicha conexión usaba parte de la travesía –paso de la N-321 a través de la ciudad–, para finalmente desdoblarse de forma tangencial al río y cruzar Puente Viejo. El fuerte y posterior crecimiento residencial de dicho barrio hacia el Este de forma paralela a las vías del ferrocarril, favoreció la modificación del trazado primigenio, que ahora incorporaba Puente Nuevo, como mejora de acceso. La intención de descargar de tráfico el tránsito a través de la antigua N-321, arteria fundamental de la ciudad dotada de fuerte centralidad, produce un nuevo tramo de vial que se acerca aún más al río, desvinculando completamente

su ya frágil ligazón con la ciudad. Una cuarta fase en el trazado de esta Ronda motivada por la ubicación de la nueva estación en la zona Norte, hubiera optimizado la conexión entre ambos márgenes del río y autovía sin interrumpir con su intenso fluido rodado la relación río-ciudad.

Para explicar el otro motivo, es necesario comentar previamente las características físicas y urbanas de esta zona:

La topografía del barrio de San Francisco, menos abrupta que la de la zona Sur entre ciudad y autovía; su orientación a mediodía y su buen asoleo; el trazado del ferrocarril con el antiguo apeadero, que recibe el mismo nombre que el barrio; la existencia de la antigua carretera entre Loja y Jaén; las vistas sobre el casco antiguo de la ciudad; y las condiciones ambientales de las parcelas cultivables del río: han propiciado el desarrollo hacia el Este de un amplio tejido residencial a base de fragmentos autónomos de distintas densidades y tipologías edificatorias, con predominio de la unifamiliar. El hipotético emplazamiento de la nueva estación del AVE hubiera podido establecer en la zona un nuevo estatus urbano más equilibrado; una nueva arquitectura central con capacidad para articular el crecimiento oriental de la ciudad y generar espacios de relación funcional y social.

Imagen 18. Loja. Ciudad e infraestructuras.



CIUDAD E INFRAESTRUCTURAS.

1. 1ª ronda (pasa por puente viejo). produce división río-ciudad.
2. 2ª ronda (pasa por puente nuevo). produce división río-ciudad.
3. 3ª ronda (pasa por puente nuevo). produce división río-ciudad.
4. 4ª ronda. no realizada (genera un nuevo puente). no produce división río-ciudad.

Fuente: elaboración propia, basada en la información proporcionada por el PGOU de Loja.

## 5. Conclusiones

A lo largo de este trabajo se ha constatado:

