

MIRADAS A OTROS ESPACIOS URBANOS: LAS CIUDADES INTERMEDIAS

Carmen Bellet Sanfeliu

Secretaria técnica del programa CIMES

Dep. Geografía y Sociología. Universitat de Lleida

c.bellet@geosoc.udl.es

Josep Maria Llop Torné

Director del programa CIMES

Arquitecto-urbanista, Regidor del Ajuntament de Lleida

jmllop@paeria.es

Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias (Resumen)

Pese a la enorme diversidad que caracteriza desde sus inicios al fenómeno urbano la atención sobre sus procesos y resultados suelen centrarse en pocas y concretas realidades. Sabemos cada vez más de los procesos de metropolización y de las grandes aglomeraciones urbanas pero mucho menos de otros espacios urbanos, de las otras escalas urbanas. El programa internacional Ciudades intermedias y urbanización mundial lleva trabajando desde 1996 tratando de cubrir parte de este vacío. La constitución de una red de intercambio de información entre expertos y colaboradores locales ha permitido durante estos años debatir sobre una de las presencias urbanas más numerosa y extensa: las ciudades intermedias. Presentamos en el artículo algunos de las conclusiones a las que la dirección del programa ha llegado tras los debates y aportaciones de sus colaboradores.

Palabras clave: ciudades intermedias, redes de ciudades, intermediación, políticas urbanas

Views of other urban spaces: intermediate cities (Abstract)

Despite the enormous diversity that has always characterised the urban phenomenon, interest in its processes and results has usually tended to centre on just a few specific realities. We have progressively increased our knowledge of metropolitanisation processes and large urban agglomerations, but know much less about other urban spaces, other urban scales. The international programme "Intermediate cities and world urbanisation", which began in 1996, has tried to cover part of this void. In recent years, the constitution of a network of experts and local collaborators has made it possible to exchange information and discuss one of the most numerous and extensive of urban phenomena; intermediate cities. In this article, we present some of the conclusions reached by the programme directors following after considering and debating the contributions presented by their collaborators.

Key words: intermediate cities, city networks, intermediation, urban policies

¿Por qué hablar de ciudades intermedias?

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

procesos, o cuando se hace referencia al término *ciudad*, se detecta la tendencia a referirse de forma casi exclusiva a 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 audiovisuales. En ellas encontramos, como comenta con frecuencia David HARVEY todos los extremos de nuestras sociedades; metáfora y metonimia a la vez de 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 [1].

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 [2]. 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 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 [3]. 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.

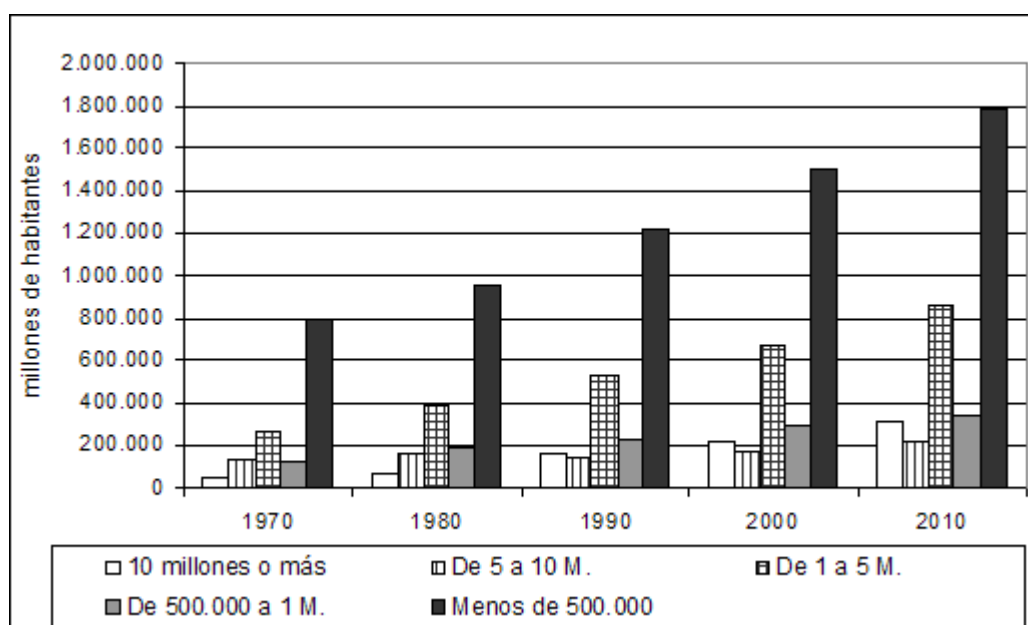


Figura 1. Evolución de la población urbana según la dimensión del núcleo.

