

An aerial photograph of a city, likely Zaragoza, showing a dense urban grid and a winding river. The image is overlaid with a semi-transparent blue filter. The title and subtitle are centered in white text.

# Ciudad y formas urbanas

## Perspectivas transversales

Volumen 6. Formas urbanas y territorio

II Congreso Internacional ISUF-H Zaragoza 2018  
Hispanic International Seminar on Urban Form

**Ciudad y formas urbanas. Perspectivas transversales**

Volumen 6. Formas urbanas y territorio  
Septiembre 2018

**II Congreso Internacional ISUF-H Zaragoza 2018**

Hispanic International Seminar on Urban Form  
<http://eventos.unizar.es/go/isuf2018>

**Presidente de ISUF-H**

Vicente Colomer

**Editores**

Javier Monclús  
Carmen Díez Medina

**Comité editorial**

Isabel Ezquerro  
Sergio García-Pérez

**Coordinadores científicos de este volumen**

Francisco Pellicer  
Rubén Lois

**Maquetación**

Mafalda Aguillo Arbona  
Isabel Ezquerro  
Julia Fandos Marco  
Sergio García-Pérez

© de los textos, sus autores

© de la edición, Prensas de la Universidad de Zaragoza  
e Institución Fernando el Católico

ISBN de este volumen: 978-84-17358-85-3

ISBN de la obra completa: 978-84-17358-90-7

Depósito Legal: Z 1245-2018

DOI: 10.26754/uz.9788417358853

Publicación nº 3623 de la Institución Fernando el Católico

Editorial



**Prensas de la Universidad  
Universidad Zaragoza**



# Ciudad y formas urbanas. Perspectivas transversales

Volumen 6. Formas urbanas y territorio

Javier Monclús  
Carmen Díez Medina (eds.)

**II Congreso Internacional ISUF-H Zaragoza 2018**

Hispanic International Seminar on Urban Form

**Directores del congreso**

Javier Monclús  
Carmen Díez

**Secretario General**

Raimundo Bambó

**Comité Organizador**

Raimundo Bambó  
Pablo de La Cal  
Carmen Díez  
Isabel Ezquerro  
Andrés Fernández-Gés  
Sergio García  
Javier Monclús

**Comité Científico**

Fernando Álvarez, Universidad Politécnica de Cataluña  
Luis Alonso de Armijo, Universidad Politécnica de Valencia  
Carmen Bellet, Universidad de Lleida  
Ignacio Bosch, Universidad Politécnica de Valencia  
Gonçalo Canto Moniz, Universidade de Coimbra  
Horacio Capel, Universidad de Barcelona  
Giancarlo Cataldi, Università di Firenze  
Javier Cenicacelaya, Universidad del País Vasco  
Vicente Colomer, Universidad Politécnica de Valencia  
Felipe Correa, Harvard University  
Vicente del Río, California Polytechnic State University  
Carmen Díez, Universidad de Zaragoza  
Rodrigo de Faria, Universidad de Brasilia  
José Fariña Tojo, Universidad Politécnica de Madrid  
Miriam García, Universidad Camilo José Cela  
Ignacio González-Varas, Universidad de Castilla-La Mancha  
Manel Guàrdia, Universidad Politécnica de Cataluña  
Michael Hebbert, UCL Bartlett School of Planning  
Thorsten Heitkamp, Technische Universität Dortmund  
Agustín Hernández-Aja, Universidad Politécnica de Madrid  
Jorge Iribarne, Universidad de Buenos Aires  
José María Lapuerta, Universidad Politécnica de Madrid  
Jesús Leal, Universidad Complutense de Madrid  
Jean-François Lejeune, University of Miami  
Carles Llop, Universidad Politécnica de Cataluña  
Ramón López de Lucio, Universidad Politécnica de Madrid

Pablo Martí, Universidad de Alicante  
Carlos Labarta, Universidad de Zaragoza  
Rubén Lois, Universidad de Santiago de Compostela  
Ricardo Méndez, Consejo Superior de Investigaciones Científicas  
Javier Monclús, Universidad de Zaragoza  
Vitor Oliveira, Universidade do Porto  
José Luís Oyón, Universidad Politécnica de Cataluña  
Francisco Pellicer, Universidad de Zaragoza  
Teresa Pérez-Cano, Universidad de Sevilla  
Javier Pérez Herreras, Universidad de Zaragoza  
Javier Pérez-Igualada, Universidad de Valencia  
Petros Petsimeris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne  
O. Simona Pierini, Politecnico di Milano  
Ana Portalés, Universidad Politécnica de Valencia  
Ángel Pueyo, Universidad de Zaragoza  
Stephen Ramos, Georgia University  
Juan Luis de las Rivas, Universidad de Valladolid  
José Rosas Vera, Pontificia Universidad Católica de Chile  
Javier Ruiz, Universidad Politécnica de Madrid  
Borja Ruiz-Apilánez, Universidad de Castilla-La Mancha  
Joaquín Sabaté, Universidad Politécnica de Cataluña  
Carlos Sambricio, Universidad Politécnica de Madrid  
Eloy Solís, Universidad de Castilla-La Mancha  
Diego Vergara, Universidad de Guadalajara (México)  
José María de Ureña, Universidad de Castilla-La Mancha

# Presentación

Javier Monclús, Carmen Díez

Los estudios sobre morfología urbana y la reflexión sobre las formas urbanas tienen ya un siglo de historia, casi los mismos que la moderna disciplina del urbanismo. Como sucede en la cultura urbanística, coexisten y se suceden diversas aproximaciones y enfoques provenientes de las correspondientes visiones disciplinares y tradiciones nacionales. Así, resultan destacables las aproximaciones más consolidadas en los países anglosajones desde los años sesenta, especialmente las del Urban Morphology Group, fundado por el geógrafo urbanista M.R.G. Conzen, y las de sus colaboradores británicos. O las que continúan una larga tradición de estudios morfogenéticos, en Alemania. Pero también son relevantes las visiones de urbanistas y diseñadores urbanos, como G. Cullen o, K. Lynch, en Estados Unidos, que aportan otras perspectivas desde las que abordar el estudio de las formas urbanas. Por otro lado, también en el sur de Europa se desarrollan importantes líneas de análisis de los tejidos urbanos. Los primeros proceden de la escuela italiana, con los estudios morfotipológicos de S. Muratori y de sus seguidores G. Caniggia y G. Cataldi, o los de arquitectos e historiadores como L. Quaroni y A. Rossi, entre otros. La escuela francesa y la española han sido igualmente muy productivas, con los trabajos de P. Panerai y D. Mangin y su equipo en la primera o los de M. Solá-Morales en la segunda. El mundo latinoamericano, por su parte, ofrece un fértil laboratorio de estudios y experimentación.

Este amplio bagaje metodológico, que se ha consolidado como herramienta útil para analizar, comprender y proyectar las ciudades, no sólo no ha perdido vigencia, sino que se ha fortalecido con iniciativas como la del International Seminar on Urban Form ISUF, cuyo XXIV y más reciente congreso se celebró brillantemente en Valencia, del 27 al 29 de septiembre de 2017, con el título *City and Territory in the Globalization Age*.

