

## VIEJAS Y NUEVAS CENTRALIDADES EN LAS CIUDADES MEDIAS ANDALUZAS: EVOLUCIÓN Y ESTRATEGIAS URBANAS

### OLD AND NEW CENTRALITIES IN MEDIUM-SIZED ANDALUSIAN CITIES: DEVELOPMENT AND URBAN STRATEGIES

Francisco Sergio CAMPOS SÁNCHEZ, Francisco Javier ABARCA ÁLVAREZ\*

#### RESUMEN

Desde el último cuarto del siglo pasado, los tradicionales elementos de centralidad localizados en los centros históricos de las ciudades medias andaluzas, conviven con otros focos de atracción urbana bien distintos. Tiene lugar una diversidad múltiple de nuevas centralidades, cuya aparición y localización en la escena urbana y territorial se fundamenta en la cristalización de distintos factores. Por un lado, la incorporación de nuevas actividades y un mayor desarrollo y difusión de otras ya existentes, ha dado lugar a una nueva escala de la arquitectura en estas ciudades. Por otro lado, la sustitución de los usos tradicionales por otros de mayor direccionalidad produce una especialización del centro urbano. Igualmente, las infraestructuras, entendidas como elementos centrales que interactúan con la ciudad, tienden a estimular o estrangular el tejido urbano dependiendo de la idoneidad de su tipo y trazado. Este artículo persigue evidenciar las centralidades tradicionales y esclarecer los procesos que han dado lugar a las de mayor contemporaneidad, diferentes a las anteriores. Esbozar el futuro urbano de estas ciudades pasa por la reformulación de sus viejas y nuevas centralidades mediante la consideración de estrategias urbanas adecuadas.

**Palabras clave:** estrategias urbanas, centralidades, ciudades medias, Andalucía, centro histórico.

#### ABSTRACT

Since the last quarter of last century, the traditional elements of centrality located in historic centers of medium-sized Andalusian cities have cohabited alongside other, very distinct focuses of urban attraction. A multiple diversity of new centralities takes place, whose appearance and location on the urban and territorial scene is grounded in the crystallization of distinct factors. On the one hand, the incorporation of new activities and a greater development and diffusion of the already existing ones has given rise to a new scale of architecture in these cities. On the other hand, the substitution of the traditional uses by others of greater directionality produces a specialization of the urban center. Likewise, the infrastructures, understood as central elements which interact with the city, tend to stimulate or strangle the urban fabric, depending on the suitability of their type and layout. This article seeks to show the traditional centralities and to elucidate the processes which have given rise to those which are most contemporary, different from the previous ones; to sketch the future urban situation of these cities, passing through the reformulation of their old and new centralities in consideration of adequate urban strategies.

**Key words:** urban strategies, centralities, medium-sized cities, Andalusia, historic center.

\* Francisco Sergio Campos Sánchez (scampos@ugr.es) y Francisco Javier Abarca Álvarez (fcoabarca@ugr.es) son Doctores Arquitectos, Profesores Ayudantes a tiempo completo e Investigadores, Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Granada, Granada, España.

Recibido: 10 de septiembre de 2012  
Aprobado: 19 de noviembre de 2012

ciudades 16 (1) 2013: 145-165

Universidad de Valladolid  
Instituto Universitario de Urbanística

## 1. Introducción

Denominamos en esta investigación “centralidades tradicionales”, a aquellos focos de intensidad urbana que se concentraron en el centro histórico de las ciudades medias andaluzas (en adelante CM) hasta el último cuarto del s. XX, momento en que se produjo la especialización y expansión de estos elementos hacia el extrarradio urbano. Este tipo de centralidades, cuya presencia y características han permanecido hasta la actualidad en los centros urbanos, pero que se han diluido o transformado en crecimientos posteriores de la ciudad, son las calles estructurantes con vocación territorial y las plazas principales, ambas acumuladoras de gran actividad por las arquitecturas y los usos que emplazan. Por contra, denominamos “nuevas centralidades” a aquellas que surgen para alojar y permitir el desarrollo y el intercambio de las nuevas actividades que se vienen desarrollando en estas ciudades durante las últimas tres décadas. Éstas, entre otras, son los equipamientos que soportan los servicios públicos y los de la movilidad, y las arquitecturas de gran escala del sector productivo, el terciario y el “cuaternario” o de la innovación.

Aunque a escala regional y urbana estos últimos elementos sean observados como centralidades por el impacto que genera en la ciudad y el territorio, a una escala global han de entenderse como los nodos de una red tejida desde los actuales procesos económicos, cada vez más complejos y entrelazados. Se trata de objetos que dan forma a los estudios de mercado y a los resultados estadísticos que sondean grandes áreas de territorio optimizando diversos vectores de consumo. La distancia existente entre ellos no es casual, los espacios entre ellos sí (Solá-Morales, 2008). De esta manera, los equipamientos de la movilidad deberían situarse de forma coincidente o intermodal; los centros comerciales allí donde tienen garantizado un espacio de demanda suficiente y exclusivo<sup>1</sup>; las áreas logísticas e industriales en enclaves productivos junto a importantes infraestructuras; o los parques tecnológicos, empresariales y agroalimentarios en áreas accesibles de economías especializadas.

El ámbito de estudio se centra en las CM localizadas en áreas interiores de la región, frente a otras ubicadas en las áreas metropolitanas o el litoral. Es de mayor riqueza 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 (40.000-60.000 habitantes) y muestran, en la actualidad, una pendiente demográfica ascendente<sup>2</sup> (Linares, Lucena, Antequera). Por otro lado, todas estas ciudades han disfrutado de las transformaciones urbanas derivadas del ferrocarril del s. XIX, se localizan junto a importantes infraestructuras y han desarrollado economías especializadas<sup>3</sup>. Tales circunstancias han significado el estímulo necesario para que diversas formas de centralidad hayan cristalizado en estas ciudades a lo largo

<sup>1</sup> Aspectos estudiados con profundidad por el geógrafo alemán Walter Christaller en su «Teoría de los lugares centrales» (1933).

<sup>2</sup> Según datos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Consejería de Economía, Innovación y Ciencia. Junta de Andalucía.

<sup>3</sup> Lucena se sitúa junto a la A-45. Linares se localiza próxima a la A-32 y a la A-44, además de tener la importante estación “Linares-Baeza” y un futuro apeadero del AVE jienense. Antequera se sitúa en la intersección de la A-92 con la A-45, disponiendo de la estación de AVE de Santa Ana. Igualmente, estas ciudades han disfrutado importantes episodios económicos que las han proyectado a un panorama regional relevante.

del tiempo. Todas ellas presentan, por tanto, una “madurez” urbana suficiente para realizar este trabajo y extraer unas conclusiones relevantes.

Estas tres ciudades forman parte de la red interior de “Áreas Logísticas de Andalucía”, que tiene por objeto reforzar la gestión y el transporte de mercancías a nivel regional, nacional e internacional; Linares junto con Andújar y Bailén en el nodo denominado como “Puerta Logística de Andalucía”; Antequera y Lucena en el nodo “Área Central de Andalucía”. Tal circunstancia supondrá en un futuro a medio plazo que la superficie de actividad logística en servicio de los nodos logísticos interiores de la región, que actualmente cuenta con 1,3 millones de m<sup>2</sup>, se amplíe hasta 6,2 millones de m<sup>2</sup>, multiplicando por más de cuatro la superficie en servicio actual (PISTA 2007-2013). Por encima de los intereses revalorizadores de los terrenos afectados, ni que decir tiene la importancia de que las arquitecturas y las estrategias urbanas que le están dando forma a estos nuevos usos centrales construyan la urbanidad no sólo de estas ciudades, sino también de ámbitos territoriales mayores.

