

Borde urbano y regeneración del suelo de actividades económicas en el Área Metropolitana de Valencia

Carmen Blasco Sánchez ¹ | Francisco Juan Martínez Pérez ² | Ana Gascón Hernández ³

Recibido: 15-03-2021 | Versión final: 29-07-2021

Resumen

En el contexto de la Comunitat Valenciana, los espacios de transición entre lo urbano y lo rural no tienen una consideración de espacios con regulación específica, aunque reflejan situaciones urbanas críticas enfrentadas a un territorio con escasa capacidad de respuesta. Una situación que se agrava al poner el foco en los suelos industriales periféricos o periurbanos. Abordamos su análisis con una metodología que contrasta las aportaciones teóricas vinculadas a la cultura urbanística con otras más recientes y recurrimos a los trabajos de campo y la operatividad que nos proporcionan los sistemas de información geográfica para avanzar, desde la realidad, hasta los resultados de una investigación aplicada sobre el territorio. Nuestro objetivo es poner de relieve el papel que pueden llegar a jugar los suelos de actividad económica al introducir mejoras en sus entornos urbanos y territoriales. Es necesario, por tanto, sustraerlo del carácter de suelo urbano secundario, o con menores niveles de exigencia, puesto que su principal cometido no puede quedar subordinado solo a contribuir al impulso económico de una región. Su materialización sobre un recurso suelo limitado lo compromete, como cualquier otra actividad urbana, con los retos urbanísticos actuales y los presupuestos de un desarrollo equilibrado y sostenible. En este trabajo se plantean nuevos modelos de intervención, apoyados en criterios de regulación urbanística por fases y en acciones estratégicas, que permitan reformular los márgenes urbanos destinados a actividades económicas como respuesta a las crisis actuales y a la oportunidad de nuevas relaciones espaciales urbano-rurales.

Palabras clave: Bordes urbanos industriales; franja rural-urbana; áreas de actividad industrial

Citación

Blasco, C *et al.* (2022). Borde urbano del suelo de actividades económicas en el Área Metropolitana de Valencia. *ACE: Architecture, City and Environment*, 16(48), 10411. DOI: <http://dx.doi.org/10.5821/ace.16.48.10411>

Urban Edge and Regeneration Processes in Economic Activity Areas of the Metropolitan Area of Valencia

Abstract

In the Valencian Community context, transition spaces between urban and rural areas are not considered spaces with specific regulations, although they reflect critical urban situations faced with a territory with little response capacity. A situation that is aggravated by focusing on peripheral or peri-urban industrial soils. We approach their analysis with a methodology that contrasts theoretical contributions linked to urban culture with other more recent ones and we resort to field work and the operability provided by geographic information systems to advance, from reality, to the results of applied research on the territory. Our aim is to highlight the role that economic activity land can play in introducing improvements in their urban and territorial environments. It is therefore necessary to remove it from the character of secondary urban soils, or soils with lower standards, since its main role cannot be subordinated only to contributing to the economic impulse of a region. Its materialisation on a limited land resource commits it, like any other urban activity, to today's urban planning challenges and to the requirements of balanced and sustainable development. This paper proposes new models of intervention, based on criteria of phased urban planning regulation and strategic actions, which allow for the reformulation of urban margins destined for economic activities in response to current crises and the opportunity for new urban-rural spatial relations.

Keywords: Industrial urban edges; rural-urban fringe; industrial activity areas

¹ Dra. Arquitecta, Profesora Titular del Departamento de Urbanismo de la Universitat Politècnica de València (UPV) (ORCID: [0000-0002-6647-4642](https://orcid.org/0000-0002-6647-4642)), ² Dr. Arquitecto, Profesor Titular del Departamento de Urbanismo de la UPV (ORCID: [0000-0002-8366-3744](https://orcid.org/0000-0002-8366-3744)), ³ Arquitecta, Profesora del Departamento de Urbanismo de la UPV (ORCID: [0000-0002-4463-5820](https://orcid.org/0000-0002-4463-5820)). Correo de contacto: mblasco@urb.upv.es

1. Introducción

Existe una situación común a muchos territorios regionales donde los espacios de transición urbano-rurales ponen de relieve situaciones enfrentadas entre sí. En nuestra región (Comunitat Valenciana), la insuficiente atención urbanística que reciben estos espacios en cuanto a requisitos de ordenación territorial hace que se perciban como una ciudad inacabada junto a espacios agrícolas o forestales desatendidos, bien por la influencia la actividad urbana o por abandono ante la oportunidad de ser reclasificados como suelos urbanizables para la expansión residencial o industrial.

La cuestión principal surge al replantear estrategias de intervención en los suelos destinados a actividades económicas, uno de los usos periurbanos más desfavorecidos urbanísticamente. Y lo ha sido porque, tradicionalmente, no ha respondido a la imagen exterior y global que debería ofrecer y representar a la ciudad frente a un extenso territorio, ni se ha exigido un nivel de regulación equiparable al de la mejor ciudad residencial. Una circunstancia que favorece la percepción de incompatibilidad entre dos realidades enfrentadas. La obra de Raymond Williams “El campo y la ciudad” (Williams, 2001) lo pone de relieve al explorar los acuerdos y desacuerdos entre ellas, entre la dualidad campo-ciudad o agricultura-industria, desde la posición central que le otorga a lo rural, al permanecer en una contraposición prolongada frente al espacio urbanizado, y desde la convicción de entenderlas como dos realidades cambiantes y ajustables a nuevos criterios de relación.

Acudimos a las fuentes que introducen nuevas reflexiones sobre el tema y a otras vinculadas a la cultura urbanística, sobre todo en periodos contemporáneos, con discursos que prevalecen por aportar claridad en los argumentos y una visión no superada del papel de esos espacios de transición. Algo que permite, junto a la observación de la realidad y las exigencias que han surgido de las crisis ambientales y sanitarias, seguir reivindicando cambios en las relaciones entre el territorio urbano y rural y sumarse al criterio de una precisa regulación. Se han contrastado soluciones y ensayado estrategias de rehabilitación urbana sobre suelo industrial en el Área Metropolitana de Valencia (AMV), un ejercicio que se puede trasladar a otras realidades a partir de una metodología que avanza de la teoría a la práctica, profundizando en situaciones y en temáticas recurrentes por su naturaleza y escala.

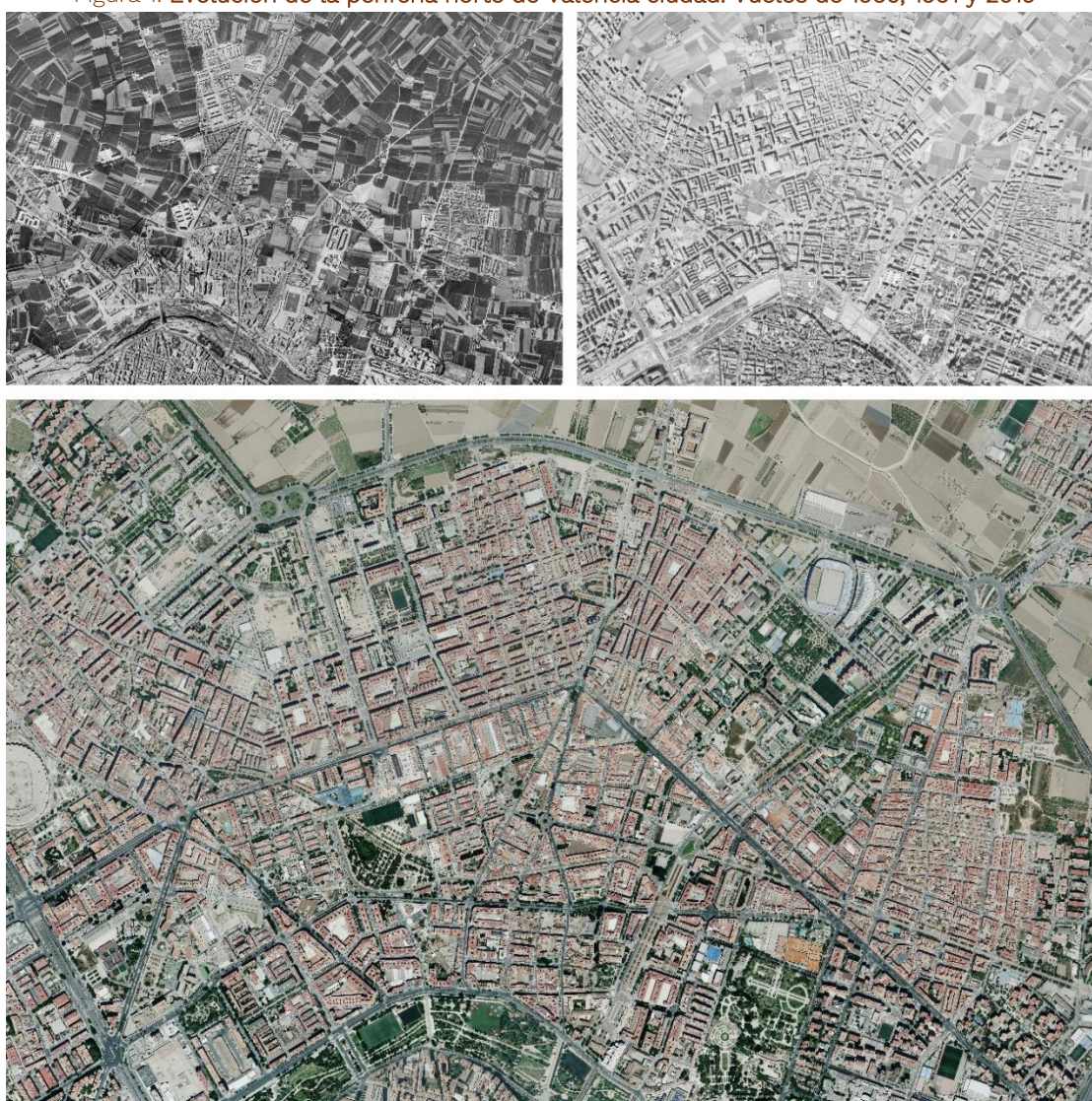
Abordamos, por tanto, el posible acuerdo entre dos realidades destinadas a entenderse: los bordes urbanos frente al territorio y, en particular, las áreas industriales como ciudad periférica o franja de transición urbano-rural ante la necesidad de propuestas de rehabilitación urbana.

2. El debate permanente y renovado sobre los espacios de borde. Claves para una reflexión

La ciudad ha permanecido a lo largo de su historia como una realidad artificial en su estructura física, no siempre con unos límites definidos y una morfología ajustada a criterios urbanísticos, es decir, a la cultura urbana acumulada, a los avances de carácter social o a la peculiaridad de su territorio. La ciudad heredada, nuestro medio físico y el patrimonio histórico y cultural atesorado, conforman una realidad con una dimensión espacial y temporal y, en ese sentido, merece la pena aprender de los hechos, de las “cosas urbanas” (Solá-Morales, 2008a), “de la materialidad y de las sugerencias” que percibimos a lo largo del tiempo. De esa convicción se deducen dos puntos de partida: el primero, la necesidad de mantener un concierto o relación equilibrada entre realidades territoriales diversas, artificiales y naturales, edificadas y no edificadas, y, en cualquier caso, el compromiso recíproco de compatibilidad e incluso de enriquecimiento mutuo, como nos enseñaron algunos episodios históricos destacados.

Por ejemplo, al recordar las relaciones de borde establecidas entre el Royal Crescent del plan de Bath del siglo XVIII y los terrenos enfrentados de Barton Fields, cuando “se produce la interacción entre ciudad y campo para conseguir una riqueza y valores añadidos, no por el enfrentamiento entre dos fuerzas opuestas sino porque una enfatiza las características integrales de la otra” (Bacon, 1976, p. 185); es decir, cuando las dos ven reforzados sus propios atributos y suman cualidades al poder compartir su existencia con la otra. Y el segundo punto de partida, la apuesta por alimentar un orden a partir de todo aquello que deba ser construido, diseñado o planificado. Un orden que, a pesar de las incertidumbres, puede avanzar al orientarlo más hacia los conceptos de “potencialidad y posibilidad”, para dotar de sentido a objetivos y estrategias de planificación del espacio, que al concepto de “probabilidad” (Viganó, 2005), científico y axiomático, capaz de asegurar unos resultados previsibles, por pura relación causa-efecto, ya ensayado en periodos de la historia reciente del planeamiento urbanístico.

