

LOS RECORRIDOS COMO SOPORTE HISTÓRICO DE LA PRODUCCIÓN EN ALCALÁ. ALGUNAS CONSIDERACIONES PARA LA PUESTA EN VALOR DE PAISAJES INDUSTRIALES

María Pilar Casado Villa, doctora en arquitectura, mariapilarcasado@yahoo.es

Lorenzo Muro Álvarez, máster en patrimonio y PhD student, lorenzomuro@yahoo.com

RESUMEN

Los recorridos como soporte de la producción industrial. Las vías de comunicación y las infraestructuras marcan el crecimiento de las ciudades, modificando de modo significativo y duradero el carácter del territorio en el que se insertan. En Alcalá muchas de estas vías están relacionadas con su tradición industrial, y aun puede reconocerse su huella: los caños de Carmona que abastecían de agua a Sevilla, la hilera de molinos harineros y azudes en el curso del río, o la línea del tren de los panaderos entre otros.

Insertas en un entorno natural de gran interés, son líneas que aun hoy conservan imágenes de gran valor paisajístico. Incluso la carretera antigua de acceso a Alcalá desde Sevilla tiene cierto interés, porque entre el continuo edificado todavía permite al conductor recuperar de forma puntual el contacto con la vega del río, el castillo y otros elementos patrimoniales muy arraigados en la identidad colectiva.

Los paisajes industriales desde la carretera. Hoy es la autovía A-92 la principal vía de acceso a la ciudad; pero es también, de forma ininterrumpida desde mitad del siglo xx, la línea sobre la que se apoyan los desarrollos industriales del municipio. Estos polígonos colmatan ya la carretera hasta Sevilla, y conforman frentes edificados continuos que son la nueva 'fachada urbana' de Alcalá. Pero la secuencia de naves, industria pesada, centros comerciales e infraestructuras, resulta monótona, falta de carácter ni referentes, y no parece resolver la relación espacial y visual con su entorno de una manera adecuada.

Es necesaria una mirada atenta a estos entornos industriales, que abra líneas de trabajo para su recualificación paisajística y nos permita contextualizar posibles actuaciones futuras. El trabajo se posiciona desde cierta sensibilidad hacia estos paisajes industriales que se desarrollan sobre las carreteras de acceso a la ciudad, y busca en su entorno oportunidades para reforzar su identidad.

El interés de los recorridos como oportunidad para regenerar paisajes industriales. En el escenario actual los elementos patrimoniales son un pilar incuestionable en cualquier intervención que pretenda la puesta en valor de entornos urbanos significativos. Para garantizar una buena inserción de estos elementos también en las intervenciones periurbanas el potencial de los 'recorridos' es enorme, porque puede dar coherencia a los elementos aislados y ponerlos en relación tanto con los fragmentos construidos como con el territorio que les sirve de soporte.

Del contacto entre estos recorridos pueden surgir también buenas oportunidades para reforzar la identidad de estos paisajes industriales 'no excepcionales' pero que constituyen los escenarios cotidianos de nuestro día a día.

Palabras clave: carreteras, patrimonio, percepción, periferia, territorio.

ABSTRACT

Routes as the support for industrial production. The communication routes and infrastructures lead the growth of cities, modifying in a significant and lasting way the character of the territory in which they are inserted. In Alcalá many of these roads are related to its industrial tradition, and its footprint can still be recognized: the Carmona pipes that supplied water to Seville, the row of flour mills in the course of the river, or the train line used in the past by bakers, among others.

Inserted in a natural environment of great interest, are lines that even today preserve images of great scenic value. Even the old access road to Alcalá from Seville has some interest, because between the built it still allows the driver to recover the contact with the valley of the river in some points, the castle and other patrimonial elements deeply rooted in the collective identity.

