

# Ciudades intermedias: entre territorios concretos y espacios globales

Carmen BELLET SANFELIU & Josep María LLOP TORNÉ

Departamento de Geografía y Sociología (Universitat de Lleida) - Secretaria técnica del programa: Ciudades intermedias y urbanización mundial (CIMES) & Arquitecto-urbanista - Ayuntamiento de Lleida - Director del programa: Ciudades intermedias y urbanización mundial (CIMES)

**RESUMEN:** El artículo pretende poner de relieve la condición transversal del concepto *ciudad intermedia*, incorporando nuevas dimensiones a las clásicas formas de clasificar y definir las ciudades. Del concepto ciudad media, que parece centrarse en tallas demográficas y aspectos cuantitativos, se pasa al de ciudad intermedia que destaca la función que realiza este tipo de ciudades en el territorio y su vocación de articular los espacios concretos con otros nodos y territorios más o menos lejanos. Se introducen así aspectos más dinámicos y estratégicos que incorporan nuevas posibilidades para la autoafirmación, y el reforzamiento de la ciudad-región y su apertura/consolidación a otras escalas. Análisis cuantitativos y cualitativos de *ciudad intermedia* ponen de relieve elementos de transversalidad y a la vez de diversidad que son analizados a través de la experiencia del programa CIMES, *Ciudades intermedias y urbanización mundial*. El programa nació en 1996 bajo el auspicio del Ajuntament de Lleida (España), la Unión Internacional de Arquitectos y el programa MOST de la Unesco. .

Descriptores: Ciudades intermedias. Ciudades medias. Conectividad. Proyecto urbano.

*Intermedio, dia:* adj. Que está entre los extremos de lugar, tiempo, calidad, tamaño, etc.

*Intermediario, ria:* adj. Dicho de un proveedor, de un tendero, etc.: Que media entre dos o más personas, y especialmente entre el productor y el consumidor de géneros o mercancías.

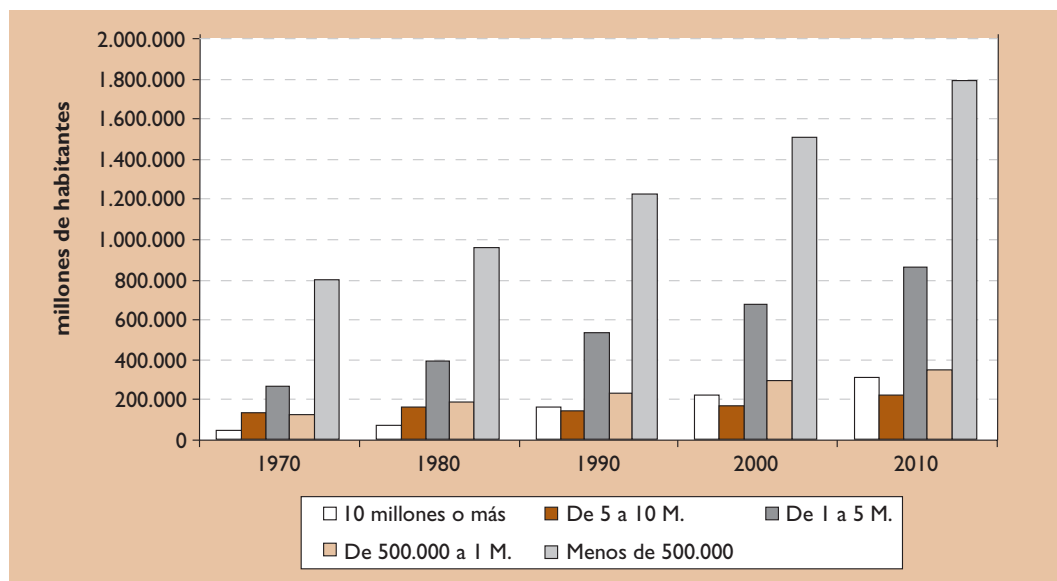
*Diccionario de la Lengua Española* (2001), Real Academia Española

Las definiciones, que aparecen en el encabezamiento del texto, reflejan el carácter de transición y mediación de aquello que es intermedio e intermediario: «entre los extremos...», «que media entre dos o más personas...». De ellas podríamos pues concluir que la ciudad intermedia es aquella que media entre extremos (entre el pequeño y el grande; entre el próximo y el lejano) y que desarrolla funciones de intermediación entre territorios y escalas muy diversas (locales-territoriales-regionales-nacionales-globales).

Tradicionalmente se han destacado como parte intrínseca de su condición aspectos cuantitativos relacionados con su tamaño y talla que poco aportan a la definición de su vocación principal: la de intermediación. Pero partiremos también de estos aspectos cuantitativos para destacar su universalidad y la relevancia que estos tienen en el proceso de urbanización.

## I. LOS OTROS ESPACIOS URBANOS

A menudo, cuando se habla de procesos de urbanización, sobre todo de los



**FIG. 1. Evolución de la población urbana según la dimensión del núcleo**

Fuente: Elaboración propia a partir de United Nations (2002a).

resultados de estos procesos, o cuando se hace referencia al término *ciudad*, se detecta la tendencia a pensar en las grandes aglomeraciones urbanas. De hecho, las grandes ciudades son las más estudiadas, las más conocidas, las más admiradas/repudiadas, las más filmadas y reproducidas en el cine, las artes y los medios audio-visuales. Metáfora y metonimia en cuanto a lo urbano, estos centros representan, sin embargo, una parte muy pequeña del fenómeno.