Con ISUF como referente, han ido apareciendo otras redes regionales, como la Portuguese-language Network of Urban Morphology, Isufitaly, Turkish Network of Urban Morphology, Nordik Network of Urban Morphology, Polish Network of Urban Morphology y Chinese Network of Urban Morphology. En 2015 cincuenta miembros de diversas universidades e instituciones de Argentina, Chile, España, Estados Unidos y México fundaron la rama hispánica de la asociación, ISUF-H (Hispanic International Seminar on Urban Form), presidida por el profesor Vicente Colomer y abierta a nuevos asociados de cualquier campo y disciplina que estén en relación con la forma urbana de los países de habla o tradición hispánica. Esta rama se creó con el objetivo de recoger todas aquellas aportaciones que, con una visión cultural amplia e interdisciplinar, y con carácter y temática internacional, se presenten en idioma español.

El interés despertado por el I Congreso Internacional ISUF-H, que con el título *Forma urbana: pasado, presente y perspectivas* tuvo lugar en Toledo en 2016, puso de manifiesto la necesidad de abordar el tema desde distintas perspectivas disciplinares. Con estos antecedentes, la Escuela de Ingeniería y Arquitectura de la Universidad de Zaragoza ha organizado, el II Congreso Internacional ISUF-H con el título *Ciudad y formas urbanas. Perspectivas transversales*, que tiene lugar en Zaragoza durante los días 13 y 14 de septiembre de 2018.

Los diez volúmenes en los que se publican estas actas recogen cada uno de los ámbitos temáticos en los que se ha estructurado el congreso, que se enumeran a continuación:

1. Teorías, historia urbana y metodologías urbanísticas
2. Formas urbanas, paisaje urbano histórico, patrimonio
3. Formas urbanas y regeneración urbana
4. Formas urbanas, espacios públicos, actividades
5. Formas urbanas, planeamiento, proyecto urbano
6. Formas urbanas y territorio
7. Formas urbanas, paisaje, ecourbanismo
8. Formas urbanas y *mapping*
9. Formas urbanas y vivienda en las ciudades latinoamericanas
10. Formas urbanas en el proyecto moderno y contemporáneo

El presente volumen recoge las comunicaciones aceptadas para su publicación en el ámbito n. 6, Formas urbanas y territorio.

## Volumen 6.

### Formas urbanas y territorio\*

Coordinadores:

Francisco Pellicer, *Universidad de Zaragoza*

Rubén Lois, *Universidad de Santiago de Compostela*

El territorio, además de su significado como espacio adscrito y vivido, tiene también el sentido de ‘espacio manejado’, adaptado a la sociedad que lo ocupa y lo transforma (Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio). El análisis de los procesos y modelos territoriales guarda estrecha relación con las formas urbanas contemporáneas.

Territorio y ciudad son dos términos indisolubles. Las ciudades son los nudos que sustentan la red de flujos que cubren el territorio: demográficos, personas, ideas, mercancías, energía... El medio físico constituye la base de un territorio saludable, del mismo modo que el medio humano es la base de un territorio apacible. Ambas realidades se relacionan intensamente: por una parte, el medio físico constituye la referencia básica de la situación y el emplazamiento urbanos; por otra, acusa los impactos de la humanización y artificialización del suelo que las ciudades traen consigo. Con frecuencia el territorio sufre los efectos de la fragmentación por barreras físicas y sociales.

Las estructuras urbanas y las infraestructuras subordinadas a la ciudad prolongan a cientos de kilómetros los impactos urbanos y abarcan de forma directa u omisiva la práctica totalidad del territorio y rompen la estabilidad del espacio agrícola y los ecosistemas naturales como efecto de una planificación regional planteada, la mayoría de las veces, desde la exclusiva lógica de la ciudad. De hecho, el crecimiento de la ciudad se ha desbordado y en la actualidad genera intensos procesos de metropolitanización, extendidos a la mayoría del territorio.

Asistimos a la aparición de nuevos paisajes que requieren nuevas escalas de análisis. Sin duda, a un incremento de las relaciones entre los distintos niveles del territorio, que obligan a reforzar el estudio a diferentes escalas. Surgen los cinturones y autovías que actúan bien como fronteras o como corredores. Vinculadas a ellas, enclaves monofuncionales y especializados: urbanizaciones residenciales como teselas inconexas, polígonos industriales y las nuevas plazas: áreas y contenedores de servicios comerciales y de ocio. Cada enclave tiene sus barreras físicas, semióticas, sociales y económicas. La yuxtaposición de espacios centripetos no crea desorden sino desinterés.

En el periurbano el paisaje ya no mantiene sus funciones rurales ni presenta la calidad ecológica o estética de antaño; es un espacio complejo, a veces atractivo y otras desordenado, donde se concentran algunos de los impactos más negativos de la urbanización. El paisaje desde los rápidos medios de transporte se convierte en un abstracto código de barras.

\*Texto de la convocatoria correspondiente a la línea 6, se mantiene la redacción inicial.

# Índice

Ponencia inaugural El porvenir de una ilusión. Planificar en un contexto de indeterminación e incertidumbre <i>José M<sup>º</sup> Ezquiaga</i>	11
Las centralidades equilibran el territorio urbano. La forma de la centralidad en el Distrito Sur de Granada <i>Belén Bravo Rodríguez, Juan Luís Rivas Navarro</i>	23
Diálogos entre el territorio y la cuadrícula en la ciudad hispanoamericana. Caso Córdoba, Argentina <i>Patricia Buguñá, Natalia Destefanis, Joaquín Peralta</i>	33
Cartografía de la producción: dinámicas espaciales de localización de los tejidos industriales del área urbana de Madrid (1956-2014) <i>Fernando Carmona Mateos, Isabel González García</i>	45
Ponderación del reciclaje de vacíos arquitectónicos en función de la poblacionalidad para una ciudad sostenible <i>Santiago Carroquino Larraz</i>	55
La estación de Caminreal (Teruel). Una nueva forma de mirar y vivir el territorio en la España de 1930 <i>Alegría Colón Mur</i>	67
Morfologías normativas: tácticas de ordenación en los pequeños municipios de Castilla y León <i>Juan Luis de las Rivas Sanz, Enrique Rodrigo González, Miguel Fernández-Maroto</i>	77
El impacto de las infraestructuras territoriales en las periferias urbanas de ciudades medias: indeterminación formal y valores de cotidianeidad <i>Blanca Del Espino Hidalgo, Francisco José García Fernández, Damián Macías Rodríguez</i>	89
Infraestructura verde de Zaragoza: ¿un nuevo condicionante de la forma urbana? <i>Jaime Díaz Morlán, Óscar Miravalles, Irene Zúñiga</i>	101
Retos de las áreas urbanas funcionales españolas: el caso madrileño, 1991-2011 <i>José Manuel Gómez Giménez, Agustín Hernández Aja</i>	111
Las calles-mundo en las ciudades de Sur-Urbia <i>José Luis Gómez Ordóñez, Celia Martínez Hidalgo</i>	123
La metrópolis tras la burbuja inmobiliaria. Transformación del suelo y formas de crecimiento urbano en Madrid <i>Javier González López, Manuel Benito Moreno, Julio Pozueta Echavari</i>	135
La construcción de la orografía guipuzcoana: Getaria <i>Maria Iceta Etxabe</i>	147