Este artículo entiende las centralidades en las CM como arquitecturas, incluso infraestructuras, de diversa escala emplazadas en la ciudad y el territorio con la capacidad de interactuar con estos. La atención prestada a estos elementos no es tan solo una cuestión de morfología, crecimiento u orden urbano, sino que también está relacionada con los procesos sociales, de identidad, de relación, de activación y de intercambio. Serán, pues, la diversidad de estas arquitecturas, canales, intersecciones y su integración en la ciudad, los temas a tratar.

El trabajo muestra el cambio que, a lo largo de las últimas décadas, supone para estas ciudades el tránsito del centro, como concentrador de usos tradicionales, al extrarradio, como difusor de nuevas actividades. En este trasvase de funciones, la ciudad se transforma, cambiando su fisonomía y produciendo nuevos tipos de centralidad, tanto en sus áreas consolidadas como en las de expansión más reciente.

La reflexión en torno a la ciudad, entendida como una concentración de actividades e infraestructuras en los territorios, tiene sentido en las CM cuando observamos o proponemos sus diferentes respuestas urbanas y la mutabilidad de su forma. Las reacciones de la ciudad con sus infraestructuras cercanas son muy diversas, pero sobre todo, crecen hacia ellas. Asimismo, las infraestructuras son para las ciudades: límites, elementos de continuidad y adherencia, o prótesis urbanas para garantizar el buen funcionamiento de alguna de sus partes.

La expansión acelerada de estas ciudades desde hace unas pocas décadas y la complejidad y el solapamiento de los procesos anteriores, hacen necesaria la reformulación de los mecanismos de ordenación de ciudad: la revisión y el tratamiento adecuado tanto de las centralidades tradicionales como de las nuevas son buenas herramientas para ello, tratando esta investigación de evidenciarlo.

## 2. Centralidades tradicionales

La visión de centralidad que desde este apartado se quiere ofrecer, atiende a aspectos más urbanos que arquitectónicos, aun no siendo capaces muchas veces de establecer una frontera clara entre unos y otros, por su fuerte ligazón. En este sentido, relacionamos el concepto de centralidad tradicional con el espacio libre más que con el construido; siendo el primero el soporte urbano que interrelaciona las múltiples formas de agrupación del segundo. Fueron –y siguen siéndolo en algunos casos- importantes centralidades en estas ciudades la arquitectura cívica del s. XIX, como los teatros o clubes sociales; las estaciones de tren, conforme fueron englobadas por la ciudad en sus sucesivos crecimientos; las concurridas tabernas de barrio, equivalentes en su contexto a los genuinos *gin palaces* de la ciudad industrial inglesa; y a los mercados o plaza de abastos, por citar algunos. No obstante, fueron los antiguos caminos rurales que atravesaban toda la ciudad y conectaban poblaciones vecinas -ahora carreteras nacionales, travesías, o importantes vías comarcales-, y las polivalentes plazas centrales, los elementos urbanos que condensan e interrelacionan las arquitecturas anteriores; son los auténticos escenarios de la actividad urbana.

### 2.1. Las calles estructurantes con vocación territorial

Las calles principales de la ciudad, responsables en gran medida de su forma, son desde su origen antiguos caminos de extensión territorial que comunicaban unas importantes poblaciones con otras. Arrancando, en muchas ocasiones, de la plaza principal del centro histórico, se leen como profundos surcos a través del tejido compacto que, posteriormente y con otro tipo de sección, atraviesan la corona periférica de crecimiento de la ciudad, para extenderse sobre el territorio a modo de carretera nacional, comarcal, o camino rural, según su importancia.

Estas calles son constructoras de la ciudad compacta y continua en sus primeros tramos que, desde un punto de vista morfológico, podríamos hacerla coincidir, aproximadamente, con el centro histórico. Esta certeza se diluye con frecuencia cuando tales trazados discurren por crecimientos posteriores de la ciudad fuera del núcleo urbano central, pues los distintos fragmentos que nos vamos encontrando se presentan más adheridos que conectados. En este sentido, estas calles son “desperdiciadas” por los PGOU y su planeamiento de desarrollo como oportunidades de “cosido” en la ciudad. Una vez abandonan la ciudad compacta adentrándose en el extrarradio urbano, y si registran la suficiente importancia, si enlazan con una potente infraestructura, o si disponen cerca de otra ciudad importante: serán condensadoras de urbanización fundamentalmente terciaria y de servicios en sus márgenes, convirtiéndose en “carreteras-mercado”, a su escala correspondiente. Como decía Alexander (1977): “la calle comercial aún siendo centralidad tangente a la ciudad, es un fuerte elemento relacional entre ciudades o partes de ella”.

Son las únicas calles que permiten reconocer el grosor de la ciudad y la medida de sus distintas capas urbanas. Pasear por ellas nos permite asegurar que las CM son ciudades abarcables, atravesándolas a pie en no más de 20 o 30 minutos. Muy castigadas por el tráfico rodado y de tránsito difícil para el peatón, estas calles urbanas de connotación territorial son elementos de gran centralidad. Siempre transitadas y repletas de actividades, estos ejes curvos<sup>4</sup> son los auténticos trazados cívicos de las CM.

<sup>4</sup> Ejes curvos y no rectilíneos, según las reflexiones de Barba (1994).

Las condiciones geográficas del emplazamiento de la CM mostrada a continuación (Fig. 1), la han obligado a “estirarse” en el sentido Este-Oeste, a partir del centro histórico, a lo largo de sus sucesivos crecimientos urbanos. La travesía, calle estructurante de la ciudad que la ha comunicado desde su origen con las poblaciones vecinas, ha acompañado a la ciudad en su extensión longitudinal a lo largo del tiempo, convirtiéndose en una auténtica “espina dorsal” para la ciudad.



Fig. 1. Travesía principal de Priego de Córdoba. Tanto los usos como las arquitecturas que acumula esta calle le confieren una fuerte centralidad urbana a lo largo de toda la ciudad.  
Fuente: elaboración propia.

## 2.2. Las plazas principales

Las plazas, al igual que las calles principales, son los centros de gravitación económica y social de la ciudad. La mayoría de las actividades comerciales locales se desarrollan en las calles que nacen de la plaza principal. La proximidad a ella también determina el valor y el atractivo de las casas y el ambiente de las calles. “La gente muestra preferencia clara por la cercanía de los vecinos y el ruido y la animación del centro social” (López-Casero, 1989). Igualmente, son aquellos espacios públicos urbanos de carácter estructurante en la ciudad, que desempeñan un papel fundamental en su organización y articulación. Presentan una gran afluencia tanto rodada como peatonal, y en ellas se desarrollan numerosas actividades urbanas diversas y simultáneas, siendo, por tanto, acumuladoras de centralidad. Igualmente, son espacios de fuerte identidad, fácilmente reconocibles por los ciudadanos como lugares perceptiva e históricamente importantes (Millán y otros, 1991).

En los centros históricos, el vínculo entre plaza y arquitectura histórica y monumental es estrecho, y ambos elementos se refuerzan recíprocamente tanto desde el punto de vista formal como funcional. La envolvente bien definida de la plaza adquiere intensidad urbana en sus fachadas históricas. Igualmente, dichas plazas son los espacios de entrada y desalojo de estos grandes contenedores urbanos que le dan forma.