De acuerdo con los datos de Naciones Unidas, en el año 2000, solo había 20 ciudades con más de 10 millones de habitantes y 31 centros más con una población de entre 5 y 10 millones (UNITED NATIONS, 2002). Se trata, pues, de un reducido número de ciudades en las que, además, se aloja un porcentaje muy pequeño de la población urbana del planeta: las ciudades de más de 10 millones concentran el 7'9% y las de entre

5 y 10 millones, un 5'9% más. Por lo tanto, las grandes aglomeraciones urbanas conforman un club marcadamente limitado y con escaso peso en el conjunto urbano global. La mayoría de la población urbana habita en ciudades pequeñas y medias que son, así mismo, notablemente más numerosas: conforme a la fuente ya citada, el 62'5% de la población urbana reside en ciudades con menos de un millón de habitantes<sup>1</sup>.

En un extremo, se sitúan las grandes aglomeraciones urbanas, en el otro, los núcleos urbanos más pequeños y, en una posición intermedia, las ciudades medias<sup>2</sup>. Las situaciones intermedias, al hallarse entre dos extremos, se suelen definir en negativo: aquello que no es demasiado grande ni demasiado pequeño. Una cuestión de cantidad que no sería muy fácil de delimitar, puesto que, en cada contexto, presentaría rangos completamente distintos. Así una ciudad

<sup>1</sup> El crecimiento de las grandes aglomeraciones urbanas y los procesos de concentración han resultado más moderados de aquello que se preveía tan solo unos años antes. Véase, por ejemplo, las previsiones que la ONU realizaba en 1996 (UNITED NATIONS, 1997), cuando se apuntó que, en el año 2000, las ciudades de más de 10 millones alojarían al 9'6% de la población (7'9% en la revisión del 2001).

<sup>2</sup> Se emplea este concepto cuando se hace referencia a la talla demográfica de la ciudad o a la dimensión física de la ciudad. Tamaño y talla parecen ser pues la base del tradicional concepto de ciudad media asociado también a una visión jerárquica y rígida de las relaciones entre sistemas urbanos y redes. Sobre el uso de los conceptos 'ciudad media' e 'intermedia', véase BELLET, & al., 1999.

media o intermedia en Europa se correspondería con una ciudad pequeña y/o muy pequeña en el contexto chino o indio, en que hay un importante número de ciudades que superan fácilmente el millón de habitantes<sup>3</sup>.

La delimitación del objeto de estudio con rígidos criterios de cantidad resultaría totalmente infructuosa. Las ciudades se consideran intermedias no solo con arreglo a tallas demográficas y dimensiones determinadas (coherentes con su contexto geográfico), sino, sobre todo, con relación a las funciones que desarrollan: el papel de mediación en los flujos (bienes, información, innovación, administración, etc.) entre los territorios rurales y urbanos de su área de influencia y los otros centros o áreas, más o menos alejados. Funciones de intermediación entre los espacios locales/territoriales y los espacios regionales/nacionales e, incluso, globales.

El adjetivo *intermedio* / *intermediario*, cuyo empleo se inició en los medios académicos a mediados de los ochenta, dilata el significado de la denominación a la que sustituye: *ciudad media* (GAULT, 1989; BOLAY, & al., 2003). La dimensión, la talla demográfica y la extensión física eran las variables que contribuían, en mayor medida, en la delimitación/definición de *ciudad media*, variables que actualmente se consideran demasiado rígidas y estáticas. Por el contrario, *intermedio* introduce tres nuevas dimensiones:

- Añade la idea de que el potencial e importancia de la ciudad no depende tanto de su talla demográfica como del modo en que esta se articula con el resto de elementos del sistema: la capacidad de crear relaciones y tejer una red, así como las características de las mismas.
- Da valor e introduce aspectos más dinámicos y estratégicos incorporando nuevas posibilidades para la autoafirmación, el reforzamiento de la ciudad-región y la apertura/consolidación a otros niveles: regional, nacional e, incluso, internacional.

- Supone la sustitución del sentido estático y notablemente jerarquizado que otorgaban las teorías más clásicas al concepto de 'sistema urbano' por una nueva idea más abierta, dinámica e interactiva (DEMATTEIS, 1991).

Resulta curioso que un concepto que solo podemos definir vagamente sea una realidad prácticamente universal: donde existe una mínima armadura urbana, hay ciudades intermedias. Suponen realidades diversas, muy extendidas y presentes en todos los contextos, pero considerablemente menos visibles que las que configuran las grandes aglomeraciones urbanas. Ante la presencia global, poderosa y mediática de estas, hallamos la presencia, más discreta y sigilosa, de las ciudades intermedias.

Se trata de asentamientos que descubrimos cuando observamos el territorio a escalas más concretas. Son las *otras* ciudades. Las ciudades tranquilas que contrastan, con viveza, con la imagen de ritmos frenéticos de las ciudades globales y las grandes aglomeraciones urbanas. Presencia discreta y sigilosa (que no aislada) que las convierte en menos visibles, menos presentes, a no ser que exista un observatorio adecuado o, en ausencia de este, un observador eficaz. Y esta es, precisamente, una de las finalidades del proyecto CIMES (Ciudades intermedias y urbanización mundial): conseguir que estas ciudades sean más visibles, destacando las características y los elementos transversales y comunes y, a la vez, considerando su diversidad<sup>4</sup>.