Fenómenos urbanos contemporáneos como patrimonio emergente.	
Complejidad multiescalar de los paisajes infraestructurales de los corredores viarios <i>Mar Loren-Méndez, Daniel Pinzón-Ayala</i>	157
Infraestructuras verdes para la restauración de cuencas urbanizadas en la ciudad de São Paulo <i>Carme Machí Castañer</i>	169
Mendoza: de la ciudad zanjón a una personalidad urbana <i>Damián Macías Rodríguez, Gabriela Pastor, Blanca del Espino Hidalgo</i>	183
Dinámica de ocupación del suelo y morfología del territorio en la expansión de Guayaquil hacia el oeste <i>Teresa Pérez de Murzi, Gaudy Orejuela, Juan Carlos Pindo-Macas</i>	191
¿Qué fue de las urbanizaciones cerradas en Madrid durante la burbuja inmobiliaria? <i>Julio Pozueta Echavarrí, José Carpio-Pinedo</i>	203
La aldea como “espacio hídrico” <i>Angeles Santos, Henrique Seoane, Carlos Martínez-González</i>	215
Aspectos espaciales y demográficos de los procesos de expansión urbana en la corona de las ciudades medias de Castilla-La Mancha <i>Carmen Vázquez Varela, José M<sup>a</sup> Martínez Navarro</i>	231
El puerto de Mahón. Urbanización, desuso y oportunidad <i>Toni Vidal</i>	243
Aproximación a los procesos de ocupación del territorio Entrevías de Tarragona. La emergencia de un “Distrito Distinto” <i>Juan Manuel Zaguirre Fernández</i>	255

# Fenómenos urbanos contemporáneos como patrimonio emergente. Complejidad multiescalar de los paisajes infraestructurales de los corredores viarios

## Contemporary Urban Phenomenon as Emergent Heritage. Multiscalar Complexity of the Infrastructural Landscapes of Roadway Corridors

Mar Loren-Méndez<sup>1</sup>, Daniel Pinzón-Ayala<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Departamento de Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas, Universidad de Sevilla. marloren@us.es

<sup>2</sup> Departamento de Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas, Universidad de Sevilla. pinzonayala@hotmail.com

### Palabras clave:

corredor histórico, corredor mediterráneo N-340, patrimonio urbano, ciudad y arquitectura mediterráneas, arquitectura contemporánea, paisajes infraestructurales

### Key-words:

Historic roadway corridor, historic road N-340, urban heritage, Mediterranean city and architecture, Modern architecture, contemporary city, infrastructural landscapes

### Resumen:

Las carreteras constituyen un elemento esencial en la construcción del territorio con un impacto relevante en los paisajes contemporáneos. Desde la implantación del tráfico motorizado, las carreteras han generado nuevas lógicas de ocupación urbanas. Estos corredores viarios hilvanan paisajes naturales y tradicionales, así como arquitecturas y formas urbanas que forman parte de este paisaje complejo y estratificado. En contraste con una generalizada interpretación fragmentada, esta investigación propone la caracterización integrada de sus valores naturales, culturales e históricos. La presente comunicación ofrece una aproximación interdisciplinar, siendo el territorio el elemento básico de su interpretación. Una caracterización multiescalar ha sido desarrollada con el fin de incorporar las diferentes escalas territoriales. Tomando como caso de estudio la N-340, eje histórico del litoral mediterráneo, el grado de transformación del tramo analizado desde Algeciras a Málaga nos permite incidir en la condición urbana de este paisaje infraestructural contemporáneo.

### Abstract:

Roads, particularly since the advent of motorized traffic, have hugely impacted contemporary landscapes initiating new logics of urban occupation. These historic roadways corridors contain natural and traditional landscapes as well as cities and architectures which constitute this complex and stratified landscape. In contrast with a prevailing fragmented interpretation, this research proposes the integral assessment of their natural, cultural and historical values. This paper presents an interdisciplinary approach, territory being the basic element of interpretation. A multiscalar characterization has been implemented in order to include the different territorial scales. The methodology is applied to assess the historical N-340, historic axis of the Mediterranean littoral: the level of transformation of the analyzed section from Algeciras to Malaga highlights the urban character of this contemporary infrastructural landscape.

## Introducción. La complejidad de los fenómenos contemporáneos urbanos

Los paisajes urbanos de la contemporaneidad precisan, en contraste con la interpretación de las lógicas urbanas de la ciudad histórica, de nuevas claves para su caracterización. En concreto, esta investigación se aproxima a los fenómenos urbanos contemporáneos desde su condición infraestructural: las carreteras constituyen un elemento esencial en la construcción del territorio con un impacto relevante en los paisajes contemporáneos (Loren-Méndez et al. 2017). Desde la implantación del tráfico motorizado, las carreteras han generado nuevas lógicas de ocupación urbanas, cuya interpretación precisa de metodologías capaces de incorporar su complejidad, requiriendo para ello un análisis multiescalar que recoja la escala territorial, urbana y arquitectónica.

Desde los años setenta los estudios de Reyner Banham (Banham 1980) son extensamente referenciados en la lectura de las transformaciones urbanas desde las infraestructuras viarias (Varnelis 2008), existiendo asimismo autores que apuntan a las infraestructuras como referencia urbanística flexible y abierta (Allen 1998). Sin embargo, y teniendo en cuenta el papel que las carreteras juegan en la construcción del carácter de los paisajes estadounidenses, dichos estudios se han centrado en Los Angeles como caso específicamente americano de ciudad regional.

Esta investigación propone una metodología de caracterización de la conformación de los *corredores viarios*: junto con la aproximación multiescalar, su complejidad implica una consideración interdisciplinar capaz de contemplar los estratos de distinta naturaleza –el soporte natural y la producción rural, la carretera, la red de ciudades y sus arquitecturas– que constituyen su complejidad urbana (Loren-Méndez et al. 2016; El corredor de la carretera N-340...). Su traducción tecnológica ha desembocado en una base de datos patrimonial online georreferenciada específica de corredores viarios históricos (Loren-Méndez et al. 2018).