- Si atendemos al emplazamiento de su centro histórico, las ciudades de los ejemplos analizados podrían denominarse, de manera interpretada y no exclusiva, como: Loja: *ciudad-valle*, Lucena: *ciudad-encrucijada*, Osuna: *ciudad-promontorio*, Linares: *ciudad-estrellada* y Antequera: *ciudad-ladera*. Por contra, si atendemos a su localización y por tanto a la relación entre sus posteriores crecimientos y las infraestructuras existentes, articulada a través del planeamiento, las mismas serían, respectivamente: Loja: *ciudad-lineal*, Lucena: *ciudad-autovía*, Osuna: *ciudad-direccionada*, Linares: *ciudad-isótopa* y Antequera: *ciudad-policéntrica*.
- El emplazamiento geográfico de las CM en el territorio no es casual, lo que se traduce en una forma urbana particular para cada uno de sus centros históricos, distintos entre sí, constituida por diversos elementos –calles, plazas, arquitecturas– que le aportan identidad y estructura.
- La expectativa que sugiere a la CM el trazado cercano de una infraestructura, estimula su crecimiento urbano<sup>11</sup>. Son reacciones de la ciudad con sus infraestructuras cercanas: estirarse, paralizarse, crecer, agolparse, infiltrarse, fagocitarlas, alinearse, reordenarse, diversificarse en cuanto a usos, saltarlas, o enajenarse, entre otras; son asimismo las infraestructuras para las ciudades, límites, elementos de continuidad y adherencia, o prótesis urbanas para garantizar el buen funcionamiento de alguno de sus fragmentos.
- Las CM se parecen morfológicamente cada vez más entre sí, pues las dinámicas de ordenación de sus sucesivos crecimientos a partir de su centro histórico –provistos de un menor número de elementos de identidad propios que éste último– son muy comunes en todas ellas.
- Encontramos una disminución generalizada del perímetro de contacto ciudad–campo en las previsiones de crecimiento que recogen los PGOU para estas ciudades, que resulta un dato indicativo de un menor contacto –y por tanto menor relación física, visual; pérdida de ciertos elementos o espacios de identidad– entre éstas y el resto del territorio.
- En su crecimiento, las CM incorporan ahora nuevos usos distintos a los de épocas anteriores, cuyas superficies han aumentado en detrimento del residencial; este crecimiento no tiene por qué ir acompañado necesariamente de un incremento poblacional paralelo.
- La gran mayoría del crecimiento urbano previsto para estas ciudades por sus planes de ordenación resulta direccionado hacia las grandes infraestructuras rodadas, lo que influye en el resultado de su forma general, muy distinta a la del pasado; muy parecida ahora a la de otras ciudades equivalentes.
- Atendiendo a esta relación infraestructura–ciudad, por la que el desarrollo de la segunda es altamente inducido por la cercanía de la primera, podríamos decir que crecerán más aquellas CM que se encuentren cerca de las infraestructuras importantes que aquellas localizadas en su lejanía<sup>12</sup>. El trazado adecuado de estos elementos resulta fundamental si no se quiere interferir de manera negativa en la relación ciudad–territorio.
- Frente a la forma de crecer tradicional de estas ciudades, recogida en su centro histórico, este tipo de relación, inmersa en un contexto económico de mayor globalidad, está dando lugar a nuevos crecimientos de características morfológicas bien distintas, que resultan más direccionados, sobredimensionados, autónomos, polarizados; la CM que creció en el pasado a partir de un solo centro –histórico– puede hacerlo ahora, a su escala, a partir de varios de ellos independientes pero bien conectados entre sí.

11. Véase Valenzuela (2000).

12. Sobre esta conclusión, ampliése información en Caravaca et al. (2008).

- En los sucesivos crecimientos a partir del centro histórico, la función estructurante y de continuidad entre fragmentos urbanos que desempeñan sus elementos generales principales –calles, plazas centrales– se diluye o incluso desaparece –con mayor intensidad cuanto mayor es la lejanía a sus áreas más centrales–; de la misma manera, la función cohesiva de las arquitecturas representativas de la ciudad histórica no tiene igual correspondencia en las arquitecturas equipamentales o de servicios de las coronas más periféricas, pues éstas aparecen más ligadas a elementos urbanos menos estructurantes –viario rodado, zonas de servicio, *parkings*– y se sitúan en lugares menos centrales para la ciudad.
- Se hace necesaria, por tanto, una revisión de los PGOU<sup>13</sup>, que otorgue a sus instrumentos de ordenación –sistemas generales–, funciones de continuidad y cohesión en los nuevos crecimientos que propone, y entre estos y el centro histórico, con objeto de extender su función representativa y de cohesión social y urbana al resto de la ciudad; habrán de servir estos demandados elementos de ligazón como vínculos estructurantes entre las nuevas arquitecturas equipamentales propuestas por el Plan y el resto de la ciudad.

---

13. Un buen ejemplo como precedente en cuanto a la revisión del planeamiento se refiere, lo encontramos en Busquets (1985).