Figura 1. Evolución de la periferia norte de Valencia ciudad. Vuelos de 1956, 1991 y 2019



Fuente: Instituto Cartográfico Valenciano (www.icv.gva.es).

Si, a partir del primer punto de partida, nos ceñimos a las relaciones ineludibles entre los bordes urbanos y el territorio circundante, agrícola en el caso de Valencia, se podría cuestionar la condición estricta de “límite”, ya que no induce de forma necesaria a relaciones de ningún tipo, sino más bien al desenlace último de una realidad espacial apreciada exclusivamente desde una visión urbana (Figura 1). Espacio de límite que se ha mantenido en el tiempo más bien como un “paisaje efímero” (Qviström y Saltzman, 2007), provisional, ante la dinámica del crecimiento urbano y su presión sobre los territorios de su entorno, por tanto, podemos decir en este caso que “el borde representa más una fase que un lugar” (Qviström, 2007, p. 269), a la espera de nuevas decisiones urbanas.

La estructura morfológica de las periferias urbanas no siempre ha ido asociada a la ciudad representativa ni al concepto de entidad física estructurada. Entendida “esencialmente como el negativo del centro urbano”, y calificada de realidad “desestructurada” (Panerai, *et al.*, 2012), ha mantenido multitud de formas distintas y relaciones indeterminadas entre los sistemas básicos de formación de la ciudad tradicional: red viaria, parcelario y edificación. En las periferias con tejidos residenciales se ha percibido de ese modo. Y en las ciudades grandes aún más, por ser “más capaces de absorber nuevos crecimientos y también el desorden y el caos, todo ello en referencia a la ciudad central” (Solá-Morales, 2008b, p. 529). Desorden que ha derivado en multitud de estructuras urbanas fragmentadas y en procesos informales de expansión del tejido central. En nuestro país, en las últimas décadas, a esa evolución de las periferias o áreas periurbanas con menos claros que oscuros se han sumado: la pérdida de densidad, la mezcla de tipologías de edificación y la escasa calidad de su espacio público (López de Lucio, 2007), tres componentes que debilitan la idea histórica de ciudad y la estructura física integrada de periodos anteriores.

Las periferias industriales, se organizan a partir de una función económica relacionada con procesos productivos, al margen de las rentas del suelo, con compromisos espaciales a otra escala, tanto en las formas de ocupación del suelo, el transporte o las tipologías de edificación. Las componentes de su estructura formal, por tanto, se diversifican en orden a criterios no siempre acordes con un sistema urbano articulado de relaciones y valores compartidos. En su dimensión urbana, hay un cuerpo de aportaciones valiosas con enfoque morfológico a seguir, desde el Libro de Estilo de Sectores de Actividad Económica del INCASOL (Institut Català del Sòl, 2007) hasta las últimas aportaciones sobre actividades económicas de la Sección d'Estudis Territorials del AMB, (Àrea Metropolitana de Barcelona, 2015 y 2017), y trabajos como “Patrons urbanístics de les activitats econòmiques. Regió metropolitana de Barcelona” (Institut d'Estudis Territorials, 2012), que ponen de manifiesto la posible sistematización y recualificación de las áreas destinadas a actividades económicas, a partir de criterios de coherencia urbana y territorial. También existen referencias destacadas en nuestra comunidad autónoma, como el Parque Empresarial de Elche, de gestión pública, ordenado a partir de estructuras morfológicas de formalización clara, con criterios espaciales y de funcionalidad que se han demostrado de gran eficacia al aumentar su prestigio y la demanda de techo industrial.

En su dimensión y vínculos a nivel territorial, también se añaden grados de complejidad en esas estructuras y en sus bordes, ante la necesidad de trascender la escala de ciudad e insertarse en el territorio como “nuevas geografías de producción” proclamadas desde hace años, (Font, 2015). El análisis territorial, el de sus componentes y usos del suelo, así como las calidades paisajísticas y las formas de gestión constituyen bloques de trabajo que acercan y dibujan el proceso de evolución histórica de una realidad tan diversa en sus características territoriales y componentes básicas del suelo urbano, como en su respuesta de borde frente a un territorio sin urbanizar. Al recurrir, tanto en periferias residenciales e industriales, al espacio de transición urbano-territorial bajo la denominación genérica de borde, con sus diferentes compromisos morfológicos y funcionales, surge el concepto más generoso y amplio, incluso etimológicamente, de “margen” o “franja” (Raymond *et al.*, 2015) para referirnos a esos espacios. Noción que añade cualidades de sentido estético, de pertenencia a un tejido o entramado físico, o simplemente, de interludio compartido entre diferentes.

Una terminología posible a la hora de calificar un espacio que tiene capacidad para estructurar su ámbito inmediato de influencia, el de la ciudad y el de su territorio inmediato, y también puede asumir un papel fundamental como agentes activos del proyecto territorial (Nogué, 2008), tanto a nivel medioambiental como de paisaje.

Hoy el discurso urbanístico requiere formas estables de diálogo, de conservación y de convivencia entre medios de distinta naturaleza: diálogo entre usos urbanos y no urbanos del suelo, diálogo y cooperación entre actividades vinculadas a la naturaleza, a la agricultura y a la ciudad, y también, cierta estabilidad en los recursos básicos del territorio. Objetivos, en definitiva, que recaen sobre el segundo punto de partida antes mencionado, la misión ordenadora del hacer urbanístico, aunando todo tipo de aportaciones sectoriales. Es elocuente, en ese sentido, la defensa de ciertos atributos culturales: “Si ahora es el tiempo de la interacción estructural para el territorio-ciudad, se evoca a la evolución de nuestros territorios hacia un desarrollo sostenible que se basa en encontrar un equilibrio dinámico territorial, abierto y capaz de saber transformarse y evolucionar, de la mano de la historia y los antecedentes patrimoniales.” (Sanz y Galindo, 2013, p.118).

Del mismo modo que la ciudad, los ámbitos rurales próximos también asumen la condición de patrimonio con valores naturales, culturales o paisajísticos y, según sus diferentes identidades, son reconocidos y declarados con distintos grados de protección especial (Figura 2). Hay que asumir, por tanto, que el marco metropolitano de Valencia, más allá de su patrimonio urbano, tiene valores territoriales por sí mismo, en este caso por su triple condición de espacio productivo, medioambiental y cultural (Yacamán y Zazo, 2015), cualidades cada vez más apreciadas e imprescindibles para la ciudadanía.

Figura 2. Paisajes agrícolas inmediatos a la corona urbana sur y norte de Valencia



Fuente: Archivo fotográfico de los autores.

Las contrapartidas en los espacios de transición se conciben, en ese sentido, en función de un nuevo orden de prioridades. Hay conceptos acuñados y asociados a la ciudad del siglo XX, como suburbios o *edge cities*, que abrieron puertas a un debate sobre la coherencia y la escala de las intervenciones en ese ámbito límite de la ciudad, porque la evolución que estaban experimentando los márgenes urbanos y su relación con el medio agrícola o natural no llegaba a superar esa óptica tradicional de “solares potenciales” (Valenzuela, 1986). Su naturaleza incierta, en cuanto a constituir un límite provisional, no le ha otorgado un carácter ni una categoría especialmente valorada. El propio término “periurbano”, entendido como espacios entre el campo y la ciudad, lleva tiempo asociado a conflictos de orden rural y urbano y a la polémica sobre si es posible tipificarlo a partir de condiciones espaciales tan diversas en cada caso. Se trata, por tanto, de cerrar ese ciclo, el de una urbanización aleatoria del entorno rural, y abrir nuevas posibilidades de acuerdo y estabilidad territorial.

La renovación y ajuste de los instrumentos de planificación urbanística y medioambiental para la integración efectiva de los entornos naturales junto a los construidos en los procesos que regulan, puede ser clave a la hora de entender el territorio como una entidad irremplazable en sus propios atributos. Una entidad en la que cada vez se multiplican más los flujos entre la ciudad y su entorno rural y este se percibe ya por gran parte de los ciudadanos como un aliado indispensable para su salud y bienestar. Darle la vuelta a la situación heredada de unos bordes urbanos inacabados implica otorgarles un nuevo rango y una dimensión territorial que los posicione en una categoría urbanística de primer orden reclamada hace años por investigadores y profesionales:

Los espacios donde el campo se encuentra con la ciudad a menudo se encuentran entre los lugares más valorados y presionados de la sociedad y juntos forman la franja rural-urbana, (...) lo que dificulta la intervención de una planificación efectiva, ya que los planes y estrategias se desarrollan de forma aislada, creando desconexiones escalares y sectoriales y descuidando las interrelaciones que afectan el uso más amplio del suelo, al sistema donde el RUF (Rural Urban Fringe) es un componente central. (Scott *et al.*, 2013, p.44)

En ese sentido, las franjas de confluencia urbana y rural, a través de planes, estrategias u otros instrumentos de ordenación urbanística, pueden conseguir dar un salto histórico (Bonin *et al.*, 2016), convertirse en actores principales de los nuevos acuerdos territoriales y, muy importante, pasar a ser espacios que aporten, por fin, “una visión positiva”, tanto de los márgenes urbanos como de los espacios compartidos en esa franja rural-urbana. La cultura urbana nos ayuda a actuar cuando la ciudad y la naturaleza se encuentran en situaciones de estabilidad para ambas. Tres autores, en tres épocas, nos permiten interpretar y extraer de sus sugerencias unos criterios de partida. El primero, Raymond Unwin en 1909, cuando escribe sobre “los confines de la ciudad” y piensa que “sería posible fijar un límite, algún cinturón de parques o terreno agrícola, hasta el que podría extenderse una ciudad, y sería cuanto menos deseable asegurar ese límite” (Unwin, 1984, p.118). En 1929 este autor también plantea la necesidad de “amplios espacios destinados al recreo no necesariamente continuos, pero sí accesibles desde la ciudad”, lo que asume como *Green Girdle*, (Galindo y Giocoli, 2013).

El cinturón verde, la guirnalda verde, constituye la principal forma de contención del crecimiento urbano en Reino Unido desde 1950 y, en debates más recientes (Gallent, 2006), se plantea si añadir a su papel urbano originario alguna estrategia de planificación a nivel regional o subregional que implique en especial la denominada franja rural-urbana. El segundo autor, Kevin Lynch, nos remite literalmente a los bordes entre ciudad y naturaleza (Charles River y Boston Harbor) “visualmente prominentes y que también tienen una forma continua” (Lynch, 1960, p. 65), valorando algo que permanece con especial calidad urbanística en algunos frentes marítimos (Figura 3). Frentes donde la mejor arquitectura y el mejor espacio público resuelven los márgenes entre el mar y el tejido urbano a partir de unos límites precisos, donde la ciudad no crece más, pero participa de su entorno natural de costa, y donde la actividad marítima no se limita a responder a las demandas de la ciudad, pero encuentra en ella el apoyo y los servicios necesarios.

Lynch plantea como condición general que los bordes sean “verdaderas suturas” y que unan, ya que el objetivo debe consistir, como urbanistas, en “considerar la necesidad de identidad y estructura en nuestro mundo perceptivo y ejemplarizarlo en nuestro medio urbano” (Lynch, 1960, p. 10). El profesor Joaquim Sabaté se remitirá también a las aportaciones de Lynch retomando sus opiniones como referencia para abordar las formas de intervenir en estos espacios: “Que los bordes sean reforzados de tal manera que describan unos límites precisos y continuos, visibles desde lejos; por ejemplo, mediante el uso de vegetación, o haciéndolos parcialmente transitables, o dotándolos de signos que permitan reconocer en todo momento si nos hallamos dentro o fuera de un determinado ámbito patrimonial” (Sabaté, 2004, p.25).