Esta metodología de caracterización urbana se ha aplicado en la antigua carretera nacional 340 (N-340)<sup>1</sup>. Esta infraestructura constituye la vía estructurante de la costa mediterránea en nuestro país, con un sedimento histórico-cultural de gran interés derivado de su enlace entre África y Europa. En contraste con el carácter radial, con centro en Madrid, que ha caracterizado las carreteras construidas en España en el siglo XVIII, la N-340 define una ruta transversal, invirtiendo la lógica infraestructural de la Península. Su fertilidad y localización litoral han permitido, ya desde la antigüedad, la conformación de un sistema de ciudades. La construcción de la carretera a partir del siglo XIX las hizo comprensibles dentro de un territorio en red, relación que se ha intensificado a partir de mediados del siglo XX con la consolidación del tráfico rodado y la explotación turística de su corredor (Morales 1982; Galacho Jiménez 1996; Mesalles y Sumoy 2002). Su localización estratégica ha provocado una mayor presión urbanística y de migración poblacional que la mayoría de las carreteras de España, provocando un cambio de gran calado que ha transformado inexorablemente el corredor mediterráneo, deviniendo paisaje urbano.

## Metodología multiescalar. Del territorio a la arquitectura. El corredor de la N-340

Este estudio se centra en el tramo de la antigua N-340 que transcurre por la Costa del Sol Occidental, concretamente en los casi 150 kilómetros que distan entre Algeciras (Cádiz) y Málaga (El corredor de la carretera N-340...). En el marco metodológico ha sido crítico definir el ámbito, que denominamos *corredor*, cuya ocupación, transformación y articulación se han visto directamente afectados por la carretera. El corredor constituye el ámbito de proximidad de la carretera e incluye el soporte natural y carácter rural del espacio sobre el que el trazado discurre, así como el patrimonio arquitectónico y urbano que la misma ha generado o propiciado, en el caso de nuevas implantaciones, o simplemente hilvanado, en el caso de preexistencias anteriores a la carretera, permitiendo su articulación, accesibilidad e interpretación integrada (Loren-Méndez et al. 2016). Los procesos de caracterización urbana deben contemplar su singularidad: se propone abordarlos como ámbitos dinámicos, con anchos variables en el tiempo, resultado de la superposición de los

estratos históricos que acogen sus sucesivas lógicas de ocupación, incluyendo por supuesto las bases y condiciones naturales constitutivas del mismo corredor.

En primer lugar, se procede a un estudio detallado del origen y la evolución histórica de la carretera. En concreto, se abordan el momento y contexto en el que la infraestructura fue proyectada, las preexistencias del corredor atendiendo especialmente a los caminos que pudieron ser aprovechados por el trazado, y su grado de transformación como consecuencia de la implementación de planes para su mejora y modernización. En segundo lugar, se ofrece una caracterización de sus bases geográfico-físicas, definitorias del ámbito general con el que la carretera interactúa para hacer una valoración genérica, que más tarde se hará específica para el corredor. Por último, se procede a la caracterización de las formas de ocupación humana que transitan desde la escala de la transformación rural, urbana y arquitectónica.

### **Escala infraestructural de la carretera**

Para el análisis del corredor viario resulta necesario efectuar previamente un estudio histórico de la propia infraestructura, para así conocer su evolución, la interacción que ha realizado con el territorio y las influencias recíprocas efectuadas. La carretera que tenía que unir Cádiz con Málaga se definió en el Plan General de Carreteras (1860), para lo que se trazó una vía de segundo orden. El trazado se caracterizó por la búsqueda de secciones rectilíneas que disminuyesen las distancias y por la búsqueda intencionada de su proximidad a la costa. Este itinerario se solapó con trazados anteriores, como la calzada romana de la vía Heráclea que, a partir del s. III a.C., definiría una ruta litoral.

La llegada del automóvil obligará al rediseño y modificación de las antiguas carreteras. El primer plan aprobado, el Circuito Nacional de Firmes Especiales (1926), se fundamentó en la creación de itinerarios de carácter cultural que conectaran las diferentes ciudades, entendidas éstas como lugares histórico artísticos. Posteriormente llegarían los planes orientados hacia la mejora del trazado preexistente, centrado en la eficacia y no en su dimensión cultural: la cualificación técnica de la carretera implica la accesibilidad a su corredor, iniciándose su colonización.

De este modo se aprobaron el Plan General de Obras Públicas (1939-41) –momento en el que la carretera se bautiza como N-340, convirtiéndose en vía de primer orden–, el Plan de Modernización (1950), el Programa REDIA (1964) o el Plan 1984-91. Todas estas actuaciones provocarán cambios importantes en la carretera: el ensanche paulatino de su sección hasta transformarla en autovía, su duplicidad por la construcción de circunvalaciones –transformándose sus tramos desafectados en travesías urbanas–, y finalmente la aparición de la autopista. Los cambios en la relación del territorio con la carretera repercutirán sustancialmente en la conformación urbana de su corredor<sup>2</sup>. Estos cambios llevaron aparejados una pérdida importante del patrimonio ligado a la infraestructura y provocaron la aparición de múltiples tramos con diferentes grados de conservación.



Figura 1. Análisis de la actividad humana en el corredor. MTN50, escala 1:50 000, detalle hoja 1072, Estepona, 1917, 1ª ed. (Fuente: © Instituto Geográfico Nacional)

### Escala territorial y caracterización geofísica del ámbito general del corredor

Con el trazado primigenio de la carretera y la delimitación del corredor, el siguiente paso consiste en caracterizar su perfil geofísico. Con el empleo de diversas fuentes y su contrastación se procede a determinar los aspectos geológicos y morfológicos, la red hidrográfica en relación con la carretera, el clima, la vegetación o la biodiversidad. Aunque en buena parte las topografías originales se encuentran ocultas por el manto de la urbanización, el trazado original de la N-340 permite reconocer todavía la diversidad morfológica de su basamento, con implicaciones significativas en los testigos de cubierta vegetal natural existente aún hoy. Esta diversidad ha marcado el trazado de la carretera, asociada fundamentalmente a dicha orografía: por un lado, la presencia de multitud de cauces fluviales y, por otro, los acantilados provocados por la cercanía de las diversas sierras al frente costero. Los primeros obligaron a alejarse de las desembocaduras para encontrar mejores firmes para ejecutar los diferentes puentes y pontones. Los segundos requirieron de la construcción de tramos a media ladera.

En este corredor, la fuerte transformación urbanística experimentada condiciona de manera determinante los elementos naturales que han llegado hasta nuestros días, alcanzando por ello un valor más significativo. En su recorrido la carretera discurre sobre un mosaico de formas de relieve relativamente diverso: tal y como se ha apuntado, uno de los ejemplos más interesantes y que más incidieron en el trazado de la carretera, es su extensa red de ríos, que se presentan de este modo como auténticos corredores ecológicos perpendiculares a la carretera. La vegetación se caracteriza así mismo por la diversidad y singularidad, pudiéndose encontrar manchas residuales que *naturalizan* el corredor y adquieren así un destacado valor ecológico en el conjunto paisajístico. Estos enclaves de naturalidad, riqueza y diversidad biológica identificados en torno a la N-340 hacen de la carretera un *corredor paisajístico* único y un conector clave de estas piezas dispersas y singulares (El corredor de la carretera N-340...).