## 6. Referencias Bibliográficas

- Ayuntamiento de Linares y CVOT Junta de Andalucía (2009). *Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Linares*. Linares.
- Ayuntamiento de Loja (2011). *Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico de Loja*. Loja.
- Ayuntamiento de Lucena (2007). *Plan General de Ordenación Urbana de Lucena*. Lucena.
- Mañas, M.J. (2006). *Plan General de Ordenación Urbana de Osuna*. Osuna: Ayuntamiento de Osuna y Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía.
- Bellet, C. y Llop, J.M (2004). “Ciudades intermedias entre territorios concretos y espacios globales”, en *Ciudad y Territorio*, 34, 569–581.
- Bravo, J. (1990). *Plan General de Ordenación Urbana de Linares*. Linares: Ayuntamiento de Linares.
- Busquets, J. (1985). “Nueve planes catalanes”, en *Revista UR*, 2, 24–47. Barcelona: Laboratorio de Urbanismo. Universidad Politécnica de Cataluña.
- Cuéllar, D. y Sánchez, A. (2008). *150 Años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Junta de Andalucía, con la colaboración de la Fundación de Ferrocarriles Españoles.
- Campos, F.S. (2012): *Estrategias urbanas para las ciudades medias andaluzas* (tesis doctoral). Granada: Laboratorio de Urbanismo. Universidad de Granada.
- Campos, F.S., y Abarca F.J. (2013). “Viejas y nuevas centralidades en las ciudades medias andaluzas: evolución y estrategias urbanas”, en *Revista Ciudades*, 16, 73–93.
- Cano, G. (2008). “Clasificaciones Urbanas en Andalucía. Las Ciudades Medias”, en *Revista de Estudios Andaluces*, 27, 115–153.
- Caravaca, I. et al. (2008). *Dinamismo, innovación y desarrollo en ciudades pequeñas y medias de Andalucía*. Sevilla: Consejo Económico y Social de Andalucía.
- Consejería de Obras Públicas y Vivienda y Consejería de Cultura, Junta de Andalucía (2002). *Redes de Centros Históricos en Andalucía*. Sevilla.
- Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Junta de Andalucía (2008). *Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía PISTA 2007–2013*. Sevilla.
- Consejería de Política Territorial, Junta de Andalucía (1983). *Plan de comarcalización*. Sevilla.
- Fera, J.M. et al. (1986). *Andalucía. Sistema de ciudades*. Sevilla: Dirección General de Ordenación del Territorio, Consejería de Política Territorial, Junta de Andalucía.
- (1990). “El sistema urbano andaluz”, *Geografía de Andalucía* (enciclopedia), vol. V, 259–352. Granada: Tartessos.
- (2007). “Análisis prospectivo Andalucía 2020. Comportamiento del sistema urbano”, *Factoría de Ideas. Centro de Estudios Andaluces*. Sevilla: Universidad de Pablo de Olavide.
- Ganau, J. y Vilagrasa, J. (2003). “Ciudades medias en España. Posición en la red urbana y procesos urbanos recientes”, en *Ciudades, arquitectura y espacio urbano*, 37–73. Barcelona: Caja Rural Intermediterránea.
- García, A. (1968–69). *Las ciudades medias* (discurso de apertura del curso académico). Granada: Universidad de Granada.
- Gómez, J.L. (1999). “Andújar: una ciudad junto al Guadalquivir”, en *Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos*, 46, Río y Ciudad I. Barcelona: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Gómez, J.L. y Domingo, M. (2002). “La vialitat de Catalunya”, *Revista Quaderns d’Arquitectura i Urbanisme*, 26–32. Barcelona: Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña.
- Grindlay, A. (2003). *Los puertos mediterráneos andaluces: centralidad urbana y dimensión territorial*. Granada: Universidad de Granada.
- Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, Junta de Andalucía (2009). *Atlas de la historia del territorio de Andalucía, tomo IV (urbano)*. Sevilla.
- Laboratorio de Urbanismo de Granada. Universidad de Granada (2007). *Plan de movilidad sostenible de la ciudad de Linares*. Granada.
- López, A. (1981). *Evolución urbana de los pueblos campineños*. Córdoba: Diputación Provincial.
- (1994). “La agrociedad andaluza: Caracterización, estructura y problemática”, *Revista de Estudios Regionales*, 39, 59–91. Córdoba: Universidad de Córdoba.
- López-Casero, F. (1989). *La agrociedad mediterránea* (compilador). Madrid: MAPA.