The industrial landscapes from the road. Today it is the A-92 highway, the main access road to the city; but it is also, since the middle of the twentieth century, the line on which the industrial developments of the municipality are based. These polygons already fill the road to Seville, and form continuous built fronts that are the new 'urban facade' of Alcalá. But the sequence of industrial units, shopping centers and infrastructures, is monotonous, lack of character or referents, and does not seem to resolve the spatial and visual relationship with their environment in an adequate manner.

It is necessary to pay close attention to these industrial environments, to open lines of work for landscape reconfiguration and to allow us to contextualize possible future actions. The work is positioned from a certain sensitivity towards these industrial landscapes that are developed on the access roads to the city, and seeks opportunities in its environment to reinforce its identity.

The interest of the tours as an opportunity to regenerate industrial landscapes. In the current scenario, the heritage elements are an unquestionable pillar in any intervention that seeks to enhance the value of significant urban environments. To guarantee a good insertion of these elements, also in peri-urban interventions, the potential of the 'routes' is enormous, because it can give coherence to the isolated elements and put them in relation both with the constructed fragments and with the territory that supports them.

From the contact between these routes may also arise good opportunities to reinforce the identity of these industrial landscapes 'not exceptional' but which are the daily scenarios of our everyday life.

Keywords: heritage, perception, periphery, roads, territory.

INTRODUCCIÓN

Las vías de comunicación y las infraestructuras marcan el crecimiento de las ciudades, modificando de modo significativo y duradero el carácter del territorio en el que se insertan.

Se estudia el caso de Alcalá de Guadaíra, ciudad media de importante tradición industrial y clave en los suministros a Sevilla. Aun hoy se sigue la huella de muchas de estas líneas, que evidencian la evolución de la ciudad a nivel territorial. Así se mantienen la hilera de molinos harineros y azudes en el curso del río; el trazado de la línea del tren de los panaderos, o el trazado de los caños de Carmona, que abastecían de agua a Sevilla y que es hoy parte del trazado metropolitano de la autovía a Málaga A-92, entre otros.

Insertas en un entorno natural de gran interés, son líneas que todavía hoy conservan imágenes de gran valor paisajístico en su recorrido fuera del núcleo urbano. Pero, en sus tramos de aproximación a la ciudad, se pierden entre los nuevos paisajes, desconectados con el entorno y con las señas de identidad locales, que ofrece la periferia industrial. Se explora la capacidad de poner en valor los elementos patrimoniales para recualificar y dotar de significado a estos nuevos paisajes que han surgido en los bordes de nuestras ciudades, usando como punto de vista el del conductor que se acerca a la ciudad por carretera.

EL DESARROLLO INDUSTRIAL DE LA PERIFERIA

Las periferias urbanas aparecen como consecuencia de los procesos de industrialización de la ciudad, para albergar aquellas funciones surgidas con los nuevos medios de producción, pero que no tienen cabida dentro de los límites de la ciudad protegida compacta tradicional. En una primera fase, reconocida como la ciudad abierta, la ciudad industrial necesita crecer y desborda la línea de sus murallas, extendiéndose por el territorio próximo en una primera corona concéntrica exterior en el que las periferias todavía se identifican en su relación con el centro. Será en una segunda fase, ya reciente, cuando la ciudad salte al territorio “hacia la construcción de una retícula territorial que, englobando los centros históricos y sus periferias así como los propios elementos geográficos, define un nuevo paradigma urbano: la ciudad policéntrica” [1].

La formación de asentamientos industriales a lo largo de las carreteras principales, especialmente en los accesos a centros urbanos, ha sido generalizada. Con la localización, primero de forma aislada de aquella industria expulsada de las áreas urbanas centrales en reconversión y después con la implantación de actividades nuevas, se generaron y consolidaron importantes corredores industriales que aprovechaban el menor valor del suelo de la periferia y las facilidades de conexión.