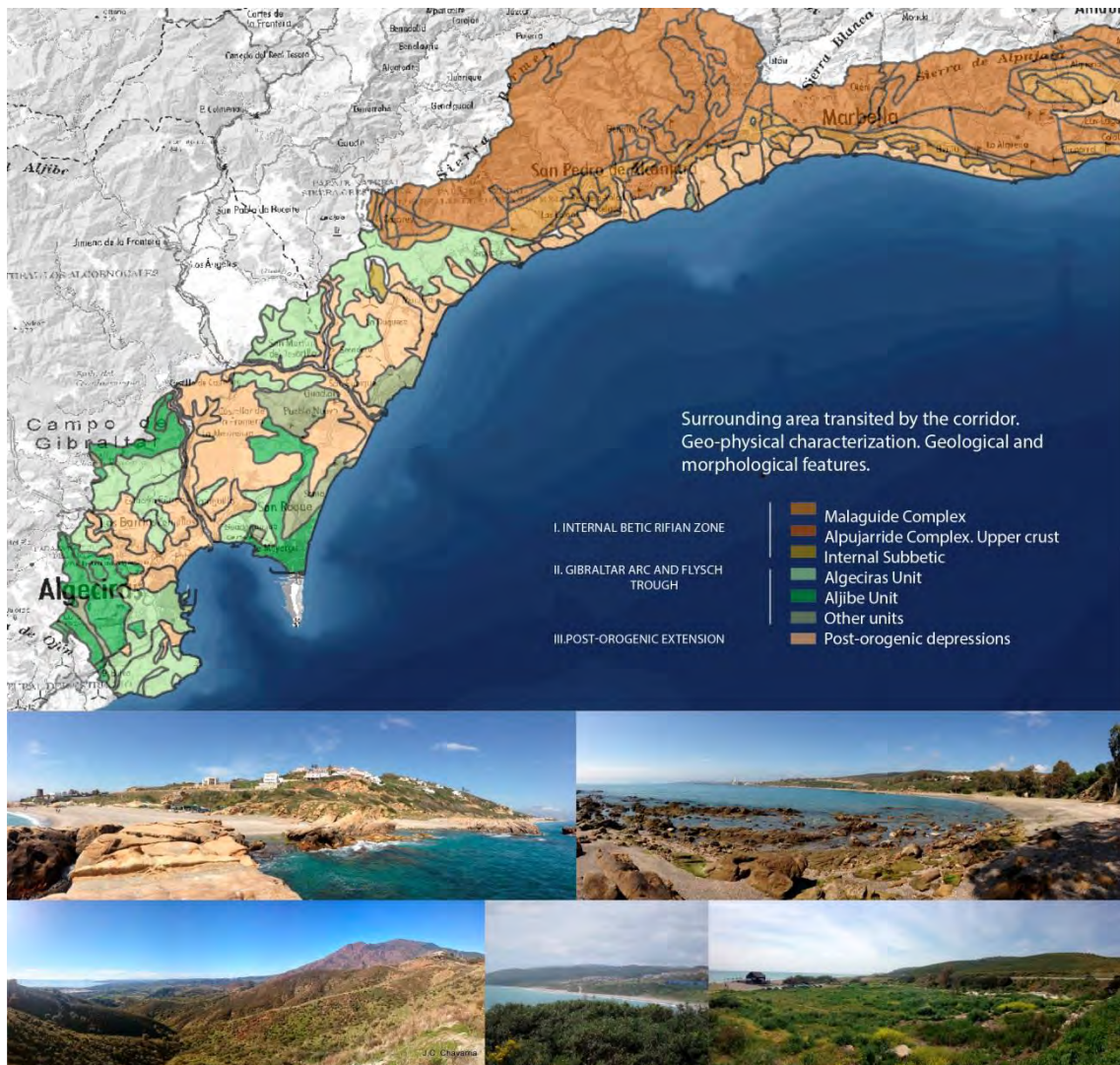


Figura 2. Caracterización geofísica: mapa y fotografías (Fuente mapa: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA). Fuente fotografías: Equipo N-340)

### Escala urbana y arquitectónica del corredor. Periodos de ocupación y transformación

Resulta necesaria una primera distinción entre el patrimonio arquitectónico y urbano que la carretera ha generado o favorecido, posibilitando su ordenación y/o accesibilidad, y aquellos elementos anteriores a la carretera, que son cosidos por la misma, quedando de ese modo insertos en el corredor y fortaleciendo su lectura estratificada. Se procede a un estudio diacrónico de acuerdo con unas etapas cronológicas relevantes en relación con las transformaciones acontecidas en el corredor. Tras las preexistencias, se establece la fecha de construcción de la carretera, llegando hasta el presente. La identificación y valoración de la ocupación urbana y arquitectónica acontecida en el corredor, se establecer  acorde con los diferentes periodos históricos que la propia construcción de la carretera pauta. Se identifican así cuatro etapas cuyo análisis muestra los cambios que operaron en el modo de ocupación urbana y en su definición tipológica, con la consecuente transformación del territorio formalizado en paisaje infraestructural.

Preexistencias del corredor hasta la aparición del automóvil. Red urbana y dualidad con el interior

Las diversas ocupaciones humanas que ha experimentado este corredor litoral hablan de una vocación urbana temprana: a una organización inicial basada en la agricultura y asentada en el interior, debido a la fertilidad de sus vegas fluviales, se irá superponiendo una importante actividad comercial e industrial localizada en la costa, con una dualidad simbiótica comercial y agrícola, litoral

e hinterland, urbana y rural. Así, este territorio se configura históricamente como una red de ciudades; las ciudades amuralladas de los primeros pobladores indígenas se localizaban en el interior fuera del corredor, para luego generar una simbiosis con la cultura fenicia (Aubet 2010), cuyas ciudades con configuración lineal (López Castro y Mora Serrano 2002) y no radial, ya se localizan en el corredor (IX-VII a.C.). La importancia pesquera de este litoral andaluz se consolida durante la época romana, iniciándose así su cualificación viaria con la antigua vía Heráclea –como prolongación de la vía Augusta por el litoral andaluz– que articulaba una serie de asentamientos urbanos, vinculados al uso industrial.

La etapa islámica será la que marque el carácter orgánico en la morfología urbana de estas ciudades, con soluciones compactas y adaptadas a la topografía, manteniendo siempre una distancia de seguridad con respecto a la costa, lo que se verificará con la construcción de numerosas arquitecturas defensivas<sup>3</sup>. Su localización se convierte, como hemos visto, en uno de los argumentos de trazado histórico de esta carretera litoral. Junto a estos núcleos históricos se irán incorporando asentamientos pesqueros, consolidando la dualidad interior-exterior, en poblaciones como Benalmádena, Manilva o Mijas. El importante peso de la agricultura continuará hasta el siglo XIX e inicios del XX, como así muestran las grandes explotaciones ligadas a familias influyentes, con una variedad importante de cultivos, entre los que destacan los viñedos y la caña de azúcar, y con una clara influencia en el desarrollo urbanístico posterior<sup>4</sup>.

