

TERRITORY OF RESEARCH ON  
SETTLEMENTS AND ENVIRONMENT  
INTERNATIONAL JOURNAL  
OF URBAN PLANNING

21



The urban planning  
fragility  
of the in-between city



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI  
DI NAPOLI FEDERICO II  
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.

Federico II University Press



fedOA Press

Vol. 11 n.2 (DECEMBER 2018)  
e-ISSN 2281-4574

## Table of contents/Sommario

### Editorial/Editoriale

- La città di mezzo. Un presente fragile tra passato prossimo e passato remoto/*The in-between city. A fragile present between the recent past and the remote past*  
Mario COLETTA 7

### Papers/Interventi

- Nuevos paisajes cotidianos. Los accesos a ciudades medias como oportunidad/*New everyday landscapes. The access to intermediate cities as an opportunity*  
Pilar CASADO, Lorenzo MURO 19
- L'economia dell'innovazione a Somerville: Assembly Square da spazio abbandonato ad area vitale/*The innovation economy in Somerville: Assembly Square from a neglected to a vibrant area*  
Luna KAPPLER 33
- Progetto e pratiche agricole d'uso del suolo. Suggestioni per la città di mezzo/*Project and agricultural practices of land use. Suggestions for the in-between city*  
Giuseppe CARIDI 49
- Ethnography of Ecology of Organizations in Planning Bhubaneswar City, India/*Etnografia dell'ecologia delle organizzazioni nella pianificazione della città di Bhubaneswar, India*  
Sasmita ROUT 61
- Un framework propedeutico all'attivazione di un processo di Geodesign: un'applicazione per la "Buffer Zone" del Sito UNESCO di Pompei/*A framework for understanding the study area aimed at a Geodesign process: the application on the Buffer Zone of Pompeii UNESCO site*  
Paolo Franco BIANCAMANO, Silvia IODICE 79
- La pianificazione degli insediamenti 'spontanei': una sperimentazione tra piano e progetto/*Spontaneous urban areas planning: experimentation between plan and urban design*  
Antonia ARENA 101
- Un approccio integrato per la pianificazione urbana multiscalare/*An integrated approach for multi-scale urban planning*  
Antonio ACIERNO, Ivan PISTONE, Luca SCAFFIDI 119

### Sections/Rubriche

- Book reviews/ Recensioni** 141
- Events, conferences, exhibitions/ Eventi, conferenze, mostre** 155
- Remembering Corrado Beguinot/Ricordando Corrado Beguinot**  
Mario COLETTA 161

Abstract

## New everyday landscapes. The access to intermediate cities as an opportunity

*Pilar Casado, Lorenzo Muro*

### *Abstract*

The periphery of the industrial cities has not resolved the transit between urban and rural landscapes, and today it appears as a disorderly place without references. In this scenario, the infrastructures for driving access to cities serve as support for many of the new forms of urbanization that have been transforming our territory for decades.

This presentation deals with the urban landscapes associated with these growing environments, which are the everyday landscapes of all those who move in a city whose functions are increasingly dispersed. The work is positioned from a sensitivity to the periphery and understands the main roads as the public space from which these new urban growths are read in a massive way today.

We have studied the middle Andalusian cities of interior, which still maintain their identity associated with the landscapes of the historic city. However, in the last decades the weight of periphery landscapes, fragmented and less coherent than those, has degraded in many cases the overall images.



*Acceso sur a la ciudad de Sevilla. Autor: José Guerrero. Fuente: <http://joseguerrero.net/>*

The potential of Access. In the same way that the enhancement of the architectural heritage ennobles the centers of medium-sized cities, the enhancement of the landscape of the periphery and the environment, in which elements of the systems of exploitation of the land can be appreciated, looks at natural accidents, monuments or in general the surrounding non-urbanized landscapes, would serve to reinforce the local image and identity.

**KEYWORDS:**

*Middle cities, peripheries, roads, urban surroundings, visual perception*

**Nuovi paesaggi quotidiani. L'accesso alle città di mezzo come opportunità**

Le periferie delle città industriali non hanno risolto la transizione tra i paesaggi urbani e quelli rurali ed oggi appaiono come dei luoghi disordinati senza riferimenti. In questo contesto le infrastrutture stradali di accesso alle città servono come supporto alle nuove forme di urbanizzazione che hanno trasformato il nostro territorio per decenni.

L'obiettivo di questa presentazione è quello di trattare i paesaggi urbani in rapporto a questi luoghi di confine in crescita, che sono spazi quotidiani le cui funzioni sono sempre più disperse. Questo lavoro si focalizza sulle periferie urbane ed analizza le strade di accesso alle città quali spazi da cui è scaturita la crescita urbana.

