

Travesías de carretera y arbolado

Infraestructuras medioambientales en el sudeste español

Antonio Burgos Núñez

Universidad de Granada

Las transformaciones urbanas del siglo XIX apenas alcanzaron a las ciudades de tamaño menor. Prácticamente ajenos a la aplicación de las nuevas teorías de ordenación urbanística, estos núcleos fueron sin embargo objeto de unas particulares intervenciones, vinculadas a la expansión de las redes de transporte. El paso de nuevas carreteras por la población propició con frecuencia la creación de una vía representativa, trazada con los condicionantes de diseño propios de la infraestructura. Particularmente, al ser la disposición de árboles una de las principales exigencias de su diseño, la *travesía* constituyó uno de los principales vectores de introducción del arbolado en la trama urbana de estas ciudades. En la comunicación se investigan los orígenes y evolución de estas singulares calles arboladas en el ámbito del sudeste de España, haciendo referencia a los ejemplos que han conseguido llegar hasta nuestros días.

The urban transformations of the 19th century hardly reached the smaller towns. Virtually untouched by the application of the new theories of urban planning, these towns were nevertheless the subject of specific interventions linked to the expansion of transport networks. The passage of a new road through the city often led to the creation of a representative street, laid out with the design constraints of the infrastructure itself. In particular, since the provision of trees was one of the main requirements of its design, the road was one of the main vectors for the introduction of trees into the urban fabric of these cities. This paper examines the origins and development of these unique tree-lined streets in the south-east of Spain, with reference to the examples that have survived to the present day.

Palabras clave: carreteras, travesías, árboles, pequeñas poblaciones, urbanismo.

Keywords: roads, crossings, trees, small towns, town planning.

1. FERNÁNDEZ DE MESA, Thomàs Manuel. *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas. Parte I, de los caminos*. Valencia: Joseph Thomàs Lucas, 1755, pp. 211-214.

2. ALZOLA, Pablo de. *Las obras públicas en España, estudio histórico*. Bilbao: Imprenta de la Casa de Misericordia, 1899, pp. 412-420.

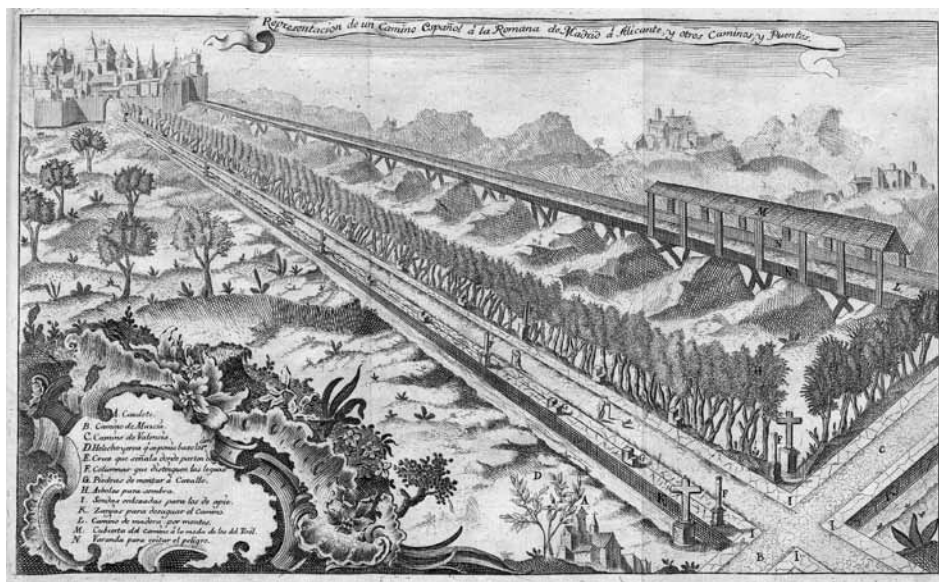
El arbolado, imperativo de diseño de las carreteras en el siglo XIX

Ya en los primeros tratados de construcción de caminos, como el de Tomás Fernández de Mesa, se manifestaba la necesidad, como «cosa de gran comodidad y hermosura» para un camino «el que en la orilla se planten árboles frondosos que den sombra a los fatigados caminantes o les sean pronto refugio de una imprevista tempestad».⁽¹⁾

Aconsejaba el jurista valenciano elegir los árboles más adecuados a cada terreno. También estimaba conveniente, recordando que sus fines principales eran dar sombra a los caminantes y adornar las carreteras, que se plantasen especies de hoja perenne. Proponía el naranjo y el laurel para las regiones templadas, mientras que para las frías manifestaba su preferencia por la encina, el pino y aún el olivo. Así pues, dejaba claro la importancia del arbolado para el diseño de las vías, testimoniándolo inequívocamente en su expresión del camino ideal (Fig. 1).

