

ESP Hacia la lectura, comprensión y proyecto de la metrópolis. La autopista A5 (Lisboa) como laboratorio de morfología territorial

En línea con las principales metrópolis de hoy, la estructura territorial del área metropolitana de Lisboa, capital de Portugal, está fuertemente determinada por la red de autopistas y vías rápidas que, a lo largo de la segunda mitad del siglo XX, reforzó los ejes ferroviarios suburbanos construidos a finales del siglo XIX. La mayor distribución reticular de las actividades y la consolidación progresiva de la oferta de equipamientos y espacios residenciales más cualificados ha dado lugar a un creciente papel de estos ejes como espacios motores de la dinámica metropolitana, y no sólo como acceso a zonas residenciales, monofuncionales y dependientes del núcleo central. Sin embargo, persisten deficiencias y conflictos significativos heredados de un proceso de crecimiento metropolitano mal estructurado y fragmentario.

Este artículo explora una lectura sistematizada e interpretativa del territorio polarizado por la autopista A5, una de las principales rutas que conectan Lisboa y Cascais (FIG. 01), un municipio situado a unos 25 km al oeste de la capital de Portugal, en particular en lo que respecta a su génesis, lógicas de transformación urbana y sistemas fundamentales. Esta lectura se desarrolla en un marco de investigación continua de los autores y sus equipos, centrado en el tema de la relación entre infraestructura, estructuración del territorio y proyecto urbano, así como la comprensión de la dinámica y formas de urbanización en el área metropolitana de Lisboa.

De este enfoque interpretativo surgen pistas relevantes para la conceptualización prospectiva y proyectual de escenarios de transformación a medio y largo plazo, creando un vínculo fructífero entre la descripción y el proyecto territorial (Santos and Silva Leite, 2021). El artículo está organizado en tres partes principales, donde se secuencia 1) un marco temático sobre la compleja relación entre el soporte infraestructural del territorio y su integración espacial y paisajística, 2) una aproximación al territorio de estudio, en el marco del área metropolitana de Lisboa y 3) una exploración de cuatro perspectivas de interpretación del territorio, basadas en líneas potenciales de intervención. En conclusión, se presentan las principales contribuciones al debate disciplinario en el contexto de la morfología urbana.

LA AUTOPISTA COMO PAISAJE, SOPORTE Y ESPACIO VIVENCIAL

La relación entre infraestructura y territorio se desarrolla a múltiples niveles y según procesos de enorme complejidad, desde luego por la gran dificultad en identificarse los límites conceptuales y empíricos de

infraestructura y territorio (Neuman, 2006), tal es su interdependencia y relación matricial. Más que concebidos de manera objetual, son conceptos que deben entenderse a partir de una lógica relacional, es decir, de los vínculos, flujos, interacciones y tensiones que se establecen entre ellos (Ramírez, 2016).

El dispositivo infraestructural de un territorio es un complejo conjunto de redes técnicas que permiten la comunicación, circulación e interacción de personas, bienes, energía y múltiples otros flujos, en permanente transformación y reconfiguración. Este dispositivo es también una construcción sociopolítica (Graham and Marvin, 2001; Coutard and Rutherford, 2016; Picon, 2018) que moviliza diversos recursos, intereses, narrativas y procesos de decisión política, a diversas escalas y de acuerdo con geometrías institucionales y organizativas de gran heterogeneidad – desde los bulevares de Haussmann, hasta las autopistas de Robert Moses o el proceso de apropiación colectiva del *Minhocão* de São Paulo.

También se puede abordar la relación entre infraestructura y territorio desde una perspectiva material y física, como un espacio habitable, dimensionable y perceptible, objeto de proyecto y diseño inventivo. La infraestructura es también un objeto histórico, conformado como palimpsesto donde se inscribe el paso del tiempo, ya sea de acuerdo con transformaciones rápidas y puntuales, o en transiciones largas y estructurales (Secchi, 1986; Corboz, 1998; Alonzo, 2018). Así, las redes de movilidad y circulación pueden asumir en dado contexto un papel de soporte y vertebración del crecimiento y agregación urbanos, en otro contexto pueden ser un instrumento de consolidación, reconfiguración o rearticulación de tejidos previamente estructurados. El papel de las innovaciones tecnológicas en este proceso es fundamental (Bulkeley, Castán Broto and Maassen, 2014), no sólo por los cambios en el mismo ámbito (el impacto de la evolución de las fuentes de energía en las soluciones de movilidad, desde el tren de vapor hasta el *drone* alimentado por baterías eléctricas), sino sobre todo por las interconexiones entre redes (por ejemplo, el papel de las redes wi fi y 5G en la gestión personalizada de la movilidad, a través de plataformas móviles, integrando vehículos, personas, información y dinero en redes de movilidad, comunicaciones, energía y transacciones financieras).

En esta relación modelada por el tiempo, las lógicas de causalidad (*acción-reacción* o *causa-efecto*) y de secuencia temporal unívoca (por ejemplo, la de urbanización-parcelación-edificación) también son esquivos, siendo frecuente el desajuste temporal entre la implementación de una infraestructura y la observación de sus efectos territoriales. En este sentido, abordar esta re-



FIG. 01 La A5 en el contexto del área metropolitana de Lisboa.
Fuente: Elaboración propia

lación siempre será un ejercicio parcial e incompleto, que requiere selección y un foco de lectura, decodificación e interpretación. Por lo tanto, este enfoque requiere la definición de un objetivo que guíe la investigación. En este caso, la posibilidad de (re)invención de un territorio cohesivo, articulado y habitable alrededor de una infraestructura de movilidad pesada en la metrópolis de Lisboa sirve como pretexto y hilo conductor, en lo sentido que hacen Read y Sulis: *"The establishment of a metropolitan region requires a new act of construction, or the consolidation of something that might already exist in incipient form."* (Read and Sulis, 2010:133). Por lo tanto, elegir un prisma de comprensión de la relación histórica, actual y potencial entre infraestructura y territorio es también una oportunidad para contribuir a un proceso de consolidación de una idea colectiva y aún creciente de una entidad metropolitana de Lisboa. Los tres planos de este prisma son: 1) la posibilidad de mediación e integración física del espacio de infraestructura frente a los tejidos circundantes, 2) el reconocimiento de la infraestructura como espacio público y una parte constitutiva e integral de la metrópoli, y 3) la potencialidad de habitar el espacio infraestructural, ya sea valorando la experiencia cinética del movimiento acelerado, o por la apropiación útil, intencional y estructurante de sus *lugares* intermedios e intersticiales.

La infraestructura como espacio público de mediación y soporte de la metrópolis

La obra infraestructural incorpora en sí misma una dimensión programática inseparable de una cierta forma de entender, transformar y modelar el territorio por la actividad humana (Easterling, 1999; Graham & Marvin, 2001). En vista de su omnipresencia y papel articulador de las actividades, la infraestructura no sólo es un elemento central de la organización del territorio, sino también un dominio constitutivo del paisaje humanizado y del espacio colectivo contemporáneo (Gregotti, 1981; Marinoni, 2006; Hauck and Keller, 2011). La espacialización de las redes actuales de circulación, comunicación y suministro se expresa de forma diferenciada y poliédrica en la ciudad y en el territorio, entre adherencia y desconexión (Brès and Vanier, 2014) entre polarización extrema y fractura, requiriendo desde su proyecto un enfoque intermedio y mediador (Smets, 2005; Santos, 2012) y intersticial que amplifica las posibilidades de interacción entre la escala global (de las redes) y la escala local (de los tejidos).

La exploración morfológica y conceptual del espacio infraestructural, en su capacidad de vertebración longitudinal y transversal (Font, Vecslir and Carracedo, 2004; Vecslir, 2007; Silva Leite, 2016), forma parte de una línea más profunda de crítica de las formas de fragmentación de la planificación, proyecto e implementación de las grandes infraestructuras de la metrópolis moderna, imprimiendo una renovación fundamental y contemporánea dirigida a la legibilidad y operatividad proyectual de estos territorios menos canónicos. Es una línea de pensamiento que propone reconocer la infraestructura de movilidad como un objeto urbano con identidad propia y no sólo como un simple dispositivo funcional que sirve a la metrópolis (Domingues, 2009).