Desde 1997, CIMES está construyendo una red de ciudades, con el fin de intercambiar información. Para el ingreso a esta red, se requiere al colaborador contestar una encuesta que contiene información simple y diversa sobre la ciudad intermedia en la que vive o sobre la que trabaja. La codificación de la numerosa información aportada por las encuestas y el análisis de los resultados han sido el objeto de trabajo del último periodo. Una parte importante de las

<sup>3</sup> Con cierta ironía el profesor BRUNET (2000) define 'ciudad intermedia' como un OGNI: un Objeto Geográfico No Identificado, dadas las dificultades que presenta la estricta definición de dicho concepto.

<sup>4</sup> Para obtener más información sobre los objetivos y el desarrollo del programa CIMES, Ciudades intermedias y urbanización mundial, se puede visitar la web: [www.paeria.es/cimes](http://www.paeria.es/cimes)



**FIG. 2. Las ciudades de la red CICES**

Fuente: Documentación y bases cartográficas del programa CICES – «Ciudades intermedias y urbanización mundial».

ideas expuestas en este artículo procede justamente de la experiencia aprehendida a través del desarrollo del programa, que dispone actualmente de 96 colaboradores, y, sobre todo, de la información que ofrecen las encuestas<sup>5</sup>.

Tal vez, los rasgos más transversales (y, por lo tanto, más universales) sean aquellos que contribuyan, en mayor medida, en su definición: las funciones de intermediación que estas ciudades llevan a cabo, las cualidades que se acostumbra a conferirles (estrechamente relacionadas con cuestiones de escala) y la necesidad de autoafirmación y, por consiguiente, de concienciación de su condición intermedia.

## 2. LAS CIUDADES-TERRITORIO

La ciudad intermedia es aquella que media entre extremos (entre el pequeño y el

grande; entre el próximo y el lejano), que desarrolla funciones de intermediación entre espacios/escalas muy diversas (locales-territoriales-regionales-nacionales-globales); un nudo en que convergen y se distribuyen flujos muy diversos (de información, ideas, bienes y servicios); una ciudad-espacio de transición entre los territorios de lo concreto (la escala local/regional) y el carácter etéreo y fugaz de lo global<sup>6</sup>.

En este punto reside una de las claves que ayuda a identificar las ciudades intermedias: su vínculo con el lugar, con el territorio o *hinterland*, no solo a nivel funcional, sino también a nivel social y cultural. Las ciudades intermedias se convierten, en cuanto a sus funciones, en un centro de servicios y equipamiento (más o menos básicos) del que se proveen tanto los habitantes del mismo núcleo como aquellos que residen en su área de

<sup>5</sup> Durante el otoño de 2003, se ha presentado la última publicación del programa, que recoge una parte importante de las ideas que se exponen en este artículo: *Ciudades intermedias. Perfiles y pautas*, publicación en la que se detalla el contenido y los resultados de las encuestas.

<sup>6</sup> «Ce qui est effet détermine d'abord la ville intermédiaire, c'est sa situation entre, d'une part, les centres locaux du contact direct du monde rural ou les villes spécialisées, et d'autre part, les métropoles dont les fonctions s'exercent en partie à l'échelle nationale, voire internationale», GRAL/CREDAL, (1994: 130).



**FIG. 3. El territorio de las ciudades intermedias. Las ciudades intermedias y su territorio Ferrara (Italia), Mingòara (Pakistán), Logroño (España)**

Fuente: Documentación del programa CIMES – «Ciudades intermedias y urbanización mundial».

influencia<sup>7</sup>. Centros de servicios que interactúan con amplias áreas territoriales, más o menos inmediatas.

Las ciudades que colaboran con el programa CIMES declaran, por ejemplo, tener unos *hinterlands* bastante amplios con un radio medio de unos 45 Km, áreas en las que, además, reside un importante número de población, que, en algunos casos, puede llegar a triplicar la población del mismo centro<sup>8</sup>.

La relación entre la ciudad intermedia y su *hinterland* es intensa y frecuente: «*Le niveau local est celui de la quotidienneté et de l'indispensable*» (BOLAY, & al. 2003:203), y estas relaciones cotidianas y basadas en la intermediación se expresan de modo evidente, al menos, en tres niveles:

- En primer lugar, en el político-administrativo. A menudo, las ciudades intermedias concentran determinados niveles de gobierno y administración que acostumbran a tener, al menos, un perfil local-territorial. Son escalas de gobierno más próximas a los ciudadanos que, como se comentará más adelante, ofrecen la oportunidad única de desarrollar sistemas de gobierno y administración más interactivos y

atentos. En este sentido, las ciudades intermedias se pueden llegar a considerar marcos idóneos para el ensayo y el desarrollo de democracias más participativas y nuevas formas de gobierno. La función de gobierno y administración local adquiere un papel tan notable que incluso el edificio que aloja estas funciones pasa a convertirse en un hito y elemento representativo del lugar y del territorio<sup>9</sup>.

- Además, las ciudades intermedias acostumbran a ofrecer servicios (personales y para las empresas), más o menos especializados, para los habitantes de un territorio más o menos amplio. Los centros ofrecen un abanico de servicios, más o menos diversos y especializados, que generan un gran movimiento y flujo de personas, bienes e ideas.
- Finalmente, debe señalarse que las actividades económicas vinculadas a la función de intermediación son las más características de estos centros: las actividades de distribución e intercambio. La ciudad intermedia, sobre todo, es y ha sido históricamente la ciudad-mercado. Un centro donde se concentran, manipulan y distribuyen los bienes producidos en el mismo territorio y los producidos en ámbitos más alejados. Centros donde las actividades comerciales (al

<sup>7</sup> HARDOY & al. (1989) destacan el importante papel que estos centros representan en las propuestas y dinámicas socioeconómicas de amplias áreas del tercer mundo no solo como centros donde se producen intercambios económicos sino también como nodos que pueden articular territorios: «El corazón económico de amplias áreas rurales en el Tercer Mundo».