Figura 3. Frente marítimo y zonas verdes de distinta identidad en Santander y Alicante



Fuente: Archivo fotográfico de los autores.

El tercer autor es Manuel de Solà-Morales. Y nos recuerda que “la forma de nuestras metrópolis sigue más un modelo de aprovechamiento de oportunidades fragmentarias que el esquema determinista del funcionamiento estructural”; (...) que “las dificultades y los conflictos que se derivan no son accidentales ni extraños al modelo donde la contigüidad es más importante que la continuidad” (Solá-Morales, 2004, p.102). El autor nos hace pensar en la “contigüidad” territorial como fuente de conflictos si no se pone el acento en la convivencia de realidades vecinas frente a un proceso de crecimiento continuo no interconectado. Un discurso que va generando ideas y añadiendo otros conceptos, pensamos, por ejemplo, en las esquinas simbólicas que expresan “un aprovechamiento comunicativo de la posición estratégica que refuerza en el ámbito local una referencia que va más allá de lo próximo”, lo que evitaría las “periferias aburridas de hileras de casas, el suburbio de bloques segregados y solitarios, los centros de negocios desiertos de noche y días festivos, los parques tecnológicos (de ocio, de comercio, de negocio) autistas y alejados” (Solá-Morales, 2005 p.33).

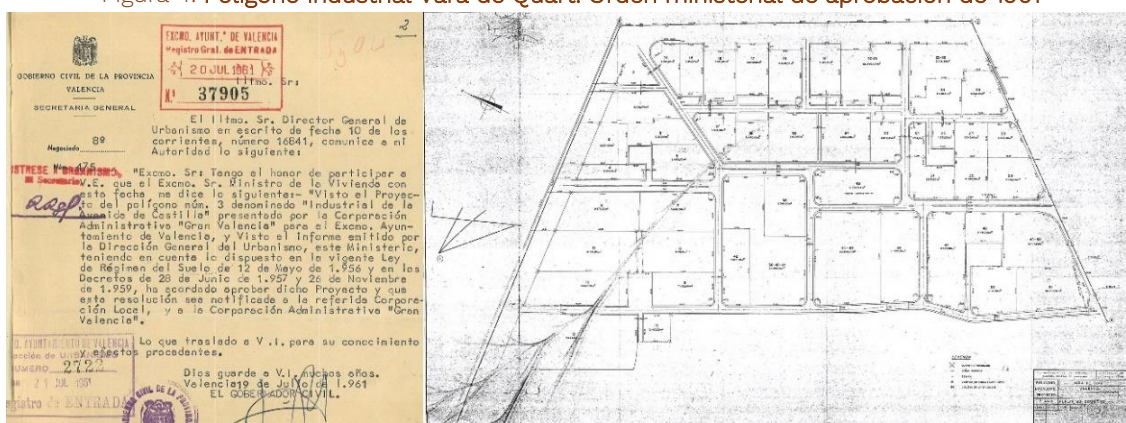
Un discurso que orienta y clarifica las claves de una contigüidad territorial efectiva: “el Urbanismo ha de fijar un apoyo físico y enseñar una idea que, en un marco metropolitano es “la integración conjunta la que reparte los beneficios, (...) integración en una mayor interdependencia y complejidad (...) compartiendo redes intersticiales, avenidas supramunicipales, distritos avanzados, universidades y hospitales” (Solá-Morales, 2021, p. 279).

Todo lo anterior, la necesaria conjunción de ideas a partir de unas condiciones del medio, de comunicación entre posiciones estratégicas en el territorio, la integración e interdependencia entre realidades vecinas como fuente de beneficios mutuos, se traduce en replantear las relaciones territoriales, en fortalecer y cualificar las relaciones de “contigüidad” entre las realidades urbanas y rurales que comparten un determinado ámbito de influencia.

3. Urbanismo e industria. Los márgenes urbanos de actividad económica ante los objetivos de estabilidad territorial

La materialidad de los márgenes urbanos y periurbanos se ha ido configurando en nuestro país, desde las primeras fases de consolidación industrial en el siglo XIX, con edificios y agrupaciones fabriles como imagen y actividad generalizada frente a un paisaje rural sin urbanizar. No obstante, a partir de la primera ley del suelo (Ley de 12 de mayo de 1956 sobre régimen del suelo y ordenación urbana, 1956), surge un instrumento de ordenación del suelo industrial, entendido como un sector urbano diferencial dentro o fuera del ámbito de la ciudad existente, a partir del denominado “polígono industrial” vinculado a figuras de desarrollo pormenorizado del planeamiento.

Figura 4. Polígono industrial Vara de Quart. Orden ministerial de aprobación de 1961



Fuente: Urbanismo, Ayuntamiento de Valencia. Nº Expediente: 03001/1961/2722 (1961).

El impulso urbanizador que recibe la industria desde la Administración Central del Estado en nuestro país en los años 50 y 60, en cumplimiento de esa primera ley del suelo, impone una nueva visión estructural a escala de plan general y un desarrollo extensivo, que se concreta en la ordenación pormenorizada de nuevos polígonos. Y la apuesta estatal derivada de la aplicación de los Planes de Estabilización Económica desde 1959 acelerarán esa dinámica. Los polígonos realizados desde los órganos de la administración central inician entonces un nuevo camino con criterios de coherencia funcional y ordenaciones de conjunto que sirven de marco periférico a la ciudad (Figura 4). Algo que se abandonará en las décadas posteriores con unas dinámicas de creación de suelo industrial sin apenas restricciones para su emplazamiento y con formalización de retículas apócrifas, resueltas únicamente desde una visión infraestructural o económica de las rentas del suelo.

La doble naturaleza de ese tipo de asentamiento, económica y urbanística, no siempre ha jugado a favor de una u otra. “El suelo industrial ha sido en la literatura económica tradicional, factor de ordenación urbana y territorial y soporte de actividades económicas, y en los modelos económicos de uso del suelo, un subproducto de la teoría de la localización, sometido a un tratamiento microeconómico y considerado como efecto y no como causa de la misma” (Rodríguez, 1979, p. 119). Desde la economía de empresa, se ha minusvalorado el papel que podía jugar el suelo industrial, entendido más como la necesidad de disponer de espacio para implantar un negocio que como factor de productividad y motor de desarrollo económico de un territorio. El suelo como recurso económico, no siempre se ha planteado desde esa doble visión que valora su potencial territorial como factor estratégico. Al contrario, desestimarla, ha sido en ocasiones un hándicap para el despegue económico e innovador de territorios y empresas.

Frente a esa visión pesimista, hay opciones que se sustraen a la deriva urbanística de los suelos industriales y los márgenes urbano-territoriales. Como señalaba Esther Duflo, premio Nobel de economía, “el crecimiento económico no es tan controlable por las políticas, (.../...) lo que sí depende de las políticas es el bienestar” (Duflo, 2020). Un bienestar que deriva, en parte, de ese crecimiento económico, que se activa con decisiones a escala global, pero que también va asociado a las iniciativas y políticas territoriales de los gobiernos implicados sobre unas formas de ocupación del suelo que pueden estar comprometidas o no con “dos actores y sus relaciones mutuas: las ciudades y los territorios, por un lado, las industrias por el otro” (Calame, 2017, p. 191). La herencia recibida y las consecuencias de las últimas crisis apuntan en nuestro país hacia esa dualidad, la reindustrialización y el equilibrio territorial como estrategias clave en términos de bienestar y de futuro.

El siglo XX fue muy fecundo en la difusión cultural de nuevos modelos de ciudad que, al tiempo que superaban las situaciones propias de conflicto urbano e industrialización, intentaban conseguir una cierta armonización territorial con su medio; modelos que para alcanzar un equilibrio que perdurara a escala territorial utilizaron los espacios verdes como protagonista en la conciliación entonces entre la ciudad y el campo. Hoy es el concepto de infraestructura verde (a partir de ahora, IV) el que designa la red de espacios verdes que entrelazan las diferentes escalas geográficas, aunque asume nuevos compromisos añadidos.

El concepto de infraestructura verde se incorpora rápidamente en este siglo al discurso urbanístico (Rodríguez y Aguilera, 2016) y, en el caso de la Comunidad Valenciana, al ordenamiento jurídico, Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (LOTPP, 2004) y a su política de paisaje que la define como una “la estructura territorial básica que incluye los elementos de mayor valor ambiental, cultural y visual del territorio” (Generalitat Valenciana, 2011a, p. 25). En la ley del suelo actual valenciana, LOTUP (Ley 5/2014 de 25 de julio de 2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana, 2014), para orientar las diferentes problemáticas de acción territorial y la labor reguladora de los nuevos planes se define ya a tres niveles: los lugares de mayor relevancia ambiental, cultural, agrícola y paisajístico, en esa línea se aprueba el PATODHV (Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de Valencia, 2018); las áreas críticas del territorio cuya transformación implique riesgos o costes ambientales para la comunidad, contempladas en el PATRICOVA (Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención de Riesgo de inundación de la Comunidad Valenciana, 2015); y los corredores ecológicos y conexiones funcionales que ponen en relación todos los elementos anteriores, algo que regula el PATIVEL (Plan de Acción Territorial de Infraestructura Verde del Litoral, 2018). Planes, entre otros, de escala territorial que regulan las intervenciones a cualquier escala, reajustando el planeamiento vigente y exigiendo, desde el marco integrador de la IV, unas relaciones ciudad-territorio más fluidas y, al mismo tiempo, más respetuosas con su capital natural, con la biodiversidad del medio y los bienes y servicios ecosistémicos que presta la IV (Comisión Europea, 2013).

Los documentos que contemplan la IV a nivel europeo llevan muchos años insistiendo en su capacidad “como herramienta de eficacia probada que aporta beneficios ecológicos, económicos y sociales mediante soluciones naturales”. Una red que ha de ser dinámica y adaptativa y, por tanto, “estratégicamente planificada de zonas naturales y seminaturales de alta calidad con otros elementos medioambientales, diseñada y gestionada para la prestación de una extensa gama de servicios ecosistémicos” (Comisión Europea, 2014, p. 7). Condiciones que van orientadas a favorecer su despliegue en las zonas rurales y urbanas y a priorizar “la utilización de soluciones de infraestructura verde en lugar de infraestructura gris” (Comisión Europea, 2019, p. 14). Un soporte físico en red, heredado de la tradición paisajística por su capacidad estructuradora a diferentes escalas y en ámbitos territoriales de distinta naturaleza, y evolucionado por tratarse de un recurso

prevalente a la hora de abordar los retos actuales del desarrollo sostenible y una idea renovada de las relaciones urbano-rurales.

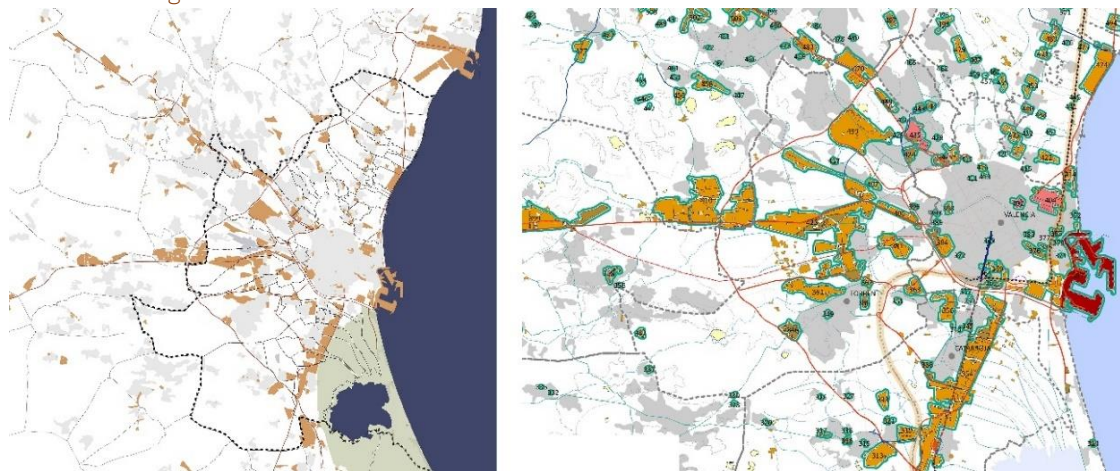
La IV, en su dimensión urbana y territorial, adquiere, por tanto, un papel decisivo:

En el momento actual, en el que los expertos aseguran que el futuro de la humanidad se juega en las ciudades, la infraestructura verde como red ambiental y social se convierte en una de las columnas vertebrales del territorio metropolitano. El objetivo ha de ser construir un nuevo paradigma, un conjunto de lugares para vivir, trabajar, estudiar, disfrutar o pasear que estén interconectados con un conjunto de espacios productivos y equipamientos para fomentar la biodiversidad, la producción de energías sostenibles, el control de las aguas, el cultivo de alimentos de proximidad y el ocio de nuestros ciudadanos. (Batlle, 2018, p. 292)

Las vías posibles de aproximación entre la realidad urbana y la rural a través de la IV no pueden dejar de contemplar las actividades industriales y, en general, todas las actividades económicas que constituyen parte importante de los márgenes urbanos.