En cuanto a los núcleos urbanos, los cambios más importantes se experimentarán a partir del siglo XIX, como así atestiguan las construcciones que surgirán en torno a la carretera. En Málaga se aprecian los desarrollos residenciales en la salida este de Málaga, tanto en la avenida de Pries como en el paseo de Sancha, o los equipamientos como el Hospital Noble y la antigua casa de Correos y Telégrafos o los primeros hoteles como el Príncipe de Asturias –posterior Miramar–. Estos crecimientos tienen en la carretera, entendida ya como una calle, su principal referente, configurando fachadas paralelas a la misma y, por tanto, replicando la relación histórica de la arquitectura con el espacio público.

Por último, en cuanto a las construcciones vinculadas a la carretera, cabría señalar las casillas de peones camineros, de las que aún se conservan ejemplos en Málaga, Torremolinos y Estepona, acordes con el modelo establecido desde el siglo XIX. Igualmente ocurre con los pontones que se construyeron para salvar los numerosos arroyos existentes<sup>5</sup>.



Figura 3. Paseo de Sancha, Málaga, 1940 (Fuente: sig. 1º - C- 21- 3300, Archivo Municipal de Málaga)

1926-1956. La carretera como itinerario cultural. La modernización de la ciudad en los equipamientos del corredor

Con la puesta en marcha del Circuito Nacional de Firms Especiales, se procede a la interpretación de sus ciudades en el marco de un itinerario cultural, siendo la carretera el soporte de la red. Comenzarán a realizarse intervenciones en el entorno inmediato de la carretera, incorporando una serie de equipamientos municipales, así como conjuntos residenciales, preferentemente en los crecimientos periféricos de las ciudades, aunque algunos ya con objetivos turísticos. El lenguaje empleado muestra las nuevas corrientes internacionales, en claro contraste con las actuaciones historicistas realizadas en las décadas anteriores. Ejemplos claros son el Mercado de Mayoristas, el Parador Málaga Golf o el Colegio de Huérfanos de Ferroviarios, todos en Málaga (Loren-Méndez 2008). Grandes artefactos que se implantan en espacios no consolidados y que ya comienzan excepcionalmente –como es el caso de este último– a establecer una relación explícita con la carretera, devenida calle de la actual Torremolinos, en equilibrio con la referencia, higienista pero también escénica, del mar (Loren-Méndez, Pinzón-Ayala y Quesada-Arce, 2017).



Figura 4. Vista aérea de la carretera N-340 a su paso por el Colegio de Huérfanos de Ferroviarios, Torremolinos (Fuente: Archivo Lamela)

Tanto la Guerra Civil como la Segunda Guerra Mundial paralizarán la construcción de la ciudad costera infraestructural. Estos acontecimientos bélicos dejarán huella en el corredor, como así atestiguan los búnkeres que, especialmente, se construirán en torno a Gibraltar, prolongando ese carácter estratégico-militar que ha caracterizado este territorio.

1957-1975. Las infraestructuras: componente sustancial de la Modernidad. La nueva centralidad

La superación del periodo autárquico y los primeros movimientos aperturistas dados por el Franquismo y los organismos internacionales, provocarán la aprobación de sucesivas reformas económicas como el I Plan de Estabilización (1959). Uno de los cambios más significativos de este corredor lo producirá su interpretación como espacio del ocio, dentro del objetivo de diversificar los destinos turísticos. La llegada del turismo de masas marcará un punto de inflexión en el devenir urbanístico de un espacio eminentemente rural. Intentos previos de ordenar la explotación turística desde las instituciones públicas, como así representa la Ciudad Sindical de Vacaciones de Marbella



(1956), dejarán paso a la iniciativa privada con la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional (1963), marco legal que promovió urbanizaciones de gran escala como las de Nueva Andalucía (Marbella) o Sotogrande (San Roque). Deslocalizados por normativa de los núcleos históricos, contenían un intenso programa que marcará el nuevo carácter del paisaje del corredor<sup>6</sup>. No se pretende por tanto continuar la ciudad preexistente, sino generar nuevos centros, en clara discontinuidad con los primeros, apropiándose del valor natural de los espacios donde se implantan, aunque perdiendo paradójicamente sus valores en el proceso.

Por un lado, el corredor se convierte en laboratorio urbano, donde se aplican los parámetros del Urbanismo Moderno en una voluntad clara de un modelo urbano de ocupación. La intensificación del tráfico en la carretera se tradujo, junto con las ampliaciones de viales, en la multiplicación de vías de servicio. Especial mención merecen las primeras circunvalaciones, dejando a la carretera ya como travesía, como calle, convirtiéndose la N-340 en espacio de centralidad urbana. Diferenciado del compromiso social de la arquitectura residencial, en algunos proyectos esta reflexión social se inserta en tanto en cuanto el descanso y las vacaciones constituyen derecho universal. Voluntad urbana, urbanismo moderno y concepción de la carretera como calle que se formaliza en conjuntos como Eurosol-Euromar: la carretera se convierte en referencia de la implantación girada de sus piezas, que plantea la disolución de la, denominada por Le Corbusier, *calle pasillo*. Estos complejos quedan abiertos a la ciudad, constituyendo ejemplos de generosidad urbana, práctica que irá desapareciendo en los periodos siguientes (Loren-Méndez et al. 2014). Estos conjuntos no dejan de ser la excepción: la arquitectura en las dos últimas décadas de dictadura oscilará entre esta modernidad y la continua referencia vernacular marcada explícitamente por el Régimen.