<sup>8</sup> De hecho, los radios oscilan entre los 30 Km de las áreas más pequeñas a los más de 60 Km de las más grandes.

<sup>9</sup> En las encuestas remitidas por las ciudades CIMES se denota que: «En las primeras citas se acostumbra, también, a hacer referencia a las sedes de gobierno locales y territoriales como espacios símbolo del poder, administración y gestión de la ciudad y el territorio. En estos casos su representatividad no es tanto el continente como el contenido, pese a que buena parte de los edificios sean de valor histórico-artístico», (BELLET, & al. 2003: 29)



**FIG. 4. La ciudad de la intermediación. El espacio del intercambio. Vic (España), Vólos (Grecia) y Nouadhibou (Mauritania)**

Fuente: Documentación del programa CIMES – «Ciudades intermedias y urbanización mundial».

por mayor y al por menor) llenan y singularizan el espacio: las calles comerciales, la plaza del mercado, los mercados especializados y ambulantes, los *souks*, etc. son una ejemplarizadora muestra. Sin embargo, también es notable el impacto de otras actividades de distribución, como el almacenamiento, la clasificación y el manejo de mercancías o la organización de la distribución.

Para el desarrollo de estas funciones de distribución e intermediación, resulta necesaria toda una serie de infraestructuras colectivas, de entre las que destacan las relacionadas con la comunicación y el transporte. Estas infraestructuras serán las que permitirán desarrollar la interacción entre lo inmediato y lo lejano, entre el interior y el exterior; por lo tanto, indispensables para mantener la condición de espacio intermedio y de transición.

De este modo, las ciudades intermedias disponen, normalmente, de una red de medios de comunicación (más o menos densa, de más o menos calidad, más o menos eficaz), a través de la cual se desarrollan estos flujos e intercambios. La conexión es una cuestión fundamental y de este modo lo muestran las encuestas de las ciudades CIMES.

La encuesta realizada en este programa pide al colaborador que cite los 10 proyectos más importantes realizados en los últimos años y 10 más en proceso de ejecución o que se prevean realizar en un futuro más o menos inmediato. El 28% del conjunto de las respuestas hacen referencia a proyectos

relacionados con conexión y movilidad, una cuestión que parece esencial para este tipo de centros. Entre los proyectos llevados a cabo en los últimos años, destacan aquellos que afrontan inversiones en la accesibilidad y articulación interior (local-regional), mientras que, en los proyectos de futuro, abundan mayormente los que pretenden resolver o mejorar la conexión con áreas más alejadas. Se da, por lo tanto, la transición de la mejora de la accesibilidad interna o respecto a áreas inmediatas (escala local/territorial) a la mejora de la accesibilidad externa (escala regional-continental...). Las ciudades intermedias, conectoras y responsables de las tareas que realizan en el territorio, saben que en sus proyectos las infraestructuras de transporte y comunicación, y las instalaciones y equipamientos relacionados con la distribución son cuestiones primordiales e ineludibles.

### 3. CIUDADES COTIDIANAS – CIUDADES COLECTIVAS

A menudo, las escalas intermedias se asocian con espacios que pueden ofrecer calidad de vida, uno de los eslóganes más difundidos en el mundo del *marketing* y la promoción urbana. Sin pretender entrar en detalles críticos sobre cómo se delimita y se mide esta calidad, es cierto que, en una parte significativa de los *rankings* y listados que miden la calidad de vida de las ciudades, es habitual encontrar en los primeros lugares un número notable de ciudades intermedias.



**FIG. 5. Espacios y momentos de vida urbana colectiva Al Qusayr (Egipto), Rosario (Argentina) y Sabadell (España)**

Fuente: Documentación del programa CIMES – «Ciudades intermedias y urbanización mundial».

Las ciudades medias/intermedias se consideran más seguras, más tranquilas, con mejores *ratios* de equipamientos y servicios por habitante, menos contaminadas, con menos congestión de tránsito, etc. Ventajas que, como en casi todo, van acompañadas de ciertos inconvenientes, problemas y peligros.

En este sentido, resulta interesante el trabajo coordinado por el profesor GASPÁR (1998) sobre las ciudades medias portuguesas, donde se pone en entredicho las ventajas que se atribuyen *per se* a las ciudades pequeñas y medias: ciudades donde la presión del coche es menor, donde se da una relación más intensa con el espacio público, donde se goza más del tiempo libre, etc. El autor apunta la existencia de una serie de potencialidades (relacionadas con su escala, menor complejidad y proximidad al ciudadano, cierto nivel de infraestructuras y equipamientos) que se pueden y se deben aprovechar mediante el redescubrimiento urbano: se trata de educar para comprender la ciudad y la vida en ella. De este modo, una ciudad cotidiana puede ser una ciudad de todos y para todos, espacio de vida individual y colectiva.

En el marco del programa CIMES, hemos comprobado lo difícil que resulta hablar del concepto de 'calidad', cuando se trabaja con ciudades con características y contextos geográficos y socioeconómicos tan diversos. Al comparar niveles y características de equipamientos e infraestructuras o

presupuestos locales y capacidades de inversión de distintos municipios, uno se da cuenta de la necesidad de cambiar el concepto de 'calidad de vida' por el de 'facilidades para vivir', puesto que, de hecho, se trata de hacer la vida más fácil, independientemente de las necesidades, el contexto y los medios de los que se dispongan. En este punto es donde las ciudades intermedias deben centrar sus esfuerzos: en afrontar las necesidades cotidianas, es decir, en resolver temas básicos para la vida cotidiana del ciudadano (residencia, infraestructura y equipamientos mínimos), pero también en fomentar la vida urbana colectiva, el civismo (equidad, integración) y el buen uso de la ciudad.