Hoy la ciudad ha crecido y alcanzado en muchos casos estas áreas industriales, que deben ser integrados en el tejido urbano porque han pasado a convertirse en piezas fundamentales de articulación de los nuevos paisajes periurbanos. La construcción de nuevas variantes exteriores para evitar el tráfico de paso permite la redefinición del carácter de estas carreteras que pasan a ser urbanas, y que empiezan a ser reurbanizadas y equipadas para su nueva función [2].

Además las actividades productivas se están transformando de un modo importante desde principios del s. XX; estos cambios tienen su reflejo inmediato en la ciudad y

sobre todo en las periferias, que las acogen con la flexibilidad de respuesta necesaria a sus necesidades de agrupación, superficie, conectividad y visibilidad. Los polígonos han dejado de ser polígonos exclusivamente industriales para convertirse en parques empresariales y comerciales abiertos al gran público, con comercio y servicios al por menor, incluso con locales de ocio y servicios.

Hoy las grandes empresas están trasladando su producción a países más competitivos, y las pequeñas y medianas empresas tienden a especializarse y unirse para fortalecerse a escala local, apoyadas en las redes de transporte y telecomunicaciones. Y surgen nuevos materiales urbanos, como viveros de empresas, parques temáticos, centros comerciales plurifuncionales, zonas logísticas, parques tecnológicos, centros de negocios, y complejos universitarios, aislados o integrados en parques de I+D, etc., donde existe una creciente ósmosis entre una parte de la industria y el terciario (nueva base productiva es investigación y tecnología). En relación con su localización, destacan la puesta en valor del entorno y la calidad ambiental como factores de diferenciación competitiva.

LA CARRETERA COMO GENERADOR DE ACTIVIDAD

El papel de los caminos en relación con las ciudades ha ido evolucionando desde su función original que buscaba la conexión más eficaz entre puntos alejados, hasta llegar a las carreteras actuales que resultan en sí mismas elementos clave en la configuración del territorio y la vida urbana.

(...) Es posible a través de la lectura del plano de la ciudad, encontrar los elementos conformadores principales del crecimiento de la ciudad, que suelen coincidir con aquellos ejes de desarrollo, normalmente caminos y espacios canales de infraestructuras, pero también elementos de ingeniería que han permitido salvar accidentes geográficos, reordenando el espacio con una lógica adaptada a las soluciones tomadas para esas obras [3].

Esta capacidad de los caminos de reordenar su entorno, permite al hombre configurar el territorio en función de un interés específico, de forma que las decisiones que se adopten al planificar las carreteras modificarán de modo significativo y duradero el carácter del espacio en el que se interviene.

Así nuestras nuevas carreteras, como parte de los procesos de modernización de infraestructuras de las últimas décadas, en sus tramos de aproximación a las ciudades están siendo un importante agente de desarrollo urbano a distintos niveles: por el potencial de puesta en carga de nuevos suelos (valor de localización), como mejora de la conectividad y las expectativas de las ciudades y sus habitantes, y por posibilitar un acercamiento de la ciudad al territorio en el que se inserta.

Pero las carreteras hoy, gracias a mejoras técnicas constantes, ya no tienen la necesidad de plegarse a muchas de las particularidades del soporte geográfico, y han perdido contacto con la realidad física del territorio. Aun así las ciudades las asumen en general de forma acrítica, y crecen con el trazado de estas nuevas infraestructuras que suponen nuevas oportunidades de desarrollo, y que los planes urbanísticos municipales intentan ordenar a través de sus normativas. Sin embargo este contacto entre nuevas infraestructuras y ciudad no parece haber sido todavía resuelto de una forma adecuada [4].

Parece lógico que aquellos territorios económicamente improductivos cobren nueva actividad con el cambio de uso, así ha sido siempre y así se han construido los mejores paisajes. Sin embargo, la magnitud de las operaciones de transformación y la rapidez con que se efectúan en la actualidad contrasta fuertemente con el lento tiempo geológico o cultural con el cual se había realizado la secuencia de las anteriores transformaciones históricas [5].



