

CIUDADES MEDIAS, PAISAJES Y ESPACIOS DE TRANSICIÓN

Hacia una búsqueda de las claves de sostenibilidad del tejido histórico territorial del sur de la Península Ibérica

Blanca DEL ESPINO HIDALGO

Universidad de Sevilla. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio
Director de la tesis (defendida en febrero de 2015): María Teresa Pérez Cano
Email: bdelespino@us.es

RESUMEN

Este estudio supone un extracto de la Tesis Doctoral titulada “Sostenibilidad en centros históricos Andaluces. Las ciudades medias del centro de Andalucía”, que trata de esclarecer las claves de la sostenibilidad del tejido histórico territorial del sur de la Península Ibérica centrándose en las ciudades medias de las regiones de Andalucía, Algarve y Alentejo. Desde un enfoque que defiende al patrimonio como elemento fundamental en el estudio de lo sostenible, los objetivos particulares que se persiguen son la indagación en la base del equilibrio ambiental, social, económico y cultural de estas ciudades; la evaluación de la sostenibilidad de sus tejidos históricos y la elaboración de propuestas concretas para afrontar un futuro en el que la evolución de las mismas no suponga una merma en sus valores patrimoniales.

Palabras clave: patrimonio urbano, sostenibilidad, ciudades medias, redes territoriales

ABSTRACT

This study establishes an extract from the Doctoral Thesis entitled “Sustainability in Andalusian Historic Centres. Intermediate Cities in the Centre of Andalusia”, which aims to clarify the keys of sustainability in the historic territorial fabric structuring the South of the Iberian Peninsula, focusing in the intermediate cities of the regions of Andalusia (Spain), Algarve y Alentejo (Portugal). Starting with an approach that defends heritage as a fundamental element in the study of sustainability, the particular objectives of the research are deepening on the bases of environmental, social, economic and cultural balance of these cities; evaluating sustainability in their historic urban fabric; and drawing up specific proposals to face future scenarios where their development does not imply the lack of their heritage values.

Key words: Urban Heritage, Sustainability, Intermediate Cities, Territorial Networks

1 INTRODUCCIÓN

Existe, en general, una complejidad en el estado de la materia de sostenibilidad en su relación con el patrimonio. Si bien el término es de vigencia actual y goza de un buen ritmo de publicaciones e investigaciones, éstas se acercan desde puntos de vista muy diversos, lo cual dificulta una comprensión integral. La legislación sobre patrimonio, urbanismo y territorio que afecta, más concretamente, al ámbito andaluz cita la sostenibilidad en sus planteamientos iniciales, pero carece de una instrumentación específica para su análisis, tratamiento o aplicación. En la mayoría de los casos, no se vuelve a hacer alusión a la misma en el resto del documento.

Llama la atención, por otra parte, el perfecto paralelismo entre la consideración de lo patrimonial y la definición que desde organismos oficiales se da para uno de los grandes conceptos que estructuran, a día de hoy, los discursos que defienden a la eficiencia por encima de cualquier otra consideración para conseguir un equilibrio en las formas de vida actuales: la sostenibilidad. Así, la expresión “desarrollo sostenible” se aplica generalmente a los ámbitos ambiental y económico y fue acuñada por primera vez en el Informe titulado *Nuestro futuro común*, como *la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las del futuro para atender sus propias necesidades* (Brundtland, 1987).

Así pues, incluso desde sus definiciones oficiales u oficiosas, los dos conceptos –el de sostenibilidad y el de patrimonio- se refieren a algo que recibimos, que mantenemos y cuidamos, y que daremos a manos posteriores. Por tanto, este estudio trata de profundizar en la conexión entre ambos aplicándolos a un patrimonio urbano y territorial que resulta, por sí mismo, un ejemplo de habitar sostenible: las ciudades conocidas como medias o intermedias que, en las últimas décadas, han venido conformándose, paulatinamente, como uno de los temas de mayor vigencia en los estudios urbanos y territoriales de todo el mundo.

Los casos de las ciudades medias –cuya definición dentro del contexto de este estudio se establecerá a continuación- de la regiones de Andalucía, Algarve y Alentejo comparten, además, la condición de haber sido asentamientos con un papel protagonista en su territorio próximo durante siglos, lo que les confiere un carácter eminentemente patrimonial y las dota de un tejido urbano que destaca por sus valores históricos y monumentales, contando entre ellas con varias ciudades Patrimonio Mundial y multitud de Conjuntos Históricos declarados por las leyes nacionales y autonómicas. Por otra parte, la propia red de caminos que secularmente han estructurado este fragmento territorial se ha convertido, a día de hoy, en un conjunto de vías rápidas de circulación que condiciona el crecimiento de dichas ciudades y matiza la singularidad de los sistemas productivos que, en gran medida, caracterizaron su patrimonio inmaterial.

Pasamos, por tanto, a definir a las ciudades medias como caso de estudio y, en particular, a las que se sitúan en el sur de la Península Ibérica, dentro de las cuáles se escogen como muestra de estudio las del centro de Andalucía y las de las regiones portuguesas de Alentejo y Algarve.

2 LAS CIUDADES MEDIAS COMO CASO DE ESTUDIO

Decíamos que los estudios sobre ciudades medias no son una temática reciente en el contexto europeo, si bien en el sur de la Península Ibérica su tratamiento como clave de las estructuras territoriales y urbanas ha tenido una consideración más tardía. No obstante, en los últimos años estas redes de ciudades toman un papel creciente en el panorama académico, debido tanto al interés de la propia definición de ciudad media como al rol que juegan en las geografías de Andalucía y el sur de Portugal.

2.1 Definición y relevancia de la ciudad media como objeto de investigación

Aunque la discusión terminológica aún se encuentra en vigencia, ya en 1984, en una investigación sobre veintinueve revistas latinoamericanas publicadas a partir de 1972, se revela la necesidad de un estudio profundo sobre las mismas (Castillo & Patiño, 1999). En efecto, en los últimos treinta años han proliferado los trabajos acerca de la delimitación y problemática de las ciudades, principalmente en América Latina y Europa, en los cuales se advierte una clara omnipresencia de la cuestión de la acotación del concepto de ciudad media en las diferentes escalas territoriales existentes a nivel mundial. Con cierto tinte irónico, se las ha llegado a nombrar como OGNi “objeto geográfico no identificado” (Bellet y Llop, 2004). Con una considerable unidad de opiniones a escala internacional, las ciudades medias se definen actualmente en base a un doble sistema: su escala (absoluta y relativa con respecto a su contexto) y su papel funcional en

el territorio. Así, según criterios cuantitativos, los conceptos de ciudad media son muy diversos, dependiendo no sólo del contexto de su tradición urbana, sino encontrando grandes diferencias entre autores dentro, incluso, del mismo país o región. En el caso de la Unión Europea el rango se sitúa, aproximadamente, entre los 20.000 y 500.000 habitantes (ver Rojas, 2009).

Por tanto, el establecimiento de límites numéricos no correspondería ni a la localización geográfica ni a la población relativa a la total nacional, sino a causas mucho más diversas. Tanto es así que gran parte de las características por las que se identifica a las ciudades medias en la actualidad surge por eliminación y descarte en comparación con los asentamientos urbanos de mayor orden: los sistemas urbanos son más equilibrados y sostenibles, la relación con el territorio es más armónica, los centros urbanos son más fácilmente gobernables y gestionables, la escala de los asentamientos propicia un mayor sentimiento identitario, y tienen menos problemas medioambientales y conflictividad social, pero también suponen algunas desventajas, como menor diversidad sociocultural, cierta endogamia social, menos competitividad económica y mayor dificultad de acceso a la información y el capital (Bellet y Llop, 1999).