No hay constancia de que tales recomendaciones fueran tenidas en cuenta en el despliegue de las primeras carreteras españolas, que tuvo lugar durante el último tercio del siglo XVIII. No obstante, la disposición de arbolado en las carreteras sería adoptada imperativamente en la etapa clave de la construcción de la red viaria, ya en el periodo constitucional.

Nada más ponerse en marcha, la Administración Liberal desplegó una acción intensa para organizar legal y técnicamente la construcción de carreteras. La promulgación en noviembre de 1833, apenas alumbrado el reinado de Isabel II, de la Instrucción para el gobierno de las Subdelegaciones de Fomento inauguraría una amplia relación de disposiciones legales que culminaría con la Instrucción para promover y ejecutar Obras Públicas de octubre de 1845 y finalmente con la Ley de 7 de mayo de 1851, de clasificación general de las carreteras.⁽²⁾ Fue esta sólida base normativa la que permitió el despliegue de la red nacional de carreteras en la segunda parte de la centuria, excepcional obra modernizadora cuya envergadura no ha sido justamente valorada.



El proyecto y construcción de las nuevas vías quedaron legalmente bajo la competencia de técnicos del Estado, los ingenieros de caminos.(3) Destacados en delegaciones provinciales, estos técnicos serían los encargados de la formación de sus proyectos y presupuestos, cualquiera que fuera la categoría de la carretera (general, transversal, provincial o local). No tardarían en recibir instrucciones precisas en relación con la disposición de árboles en los márgenes de las carreteras de nuevo diseño. En efecto, conociendo el Gobierno «la conveniencia de establecer arbolados en sus márgenes, con el doble objeto de proporcionar a los viajeros la frescura y amenidad que tanto escasean en nuestras comarcas interiores, y a los propietarios colindantes un ejemplo de que a su vez podrían aprovecharse para embellecer por de pronto sus predios, legando a sus hijos un aumento de riqueza con el producto de las leñas» y en orden a que no se demorase por más tiempo «la plantación de árboles en los paseos y márgenes de las líneas o trozos en que con facilidad y sin gran dispendio puedan establecerse desde luego», se ordenó el establecimiento de viveros de árboles en todas las carreteras generales, con destino a los

FIG. 1.- Representación de un camino español a la Romana de Madrid a Alicante. Fuente: *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas*. Biblioteca del Hospital Real, Universidad de Granada.

3. PIDAL, Pedro. *Instrucción para promover y ejecutar las obras públicas de caminos, canales y puertos y demás análoga, aprobada por real orden de 10 de octubre de 1845*. Madrid: Imprenta Nacional, 1849, pp. 15-19.

4. MINISTERIO DE FOMENTO, 'Real Orden para que se generalice el establecimiento de viveros de árboles en todas las carreteras con destino a paseos y márgenes de los mismos bajo la dirección del ramo de Obras públicas', *Gaceta de Madrid*, n. 6446, 15 de febrero de 1852.
5. LLORENTE, Ramón, 'Del arbolado en las carreteras', *Revista de Obras Públicas*, n. 1, mayo de 1853, pp. 15-17.

6. SÁINZ, Luis, *Compendio de arboricultura, aplicado a las plantaciones en las carreteras*. Jaén: Imprenta de los Sres. Rubio, 1871, p. V.