La infraestructura no sólo permite el desplazamiento y el acceso rápido (deformando el tiempo y el espacio), sino que también induce procesos de transformación urbana y la formación de tejidos dependientes de la accesibilidad y visibilidad. A su alrededor se encuentra un territorio urbanizado, mezclado con espacios abiertos, expectantes o intersticiales, que conforman un mosaico metropoli-

tano complejo y polifacético, en que las áreas de mayor banalidad y a menudo asociadas con las ideas de periferia y suburbio, exigen interés, inversión y cualificación (Sieverts, 2003; Martinotti, 2007; Muñoz, 2008).

La diversificación del mosaico territorial de la metrópolis en las últimas dos o tres décadas y, por supuesto, su mutación integral en una lógica eminentemente urbana, correspondió a un universo más diverso y ampliado de espacios públicos para intervenir (Delbaere, 2010; Llop and Bosc, 2012; Coelho, 2016). A escala más local, vemos no sólo la agregación de grandes piezas arquitectónicas (a menudo monofuncionales) en los nodos principales, sino también el desarrollo de un sistema de mallas adherentes a lo largo de los ejes de infraestructura, tomándolas como espacios de referencia.

Así, en el sistema metropolitano contemporáneo, la infraestructura puede entenderse como un espacio público, un elemento que teje y articula fragmentos y le da sentido. A veces, la proximidad y adherencia del tejido construido a la infraestructura es tal que emergen elementos urbanos con características morfológicas y funcionales comparables a la calle de la ciudad consolidada (Silva Leite, 2016) o, como sugiere Carles Llop, sedimentando formas de *calle metropolitana*.

También será en esta relación entre el espacio público y la infraestructura que se puedan articular los polos tecnológicos o los campus universitarios con los espacios de vivienda precaria y de génesis ilegal a su lado, o los espacios intersticiales y fenómenos informales de producción hortícola con los corredores verdes de mayor alcance, las ocupaciones temporales de ferias y ventas callejeras con grandes áreas comerciales. La relación e interdependencia proyectiva y programática en el espacio público metropolitano proviene, en estos casos, de una fuerte relación *olmsteadiana* entre el sistema de infraestructuras, el sistema de espacios colectivos, el sistema ecológico y incluso los sistemas de producción agrícola (Delbaere, 2010; Battle, 2011).

Habitar la infraestructura

Los espacios de movilidad acelerada, así como la ciudad que se ha transformado a partir de ellos y de otros soportes infraestructurales, requieren un debate sobre las nuevas formas de habitar la infraestructura. En este punto, destacamos los enfoques referenciados a los espacios de carretera en su relación con las nuevas expresiones del paisaje urbano, desarrollados a partir de la década de 1960. La importancia pionera de Tun-nard y Pushkarev, de Lynch y Appleyard o de Venturi y Scott-Brown en la lectura semántica de los espacios de circulación fue decisiva para el desplazamiento del interés arquitectónico hacia su percepción y calidad experiencial (Orillard, 2009) destacando dos vectores: la exploración del sentido escénico, serial y cinematográfico de la carretera y el movimiento y la reflexión sobre los lugares que producen de las redes.

La transición de la percepción estática a la percepción cinética trae nuevas formas de legibilidad con implicaciones para la comprensión de la ciudad: *"With the advent of the automobile, the theatrical order of the urban street was converted into a cinematic one, composed of long shots, close-ups, pans, tracking shots, and, above all, the accelerated montage of jump cuts."* (Ingersoll, 2006). La lectura de Los Angeles por Reyner Banham es paradigmática de una síntesis entre el orden urbano y la amplia percepción de sus habitantes, una ciudad que se piensa para el auto-

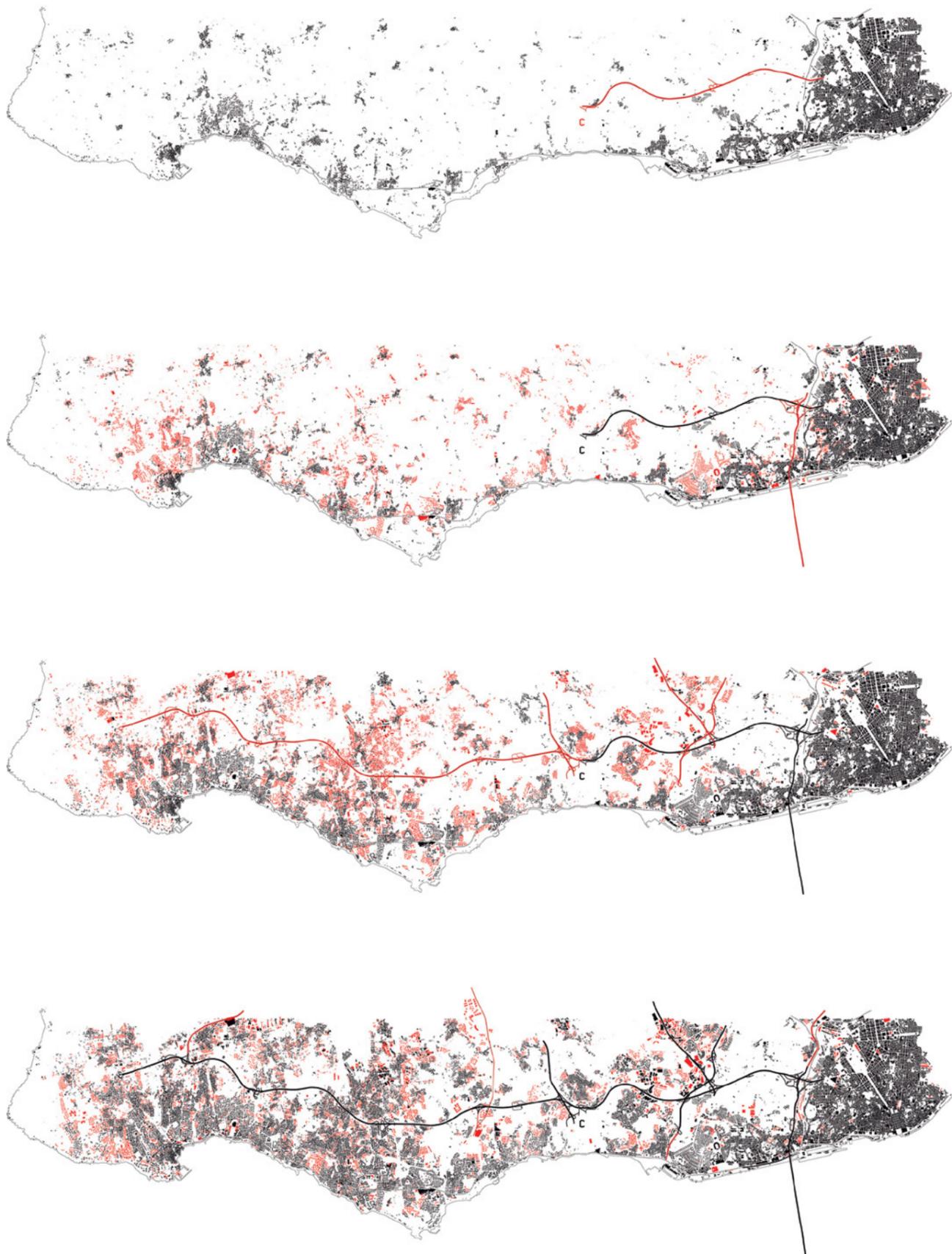


FIG. 02 La evolución de la A5: edificado y autopistas (1944-1966-1995-2015).
Fuente: Elaboración propia



FIG. 03 Fotos de la autopista en la década de 1940, en el Parque Forestal de Monsanto (topo) y cerca del Estadio Nacional (bajo).
Fuente: Archivo Municipal de Lisboa y Biblioteca de Arte de la Fundação Calouste Gulbenkian

móvil, una autopista donde el sistema de carreteras que lo cruzan "is now a single comprehensible place, a coherent state of mind, a complete way of life", donde sus habitantes se sienten 'en casa' (Banham, 1971:23).

Los vehículos se convierten en dispositivos no sólo que hacen la mediación del movimiento entre redes y el territorio, sino también la informan un paisaje mental y cognitivo diferenciado. Desde la asociación entre el espacio de vida y el paisaje de movimiento (*road place/road scape*) se conforma una perspectiva que abre oportunidades inesperadas, posiblemente transitorias, para la reconstrucción cognitiva de formas no convencionales de infraestructura. En segundo plano, aprovechando el alto potencial del *espacio intermedio* (entre infraestructura y tejido construido) como momento de oportunidad para componer espacios de mediación que permitan la articulación del espacio público, la apropiación colectiva, y que den sentido a las brechas entre infraestructuras, pero que también introducen el paisaje y las redes ambientales como estratos determinantes del proyecto metropolitano.