En definitiva, y de cara a su consideración a lo largo de este trabajo, la definición de la ciudad media pasa por la institución de un ente urbano que, a camino entre las grandes capitales y las áreas rurales, constituye un centro secundario con una función servidora a un buen número de núcleos menores o de categoría similar, si bien carece de las infraestructuras propias de un área central o metropolitana.

2.2 Las redes de ciudades medias en el sur de la Península Ibérica en su configuración espacial

La propia categoría de ciudad media -también llamada intermedia por algunos autores y en determinadas áreas geográficas (Bellet y Llop, 1999)- es defendida, a menudo, como la aglomeración humana más sostenible en términos tanto económicos como ambientales y, muy especialmente, sociales, como puede extraerse de los párrafos anteriores. De hecho, las directrices europeas recomiendan, de manera explícita, el fomento de las ciudades de tamaño medio como modelo de futuro para el desarrollo del mundo urbano (European Commission, 2011). Así pues, la sostenibilidad de estas ciudades depende, por una parte, de una cuestión de escala -que sean lo suficientemente grandes para dar cabida a la mayoría de actividades urbanas sin necesidad de trasladarse a núcleos mayores o capitales- pero, también, de localización en el territorio con respecto a otros núcleos -que alojen servicios suficientes para los habitantes de ciudades o aglomeraciones de menor tamaño a su alrededor- y unas con respecto a otras -que, mediante un funcionamiento en red, satisfagan la mayoría de las dotaciones y elementos del sector terciario necesarios con desplazamientos cortos y que, además, en sus funciones más básicas, sirvan como punto centralizador para un buen número de núcleos más pequeños- (Feria, 1992).

Por tanto, a la hora de considerar estas ciudades como objeto, o como fuente, de sostenibilidad, es necesario abordarlas no como elementos urbanos aislados sino, al contrario, como parte de una red que se establece sobre el territorio, que lo modifica y es modificada por sus condicionantes y dentro de la cual interaccionan entre ellas y encuentran la posición de equilibrio que justifica su papel como centros secundarios en el mismo. Así, antes de acometer el estudio pormenorizado de las ciudades medias escogidas como caso, lo que llevará a la reflexión sobre su sostenibilidad, conviene comprender algunas claves de su determinación territorial, habida cuenta de que la propia definición de la ciudad media, así como la defensa de la sostenibilidad de su escala, nace de una posición muy particular de las mismas dentro de una jerarquía territorial y de un papel muy determinado con respecto a otros núcleos urbanos de mayor o menor relevancia (POTA, 2006, Título II, Sección 2).

Para el análisis de la sostenibilidad urbana, territorial y paisajística de las ciudades medias del sur de la Península Ibérica se han escogido tres áreas de estudio en dos regiones que, por sus particularidades, responden de manera especialmente emblemática a las condiciones para la definición de dicha categoría urbana pero que, además, poseen un valioso legado patrimonial, heredado de su condición como centros secundarios a lo largo de los siglos.

2.2.1. Ciudades medias del centro de Andalucía

En cuanto al conjunto andaluz, podemos afirmar que, con orígenes diversos y no contemporáneos que se extienden desde la Protohistoria en algunos casos hasta la Edad Media en otros (Atlas, 2009), su posicionamiento estratégico en el área central de Andalucía está generalmente asociado a la preexistencia de caminos históricos -de Jaén a Sevilla, de Sevilla a Granada, de Málaga a Córdoba, de Córdoba a Sevilla, etc. Por otra parte, éstas han estado siempre ligadas a la condición fronteriza, ya fuera entre unidades

paisajísticas –en ellas confluyen las sierras béticas, las vegas malagueñas, las campiñas cordobesa y sevillana y el comienzo del Valle del Guadalquivir- o, especialmente en su franja oriental, entre los reinos árabe y cristiano, siendo la mayoría de las mismas puntos defensivos clave o incluso plazas fuertes que cambiaron de bando en repetidas ocasiones (Díaz Quidiello, Olmedo Granados, Clavero Salvador et al., 2009).

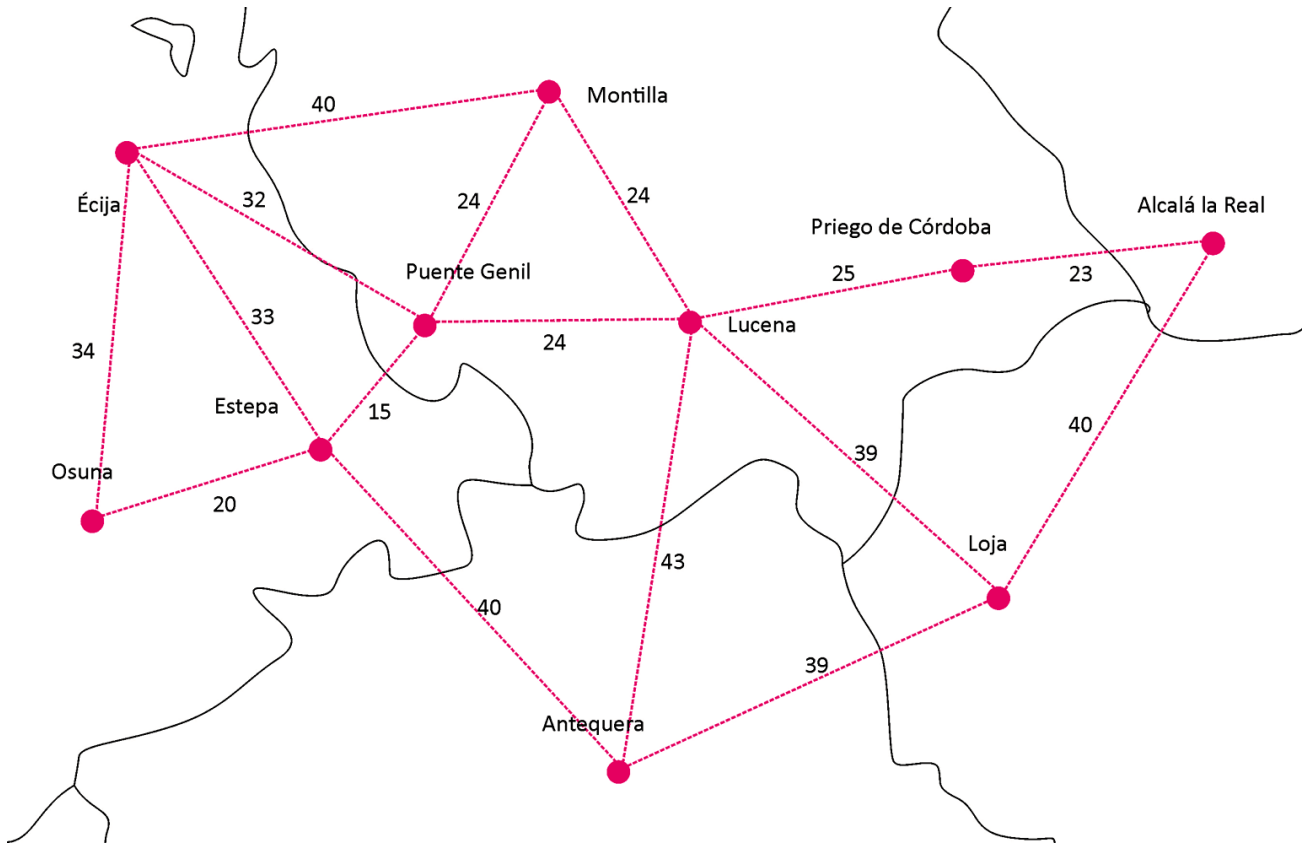


Imagen 1: Red de ciudades medias del centro de Andalucía
Elaboración propia

De este modo, a lo largo de los siglos se conforma una red que, aparentemente, conserva una estructura, en su mayoría, homogénea en cuanto a las distancias entre sus principales núcleos urbanos (ver Imagen 1) lo que favorece una función centralizadora o intermediaria de los mismos, si bien no nace de una planificación territorial que atienda a la equidistancia en su localización sino que resulta, al contrario, de la aparición paulatina de asentamientos humanos en la historia que permanecen o no y que, a día de hoy, configuran una red en apariencia equilibrada.