7. CASTILLA, Ignacio, *Código y manual de construcción, conservación, mejora, administración y policía de caminos vecinales*. Madrid: Imprenta de la Publicidad, 1848, p. 169.

paseos y márgenes de las mismas, bajo la administración del ramo de obras públicas.(4)

Tanto o más que en nuestros días, estaba universalmente reconocido que los árboles eran indispensables y el despliegue de la nueva red ofrecía la posibilidad de incrementar grandemente su número.(5) Conscientes de ello, para todos los gobiernos fue objeto de atención preferente el fomento de las plantaciones en las carreteras. A extenderlas y ampliarlas se encaminaron siempre las circulares remitidas por la Dirección General de Obras públicas a los ingenieros de las provincias. A su vez, estos asumieron la implantación del arbolado en sus obras no sólo como un imperativo de diseño de obligado cumplimiento, sino participando francamente de una preocupación medioambiental —entonces no denominada así— ampliamente recogida en la *Revista de Obras Públicas* (su órgano de expresión profesional) y en diversos manuales realizados sobre la materia realizados por ingenieros de caminos.(6)

Pese a peregrinos argumentos contra su implantación (como que los árboles al hacerse viejos y corpulentos podían servir de abrigo a maleantes), existía un acuerdo generalizado, cuestiones medioambientales aparte, sobre los beneficios que la disposición del arbolado incorporaba a la carretera, como medio de contrarrestar su deterioro por la aridez del ambiente. Sin embargo, no era menos cierto que su implantación no era conveniente en regiones húmedas, ya que podían impedir la acción desecante del viento. Las vías de pequeña anchura —los caminos vecinales— podían llegar incluso a quedar enteramente cubiertas de sombra.(7) Ahora bien, no era esta la situación en la mayor parte del territorio nacional. Al contrario, el problema principal consistía en la sequedad del ambiente y en ese caso el efecto de los árboles era positivo. Así que, salvo en las regiones septentrionales, el arbolado se generalizó en las carreteras españolas.

En 1892 el ingeniero Manuel Pardo incluyó en su tratado de construcción de carreteras, obra de referencia, una amplia sección dedicada al arbolado, en la que se anotaban precisas instrucciones para la crianza de los

árboles en los viveros, su disposición en la vía y las posteriores labores de mantenimiento. De este modo, prescribía que se plantasen los árboles formando sendas filas a cada lado de la vía, no enfrentados y con una separación variable, comprendida entre 3 y 10 m dependiendo de las condiciones climatológicas y de la especie arbórea.(8)

Daba cuenta también el prestigioso ingeniero de las especies más convenientes para el arbolado de las carreteras. Así, entre los de madera dura, recomendaba el álamo negro, el olmo, el roble, la encina, el castaño y el eucalipto; aunque los más empleados eran los de madera blanda, como el álamo blanco, el chopo, los diferentes géneros de acacias y el castaño de Indias. En cambio, se proscribía el uso de árboles frutales, porque no alcanzaban suficiente desarrollo y «podían ser objeto de la codicia de los transeúntes», así como el de las coníferas «que de ordinario no son de buen efecto en vías públicas, como lo demuestran elocuentemente los pinos de la calle de Alcalá».(9) En una misma vía podían encontrarse tramos con especies diferentes, dependiendo de las características del terreno y de la capacidad de los viveros habilitados para el abastecimiento. De esta forma, en la fisonomía de las carreteras decimonónicas el arbolado tuvo una presencia relevante, que condicionaba especialmente la visión de las poblaciones al entrar en ellas (Fig. 2).

La construcción de las travesías

Las disposiciones relativas a las travesías fueron dictadas tempranamente por la Administración. Así, una circular de diciembre de 1838 recordaba que correspondía a los pueblos ejecutar por su cuenta y componer «con toda solidez» la calle de travesía, así como las entradas y salidas de la población, hasta una distancia de 325 varas (270 m).(10) Esta obligación sería ratificada por una ley posterior de 1849, en la que se manifestaba inequívocamente que la responsabilidad de la financiación correspondía a los ayuntamientos. (11) Por su parte, los ingenieros de caminos responsables del diseño general de la carretera se harían cargo de las cuestiones facultativas.

8. PARDO, Manuel. *Carreteras*. Madrid: Imprenta y fundición de Manuel Tello, 1892, p. 163.



FIG. 2.- La carretera de Granada a Murcia a la entrada de Guadix, fotografía tomada por Paul Sejourné en 1892. Fuente: Colección de Marc Giraud y herederos de Paul Sejourné. FIG. 3.- Proyecto de la travesía de Martos, en la carretera de 2º orden de Jaén a Córdoba, 1863. Fuente: Archivo Histórico Provincial de Jaén.