Figura 1. Alcalá de Guadaíra, desarrollo urbano sobre la carretera Sevilla-Málaga. Las imágenes son de 1956 (estado previo al Polo de Desarrollo 1963), 1988, y 2017

LA PERIFERIA DE LA CIUDAD MEDIA

Las ciudades medias andaluzas presentan en general una periferia todavía bastante compacta que se desarrolla a partir del núcleo original y que evoluciona buscando oportunidades en la conexión con las infraestructuras viarias de mayor categoría. Los paisajes de periferia están muy condicionados por estas infraestructuras, de modo que cualquier ampliación de la infraestructura va ligada a una ocupación del espacio intersticial con suelo urbanizable, y a crecimientos lineales que buscan la máxima visibilidad.

Es en estos entornos periurbanos donde se evidencia una mayor pérdida de carácter de las ciudades, que aparece asociada a los nuevos hábitos de ocio y consumo, y a la competitividad del mundo globalizado.

Así, la ciudad del siglo XXI se convierte en una sucesión desjerarquizada de espacios anónimos que, en su carencia de señas de identidad, se presentan como idénticos a sí mismos en cualquier punto del planeta, rechazando la posibilidad de contener elementos simbólicos que han sido sustituidos por las brands de las grandes multinacionales del consumo, convertidas en referentes universales para los 'territoriantes' [6].

Entendemos que las carreteras deberían recuperar un contacto estimulante y dinámico con los lugares que atraviesan, y la ciudad ser además capaz de redefinir su relación con ellas, integrándolas en su desarrollo y sacando lo mejor del encuentro. Para este objetivo de integración de las comunicaciones con la ciudad existente, la que se va a construir, y el territorio, puede servir la idea de paisaje.

LOS ACCESOS, EL PAISAJE Y EL PATRIMONIO

Existe una gran tradición pictórica y abundante material gráfico sobre los paisajes de Alcalá, sobre todo por su prestigio creciente como 'entorno privilegiado' desde los viajeros románticos del XIX y gracias al posterior desarrollo de una escuela pictórica propia. Fue la construcción del ferrocarril a Sevilla clave en el descubrimiento de estos paisajes, ya que permitía la visita frecuente de artistas [7]. Destacan entre estas obras

las imágenes de aproximación a la ciudad en contacto con el río, y las vistas del promontorio y el castillo desde el llano.

Son imágenes que hoy, aunque distorsionadas, todavía pueden recuperarse en el acceso por la carretera antigua desde la barriada Venta la Liebre, siguiendo un trazado que responde con atención a la topografía y busca el camino más eficaz acercándose al curso del río. Desde esta entrada se tienen buenas perspectivas sobre el cauce del río, el entorno natural y otros elementos patrimoniales muy arraigados en la identidad colectiva, como un molino harinero en la ribera fluvial, un importante edificio industrial de la compañía eléctrica, y como fondo el recinto fortificado del castillo sobre el promontorio de los alcores.



Figura 2. Alcalá de Guadaíra, acceso desde la carretera antigua de Sevilla (Fuente: Google street view)

EL RECORRIDO COMO HERRAMIENTA DE ANÁLISIS

Numerosos autores inciden en la necesidad de poner en valor la carretera como vía prioritaria de acceso al paisaje “(las carreteras) se han convertido en la plataforma fundamental de percepción y disfrute del paisaje para la inmensa mayoría de los ciudadanos” [8]. Y en su papel como elemento articulador capaz de recuperar la relación entre la ciudad y su soporte geográfico.

(...) Frente a la fragmentariedad del territorio contemporáneo, parecería que el espacio de la carretera deviene uno de los pocos elementos con capacidad estructurante, de conexión entre piezas urbanas discontinuas. Y cuando estas infraestructuras parecen haber superado su mero papel funcional de canalizador de flujos para convertirse en sí mismas en una nueva modalidad espacial del crecimiento urbano [9].