A priori, no parece que esas franjas industriales puedan ser fáciles de tratar ni atractivas para conformar un paisaje activo y perdurable, más cuando algunas están en proceso de degradación o transformación y, por tanto, “en las que están presentes todavía muchas incertidumbres” (Pérez Igualada, 2018, p. 144), pero no por eso se pueden obviar. En la provincia de Valencia, la mayoría de los 266 municipios tienen suelo industrial en su franja urbana exterior. Constituyen acontecimientos urbanos que marcan el tipo de relaciones con su entorno rural e incluso las puertas de acceso a algunas poblaciones.

Figura 5. Situación territorial de las áreas de actividad económica en el AMV



Fuente: Cano *et al.* (2016). Nota: A la izquierda, las áreas de actividad económica, (agrupaciones conurbadas). A la derecha, las áreas de actividad económica en el ámbito del AMV.

El nivel de presencia de las áreas de actividad económica (AAE) que reflejan las imágenes (Figura 5) y su peso territorial en cuanto a la cantidad de suelo ocupado, no se corresponde con su nivel de regulación como suelo urbano, ni con su capacidad para contribuir a la armonización de su entorno. Para contrarrestar esta situación, los principios que orientan en la actualidad las intervenciones, también sobre esos suelos y márgenes industriales, son claros: el de sostenibilidad, que nos recomienda densidad urbana, compacidad, conectividad y usos mixtos; la salubridad, que aboga por incidir en los servicios de la IV con espacios abiertos despejados y diáfanos; o la conservación de los recursos naturales y el control de la huella ecológica, entre otros. Una serie de imperativos y

recomendaciones a los que dar respuesta (Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, 2008).

Los tejidos industriales en los márgenes de las ciudades deberían asumir esos principios, aunque no resulte una operación sencilla. Conseguir, por ejemplo, una mayor compacidad al tiempo que espacios saludables, esponjados y verdes, parece incluso algo contradictorio. Aunque no se trata de renunciar a nada, sino más bien de conseguir un equilibrio entre valores, a veces no concurrentes en primera instancia, pero factible. En este caso, se trataría de mantener la mayor compacidad urbana, compatible con espacios diáfanos en suelo industrial accesibles desde los tejidos compactos centrales y abiertos a un entorno rural circundante con el que interactuar.

“Sostenibilidad urbana” en términos de “desarrollo de vidas dignas para todos los ciudadanos en armonía con su entorno” (Gardner, 2016, p.88) implica trabajo, calidad de vida y un entorno seguro, en el sentido de poder cubrir necesidades colectivas, que un tejido urbano central colmatado no siempre puede incorporar en su interior y que la dinámica de sucesivos crecimientos puede poner en riesgo. De ahí, la necesidad de contar con las aportaciones de la IV urbana y territorial, a partir de espacios más diáfanos, al mismo tiempo que se aumentan las densidades de los suelos residenciales periurbanos o, en las AAE, incorporando usos mixtos en respuesta a esas demandas de la ciudad sostenible. Todo lo anterior sin descartar el “crecimiento cero de la línea más radical de los ecólogos” que describía así Notestein, basada en los recursos no renovables y en la cuantificación de los costes ambientales (Notestein, 1971, p. 3), y que la Unión Europea (UE) lleva años destacando: “las Ciudades del Mañana dejarán de crecer hacia el exterior para empezar a crecer hacia el interior en varias formas de redensificación” (Comisión Europea, 2011, p. 57).

“Salubridad” ante la necesidad de contar dentro y fuera de la ciudad con espacios amplios que en las AAE suelen aparecer como dilatados vacíos o avenidas de gran dimensión, aunque al servicio exclusivamente del transporte y de un horario laboral. Algo que admite cambios a partir de mejoras en la calidad de su urbanización, incorporando espacios dotacionales y zonas verdes que puedan aportar beneficios para la salud y para el disfrute de toda la población directamente afectada o la vinculada a su ámbito territorial de influencia.

Por tanto, vale la pena hacer hincapié en los factores que pueden jugar a favor de las áreas de las AAE como margen urbano:

- Una baja densidad, en cuanto a ocupación de parcela y edificabilidad (edificios de escaso número de plantas y no siempre ocupando la totalidad de la parcela), que admite mayor densificación por elevación de alturas en edificación y/o reparcelación o por la incorporación de otros usos del suelo más compactos.
- La facilidad de transformación (número menor de implicados en la gestión de operaciones de reforma que en las agrupaciones de vivienda, y estructuras de edificación más flexibles en cuanto a su posible renovación).
- El aporte de servicios y dotaciones urbanas. Estas áreas han incorporado los terciarios y equipamientos que ha expulsado poco a poco la ciudad central.
- Su capacidad de abastecimiento directo a territorios metropolitanos y locales. La fortaleza de una industria propia con mano de obra disponible puede evitar los problemas de abastecimiento, la pérdida de puestos de trabajo de calidad y una creciente dependencia de los mercados internacionales. Las interacciones sociales con el entorno inmediato, también

con la producción industrial, jugarían a favor a partir de lo que D. Perroult denomina “desarrollo de una nueva idea de proximidad” (Dejtari, 2020).

- La innovación y el desarrollo tecnológico como fuentes de conocimiento y creatividad. Algo que se identifica con la industria y la investigación a la hora de abordar nuevos retos que sirvan de estímulo a una sociedad y a un territorio (Finquelievich, 2016).

En una situación de margen compartido, la función esencial es facilitar a la ciudad el paso directo al entorno territorial y viceversa, acercar el ámbito rural a la ciudad, para que ambos puedan interactuar. En ese sentido, los factores que pueden jugar en contra de las AAE y que habría que mejorar se centran en:

- Una cuestión de imagen, de escasa representatividad y calidad de su escena urbana. Aunque siguen siendo excepciones los edificios industriales con arquitecturas y urbanización destacables, cabe tener en consideración, no sólo las mejoras a introducir por una normativa vinculante en beneficio de todos, sino también la posibilidad de responder al interés de las propias empresas, de las expectativas de imagen de marca a través de la configuración espacial de sus instalaciones, interiores y exteriores, y del marco urbano en que se inscriben, reclamo de su solvencia económica y la calidad del producto.
- La difícil convivencia del tejido urbano residencial con la actividad industrial o logística. Sobre todo, cuando las condiciones físicas de sus instalaciones adquieren grandes dimensiones y una demanda de infraestructuras y transporte pesado propia de la escala territorial. En ese sentido, el sistema productivo está cambiando con la tendencia hacia una economía verde y circular y con las instalaciones vinculadas al concepto de Industria 4.0. Concepto implicado con un nuevo tipo de relaciones sociales y urbanas que permiten a las empresas compartir los espacios residenciales, cumpliendo niveles de calidad ambiental, y otras prioridades vinculadas a la innovación tecnológica y los dispositivos digitales que ya nos ofrece la ciudad (Mazali, 2020).
- La cuestión de la seguridad. Las AAE no pueden mantener los niveles de riesgo actuales, no tanto por contaminación acústica, del aire o del agua, como por contingencias propias de su actividad, de los materiales o sustancias acumuladas o, incluso, de su precario grado de urbanización. Puntos débiles superables dependiendo de los niveles de modernización y exigencia en los procesos de transformación.

3.1 *Estrategias de actuación en las franjas de borde destinadas a la actividad económica*

Una propuesta activa de intervención en las primeras coronas periféricas de las ciudades recae sobre operaciones de regeneración urbanística en suelos ocupados por actividades económicas. Periferias que pueden cambiar de rumbo, dejar de ser, en palabras de S. Boeri, “los confines de la ciudad hecha de multitud de objetos solitarios” (Boeri, 2011, p. 56); y superar su situación convirtiéndose en lugar estratégico para revitalizar la economía y el desarrollo territorial al convertirse en espacios de concurrencia prioritaria entre lo rural y lo urbano. Sin renunciar, en ningún caso, a “dotar al espacio de cualidad física, a introducir forma, pero fundamentalmente estructura en el mismo” (Sabaté, 2019, p. 74). De menor a mayor complejidad, u operando por fases consecutivas, podemos, por tanto, abordar el problema en diferentes etapas:

- Fase 1. La regeneración o rehabilitación del espacio público existente y la configuración específica de los márgenes frente al territorio no urbanizado como un espacio singular y de primer orden.
- Fase 2. La renovación integral del área a partir de la reestructuración del tejido existente.
- Fase 3. Una nueva regulación urbanística urbano-rural coordinada, con la recalificación funcional de los usos en los márgenes y en los ámbitos de influencia directa, facilitando la convivencia efectiva entre los usos productivos y el resto, con morfologías y servicios compartidos, y con una ordenación pormenorizada de los espacios de transición.

La posibilidad de renovar nuestro patrimonio de suelo industrial, de acuerdo con una mayor eficacia y racionalidad en su estructura y bajo las condiciones de compatibilidad de usos, añade garantías al completar un proceso finalista de modernización. Y cumple, desde luego, con los requisitos de la sostenibilidad, del Libro Verde de la Sostenibilidad Urbana y Local en la Era de la Información, que hace hincapié en soluciones que eviten la progresiva especialización de los tejidos periféricos (Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, 2012).

Gracias al interés añadido tras la pandemia por recuperar el papel económico de la industria, pero dado el estado actual del que partimos en nuestra comunidad autónoma, las fases 1 y 2 empiezan a contemplarse como una postura más posibilista que la fase 3. Además, se entienden incluso como aval de un proceso continuo que desde el principio puede empezar a dar frutos y constituir el detonante de procesos más transformadores en etapas posteriores.

4. Experiencias de rehabilitación de áreas de actividad económica

Es habitual encontrar condiciones desiguales en las AAE, con deficiencias urbanísticas de todo tipo, tanto en su ordenación como en la urbanización superficial y en instalaciones y redes subterráneas. De ahí que una de las primeras operaciones a plantear sea la revisión pormenorizada del espacio compartido, del espacio público como elemento capaz de vertebrar y unificar el conjunto tal como lo recoge la LOTUP.

La revisión de aspectos básicos: movilidad, calidad ambiental, gestión del agua, ahorro energético, conectividad o atributos del paisaje que admiten cambios sustanciales a la hora de reconfigurar el área de actividad económica, permiten iniciar un proceso de superación del conjunto de deficiencias urbanas y la modernización del tejido económico como parte de la ciudad. Está claro que “si no podemos concebir el desarrollo de una zona de actividades económicas al margen de la realidad económica, tampoco deberíamos hacerlo respecto a los aspiraciones urbanas y ambientales” (Gonthier, *et al*, 2011, p.13). En cualquier caso, se trata de una tarea compartida que, desde los intereses comunes, públicos y privados, permitan un avance económico y social para un amplio colectivo.

Para abordar esos temas se recurre a la lógica habitual de análisis, diagnóstico, e implementación de medidas, pero aplicado en este caso a unos modelos concretos de referencia.