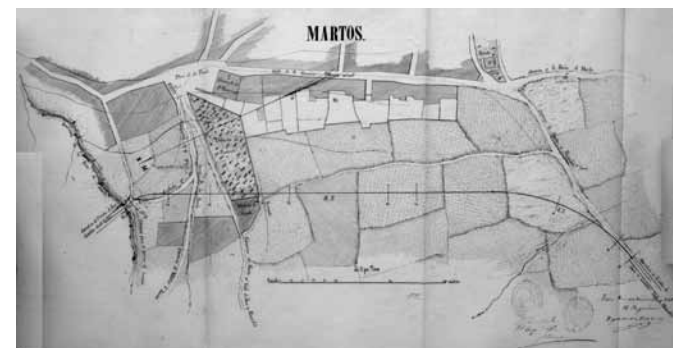
9. *Ibidem*, pp. 164-165.

10. MINISTERIO DE GOBERNACIÓN, 'Real Orden circular relativa a la composición de las carreteras generales en las entradas y salidas de los pueblos'. *Gaceta de Madrid*, n. 1500, 24 de diciembre de 1838.

11. MINISTERIO DE COMERCIO, INSTRUCCIÓN Y OBRAS PÚBLICAS, 'Ley disponiendo las instrucciones para la construcción, conservación, expropiaciones precisas así como rectificaciones en las carreteras y caminos de travesías por los pueblos principales'. *Gaceta de Madrid*, n.º 5327, 14 de abril de 1849.

12. PARDO, *Op. cit.*, pp. 45-46.

13. AGUIRRE, José María, 'Relación del trazado y algunas obras notables de la carretera de Granada a Motril'. *Revista de Obras públicas*, año 2, n. 7, 1 de abril de 1854.

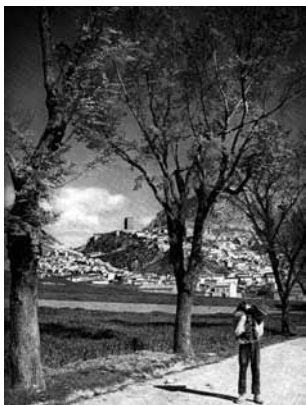


En el manual de M. Pardo se consignaban numerosas directrices sobre la configuración de estas travesías:

en las calles de las poblaciones los andenes, por regla general se enlosan o asfaltan, constituyendo las aceras, construidas con inclinación a los bordes del afirmado, por donde corren las aguas, que reciben en sumidero situados en puntos bajos de rasantes. A veces, en calles de primer orden se disponen, entre las aceras y el firme, paseos con arbolado, como sucede en Madrid, en las calles de Alcalá, Serrano, Génova y otras muchas.(12)

Pero en las poblaciones menores por lo general el problema era otro. De forma recurrente se aprovechaba una de las calles principales para tender la travesía de la carretera. En ese caso, la única medida que se adoptaba era la eliminación de obstáculos de forma que se garantizase la anchura mínima. Tal fue lo que sucedió, por ejemplo, en la construcción de la carretera de Granada a Motril, una de las más significativas infraestructuras españolas decimonónicas, cuyo paso por las localidades de Talará y Beznar obligó a la demolición de varias casas para que «la calle quedase pasajera».(13)

No obstante, el trazado de la travesía por el interior del viario urbana también acarrea serios inconvenientes, por lo que muchos ingenieros optaron por la solución de desplegarla por el extrarradio de la población. Tal fue lo que ocurrió en el proyecto de la travesía de la carretera de 2º orden de Jaén a Córdoba en la población



de Martos. Inicialmente se barajó hacerla pasar por «una de las calles más necesarias para el servicio de la villa». (14) Pero esta opción, además de proporcionar una vía con geometría irregular (en planta y alzado), creaba numerosos perjuicios para los particulares. Finalmente se decidió construirla fuera del núcleo urbano, resultando un trazado mejor conectado con las alineaciones de la carretera y más fácil de ejecutar (Fig. 3).