Esta escala intermedia entre la ciudad y el territorio podría ayudar especialmente en los proyectos de recalificación de los bordes urbanos, de construcción muy reciente y por ello todavía con problemas sin resolver de significación y formalización. Pretendemos demostrar el interés de usar los recorridos por carretera como ejes para recalificar los paisajes industriales, y así en línea con los objetivos fijados por el Convenio Europeo del Paisaje [10] contribuir a mejorar el día a día de todos aquellos que se mueven en una ciudad cuyas funciones están cada vez más dispersas. “Lenta y discretamente, empieza a hacer mella la idea de que un entorno atractivo, afable y armonioso genera una agradable sensación de bienestar que aumenta notablemente la calidad de vida de los ciudadanos” [11].

Análisis visual de los paisajes de acceso. En trabajos anteriores hemos planteado una metodología para abordar el análisis visual de estos entornos urbanos de periferia, que hemos aplicado a los accesos a varias ciudades medias de interior; entre otros, al caso de Alcalá de Guadaíra [12] que ahora se presenta.

Con este análisis hemos puesto en evidencia la necesidad de encontrar zonas de oportunidad en las que recuperar la relación de la ciudad con su entorno para recalificar estos tejidos, y dar valor al trayecto como herramienta de proyecto.

En Alcalá la autovía A-92 es desde mitad del XX, además de eje de articulación interprovincial, línea sobre la que se apoyan los desarrollos industriales del municipio. Así son los polígonos los que conforman la nueva ‘fachada urbana’ de Alcalá, que resulta falta de carácter, monótona, y sin una adecuada articulación espacial y visual con el entorno.

Se pueden identificar tres tramos, que corresponden con distintas fases de desarrollo. En primer lugar, al oeste y colindante con el término municipal de Sevilla, el Antiguo Polo de Desarrollo; que concentra el mayor grado de actividad económica. Después el tramo de la Venta de la Liebre, en el arranque de la carretera antigua de acceso a Alcalá, y que se identifica por una serie de instalaciones de industria pesada de grandes dimensiones y características formales muy específicas, que convierten éste en un punto muy singular del recorrido. En este punto además se produce una descongestión en el continuo edificado, ya que entre las instalaciones industriales y las infraestructuras de escala metropolitana se quedan restos de terrenos no edificados que marcan una transición en la corona metropolitana. Por último el tercer tramo está en la zona de contacto de la autovía con el núcleo urbano al norte, con un desarrollo de carácter lineal de industria escparate más vinculada con el tejido residencial contiguo.