2.2.2. Ciudades medias del sur de Portugal

La aglomeración de ciudades medias que tiene lugar en el sur de Portugal –entre las regiones de Algarve y Alentejo- conforma una realidad urbana y territorial complementaria a la del centro de Andalucía, teniendo en cuenta diversos factores, como son: el tamaño de los municipios, tanto en población como en superficie –se trata de poblaciones similares o ligeramente inferiores a las andaluzas, densidades muy parecidas en el núcleo urbano y sensiblemente superiores en el ámbito rural-; la distancia entre los distintos núcleos –marcadamente superior en el caso de las alentejanas e inferior en las algarvias-; la morfología urbana y la relación del núcleo histórico con el resto de la ciudad –centros históricos relativamente amplios con algunas áreas de expansión de tejido residencial, industrial y terciario reciente-; la relación con los sistemas de infraestructuras –cuyos elementos lineales más fuertes marcan la presencia de las ciudades con mayor peso centralizador- o la inclusión de diversas unidades de paisaje en una demarcación territorial relativamente pequeña (PROTAlentejo, 2010 y PROTAlgarve, 2007).

Ni su proceso de configuración ni su propia caracterización urbano-territorial pueden, sin embargo, asimilarse como los de una misma unidad. No en vano, si bien existe una continuidad espacial entre las

regiones portuguesas de Alentejo y Algarve, en los planos paisajístico, territorial, histórico e, incluso, identitario, no ocurre igual, en primer lugar, porque la elevación natural del terreno que, desde Sierra Morena, avanza en sentido noreste-suroeste hasta llegar a la propia Costa Vicentina, delimita físicamente ambas regiones. En segundo lugar, porque, desde un punto de vista histórico, el reino de Algarve funcionó durante siglos como territorialidad independiente del de Portugal, lo que profundiza en el distanciamiento identitario entre ambas regiones (Soeiro de Brito, 2002). Esto da lugar a la generación de dos sistemas de ciudades medias que, si bien se encuentran a distancias relativamente cercanas, no comparten una génesis común ni participan de las mismas sinergias en cuanto a su función dentro de la red urbana portuguesa.

Por otra parte, en un país cuya realidad urbana está tremendamente polarizada (Marques, 1997), en la que más de la mitad de la población habita en las áreas metropolitanas de Lisboa u Oporto, las cuarenta ciudades medias existentes son vistas, tanto por el mundo académico como por los documentos oficiales de ordenación del territorio, como espacios atractivos de oportunidad para un reequilibrio demográfico del territorio portugués (Rodrigues, 2006) y sobre los que se centra un buen número de programas de rehabilitación, fomento del desarrollo e inversiones para anclar a la población residente o, incluso, atraer población de áreas muy densamente pobladas o de zonas rurales cercanas cuya dispersión las hace difícilmente sostenibles (Carmo, 2006).

Sin embargo, al efectuar un primer acercamiento territorial a la red de ciudades medias de Alentejo (Imagen 2), salta a la vista que la propia disposición de las mismas se establece de manera muy diferente a las andaluzas en cuanto a su homogeneidad e isotropía: la fuerte presencia que adquiere el eje Elvas-Vendas Novas (que coincide física y funcionalmente con el eje Lisboa-Badajoz-Madrid) marca una estructura predominantemente lineal con ejes transversales que, además, se lanzan en direcciones contrapuestas (Sines y Beja hacia el sur y Portalegre hacia el norte).

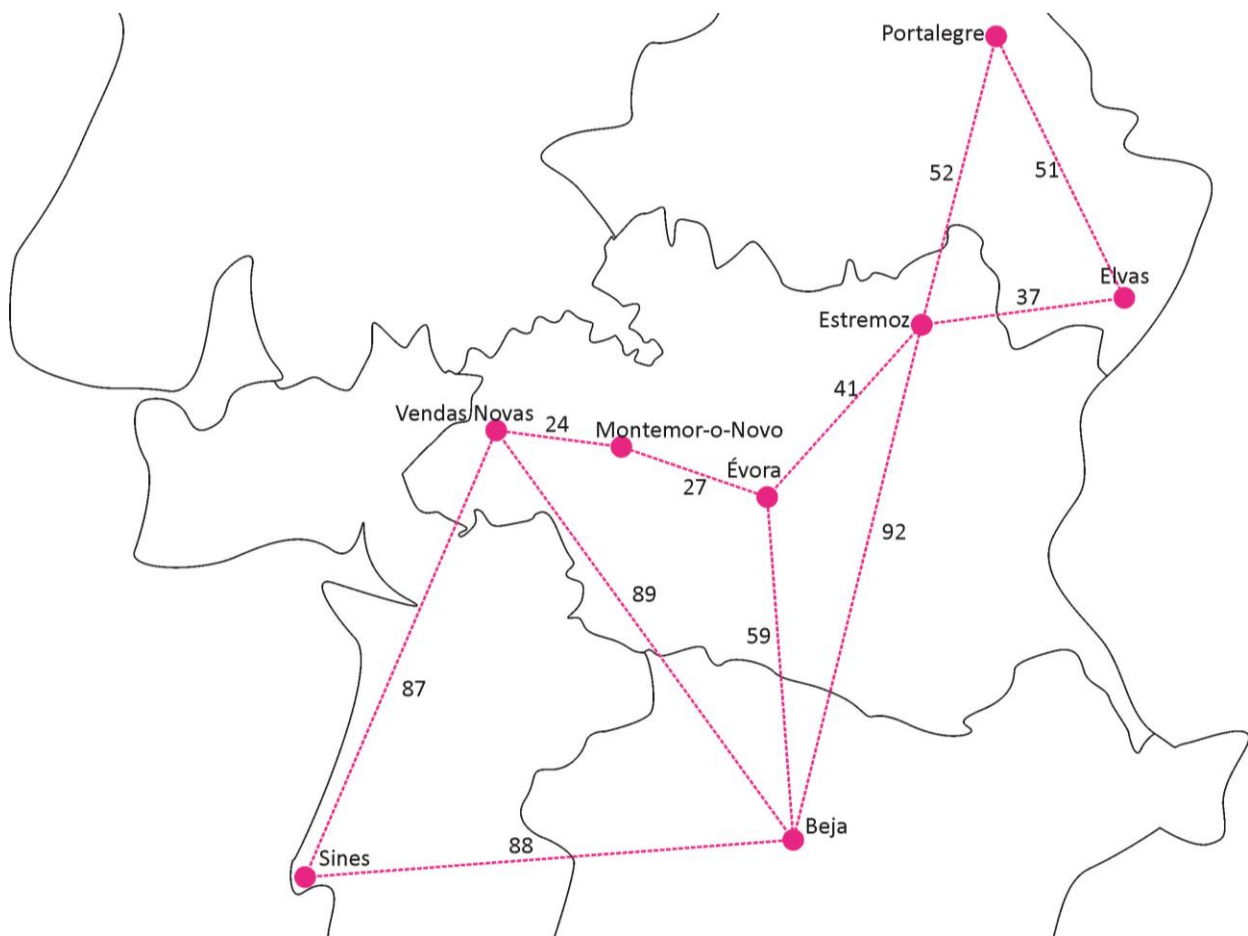


Imagen 2: Red de ciudades medias de Alentejo
Elaboración propia

Algo similar ocurre con el Algarve (Imagen 3), aunque en este caso la linealidad está motivada, además de por la presencia de las infraestructuras –no en vano la autovía A-22 discurre entre el este y el oeste, a pocos kilómetros del frente litoral, y funciona como el gran eje estructurante del extremo sur de Portugal-,

por la propia fisonomía de la región, cuyos principales núcleos se encuentran alineados, bien en la misma línea de la costa **del Algarve** bien a pocos kilómetros hacia el interior, sin muchas más posibilidades reales de establecer una red triangulada.