### 3. Nuevas centralidades

Pese a sus limitaciones demográficas, escasa innovación y excentricidad territorial, entre otras, (Vilgrasa, J., 2004), las CM, con una menor dependencia con respecto a los centros provinciales y una mayor relación entre ellas (Ganau, J. y Vilgrasa, J., 2003), también registran los aspectos urbanos derivados de economías y mercados actuales de mayor globalidad. La desaparición de determinados usos centrales o su desplazamiento y desarrollo hacia posiciones más periféricas, o incluso territoriales; la aparición de nuevas y más diversas actividades en general; el fenómeno de la dispersión; el aumento de las inversiones durante las últimas décadas; y la llegada de las infraestructuras de gran calibre, han transformado profundamente la fisonomía urbana de estas ciudades. Muchas piezas de esta nueva factoría de arquitecturas y elementos urbanos, coexistiendo con las que permanecen de épocas anteriores, redistribuirán las energías y distancias del damero urbano y territorial, significando nuevas centralidades para la ciudad. Es el momento de atender a “lo urbano” desde el trazado de las infraestructuras y al revés; de la especialización de los centros históricos; de las nuevas arquitecturas de la producción y la innovación; de la aparición en la ciudad del gran formato comercial (Vahí, A., 2007) y del deporte, entre otros. Estas nuevas centralidades, que aumentarán su presencia significativamente en las CM a partir del último cuarto del siglo pasado, repercutirán, como en otras tantas ciudades semejantes o mayores, en las preferencias habitacionales –extrarradio frente a centro-, en el aumento de la movilidad, o en la transformación de sus economías –descentralización productiva, aumento del sector servicios-.

#### 3.1. Los equipamientos

El modelo territorial andaluz, entendido por la administración pública regional como un “sistema de ciudades” (Feria y otros, 1986), otorga a las CM la capacidad de articulación y servicio de un territorio cercano de mayor extensión que incluye otras poblaciones menores, que dependen a su vez, y en ciertos aspectos, de éstas. Si los grandes nodos andaluces se corresponden con los centros regionales, las CM son centralidades territoriales de carácter intermedio, actuando como cabeceras comarcales. Tal y como se describe en una de las líneas estratégicas del POTA (2006): “Favorecer la localización en las Redes de Ciudades Medias de equipamientos y servicios especializados adecuando los programas regionales a las determinaciones del Modelo Territorial de Andalucía”. Esta importante consideración se viene traduciendo fundamentalmente a lo largo de las tres últimas décadas, en la acumulación en estas ciudades de equipamientos públicos que prestan servicio a las mismas y al resto de la comarca (Feria y otros, 1986), entre los que se incluyen los equipamientos de la movilidad y el transporte<sup>5</sup>. Por otro lado, el crecimiento poblacional y la globalización de la actividad de consumo, han transformado el pequeño comercio familiar ubicado en la planta baja de las casas del casco antiguo en centros comerciales<sup>6</sup> accesibles y bien comunicados que, muchas veces, ocupan lugares inacabados en bordes urbanos, mediando entre las grandes extensiones residenciales fragmentadas.

<sup>5</sup> Existe un buen número de CM que aún carecen de estación o apeadero de autobús. Una de las conclusiones derivadas de AA.VV. (2001): «Estaciones y apeaderos de autobuses en Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Vivienda», Junta de Andalucía, Sevilla.

<sup>6</sup> Sobre la evolución del formato comercial en las CM de Andalucía, véase Vahí (2007).

De la múltiple observación de diversos y variados tipos de equipamientos en el ámbito de estudio de esta investigación, se desprenden dos conclusiones principales: de un lado, un descuido, en general, en cuanto a la ubicación y entendimiento de lo que el equipamiento<sup>7</sup> puede significar para la ciudad y sus habitantes; de otro lado, el gran potencial que tiene el equipamiento en su relación constructiva con la ciudad y el territorio. En épocas pasadas eran los monasterios, los conventos, las iglesias o las plazas de abastos, las únicas arquitecturas de gran escala situadas en el centro histórico con la masa, volumen y singularidad suficiente para irrumpir positivamente en la trama de la ciudad compacta, abriendo plazas y caracterizando barrios, ejerciendo funciones de cohesión social<sup>8</sup>. Sin embargo, son ahora los equipamientos públicos y sus espacios colectivos asociados las arquitecturas y los nuevos “ágoras” contemporáneos, que disponen de la singularidad, proporción y atracción suficiente, por su uso y características, para organizar y articular con el resto de la ciudad los diversos crecimientos urbanos, que tan acelerados se han desarrollado en los últimos tiempos.

En el ejemplo mostrado a continuación (Fig. 2, número 1) encontramos un equipamiento público deportivo de grandes dimensiones, cerrado por cercas altas y ciegas, constituido por la agregación en el tiempo de pabellones cubiertos, pistas y barracones, así como una amalgama de espacios libres diferentes entre ellos, de marcado carácter residual, responsables de la circulación y el acceso. Por contra, la falta de una organización clara del espacio interior del solar compite con una ubicación excelente en cuanto a la oportunidad que significa este equipamiento para la ciudad. Tres fragmentos urbanos de distinta morfología y construcción en el tiempo confluyen en esta gran parcela deportiva: al Este, un crecimiento urbano reciente resultante de la agrupación de conjuntos residenciales de viviendas unifamiliares en hilera; al Noroeste, un desarrollo urbano mallado de mitad del siglo pasado conectado al paseo que enlazaba el centro de la ciudad con una estación de ferrocarril del s. XIX, ya desaparecida; al Suroeste, el casco histórico compacto. La intensa fricción entre estos barrios en este punto, la necesidad de conexión entre ellos para evitar discontinuidades urbanas importantes y la obligatoriedad de compartir este uso, suscitan una transformación de la fisonomía del solar de encuentro. Cuanto antes asuma su nuevo rol de rótula urbana, con mayor prontitud resolverá esta parte de la ciudad sus conflictos urbanos.

<sup>7</sup> Por la similitud de escala, podríamos equiparar la función esencial constituyente y de cohesión social que realizan las paradas de microbuses, los paseos urbanos o los hitos de la calle mercado de la agrupación comunal de 7.000 habitantes, con la función que realizan o mejor, deberían realizar los equipamientos públicos en las CM. Apunte más extendido en Alexander (1977).

<sup>8</sup> Aparte de las calles mayores y plazas, otros focos importantes de vida colectiva, escenarios privilegiados de ritual festivo civil y religioso, los constituyen las iglesias, capillas y ermitas locales, aparte de su evidente funcionalidad religiosa (López-Casero, 1989).