Abbiamo studiato le città continentali dell'Andalusia centrale, le quali mantengono ancora la loro identità associata al paesaggio della città storica: negli ultimi decenni l'influenza dei paesaggi periferici, più frammentati e meno densi, ne ha degradato in molti casi l'immagine complessiva.

Il potenziale di accesso alle città. Così come la valorizzazione del patrimonio architettonico rivaluta i centri delle città di medie dimensioni, la valorizzazione del paesaggio della periferia, in cui gli elementi di sfruttamento del territorio possono essere meglio apprezzati, e la valorizzazione dei paesaggi circostanti non urbanizzati, servono a rinforzare l'immagine e le identità locali.

**PAROLE CHIAVE:**

*Città di mezzo, periferie, strade, ambiente urbano, percezione visiva*

## **Nuevos paisajes cotidianos. Los accesos a ciudades medias como oportunidad**

*Pilar Casado, Lorenzo Muro*

### **1. La periferia como presentación**

La periferia de la ciudad media industrial no parece haber resuelto el tránsito entre los paisajes urbanos y los rurales, y se presenta hoy como un lugar desordenado y falto de referentes en el que aparecen distintos fragmentos urbanizados, sin conexión aparente entre ellos ni con el territorio que los sustenta.

El objetivo de la investigación que se presenta es atender a los paisajes urbanos asociados a estos entornos de periferia, que son los paisajes cotidianos de todos aquellos que se mueven en una ciudad que se expande y cuyas funciones están cada vez más dispersas en el territorio. “Cada vez más las funciones que se deben satisfacer de una manera más estable y continuada, como por ejemplo ‘hacer la compra’, deben ser resueltas fuera de lo que se puede llamar el ámbito más inmediato del barrio, por ejemplo. Las funciones que toda ciudad debe ser capaz de resolver se empiezan a distribuir espacialmente de forma muy poco homogénea y, por lo tanto, exigen por parte del ciudadano un desplazamiento hacia otras zonas de las áreas metropolitanas para satisfacerlas” (Conde, 2007).

Este trabajo se posiciona desde una sensibilidad hacia la periferia, y plantea la oportunidad de poner en valor la carretera como mirador cotidiano. Porque entendemos que el paisaje de los accesos a estas ciudades debería recuperar su papel de representación, acompañamiento y acogida.

#### **1.1. Los paisajes de periferia**

Los fragmentos edificados suburbanos en general no están bien conectados entre sí ni con el resto de la ciudad, no responden a criterios de implantación comunes, y carecen de espacios libres de articulación y de otros espacios públicos significativos. Así resultan en general muy similares, con soluciones homogéneas sin referentes que pasan por alto las circunstancias locales. Y si bien hay que destacar que en los últimos años se vienen realizando inversiones públicas con la intención de integrar estos fragmentos en el conjunto de la ciudad y recalificar su relación con el entorno no urbanizado, aún no contamos con muchos ejemplos de buenas prácticas.

#### **1.2. El interés de los paisajes cotidianos**

La construcción de la idea de “paisaje urbano” ha sido un proceso complejo y largo en el tiempo, que aparece hoy como un campo de investigación emergente y fundamental en cualquier propuesta relacionada con la ciudad y el territorio. Superadas las etapas

en las que el interés por el paisaje se ligaba exclusivamente a la protección de entornos naturales con valores medioambientales excepcionales, o elementos patrimoniales, hoy aparece como un recurso con un gran potencial de utilización.

Así, a partir de la aprobación del CEP muchos estudios abordan las necesidades de gestión específicas de nuevas categorías de paisaje antes obviadas y que han sido puestas en primer plano. Como los “paisajes cotidianos”, que suscitan gran interés tanto a nivel académico como por parte de las administraciones debido a su potencial para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Como señala Joan Nogué, “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” (Nogué, 2007:27).

Aquí aparece la oportunidad de poner en valor la carretera como mirador cotidiano, entendiéndola como una escala importante de contacto de la ciudad con el paisaje que podría ayudar en la definición de su relación con el territorio.