4.1 *La fase de análisis*

Las condiciones territoriales son decisivas como información previa. Ponen de manifiesto las relaciones actuales en un medio que supera los límites municipales y los vínculos tradicionales entre una ciudad central y su ámbito de influencia. Las áreas metropolitanas de mediados del siglo XX (la

Corporación Administrativa Gran Valencia se aprueba en 1949) definidas a partir de su hinterland territorial y una estructura económica de base local, a finales del siglo se ven sobrepasadas por una economía globalizada y una descentralización paulatina en las formas de ocupación del suelo.

Los territorios metropolitanos han aumentado su ámbito de influencia histórico y su escala, “conviene empezar prestando especial atención a la carencia de límites conceptuales y materiales de la postmetrópolis moderna”, señala E. W. Soja, y recalca incluso que “no podemos seguir confiando en que sabemos cartografiar la nueva metrópoli” (Soja, 2008, p. 313). Desafíos que se conceptualizan a través de entidades territoriales de rango superior (región metropolitana, archipiélago metropolitano, o ciudad global, entre otras) como ámbito real de relaciones permanentes y de flujos de bienes, personas e información. Nuevos conceptos y nuevas entidades físicas que adoptan una escala dimensional y conceptual alternativa, pero sobre todo una organización diferente de la actual, como “el paso de la metropolización del territorio al archipiélago metropolitano” (Indovina, 2009, p.202).

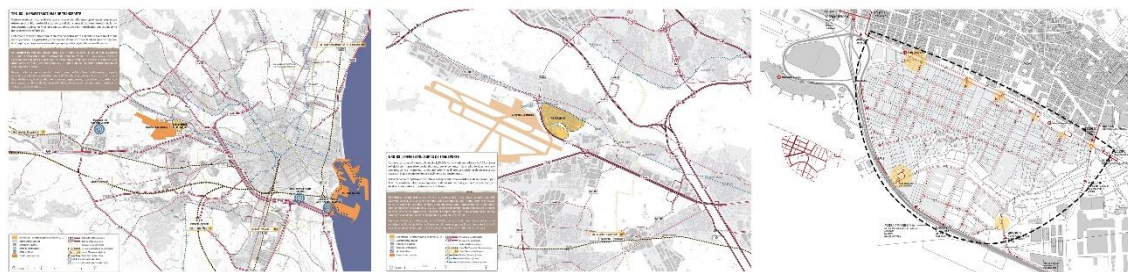
Ahora se plantea una aproximación a una realidad territorial más extensa y variada, pero que mantiene atributos propios en su historia, y que admite ser concebida, a pesar de todo, como una realidad adaptable, “inmersa en el verde y cruzada por grandes infraestructuras, núcleos urbanos, campos, (...) pueblos y trozos de ciudad del siglo XX” (Bianchetti, 2017, p. 66), asociada a la llamada “Metrópolis Horizontal” de B. Secchi y P. Viganò, de 2014. En una obra posterior, Cavalieri y Viganò mantienen esa “figura de discurso” de la Metrópolis Horizontal en la medida en que puede aportar un nuevo impulso al espacio ciudad-territorio contemporáneo -difuso, heterogéneo, y discontinuo-, proponiendo una idea renovadora del mismo que “investiga formas de orden y coexistencia diferentes a las jerárquicas, para imaginar un proyecto que fortalezca las relaciones horizontales entre territorios y personas” (Cavalieri y Viganò, 2019, p. 11).

Es inevitable, por tanto, poner el acento en el levantamiento de imágenes a diferentes escalas para aportar una interpretación inequívoca de la realidad. Aunque los gobiernos municipales siguen centrados en una gestión del territorio de base municipal, las dinámicas que avalan la vertebración efectiva del territorio requieren nuevos acuerdos y regulaciones urbanísticas como respuesta a las cuestiones que sobrepasan el interés local, pero aportan beneficios esenciales al compartirlas: motivaciones económicas (atracción de inversiones, internacionalización, clústeres, ayudas europeas, etc.), medioambientales (recursos del capital natural, acceso a las infraestructuras territoriales, economía circular, etc.) y de equidad social entre municipios (consorcios para impulsar servicios, etc.). Coyuntura que avala y potencia el marco jurídico valenciano al entender como un incentivo de partida la gestión y promoción mancomunada de las AAE (Generalitat Valenciana, 2011b) y que permite analizar, “las variables territoriales (vivienda, movilidad, suelo para actividades económicas) a escala de las áreas funcionales reales y dar una respuesta concertada a las demandas del mercado” (Nel-lo, 2012, p.43).

Las imágenes a diferente escala muestran también el desarrollo temporal y espacial, no sólo del medio urbano, sino el de un territorio del que extraer aspectos críticos. Nos referimos a escalas territoriales que se muevan desde la propia del proyecto urbano a otras que sobrepasen la escala de afección de un municipio. Ese es el nivel de fiabilidad de las escalas territoriales y urbanas que reclaman algunos geógrafos (Naredo y García, 2008) y que proporcionan los tratamientos de la información gráfica a través de Sistemas de Información Geográfica (SIG) con un alto grado de definición y objetividad, así como los datos que cuantifican y califican las situaciones de partida. Una información gráfica que permite plasmar “las formas de ocupación del suelo en distintos tiempos, la edad de la edificación, los porcentajes por tamaños de parcela, las distancias temporales en función de las modalidades de transporte, el alcance de los campos visuales, los usos planificados o la clasificación de los suelos, entre otros” (Cano *et al.*, 2017, p. 12).

La importancia del análisis no termina en los datos e imágenes que aporta (Figura 6), ni en el balance final que permite elaborar un diagnóstico capaz de perfilar los objetivos y estrategias a seguir, también se hace imprescindible para percibir la viabilidad de los cambios y los avances de solución.

Figura 6. Planos de análisis del Parque Empresarial Aeroport (Manises, Valencia)



Fuente: Cano *et al.* (2017). Nota: Infraestructuras viarias a diferentes escalas.

La comparación entre la información de inicio y las propuestas de actuación permitirá apreciar de una forma inequívoca la orientación y la categoría de las transformaciones a realizar.

4.2 Diagnóstico, objetivos y estrategias de actuación

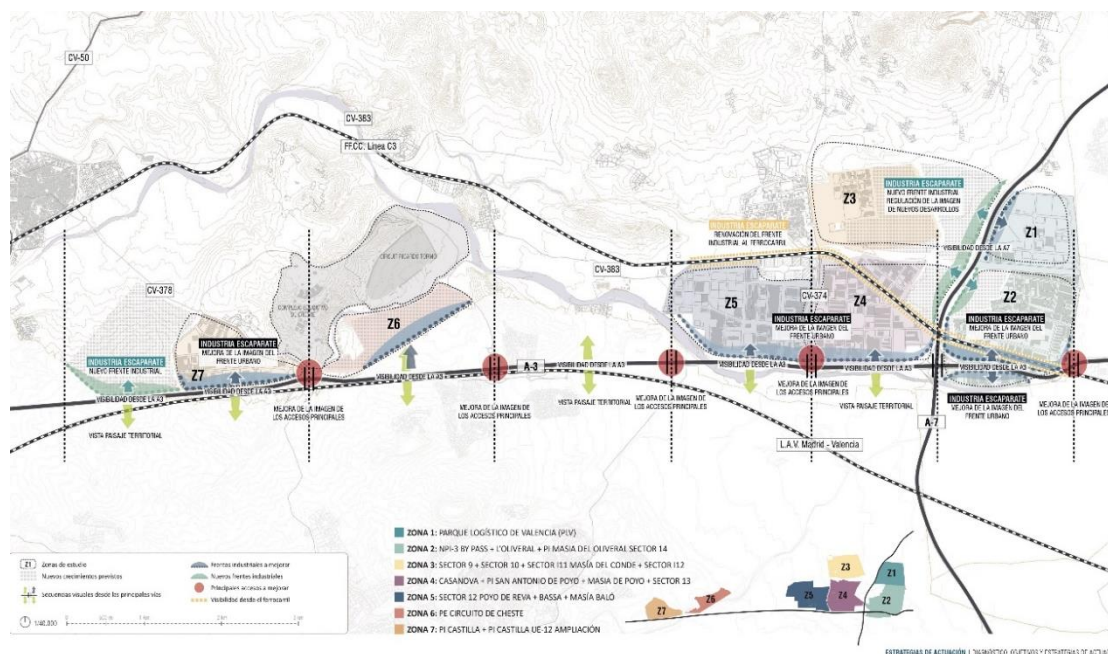
A partir de los datos de análisis, se avanza y se justifica en cada paso un método que nos garantice aproximaciones consecutivas. El diagnóstico, como paso siguiente pone el acento en superar las condiciones existentes, lo negativo, las carencias o la inexistente aplicación de medidas ajustadas a los retos de equilibrio territorial, y lo positivo, los valores propios a potenciar o mantener situaciones de especial estabilidad. Los objetivos son consecuencia directa del diagnóstico, en la medida en que han de cubrir las expectativas de superación de las condiciones que juegan en contra o a favor de una modernización eficaz, pero también son reflejo de esos aspectos básicos que se mencionaban como requisito indispensable para culminar un proceso de rehabilitación urbana de acuerdo con los desafíos actuales y las aspiraciones de desarrollo de un marco territorial.

Las estrategias plantean la puesta en práctica de los objetivos establecidos. Concretan sobre un marco espacial y de actividad las medidas que se deducen de los documentos anteriores, diagnóstico y objetivos, a través de un proceso continuo de definición y de descarte de alternativas. Además, como último paso, recogen e interpretan los datos anteriores y desarrollan las temáticas que constituyen el cuerpo central de las actuaciones (Figura 7). Su contenido enuncia y subraya de forma simplificada el conjunto de operaciones que se concretarán más adelante, clarificando todo aquello que sea determinante para dar respuesta a los objetivos y para facilitar las propuestas. Algo que se puede plasmar en fotografías, tablas numéricas, esquemas gráficos y en la prefiguración de soluciones. En suelo destinado a actividades económicas, destacan algunas cuestiones que las estrategias formularán en primera instancia, por ejemplo: dónde, cómo y cuántos accesos se establecen desde los ejes territoriales, cómo se integra la IV a distintas escalas, los niveles principales de jerarquización de la estructura viaria interior, la incorporación de sistemas de movilidad sostenible o las directrices en cuanto a usos del suelo y parcelación, entre otros.

Las estrategias se pueden trabajar de forma gráfica como una imagen inequívoca capaz de traducir sobre un cuerpo físico reconocible, cartografiado, la naturaleza de las actuaciones. Aunque sea de forma sintética, ya que responden a planteamientos precisos, pero sin una definición dimensional y cualitativa. La lectura que nos aporta una solución gráfica de este tipo, normalmente clarifica la orientación de las operaciones a desarrollar y ante todo facilita una comprensión inmediata de lo que se propone. Como herramienta agregada a los textos, no sólo puede complementar su alcance, sino que los recursos de que dispone el dibujo con multitud de opciones en líneas, tramas, colores, signos,

etc., casi siempre añaden matices y cualidades de otro orden. Además, las nuevas propuestas visuales de representación, sobre todo a este nivel de estrategias, pueden servir de aliciente para elevar los suelos industriales a una categoría urbanística a la que dedicar mayor atención.

Figura 7. Estrategia de Actuación “Señalética y Condiciones de Imagen” de la propuesta de Renovación Funcional de las Áreas de Actividad Económica Cheste-Loriguilla-Riba-Roja del Turia



Fuente: Cano *et al.* (2018). Nota: Se señalan a modo de diagrama las posibles acciones a resolver en la fase definitiva de actuación en cuestiones relacionadas con la renovación de la imagen territorial y urbana de las áreas y la información-señalización vinculada a sus funciones.

Los Objetivos y Estrategias además han de contemplar como referencia obligada en nuestra comunidad autónoma la LGMPAICV (Ley 14/2018 de 5 de junio de 2018 de Gestión, Modernización y Promoción de las Áreas Industriales de la Comunitat Valenciana, 2018) permitiendo, en última instancia, la calificación de la propia AAE (Básica, Consolidada y Avanzada), de acuerdo con una escala predeterminada de atributos funcionales.