Opciones como la corriente de las *Città Slow* (*Le città del buon vivere*) muestran que puede haber una alternativa a los modelos de forma de vida urbana más difundidos. La asociación, que consta actualmente de 30 ciudades pequeñas y medias, presenta como objetivo central y básico el de trabajar, con el fin de conseguir ciudades donde se garantice la mejor calidad de vida posible para todos los ciudadanos. Todos los proyectos, acciones y líneas políticas (económicas, sociales y urbanísticas) deben dirigirse, por lo tanto, a garantizar la existencia de soluciones y servicios «*che permettono ai cittadini di fruire in modo facile, semplice a godibile della propria città*»<sup>10</sup>. La experiencia nos

<sup>10</sup> La asociación *Città Slow* ofrece una web ([www.cittaslow.stratos.it](http://www.cittaslow.stratos.it)), en que se puede encontrar información y datos de contacto. Por norma no ingresan en la asociación las ciudades con más de 50.000 habitantes

y las capitales de provincia o región. Para ingresar en el selecto club de las *Città Slow* se deben cumplir una serie de requisitos que la misma asociación se encarga de revisar de forma periódica.



**FIG. 6. La diversidad formal de las ciudades intermedias. Tramas en detalle Chivilcoy (Argentina), Reggio nell'Emilia (Italia) y Nakano (Japón)**

Fuente: Documentación del programa CIMES – «Ciudades intermedias y urbanización mundial».

parece interesante, pues la calidad de vida se relaciona más con un proyecto, con un trabajo continuado que con una dimensión o talla concreta y porque en sus normativas intentan combinar nuevas tecnologías, educación y recursos locales.

Una parte importante de las ventajas a las que se refiere el profesor GASPAR y en las que se basa la asociación *Città Slow* son, en gran medida, producto de la escala de las ciudades. Es cierto que las corrientes urbanísticas de los últimos años han estado vindicando las «bondades urbanísticas» de las ciudades intermedias. No obstante, las cualidades no dependen solo de la dimensión o de la escala de la ciudad. Una escala que se ha calificado, en múltiples ocasiones, de escala más humana, donde es relativamente más fácil acceder a cualquier punto del espacio urbano y donde también resultan más accesibles los equipamientos y los servicios. Una escala que convierte la ciudad en un espacio más aprehensible para los ciudadanos, un lugar donde es más fácil reafirmar y construir identidades y cuyos hitos y símbolos (funcionales, religiosos, culturales, etc.) suelen ser bastante colectivos.

#### **4. CIUDADES COHERENTES Y, A LA VEZ, DIVERSAS**

El análisis comparativo de los datos más básicos de estas ciudades muestra, en primer

lugar, cierta complejidad derivada de su diversidad. Unas ciudades diversas que, a pesar de los contextos y situaciones, presentan elementos de coherencia, elementos transversales que trataremos de presentar a través del análisis de las encuestas de las 96 ciudades CIMES.

Existen ciertos factores de la forma urbana, como resultado de su dimensión, que la configuran como un tipo de ciudad con una escala más humana. Nótese que, por ejemplo, 71 de las 96 ciudades del programa tienen menos de 390.000 habitantes y que el 70% de la población urbana de estas reside dentro de un área con un radio aproximado de 3,9 Km. Esta distancia implica una accesibilidad al centro urbano de alrededor de una hora de recorrido a pie. El radio se incrementa a medida que aumentan el rango y tamaño de población, de forma que, a causa de la «metropolización», los radios se disparan a distancias difícilmente accesibles a pie (véase FIG. 7)<sup>11</sup>.

Este mismo análisis puede realizarse con la medida de la línea que une los puntos urbanizados más extremos de aquellas ciudades. La media se sitúa a una distancia de 12,5 Km, que disminuye a 6,4 en el caso de las ciudades con menos de 140.000 habitantes, y pasa a 26,1 Km en las que poseen más de 640.000 habitantes. Por consiguiente, se trata de ciudades no demasiado extensas y, en este sentido, los problemas de fragmentación de espacios

<sup>11</sup> En un análisis más detallado la lectura de la escala peatonal de las ciudades debe incluir el análisis de la forma (ciudades lineales, aglomerados, etc.), las densidades

y los modelos de urbanización (dispersión, bajas densidades, localización de los servicios y equipamientos, etc.).



**FIG. 7. La compacidad de las ciudades intermedias según la talla demográfica**

Habitantes	Radio en Km (a)	Área del radio (Km) $\Pi r^2$ (Ha)	% Área radio/ sup. municipal (b)	Índex de compacidad (c)	Línea en Km (d)
Menos de 140.000	2,2	2.022	103,5	0,47	6,4
De 140.000 a 390.000	3,7	5.315	35,7	0,25	10,2
De 390.000 a 640.000	4,8	8.467	64,0	0,12	18,9
Más de 640.000	7,9	24.178	55,0	0,04	26,1
Media del conjunto 384.946	3,9	7.272	68,8	0,29	12,6

(a) Radio en Km de la circunferencia en que reside el 70% de la población urbana.

(b) % del área del radio/superficie municipal.

(c)  $1/(\text{Área del radio}/ \text{media de personas por vivienda en la ciudad}) * 100$ .