## **2. La carretera como mirador cotidiano**

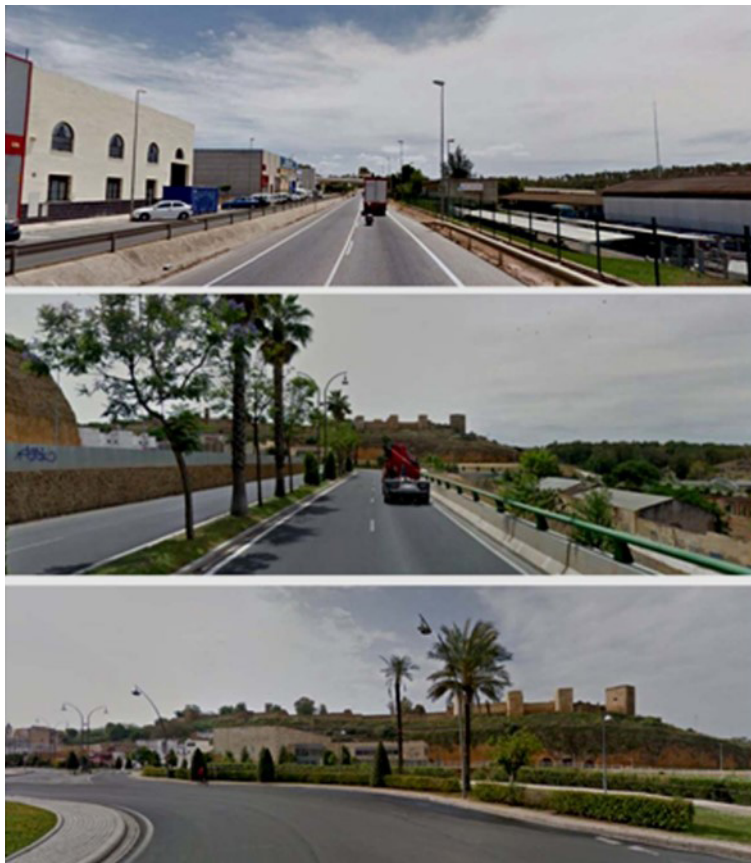
Los accesos a la ciudad a través de las carreteras tradicionales normalmente conservan puntos de vista e imágenes que, más o menos distorsionadas, todavía nos conectan con su identidad al mostrarnos su emplazamiento, su relación con la topografía, o los vínculos con la productividad del suelo. Sin embargo, las nuevas infraestructuras, con un trazado técnicamente más avanzado, funcional y seguro (Coronado, 2008) pero no atento al paisaje, nos alejan de las particularidades del asentamiento y permiten una ocupación del suelo muy homogénea que simplifica los nuevos desarrollos.

Los modos de vida actuales nos ponen en contacto con cada vez más cantidad de territorio, y por ello con más paisajes diferentes. Lo que no quiere decir necesariamente que tengamos una mayor sensibilidad hacia el entorno, y si bien ahora el contacto es habitual, también hay que señalar que se ha hecho más desinteresado, más utilitario: el trayecto tiene origen y objetivo, pero el espacio intermedio se entiende solo como el espacio a salvar entre ambos. Vamos ‘de paso’ por los paisajes, quizás de ahí este aparente desinterés por los paisajes de borde.

### **2.1. Paisajes en movimiento. La mirada del conductor**

En la conformación de estos paisajes urbanos de la periferia habrá que sumar a la homogeneidad y banalización del entorno edificado la monotonía derivada de la forma de percepción del conductor, que queda fuertemente condicionada por el trazado de la carretera y la necesidad de una respuesta rápida a las condiciones del tráfico.

El campo de visión en carretera es en general amplio, alcanza elementos laterales en planos moderadamente lejanos, y permite la percepción de un tramo importante del recorrido con continuidad. Sin embargo, esta primera visión de conjunto pierde peso



*Fig. 1 - Alcalá de Guadaíra, acceso al núcleo urbano desde la carretera antigua de Sevilla*

cuando aumenta la velocidad o aparecen dificultades en el trayecto, porque se necesita un nivel de mayor atención que exige fijar la vista en planos más lejanos y estrecha el ángulo de visión, que queda reducido a los márgenes de la carretera. Esto ha sido un cambio importante en la relación del conductor con el paisaje, ya que las carreteras permiten en general velocidades muy altas que solo disminuyen ya dentro de los núcleos urbanos. Las variantes y circunvalaciones que atraviesan los espacios intermedios y de aproximación a las ciudades, en los que empezamos a construir las primeras imágenes de lo urbano, se recorren en condiciones de conducción muy exigentes, lo que limita la relación del conductor con el conjunto edificado y con su entorno (Sétra, 2006).

Pero en los tramos urbanos de las carreteras que se han convertido en soporte de una sucesión de información comercial que puede llegar a entenderse como estresante, estas condiciones de la percepción también pueden ser consideradas como un condicionante positivo para la construcción de paisaje. Así hemos visto que el ritmo de la conducción condiciona la atención y filtra de alguna forma las imágenes recibidas, haciendo que pierdan peso los objetos sueltos y los detalles, y tomen protagonismo solo las estructuras más fuertes: ritmos, vacíos, líneas difusas de fondo. El conductor construye así imágenes

del trayecto que tienen más que ver con una imagen ambiental general del carácter del paisaje, que a inventario visual detallado (Vielma, 2005: 148).