EL TERRITORIO DE LA A5: GÉNESIS Y EVOLUCIÓN, CONFLICTOS Y DESAFÍOS

El territorio que actualmente se extiende al oeste de la ciudad de Lisboa, correspondiente a los municipios de Oeiras y Cascais, presenta características específicas en el contexto del área metropolitana de Lisboa, siendo su lectura evolutiva (FIG. 02) necesaria para la comprensión de la estructura urbana actual.

Hasta la segunda mitad del siglo XIX, este territorio se organizaba de acuerdo con una pauta puntada por el

pueblo pesquero de Cascais – puerto de refugio y antecámara de entrada en la Barra del Rio Tajo –, por el pueblo de Oeiras – centro de importantes granjas agrícolas y bodegas –, y por un conjunto de pequeños asentamientos urbanos que heredaba de la época romana una lógica de concentración y apoyo a la explotación de cereales en *villae*. La orografía está cortada por una sucesión de valles transversales a la costa, imprimiendo un ritmo que alterna las áreas de meseta con valles de diferente tamaño y profundidad. Esta característica fisiográfica ha llevado a que la red de caminos y asentamientos urbanos tenga una relación muy discontinua e intercalada en la dirección este-oeste. Sólo a lo largo de la costa fue posible construir conexiones más directas, lo que destaca la línea ferroviaria entre Lisboa y Cascais, inaugurada en 1889, y que indujo, en la transición al siglo XX, un proceso de urbanización de recreo y turismo y de residencia asociada a la afirmación de un entorno aristocrático y burgués en ascensión.

La construcción de una visión más amplia para esta región se dio a conocer en las décadas de 1930 y 1940, con la consagración de la marca Costa do Sol como referencia turística y territorial formada a través de diversas iniciativas urbanísticas y de planificación urbana en Lisboa y su entorno. Este es el caso del Plan de Urbanización de la Costa do Sol (PUCS), coordinado inicialmente por Donat-Alfred Agache y concluido en 1948, ya bajo la coordinación de Etienne de Gröer, un urbanista que también coordinó el Plan Director de Urbanización de Lisboa, aprobado en el mismo año. En estos planes se integran las principales obras públicas de comunicaciones por carretera y equipamientos de escala metropolitana, que consagran el corredor urbano a lo largo de la costa de Lisboa a Cascais como un área dedicada principalmente a los segmentos socioeconómicos superiores y el turismo

(Esteves, 2008) La estructura del PUCS prevé la organización de áreas de expansión urbana en los diversos sectores que siguen a lo largo de la costa, vertebrados por la línea ferroviaria y la Carretera Marginal. Esta carretera, clasificada como ruta turística, es una obra única, por la cuidadosa forma como articula las necesidades de infraestructura con la excepcionalidad paisajística en la que se inserta (Lobo, 2011; Costa, 2012).

Otra obra fundamental de este período es la construcción, finalizada en 1944, del primer tramo de la Autopista de la Costa de Estoril, la actual A5, que conecta el centro de la ciudad de Lisboa (Plaza del Marqués de Pombal) con la región de Cascais, en una lógica de acceso rápido a los nuevos espacios de urbanización de la metrópolis. La autopista es la primera obra de este tipo en Portugal y refleja la experiencia alemana de las *autobahn*, priorizando una ruta que atraviesa zonas muy poco urbanizadas, pero ganan relevancia como grandes parques de escala metropolitana: el Parque Forestal de Monsanto - una gran masa forestal plantada en los años 1930 y 1940 - y el parque que rodea el Estadio Nacional - el final del primer tramo de la autopista (Andresen, 2007; Marat-Mendes, 2009) (FIG. 03).

En las décadas de 1950 y 1960, hubo cierta intensificación de la urbanización, aunque de una manera relativamente contenida y esencialmente siguiendo modelos inspirados en la ciudad-jardín, con bajas densidades y predominio de tipologías de viviendas unifamiliares. Desde el punto de vista de la infraestructura regional, varias vicisitudes impidieron su desarrollo, en particular, la continuación y finalización de la autopista, que sólo llegó a Cascais en 1992. Su realización atraviesa espacios que, con mayor expresión después de la década de 1960, comenzaron a convertirse en los bordes del PUCS, delimitados al norte precisamente por el trazado de la autovía. Su implementación indefinida y pospuesta estaba siendo utilizada por una ocupación urbana que escapa a los instrumentos de planificación existentes, aprovechando la descomposición productiva del suelo rústico en las mesetas y crestas de los valles de Oeiras y Cascais. El papel convencionalmente imaginado de la infraestructura como directriz de desarrollo urbano, es aquí suplantada por una lógica de urbanización frágil y apoyada por una filigrana insuficiente de viejos caminos rústicos (Santos, 2012).

A lo largo de las décadas de 1970 y 1980, los procesos de loteamiento urbano se multiplicaron, sin instrumentos de planificación territorial actualizados y jurídicamente eficaces. Muchos de estos procesos tienen lugar fuera de la legalidad, en las llamadas AUGI (áreas urbanas de génesis ilegal), a través de simples fraccionamientos de parcelas rústicas sin infraestructura, espacio público y equipamiento colectivo adecuados, o la formación de barrios de barracas, reflejando una escasez económica muy significativa sin una respuesta adecuada, particularmente antes de la revolución democrática de 1974. Paralelamente, surgen otras formas de urbanización fragmentaria, a veces asociadas con loteamientos industriales o resultado de la construcción de pabellones sobre la matriz catastral preexistente, o incluso nuevos conjuntos de condominios de alto nivel, siguiendo las zonas más valoradas de Cascais y Estoril. Con mayor expresión en el municipio de Oeiras, donde la estructura del parcelario está históricamente menos fragmentada, vemos el desarrollo de operaciones urbanas residenciales de considerable tamaño, promovidas por un emergente clúster económico que combina la inversión financiera de la banca con las empresas de urbanización y construcción de mayor escala y sofisticación, resultando en áreas de mayor consistencia urbana y alta densidad de viviendas.

Con las perspectivas de finalización de la autopista, se potencian las transformaciones de un orden más potente, como el primer gran centro comercial de influencia metropolitana (Cascais Shopping, inaugurado en 1991), el circuito de Fórmula 1 de Estoril y el aeródromo de Tires. Rápidamente, la A5 se convierte en la principal alternativa a la carretera marginal que acompaña a la costa entre Lisboa y Cascais, capturando la accesibilidad automovil desde una red capilar transversal a su eje.

En 1995, se construyeron dos circulares regionales metropolitanas que circundan la ciudad de Lisboa, que cruzan el A5 en dos nodos; ya en la primera década del siglo XXI, se lanza una nueva vía tangencial más periférica a finales de la A5. Estas nuevas rutas permiten una lógica reticular del sistema vial metropolitano, permitiendo no sólo nuevos flujos independientes de Lisboa, sino sobre todo la consolidación de nuevas centralidades funcionales en el corredor de Cascais y sus líneas transversales. Sin embargo, la presencia de ejes radiales sigue siendo clara y persistente. La reorganización de las áreas funcionales en el contexto metropolitano, con más presencia del sector terciario y con menos peso de la industria pesada, aprovechó las oportunidades de accesibilidad automovil a lo largo de esos ejes.

En esta etapa, el eje de infraestructuras soporta la formación de tejidos especializados o, simplemente, grandes piezas construidas (por ejemplo, el centro comercial Oeiras Parque, 1998, o el nuevo hospital de Cascais, inaugurado en 2010), junto a sus principales puntos nodales, inscribiendo el corredor urbano del A5 en una nueva escala de influencia. La A5 se afirma como un eje de conexión y adhesión de las actividades de empleo, vinculado a los servicios, complementando algunos loteamientos previamente establecidos relacionados con el sector productivo, logístico o de la industria ligera. La sedimentación de estas actividades intensificó los movimientos de desplazamiento en ambas direcciones en ciertos tramos de la carretera, donde los frentes construidos más regularmente configuran un espacio de canal similar a una calle (Silva Leite, 2016).