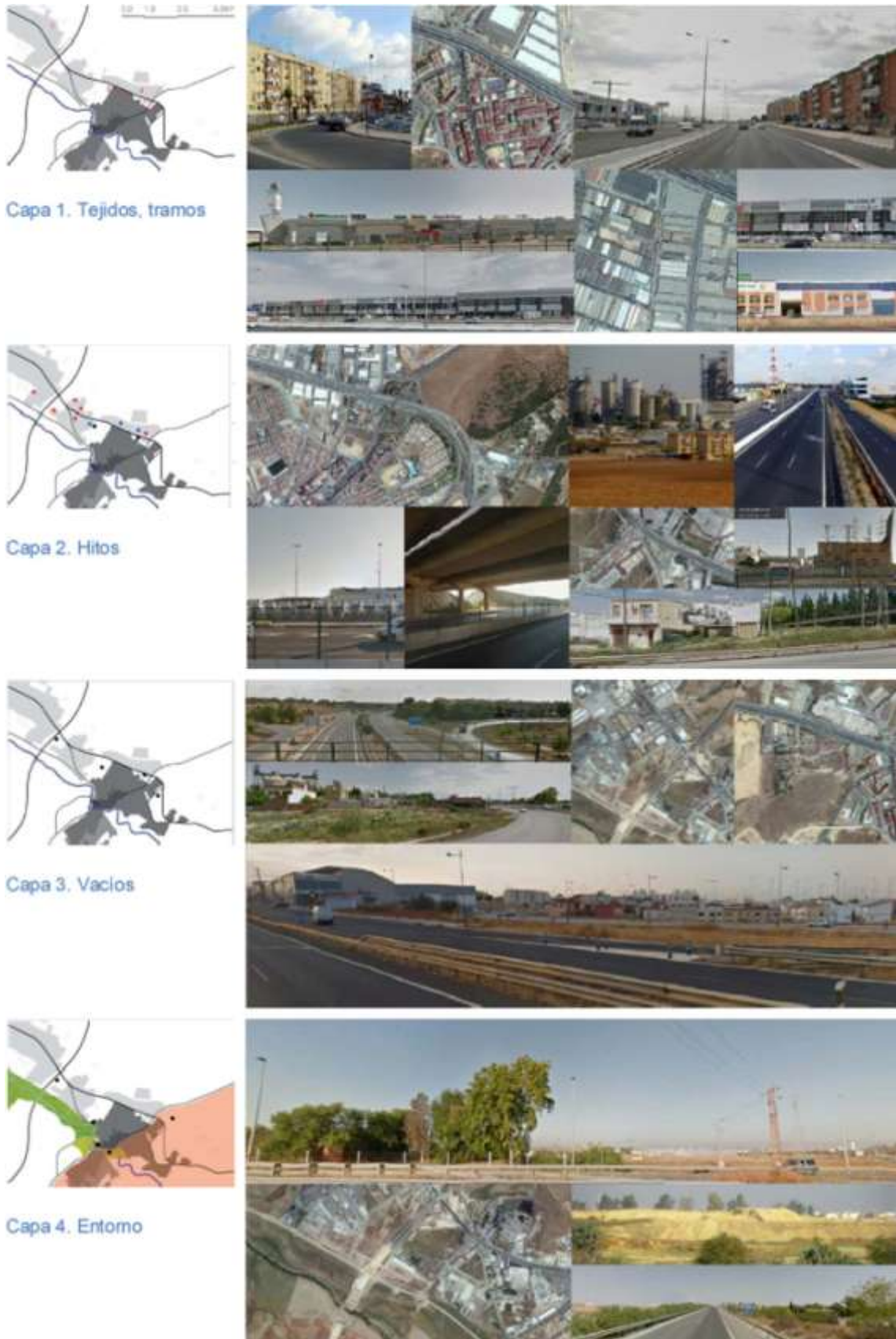


Figura 3. Alcalá de Guadaíra. Síntesis del análisis visual de sus paisajes de acceso desde A-92 (Fuente: elaboración propia)

LA BÚSQUEDA DE REFERENTES

En general los paisajes que acompañan el acceso a las ciudades resultan corredores industriales que el usuario valora negativamente por falta de carácter, monotonía y escasa calidad de las construcciones, deficiente articulación espacial y visual con los espacios adyacentes, y por su escasa aportación a la configuración de una imagen de calidad del conjunto. Además las entradas al núcleo urbano desde estas carreteras se han estandarizado con rotondas, arbolado y elementos que no tienen relación con la identidad o la cultura local.

Es necesaria una mirada atenta a estos entornos industriales fuertemente dinámicos, que abra líneas de trabajo para su recualificación paisajística y que nos permitan contextualizar adecuadamente posibles actuaciones futuras. La recuperación e integración de elementos patrimoniales puede asumir un papel relevante en este sentido.

Algunos paisajes de la periferia nos pueden parecer espacios sin identidad, donde a primera vista cuesta reconocer una coherencia de conjunto, un sentido o unos valores paisajísticos (sean naturales, históricos, productivos, estéticos, sociales o simbólicos). Pero en medio del caos y del desconcierto aparentes, surgen valores evidentes y otros latentes, que suman potencialidades a las periferias. Es importante perseguir las huellas de los valores latentes e intentar hacerlos emerger, ya que esta es una vía para dotar de más calidad e identidad a estos espacios [13].