## 2.2. Los accesos a la ciudad

Los tramos de carretera ya próximos al núcleo urbano concentran normalmente edificios comerciales, instalaciones y vallas publicitarias que anuncian la llegada de la ciudad, pero en los que no es posible reconocer ninguna singularidad morfológica local. La generalización de estos paisajes es una respuesta a la estandarización de las pautas sociales y de consumo; pero también frente a esta pérdida de carácter de lo edificado parecen haber surgido otros planteamientos que reclaman la recuperación de paisajes en los que sea posible la identificación y el reconocimiento.

En relación con esto están teniendo lugar experiencias innovadoras, que intentan hacer de la infraestructura una oportunidad para volver a proyectar el paisaje urbano (Camicia et al., 2007). En general son propuestas que plantean la construcción de nuevas arquitecturas y espacios asociados a las infraestructuras que resuelvan la articulación funcional de los bordes, y a la vez sirvan también como una nueva referencia visual y simbólica de la ciudad que se expande, como las nuevas 'puertas' de lo que hoy enten-

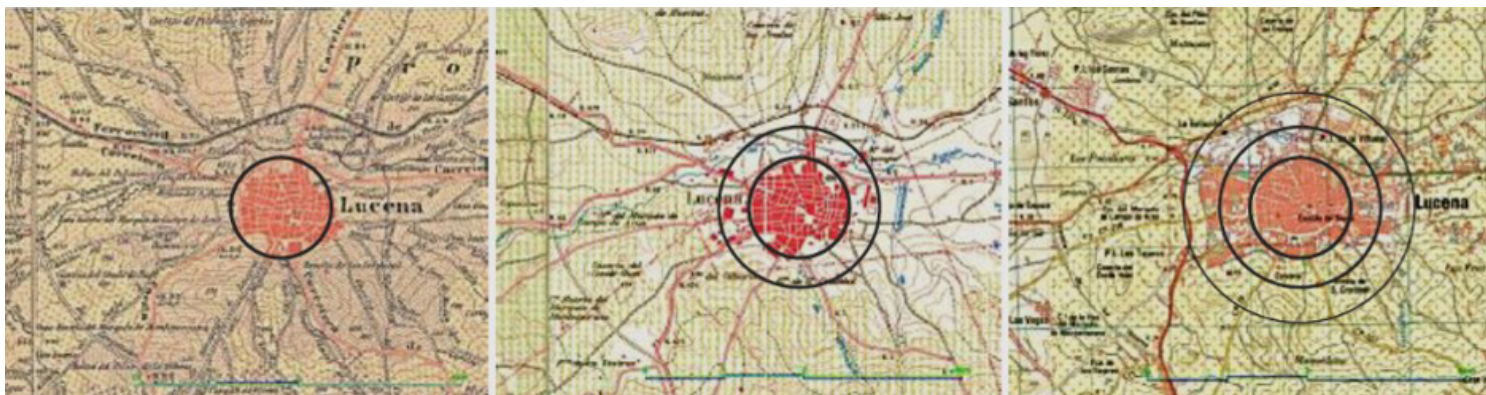
demos como territorio urbano.

En estas propuestas está ganando peso la configuración de zonas verdes, y la conexión de la red viaria con otras redes de uso peatonal o ciclista que permiten una relación más atenta con el territorio circundante. Sin embargo, en muchos casos también estas propuestas que pretenden una recuperación de valores de identidad del territorio, por la necesidad de conseguir una comprensión rápida con el ciudadano, están generando otros paisajes que resultan pintorescos pero que tampoco consiguen un contacto profundo del observador con su entorno. “Aparecen asociados a un especial consumo de identidad y paisaje (turismo cultural, localismo, pintoresquismo, etc.) comercializando un equívoco aprecio por la nostalgia de señas de identidad” (Español, 2006: 16).

### 3. Las ciudades medias andaluzas

Nos centramos ahora en las ciudades medias andaluzas de interior, que presentan una distribución geográfica muy relacionada con una buena productividad del suelo y un régimen de propiedad latifundista que ha dado lugar a una red de grandes núcleos urbanos ordenados y compactos. Son ciudades que en la mayoría de los casos cuentan con un desarrollo histórico y patrimonial importante, un tejido económico sólido, y unas dinámicas de crecimiento fuertes.

*Fig. 2 - Lucena sobre serie de planos del Instituto Geográfico y Estadístico 1909, 1970 y 2005*



#### 3.1. El paisaje como origen de la ciudad media

En relación con los paisajes urbanos, son ciudades en las que aún es reconocible su morfología y tipología urbana tradicional, y que han mantenido su identidad muy asociada a los valores de la ciudad histórica. También sigue siendo un referente fuerte el medio rural circundante, en el que todavía apoyan su desarrollo y con el que sus habitantes se sienten vinculados. Sin embargo, sigue sin abordarse el problema de la definición de sus bordes construidos.