Esta solución, diseñada en 1863 por el ingeniero de caminos Cipriano Martínez fue materializada inmediatamente después. En un corto lapso de tiempo fue elegida por las familias acaudaladas para ubicar sus viviendas, concentrándose en toda su longitud singulares edificios ejemplos del eclecticismo de principios del siglo XX. El posterior crecimiento de la ciudad se apoyó sobre la vía resultante, cuya traza se ha mantenido y es claramente reconocible en la actualidad. (15)

Al quedar por fuera del caserío, la travesía se materializó sin los elementos propios del trazado urbano (aceras), pero sí con los requerimientos generales de la carretera, en particular con el prescriptivo arbolado. En el caso de Martos se utilizaron falsas acacias (*Robinia pseudoacacia*), las cuales se sumaron al paisaje contribuyendo a dotar de una especial personalidad a la travesía. Medio siglo después el fotógrafo alemán Kurt Hielscher encontraría en ella una de las imágenes de su «España insólita» (Fig. 4). (16)

FIG. 4.- Vista de la ciudad de Martos desde la carretera, fotografía de Kurt Hielscher, 1921. Fuente: La España insólita. Biblioteca de Andalucía.

FIG. 5.- Entrada a Almuñecar (Granada), fotografía de Charles Freeston, hacia 1920. Fuente: FREESTON, Charles. *The roads of Spain*, Londres, 1936. Universidad de Granada, Biblioteca del Hospital Real.

14. MARTÍNEZ, Cipriano, *Carretera de 2.º orden de Jaén a Córdoba, proyecto del trozo situado frente al pueblo de Martos que comprende a la travesía por este pueblo*. Jaén, 11 de agosto de 1863. Archivo Histórico Provincial de Jaén, Fondo de Obras públicas, signatura 31926.

15. CABELLO, Ana, 'Martos: desarrollo arquitectónico y urbano a final del siglo XIX y principios del XX'. Tesis doctoral, Universidad de Granada, 1986.

16. HIELSCHER, Kurt, *Das unbenkante Spanien*. Berlín: von Ernst Wasmuth, 1922.

En tercer lugar, también se llevaron a cabo soluciones mixtas para las travesías, que conjugaban un tramo *ex novo* con un recorrido adaptado por el interior de la población. Uno de los casos más representativos se produjo en la ciudad de Baza, atravesada por la carretera de Granada a Murcia.

Dicho esto, cabe recordar que las travesías no fueron las únicas calles generadas por el desarrollo de los transportes terrestres. La infraestructura decimonónica por antonomasia, el ferrocarril, dio lugar en algunas poblaciones pequeñas y medias del sudeste otra vía representativa, el camino de la estación. Las exigencias del trazado de vías (pendiente muy reducida y radios de curvas amplios) hicieron a menudo imposible que la estación se ubicara dentro del núcleo urbano. Era habitual que se estableciera relativamente lejos, a veces hasta a varios kilómetros de distancia. En ese caso la conexión se realizaba por una carretera común.

No obstante, en algunas poblaciones la estación no se encontraba excesivamente alejada, lo cual fue aprovechado para realizar una calle de gran prestancia, pues el nuevo modo de transporte se identificaba con la modernidad. Trazados rectos y amplios eran distintivos de estas nuevas vías, en las que el arbolado era también seña de identidad. Enseguida fueron incorporadas al viario urbano como uno de sus espacios más apreciados.

Travesías e imagen de la ciudad

Por su particular función, las travesías adquirieron pronto la categoría de elemento identificativo de la ciudad. Efectivamente constituían su puerta de entrada, lo primero que se apreciaba al llegar a la ciudad. Otras veces, si no se hacía escala en la población, la travesía era la única imagen de ella que retenía el viajero. Además, su peculiar morfología y sus ya comentadas particularidades las encumbraron como símbolo de la modernidad, añadiendo a la ciudad un elemento atractivo que se sumaba y al mismo tiempo contrastaba con sus viejos monumentos. La nueva técnica de la fotografía, otro de los iconos de la nueva era industrial, sería el vehículo más empleado para su representación.