El mosaico territorial se consolida hoy como un sistema vertebrado compuesto por el eje principal (la autopista), y un conjunto de estructuras urbanas transversales soportadas, a veces por la red capilar de carreteras nacionales o regionales, a veces por los diversos valles que configuran la orografía. Aun así, existe un claro desequilibrio en la organización y cohesión territorial entre las márgenes sur y norte de la A5. En cierta medida, la autopista representa una idea de corte y separación. El territorio al norte es más fragmentado, donde los diversos tejidos, aunque contiguos, no establecen relaciones efectivas y cualificadas de continuidad y de espacio público. Al sur, la densidad de ocupación es mucho más compacta, lo que facilita las conexiones entre mallas, además que elementos como la carretera marginal o la línea ferroviaria contribuyen a una mayor cohesión territorial.

Hoy en día, el mosaico territorial tiende a estabilizarse sin la apertura significativa de nuevos frentes de urbanización. Los procesos de colmatación de áreas ya urbanizadas persisten, aunque más selectivos y siguiendo lógicas de promoción inmobiliaria más sofisticadas, con oferta diversificada de funciones, servicios y tipologías construidas. También hay importantes inversiones en la calificación y valorización de los antiguos núcleos urbanos y carreteras municipales, especialmente a nivel de espacio público, estructura verde y mejora de las condiciones de accesibilidad peatonal y ciclista. Es en este contexto, donde se enfrentan nuevas demandas con con-



FIG. 04 Fotos de la A5 en Lisboa (topo), Miraflores (centro), Cascais (bajo).
Fuente: Elaboración propia

flictos y necesidades persistentes, donde se identifican situaciones críticas asociadas con los desafíos actuales y el interés del proyecto, a saber:

- fragmentación espacial, discontinuidades y formas de ruptura resultantes de la presencia de grandes infraestructuras, soporte orográfico e incoherencias en los procesos de urbanización (FIG. 04);
 - deficiencias cualitativas en el espacio público y el tejido de construcción, así como la relación con estructuras paisajísticas y ecológicas significativas;
 - la dependencia del transporte individual para una parte significativa de los movimientos diarios de la población, asociados con las lógicas de segregación espacial y funcional de las actividades económicas polarizadoras;
 - la necesidad de integración y adaptación de las zonas residenciales monofuncionales frente a las nuevas presiones sociales y demográficas en el marco metropolitano (por ejemplo, la presión sobre el mercado de la vivienda en la ciudad de Lisboa).

UNA PERSPECTIVA MORFOLÓGICA COMO BASE PARA LA REESTRUCTURACIÓN DEL TERRITORIO

El reconocimiento morfológico desarrollado en el contexto de esta investigación busca utilizar instrumentos de síntesis de información, diseño y representación cartográfica, reflejando la necesidad de revelar formas innovadoras de lectura, decodificación y discusión del territorio. La cartografía es así el resultado de un proceso de lectura filtrado por una lente que, según criterios especí-

ficos, agranda, distingue o matiza los múltiples estratos de la realidad. En este contexto, fueron explorados cuatro temas territoriales, que se identifican en el territorio de estudio y que se interrelacionan con diversas escalas.

La polarización asociada con los nodos A5: intensificación funcional y complejidad espacial en el entorno de la vía

El eje de la A5 es el apoyo de un conjunto de parques de oficinas y de servicios avanzados de tecnología y de investigación (FIG. 05), aprovechando la red de fibra óptica que acompaña el trazado de esa carretera. La primera iniciativa de este tipo sujeta a una programación específica de alcance urbano e intermunicipal es el *Taguspark*, parque científico y tecnológico del municipio de Oeiras, constituido desde 1995 y acogiendo a varias unidades empresariales y tecnológicas en una lógica universitaria con servicios compartidos, redes privadas y gestión condominial. En la transición al siglo XXI, le seguirían otras áreas de carácter funcional más diversas, pero siempre articuladas con el sector terciario.

Uno de los aspectos más importantes y característicos de este tipo de formación es la elaborada configuración interna, basada en una red dedicada de vías y la oferta de servicios comerciales, servicios y espacios exteriores a sus usuarios, junto con un posicionamiento privilegiado en cuanto a exposición visual a las principales carreteras. Se encuentra aquí la lógica del campus, articulando un conjunto de edificios que definen un microcosmos morfológico y funcional, independiente de los tejidos circundantes, y auto-referenciado alrededor de espacios abiertos de gran formalización. En ellos, se organizan *clusters* de edificios articulados por pasajes internos,



FIG. 05 Interpretación del A5 a partir de una lectura del sistema espacial polarizador.
Fuente: Trabajo realizado por [autores anónimos], y revisado por los autores, 2019

aparcamientos subterráneos comunes o áreas de servicio privado, vaciando el sentido compartido del espacio público circundante. La red de carreteras internas, con una generosa oferta de aparcamiento, está anclada umbilicalmente en las carreteras circundantes, a su vez accesible desde los nodos de autopista cercanos.

Promovidos principalmente por la inversión privada, estos conjuntos son anticipados por los instrumentos de planificación actuales, a través de categorías específicas como "Espacios Estratégicos" (Plano Director Municipal de Cascais - aprobado en 2015) y "Programas Estratégicos" (Plan Director Municipal de Oeiras - aprobado también en 2015). Estos espacios prevén usos asociados al sector terciario de referencia (sedes corporativas) y cuaternario (educación superior, investigación, desarrollo y tecnología), así como grandes equipamientos culturales y se encuentran en zonas adyacentes a la A5, en una posición de colmatación y articulación con espacios previamente urbanizados. En este contexto, gana fuerza una tendencia a fortalecer no sólo los nodos existentes, sino a construir un sentido de centralidad lineal anclada en la autopista. Esta disposición va acompañada de la provisión de un fortalecimiento de los niveles intermedios de la red de carreteras, con el objetivo de mejorar las continuidades longitudinales y transversales de la A5.

Redescubrir la estructura del territorio a partir de las riberas: la vertebración de la trama verde y azul

Reconociendo el sistema de los valles como determinante en la lectura y conformación del territorio de la A5 (FIG. 06), es un primer paso para la valorización del sistema de espacios abiertos asociados a la continuidad paisajística y ecológica de las riberas de la Costa do Sol, en relación con la línea vertebradora de la autopista, promoviendo nuevas conexiones y oportunidades de articulación territorial.

El Valle de Alcántara, lo primero de los valles a nacimiento, es un límite ancestral y *puerta de entrada* en la ciudad de Lisboa, se configura hoy como soporte longitudinal de múltiples infraestructuras, integrando a red rodo-ferroviaria que converge en el puente 25 de Abril y cruzando varias otras líneas y carreteras principales, como la propia A5, y una de las principales zonas portuarias de la metrópolis. Por lo tanto, el valle de Alcántara es la gran cuenca de la entrada de infraestructura y de articulación trans-escalar, entre redes locales y redes de ámbito metropolitano, nacional y portuario. Su complejidad se intensificó con la introducción de otros sistemas también referidos a la condición hidrográfica, como el sistema de saneamiento, especialmente los proyectos de integración paisajística de la más grande planta de tratamiento de aguas residuales de la ciudad, con una cubierta verde que continúa las laderas adyacentes del valle. También el proyecto de recalificación del corredor verde de Alcántara refuerza la accesibilidad peatonal y ciclista, amplía el sistema de parques verdes y recupera al espacio público la presencia de agua, canalizada en la década de 1940 bajo una de las principales vías de ronda de la ciudad.

Otras riberas de la costa de Estoril han desempeñado un papel idéntico en la implementación de parques verdes y elementos de interés local en una amplia perspectiva de los corredores verdes multifuncionales:

- La ribera de Algés, acompañada de los parques urbanos de Miraflores y Zambujal, y por zonas de urbanización intensiva circunscritas por una pesada red de vías arteriales;

- La ribera de Jamor, una línea de agua que atraviesa zonas de gran valor patrimonial y social, como el antiguo palacio y jardines reales de Queluz y el complejo deportivo del Estadio Nacional, y a lo largo del cual se ha ido desarrollando el proyecto intermunicipal del *Eje Azul y Verde* de conexión peatonal y ciclista, asociada a la valorización patrimonial y gestión hidrológica de la cuenca circundante;
- La ribera de Jaldas/Barcarena, articulando la antigua Fábrica de Pólvora de Barcarena, el parque científico y tecnológico de Oeiras (*Taguspark*) y la Quinta Real de Caxias;
- La ribera de Lage, un importante accidente fisiográfico que marca el límite histórico de Oeiras en relación con Cascais, enmarcando el importante complejo de la Quinta do Marquês de Pombal, donde actualmente se llevan a cabo actividades de investigación en el área de biociencias y agricultura, y el antiguo núcleo antiguo de Oeiras;
- La ribera de Caparide, una cuenca poco profunda con suelos ricos, donde persiste la actividad agrícola y vinícola relevante, definiendo un mosaico de gran valor paisajístico y medioambiental;
- La ribera de Vinhas, en Cascais, uno de los valles más embebidos y, por tanto, menos artificializados del municipio, conectando el centro antiguo de Cascais con la Serra de Sintra, al norte, y donde ya se ha desarrollado un proyecto de sendero peatonal de unos 3 km, que culmina en el singular parque geológico de Penhas do Marmeleiro.