Hasta mediados del siglo XX, estos núcleos urbanos eran compactos, y su desarrollo era consecuencia directa de los condicionantes topográficos y del emplazamiento. En



general se tenía en el acercamiento a los núcleos panorámicas amplias e imágenes muy potentes de sus centros históricos, que sobresalían del resto de la trama urbana por su valor arquitectónico y monumental. Además, los núcleos quedaban bien definidos dentro de un entorno rural de mucha calidad, consecuencia de la todavía muy productiva relación de la ciudad con el campo. Estas imágenes románticas previas al desarrollo industrial han tenido mucha importancia en la construcción de su identidad colectiva, y todavía hoy resultan un referente.

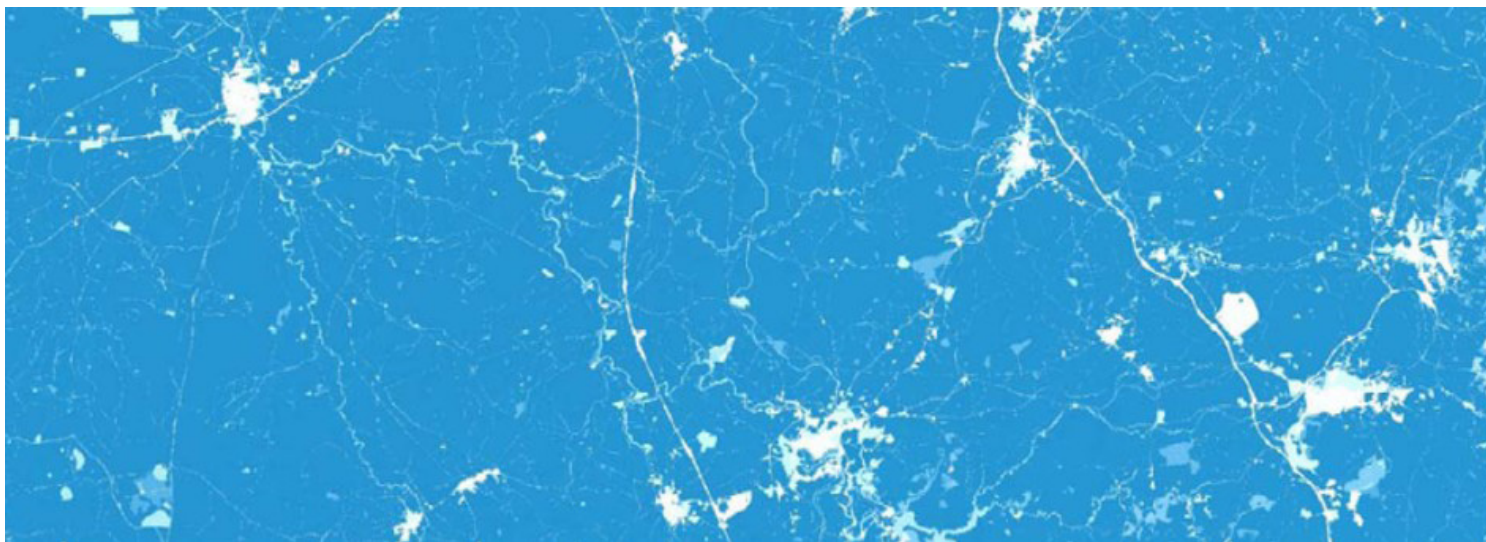
### **3.2. Crecimiento y desconexión del soporte**

Con el trazado de circunvalaciones exteriores que optimizan el tráfico en la ciudad y facilitan el transporte interurbano de paso, surgen ocupaciones del espacio intermedio con suelo urbanizable de dudoso interés visual y escasa vinculación con la ciudad existente. Así en las primeras coronas de la periferia se suceden fragmentos urbanizados sin conexión ni entre ellos ni con el entorno, con edificaciones de altura y estilos discordantes que rompen los perfiles y dificultan o tapan las vistas panorámicas.

Además, en esta zona de tránsito quedan también zonas sin ocupar entre los fragmentos edificados y las infraestructuras, que todavía no se han incorporado a la ciudad pero que han perdido igualmente su vinculación con el entorno rural al que pertenecían. Son vacíos que ahora aparecen como zonas degradadas, y su valor depende exclusivamente de la expectativa de una posible urbanización posterior. Y podemos observar cómo el peso de los paisajes de periferia, fragmentados y menos coherentes, sigue ganando importancia al mismo tiempo que degrada la imagen de conjunto. “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” (Maderuelo, 2006).