Figura 4. (Izq.) Tres mil viviendas, Sevilla 2005. Autor: José Guerrero (Fuente: <http://joseguerrero.net/>) / (Dcha.) Parque del Guadaíra, recuperación de elementos patrimoniales. Autores: Francisco Gómez y (bau)m arquitectura (Fuente: www.baumarquitectura.com)

En cuanto al patrimonio industrial, decir que en general la conservación de elementos de interés dentro de entornos urbanos todavía carece de la tradición ya consolidada de otras tipologías, como los inmuebles religiosos o los relacionados con la administración. Y aunque ya algunos ejemplos empiezan a resultar relevantes, es necesario trabajar a partir de la pérdida de muchos inmuebles industriales de interés en las últimas décadas.

Para esta recuperación de la memoria de los usos industriales en la trama urbana, son líneas de trabajo la identificación de parcelas, la catalogación de inmuebles y la recuperación de elementos, para contextualizar el origen de la producción industrial en nuestras ciudades y a partir de ahí reconstruir el relato compartido que justifique y garantice su conservación y puesta en valor.



Figura 5. (Izq.) Industria harinera en el centro de Alcalá; patrimonio industrial desaparecido (Fuente: web IAPH) / (Dcha.) Silo en tramo urbano de la carretera Alcalá-Carmona. (Fuente: Google maps street view)

En el escenario actual los elementos patrimoniales son un pilar incuestionable en cualquier intervención que pretenda la puesta en valor de entornos urbanos significativos. Además, para buscar el objetivo planteado de contextualizar el pasado de nuestra tradición industrial, entendemos la idea de ‘recorrido’ como una herramienta que ya se ha demostrado útil para dar coherencia a los elementos, como las rutas o itinerarios culturales.

Se está trabajando ya en este sentido en las áreas periurbanas, en las que muchas de estas ciudades buscan la recuperación de entornos naturales para disfrute del ciudadano potenciando sistemas de movilidad blanda peatonal y ciclista, y con la activación de recorridos patrimoniales y culturales que conectan al visitante con el territorio circundante.

[En los accesos urbanos] Se debe considerar la intervención en el espacio de contacto entre el núcleo urbano y su zona periférica. (...) debe considerarse la rehabilitación de la arquitectura histórica o singular como signo de identidad (...). La rehabilitación y puesta en valor de la arquitectura tradicional puede ir acompañada de la asignación de nuevos usos, contribuyendo de manera positiva a dinamizar las relaciones sociales, el turismo y la economía de la población. (...) La incorporación de referencias ambientales, históricas y culturales del entorno del acceso en la propuesta como elementos que le confieren carácter e identidad permite establecer un vínculo entre los ciudadanos y la misma [14].

Sin embargo los ámbitos de borde, en los que se sitúan muchos de los desarrollos industriales recientes, suelen quedar al margen de estas iniciativas.

CONSIDERACIONES PARA LA PUESTA EN VALOR DE PAISAJES INDUSTRIALES

En el escenario actual los elementos patrimoniales son un pilar incuestionable en cualquier intervención que pretenda la puesta en valor de entornos urbanos significativos. Para garantizar una buena inserción de estos elementos patrimoniales también en las intervenciones periurbanas el potencial de los ‘recorridos’ es enorme, porque puede dar coherencia a los elementos aislados y ponerlos en relación tanto con los fragmentos construidos como con el territorio que les sirve de soporte.

Buscando modelos de buenas prácticas en relación a infraestructuras viarias en paisajes naturales singulares, vemos que ya existe una cierta sensibilidad. Son líneas a seguir el proyecto de los espacios asociados a las carreteras en continuidad con aquellos de la ciudad, preservando una cierta permeabilidad funcional y visual que

permita su conexión con el entorno natural inmediato y la puesta en valor de sus elementos patrimoniales.