- Machuca, L. y Verdú, C. (1995). *Antequera. Plan Especial de Protección, Reforma Interior y Catálogo del Centro Histórico*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía y Ayuntamiento de Antequera.
- Millán, J. et al. (1991). *El espacio libre público en las ciudades medias de Andalucía*. Sevilla: Centro de Estudios Territoriales y Urbanos, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía.
- Secretaría General de Ordenación del Territorio, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía (2006). *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)*. Decreto 206/2006, de 28 de noviembre de 2006. Sevilla.
- Solá-Morales, M. (1981). “La identitat del territori catalá. Les comarques”, en *Revista Quaderns d’Arquitectura i Urbanisme*, extra 1. Barcelona: Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña.
- (1997): *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Universidad Politécnica de Cataluña.
- Valenzuela, L.M. (2000). *Accesos y forma urbana en las ciudades medias andaluzas* (tesis doctoral). Granada: Laboratorio de Urbanismo. Universidad de Granada.
- Vilagrasa, J. (2004). “Ciudades medias e intermedias: posicionamiento en la red urbana y procesos urbanos recientes” (Curso doctorando). Lleida: Universidad de Lleida.

### 6.1. Fuentes electrónicas

- Atlas de la Historia del Territorio de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Junta de Andalucía.
- <http://www.juntadeandalucia.es/viviendayordenaciondelterritorio/atlashistorico/>
- Ortofotos (1956–2009), Mapas de Andalucía Vectorial E: 1/10.000 (2001–2002) y otros, Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, Consejería de Economía, Innovación y Ciencia, Junta de Andalucía.
- <http://www.juntadeandalucia.es/viviendayordenaciondelterritorio/linea/>
- Visor cartográfico Google Earth (2011), Tele Atlas, Europa Technologies, US Dept of State Geographer.
- <http://www.google.es>
- <http://maps.google.es/intl/es/help/maps/streetview/>
- <http://maps.google.es/>
- Visualizador Cartográfico del Mapa Geológico-Minero de Andalucía, Consejería de Economía, Innovación y Ciencia, Junta de Andalucía.
- <http://www.juntadeandalucia.es/innovacioncienciayempresa/sigma/paginas/herramServGeo/visor.jsp>
- Vuelo interministerial (1973–1986), Instituto Geográfico Nacional, Ministerio de Fomento.
- <http://www.cnig.es:8081/visir2/visualizador.asp>

## Sobre los autores

### FRANCISCO SERGIO CAMPOS SÁNCHEZ

Doctor (2012) y Arquitecto (2001) por la Universidad de Granada (España). Es profesor de Urbanismo en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura desde 2002. Ha elaborado material docente y de investigación que ha sido publicado en revistas nacionales e internacionales, en libros de concursos de ideas, de difusión docente y en actas de congresos. Ha realizado estancias de investigación en la TUDelft (Holanda), Universidad Federico II (Nápoles) y Universidad Técnica de Berlín (Alemania). Ha realizado una labor profesional en relación al urbanismo y la arquitectura con la consecución de premios en concursos de ideas (Murcia, Granada) y la realización de obra construida (Granada, Málaga, Murcia, Jaén).

### FRANCISCO JAVIER ABARCA ÁLVAREZ

Doctor (2011) y Arquitecto (2001) por la Universidad de Granada (España). Es profesor de Urbanismo en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura desde 2002. Ha publicado en revistas nacionales e internacionales. Ha sido profesor invitado en las Universidades de Génova (2003) y Roma Tre (2009, 2012); investigador invitado en la Eindhoven University (2010) y en la Technische Universität Berlin (1997). Ha recibido premios de Arquitectura y Urbanismo mediante concursos públicos de edificaciones singulares en Puente Genil (Córdoba), Granada o San Pedro del Pinatar (Murcia) entre otros y exponiéndose su obra en diversas exposiciones entre las que destaca la Feria Internacional ARCO 2002.