El ambiente nocturno tampoco destaca las singularidades de los bordes, porque de igual manera el alumbrado urbano tradicional se ha previsto pensando en la funcionalidad y en antiguas consideraciones de tráfico y seguridad urbana, y como resultado ofrece una iluminación muy homogénea de los centros históricos que no singulariza sus valores patrimoniales. Desde el paisaje, la imagen urbana nocturna se presenta imprecisa, con una periferia mal delimitada, sin bordes, sin una adecuada puesta en valor de los elementos identitarios y que permite que distorsionen el conjunto por su brillo las superficies comerciales o la carretera.

El interés de acercarnos a los paisajes de acceso de estas ciudades medias está en que son ciudades con dinámicas de crecimiento fuertes, pero que siguen reconociéndose como núcleos compactos, y si bien tienen zonas de crecimiento a las afueras que desdibujan sus límites, todavía mantienen el centro histórico como referente visual y peso de



*Fig. 3 - Entorno de Lucena, relación de lo edificado con el territorio*

su identidad. Afortunadamente la colmatación de la periferia no es completa y aún quedan espacios en los que es reconocible el borde urbano tradicional, aunque de manera distorsionada. Este espacio vacante mantiene el contacto con el entorno no urbanizado que le da sentido, y son potenciales suelos de oportunidad que pueden garantizar una mejor cohesión con el territorio. Se propone potenciar el contacto visual con los elementos patrimoniales y el entorno circundante, como medio para recualificar los paisajes de acceso.

### **3.3. Recuperación de los vínculos con el entorno**

Para la puesta en valor de los paisajes de periferia, impersonales y repetidos, autores relevantes (Riesco Chueca, Pere Sala y otros) señalan la necesidad de recuperar como valores estables los referentes del territorio que han quedado ocultos por la edificación extensiva: particularidades topográficas y del emplazamiento, parcelación y productividad de los suelos fértiles, elementos patrimoniales dispersos, y otros rasgos singulares. “De ahí que junto al deseo moderno de movilidad aparece un anhelo de estabilidad, de pertenecer al territorio, de tener puntos de referencias sólidos que nos vinculen a nuestro marco vital.” (Zoido et al., 2016).

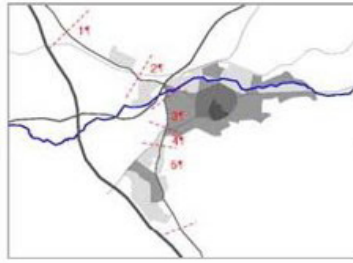
Tomando como punto de partida esta afirmación, se entiende el contacto con el entorno como un valor que debe ser recuperado para dar coherencia a la periferia como nexo intermedio entre las lecturas territoriales y las imágenes urbanas.

### **3.4. Una herramienta de análisis de los paisajes de acceso**

Se pretenden encontrar zonas de oportunidad en las que sea posible definir una nueva relación de los bordes construidos con el entorno natural, para lo que se plantea como herramienta de búsqueda un análisis visual de los paisajes de acceso a la ciudad por car-

Fig. 4 - Lucena. Síntesis del análisis visual de sus paisajes de acceso

- Capa 1. Tejidos, tramos
- Capa 2. Hitos
- Capa 3. Vacíos
- Capa 4. Entorno



retera. El método propuesto usará cuatro filtros con los que se pretenden confrontar las situaciones que hacen que estos paisajes resulten homogéneos, frente a aquellas otras que pueden suponer oportunidades de mejora para el conjunto y que puede servir para una recualificación de los bordes urbanos y conseguir diversidad.

Atendiendo al espacio construido, se plantea una primera capa, ‘Tejidos’, que servirá para identificar las zonas de edificación homogénea (tejido residencial en bloques, residencial de baja densidad, polígonos industriales y logísticos, y zonas comerciales apoyadas sobre la carretera). Se busca poner en evidencia la falta de relación de los fragmentos construidos entre sí, y el papel residual de los espacios que quedan entre ellos. Con la segunda capa ‘Hitos’ se buscan todos aquellos referentes visuales que se suceden en el trayecto y que ayudan al conductor a posicionarse (por ejemplo, edificaciones singulares, instalaciones industriales, superficies deportivas, y zonas de ocio y servicios).