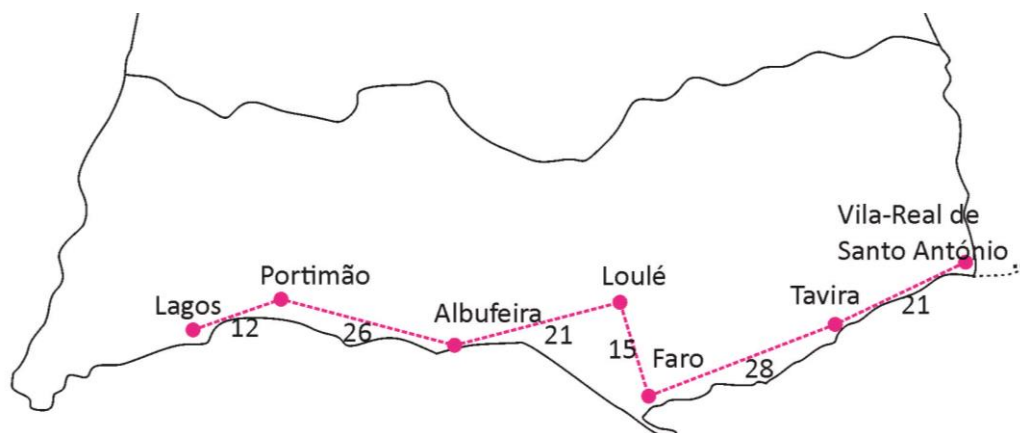


Imagen 3: Red de ciudades medias de Algarve
Elaboración propia

Nos encontramos, pues, con dos realidades en tres enclaves territoriales que, aunque tienen en común la presencia de una red fuerte de ciudades medias –lo que, según los principios enunciados al comienzo de este capítulo, favorecería una sostenibilidad territorial y un equilibrio en las estructuras de poblamiento urbano-, ostentan marcados contrastes en una comparación entre sus disposiciones y configuraciones espaciales, así como en su relación con otros núcleos de menor o mayor tamaño. Una vez definidas en ese aspecto, pasamos a estudiar las características más significativas de su territorialidad y su evolución en las últimas décadas.

3 APROXIMACIÓN A LA TERRITORIALIDAD Y EVOLUCIÓN DE LAS CIUDADES MEDIAS DE ANDALUCÍA, ALENTEJO Y ALGARVE

Si la organización y jerarquía urbana de las tres regiones estudiadas es manifiestamente distinta, así también lo serán las consideraciones sobre la evolución y el estado de la sostenibilidad más reciente en sus territorios. Para llevar a cabo un estudio sobre los mismos se han separado las redes de ciudades andaluzas de las portuguesas, entendiendo que el contexto político, social, territorial e histórico condiciona las dinámicas urbanas de tal manera que no pueden ser tratadas al mismo nivel sino como dos casos complementarios y comparables.

3.1 Las ciudades medias del centro de Andalucía

Las ciudades medias de Andalucía constituyen una red que configura la mayor parte del territorio andaluz. No obstante, la mayoría de publicaciones acerca de sostenibilidad y patrimonio urbano andaluz se refieren, bien a capitales, bien a ciudades con conjuntos declarados Patrimonio Mundial, bien a zonas rurales o ciudades de pequeño tamaño. Poseen, además, un especial valor por su situación estratégica en un nudo de comunicaciones territoriales, por las características de su disposición urbana y por ser depositarias de un rico patrimonio arquitectónico y urbano pues fueron, durante siglos, ricos enclaves del territorio andaluz de interior. Denominadas comúnmente como agrocidades –en ocasiones con tintes peyorativos (Díaz Quidiello, 2007)-, conformaban un fenómeno urbano único: aglomeraciones con dimensiones de ciudad que contaban, sin embargo, con una estructura propia del mundo agrícola, generalmente asociadas a un mundo rural de explotación mediante latifundios, con una estructura social claramente segregada y sin un abastecimiento de servicios proporcional a su población. Con el paso del tiempo, han experimentado un proceso de valoración territorial, urbana e incluso económica, pasando a diversificar su oferta productiva, con industrias emergentes muy activas en algunos casos y cuyas funciones son ya claramente urbanas y que se convierten en una de las áreas de oportunidad para la articulación territorial de la región (POTA, 2006). Esto las ha dotado de un nuevo dinamismo social y económico: tras una crisis demográfica y económica en los años cincuenta, provocada por el agotamiento del sistema agrario (Caro Baroja, 1957) se produce, en lugar de una reforma agraria, un aumento de la variedad de nichos económicos y la creación de industrias que, en la década de los 80, se conforman como potentes y destierran parcialmente el sector

agrario como base socioeconómica, haciendo obsoleto al término “agrociudad” como definatorio de este fenómeno urbano (Caravaca, González y Mendoza, 2007).

No obstante, no es posible entender este cambio sin la transformación que se produce en las infraestructuras lineales de forma paralela. Podemos identificar dos hitos temporales que las modifican sustancialmente: el primero es el desmantelamiento de una gran parte de la red ferroviaria de media distancia, especialmente densa en el caso andaluz (Lentisco, 2005; Capel, 2007), con motivo de una situación crítica en RENFE en 1984. El segundo coincide temporalmente con el primero: en 1985 se aprueba un nuevo Plan General de Carreteras con la inclusión de las autovías (carreteras con las características propias de las autopistas pero sin peaje) como actuación principal (Borrajó, 2006). La respuesta urbana ante los nuevos ejes vertebradores es inmediata: aquellos núcleos históricamente estables en sus dimensiones, vinculados a pequeñas parcelas agrarias dispuestas a su alrededor a modo de rueda agrícola comienzan a crecer de forma, por lo general, no concéntrica, buscando en la conectividad con las principales vías una oportunidad de desarrollo económico. Entendemos, por tanto, que aquel proceso por el que las agrociudades se convierten en ciudades industriales y de servicios, responde en gran medida al desarrollo de estas infraestructuras. Esto ha conllevado indudables ventajas de cara a la sostenibilidad social, entre las que podemos destacar una evolución demográfica, salvo excepciones, positiva, lo que confirma la existencia de una población anclada a la ciudad media a pesar de la caída del modelo agrario andaluz.