4.3 Propuestas de actuación y medidas a implantar

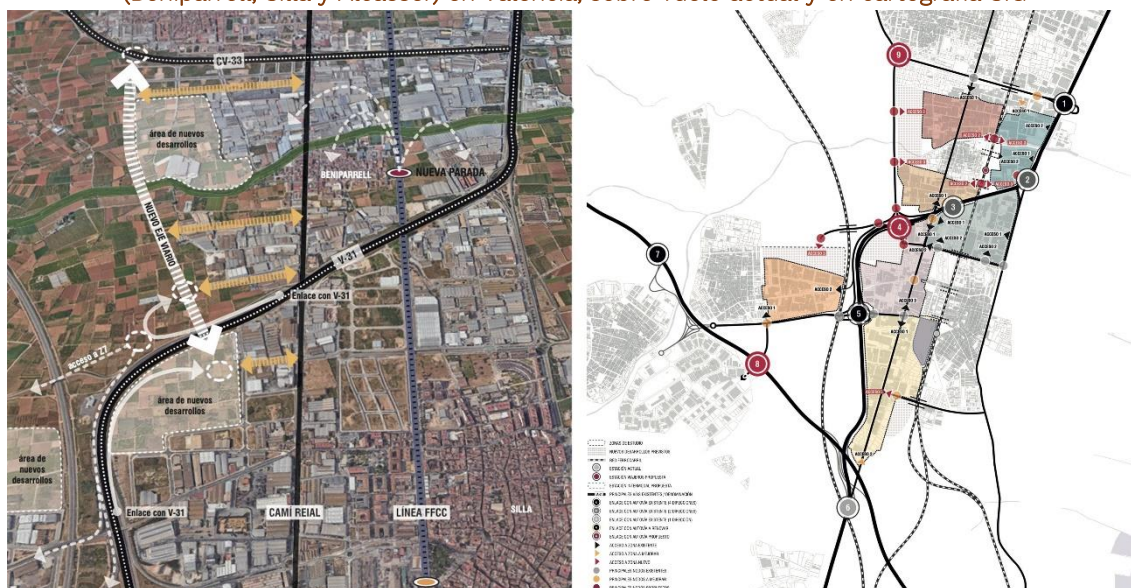
Las propuestas de actuación decantarán las soluciones hasta un nivel de Plan Director con la prefiguración de soluciones de estructura funcional y espacial con incidencia sobre el espacio público. Es importante hacer hincapié en las temáticas más generalizables a la mayoría de los espacios de actividad económica por tratar los aspectos decisivos para regenerar las AAE y la de sus márgenes urbanos. Estos son:

1. El tratamiento de las carreteras y las vías de entrada a la ciudad como miradores del frente urbano. La afección de la movilidad tiene una derivada directa sobre los márgenes urbanos y una doble componente paisajística y funcional, de ahí que sea necesario tratar las secciones en esos dos aspectos y completar la red existente. Los esquemas de partida ayudarán a vislumbrar las prioridades para luego poder explicar los cambios con imágenes finalistas (Figura 8).

2. Los enlaces y nudos viarios y ferroviarios en su doble papel de puerta de conexión urbano-rural (considerando aspectos como la seguridad vial o su legibilidad) y tarjeta de presentación de la ciudad (coinciden en muchas ocasiones los accesos de las áreas de actividad económica con los accesos principales de la ciudad).
3. La redefinición de la sección de sus calles, el espacio público por excelencia, a partir de los componentes constructivos, las instalaciones básicas y su tratamiento ambiental y paisajístico. Algo que permite replantear su estructura viaria y las relaciones con otros tejidos urbanos y con los elementos territoriales de contacto (Figura 9). Cuando no aparece un orden y unas jerarquías viarias claras, el nivel de eficacia funcional y de reconocimiento por parte de sus usuarios es más débil.
4. La agregación o culminación de la trama como un paso más para conseguir cierta estabilidad en el conjunto, en su estructura interna y en sus márgenes. Los tejidos inacabados mantienen en estado de espera la posibilidad de nuevos crecimientos donde se puede seguir actuando sin una previsión reguladora estructural y con la misma indefinición de límites.
5. La localización preferente de equipamientos y servicios. En la evolución de las ciudades se han llegado a establecer subdivisiones de su tejido urbano (distritos, barrios, sectores especializados) con el fin de equiparar oportunidades a través de una relación proporcional y equitativa de equipamientos y servicios en toda su extensión. Algo que sigue teniendo sentido, aunque no siempre ha funcionado al subsistir una zona central privilegiada frente a unos barrios periféricos menos atendidos. Las AAE no tienen la misma consideración de barrio que el resto de las zonas urbanas, aunque sí comparten, en nuestro país, la misma denominación de “sector”, la misma clasificación de suelo urbano y se planifican con figuras reguladoras equivalentes (plan parcial, plan de reforma interior o plan especial).
Hay muchas razones para abastecer a estos tejidos de espacios con dotaciones y servicios de uso colectivo para la población directamente implicada, pero también destinados a toda la ciudad y su área rural de influencia. La legislación urbanística de nuestra Comunidad contempla unos estándares mínimos dotacionales para estos sectores siempre que sean de nueva planta (5% de la superficie del sector), aunque es irrenunciable en el caso de plantear la renovación funcional de estos suelos cuando no llegan a cubrir esos mínimos. Así lo contempla sin cuantificar la ley (LGMPAICV), al exigir dotaciones mínimas (zonas verdes, centros polivalentes, oficinas de correos y bancarias, deportivos, escuelas y servicios de salud) para aquellas áreas que quieran ser reconocidas como “áreas avanzadas” y tener un tratamiento preferente.
Los espacios de centralidad que concentran esas dotaciones y servicios siempre han tenido un papel dinamizador cuando se han incorporado a escala de barrio o ciudad. Al incluirlos en los sectores industriales de borde también pueden motivar procesos de regeneración urbana induciendo nuevas relaciones urbanas y territoriales. Cuando además se localizan en las franjas últimas de transición con el campo, aún adquieren más sentido por actuar como nodos que permiten una actividad compartida y una nueva capacidad de diálogo urbano-rural.
6. La IV y los espacios de contacto con el entorno ecológico natural o agrícola se convertirá posiblemente en el aspecto más decisivo para conseguir equilibrios territoriales, mejoras medioambientales y frenar los procesos de deterioro y consumo de suelo de calidad agrícola o en espacios naturales. Los márgenes asumen entonces una responsabilidad añadida al posibilitar la articulación de lo mejor que puede aportar cada ámbito tanto a nivel de usos y servicios como de paisaje y calidad ambiental. Atributos que adquieren forma a través de espacios intermedios que, desde el territorio, hacen confluir o sirven de

puerta a los elementos permeables del mismo, arman una nueva estructura articuladora de borde compartido y, por último, prolongan y enlazan la IV en los dos ámbitos.

Figura 8. Ejemplo de redefinición de la estructura viaria y nudos de acceso del área industrial ABS (Beniparrell, Silla y Alcásser) en Valencia, sobre vuelo actual y en cartografía SIG



Fuente: Cano et al. (2018).

Figura 9. Jerarquías en la estructura viaria urbana del área industrial ABS

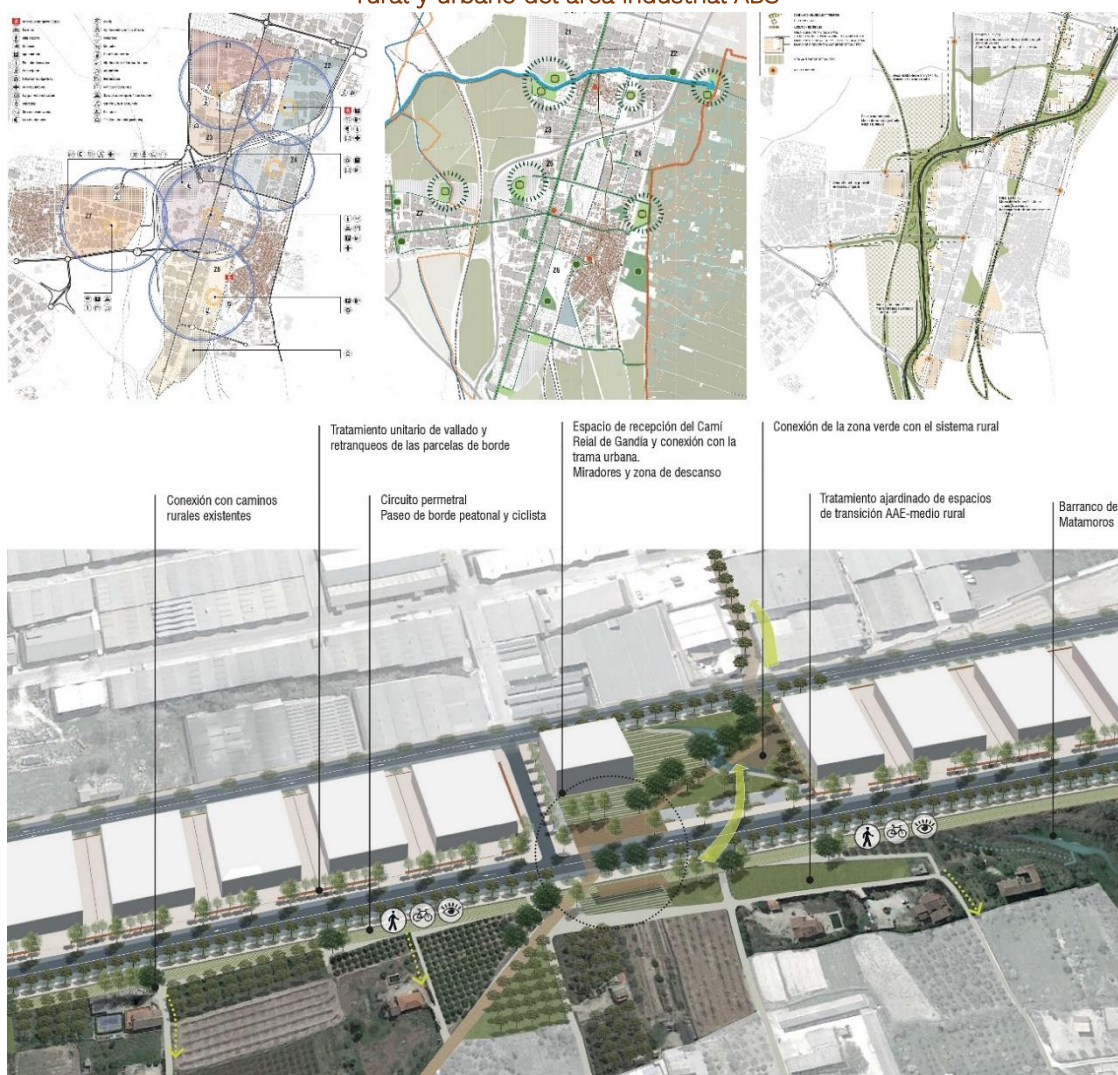


Fuente: Cano et al. (2018). Nota: Secciones de borde urbano.

Es frecuente que las áreas de actividad económica analizadas carezcan de las zonas verdes que establece la ley y que no aprovechen las condiciones ventajosas que le aportan los espacios naturales o los paisajes rurales inmediatos. Espacios de contacto que, habitualmente, tienen una componente estructural y ecológica que trasciende a la propia ciudad y que permite sistemas de conexión a gran escala.

Los espacios dotacionales y la IV territorial y urbana facilitan una imagen coherente de los espacios públicos a diferentes escalas propiciando la regeneración de su entorno. Los espacios verdes, igual que los equipamientos, han sido espacios representativos de las áreas urbanas donde se han establecido y han permitido elevar los grados de relación social y de salubridad ciudadana. Eso exige un tratamiento renovado de verdes en la estructura urbana, los márgenes y en la gestión de la IV territorial, también en los frentes abiertos a infraestructuras viarias de escala para mitigar su influencia negativa y generar una imagen exterior renovada (Figura 10).