Cada uno de estos arroyos tiene caracteres de interés a lo largo de su curso hidrográfico, pero, aunque son atravesadas por la A5, no ha habido una interesante articulación espacial y funcional entre ellos. La posibilidad de establecer nodos más complejos entre infraestructura y soporte hidrográfico, yendo más allá de las obras de arte de ingeniería que permiten su cruce, permitiría la construcción de una red de espacios abiertos y parques metropolitanos accesibles desde el eje vial.

De la fragmentación espacial a la recomposición de continuidades y articulación de los márgenes de infraestructura

La construcción de la A5, en su tramo más grande construido a principios de la década de 1990, entre el Valle de Jamor (Estadio Nacional) y Cascais, se impone en un territorio previamente ordenado por las estructuras filamentosas de las carreteras que se desarrollaron transversalmente, acompañando, sobre todo, sus líneas de crista. De hecho, el sentido axial enfatiza una lógica especializada en el formato del espacio vial, determinada por parámetros de circulación de automóviles, pero también una ruptura de la red capilar que soporta las relaciones transversales con la nueva vía rápida. Especialmente en los primeros años después de la construcción de esta infraestructura, el esfuerzo por reconstruir las conexiones alternativas y desiguales es muy limitado, contribuyendo a la saturación de las carreteras en torno a los pocos nodos de acceso, pero fundamentalmente a la desintegración de estructuras coherentes del territorio y el paisaje. Los segmentos que se producen en esta disyunción se integran progresivamente en un nuevo marco relacional, en el que la vía rápida en sí no participa, debido a las limitaciones de acceso y las servidumbres la acompañan.

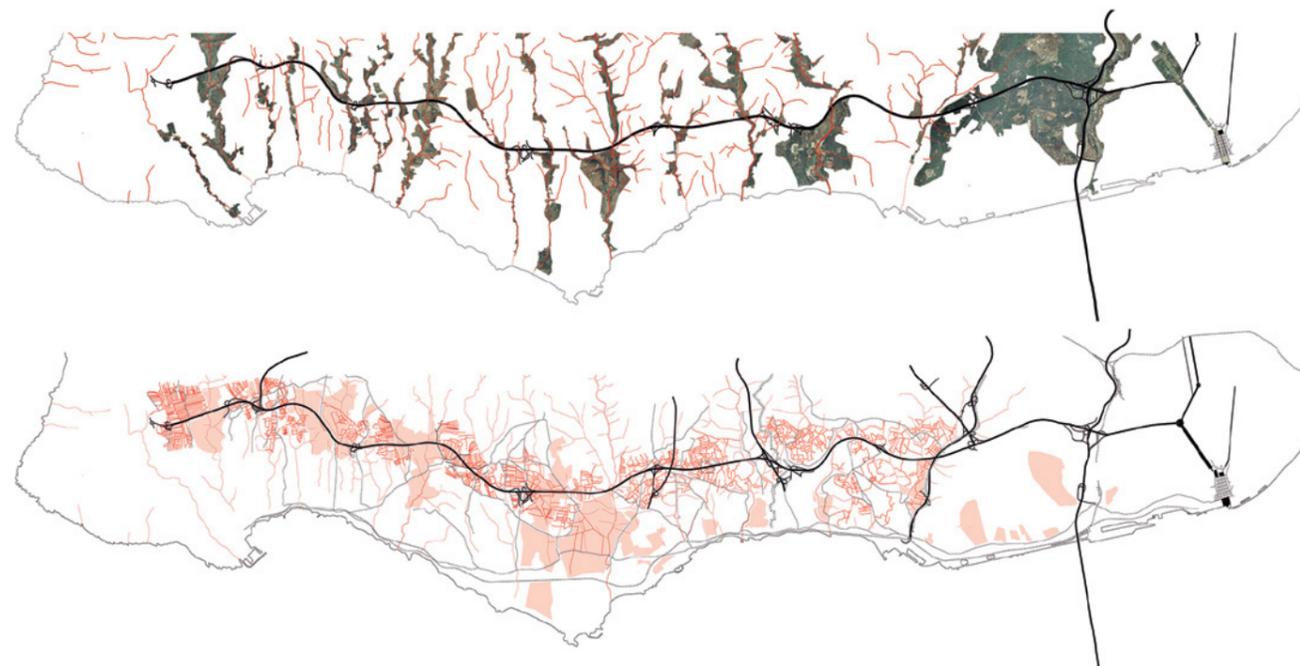


FIG. 06 Interpretación del A5 desde una lectura del sistema de valles, espacios abiertos y parcelario rustico.
Fuente: Elaboración propia

Con la construcción de esa vía y sus diversos nodos y accesos, se crean barreras e impasses en la permeabilidad y continuidad espacial de los tejidos, incluyendo con demoliciones y expropiaciones de considerables áreas construidas. Es en este contexto que surge el tema de los conflictos de ruido y seguridad, que se enfrentan de una manera expeditiva y económica, pero no sensible a la calidad del paisaje, utilizando soluciones modulares e indiferenciadas de paneles acústicos y cercas metálicas. Pero es también en este contexto que, de manera progresiva y todavía limitada, se establecen soluciones diversificadas, a veces inusuales e improbables, de aprovechar los espacios de contacto y adyacencia a las nuevas infraestructuras. Jardines y mosaicos improvisados de agricultura de subsistencia, pequeños recintos deportivos y uso informal, espacios verdes de uso colectivo o bases para la implementación de elementos publicitarios, antenas de telecomunicaciones o líneas eléctricas, son algunos de los programas que se convierten en un léxico disponible para la gestión de estos márgenes, aunque de forma puntual y todavía fragmentaria.

Se trata, pues, de un campo de explotación que va más allá de los espacios verdes genéricos de *enquadre* y *protección de infraestructuras*, legitimados en instrumentos de ordenación territorial recurrentes como categoría de espacio, pero reductivos del espectro de posibilidades y articulaciones programáticas no convencionales. Estos espacios carecen, por el contrario, de una presencia cualificada, clara y legible, que puede funcionar como estructuras morfológicas con *espesor* y *profundidad* – en planimetría y en sección.

En este contexto, la investigación creó bases desarrollar propuestas de reurbanización de tejidos residenciales y de estructuración del espacio público, promoviendo la continuidad e integración de espacios adyacentes a la A5. Inspirado en el plan de Roma de Giambattista Nolli (1748), el reconocimiento del sistema de espacios colectivos incluye los espacios públicos externos (carreteras, largos, espacios urbanos de referencia), pero también el equipamiento local y, en situaciones consideradas relevantes, espacios comerciales que mantienen una relación vital con el espacio público (FIG. 07). En este reconocimiento, se evidencian las líneas estructuradoras de caminos antiguos y núcleos urbanos, el apoyo vial de fraccionamientos y loteamientos urbanos y también los diversos pasajes que cruzan la A5. De esta lectura se identifica una diversidad considerable de configuraciones, pero se aclaran tres situaciones recurrentes: 1) tejidos marcados por un sistema espacial colectivo producido de forma incremental y orgánicamente referenciada a la matriz rústica y a los antiguos espacios de circulación y asentamiento; 2) tejidos organizados en torno a un sistema espacial colectivo auto-referenciado y con situaciones de singularidad y diferenciación (por ejemplo, parques empresariales); 3) tejidos caracterizados por grandes equipamientos y áreas comerciales de gran y mediano tamaño, de relativa autonomía espacial, rodeados de áreas de *enquadre* residuales.

Diseñar el paisaje del movimiento: la exploración de la percepción cinética como instrumento de lectura de la metrópolis

La visión de quienes recorren la carretera a alta velocidad se modela sobre la base de una *anulación* de las distancias cercanas, gracias al enfoque del campo visual en el camino lineal que se avecina, pero también por una elaborada construcción de guías y señales que garantizan la homogeneidad de la lectura longitudinal y la *"amortiguación"* de cualquier interferencia transversal (Desportes, 2005).