Fuente: Elaboración propia a partir de UNITED NATIONS (2002), *World urbanization prospects: The 2001 revision*

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, M, 1989; BOLAY, J.C., et alt., 2003). La dimensión, la talla demográfica y la extensión física eran las variables que contribuían, mayormente, en la delimitación/definición de ciudad media, variables que actualmente se consideran demasiado rígidas y estáticas. Por el contrario, intermedio/intermediario introducen tres nuevas dimensiones:

- añaden la idea de que el potencial e importancia de la ciudad no dependen 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.
- dan valor e introducen aspectos más dinámicos y estratégicos que incorporan nuevas posibilidades para la autoafirmación, el reforzamiento de la ciudad-región y la apertura/consolidación a otros niveles: regional, nacional e, incluso, internacional.
- suponen 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, G., 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 y presentes, destacando las características y los elementos transversales y comunes a la vez que considerando su diversidad ([\[4\]](#)).

Qué es y en qué consiste el programa CIMES

El programa CIMES, “Ciudades intermedias y urbanización mundial”, impulsado por el Ayuntamiento de Lleida (España) y que cuenta con el patrocinio de la Unión Internacional de Arquitectos y el programa MOST-UNESCO, nació en 1996 con los siguientes objetivos:

1. Abrir un campo de debate y trabajo específico, institucional y profesional sobre las ciudades intermedias.
2. Reflexionar sobre el papel que la arquitectura y el urbanismo deben tener en estas ciudades dentro del marco de globalización y del acelerado proceso de urbanización mundial.
3. Establecer una red de cooperación a escala mundial basado en el intercambio de información, experiencias, criterios técnicos y metodológicos de intervención, entre los miembros del Programa.

Como puede deducirse de los citados objetivos, el Programa, con voluntad más operativa que académica, trata de establecer un marco de cooperación, información y debate entre los diferentes técnicos, profesionales y académicos que trabajan sobre la práctica del urbanismo en las ciudades intermedias. Un marco de trabajo y relación que permita compartir e intercambiar experiencias.

El programa se desarrolla a partir de la articulación de tres grupos de trabajo:

- La dirección del programa formada por los que firman el presente artículo.
- El grupo de los expertos del programa formado por unas 240 personas procedentes de diversas

disciplinas (arquitectos, técnicos urbanistas, geógrafos, sociólogos, politólogos, etc.). Miembros a los que consulta esporádicamente sobre la metodología, estrategia y resultados de los trabajos realizados.

- El grupo de los hasta hoy 96 colaboradores (profesionales, técnicos y/o académicos), que participan de forma más activa en el programa y que como corresponsales de ciudades intermedias, en las que (o sobre las cuales) trabajan, aportan información y nutren al programa.

La primera fase (1997-1999)

Durante la primera fase se estableció, por un lado, unos puntos y un marco a partir del cual iniciar el debate, y por otro, se impulsó la creación de la red de ciudades que contaba, al finalizar el período, con 47 ciudades. Para promover el debate se combinaron los seminarios presenciales, generalistas durante la primera fase y más contextuales durante la segunda, con otras actividades de intercambio de información a través del correo, fax o email.

El fruto del trabajo desarrollado en esta primera fase fue recogido en dos publicaciones de carácter internacional (*Ciudades intermedias y urbanización mundial*, 1999, el primer libro del Programa CIMES y *Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad*, 2000, éste último, fruto de las intervenciones de académicos y especialistas en la VII Semana de Estudios Urbanos (www.udl.es/dept/geosoc/seu.html) celebrada en Lleida (España) del 30 de marzo al 3 de Abril de 1998) y diversos documentos a los que puede accederse a través de la misma web del programa (www.paeria.es/cimes) o la web de UNESCO (www.unesco.org/most). *La segunda fase (2000-2002)*

La segunda fase, que finalizó con la celebración en Berlín del XXI Congreso de la UIA, del 22 al 26 de Julio de 2002, transcurrió con los objetivos y líneas siguientes:

- Ampliar la red de ciudades intermedias. A mediados de 2003 la red contaba ya con 96 colaboraciones procedentes de 39 países diferentes, cuya composición se detalla en la Figura 2.

- Trabajar con las encuestas, documentos gráficos y fotográficos enviados por los colaboradores de la red. El análisis trata de profundizar sobre las características de las diferentes ciudades y formular los problemas y temas clave desde los que la arquitectura y el urbanismo debe actuar.