El camino lo iniciaron fotógrafos profesionales como Jean Laurent y José Martínez Sánchez, autores de algunas de las más bellas imágenes de obras públicas de la segunda mitad del XIX en Andalucía.⁽¹⁷⁾ Terminando la centuria, numerosos aficionados se sumaron a esta tendencia, aportando valiosas vistas. En particular, destacan por su obra fotográfica dos ingenieros foráneos venidos precisamente a trabajar en la construcción de infraestructuras: Gustavo Gillman y Paul Sejourné. Sus fotografías trascienden las percepciones de un simple turista, proporcionándonos valiosas visiones de las infraestructuras de la época en Andalucía Oriental.⁽¹⁸⁾

A comienzos del siglo XX, la incipiente democratización del turismo y los viajes de ocio propiciaron la aparición de nuevas formas de expresión para las imágenes de la ciudad. Serían por un lado las postales, en las que destacaron casas como la barcelonesa de Roisin, y por otro los repertorios fotográficos como el popular portfolio de Ceferino Rocafort. Tanto unas como otros incorporaron vistas de las travesías. En paralelo a la producción de postales, la especialización de los libros de viajes ensanchó el panorama de las representaciones, proporcionando imágenes tan interesantes como la del automovilista británico Charles Freeston en la década de 1930 (Fig. 5).

Pervivencia de las travesías decimonónicas y su arbolado

Desde su construcción, las travesías exteriores se convirtieron en vías representativas, siendo adoptadas normalmente por la burguesía local para la construcción de sus viviendas. Paulatinamente, la ciudad fue expandiéndose hacia ellas, quedando incorporadas plenamente al tejido urbano a lo largo del siglo XX. Al conservar su arbolado, se formó espontáneamente una característica vía de acceso, con las mismas funciones que los bulevares y avenidas de entrada diseñados expresamente como elementos identitarios y estructuradores del espacio urbano en las grandes ciudades.⁽¹⁹⁾

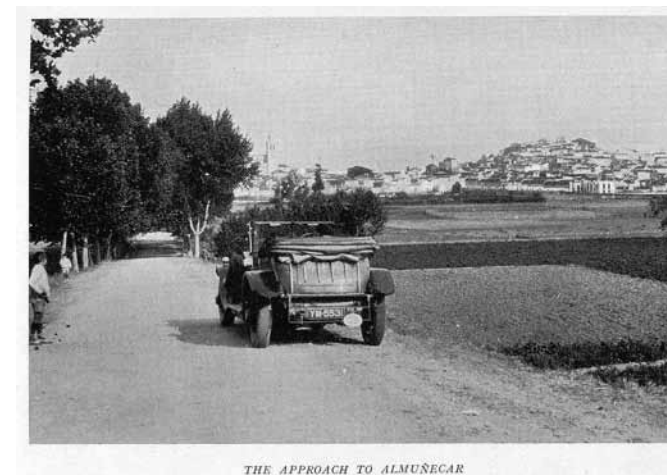
La generalización del tráfico automóvil a partir de la década de los sesenta del siglo XX causó el fin del arbolado

17. GARÓFANO, Rafael, *La Andalucía del siglo XIX en las fotografías de J. Laurent y Cia*. Sevilla: Junta de Andalucía, 1999, pp. 21-22.

18. GILLMAN MELLADO, Juan y GRIMA, Juan, *Almería Insólita*. Almería: Arráez editores, 2010, pp. 135-175.

19. NARDIZ, Carlos. 'El viario de acceso en el paisaje de la ciudad'. En: Teresa BANET, Carlos NARDIZ y Manuel ORTIGUEIRA (dir.). *Jornadas internacionales sobre paisajismo*. La Coruña: Galicia Editorial, 1991, pp. 191-205.

FIG. 6.- Travesía de Ugijar, Granada. Fuente: fotografía del autor.



20. JEFATURA DEL ESTADO, 'Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de carreteras'. BOE, nº 305, 21 de diciembre de 1974.

de las carreteras, que empezó a eliminarse por el riesgo que suponía para el tráfico. La ley de carreteras de 1974 introdujo la zona de dominio público, una franja de terreno de tres metros de anchura a cada lado en la que no podía haber ningún objeto ni instalación permanente que pudiera resultar peligrosa para la circulación.⁽²⁰⁾ En aplicación de esta ley, el arbolado quedaba proscrito de las carreteras de nueva construcción, como también procedió a retirarse de las vías antiguas que se mantuvieron en uso.