En esta línea puede encajar la apuesta estratégica de muchas de nuestras ciudades medias por sus parques periurbanos o los programas de recuperación de las vías verdes y otras rutas peatonales de ocio, que se están potenciando con la intención de recuperar los vínculos de la ciudad con su territorio soporte gracias a la puesta en valor del patrimonio natural. Creemos que este es un ámbito del cual se pueden obtener experiencias que aplicar también en el entorno construido de la periferia.

Del contacto con estos recorridos pueden surgir también buenas oportunidades para reforzar la identidad de los paisajes industriales ‘no excepcionales’ que vivimos desde las carreteras, y que hoy son parte importante de nuestros escenarios cotidianos.



Figura 6. (Izq.) Imagen aérea del núcleo urbano, desde el oeste. En primer plano polígonos sobre la A-92, a la derecha el río y el parque metropolitano (Fuente: PGOU) / (Dcha.) Patrimonio industrial en el parque Riberas del Guadaíra, molinos harineros (Fuente: Carmen González Márquez, <https://fabricareinvestigar.wordpress.com>)

REFERENCIAS

- [1] C. Martí Aris, Carlos, De la periferia urbana a la ciudad policéntrica, *Expediitio*, nº 5, pp. 28-45, 2011.
- [2] P. Arias Sierra, “El Problema del Paisaje en los Actuales Desarrollos Suburbanos”, Tesis doctoral Universidad de Sevilla, 2001.
- [3] M. Herce Vallejo and F. Magrinyá Torner, *La ingeniería en la evolución de la urbanística*, Arquitect ed. UPC, 2002.
- [4] J. M. Coronado Tordesillas and M. Garmendia Antín, Carreteras-planeamiento. Algunas claves de la evolución histórica de una relación imperfecta, *Ciudades*, nº 11, pp. 33-51, 2008.
- [5] J. Maderuelo, La actualidad del paisaje, *Paisaje y pensamiento*, Abada editores, pp. 236-252, 2006.
- [6] J. Maderuelo, El paisaje urbano, *Estudios Geográficos*, vol.LXXI nº 269, pp. 575-600, 2010.
- [7] F. Zoido Naranjo and J. Rodríguez Rodríguez dir., *Catálogo de paisajes de la provincia de Sevilla* [Recurso electrónico], Centro de Estudios Paisaje y Territorio Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio Junta de Andalucía, 2015.
- [8] J. Nogué i Font, Las carreteras y el paisaje, *Entre paisajes*, ed. Àmbit, 2009.
- [9] L. Vecslir Peri, “Paisajes de la nueva centralidad. Infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la región metropolitana de Barcelona”, Tesis doctoral con publicación digital Universitat Politècnica de Catalunya, 2005.
- [10] Consejo de Europa, *Convenio Europeo del Paisaje*, Florencia, 2000
- [11] J. Nogué i Font, La emergencia de territorios sin discurso y de paisajes sin imaginario, *Ambienta: revista del Ministerio de Medio Ambiente*, nº63, pp. 27-35, 2007.
- [12] P. Casado Villa, “Paisajes de la movilidad cotidiana. Puesta en valor de los accesos a la ciudad media andaluza”, Tesis doctoral con publicación digital Universidad de Sevilla, 2017.
- [13] P. Sala, Periferias urbanas. La experiencia de los catálogos de paisaje de Cataluña, *Franges: els paisatges de la perifèria* (resúmenes en castellano), Observatorio del Paisaje de Cataluña, pp. 313-315, 2012.
- [14] M. C. Blasco and F. J. Martínez coord., *Accesos urbanos. Escenarios de oportunidad*, Editorial Universitat Politècnica de València, 2016.