La lectura de la A5 basada en esta perspectiva tiene como objetivo identificar elementos de referencia paisajística desde el movimiento acelerado de la carretera, así como oportunidades para la caracterización arquitectónica del espacio de infraestructura. Esta referencia se construye a partir de un conjunto muy diverso de elementos y relaciones espaciales y visuales. No se limita a un solo sistema o se establece en un orden coherente e intencional, sino más bien a una secuencia de acontecimientos a los que se puede atribuir un sentido y una interpretación más abierta y fluida. En este contexto, se identifican cuatro relaciones características de este paisaje de movimiento: 1) las grandes referencias fisiográficas, en relación con el trazado de la carretera, 2) la inscripción del espacio-canal, sus límites y el modelado del terreno, 3) las referencias construidas y 4) los signos y símbolos.

Como se mencionó en la sección anterior, la relación de A5 con la fisiografía de la Costa del Sol es fundamental para consolidar una idea operativa del paisaje. En este sentido, la percepción visual de las grandes referencias fisiográficas, en la relación con el trazado de la carretera se tensa a medida que uno se sumerge en los valles o se ralentiza en las subidas a las crestas y mesetas. La relación con el horizonte lejano está rítmicamente ligada por la secuencia de aperturas transversales que tienen lugar entre Lisboa y Cascais. En esta dimensión, también se destaca el papel de la vegetación, particularmente en el cruce del parque forestal de Monsanto y del valle de Jamor, donde la idea de la *parkway* y el espacio abierto de escala metropolitana es más expresiva.

Pero también en un entorno más directo, relacionado con la inscripción del canal espacial, sus límites y el modelado del terreno, la percepción de la carretera se ensambla a partir de elementos micro-topográficos y de la vegetación. Es el mundo de las pendientes, barreras de sonido, cortinas de árboles para el acceso y protección contra el ruido.

A lo largo de la A5 también hay varios objetos arquitectónicos se entienden como referencias construidas, puntos de referencia tridimensionales dispuestos en lugares clave del territorio, símbolo de prestigio e identidad corporativa (FIG. 08). En algunos nodos y acceso a la autopista, hay torres y edificios más verticales que marcan el paisaje percibido a mayores velocidades y distancias. Más que piezas aisladas, tienden a hacer referencia a parques de oficinas y grandes superficies, cuyo acceso siempre se realiza desde carreteras secundarias y no desde la propia carretera. En este punto, también hay situaciones específicas, como la torre de telecomunicaciones de Monsanto y los grandes elementos de iluminación del Estadio Nacional, que adquieren mayor expresión y sentido visual si se entienden como parte del sistema de visión de la autopista, particularmente por el contraste que establecen con los vastos árboles cubiertos de los que emergen.

Con respecto a los signos y símbolos, uno de los principales aspectos que deben destacarse en el registro de la A5 se refiere a la relación entre tamaño, ubicación y velocidad de movimiento. Las velocidades de circulación más altas practicadas en toda la infraestructura implican un aumento en la escala de las señales permitiendo un tiempo de exposición más largo. Por otro lado, la dimensión temporal se revela particularmente a partir de las indicaciones dadas al automovilista: más que distancias, se sugiere el tiempo que se tarda en llegar al destino anunciado, así como el sistema de intersecciones e indicaciones que permiten llegar a él de una manera sencilla y expedita (FIG. 09).



FIG. 07 Interpretación del A5 a partir de una lectura del sistema de espacios colectivos. Fuente: Trabajo realizado por [autores anónimos] y revisado por los autores, 2019

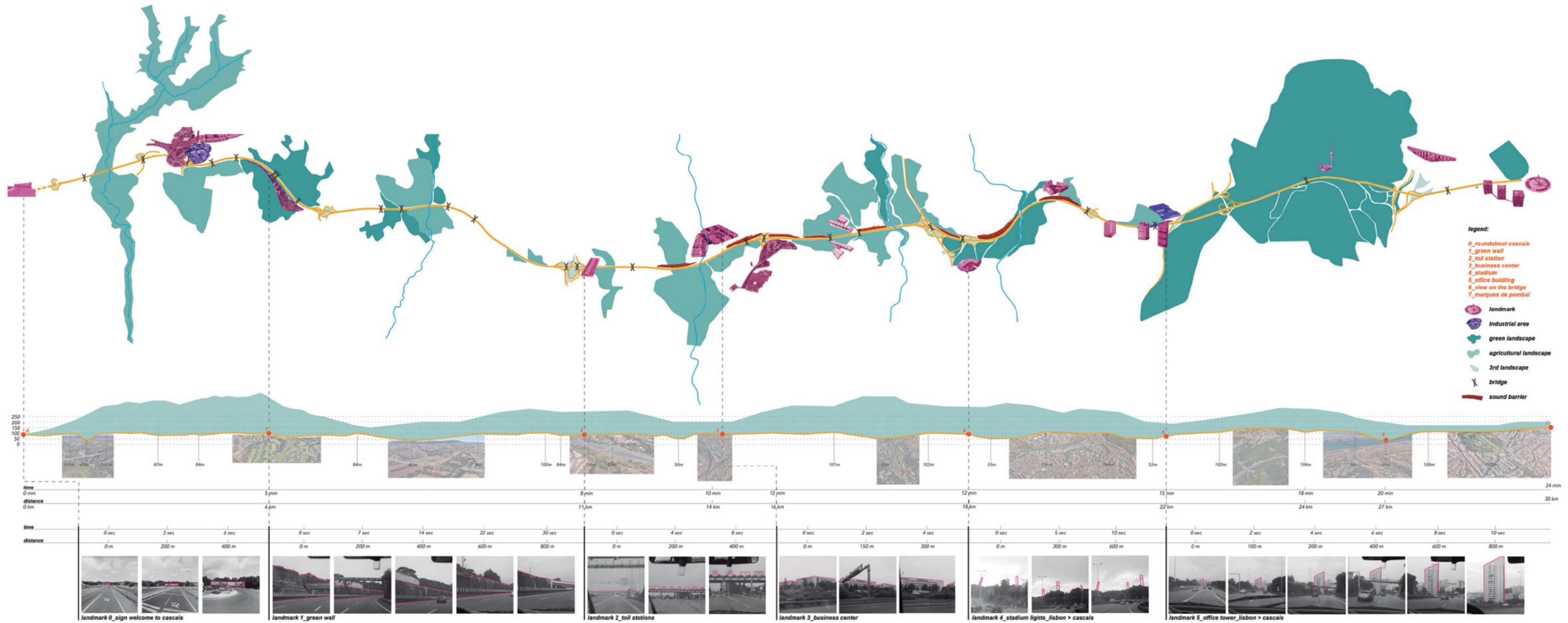


FIG. 08 Interpretación de la A5 a partir de una lectura de referencias cinéticas y de percepción visual.
 Fuente: Trabajo realizado por [autores anónimos] y revisado por los autores, 2019