PROVINCIA	COMARCA	CIUDAD	POBLACIÓN 1857	POBLACIÓN 1970	POBLACIÓN 2011
SEVILLA	CAMPIÑA DE CARMONA	CARMONA	18799	24599	28679
	CAMPIÑA DE MORÓN Y MARCHENA	EL VISO DEL ALCOR	5325	11293	18828
		MAIRENA DEL ALCOR	4493	10444	21560
		ARAHAL	9911	16103	19382
		MORÓN DE LA FRONTERA	15806	30029	28489
		MARCHENA	13005	21180	19891
	COMARCA DE ÉCIJA	ÉCIJA	28759	36106	40718
	SIERRA SUR DE SEVILLA	OSUNA	17480	21466	17973
ESTEPA		9089	9803	12637	
CÓRDOBA	CAMPIÑA SUR DE CÓRDOBA	PUENTE GENIL	9764	26701	30424
	CAMPIÑA DE MONTILLA	MONTILLA	14654	22469	23870
	CAMPIÑA DE BAENA	BAENA	13291	20073	21028
	SUBBÉTICA	CABRA	12891	20722	21188
		LUCENA	17057	27978	42560
		PRIEGO DE CÓRDOBA	14162	21541	23528
JAÉN	SIERRA SUR DE JAÉN	ALCALÁ LA REAL	14207	22024	22758
MÁLAGA	COMARCA DE ANTEQUERA	ANTEQUERA	27340	41276	41854
GRANADA	COMARCA DE LOJA	LOJA	17128	21865	21618

Cuadro 1: Evolución demográfica de las ciudades medias del interior de Andalucía

Elaboración propia sobre datos de Censo de 1857-Listado por provincias, Censo de 1970-Volúmenes provinciales y Censo de Población y Viviendas de 2011. Instituto Nacional de Estadística.

Sin embargo, tanto la estructura social como el paisaje urbano han sufrido, junto con la evolución en el sistema económico, un fuerte detrimento en sus principales valores. Se ha sustituido lo vernáculo por lo neobarroco, la sencillez por la ostentación (Fernández, 2007), mientras que gran parte de los pequeños elementos patrimoniales que, siguiendo una suerte de inteligencia colectiva, conformaban centros históricos densos y uniformes, han sido sustituidos por edificación nueva con una clara imagen de progreso

económico, a menudo cayendo en los tópicos a la hora de la puesta en valor de monumentos o patrimonio inmaterial (Muñoz, 2007).

Se observa, por tanto, una evolución social, económica y demográfica que, si bien incide favorablemente en algunos aspectos de la sostenibilidad de las ciudades medias andaluzas, afecta negativamente a otros, especialmente en el ámbito de lo cultural. Pasemos, pues, a considerar lo ocurrido en sus homólogas portuguesas.

3.2 Las ciudades medias de las regiones del sur de Portugal

Herederas de un rico pasado, aunque más conocidas por ser las regiones “pobres” del territorio portugués, tanto Alentejo como Algarve encuentran en la redes de ciudades medias descritas un sólido patrimonio urbano y territorial, condición que comparten, sin duda, con las ciudades medias del interior de Andalucía y que, por otra parte, otorga cierta unidad a tres regiones que, desde un punto de vista geográfico, poseen una clara diferenciación que se asienta, como veíamos, no sólo en sus condiciones físicas sino, más aún, en su identidad histórica.

En términos demográficos y de ordenación del territorio, estos núcleos han sido identificados durante décadas como las grandes oportunidades para reequilibrar un sistema de poblamiento nacional que, paulatinamente, tiende a la polarización entre áreas rurales y grandes urbes (Ferrão, 2000), y de manera especialmente dramática en la zona sur (Marques et al., 1997). Es por ello que han sido objeto, de forma reiterada, de iniciativas de regeneración urbana (ver Marques da Costa, 1999) entre los que destaca el programa PROSIURB –Programa de Consolidación del Sistema Urbano y Apoyo a la Ejecución de los Planos Directores Municipales-, desarrollado entre 1994 y 1997 y que además de destinar medios materiales y humanos a la consolidación urbana de estas urbes definió, por primera vez, el concepto y la importancia de la ciudad media portuguesa (PROSIURB, 1994); seguido del programa POLIS –Programa de Recualificación Urbana y Valorización Ambiental de las Ciudades- lanzado en 1999 y más volcado en intervenciones urbanísticas y ambientales que en la planificación (POLIS, 1999).

REGIÓN	SUBREGIÓN	CIUDAD	POBLACIÓN 1864	POBLACIÓN 1970	POBLACIÓN 2011
ALENTEJO	BAJO ALENTEJO	BEJA	6874	24180	30470
	ALTO ALENTEJO	ELVAS	10271	22230	23078
		PORTALEGRE	6433	25800	24930
	ALENTEJO CENTRAL	ÉVORA	11518	27935	30470
ALENTEJO LITORAL	SINES	*	7550	13200	
ALGARVE	BARLOVENTO	LAGOS	7744	16550	22095
		PORTIMÃO	*	25585	45431
	SOTAVENTO	FARO	8014	30535	44119
		OLHÃO	*	9850	14914

Cuadro 2: Evolución demográfica de las ciudades medias del sur de Portugal (regiones de Alentejo y Algarve)

Elaboración propia sobre datos de Censo de 1864- I Recenseamento Geral da População, Censo de 1970- XI Recenseamento Geral da População y Censo de 2011- XV Recenseamento Geral da População. Instituto Nacional de Estadística de Portugal. *Nota: en el censo de 1864 sólo figura la población de las ciudades consideradas, en ese momento, como asentamientos urbanos. El resto se supone incluida en los municipios correspondientes.

En cualquier caso, y al igual que ocurriría con las del interior de Andalucía, el resultado de estas grandes intervenciones a nivel nacional fomentó una estabilización o incremento de la población en las ciudades medias del sur de Portugal, más favorable en las zonas más turísticas de Algarve –llaman la atención los casos de Olhão y Portimão, que previamente habían sido áreas fundamentalmente pesqueras- mientras que en Alentejo el aumento es sutil o incluso se produce una ligera disminución, como se observa en el caso de Portalegre (Cuadro 2).

El desarrollo de los núcleos urbanos lleva aparejada, de igual manera, la reformulación del sistema nacional de transportes y comunicaciones: la desarticulación del sistema rodoviario y la obsolescencia del ferroviario (Santos, 1995) conducen, en la década de los noventa, a la reconsideración de los mismos y el trazado de

nuevas vías superpuestas a las existentes o alternativas a las mismas. Estos esfuerzos serán unificados gracias al Plan Rodoviario Nacional del año 2000 y, más recientemente, el Plan Estratégico de Transportes e Infraestructuras de 2014. Las últimas iniciativas en este sentido están estrechamente vinculadas, en las regiones del sur, con el fomento del turismo de interior en el caso de Alentejo –con la aparición del aeropuerto de Beja y la autovía de conexión, ambos paralizados a día de hoy-, y de costa en el caso de Algarve (PROTAlentejo, 2010 y PROTAlgarve, 2007) –con el desdoble de la carretera nacional EN-125 en la autovía A22 y su posterior conversión en vía de peaje.

En los planos patrimonial y paisajístico, sin embargo, las actuaciones han sido menos evidentes y más tardías. Además de la propia incidencia de los planes PROSIURB y POLIS sobre los tejidos históricos de las ciudades medias (Aguiar et al., 1998), caben ser destacadas las labores de recuperación de la autenticidad y puesta en valor de las dos ciudades medias Patrimonio Mundial de Évora –declarada en 1985- y Elvas –declarada en 2012-, así como la más reciente elaboración de itinerarios y catálogos por parte de la Dirección General de Patrimonio de Portugal o la inclusión de algunas cuestiones sobre los aspectos culturales de las unidades paisajísticas en los planes de ordenación territorial de Alentejo y de Algarve.