- Realizar seminarios territorializados para trabajar sobre el tema en contextos más concretos. Durante la segunda fase se desarrollaron los siguientes encuentros:

a) “*Amélioration des conditions de vie dans les villes intermédiaires en Afrique*» en Sfax (Túnez) del 8 al 10 de Noviembre de 2000.

b) “*El rol de las ciudades intermedias iberoamericanas*”, celebrado en Resistencia (Argentina) del 4 al 6 de Diciembre de 2000.

c) “*Recompositions urbaines*” en Beirut (Líbano) del 15 al 16 de Febrero de 2002.

d) “*La segunda fase del Programa CIMES*”, 23 de febrero Barcelona (España) y 25 de Febrero en Lleida (España) de 2002.

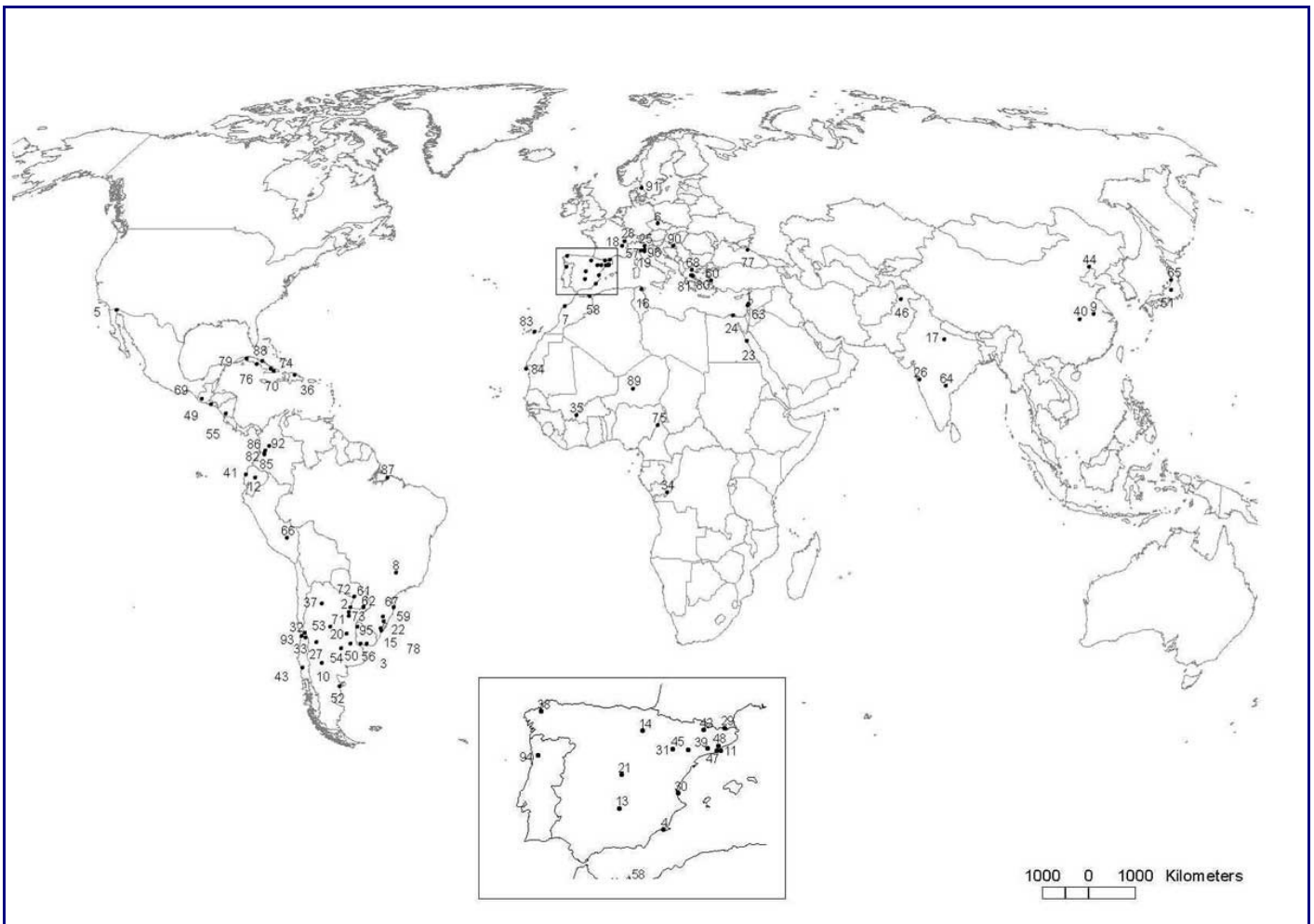


Figura 2 - Localización de las ciudades de la red CICES [clicar en la imagen para ampliarla]

Fuente: Base de datos y cartografía del programa CICES

- Realizar seminarios territorializados para trabajar sobre el tema en contextos más concretos.