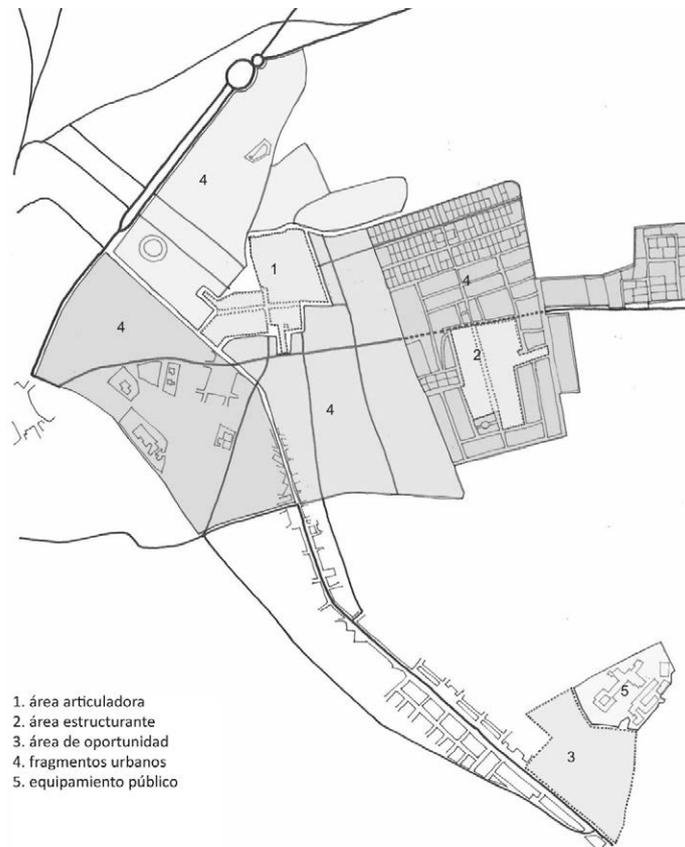


Fig. 2. Áreas de oportunidad en Linares. La localización idónea de algunos solares en desuso (2) son, en potencia, lugares de oportunidad urbana. Igualmente, algunos equipamientos poco “pensados” para la ciudad (1), deben asumir importantes roles de centralidad.

Fuente: elaboración propia.

### 3.2. Nuevas actividades

La evolución de la ciudad compacta y fundamentalmente residencial a una ciudad más esponjada, extensa y diversa en cuanto a usos, arranca desde una mezcla entre factores de distinta naturaleza: productiva, social, económica o de planeamiento urbanístico. El desarrollo de la motorización, con el consecuente incremento tanto del parque automovilístico como de las infraestructuras viarias y la mecanización de los procesos de producción agrícola durante los años 70, dieron lugar a la proliferación, en las afueras del centro histórico, de los talleres mecánicos y de almacenaje en un primer periodo, y posteriormente, del tejido industrial relacionado con el sector de la construcción. Estas circunstancias, unidas a la falta de instrumentos reguladores de la época en cuanto a tales procesos, han dado lugar a la dispersión de los nuevos usos entorno a la ciudad tradicional.

Paralelamente, este momento coincidió con el inicio de una especialización de los centros históricos que, como acumuladores de fuertes identidades y atractores de servicios, ceden las nuevas y diversas actividades económicas y productivas al extrarradio, en una especie de constatación del *ethos* urbano mediante la revaloración del ruedo<sup>9</sup>.

La terciarización progresiva de la economía ha dado lugar a nuevos usos y actividades incompatibles con la ciudad concentrada. El suelo ocupado es ahora considerablemente mayor que el de cualquier uso registrado en el centro histórico. Es también por esta razón por la que se instalan fuera de él<sup>10</sup>. Las CM han pasado de ser ciudades depositarias de historia, compactas y estructuradas a, —como dice Secchi, a la escala adecuada—, “ciudades heterogéneas de economía y sociedad fragmentada, hechas para ser miradas objeto a objeto y no para grandes composiciones”.

Una mirada atenta sobre el ejemplo analizado a continuación (Fig. 3, 4, 5 y 6) a lo largo del último medio siglo, nos muestra la evolución de la forma y el grano<sup>11</sup> de las distintas actividades que podrían ser entendidas como centralidades en la ciudad. Si atendemos a los perímetros de delimitación del centro histórico de Linares establecidos por el PGOU, a la morfología de los fragmentos urbanos y al aspecto de los tipos arquitectónicos, podríamos decir que la porción de ciudad afectada por las centralidades más tradicionales (7,87 ha)<sup>12</sup> es la que se refleja en el plano de 1956 (141,12 ha)<sup>13</sup>. Por contra, las centralidades que muestran una evolución con respecto a las anteriores, o nuevas centralidades, ocupan una superficie de 22,04 ha en el crecimiento urbano comprendido entre 1956 y 1977 (208,11 ha); 19,47 ha en el crecimiento urbano comprendido entre 1977 y 1998 (180,67 ha); y 15,65 ha en el crecimiento urbano comprendido entre 1998 y 2007 (71,46 ha).

<sup>9</sup> Según Blok y Driessen (1984), el “ruedo”, en cuanto a zona intermedia, marca la división entre pueblo y campo, al tiempo que media entre ambos. Los contrastes relacionados con la dicotomía urbano-rural se superponen en él, ya que participa de las características de ambos.

<sup>10</sup> Recogido en «Nuevas dinámicas del territorio» (1997), extraído de las conferencias realizadas en el Curso Internacional de Urbanismo de Vic (ciudad media “madura” catalana).

<sup>11</sup> Expresión de Cerdá para definir el resultado físico del entrecruzado de los hilos-calles, el macizamiento de los espacios “inservías” y el intervalo entre las vías. En relación y por parte del mismo autor, lleno y vacío serían los edificios y las calles, las “inservías” y las calles. Los tejidos urbanos serían por tanto y básicamente, una cuestión de trazado, de densidad y de grano.

<sup>12</sup> Superficie que ocupan las “viejas” centralidades, excluyendo el viario.

<sup>13</sup> Cómputo de la superficie sombreada más oscura que aparece dibujada en el plano de 1956, incluyendo la ocupada por las “viejas” centralidades.

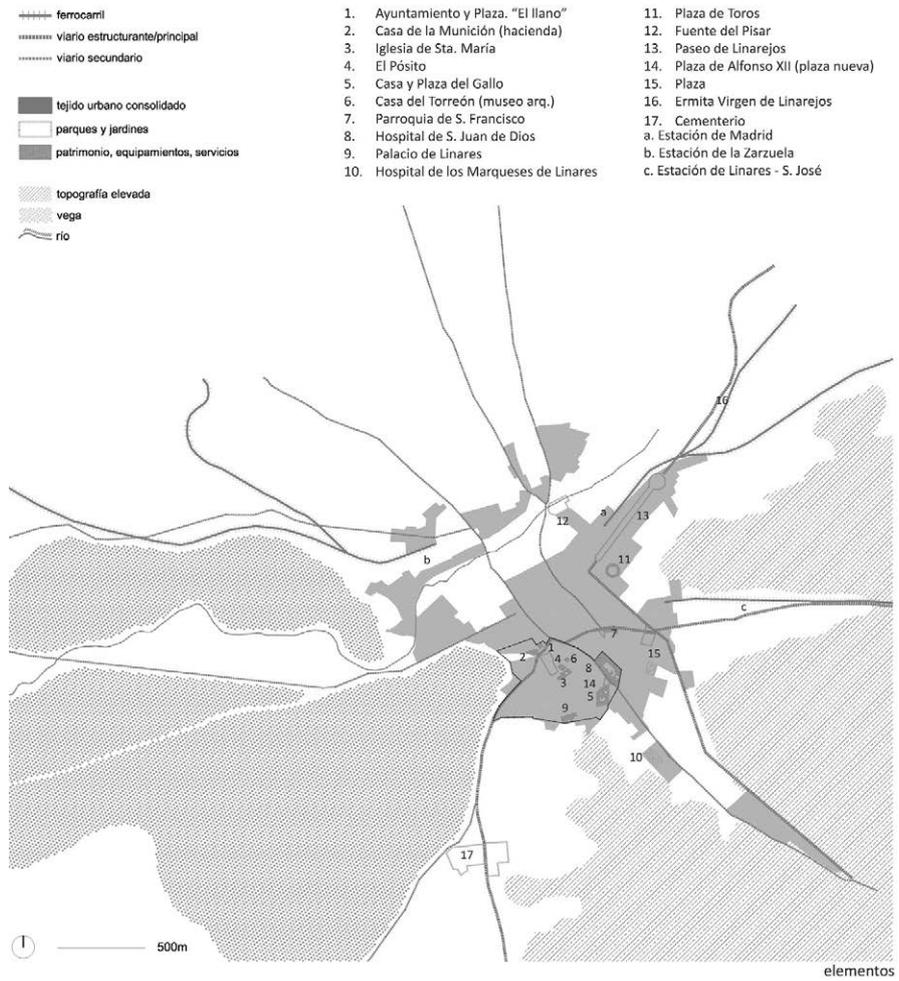


Fig. 3. La fisonomía de las ciudades medias andaluzas: Linares en 1956.  
 Fuente: elaboración propia (a partir de la ortofoto proporcionada por el "vuelo americano" de 1956).