Pero entre los fragmentos construidos inconexos y las imágenes que se repiten sin apenas variaciones, también ha sido posible encontrar zonas en las que lo edificado mantiene una cierta permeabilidad con el entorno y en las que se podrían enfatizar características diferenciadoras que dan identidad a cada una de las ciudades. Su inclusión en este análisis visual se hace con dos capas. Así en la tercera capa del estudio de ‘Vacíos’ se identifican todos aquellos espacios libres asociados a la carretera como potenciales zonas en expectativa; serán, entre otros, las bolsas de aparcamiento, las zonas de protección de las carreteras, los cruces, o los solares de frentes urbanos inacabados. Y con la última capa se pretende poner en valor el ‘Entorno’ no edificado, que se identifica como el gran ausente en los procesos de crecimiento reciente de la ciudad.

### 3.5. Lucena como caso de estudio

Se presenta el análisis de los accesos a la ciudad de Lucena, como parte de un trabajo de investigación más amplio que incluye otras ciudades medias andaluzas relevantes (Casado, 2017).

Con el análisis se ha pretendido mantener una mirada abierta y objetiva en lo posible, y evitar la tendencia que desde la experiencia personal tiende a idealizar las imágenes de aproximación a nuestras ciudades en un contexto rural idílico, y que por tanto rechaza aquellas imágenes asociadas a los crecimientos de periferia. En cuanto a la definición de los bordes, vemos que en las ciudades estudiadas todavía se reconoce un núcleo urbano bastante compacto, y que las zonas de crecimiento mantienen esquemas de localización a lo largo de las carreteras con paisajes en permanente transformación.

Lucena es una ciudad media asentada sobre un territorio de relieves suaves y gran riqueza en recursos agrarios, cuya explotación ha marcado históricamente las distintas etapas de su desarrollo urbano. Se estudia su acceso por la carretera nacional que discurre de norte a sur tangente al núcleo urbano, y que puede ser dividida en tres segmentos de análisis atendiendo a los tejidos colindantes, dos exteriores de aproximación y uno central de contacto con el núcleo urbano. Los tramos de aproximación al núcleo

sirven de soporte a un tejido industrial muy consolidado que forma fachadas continuas, aunque todavía con parcelas vacantes. En su tramo medio la carretera funciona como límite para crecimientos residenciales recientes, que han formalizado una nueva fachada muy urbana de bloques de media altura a modo de pantalla, sin transición con el suelo rural.

En el tránsito entre dos de estos tramos y coincidiendo con el cruce de una autovía de construcción reciente que discurre en dirección este oeste, se mantienen importantes bolsas de suelo en expectativa y con grandes posibilidades de desarrollo. También coincide en este cruce el cauce del río Lucena, que pretende ser rehabilitado e incorporado a la ciudad con el objetivo estratégico de recuperar el contacto de la ciudad con su entorno. Se trata de la zona más dinámica del recorrido, y con mayores oportunidades desde el punto de vista paisajístico.

Sin embargo la imagen de este nudo ahora no es más que el resultado de la implantación de grandes edificios aislados comerciales y de equipamiento sin sensibilidad paisajística, y se desaprovecha que el campo de visión se amplía y permite recuperar interesantes imágenes del conjunto urbano en las que pueden reconocerse elementos construidos y territoriales de gran valor en la identidad local. En el vacío circundante la topografía, aunque suave, ayuda al entendimiento del asentamiento urbano y sus bordes. En otros casos estos espacios libres vacantes aparecen repetidos en condiciones parecidas en otros casos de estudio de ciudades medias andaluzas, con lo que podemos identificarlos como tejidos de oportunidad.

Este análisis visual del recorrido, planteado como estrategia para buscar oportunidades desde la carretera, nos ha permitido encontrar en este y en los otros casos estudiados vacíos similares, zonas especialmente sensibles en las que se podría potenciar el contacto visual con el entorno, para recuperar el reconocimiento de valores estables del territorio y dotar de identidad a los fragmentos construidos de los bordes.

#### **4. El potencial de los accesos**

Del mismo modo que la puesta en valor del patrimonio arquitectónico ennoblece los centros de las ciudades medias, la puesta en valor del paisaje de periferia y del entorno, en el que puedan apreciarse elementos de los sistemas de explotación de la tierra, miradas sobre accidentes naturales, monumentos o en general los paisajes sin urbanizar circundantes, debe servir para reforzar la imagen e identidad locales. Son líneas a seguir el proyecto de los espacios asociados a las carreteras en continuidad con aquellos de la ciudad, y su conexión con el entorno natural inmediato con criterios de permeabilidad funcional y visual, y aprovechando tanto los referentes visuales habituales como aquellos surgidos de las nuevas formas de habitar el territorio.

Buscando modelos de “buenas prácticas” construidas en relación a infraestructuras viarias en paisajes naturales singulares, vemos que ya existe una cierta sensibilidad. En esta línea puede encajar la apuesta estratégica de muchas de estas ciudades 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. Este es un ámbito del cual se pueden obtener experiencias que aplicar también en el entorno construido de la periferia.