(d) Longitud en Km de la línea que une los puntos más extremos de la ciudad.

Fuente: Medias aritméticas de la base de datos del programa CIMES – «Ciudades intermedias y urbanización mundial».

urbanos no son frecuentes. Factores de coherencia formal que vienen acompañados de grados de accesibilidad a los que pueden acogerse prácticamente la mayoría de los ciudadanos.

A estos factores de coherencia formal, es necesario añadir que poseen una mayor compacidad en su trama, o una mayor relación del área próxima al centro urbano y el número de residentes de estas zonas. Los índices de compacidad, que relacionan los radios que circunscriben el 70% de la población urbana con la densidad de ocupación de vivienda, son menores en las ciudades más grandes, donde, a causa de factores de fragmentación y dispersión metropolitana, los radios y las distancias extremas aumentan de forma notable. Las ciudades con menor número de habitantes presentan, en cambio, índices de compacidad mayores.

La lectura detallada de los materiales que han aportado las ciudades CIMES permite no obstante, enriquecer esta visión generalizada realizada a partir de medias estadísticas.

La diversidad y la diferencia se presentan más condicionadas por el contexto geográfico y socioeconómico, donde se inscribe la ciudad.

En primer lugar, debe destacarse la enorme diversidad morfológica de estos asentamientos que expresan, de forma clara, la relación existente entre las formas de las plantas (modelo urbanístico) y las características del lugar: el emplazamiento y la situación. Los dos últimos términos, clásicos de la geografía urbana, hacen referencia a las características del soporte físico, sobre el que originariamente se

asienta la ciudad (topografía, condicionantes naturales, etc.), y al entorno territorial y geográfico sobre el que la ciudad se relaciona y organiza (vías de comunicación, espacio económico, etc.) (CAPEL, 2002). De la relación entre la forma, fruto de los diversos procesos de urbanización (planificada o no), y los condicionantes o características del lugar, surgen lecturas interesantes que muestran, en cada caso, el peso y fuerza diferentes de las variables: condicionantes del trazado y estructura física, condicionantes naturales/del entorno, etc. Es curioso observar que ciertamente, detrás de las formas de las plantas urbanas y de la organización de sus trazados, puede leerse también una configuración territorial que suscita la posición y relación que el nodo establece con su entorno, a través de las funciones de intermediación. Ello explicaría, por ejemplo, la fuerza que los ejes de articulación territorial presentan en sus trazados, el peso de las formas radiales en buena parte de las plantas, o la funcionalidad socioeconómica de ciertos elementos naturales, como la de los elementos hidrográficos (ríos, lagos o mares) en cuanto puntos de acceso y contacto con otras ciudades y territorios.

Pero la diversidad de situaciones se refleja en muchos otros parámetros, como algunos de los que presenta la encuesta realizada por nuestros colaboradores para el programa CIMES: nivel de equipamientos, infraestructura disponible, actividad económica, etc. Diversidades que expresan las grandes diferencias existentes, según el contexto socioeconómico y geográfico.

FIG. 8. Redes de servicios y residuos sólidos urbanos

Región	% Cobertura redes de servicios			Residuos sólidos	
	Agua potab.	Saneamiento	Energía	Tn día/habitante	% ciudades sin tratamiento
África	57,1	47,8	70,1	0,0007	79,2
A. Latina	85,7	64,7	91,7	0,0004	26,3
Asia	84,6	68,5	83,4	0,0008	41,7
Europa	98,8	94,7	99,4	0,0014	0
Media	86,0	71,9	90,8	0,0009	42,0

Fuente: Medias aritméticas de la base de datos del programa CIMES – «Ciudades intermedias y urbanización mundial».

Si se compara, por ejemplo, los porcentajes de las zonas urbanas servidas por las redes de servicios públicos (agua potable y saneamiento), la diferencia es muy clara: las ciudades europeas presentan unas cifras de servicios que son el doble de las africanas. Diferencia que, a pesar de estar presente, es menor respecto a la red de energía eléctrica. Pero cabe destacar que los déficit más importantes, en cualquier contexto, se concentran en el saneamiento.

Los datos ofrecidos en la figura 8 muestran también como los déficit están relacionados con una baja capacidad local de respuesta. Tal vez, es el presupuesto que administra la ciudad una de las variables que capta con mayor notabilidad la diversidad y las grandes diferencias existentes según sea el contexto. Los recursos económicos que administran las ciudades o el gobierno local varían de los 20\$ USA de una ciudad del norte de África hasta los 7.000 \$ USA de una ciudad del centro de Europa, año por persona. Enormes diferencias en los presupuestos locales que expresan de forma bastante clara la nula o escasa capacidad de muchos municipios para afrontar los problemas desde la escala local.

No obstante, las diferencias no son solo de índole cuantitativa. Las formas urbanas, los espacios, los edificios públicos, los monumentos y elementos representativos, que se citan en cada ciudad, los tipos de proyectos que se han realizado o los que están por realizar, etc. amplían el abanico de diversidades. Diversidades de carácter más cualitativo que responden a factores históricos, culturales y sociales, cuyo análisis ha representado para el programa un reto mucho más atractivo. Ciudades coherentes

configuradas en torno a una relación clara entre centro, símbolos-hitos y los espacios territoriales conectados. Coherencia, pero no necesariamente uniformidad.

Ciudades diferentes, diferenciadas, con fuertes componentes locales-territoriales, pero todas ellas coherentes en la forma básica de ciudad a escala más humana. Ello diseña un conjunto amplio y diverso, y, así mismo, potente y universal, rico y complejo.