No obstante, la mayoría de los antiguos tramos de carretera incorporados al viario urbano, las travesías, consiguieron quedar al margen de esta proscripción. Con frecuencia han sido absorbidos por el crecimiento de la población y, reemplazados por circunvalaciones, ya no ejercen la función de acceso. Sin embargo, conservan su validez plena como vías representativas y de articulación de la parte nueva de las poblaciones. Estas calles con árboles de gran desarrollo son uno de los más significativos productos del urbanismo espontáneo desarrollado en las pequeñas ciudades españolas durante los siglos XIX y XX. Bulevares en la práctica, al haberse conformado de manera no intencionada, muestran rasgos que podrían calificarse como incoherencias de diseño, como la carencia de espacios de paseo y descanso peatonales delimitados (Fig. 6).

Afortunadamente, un buen número de estas singulares travesías han llegado hasta nuestros días. En el sudeste peninsular es frecuente encontrarlas en poblaciones pequeñas y de tamaño medio. Entre las más representativas, podrían citarse las de Almuñécar, Torre Cárdelas, Serón, Vélez Rubio o Ugijar. Todas ellas son merecedoras de un reconocimiento que obligue a su conservación, no sólo como singular experiencia de urbanismo sino también como una propuesta válida para introducir la naturaleza y mejorar el medioambiente de nuestras ciudades.

Bibliografía

- ALZOLA, Pablo de. *Las obras públicas en España, estudio histórico*. Bilbao: Imprenta de la Casa de Misericordia, 1899.
- AGUIRRE, José María. 'Relación del trazado y algunas obras notables de la carretera de Granada a Motril'. *Revista de Obras públicas*, año 2, n. 7,1 de abril de 1854.
- CABELLO, Ana. 'Martos: desarrollo arquitectónico y urbano a final del siglo XIX y principios del XX'. Tesis doctoral, Universidad de Granada, 1986.
- CASTILLA, Ignacio. *Código y manual de construcción, conservación, mejora, administración y policía de caminos vecinales*. Madrid: Imprenta de la Publicidad, 1848
- FERNÁNDEZ DE MESA, Thomàs Manuel. *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas. Parte I, de los caminos*. Valencia: Joseph Thomàs Lucas, 1755.
- FREESTON, Charles L. *The roads of Spain*. London: Stanley Nott, 1936
- GARÓFANO, Rafael. *La Andalucía del siglo XIX en las fotografías de J. Laurent y Cia*. Sevilla, Junta de Andalucía, 1999.
- GILLMAN MELLADO, Juan y GRIMA, Juan. *Almería insólita, el legado fotográfico de Gustavo Gillman (1899-1922)*. Almería: Arráez Editores, 2010
- NARDIZ, Carlos. 'El viario de acceso en el paisaje de la ciudad'. En: Teresa BANET, Carlos NARDIZ y Manuel ORTIGUEIRA (dir.). *I Jornadas internacionales sobre paisajismo*. La Coruña: Galicia Editorial, 1991, pp. 191-205.
- PARDO, Manuel. *Carreteras*. Madrid: Imprenta y fundición de Manuel Tello, 1892
- PIDAL, Pedro. *Instrucción para promover y ejecutar las obras públicas de caminos, canales y puertos y demás análoga, aprobada por real orden de 10 de octubre de 1845*. Madrid: Imprenta Nacional, 1849
- SÁINZ, Luis. *Compendio de arboricultura, aplicado a las plantaciones en las carreteras*. Jaén: Imprenta de los Sres. Rubio, 1871.

Antonio Burgos Núñez es ingeniero de Caminos e Historiador del Arte, es profesor de Mecánica de Estructuras en la Universidad de Granada. Su actividad investigadora la desarrolla dentro del grupo de investigación 'Arquitectura y Cultura Contemporánea'. Interesado por la Historia de la Construcción, la Ingeniería y la Arquitectura durante la Edad Contemporánea, ha desarrollado una producción científica amplia en la que se abordan aspectos históricos y patrimoniales conjugados con la perspectiva de la técnica. Es autor de diversas publicaciones, entre las que destaca su tesis doctoral sobre los orígenes del hormigón armado en España. Sus numerosos artículos sobre puentes contemporáneos han alcanzado cierta relevancia, así como sus estudios sobre el despliegue de las infraestructuras de transporte (carretera y ferrocarril) en el Sudeste de España.