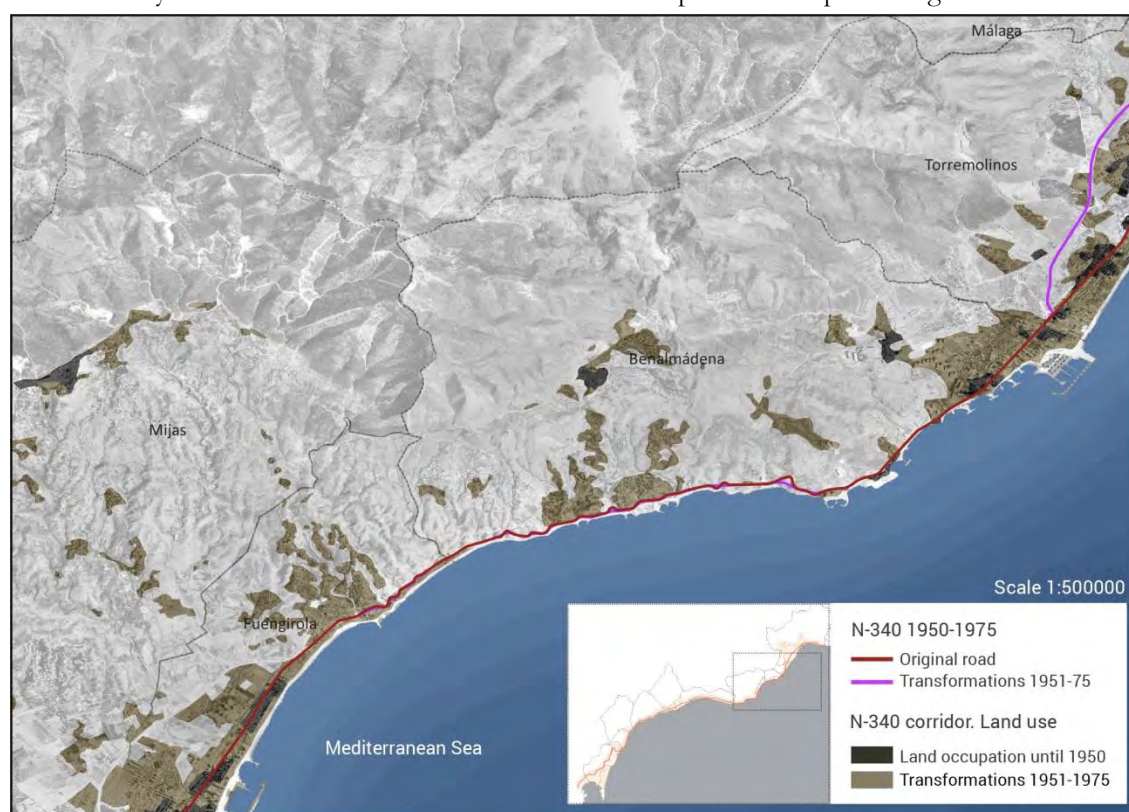


Figura 5. Periodos de ocupación y transformación del corredor (Fuente: Elaboración propia a partir del American Map Service, Serie B (1956/57), Ortofotografía Pancromática Histórica de Andalucía (1977/83), Mapa REDIAM (1956, 1977))



Figura 6. Izquierda: La N-340 a la altura del complejo Eurosol-Euomar, Torremolinos. Derecha: La N-340 desde las obras de Eurosol-Euomar, 1963 (Fuente derecha: sig. 23 – Sin especificar – 188 – 111, Archivo Municipal de Málaga)

1976-1998. Lo vernacular como producto inmobiliario. La referencia suburbana

La crisis del petróleo de 1973 paralizará en un primer momento muchas de las inversiones de la década anterior y cambiará el propio concepto de explotación del fenómeno turístico, en una continua y más intensa transformación urbana de la Costa del Sol. La crisis acaba por un lado con su interpretación como laboratorio; por otro, con la generosidad urbana de los complejos tanto en equipamientos y espacios libres abiertos como en calidades constructivas.

Frente a los complejos modernos equipados en diálogo con la carretera, las propuestas se aferran a lo vernacular como producto de consumo, generalizándose un fenómeno de recreación, proponiendo una determinada imagen idealizada del litoral andaluz, comenzando la tendencia impositiva y autorreferencial de estas islas construidas. El poblado mediterráneo incluso será denominación normativa en los planes generales municipales, trasladando la diversidad volumétrica del paisaje de los pueblos mediterráneos a la configuración formal de los bloques de viviendas plurifamiliares (Loren-Méndez et al. 2014). Toda esta profusión constructiva también tuvo las consecuentes pérdidas de patrimonio arquitectónico y paisajístico. La segunda residencia obliga a aumentar la oferta habitacional del corredor, lo que favorecerá la aparición de múltiples urbanizaciones, produciéndose la colmatación del área del corredor en contacto con el mar, que se convierte en su única referencia territorial. Mientras tanto, su paulatina consolidación urbana perfila el entorno inmediato de la carretera a modo de *strips* comerciales.

Excepción en esta sublimación folclorista y la notable pérdida de calidad e interés constructivo, serán complejos como Bahía Dorada (Estepona) o Bahía de Casares (Casares), conjuntos que se implantan en armonía con la topografía. Tienen en común con las anteriores la baja densidad, aunque escapa de las referencias estadounidenses megalopolitanas, proponiendo la separación de la vivienda y el automóvil, generando una morfología característica. La preocupación integrada por los espacios colectivos y el diseño tipológico residencial con referencias vernaculares de raigambre mediterránea formalizan una propuesta muy alejada de las aproximaciones especulativas posteriores, erigiéndose, sin duda, patrimonio de este corredor litoral.

En el caso de los núcleos históricos, se intensificará la ocupación: aparecen los *downtowns*, próximos a la carretera y caracterizados por una elevada densidad y grandes alturas, consolidando así su vocación urbana. Se completan las circunvalaciones a los núcleos urbanos históricos, con idea de descongestionar el tráfico urbano lo que, al mismo tiempo, consolida los tramos que atraviesan las ciudades como travesías urbanas.

1999-2020. La conurbación efectiva del corredor infraestructural y la búsqueda de nuevos paraísos

El corredor se ocupa de manera continua, salvo puntuales excepciones. Esto se traducirá, por un lado, en su interpretación como espacio cotidiano, con soluciones de ocupación residencial sin atributos turísticos en esta periferia deslocalizada, tanto dentro como fuera del corredor, generalizándose las viviendas adosadas, los bloques lineales y las manzanas cerradas. La propia N-340 se verá saturada e incluso rebautizada por tramos, lo que favorecerá la conversión de parte de su trazado en autovía, imposibilitando la otrora relación con la carretera. Por otro, la construcción de la autopista de peaje más al norte facilita el desplazamiento hacia las cotas altas de nuevas urbanizaciones que consumen grandes paquetes de suelo inaccesibles, y que definitivamente optan por la separación del corredor, en una búsqueda de nuevos espacios de privilegio en el interior.

La llegada del siglo XXI significará la consolidación de las estructuras urbanísticas anteriores, con una colmatación del corredor, sobre todo por el incremento de la población residente, tanto autóctona como extranjera, tanto de primera como de segunda residencia. Esta realidad contrastará con el aumento de una mayor sensibilidad hacia su valor patrimonial. El corredor en este tramo de la N-340 es ya ciudad consolidada, paisaje infraestructural urbano de la contemporaneidad.