## 5. CIUDADES CONSCIENTES. ADMINISTRACIÓN Y GOBIERNO EN LAS CIUDADES INTERMEDIAS

Hemos relacionado, en repetidas ocasiones, el concepto de 'ciudad intermedia' con tallas demográficas, formas y escalas urbanas y, sobre todo, con la función de intermediación que la convierten en una zona de transición entre los espacios más alejados y los territorios más concretos, entre los recursos e identidades más locales y los flujos más globales. Identidades que suelen basarse en la presencia de un ambiente social y cultural muy propio y que reflejan el contexto territorial en el que se insieren, a diferencia de las grandes metrópolis que son consideradas ciudades con menor personalidad o con identidades más difusas.

Sin embargo, aquello que convierte un núcleo urbano en una ciudad intermedia es la voluntad de serlo. Núcleos conscientes de que convierten su condición de ciudad intermedia en un proyecto de ciudad o, si se prefiere al revés, ciudades que basan su proyecto en su condición de ciudad



**FIG. 9. Ciudades con proyecto, proyecto/s para las ciudades Göteborg (Suecia), Hefei (China) y Lleida (España)**

Fuente: Documentación del programa CIMES – «Ciudades intermedias y urbanización mundial».

intermedia<sup>12</sup>. Ciudades concientes de formar parte de una gran red, una gran telaraña que, a pesar de que permite establecer contactos con territorios alejados, se arraiga profundamente en el lugar, donde se empezó a tejer la red. Por lo tanto, el proyecto de ciudad estima la condición de ciudad-territorio y dibuja las acciones, tomando en consideración las características, los recursos y la idiosincrasia de su *hinterland*. Ello debe permitir iniciar propuestas de dinamización responsable y sostenible.

Las recientes líneas de planificación y desarrollo territorial diseñan una serie de estrategias e instrumentos, a través de la potenciación de los recursos endógenos, puesto que parece ser la metodología apropiada para conseguir dinámicas de desarrollo sostenible en las ciudades intermedias. (GANAU, J. & al. 2003). En gran parte, esas dinámicas de desarrollo pasan por cuatro dimensiones fundamentales: la eficiencia económica, la equidad social, la preservación del ambiente y el estímulo a la participación de los ciudadanos.

Las ciudades intermedias deben ser concientes de las ventajas que les aportan su talla demográfica y escala, para desarrollar nuevas propuestas de urbanidad, democracia y gobernabilidad. «La declaración de Lleida sobre ciudades intermedias», firmada, el 18 de febrero de 1999, en el marco de las jornadas «Ciudades intermedias, arquitectura y urbanismo», celebradas en la ciudad de Lleida (España),

entre el 15 y 18 de febrero de 1999, apunta ya la posibilidad de convertir estas ciudades en laboratorios de nuevas experiencias de democracia y nueva urbanidad. Sin embargo, para alcanzar este logro, es necesaria la firme voluntad de todos los agentes locales.

## 6. RETOS PARA LAS CIUDADES INTERMEDIAS

Entrar en el camino de estudiar las ciudades intermedias y su dimensión transversal, en diagonal, implica pensar en algunos de los retos más notables de nuestra civilización urbana. En los debates de los seminarios desarrollados en el marco del programa CIMES, que en los dos últimos años han tenido lugar en Lleida-Barcelona, Sfax (Tunis), Resistencia (Argentina) y Beirut (Líbano), se plantea una serie de cuestiones relacionadas con el papel que deberían desempeñar las ciudades intermedias y la investigación que sobre estas se debería llevar a cabo. Germán Solinís, arquitecto de la UNESCO, lo sintetizaba en un decálogo muy oportuno para concluir el presente artículo que nos permite además dibujar la filosofía del programa CIMES:

1. ¿Qué papel pueden y deben desempeñar las ciudades intermedias en el proceso de globalización? Se trata de tomar conciencia de la importancia cualitativa y cuantitativa de

<sup>12</sup> NEL-LO (2000) utilizaba el concepto de 'ciudades intensas' para referirse a un grupo de ciudades intermedias que articulan

la segunda corona de la región metropolitana de Barcelona, concepto muy próximo al que se emplea en este apartado.

- las mismas, de su extensión, universalidad, peso demográfico y capacidad de propuesta.
2. ¿Cómo se puede relacionar este tipo de ciudad con los procesos de «metropolización» y concentración de poder, de recursos económicos y de gestión de las ciudades más grandes? Sin duda, uno de los caminos es a través de la potenciación de sus condiciones urbanísticas (la urbanidad) y del reforzamiento y articulación de las relaciones en red (territorialidad).
  3. ¿Cómo pueden responder a los procesos de dispersión de la población urbana? Quizás, potenciando las funciones del centro territorial, acción que se debe articular con los proyectos de conectividad.
  4. ¿Cómo pueden las ciudades intermedias constituirse en factores de desarrollo local? Básicamente, ello queda en manos de su conciencia, de la dirección y acciones de la política local y la voluntad de los principales agentes económicos y sociales.
  5. El significativo papel de intermediación, respecto a las grandes ciudades o las ciudades globales, se puede articular sobre las potencialidades de los productos o recursos locales (*slow food*) o de las mejores condiciones de adaptación de la vida urbana y territorial a los espacios y ritmos ambientales.
  6. La dimensión y relativa compacidad les da ventajas cualitativas, con relación a los asentamientos más grandes. Al menos, aparece reflejado de este modo en su vida cotidiana, en su especial ambiente social y cultural y en la relación espacio individual-espacio comunitario.
  7. ¿Qué condiciones de calidad de vida pueden ofrecer a los ciudadanos? Tal vez, la garantía de una vida cotidiana digna y

cómoda, y las condiciones de proximidad y ventajas que les aporta su propia su escala.