Figura 10. Áreas de Centralidad e IV como conectores entre el ámbito rural y urbano del área industrial ABS



Fuente: Cano *et al.* (2018). Nota: Vista inferior de la actuación de borde incorporando viario y parcelación de imagen exterior junto a un espacio dotacional y verdes de trascendencia urbano-territorial.

Manuel de Solà-Morales reconocía que “la ciudad buena es aquella que logra dar valor público a lo privado” (Solà-Morales, 1992, p. 5), y si partimos del territorio como el espacio público por excelencia (Nogué, 2010) ya es extemporáneo plantear cualquier tipo de actuación urbanística sin partir de los paisajes y las cualidades de un territorio para añadir valor a nuestro medio.

Al final, se trata de racionalizar “las relaciones” de todo tipo, de manera que nos aseguren cierta estabilidad y mejores escenarios. Relaciones compartidas poniendo la vista en “La cooperación y la creación de redes dentro y entre ciudades, pueblos y sus áreas circundantes en la misma región funcional crean perspectivas de desarrollo para todos los lugares, teniendo en cuenta la necesidad de promover los vínculos urbano-rurales” (Comisión Europea, 2020, p. 19); relaciones de contención en el crecimiento y ocupación de suelo y de facilitar aquello que no se ha querido compartir ni coordinar con el ámbito rural; y relaciones de recuperación de todo lo que la ciudad ha descuidado en sus frentes territoriales.

Los espacios de transición, por la propia indefinición de su identidad, tienen la oportunidad de transformarse y de adquirir con más facilidad un carácter propio renovado, incorporando nuevos atributos y la capacidad de aglutinar espacios de distinta naturaleza. Su mayor potencial se concreta en eso y en su carácter único y estratégico frente a unas relaciones estables ciudad-territorio.

5. Conclusiones

Los espacios que denominamos de borde se entienden en ocasiones de forma restrictiva, como una línea que dibuja el límite físico de la ciudad, o al revés, como una noción muy amplia asociada al concepto de frontera como territorio de conflicto. En cualquier caso, no es fácil concretar unas condiciones actuales distintivas más allá de la ambigüedad, indefinición y diversidad de sus rasgos generales. Al calificar a estos espacios de “franja de transición e interludio entre diferentes”, estamos designando un espacio doblemente participado, con cualidades que se perciben a distancia y donde se multiplican las alternativas representadas por los valores sociales, paisajísticos y medioambientales que ilustraban el posible marco de relaciones a resolver.

Se trata, en ese sentido, de incidir en una labor que ponga el foco en su doble carácter teórico y práctico y en un proceso de conocimiento que aporte racionalidad y pueda redefinir, a partir de una serie de instrumentos reguladores, las relaciones cuantitativas y cualitativas de las zonas de transición urbano-rurales, pero también las cuestiones problemáticas que en cada momento determinan su sentido histórico, obligándonos a mantener planteamientos de ida y vuelta, de avance y retorno.

A través de la cultura y los valores patrimoniales se pueden establecer las cláusulas de contribución mutua ciudad-territorio. Ya no se trata de justificarse en una contraposición de intereses, ni de amparar la continua afección urbanizadora sobre el territorio. Desde los planteamientos clásicos de P. Geddes, al establecer vínculos determinantes de una ciudad con su territorio, o los de L. Mumford al compartir “el pensar en la región como un todo y en la ciudad sólo como una de sus partes -eso puede ser prometedor-” (Mumford, 1925, p. 151), se ha avanzado con numerosas aportaciones sobre la construcción del territorio y con documentos de referencia de la ONU y la UE que ponen el acento en un marco más amplio de competencias y directrices en esa escala territorial más integradora.

Las crisis actuales (socioeconómica, climática y sanitaria) ponen de relieve las cuestiones a debatir a partir de ahora y los marcos donde actuar para paliar sus efectos. Las nuevas oportunidades que ofrecen estos espacios de transición van asociadas a las ventajas de tener un espacio de proximidad, natural o rural y productivo, sobre todo a efectos medioambientales, de abastecimiento local o de salvaguarda de los paisajes y recursos básicos que ofrece el territorio.

En nuestro marco geográfico, es habitual un uso industrial o de actividades económicas vinculado a los márgenes urbanos. Una realidad que no ha jugado a favor en el sentido de mantener algún tipo de relación recíproca con el ámbito rural al que se enfrentaba, o de seguir criterios de orden o disposiciones normativas estrictas como en el tejido residencial. Las facilidades de todo tipo que han venido ofreciendo las administraciones locales a los propietarios de suelo y empresarios, sólo ha sido un aliciente para las rentas del suelo y la dimensión económica, no territorial, de los procesos productivos en marcha, y esa mentalidad empieza a cambiar. Los objetivos de estabilidad territorial y la trascendencia de la industria como motor incuestionable del desarrollo territorial hacen necesario un planteamiento más exigente.

La infraestructura verde como solución de contorno y de reciprocidad de intercambios (red de servicios ambientales y sociales) sigue siendo una garantía de éxito desde la mejor tradición urbana y ecológica. Los espacios industriales, aunque de entrada se entiendan como la antítesis de las soluciones, por su diferenciación con la vivienda, podrían aportar las condiciones que en el tejido residencial consolidado son más complejas o inabordables. Es necesario restituir su papel urbano y territorial y las posibilidades que brindan los suelos productivos de proximidad, no sólo por facilitar un mayor nivel de abastecimiento, trabajo estable y desarrollo económico, sino también por su potencial como puerta y enlace con el territorio.

Se ha mostrado un camino de posibles intervenciones y algunos ejemplos de actuaciones recientes que pueden orientar las formas de trabajar y resolver estos temas aplicando una sistemática de avance continuo con análisis, diagnóstico y estrategias, complementado con esquemas gráficos e imágenes. Las franjas de transición tienen compromisos a dos bandas y no es posible aislarlas de las estructuras generales de las que forman parte, urbanas y territoriales. De ahí la necesidad de abordar, no sólo la franja inmediata de contacto con el territorio, sino toda la estructura comprometida con ese espacio de margen y con todas las relaciones internas y externas que debe asumir. Los beneficios al final se multiplicarían en el sentido de conseguir, por un lado, vínculos estables entre los distintos componentes del territorio y, por otro, nuevas oportunidades urbanas a partir de la regeneración de los tejidos urbanos perimetrales más desfavorecidos.

Las relaciones territoriales constituyen hoy un requisito básico de planificación. Lo que siempre ha sido un recorrido imprescindible a la hora de afrontar las formas de crecimiento o transformación de la ciudad, ya no es posible hacerlo sin ampliar antes el plano de visión, sin entender las claves que dan identidad a un territorio y a sus formas de evolución y sin generar estructuras de escala que puedan reorientar la trayectoria histórica de los márgenes urbano-rurales.

Agradecimientos

Este artículo es fruto de la investigación realizada por los autores e introduce como referencia los trabajos sobre AAE que se realizaron con el patrocinio de la Excelentísima Diputación de Valencia a través de la la Cátedra Empresa DIVALTERRA durante los años 2016-2018. Los autores agradecen a los revisores anónimos sus valiosos comentarios.

Autoría

El trabajo ha sido realizado de forma equitativa y conjunta por todos los autores.

Conflicto de intereses: Los autores declaran que no hay conflicto de intereses.

Bibliografía

Àrea Metropolitana de Barcelona. (2015). *Polígons d'activitat econòmica i productiva a l'AMB, 2015*. Recuperado de http://www3.amb.cat/repositori/Estudis%20territorials/PAEP_informe_2015r.pdf

Àrea Metropolitana de Barcelona. (2017). *Anàlisi, descripció i caracterització dels polígons industrials a l'àrea metropolitana de Barcelona*. Recuperado de <https://docs.amb.cat/alfresco/api/-default-public/alfresco/versions/1/nodes/PAESp.pdf>

Ayuntamiento de Valencia. Servicio de Urbanismo. *Plan Parcial de Vara de Quart*. Nº Expediente: 03001/1961/2722 (1961). Recuperado de <http://www.valencia.es/ayuntamiento/urbanismo2.nsf/ayuntamiento/urbanismo.nsf>

Bacon E. (1976). *Design of cities*. London, England: Penguin Books.

Batlle, E. (2018). Fusionant natura, espai públic i ciutat. En AMB (Ed). *Re-Visiones de la Barcelona metropolitana. Espacio público 2013-2017* (pp. 292-295). Barcelona, España: AMB

Bianchetti, C. (2017). Individuos, escenarios moleculares, pequeños círculos. En A. Becchi et al. (Eds.), *La ciudad del siglo XXI. Conversando con Bernardo Secchi* (pp. 58-81). Madrid, España: Los libros de la Catarata.

Boeri S. (2011). *L'Anticittà*. Bari, Italia: Editori Laterza.

Bonin S., Toublanc, M., Dériz, P., Béringuier, P. (19 de enero de 2016). Des franges du projet urbain au projet de frange urbaine. *Projets de paysage*. Recuperado de http://www.projetsdepaysage.fr/fr/des_franges_du_projet_urbain_au_projet_de_frange_urbaine

Calame, P. (2017). ¿Qué son las ciudades sostenibles y cómo pueden llegar a serlo? En J. Borja, F. Carrión y M. Corti (Eds.). *Ciudades resistentes, ciudades posibles* (pp. 186-197). Barcelona, España: Editorial UOC.

Cano, J., Blasco, C., Escoms, A., Gascón, A., Deltoro, J., Martínez, F. (2016). *Territorio y actividades económicas. La Provincia de Valencia frente al reto del Corredor Ferroviario Mediterráneo*. Valencia, España: Editorial Universitat Politècnica de València.

Cano, J., Blasco, C., Martínez, F., Gascón, A., Esteve, C. (2017). *Renovación urbana. Áreas de actividad económica. Las oportunidades de un tejido tradicional junto a grandes infraestructuras. Manises*. Valencia, España: Editorial Universitat Politècnica de València. Recuperado de https://www.lalibreria.upv.es/portalEd/UpvGESTore/products/p_6432-1-1

Cano, J., Blasco, C., Martínez, F., Gascón, A., Esteve, C. (2018). *Renovación urbana. Áreas de actividad económica. Propuesta de intervención en un entorno territorial estratégico*. Valencia, España: Editorial

Universitat Politècnica de València. Recuperado de https://www.lalibreria.upv.es/portaEd/UpvGEStore/products/p_6495-1-1

Cavaliere, C. y Viganò, P. (2019). *The Horizontal Metropolis, a Radical Project*. Zurich, Switzerland: Park Books.

Comisión Europea. (2011). *Ciudades del mañana, retos, visiones y caminos a seguir*. Dirección General de Política Regional. Recuperado de https://ec.europa.eu/regional_policy/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow_final_es.pdf

Comisión Europea. (2013). *Infraestructura verde: mejora del capital natural de Europa*. COM (2013) 249 final. Recuperado de https://www.congreso.es/docu/docum/ddocum/dosieres/sleg/legislatura_10/spl_92/pdfs/32.pdf

Comisión Europea. (2014). *Construir una infraestructura verde para Europa*. DOI: <https://doi.org/10.2779/2738>

Comisión Europea. (2019). *Revisión de los avances en la aplicación de la estrategia sobre la infraestructura verde de la UE*. COM (2019) 236 final. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:52021DC0261>

Comisión Europea. (2020). *Agenda Territorial 2030*. Recuperado de <https://territorialagenda.eu/es/>

Dejtiar, F. (11 de julio de 2020). Dominique Perrault on the Seoul Biennale 2021: Where Do We Want to Live? *ArchDaily*. Recuperado de <https://www.archdaily.com/942938/dominique-perrault-on-the-seoul-biennale-2021-where-do-we-want-to-live>

Duflo, E. (24 de mayo de 2020). Las máquinas no enferman. Temo que esta crisis lleve a una mayor automatización. *El País (Ideas)*. Recuperado de <https://elpais.com/ideas/2020-05-23/esther-duflo-las-maquinas-no-enferman-temo-que-esta-tesis-lleve-a-una-mayor-automatizacion.html>

Finquelievich, S. (2016). *I-Polis. Ciudades en la era de internet*. Buenos Aires, Argentina: Diseño.