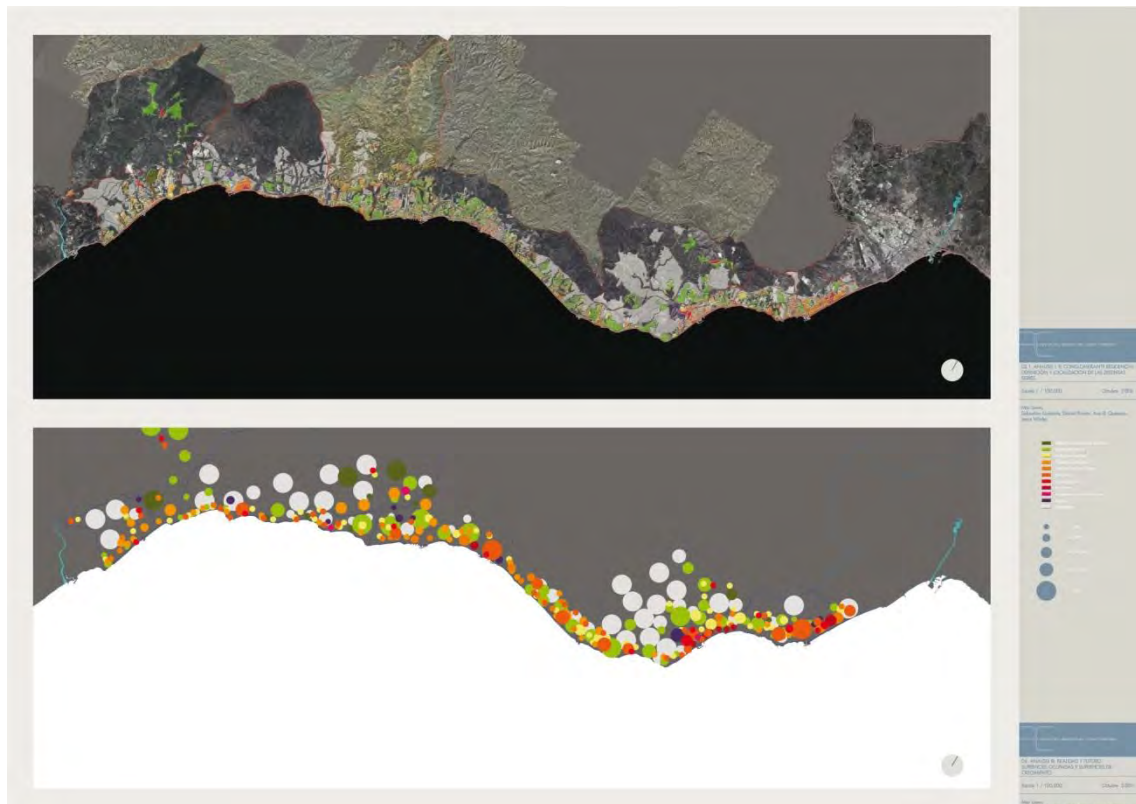


Figura 7. Arriba: El conglomerante residencial. Abajo: Superficies ocupadas y superficies de crecimiento (Fuente: Loren-Méndez 2014)

## Referencias

- Allen, Stan. 1998. "El urbanismo de las infraestructuras: siete proposiciones". *Circo* 59.
- Aubet, M. Eugenia. 2010. *Phoenicians and the West: Politics, colonies and trades*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Banham, Reyner. 1980. *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*. Harmondsworth: Penguin.
- El corredor de la carretera N-340 como eje histórico del litoral andaluz: metodologías de caracterización y estrategias para su patrimonialización y regeneración sostenible. <https://n-340.org>.
- Galacho Jiménez, Federico Benjamín. 1996. *Urbanismo y turismo en la Costa del Sol*. Málaga: Universidad de Málaga.

- López Castro, José Luis, Bartolomé Mora Serrano. 2002. “Malaka y las ciudades fenicias en el occidente mediterráneo. Siglos VI a.C – I d. C.”. *Mainake* 24: 181–214.
- Loren-Méndez, Mar, Daniel Pinzón-Ayala, Rita Ruiz, y Roberto Alonso-Jiménez. 2018. “Mapping Heritage: Geospatial Online Databases of Historic Roads. The Case of the N-340 Roadway Corridor on the Spanish Mediterranean”. *ISPRS International Journal of Geo-Information* 7 (4).
- Loren-Méndez, Mar, Daniel Pinzón-Ayala, y Ana B. Quesada-Arce. 2017. “El Colegio de Huérfanos de Ferroviarios de Torremolinos. un ejemplo de innovación docente desde el proyecto arquitectónico”. *Proyecto, Progreso, Arquitectura* 17: 56–69.
- Loren-Méndez, Mar, Daniel Pinzón-Ayala, Rita Ruiz, y Alicia Vadillo González. 2017. “El paisaje post-turístico de las infraestructuras. Caracterización patrimonial del corredor histórico litoral de la N-340”. En *I Congreso Internacional Turismo transversal y Paisaje*. Torremolinos: Instituto Hábitat, Turismo, Territorio (iHTT), 2017.
- Loren-Méndez, Mar, Rafael Mata-Olmo, Rita Ruiz, y Daniel Pinzón-Ayala. 2016. “An Interdisciplinary Methodology for the Characterization and Visualization of the Heritage of Roadway Corridors”. *Geographical Review* 106 (4): 489–515.
- Loren-Méndez, Mar (coord.). 2014. *Costa-grafías. El litoral turístico como sistema de diferencias*. La Costa del Sol. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, EUS.
- Loren-Méndez, Mar. 2008. “La modernidad española como relato de las periferias. Laboratorio arquitectónico y visiones urbanas en el alejado Sur ibero”. *Apuntes. Revista de Estudios sobre Patrimonio Cultural* 21 (2): 234–251.
- Mesalles, Félix, y Lluç Sumoy (eds.). 2002. *La arquitectura del sol. Sunland Architecture*. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears, Colegio Oficial de Arquitectos de Murcia, Colegio Oficial de Arquitectos de Almería, Colegio Oficial de Arquitectos de Granada, Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga y Colegio de Arquitectos de Canarias.
- Morales Folguera, José Miguel. 1982. *La arquitectura del ocio en la Costa del Sol*. Málaga: Universidad de Málaga.
- Varnelis, Kazys. 2008. *The Infrastructural City: Networked Ecologies in Los Angeles*. Barcelona: ACTAR.

---

<sup>1</sup> Esta comunicación parte del proyecto de investigación: El corredor de la carretera N-340 como eje histórico del litoral andaluz: metodologías de caracterización y estrategias para su patrimonialización y regeneración sostenible. Proyecto de la Universidad de Sevilla, realizado en el marco de la convocatoria 2012-2013 de contratos de servicios I+D+i en el ámbito competencial de la Consejería de Fomento y Vivienda, Junta de Andalucía con la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía (AOPJA), financiado con fondos FEDER y desarrollado entre noviembre de 2013 y junio de 2015.

<sup>2</sup> Para ubicar el camino original motorizado, así como el ámbito en el que se encuadra el corredor de la N-340, se recurre a diferentes cartografías y fotografías aéreas. Desde las imágenes históricas y por comparación con el estado actual del territorio, se puede dibujar el trazado de la carretera derivada de la aplicación de los primeros planes y sistematizar los diferentes tramos para evaluar su estado actual, así como las transformaciones experimentadas.

<sup>3</sup> Entre esas arquitecturas defensivas destacan desde las torres y castillos, tanto de época islámica como cristiana, hasta los propios cuarteles del Cuerpo de Carabineros creado en 1829.

<sup>4</sup> Hay que destacar la colonia agrícola de San Pedro Alcántara con la fábrica de azúcar de El Ingenio y la colonia del Ángel o la implantación agroindustrial en la Hacienda Guadalmina, todas en el término municipal de Marbella.

<sup>5</sup> Casi todos los puentes y pontones proyectados corresponden al ingeniero Pablo Alzola, resueltos mediante diferentes tipologías y características constructivas y actualmente embebidas en los nuevos puentes.

<sup>6</sup> Los Centros de Interés Turístico Nacional de la Costa del Sol se caracterizan por sus grandes complejos residenciales y hoteleros complementados con clubes de golf, puertos deportivos e incluso plazas de toros.