4 CASOS DE ESTUDIO PARA UNA EVALUACIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD PATRIMONIAL Y PAISAJÍSTICA EN EL SUR DE LA PENÍNSULA IBÉRICA

Decíamos que, para el estudio de la relación entre lo patrimonial y lo sostenible desde el punto de vista de las redes de ciudades medias, a escala territorial, se seleccionaban dos conjuntos en tres regiones del sur de la Península Ibérica: las del centro de Andalucía, las de Alentejo y las de Algarve. Con el objeto de llevar a cabo un análisis más pormenorizado dentro de la Tesis Doctoral en la que se enmarca este trabajo, y centrado en las ciudades como elementos individuales se han sometido a análisis varias que, siendo equiparables, proporcionen información sobre la relación entre tejidos urbanos y paisajes de características diversas en el contexto del área estudiada.

Por razones de equilibrio entre la disponibilidad de tiempo y medios para la obtención de datos y aplicación del análisis y la necesidad de obtener unos resultados lo más relevantes posibles de las regiones seleccionadas, se decide tomar como muestra las ciudades de Alcalá la Real (Jaén), Antequera (Málaga), Beja (Bajo Alentejo), Elvas (Alto Alentejo), Évora (Alentejo Central), Faro (Sotavento Algarvio), Lagos (Barlovento Algarvio), Loja (Granada), Lucena (Córdoba), Osuna (Sevilla) y Sines (Alentejo Litoral), bajo los siguientes criterios: se encuentran en una zona de transición entre paisajes; funcionan como pequeños centros regionales; están vinculadas a fuertes infraestructuras viarias; y han sufrido en los últimos años un proceso de disminución del carácter agrario en favor de los servicios y, en algunos casos, la industria.

Sería contraproducente pretender expresar, de forma siquiera somera, los principios que condicionan la sostenibilidad patrimonial y paisajística de los trece casos de estudio escogidos en un texto de la longitud y características del que se presenta. Es por ello que serán tratadas, a continuación, las ciudades de Lucena, en Andalucía, y Beja, en Alentejo, como paradigmas de las contradicciones producidas entre la evolución social, económica y urbana de las últimas décadas y el equilibrio ambiental, social y cultural de las mismas.

4.1. Lucena

De forma análoga a la de otras ciudades medias de su área, Lucena se sitúa en un enclave histórico de paso entre el norte y el sur, el este y el oeste de la geografía andaluza. Constituye, por otra parte, un caso único de crecimiento socioeconómico en su entorno, lo cual repercute enormemente en su paisaje, por jugar un papel de charnela entre dos demarcaciones paisajísticas y, además, por constituir un centro territorial para culturas que, por lo general, son poco relevantes en otras localizaciones andaluzas, además de ser, actualmente, la más poblada de todas las ciudades medias del centro de Andalucía (ver Cuadro 1).

Este hecho contrasta con una escasa protección de su patrimonio que, sin embargo, y a pesar de que el gran crecimiento económico de las últimas décadas haya provocado una destrucción casi masiva de la arquitectura vernácula, cuenta con elementos muy significativos. La mayoría de ellos son legado de sus períodos de especial relevancia en el territorio, entre los que podríamos señalar la Edad Media y el momento en el cual, bajo el mando árabe, habita en Lucena un colectivo muy amplio de judíos (Pérez Azaústre, 2005), situación que se mantiene hasta la captura, en el año 1483, del Rey Boabdil en la Batalla de Martín González, de manos del Conde de Cabra, Diego III Fernández de Córdoba, con la posterior expulsión de árabes y sefarditas de la ciudad. De este modo se produce, en el presente siglo, una

reivindicación de esta etapa histórica (Viciano et. al, 2015)- que se ha conformado como uno de los recursos patrimoniales más representativos tanto a nivel de la creación de una identidad local como en el panorama de los programas de dinamización turística (Del Espino, Pérez, Mosquera y Royo, 2014).



Imagen 4: Parroquia de San Mateo en la Plaza Nueva de Lucena, como telón de fondo de la arquitectura habitacional sustituida durante el siglo XX, en un ejemplo de convivencia del patrimonio construido con el espacio público y el paisaje urbano no monumentalizado.

(La autora, 2012)

Entre los siglos XVI y XVIII Lucena se mantiene como ciudad fuertemente vinculada al mundo agrario, especialmente en el cultivo del olivar y la obtención de aceite y vino, así como núcleo de importante presencia religiosa, convirtiéndose en el centro artístico del estilo barroco tardío cordobés (Rivas Carmona, 1982). A partir del siglo XIX la ciudad adquiere su morfología actual y se consolida como centro productivo gracias al vigor de dos industrias alimentarias: la aceitera y la vitivinícola. En el caso de la primera, es fundamental el establecimiento de la red ferroviaria de la Subbética (Tren del Aceite), que conectaba en su momento los centros aceiteros jienenses (con partida en Martos) con las vías de transporte de mercancías que circulaban hacia el suroeste andaluz –fundamentalmente Málaga y Sevilla-, recorriendo una buena parte de los municipios de la Subbética. Este proceso de industrialización se incrementa en el siglo XX, al final del cual la ciudad se convierte en la segunda productora nacional de mobiliario de madera y la primera de frío industrial (Caravaca, González, Méndez y Silva, 2012), período durante el que se desarrolla también el sector servicios, que convive con los dos primeros hasta la actualidad como principales fuentes de empleo. Tanto el legado aceitero como el del vino han dejado numerosos ejemplos de la agricultura agraria –cortijos dispersos en zonas de olivar y varias bodegas urbanas o periurbanas-, que se encuentran hoy en día en asimétrico estado de puesta en uso y conservación.

Al margen de los paisajes histórico y agrario, la ciudad de Lucena presenta una amplia periferia que es el resultado, por una parte, de los lógicos procesos de ampliación de suelo urbano que manifestaría cualquier ciudad que pasara, en cuatro décadas, de unos 28.000 a casi 43.000 habitantes y, por otra, de una manifiesta incapacidad por parte de los instrumentos de planificación para ordenar dichos crecimientos, con un Plan General de Ordenación Urbana que es el resultado de la adaptación a la Ley de Ordenación Urbana de Andalucía de unas Normas Subsidiarias que datan de 1989 y que, a su vez, sucedían a una norma de limitación del suelo urbano de 1977 de cuyo crecimiento previsto sólo se colmató, de forma dispersa, en torno a un 10% (Cabrera, 2005).

De este modo, los años de mayor auge de la construcción inmobiliaria han estado marcados por la indefinición en la ordenación urbana y la absoluta despreocupación por la protección del paisaje urbano, periurbano, agrario o natural, lo que ha dado lugar a situaciones en las que los usos industrial, agrario –viñas y olivares-, y residencial –segundas residencias- se mezclan en aparente descuido y producen, sin embargo, situaciones que funcionan como una transición suave y gradual entre las grandes unidades de paisaje urbano y extraurbano (Imagen 5).