Fig. 4. La fisonomía de las ciudades medias andaluzas: Linares 1977.  
 Fuente: elaboración propia (a partir del la ortofoto del 1977 del Centro Nacional de Información Geográfica, Ministerio de Fomento).



Fig. 5. La fisonomía de las ciudades medias andaluzas: Linares 1998.  
Fuente: elaboración propia (a partir del vuelo aéreo de 1998 del Instituto de Estadística y Cartografía de la Junta de Andalucía).

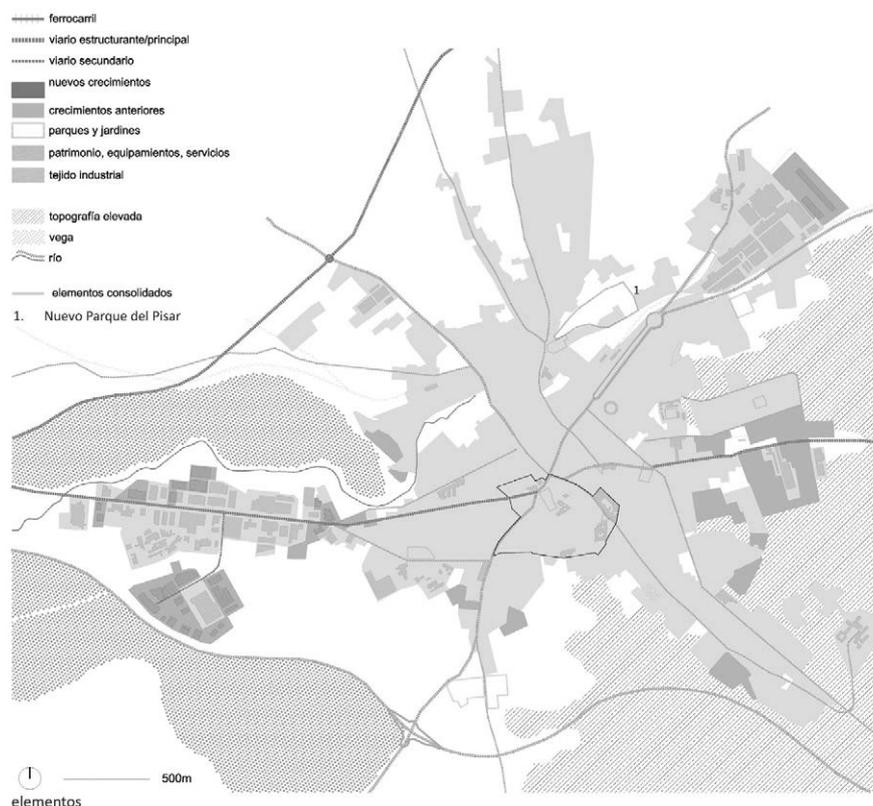


Fig. 6. La fisonomía de las ciudades medias andaluzas: Linars 2007.

Fuente: elaboración propia (a partir del vuelo aéreo de 2009 del Instituto de Estadística y Cartografía de la Junta de Andalucía).

Como se avanzaba anteriormente, en las últimas décadas se viene advirtiendo un cambio en cuanto al tamaño de estas nuevas actividades. Su programa funcional es cada vez más complejo y mezclado, en correspondencia con las características de los nuevos procesos económicos y productivos de carácter global, más especializados y con formas de emplazamiento más avanzadas.

Un ejemplo de estas nuevas centralidades asociadas a la actividad productiva lo encontramos en los parques agroalimentarios<sup>14</sup>. Generalizando, se podría decir que son polígonos industriales avanzados para la innovación tecnológica agroalimentaria. Se sitúan lejos de la ciudad, al lado de infraestructuras rodadas de gran capacidad y ocupando grandes superficies de suelo de bajo precio. Frente a la descentralización de actividades posfordista y al alto consumo de suelo, se abre el siguiente debate: replantearnos la escala de esta reciente actividad mediante operaciones de disgregación e “infiltración” de sus instalaciones en tejidos urbanos existentes o inacabados, que significarían para la ciudad elementos de reactivación mediante la configuración de una nueva red; a modo de “centros comerciales abiertos” pero de carácter innovador. Sería, por tanto, importante la gestión inteligente de su localización, de su tamaño, de su interacción con la ciudad y de

<sup>14</sup> Datos que aporta el economista Castañeda el 18 de noviembre de 2011 a propósito de la conferencia sobre economía y equipamientos de gran escala en el Máster de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad de Granada.

su grado de dispersión dentro de la misma. Desde un punto de vista urbano, social y espacial, podrían ser entendidos como las “nuevas plazas de los agricultores”<sup>15</sup>, incluyendo en su programa funcional y de gestión, actuaciones de escala y perfil más adecuados a la resolución de problemáticas reales y diarias en este sector.

### 3.3. La transformación del centro urbano

La periferia de las CM, especialmente durante la últimas décadas y con el respaldo de los PGOUs, ha sido muy castigada por un desarrollo urbanístico extensivo y acelerado. Su suelo es más barato y presenta menores exigencias normativas y de actuación para su desarrollo por su menor contenido significativo. Asimismo, las mejores condiciones ambientales y de accesibilidad, la concentración “extramuros” de equipamientos y servicios públicos, la bonanza económica y las expectativas de negocio inmobiliario, entre otras, ha fomentado una demanda de ubicación de los ciudadanos más descentralizada en el extrarradio urbano. En cuanto a la transformación del centro urbano, podríamos decir en general, que ha sido más fácil y más barato tirar y hacerlo de nuevo que reutilizar o renovar, tanto sus espacios como elementos de su tejido. Sin embargo, la crisis en el urbanismo actual, de ciertos modelos productivos y de tradicionales modos de habitar, nos lleva a cuestionarnos la validez de determinadas formas de crecimiento y desarrollo actuales y a ser conscientes de lo insostenible de su mantenimiento, y la incapacidad de ser absorbidas por el mercado inmobiliario actual.

A día de hoy, la transformación de lo urbano en las CM andaluzas ha de abordar asuntos relacionados con la reutilización, tanto de espacios como de “cosas urbanas”<sup>16</sup>. La salida de la ciudad compacta de usos tradicionales, indeseables hoy, ha permitido la entrada de actividades direccionales, servicios especializados y funciones de capitalidad, necesitados de la concentración propia de los centros históricos: son los auténticos “condensadores urbanos” de un territorio más grande y de mayor difusión.