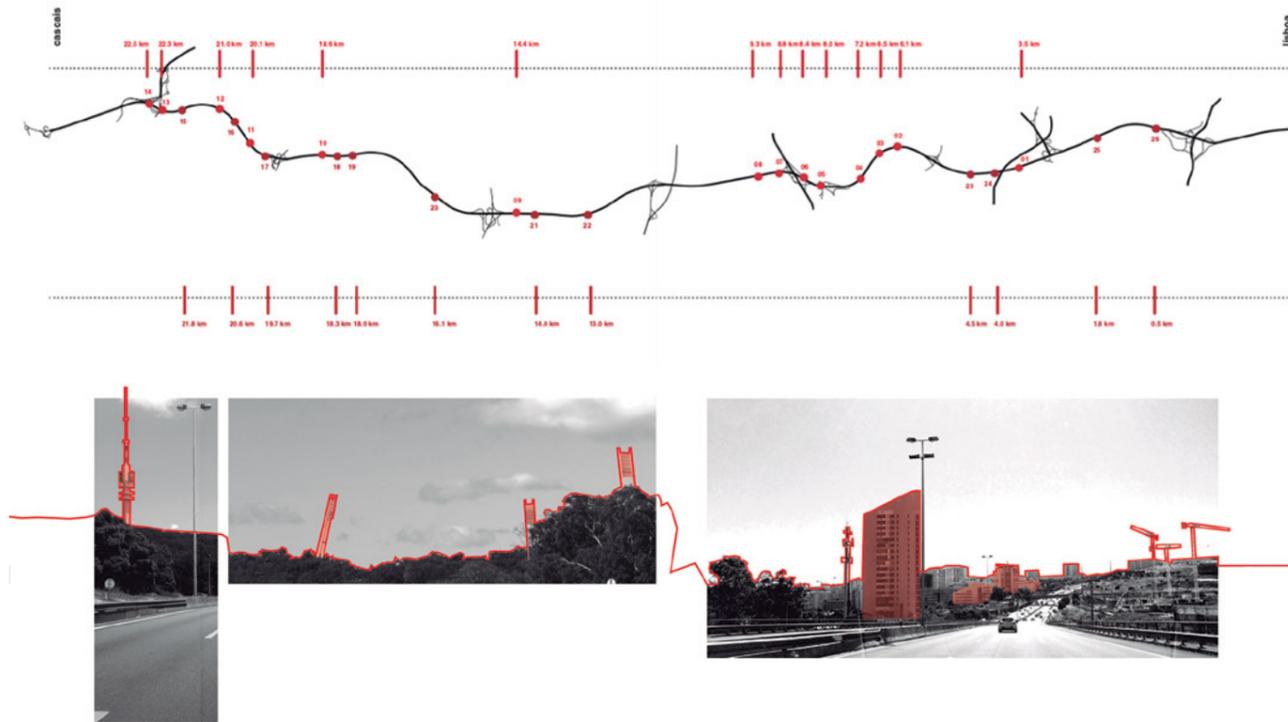


FIG. 09 A5 road trip, elementos de referencia.
Fuente: Elaboración propia

Así, paneles elevados, *letterings* en la parte superior de edificios comerciales y de servicios, señales iluminadas o pantallas publicitarias, aunque se utilizan para captar la atención y el interés del observador para un producto o marca en particular, son también elementos de navegación y referencia espacial del paisaje de la infraestructura. Se forma una construcción continua de edificios y otros elementos arquitectónicos que contribuyen a definir límites espaciales relevantes (FIG. 10). Ciertas tipologías arquitectónicas emergen como objetos de referencia espacial y visual (Silva Leite and Antoniadis, 2020).

CONCLUSIONES Y APORTE DISCIPLINAR

Aunque son un soporte clave para los territorios metropolitanos, las grandes infraestructuras viales son a menudo elementos disruptivos de la integridad y continuidad espacial de las áreas que cruzan. Sin embargo, debido a su potencia tecnológica y constructiva, las grandes infraestructuras son también un fértil objeto de explotación en la cultura urbana y arquitectónica. En este artículo, se presentó una perspectiva en que se revisita el papel ordenador de una infraestructura vial fundamental del territorio metropolitano de Lisboa, explorada en un contexto cruzado entre la investigación, la relación con las instituciones del gobierno local y la didáctica del proyecto urbano.

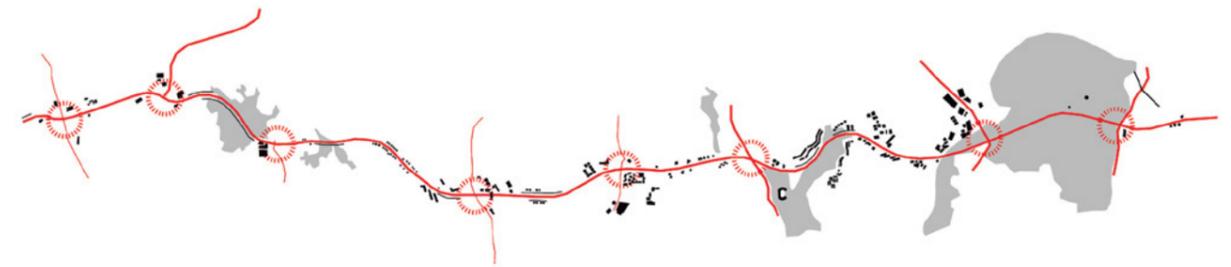
El reciente desarrollo del área metropolitana de Lisboa ha producido un mosaico espacial de gran heterogeneidad espacial, funcional y social, en el que surgen retos de articulación entre infraestructuras y redes ambientales y la calificación del espacio público y de los tejidos urbanos. En este contexto, y en línea con las visiones prospectoras del desarrollo del territorio metropolitano

de Lisboa y los municipios de Cascais, Oeiras y Lisboa, se exploraron lecturas de potencialización de oportunidades de reestructuración del territorio de la autopista A5.

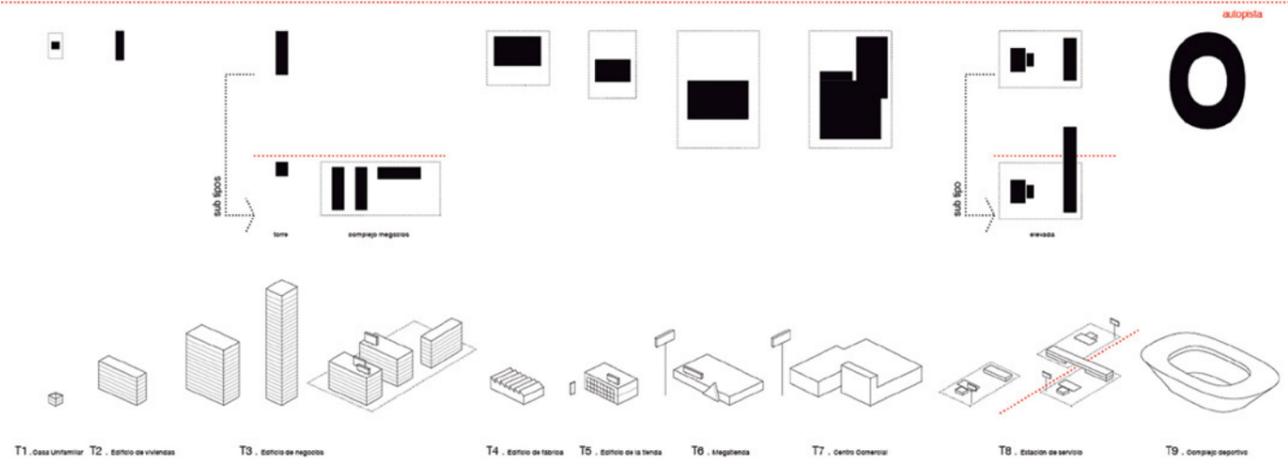
Su conformación espacial puede contribuir activamente al proceso de sedimentación del tejido urbano contemporáneo, marcando su propia identidad – una nueva capa –, pero generando diálogo con características morfo-tipológicas heredadas. Se trata de evidenciar la oportunidad de intervenir en determinados espacios, segmentos y caminos que pueden contribuir a un orden más claro, componiendo una espacialidad que ofrezca puntos y lugares de referencia. Las acciones desarrolladas pueden ser más integrales e integrativas o lograrse a través de múltiples intervenciones de diferentes dimensiones.

El momento de imaginación y desarrollo de una propuesta urbana/arquitectónica es el producto de una reflexión consciente e informada sobre las propiedades del lugar a intervenir. Para eso, un conjunto de estratos morfológicos significativos puede ser instrumental para formar una interpretación sintética del sistema urbano y sus múltiples componentes. Las cuatro lentes de decodificación propuestas en esta investigación – 1) polarización e intensidad funcional, 2) redes verdes y azules, 3) continuidades y articulación de márgenes de infraestructura, 4) percepción cinética – pueden constituir así un instrumento de mediación entre lectura, síntesis y especulación transformadora.

En definitiva, reconocer los caracteres morfológicos de las grandes infraestructuras es un paso fundamental hacia una intervención más cohesiva e integradora en el territorio, pero también un instrumento para reconocer su papel como *espacios públicos metropolitanos* – con las implicaciones disciplinarias, culturales y políticas que este estatuto confiere y exige.