Font, A. (2015). *Territorios Urbanos. Memoria de una búsqueda apasionada*. Barcelona, España: Iniciativa Digital Politécnica. Recuperado de <https://upcommons.upc.edu/handle/2099.3/36875>

Galindo, J. y Giocoli, A. (2013). Los bordes de la ciudad metropolitana: apuntes para repensar la ciudad. *Quaderns de Recerca en Urbanisme*, 2, 100-117. Recuperado de <https://raco.pre.csuc.cat/index.php/QRU/article/view/311282>

Gallent, N. (2006). The Rural–Urban fringe: A new priority for planning policy? *Planning: Practice & Research*, 21(3), 383-393. <https://doi.org/10.1080/02697450601090872>

Gardner, G., Prugh, T. y Renner M. (Eds) (2016), *Ciudades sostenibles. Del sueño a la acción*. Barcelona, España: FUHEM Ecosocial e Icaria.

Generalitat Valenciana. (2011a). *Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana. Objetivo 11*. Recuperado de <https://politicaterritorial.gva.es/documents/20551069/166426134/13/Paisaje>

Generalitat Valenciana. (2011b). *Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana. Objetivo 24*. Recuperado de <https://politicaterritorial.gva.es/documents/20551069/166426134/actividadeconomica>

Gonthier, A., Kopp, N., Pettrignani, A., Portier, D. (2011). *(Ré)inventer la zone d'activités. Pour un aménagement durable des espaces d'activités*. Recuperado de https://issuu.com/caue44/docs/za_web

Indovina, F. (2009). Nuevo organismo urbano y planificación territorial. En O. Nel-lo. (Ed.), *Francesco Indovina. Del análisis del territorio al gobierno de la ciudad* (pp. 175-211). Barcelona, España: Icaria.

Institut Català del Sòl. (2007). *Libro de estilo de los sectores de Actividad Económica*. Barcelona, España: Institut Català del Sòl.

Institut d'Estudis Territorials. (2012). *Patrons urbanístics de les activitats econòmiques: Regió Metropolitana de Barcelona*. Recuperado de http://formacio.fmc.cat/09/fitxers/seminaris/13.0002/2.1%20antonio_font.pdf

Ley de 12 de mayo de 1956 sobre régimen del suelo y ordenación urbana. Boletín Oficial del Estado, núm. 135, de 14 de mayo de 1956, pp. 3106 a 3134. Recuperado de <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1956/135/A03106-03134.pdf>

Ley 4/2004, de 30 de junio, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (LOTPP). Boletín Oficial del Estado, núm.174, de 20 de julio de 2004, pp. 26294-26316. Recuperado de <https://www.boe.es/boe/dias/2004/07/20/pdfs/A26294-26316.pdf>

Ley 5/2014 de 25 de julio de 2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana (LOTUP), Boletín Oficial del Estado, núm. 231, de 23 de septiembre de 2014, pp. 18923-19078. Recuperado de <https://www.boe.es/eli/es-vc/l/2014/07/25/5/con>

Ley 14/2018 de 5 de junio de 2018 de Gestión, Modernización y Promoción de las Áreas Industriales de la Comunitat Valenciana (LGMPAICV), Boletín Oficial del Estado núm. 157, de 29 de junio de 2018, pp. 65170-65199. Recuperado de <https://www.boe.es/boe/dias/2018/06/29/pdfs/BOE-A-2018-8949.pdf>

López de Lucio, R. (2007). *Construir Ciudad en la Periferia*. Madrid, España: Marea Libros.

Lynch, K. (1960). *The image of the city*. Cambridge, Massachusetts and London, England: The MIT Press.

Mazali, T. (12 de julio de 2020). Industry 4.0: A New Relationship Between Factory and Society. *ArchDaily*. Recuperado de <https://www.archdaily.com/943501/industry-a-new-relationship-between-factory-and-society>

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (2012). *Libro verde de sostenibilidad urbana y local en la era de la información*. https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/pdf/9982755F-02CF-47D9-9571-0723387D66F7/130252/Libro_Verde_Final_15012013_tcm7247905.pdf

Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (2008). *Libro verde del medio ambiente urbano*. Recuperado de http://www.bcnecologia.net/sites/default/libro_verde_medio_ambiente_urbano12_3.pdf

Mumford, L. (1925). Regions-To live In. *Survey Graphic*, LIV (3), 151-152. Recuperado de https://www.siteations.com/courses/edgeops2014/readings/wk3/Survey54_RPAA.pdf

Naredo, J.M. y García, R (coords.). (2008), *Estudio sobre la ocupación del suelo por usos urbano-industriales, aplicado a la Comunidad de Madrid (1956-1980-2005)*, Madrid, España: Universidad Politécnica de Madrid y Ministerio de Medio Ambiente. <http://habitat.aq.upm.es/oscam/aoscam-3.pdf>

Nel-lo, O. (2012). *Ordenar el territorio. La experiencia de Barcelona y Cataluña*. Barcelona, España: Tirant Humanidades.

Nogué, J. (2008). Paisatges de frontera. Els límits de la ciutat. *Revista Mètode*, 58, 71-77. Universitat de València. Recuperado de <https://metode.es/revistas-metode/monograficos/paisajes-de-frontera-limites-de-la-ciudad.html>.

Nogué, J. (2010). *Paisatge, territori i societat civil*. Valencia, España: 3i4.

Notestein, F. W. (1971). *¿Qué es el crecimiento cero de la población?* De Repositorio Sede de la CEPAL en Santiago. San José CELADE. Recuperado de <https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/31992/D-00553.00.pdf>

Paneraï, P.; Depaule, J. y Demorgon, M. (2012). *Analyse urbaine*. 2ª édition. Marseille, France: Parenthèses.

Pérez Iguualada, J. Los nombres de los lugares sin nombre. *ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno*, 13(38): 129-150. DOI: <http://dx.doi.org/10.5821/ace.13.38.5419>

Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención de riesgos de inundación en la Comunitat Valenciana (2003). Recuperado de <https://politicaterritorial.gva.es/es/web/planificacion-territorial-e-infraestructura-verde/patricova-plan-de-accion-territorial-de-caracter-sectorial-sobre-prevencion-del-riesgo-de-inundacion-en-la-comunitat-valenciana>

Plan de Acción Territorial de la infraestructura verde del litoral (2018). Recuperado de <https://politicaterritorial.gva.es/es/web/planificacion-territorial-e-infraestructura-verde/plan-de-accion-territorial-de-la-infraestructura-verde-del-litoral>

Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de Valencia. (2018). Recuperado de <https://politicaterritorial.gva.es/planificacion-territorial-infraestructura-verde/horta-valencia>

Qviström, M. (2007). Landscapes out of order: studying the inner urban fringe beyond the rural-urban divide. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 89, 269-282. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1468-0467.2007.00253.x>

Qviström, M. y Saltzman, K. (2007). Ephemeral landscapes at the rural-urban fringe: an introduction to an interdisciplinary research project. En Roca, Z. et al. (Eds.). *European landscapes and lifestyles: The Mediterranean and Beyond* (pp.165 – 172). Recuperado de https://www.academia.edu/18519584/EPHEMERAL_LANDSCAPES_AT_THE_RURALURBAN_FRINGE

Raymond R., Béringuier, P., Bonin, S., Darly, S., Dérioz, P., Fourault-Cauët, V., Germaine, M.A., Loireau, M., Milian, J., Noël, B., Temple-Boyer, E., Toublanc, M. (2015). ¿Les paysages des franges périurbaines, transitions ou parois de verre? *HAL archives-ouvertes*, 7-25. Recuperado de <https://hal-univ-tlse2.archives-ouvertes.fr/hal-01670309>

Rodríguez A. (1979). La función de las zonas industriales en los programas de desarrollo: la experiencia española. *Estudios Regionales*, 3, 119-146. Recuperado de <http://www.revistaestudiosregionales.com/documentos/articulos/pdf23.pdf>

Rodríguez, V. M., y Aguilera, F. (2016). ¿Infraestructuras verdes en la planificación territorial española? *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)*, 48(189), 399-418. Recuperado de <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76490>

Sabaté, J. (2004). Paisajes culturales. El patrimonio como recurso básico para un nuevo modelo de desarrollo. *Revista Urban*, 9, 8-29. Recuperado de <http://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/380>

Sabaté, J. (2019). Posibles implicaciones en la enseñanza del urbanismo (I): nuevos paradigmas hasta el cambio de siglo. *ACE: Architecture, City and Environment*, 14(41), 61-82. DOI: <http://dx.doi.org/10.5821/ace.14.41.8186>

Sanz, H. y Galindo, J. (2013). Interaccions vs transicions metropolitanas. QRU: Quaderns de Recerca en Urbanisme, 2 (2013) 118-131. Recuperado de <http://hdl.handle.net/2099/16086>

Scott A.J., Cartrer, C., Reed, M.R., Larkham, P., Adams, D., Morton, N., Waters, R., Collier, D., Crean, C., Cirzon, R., Forster, R., Gibbs, P., Grayson, N., Hardman, M., Hearle, A., Jarvis, D., Kennet, M., Leac, K., Coles, R. (2013). Disintegrated development at the rural-urban fringe: Re-connecting spatial planning theory and practice. *Progress in Planning*, 83(2013), 1-52. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.progress.2012.09.001>

Soja, E.W. (2008). *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. 2ª edición. Madrid, España: Traficantes de sueños.

Solá-Morales, M. (05 de mayo de 1992). Espacios públicos / Espacios colectivos. *La Vanguardia. Suplemento Cultura y arte*, 4-5. Recuperado de <https://es.scribd.com/document/373331101/Espacios-Publicos-Espacios-Colectivos>

Solà-Morales, M. de (2004). Contra el modelo de metrópolis universal. En Martín, A. (Ed.). *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (pp. 99-104). Barcelona, España: Edicions UPC-ETSAB (Corresponde a la ponencia presentada por el autor en el Congreso Internacional de Arquitectos, UIA Barcelona, 1996).

Solá-Morales, M. de (2005). Ciudades, esquinas. *Bitácora arquitectura*, 13 (2005) 28-39. Recuperado de <http://www.revistas.unam.mx/index.php/bitacora/article/view/26288/673288>

Solá-Morales, M. de (2008a). *De cosas urbanas*. Barcelona, España: Gustavo Gili.

Solá-Morales, M. de (2008b). *Deu lliçons sobre Barcelona*. Barcelona, España: Col·legid' Arquitectes de Catalunya.

Solá-Morales, M. de (2021). *Miradas sobre la ciudad*. Barcelona, España: Acantilado.

Unwin R. (1984). *La práctica del urbanismo. Una introducción al arte de proyectar ciudades y barrios*. Barcelona, España: Biblioteca de Arquitectura, Gustavo Gili.

Valenzuela, M. (1986). Los espacios periurbanos. IX Coloquio de Geógrafos Españoles. *Actas, discursos, ponencias, y mesas redondas* (pp. 81-123). Murcia, España: Sección de Geografía de la Facultad de Letras, Universidad de Murcia.

Viganó P. (2005). El territorio del urbanista. En A. Font, et al. (Eds.) *Los territorios del urbanista: 10 años: 1994-2004* (pp.71-76). Barcelona, España: Universitat Politècnica de Catalunya.

Williams R. (2001). *El campo y la ciudad*. Barcelona, España: Paidós.

Yacamán C., Zazo A. (coords.). (2015). *El Parque Agrario. Una figura de transición hacia nuevos modelos de gobernanza territorial y Alimentaria*. Heliconia S. Coop. Mad. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/283486809_El_Parque_Agrario_Una_figura_de_transicion_hacia_nuevos_modelos_de_gobernanza_territorial_y_alimentaria