Conviene, por tanto, hacer una distinción entre los distintos tipos de usos que actualmente se ven afectados por esta tendencia. En cada uno de ellos la liberación de suelo o la renovación del uso han significado, en muchas ocasiones, la introducción en el centro histórico de una red interconectada de pequeñas centralidades de reactivación o, en otras palabras, nuevas oportunidades para su modernización. Estos nuevos usos introducen, a su vez, la intermodalidad y la simultaneidad de actividades, estimulando el hábitat urbano central y resolviéndolo con mayor eficacia.

En el ejemplo de la figura 7, se observa: 1) la sustitución en el centro histórico de los usos tradicionales (bodegas, palacios) por otros nuevos (servicios públicos y privados, sedes administrativas); 2) la revaloración de terrenos “centrales” mediante la incorporación de usos más atractivos (parque y equipamientos cívicos junto al río) y lucrativos (nuevos enclaves residenciales) y la salida de otros nocivos o menos rentables (tejido industrial y vías rodadas para tráfico pesado, antiguo estadio de fútbol, cementerio); 3) la desaparición de infraestructuras obsoletas por espacios más relacionados con la ecología y el bienestar (sustitución de vías y estación de ferrocarril por vía-parque); 4) el estímulo en el centro urbano del sector servicios y comercial (peatonalización del centro, habilitación de aparcamientos perimetrales).

<sup>15</sup> Expresión acuñada por Gómez (2011) como referencia a la oportunidad urbana de los parques agroalimentarios como equipamientos para la “agrociudad” andaluza y sus campesinos.

<sup>16</sup> Expresión acuñada por Solá-Morales (2008).



1. área de transformación de banda industrial a residencial con equipamientos
2. área de reforma urbana y recuperación de los márgenes del río
3. proyecto de vía-parque en antiguo trazado ferrocarril
4. área de transformación de vía rodada a peatonal
5. habilitación de aparcamientos: residentes+perimetral
6. fragmento urbano equipamental
7. ubicación del nuevo estadio de fútbol
8. reconversión de antiguo estadio en área residencial
9. habilitación de uso público administrativo en edificio patrimonial
10. proyecto de nueva biblioteca
11. proyecto de museo en antigua bodega
12. habilitación de nuevo proyecto de cementerio

Fig. 7. Renovación de los usos urbanos en Lucena. Se observa una transformación del centro de la ciudad mediante la sustitución de las viejas actividades "tradicionales" por las nuevas "direccionales".  
Fuente: elaboración propia.

### 3.3.1. Las actividades productivas

El progresivo abandono de actividades como la agricultura, que tradicionalmente han sustentado la economía de estas ciudades, ha generado a lo largo del tiempo la desaparición o el traslado de una diversidad de tipos arquitectónicos para su desarrollo que, en un principio, se situaban en espacios de encuentro entre ciudad y campo, y que con posterioridad, se han visto inmersos en áreas más centrales tras los sucesivos crecimientos urbanos a lo largo del tiempo.

Algunas de las antiguas azucareras, almazaras, bodegas, silos y pósitos, entre otras arquitecturas existentes, están transfiriendo grandes y estratégicos solares urbanos centrales a otros usos más rentables como el residencial o el comercial. A la vez, estas antiguas actividades y según directrices de mercado más contemporáneas, desaparecen o se desplazan a lugares más periféricos o incluso de cierta lejanía con respecto a la ciudad, en suelos más baratos y cerca de las principales vías de comunicación rodada, dotadas de buenos accesos.

### 3.3.2. Movilidad y transporte

La llegada de la alta velocidad ferroviaria a la región andaluza y los cambios en los sistemas de productividad y desarrollo de las actividades económicas agrícola y ganadera, o el abandono de la minería, ha motivado el desuso de antiguas vías de ferrocarril y vías pecuarias que conectaban importantes enclaves urbanos y territoriales entre sí. Estos trazados obsoletos vienen siendo objeto de recuperación como vías-parque o sendas peatonales y ciclísticas relacionadas con el ocio y esparcimiento de sus ciudadanos.

El desmantelamiento de plataformas y vías ferroviarias en centros comarcales, como: Úbeda, Baeza, Arcos de la Frontera, Ayamonte, Martos, Cabra, Lucena, Lepe o Baza –todas CM–, ha supuesto el trazado de nuevos elementos generales en la ciudad, aunque con ello perdieron un modo relevante de transporte. La disponibilidad de espacios ferroviarios en desuso y la reordenación de estaciones como centros de servicios suponen contextos urbanos de oportunidad en la ciudad (Santos y Ganges, L., 2008). Cuando el espacio ferroviario permanece puede significar, en ocasiones, una “fractura” para la ciudad, suponiendo elementos de discontinuidad urbana (Ronda –segregación entre áreas residenciales y áreas de otros usos–). En tal caso, cabrían actuaciones de “cosido” urbano que resuelvan conexiones y estimulen la concentración de actividades (Dos Hermanas –puntos de paso elevado sobre las líneas de tren–).

Igualmente, antiguas estaciones o apeaderos de tren que, en un futuro inmediato cederán el transporte de pasajeros a las nuevas líneas de AVE y que quedarán únicamente destinadas a gestionar el tránsito de mercancías, han transformado un elevado porcentaje de su programa funcional y superficie en otros usos, como el comercial (Loja).

### 3.3.3. El uso público

Observamos el reciclaje de arquitecturas patrimoniales, como antiguos palacios, casas señoriales, conventos o edificios relacionados con alguna actividad productiva tradicional, con otros usos<sup>17</sup>. Se trata de edificaciones catalogadas y protegidas por

<sup>17</sup> El urbanismo regeneracionista de los años 80, ya se orientaba hacia la reutilización del patrimonio edificado, soporte de la revitalización social y funcional de los centros históricos. Parte del *Abstract* de

el planeamiento actual que, construidas en su momento por la clase nobiliaria y aristócrata que se asentó en estas ciudades después de la Reconquista (Úbeda), o posteriormente por la burguesía (Antequera), son convertidas ahora al sector de la restauración y a usos de interés público, como sedes administrativas, bibliotecas o museos. Otras piezas o conjuntos arquitectónicos que no han tenido el suficiente respaldo del planeamiento, han terminado por ser fagocitadas por la especulación del mercado inmobiliario. Estas actuaciones, muchas veces desafortunadas, han alterado las condiciones de compacidad, proporción y estética urbana generales de la zona. En la misma línea, la creación en las CM de nuevos hospitales y centros de salud en las inmediaciones de los bordes urbanos, ha propiciado el vaciado de antiguos ambulatorios que han pasado a alojar nuevas funciones (Loja).

### 3.4. Las infraestructuras como elemento urbano

La expectativa que sugiere a la ciudad el trazado cercano de una infraestructura, estimula su crecimiento urbano<sup>18</sup>. Igualmente, puede separarla en partes, o reforzar su cohesión. La interlocución ágil y flexible entre las distintas administraciones públicas intervinientes en la resolución de procesos superpuestos significaría un gran avance en el desbloqueo de este tipo de operaciones, de enorme interés para estas ciudades. Su trazado puede significar la localización de equipamientos de cierta envergadura relacionados con la movilidad y el transporte que brinden a la ciudad excelentes oportunidades de estructuración, articulación y organización de sus crecimientos. Si se realiza con la atención y el cuidado adecuados, y esto atiende directamente a: su previsión desde el planeamiento, al sistema de elección de sus arquitectos y a la habilidad profesional de estos; tales arquitecturas pueden significar verdaderas “esquinas”<sup>19</sup> para la ciudad.