Imagen 5: Zona de transición entre el paisaje industrial y el agrario en El Pilar de la Dehesa, Lucena
(La autora, 2012)

4.2. Beja

La ciudad de Beja, muy cerca de la sierra noroeste andaluza, posee una gran relevancia a nivel demográfico y como centro funcional del territorio del Bajo Alentejo, condición que procede de siglos atrás. Esto hace que confluyan en ella dos situaciones que convierten a su tejido histórico en el gran paradigma de la ciudad media: cuenta con un rico patrimonio, pero el crecimiento derivado de su enclave lo ha relegado a un lugar secundario en la planificación de su desarrollo y su futuro, debido a que se encuentra situada en un cruce de caminos de dos de las vías estructurantes del Alentejo Medio, Bajo y Litoral: la N18 norte-sur y la N260 este-oeste, a media distancia entre el importante puerto de Sines y la frontera con España en el área de la Sierra de Aracena. Su cercanía, por otra parte, a una zona de la frontera española con la que no existen vínculos viarios especialmente poderosos – se centran, en la mitad sur de Portugal, en la conexión de Elvas con Badajoz y del Algarve con la costa onubense- ha provocado que aparezca en los instrumentos de planificación territorial como un punto estratégico a nivel infraestructural (PROTAlentejo, 2010). Esta consideración se ve acompañada por dos fuertes apuestas: por un lado, la puesta en marcha de la base aérea militar existente al noroeste del núcleo principal como un aeropuerto de pasajeros y, por otro y como actuación de refuerzo a la primera, la construcción de una autopista que uniese dicho aeropuerto con Sines, incluyendo un enlace al importantísimo eje norte-sur de la autopista A2.

La importancia histórica de Beja está contrastada desde época romana. Aunque existen evidencias arqueológicas de una ciudad de la Edad del Hierro, es con la fundación de la ciudad de Pax Iulia por parte de Augusto cuando cobra una especial relevancia a nivel territorial. Fue capital de una de las tres regiones que componían la provincia de Lusitania y ostentaba la categoría de Civitas, es decir, ciudad responsable de la administración de región, así como la de Colonia. Estos hechos la erigen como un punto fundamental del funcionamiento de la estructura territorial romana, además de ser objeto de la construcción de espacios y edificios importantes, de los cuáles sólo se mantiene el trazado (Viana, 1994). En época visigoda comienza su declive demográfico y, a partir de entonces, las crecidas y decrecidas de Beja como centro territorial perduran hasta el siglo XX y tienen en común, por lo general, un crecimiento de la periferia que deja vacío el núcleo central (Mello, 1944).



Imagen 6: inmueble deshabitado y en visible estado de degradación en la Praça da República, uno de los espacios públicos de mayor protagonismo en el paisaje histórico urbano de Beja
(La autora, 2013)

El núcleo histórico de Beja es hoy, de hecho, de una representatividad relativamente pequeña en términos de dimensiones, en comparación con la proporción que constituye en otras ciudades medias patrimoniales, tanto andaluzas como portuguesas. Los esfuerzos por la protección de los inmuebles de carácter patrimonial no se extienden, por otra parte, al tejido urbano en cuanto a sus espacios libres o su carácter como conjunto (Imagen 6). Esto es especialmente evidente si atendemos al historial del planeamiento que atañe a la ciudad y, más concretamente, al centro de Beja: ni el Plan Director Municipal (revisado en el año 2000) ni el Plan Parcial de Urbanización del Núcleo Histórico (publicado en 1986 y revisado en 1995) contienen un catálogo de elementos protegidos ni determinaciones específicas para las distintas áreas homogéneas del mismo, sino que consisten en una delimitación doble que correspondería a un área monumental y una de entorno.

Mientras tanto, la profusión de proyectos e iniciativas de desarrollo es, posiblemente, otra de las grandes señas de identidad de la gestión urbana y patrimonial de Beja en la actualidad. Cuenta, de hecho, con una estrategia promovida desde la Cámara Municipal para fomentar el movimiento cultural, económico y las iniciativas ambientales, bajo la marca “de Beja”, que se publicita desde Internet, a través de vídeos promocionales y mediante diversos proyectos que se destinan, en su mayoría, a dar facilidades para la inversión en distintos sectores locales, con un espíritu de fondo eminentemente emprendedor que bien recuerda a procesos similares en sus homólogas andaluzas. En este sentido, la disponibilidad de suelos para la instalación de superficies edificadas de los sectores industrial y terciario se unen a las iniciativas para el fomento de una ciudad ecológica, la creación de un polo de investigación o el fomento de las industrias agroalimentarias tradicionales propias de la trilogía mediterránea: la vid, el olivar y el cereal.



Imagen 7: Aeropuerto de Beja, rodeado por tierras de cultivo
(La autora, 2013)

Como consecuencia, las grandes unidades de paisaje agrario exteriores a la ciudad se ven interrumpidas por zonas de suelo destinado al fomento del crecimiento económico, entre las cuáles destaca, sin lugar a dudas, la aparición del aeropuerto de pasajeros (Imagen 7) junto con los elementos estructurales de una autovía de conexión con el mismo que nunca ha sido finalizada, mientras que el paisaje de transición se ve salpicado de instalaciones industriales de menor tamaño y el centro histórico se relega al habitante de mayor edad o al esporádico turista, en una jerarquía de intenciones y apuestas que se diluye desde el exterior al interior de la ciudad.

Parece concluirse que una doble problemática ha impedido que el desarrollo urbano e infraestructural de Beja se haya visto acompañado de una revitalización patrimonial, social y cultural de su paisaje: por un lado, la ya comentada ausencia de un plan integral o estratégico que aunase los esfuerzos empleados en las distintas iniciativas patrimoniales que sí tuvieron lugar; por otro, un excesivo énfasis en la actualización de las industrias emergentes sin contar con los saberes tradicionales, el paisaje agrario, el patrimonio o, incluso, el turismo cultural, como grandes fuentes de sostenibilidad.

5 CONCLUSIONES

Las ciudades medias del sur de la Península Ibérica se manifiestan como un conjunto de elementos cuya relevancia como objeto de estudio requiere de un avance en su identificación y el establecimiento de un corpus académico propio que considere sus características sin intentar asimilarlas, ni en términos territoriales ni mucho menos demográficos, a otros casos peninsulares, europeos o mundiales. En este sentido, una línea de investigación futura con respecto a la definición de ciudad media podría tratar de establecer redes o conjuntos de ciudades que funcionen como tales y analizarlas en sí mismas, bajo sus propias condiciones y contextos, teniendo en cuenta las relaciones entre los centros absolutos, los centros intermedios y los terminales o capilares territoriales.

Actualmente, en una coyuntura de pausa en los ritmos de crecimiento y desarrollo debida, principalmente, a una situación excepcionalmente crítica de las condiciones socioeconómicas, nos encontramos ante un tejido que, contando ya con grandes inversiones en edificación e infraestructuras, por primera vez después de décadas gira la mirada al patrimonio histórico como posible recurso de crecimiento a través del turismo cultural, lo que podría paliar, en cierta medida, el abandono en etapas anteriores, más centradas en el desarrollo de la planificación urbana y las vías de comunicación.

Es el propio crecimiento de las ciudades medias y la transformación de su identidad productiva tradicional la principal amenaza que pende sobre el tejido histórico que las ha convertido en un conjunto urbano equilibrado a lo largo del tiempo. Así, para un futuro más sostenible de estas ciudades será necesaria una reflexión sobre su estado actual en un sentido amplio y complejo, partiendo de un análisis de su historia

reciente, asegurando las fortalezas de su patrimonio y de los recursos de las cuáles han sido dotadas y asumiendo los errores que las han llevado a una situación crítica en los ámbitos urbano, cultural y paisajístico. En definitiva, previendo, mediante los instrumentos de ordenación así como las legislaciones aplicables a los distintos agentes implicados, la gestión sensible de un territorio que constituye, en sí mismo, un valioso conjunto patrimonial.

BIBLIOGRAFÍA

AA.VV. (2009), *Atlas de la Historia del Territorio de Andalucía*. Sevilla: Servicio de Publicaciones y BOJA.