Tras el estudio varios casos de ciudades medias andaluzas, podemos concluir que para la puesta en valor de los paisajes cotidianos de borde se necesitan aproximaciones metodológicas que permitan obtener claves para integrar soluciones flexibles pero eficaces en las herramientas de planeamiento y protección de nuestras ciudades. Solo así, las ciudades medias volverán a vincularse con su territorio soporte.

#### REFERENCES

- Camicia S., coord., et al. (2007), "Guida alle buone pratiche per il paesaggio delle infrastrutture. Accessi ai centri urbani", PAYS.DOC Programa INTERREG IIIB. Regione Umbria
- Campos S., et Abarca F. (2013), "Emplazamiento y localización en el origen y desarrollo de la forma urbana de las ciudades medias andaluzas de interior", Cuadernos Geográficos, nº52 (288-317)
- Casado P. (2017), "Paisajes de la movilidad cotidiana. Puesta en valor de los accesos a la ciudad media andaluza". Tesis doctoral. <https://idus.us.es/xmlui/handle/11441/71328>
- Conde F. (2007), Metropolización, territorio y vivienda en Andalucía: culturas e identidades urbanas. Sevilla: Empresa Pública de Suelo de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes Junta de Andalucía
- Coronado J.M., Garmendia M. (2008), "Las carreteras y el planeamiento. Una relación imperfecta", presentación en I Congreso Urbanismo y Ordenación del Territorio, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (1-18)
- Español I. (2006), "La recuperación del valor del paisaje urbano, una respuesta a la banalización desde las identidades del universo metropolitano", IT Ingeniería del territorio, revista del colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos, nº75 (10-17)
- Maderuelo J. (2006), "La actualidad del paisaje", en Paisaje y pensamiento. Madrid: Abada editores (236-252)
- Nogué J. (2009), "Las carreteras y el paisaje", en Entre paisajes. Barcelona: ed. Àmbit
- Nogué J. (2007), "La emergencia de territorios sin discurso y de paisajes sin imaginario", Ambients: revista del Ministerio de Medio Ambiente, nº63. Madrid (27-35)
- Riesco P., coord., et al. (2010), Marco conceptual y metodológico para los paisajes españoles: aplicación a tres escalas espaciales. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Centro de Estudios Paisaje y Territorio
- Rodríguez M.A., et al. (2014), Plan director del alumbrado urbano y ornamental del conjunto histórico de Segovia. Segovia: Ayuntamiento de Segovia
- Sala P. (2012), "Periferias urbanas. La experiencia de los catálogos de paisaje de Cataluña", en Franges, els paisatges de la perifèria, resúmenes en castellano. Barcelona: Observatorio del Paisaje de Cataluña (313-315)
- Sétra (2006), Landscape and road legibility. Some ideas for an approach that brings together road safety and landscape. París: service d'Études techniques des routes et autoroutes
- Vielma J.I. (2005), "La fotografía y el paisaje del movimiento en la autopista urbana", Arte, Individuo y Sociedad, nº27 (133-149)
- Zoido F. et al. (2016), Experiencia del paisaje, movilidad y red viaria. Sevilla: Consejería de Fomento y Vivienda, Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía y Centro de Estudios Paisaje y Territorio
- Zoido F. et al. (2015), El Paisaje en la Ordenación y Gestión de los Puertos de Andalucía. Sevilla: Centro de Estudios Paisaje y Territorio, y Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

#### IMAGES SOURCES

- Fig. 1 - Tres mil viviendas, Sevilla 2005, serie: Efimeros. Autor: José Guerrero. Fuente: <http://joseguerrero.net/>
- Fig. 2 - Esquema sobre serie de planos del Instituto Geográfico y Estadístico, series 1909, 1970 y 2005
- Fig. 3 - Elaboración propia, según interpretación del trabajo de Manuel de Solá-Morales en "Por una metrópolis de cosas"
- Fig. 4 - Elaboración propia

**Pilar Casado***PhD architect**mariapilarcasado@yahoo.es*

Pilar Casado is a PhD architect and master in Urban Planning in the University of Seville (Spain). She is focused in the study of intermediate cities and their surroundings, mainly those aspects related with architectural and urban heritage. Thesis (2017), "Daily landscapes of mobility. Highlighting the access to intermediate andalusian cities".

**Lorenzo Muro***University of Seville**lorenzomuro@yahoo.com*

Lorenzo Muro is an architect and master in Architectural Heritage in the University of Seville (Spain).

He is a PhD student, and he is focused in the study of the quality of lighting from buildings to urban lighting strategies, with different software tools. Thesis in progress, "Extensive lighting sources. Simulation software tools as a way to generate new objective knowledge".