Un buen ejemplo de ello lo encontramos en el caso de Antequera, llamada a ser la gran CM central de Andalucía. En gran parte debido a su ubicación estratégica y al desarrollo de sus infraestructuras. Su emplazamiento en la confluencia de importantes infraestructuras como son: la A-92, las líneas ferroviarias de mercancías del Este-Oeste andaluz, el trazado del AVE y la A-45, que comunica la Costa del Sol con Córdoba y de aquí con el centro del país, está generando en esta ciudad un crecimiento policéntrico basado en la oportunidad territorial de sus infraestructuras, desarrollando un importante tejido industrial en el Norte y el Este de la ciudad e introduciendo nuevos perfiles de producción, como el tecnológico y el empresarial. De otro lado, la futura ubicación de un aeropuerto de promoción privada al Norte de la ciudad gestionada por el Ministerio de Fomento, permite hablar ya de un salto de escala en cuanto al tipo de empresas que prevén su instalación en la zona, cuyo desarrollo está vinculado a este tipo de transporte y que igualmente estimulará un desarrollo técnico-empresarial del suelo previsto para este uso.

La proliferación y compatibilidad de los usos citados, ha motivado que la administración local haya instalado recientemente dispositivos TICs –Tecnologías de la Información y de la Comunicación–. Se hace necesaria, por tanto, una revisión de los tradicionales instrumentos de planificación incapaces de regular nuevas tendencias urbanas asociadas, en este caso, al avance de las telecomunicaciones. Cabría preguntarse por la posibilidad de las estaciones gestoras de estas conexiones

la Ponencia de Campesino, (1991) sobre “Política Urbanística en Centros Históricos Españoles (1981-1991)”. «XII Congreso Nacional de Geografía», Valencia.

<sup>18</sup> Efecto que se estudia con profundidad en Valenzuela, (2000).

<sup>19</sup> Sobre “esquinas”, véase Solá-Morales, (2004).

como nuevas “net-centralidades” urbanas con capacidad para articular los distintos procesos de expansión y dispersión urbana.

Otras oportunidades territoriales asociadas a las infraestructuras en Antequera son: La creación del Puerto Seco como soporte al tráfico de mercancías por ferrocarril; el trazado del AVE con la nueva estación de Santa Ana y su triple enlace hacia Córdoba-Madrid, Sevilla y Granada; el nuevo Centro de Transporte de Mercancías asociado al tráfico rodado de la nueva AP-46, resultado del desdoblamiento de la autovía A-45 dirección Málaga-Costa del Sol; los nuevos desarrollos turísticos y campos de Golf planificados al Oeste de la ciudad.

Este cúmulo de procesos construye en Antequera un sistema de centralidades policéntrico que habría de servir a la ciudad como estrategia de orden y crecimiento urbano y económico alternativo frente a otros modelos más tradicionales que responden peor a situaciones actuales de mayor globalidad. Igualmente, esta nueva dinámica de gran perfil territorial, supone para la ciudad la oportunidad de “conectarse” y ofrecer servicios complementarios o alternativos a la capital de provincia malagueña, a sus infraestructuras de gran calado (puerto y aeropuerto de Málaga) y al corredor litoral del sur de Europa, de gran energía.

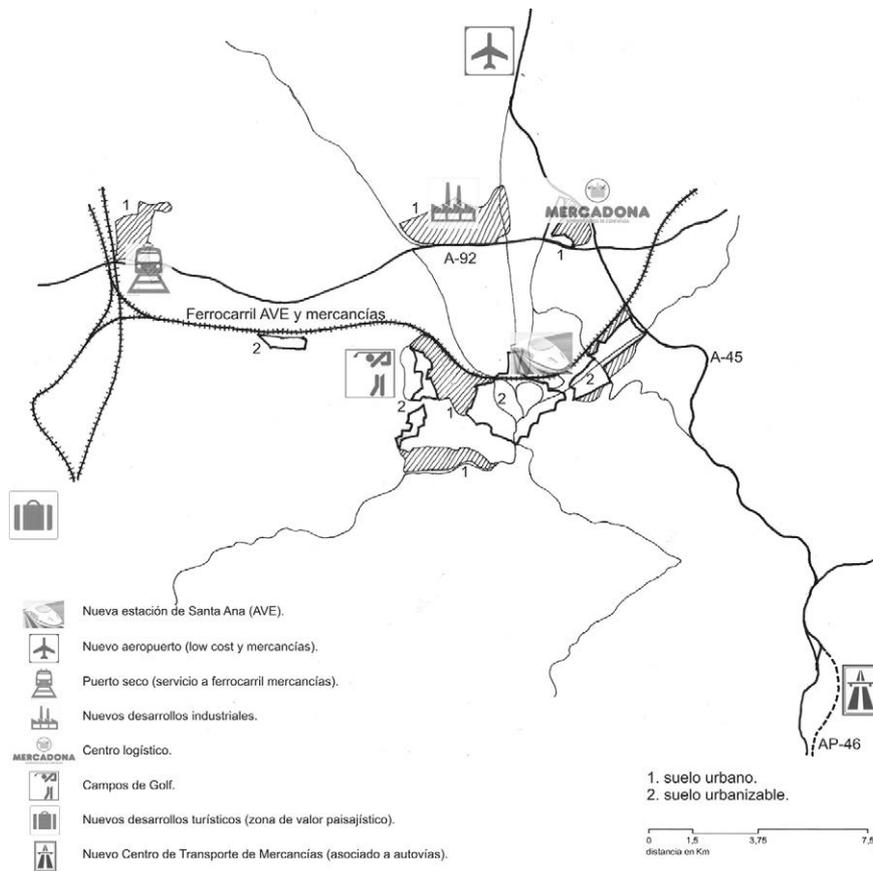


Fig. 8. Nuevas centralidades en Antequera.  
Fuente: elaboración propia.

#### 4. Conclusiones

Algunas de las conclusiones que se desprenden de este trabajo en torno a las centralidades entendidas como focos de actividad y orden urbano, podrían ser extrapoladas a ciudades medias de otras regiones o países, o incluso a otras ciudades de mayor tamaño. No obstante, importantes aspectos de las ciudades abordadas, como su gran espesor histórico, su condición jerárquica intermedia en el territorio o la llegada tardía de las grandes infraestructuras, particularidades todas propias del área interior de la región andaluza, construyen en su conjunto resultados específicos aun sin ser exclusivos.

Atendiendo primeramente a los aspectos morfológicos y descriptivos de la investigación, se ha de mencionar que en los ejemplos de CM estudiados durante el último medio siglo en Andalucía, observamos un proceso de transformación de la forma, el tipo y la posición entre viejas y nuevas centralidades, proceso que discurre paralelamente a una mayor diversificación y complejización de los usos en la ciudad. Radiografiamos esta evolución en cuatro periodos:

- Hasta 1956: centro histórico y ciudad coinciden; cristalizado en una gran diversidad de tipologías arquitectónicas y urbanas propias de épocas pasadas, constituyéndose algunas de ellas en los elementos de centralidad más tradicionales de estas ciudades. Hasta el momento la forma compacta de la ciudad es, en gran medida, consecuencia directa de su emplazamiento en las topografías del territorio. Después ya no lo será tanto.
- Desde 1956 hasta 1977: tienen lugar los primeros fenómenos de dispersión urbana. Surgen tanto numerosos barrios de viviendas sociales en bloque para alojar a la emigrada de regreso, como los primeros equipamientos básicos que la abastecen y que concentran la actividad urbana.
- Desde 1977 hasta 1998: incremento y diversificación de las arquitecturas de los equipamientos públicos. Con el aumento del viario arterial, se construyen los primeros centros comerciales en las afueras. Se desarrollan intensamente los polígonos industriales en el extrarradio urbano, que la ciudad alcanzará a lo largo de sus posteriores crecimientos. Se construyen infraestructuras de gran calado, lo que estimulará la velocidad y variedad del crecimiento urbano. Se constata pues, la dispersión, la diversificación y el cambio de escala de los elementos centrales en la ciudad. De los estudiados, éste es el periodo de máxima producción urbana en los últimos 50 años.
- Desde 1998 hasta 2007: se desarrollan y especializan las áreas comerciales, situándose junto al viario y en sus nuevos accesos. La ciudad crece con nuevas y grandes piezas. La especialización del secundario y del terciario estimula la proliferación de los parques tecnológicos, empresariales y de la innovación, al menos en las ciudades más dinámicas e influyentes. Se trata, por tanto, del periodo en el que mejor se entienden las centralidades ya no como un producto de “primera necesidad” demandado por la sociedad, sino como los nuevos nodos de una red económica global que no se desarrolla sólo en la ciudad, sino en todo el territorio.

Estas ciudades, por tanto, crecen ahora con materiales urbanos diferentes a los de antes. Si los elementos de centralidad del pasado se constituían en calles, plazas y tipos arquitectónicos singulares que se agolpaban en la ciudad compacta, las nuevas centralidades son infraestructuras y grandes parcelas parcialmente ocupadas por “contenedores” de gran superficie parecidos entre sí, distantes unos de otros,

accesibles y bien comunicados. La diferencia entre la superficie de suelo ocupada por los elementos de centralidad y la ocupada por el resto de la ciudad, resulta hoy día mucho menos extrema que en el pasado<sup>20</sup>.

Por otro lado, las “viejas” centralidades de épocas anteriores, que disponían usos relacionados con la propia actividad urbana y productiva del momento, se han transformado en concentradoras de actividades direccionales y de capitalidad, produciendo una especialización del centro histórico. Las nuevas centralidades, en cambio, alojan usos relacionados con las infraestructuras y la intermodalidad, con el formato comercial de mayor escala, el deporte de masas, o las actividades productivas y de la innovación.

Si observamos la velocidad y el descuido en general con que estas ciudades han crecido en las últimas décadas, cabe afirmar que los proyectos urbanos sobre los elementos de centralidad habrían de inducir importantes estrategias de recualificación de barrios y distritos que potencien con su difusión, entre otras, acciones de integración y de conexión urbana, de diversificación de uso y de activación de áreas monofuncionales, mejorando la cohesión social. De esta manera, podríamos hablar, por ejemplo, de cómo la llegada del nuevo apeadero de autobús o de AVE, éste último en los casos más afortunados, supondría la construcción adecuada de un fragmento urbano a partir de una arquitectura singular, recuperando para la ciudad un ejemplo clásico europeo como es el barrio de la estación; cómo nuevos edificios docentes y sus espacios públicos asociados podrían constituir elementos de colágeno social entre barrios distintos; cómo los grandes enclaves comerciales o deportivos, ubicados en las afueras de estas ciudades, podrían introducir potentes alineaciones que inyectasen orden y referencia en áreas residenciales dislocadas; cómo la renovación de uso de ciertas arquitecturas patrimoniales podrían regenerar tejidos obsoletos del centro histórico a partir de nuevas actividades; o cómo la continuidad urbana legible de las calles estructurantes de la ciudad histórica a través de los nuevos crecimientos podría contagiarlos de civismo y diversidad; ¡y otros muchos ejemplos que podrían ser evocados!

### Bibliografía

- ALEXANDER, C. (1977): *A pattern language*. Oxford University Press, Oxford.
- BARBA, R. (1994): “Los ejes en el proyecto de la ciudad” en *Revista Geometría*, vol. 1, núm. 18, pp. 2-17.
- BLOK, A. y DRIESSEN, H. (1984): “Mediterranean Agro-Towns as a Form of Cultural Dominance, With Special Referencie to Sicily and Andalusia” en *Ethnologia Europaea*, núm. XIV, pp. 111-124.
- FERIA, J. M., et al. (1986): *Andalucía. Sistema de ciudades*. Dirección General de Ordenación del Territorio, Consejería de Política Territorial, Junta de Andalucía, Sevilla.
- INSTITUTO DE ESTADÍSTICA Y CARTOGRAFÍA DE ANDALUCÍA, JUNTA DE ANDALUCÍA: *Evolución histórica de la población de Andalucía*, fecha de referencia 25 de abril de 2012, disponible en <http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/ehpa/ehpaTablas.htm>.

<sup>20</sup> En el caso estudiado en las Figuras 3, 4, 5 y 6 (Linares), la relación aproximada entre el suelo ocupado por el resto de la ciudad y el ocupado por los elementos de centralidad hasta 1956 sería de 20 a 1; desde 1956 hasta 1998 sería de 10 a 1; y desde 1998 hasta 2007 sería de 5 a 1.

- INSTITUTO DE ESTADÍSTICA Y CARTOGRAFÍA DE ANDALUCÍA, JUNTA DE ANDALUCÍA: *Localizador de información espacial de Andalucía*, fecha de referencia 25 de abril de 2012, disponible en <http://www.juntadeandalucia.es/viviendayordenaciondelterritorio/linea/>.
- INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL, MINISTERIO DE FOMENTO: *Vuelo interministerial (1973-1986)*, fecha de referencia 25 de abril de 2012, disponible en <http://www.cnig.es:8081/visir2/visualizador.asp>.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (2001): *Estaciones y apeaderos de autobuses en Andalucía*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Junta de Andalucía, Sevilla.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (2006): *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, Decreto 206/2006, de 28 de noviembre de 2006*. Secretaría General de Ordenación del Territorio, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Sevilla.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (2007): *Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA 2007-2013)*. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Sevilla.
- JUNTA DE ANDALUCÍA: *Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía. Consejería de Fomento y Vivienda: actuaciones*, fecha de referencia 25 de abril de 2012, disponible en <http://www.aopandalucia.es/principal.asp?alias=actuaciones&zona=Actuaciones&t=0>.
- LÓPEZ-CASERO, F. (1989): *La agrociedad mediterránea* (compilador). MAPA, Madrid.
- MILLÁN, J., et al. (1991): *El espacio libre público en las ciudades medias de Andalucía*. Centro de Estudios Territoriales y Urbanos, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Sevilla.
- SANTOS Y GANGES, L. (2008): "Ciudades andaluzas y caminos de hierro en la historia: aportaciones desde el urbanismo", en CUÉLLAR VILLAR, D. y SÁNCHEZ PICÓN, A. -dirs.- *150 Años del ferrocarril en Andalucía: un balance*, vol. 2, pp. 723-767. Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Sevilla.
- SOLÁ-MORALES, M. (2004): "Ciudades y esquinas urbanas" en *BMM Monográficos*, núm. 4. (Exposición Fórum Barcelona).
- SOLÁ-MORALES, M. (2008): *De cosas urbanas*. Gustavo Gili, Sevilla.
- VAHÍ, A. (2007): *La perspectiva territorial y urbana de los grandes equipamientos comerciales en Andalucía*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Junta de Andalucía, Sevilla.
- VALENZUELA, L. M. (2000): *Accesos y forma urbana en las ciudades medias andaluzas*. Tesis doctoral, Departamento de Expresión Gráfica Arquitectónica y en la Ingeniería de la Universidad de Granada.