A5 . sistematización tipológica [edificio]



A5 . sistematización tipológica [signos]

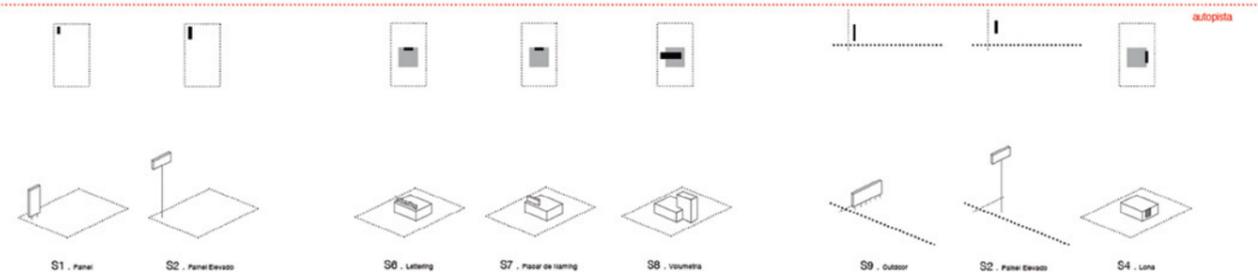


FIG. 10 Sistematización tipológica.
Fuente: Elaboración propia

BIBLIOGRAFIA

- ALONZO, É. (2018) *L'Architecture de la voie. Histoire et théories*. Marseille: Éditions Parenthèses.
- ANDRESEN, T. (2007) *O Estádio Nacional: um paradigma da arquitetura do desporto e do lazer*. Oeiras: Câmara Municipal de Oeiras.
- BANHAM, R. (1971) *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*. New York: Harper and Row.
- BATTLE, E. (2011) *El jardín de la metrópoli. Del paisaje romántico al espacio libre para una ciudad sostenible*. Barcelona: Gustavo Gili.
- BRÈS, A. and VANIER, M. (2014) 'Adhérence des réseaux de circulation au « tiers-espace » des régions urbaines: les figures d'une riveraineté de bord de route', *Flux*, 95(1), pp. 56–64.
- BULKELEY, H., CASTÁN BROTO, V. and MAASSEN, A. (2014) 'Low-carbon Transitions and the Reconfiguration of Urban Infrastructure', *Urban Studies*, 51(7), pp. 1471–1486.
- COELHO, R. (2016) 'O espaço público na construção da cidade portuguesa recente: três décadas em balanço', *GOT - Geography and Spatial Planning Journal*, 1(9), pp. 91–112.
- CORBOZ, A. (1998) 'Verso la città-territorio', in Viganò, P. (ed.) *Ordine Sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio*. Milano: Franco Angeli, pp. 214–218.
- COSTA, S. V. (2012) *O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitetura e memória na obra pública de Duarte Pacheco*. Lisboa: IST Press.
- COUTARD, O. and RUTHERFORD, J. (2016) *Beyond the Networked City. Infrastructure reconfiguration and urban change in the North and South*. New York: Routledge.
- DELBAERE, D. (2010) *La fabrique de l'espace public. Ville, paysage et démocratie*. Paris: Ellipses Édition Marketing.
- DESPORTES, M. (2005) *Paysages en mouvement - Transports et perception de l'espace - XVIIIe-XXe Siècle*. Paris: Gallimard.
- DOMINGUES, Á. (2009) *A Rua da Estrada*. Porto: Dafne.
- EASTERLING, K. (1999) *Organization space: landscapes, highways and houses in America*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press.
- ESTEVEVES, M. (2008) 'O Plano de Urbanização da Costa do Sol - o pioneirismo de um plano sub-regional', in *O Plano de Urbanização da Costa do Sol - Uma visão inovadora para o território*. Oeiras: Câmara Municipal de Oeiras, pp. 24–41.
- FONT, A., VECSLIR, L. and CARRACEDO, Ò. (2004) 'Morfolgies metropolitanes contemporànies: Els territoris morfològics', in FONT, A. (ed.) *L'explosió de la ciutat. Morfolgies, mirades i mocions sobre les transformacions territorials recents en les regions urbanes de l'Europa Meridional*. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya-COAC/ Forum Universal de les Cultures, pp. 334–343.
- GRAHAM, S. and MARVIN, S. (2001) *Splintering Urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. London and New York: Routledge.
- Gregotti, V. (1981) 'La forme du territoire', *l'Architecture d'Aujourd'hui*, (218), pp. 10–15.
- HAUCK, T. and KELLER, R. (2011) 'Extending the Public Realm', in HAUCK, T., KELLER, R., and KLEINKORT, V. (eds) *Infrastructural Urbanism. Addressing the In-between*. Berlin: DOM Publishers, pp. 303–315.
- INGERSOLL, R. (2006) *Sprawltown - Looking for the City on its Edges*. New York: Princeton Architectural Press.
- LLOP, C. and BOSCH, S. (2012) *Working with the territory: strategies for the new territorialities / Travailler avec le territoire: stratégies pour les nouvelles territorialités*. Barcelona: CREPUS-MED / ACTAR.
- LOBO, S. (2011) 'A Estrada Marginal: desenhar o limite', in *Jornadas Europeias do Património A Estrada Marginal: um importante fator de desenvolvimento local*. Oeiras: Câmara Municipal de Oeiras.
- MARAT-MENDES, T. (2009) 'O PUCS e os Vazios Planeados. Novas Oportunidades para o ordenamento sustentado da Costa do Sol.', in PEREIRA, M. (ed.) *O Plano de Urbanização da Costa do Sol. Uma visão inovadora para o território*. Oeiras: Câmara Municipal de Oeiras, pp. 91–122.
- MARINONI, G. (2006) *Infrastrutture nel progetto urbano*. Milano: Franco Angeli.
- MARTINOTTI, G. (2007) 'I superluoghi della mobilità', in AGNOLETTI, M., DELPIANO, A., and GUERZONI, M. (eds) *La civiltà dei Superluoghi. Notizie dalla metropoli quotidiana*. Bologna: Damiani Editore, pp. 29–34.
- MUÑOZ, F. (2008) 'Paisajes de la movilidad: de los espacios multiplex a los aeropuertos low cost', *Papers*, (47), pp. 68–73.
- NEUMAN, M. (2006) 'Infiltrating infrastructures: On the nature of networked infrastructure', *Journal of Urban Technology*, 13(1), pp. 37–41.
- ORILLARD, C. (2009) 'Highway Aesthetics. Le débat américain des trente glorieuses', in PRELORENZO, C. and ROUILLART, D. (eds) *La métropole des infrastructures*. Paris: Éditions A. et J. Picard, pp. 41–62.
- PICON, A. (2018) 'Urban Infrastructure, Imagination and Politics: from the Networked Metropolis to the Smart City', *International Journal of Urban and Regional Research*, 42(2), pp. 263–275.
- RAMÍREZ, F. R. (2016) *Un entendimiento infraestructural del proyecto*. Buenos Aires: Diseño Editorial.
- READ, S. and SULIS, P. (2010) 'Infrastructure as world-building', in Stoll, K. and Lloyd, S. (eds) *Infrastructure as Architecture. Designing Composite Networks*. Jovis Verlag, pp. 124–135.
- SANTOS, J. R. (2012) *Espaços de mediação infraestrutural: Interpretação e projecto na produção do urbano no território metropolitano de Lisboa*. Universidade Técnica de Lisboa. Available at: <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/5429>.
- SANTOS, J. R. and SILVA LEITE, J. (2021) *A5 Habitar o Espaço Infraestrutural. Ideias de projeto territorial para a reestruturação da metrópole*. Lisboa: Academia das Escolas de Arquitetura e Urbanismo de Língua Portuguesa. Available at: https://www.fa.ulisboa.pt/images/20212022/PublicacoesDocentes/A5_book.pdf.
- SECCHI, B. (1986) 'Progetto di suolo', *Casabella*, (520), pp. 19–23.
- SIEVERTS, T. (2003) *Cities Without Cities: Between Place and World, Space and Time, Town and Country*. London and New York: Spon Press/Routledge.
- SILVA LEITE, J. (2016) *Ruas emergentes: Interpretação morfológica do contexto urbano português*. Universidade de Lisboa. Available at: <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/12443>.
- SILVA LEITE, J. and ANTONIADIS, S. (2020) 'A5 Lisboa-Cascais, uma ricerca di lettura e riscrittura tra morfologia e percezione', *Trasporti & Cultura*, (58), pp. 57–66.
- SMETS, M. (2005) 'Le paysage contemporain des infrastructures. Le paradox de l'intégration', in ALLEMAND, S., ASCHER, F., and LÉVI, J. (eds) *Les sens du mouvement: Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*. Paris: Éditions Belin, pp. 249–256.
- VECSLIR, L. (2007) 'Paisajes de la nueva centralidad', *Urban*, (12), pp. 34–55.