AGUIAR, J., CABRITA, A. M. R., APPLETON, J. (1998), *Guião de apoio à reabilitação de edifícios habitacionais*, Lisboa: LNEC.

BOIX, R. y TRULLÉN, J. (2011), Policentrismo y estructuración del espacio: una revisión crítica desde la perspectiva de los programas de investigación. *ACE: Architecture, City and Environment*. [En línea]. Barcelona, año 6, núm. 18. ISSN: 1886-4805.
<http://upcommons.upc.edu/revistes/bitstream/2099/11680/9/ACE_18_SE_20.pdf>. [2 de julio de 2014].

BORRAJO SEBASTIÁN, J. (2006), *La Ley de Carreteras y su Reglamento*. Madrid: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

BRINCKERHOFF JACKSON, J. (1994), *Las carreteras forman parte del paisaje*. Barcelona: Gustavo Gili.

BRUNDTLAND, Gro Harlem et al. (1987), *Brundtland Report. Our Common Future*. Oxford: Oxford University Press.

BELLET SANFELIU, C. y LLOP TORNÉ, J. M. (1999), *Ciudades Intermedias y Urbanización Mundial*. Lleida: UNESCO, Ajuntament de Lleida, UIA, Ministerio de Asuntos Exteriores.

BELLET SANFELIU, C. y LLOP TORNÉ, J. M. (2004), Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias. *Scripta Nova Geo Crítica, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, vol. VIII, núm. 165.

CABRERA DE LA COLINA, J. J. (2005), Crecimiento urbano en ciudades pequeñas de las subbéticas centrales: Antequera y Lucena. *Coloquio de Geografía Urbana (1996), La ciudad: tamaño y crecimiento*, pp. 63-73.

CAPEL, H. (2007), *Ferrocarril, territorio y ciudades*, en *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XII, núm. 717.

CARAVACA, I., GONZÁLEZ, G., MÉNDEZ, R. y SILVA, R. (2002). Innovación y Territorio. Análisis comparado de Sistemas Productivos Locales en Andalucía. Sevilla: Consejería de Economía y Hacienda, Colección Pablo de Olavide, Junta de Andalucía.

CARMO, R. M. (2006), Cidades médias. Do crescimento demográfico à consolidação territorial. *Cidades-Comunidades e Territórios*, Lisboa: Diciembre. 2006, nº 12/13, pp. 69-82.

CASTILLO PALMA, J. y PATIÑO TOVAR, E. (1999), Ciudades medias. *Elementos, Ciencia y Cultura*, núm. 34, vol. 6. Puebla: Universidad Autónoma de Puebla.

DEL ESPINO HIDALGO, B. (2012). La espada de Damocles: Oportunidad y amenaza del desarrollo de las infraestructuras para las ciudades medias andaluzas. Los límites de la movilidad sostenible. En EQUICIUDAD 2012. La equidad como garante de la ciudad sostenible. San Sebastián: Universidad del País Vasco. Recolectores urbanos.

DEL ESPINO, B. Et al. (2014), Patrimonio, Turismo e Identidad en las Ciudades Medias del Centro de Andalucía. *Turismo en Andalucía y el Norte de Marruecos: Nuevos Retos, Nuevas Propuestas*. Málaga: ConecturMED.

DÍAZ QUIDIELLO, J. L. (2007), Las ciudades medias interiores en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, *Boletín PH*, núm. 47, pp. 44-53.

- DÍAZ QUIDIELLO, J. et al. (2009). *Atlas de la historia del territorio de Andalucía*. Sevilla: Instituto de Cartografía de Andalucía e Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.
- EUROPEAN COMMISSION (2011). *Cities of Tomorrow. Changes, Visions, Ways Forward*. Brussels: European Union.
- FERIA TORIBIO, J. M. et al. (1992), *El sistema urbano andaluz. Aglomeraciones urbanas, áreas de centralidad y ámbitos desarticulados*. Sevilla: Instituto de Desarrollo Regional, Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- FERNÁNDEZ SALINAS, V. (2007), Paisaje urbano en las ciudades medias, *Boletín PH*, núm. 63, pp. 54-61.
- FERRÃO, J. (2000), Rede urbana portuguesa: uma visão internacional. Lisboa: *Janus 2001*, pp. 52-57.
- LENTISCO, D. (2005), *Cuando el hierro se hace camino, Historia del Ferrocarril en España*. Madrid: Alianza Editorial.
- LÓPEZ ONTIVEROS, A. (1994), La agrocidad andaluza: Caracterización, estructura y problemática, *Estudios Regionales*, núm. 39, pp. 59-91.
- MARQUES, T. S. et al. (1997), *Sistema Urbano Nacional. Cidades Médias e Dinâmicas Territoriais*, 2 vols. Lisboa: Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.
- MARQUES DA COSTA, E. (1999), Uma nota sobre as políticas das cidades em Portugal nos anos noventa. *Inforgo*, 14. Lisboa: Edições Colibri, pp. 131-137.
- MELLO DE MATTOS, G. (1944), Uma planta de Beja no século XVII. *Arquivo de Beja*, vol. 1, fasc. III.
- MICHELINI, J. J. y DAVIES, C. Ciudades intermedias y desarrollo territorial: un análisis exploratorio del caso argentino. *Documentos de Trabajo GEDEUR*. [En línea]. Madrid, 2009, núm. 5. <<http://www.gedur.es/documentostrabajo/ciudadesintermediasargentina.pdf>>
- MUÑOZ MARTÍNEZ, A. (2007), *El Plan Turístico de Ciudades Medias: el interior avanza*. Boletín PH, núm. 63, agosto 2007, páginas 70-74.
- PERELLI, A. (2004), *Asentamientos humanos y paisajes agrarios*, Madrid: CIDOB ediciones, Icaria.
- PÉREZ AZAUSTRE, J. (2005), *Lucena sefardita: la ciudad de los poetas*. Barcelona: Andalucía Abierta.
- RIVAS CARMONA, J. (1982), *Arquitectura barroca cordobesa*. Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba.
- RODRIGUES, A. M. (2006), *Regulação urbanística e forma da nova expansão urbana: o caso de Évora*. [En línea] Coimbra: Universidade de Coimbra. <<http://hdl.handle.net/10316/6003>> [24/09/2014]
- ROJAS, A. (2009), Las ciudades medias y la expansión territorial. *La Ciudad Viva*. [En línea]. Viernes, 23 de octubre de 2009. <<http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=2895>>. [1 de julio de 2014].
- SANTOS, J. A. (1995), Problemas Fundamentais do Tráfego e dos Transportes em Portugal. Questões Estratégicas. *Análise Psicológica*, 3 (XIII), pp. 249-252.
- SOEIRO DE BRITO, R. (2002), A terra que habitamos. *Atlas de Portugal*. Lisboa: Instituto Geográfico Português.
- VIANA, A. (1994), *Origem e evolução histórica de Beja*. Beja: Minerva Comercial.
- VICIANO, J. et al. (2015), A probable case of gigantism/acromegaly in skeletal remains from the Jewish necrópolis of "Ronda Sur" (Lucena, Córdoba, Spain; VIII-XII centuries CE). *Antropologischer Anzeiger*, vol. 71, núm. 1, pp. 67-87.

Plan de Ordenación Territorial de Andalucía (POTA), 2006.

Plan Regional de Ordenación del Territorio del Algarve (PROTAlgarve), 2007.

Plan Regional de Ordenación del Territorio del Alentejo (PROTAlentejo), 2010.

Despachos del MPAT 6/94 y 7/94 (PROSIURB), 1994.

Despacho del MAOT 47/A/99 (POLIS), 1999.