8. ¿Son realmente estas ciudades espacios favorables para el desarrollo de nuevas formas de democracia local y nuevas formas de ciudadanía o facilitan sus condiciones la existencia de caciquismo? Son muchos los factores que pueden hacer decantar la respuesta a un lado u otro; sin embargo, creemos que su tamaño y escala son convenientes para convertir estas ciudades en laboratorios de urbanidad, participación y democracia, y esta debería ser la voluntad de los agentes políticos, económicos y sociales.
9. ¿Qué pueden aportar a la noción de ‘espacio público’? En gran medida, la respuesta a este punto depende de las aportaciones de los planes y proyectos, del tipo de gestión de los mismos, del nivel local de gobierno y administración, así como de las respuestas y propuestas de los profesionales implicados.
10. Por último, aportamos un nuevo punto sobre el que debemos reflexionar: ¿Cómo las nuevas tecnologías o los nuevos espacios virtuales pueden influir sobre estas ciudades? Las nuevas tecnologías de información y comunicación pueden ser un instrumento para ayudar a tejer las relaciones en red y reforzar los intercambios; es decir, el medio que permite articular el territorio concreto con el espacio global.

El conjunto de preguntas y posibles respuestas ponen de relevancia que no puede establecerse una visión transversal, si esta no es operativa, comprometida y abierta a la participación de todos. Se trata de construir una ciudad intermedia cuyo proyecto y concreción es fruto de la acción colectiva.

## BIBLIOGRAFÍA

- BELLET, C. & J.M<sup>a</sup>. LLOP, (1999a): «Les ciutats intermèdies i el procés d'urbanització mundial. Programa UIA-CIMES», en *Transversal*, n° 9: 66-70, Lleida.
- (1999b): *Ciudades intermedias y urbanización mundial*, Ajuntament de Lleida-UIA-UNESCO, Lleida.
- (2000): *Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad*, Pagès ed., Lleida.
- (2003): *Ciudades intermedias. Perfiles y pautas*. Segunda fase del programa Ciudades intermedias y urbanización mundial, ed. Milenio, Lleida.
- (2004): «Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias» en *Geo-Crítica Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. VIII, 165, Universidad de Barcelona.
- BOLAY, J.C. & A. RABINOVICH, (2003): «Villes intermédiaires en Amérique Latine. Risques et potentiels pour un développement urbain cohérent», en F. CHARBONNEAU, P. LEWIS y P. MANZAGOL, (2003), *Villes moyennes et mondialisation. Renouveau de l'analyse et des stratégies*, Trames - Univ. de Montréal: 200-215, Montréal.
- & Y. CABANNES & A. CARRIÓN, (2003), *Intermediación urbana: ciudades de América Latina en su entorno*, PGU/ALC, Quito.
- BRUNET, R. (2000): «Des villes comme Lleida. Place et perspectives des villes moyennes en Europe», en C.

- BELLET & J.M<sup>a</sup>. LLOP, *Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad*: 109-124, Pagès ed., Lleida.
- CAPEL, H. (2002): *La morfología de las ciudades*, Tomo 1: Sociedad, cultura y paisaje urbano, Serbal ed., Barcelona.
- DEMATTEIS, G. (1991): «Sistemi locali nucleari e sistemi a rete: un contributo geografico all'interpretazione delle dinamiche urbane», en C.S. BERTUGLIA y A. LA BELLA, (ed.), *I sistemi urbani. Vol. 1: Le teorie, il sistema e le reti*, Franco Angeli, Milano.
- GANAU, J. & J. VILAGRASA, (2003): «Ciudades medias en España: Posición en la red urbana y procesos urbanos recientes» en H. CAPEL, *Ciudades, arquitectura y espacio urban* : 37-72, Instituto Cajamar, Almería.
- GASPAR, J. (coord.) (1998): *Cidades médias. Imagem, quotidiano e novas urbanidades. Relatório final*, CEG-Fundação da Universidades de Lisboa (ejemplar policopiado), Lisboa.
- GAULT, M. (1989): *Villas intermédiaires pour l'Europe?* Syros Alternatives, París.
- GRAL/CREDAL (1994): «Villes intermédiaires, vitalité économique et acteurs sociaux», en *Problèmes d'Amérique Latine*, n°14, Paris, La documentation française.
- HARDOY, J.E. & D. SATTERTHWAITTE (ed) (1989): *Small and intermediate centres. Their role in national and regional development in the third world*, Hodder and Stoughton, Londres.
- NELLO, O. (2000): «Ciudades intensas. Reflexiones sobre el papel de las ciudades de la segunda corona metropolitana en la articulación del área urbana de Barcelona», en C. BELLET & J.M<sup>a</sup>. LLOP, *Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad*: 225-243, Pagès ed., Lleida.
- PAQUOT, T. (dir) (1996): *Le monde des villes, panorama urbain de la planète*, ed. Complexe, París.
- UNCHS HABITAT (2001): *Cities in a globalizing world. Global report on human settlements*, Earthscan publications Ltd., Londres.
- UNITED NATIONS (1997): *Urbanization prospects: The 1996 revision*, United Nations.
- (2002a), *World urbanization prospects: The 2001 revision*.
- (2002b), *Urbanization prospects: The 2001 revision*, United Nations.