Durante la segunda fase se desarrollaron los siguientes encuentros:

c) "*Amélioration des conditions de vie dans les villes intermédiaires en Afrique*" en Sfax (Túnez) del 8 al 10 de Noviembre de 2000.

d) "*El rol de las ciudades intermedias iberoamericanas*", celebrado en Resistencia (Argentina) del 4 al 6 de Diciembre de 2000.

c) "*Recompositions urbaines*" en Beirut (Líbano) del 15 al 16 de Febrero de 2002.

d) "*La segunda fase del Programa CICES*", 23 de febrero Barcelona (España) y 25 de Febrero en Lleida (España) de 2002.

Los seminarios territorializados y el análisis de las encuestas han permitido presentar no tan solo los elementos comunes y transversales (las funciones de intermediación, el rol territorial, la fuerte relación que mantienen con sus *hinterlands*, la escala, etc.) sino también destacar la enorme diversidad de nuestro universo de ciudades. A través del estudio de los elementos comunes/transversales y de la diversidad vamos a reflejar algunos de los resultados de nuestro programa que se presentan con más detalle en el segundo libro del programa CICES, publicación que se editó en el 2003: *Ciudades intermedias: Perfiles y pautas*.

La mirada general. Aquello que caracteriza a las CIMES y aquello que quieren ser

Las funciones de intermediación. Del territorio concreto al global

La ciudad media-intermedia no puede definirse solo por su tamaño o talla demográfica. Tan o más importante es el papel y la función que la ciudad juega en su territorio más o menos inmediato, la influencia y relación que ejerce y mantiene en éste y los flujos y relaciones que genera hacia el exterior. Algunas de las características que ayudan a definir el rol que una ciudad media/intermedia juega en su territorio, en una escala local/regional:

- Centros servidores de bienes y servicios más o menos especializados para la población del mismo municipio y de otros municipios (asentamientos urbanos y rurales), más o menos cercanos sobre los que ejerce cierta influencia.
- Centros de interacción social, económica y cultural. “El corazón económico de amplias áreas rurales en las ciudades del Tercer Mundo” apuntaban Hardoy y Satterthwaite (15).
- Centros ligados a redes de infraestructuras que conectan las redes locales, regionales y nacionales e incluso, algunas, con fácil acceso a las internacionales (como en el caso de las ciudades medias de las periferias metropolitanas). Son nodos que articulan flujos, puntos de referencia y de acceso a otros niveles de la red.
- Centros que suelen alojar niveles de la administración de gobierno local y regional a través de los cuales se canalizan las demandas y necesidades de amplias capas de la población. La descentralización administrativa y gubernamental a estos niveles, a estas escalas, lleva consigo una mejor comprensión del medio sobre el cual desarrollar proyectos y medidas más acordes con la realidad y necesidades del propio medio.

Otras características, también muy generales, hacen referencia a su propia escala y a ésta en relación con asentamientos urbanos mayores :

- Sistemas más equilibrados y sostenibles (por razones de escala) que ejercen relaciones más equilibradas con su territorio, aunque algunas, sobre todo en algunas áreas del Tercer Mundo ejercen de centros de explotación de amplias áreas rurales o explotaciones de los recursos naturales y humanos de su área de influencia. Por su escala pueden, en principio, mantener relaciones más armónicas, relaciones más abiertas y equilibradas con su territorio.
- Centros más fácilmente gobernables, gestionables y controlables y que permiten en principio una mayor participación ciudadana en el gobierno y gestión de la ciudad.
- Asentamientos con escales más humanas y aprehensibles que ayudan al ciudadano a identificarse más con su ciudad, ciudades a las que les es relativamente fácil tener una identidad propia (aunque ello sea más difícil en el caso de ciudades medias o intermedias en el área de influencia de una metrópoli)
 - No tienen los problemas medioambientales que presentan las megaciudades y ello se convierte en un claro potencial, en una importante baza a jugar de cara al éxito social y económico y proyección de la ciudad.
- Presenta menos conflictividad social y acarrea menores costos sociales.
- Menor diversidad social y cultural, se produce lo que podríamos llamar cierta endogamia social.
- Menor competitividad económica frente a la metrópoli que tiende a concentrar las funciones superiores del sistema.
- Mayor dificultad de acceso a los principales flujos de información y capital.

Hasta ahora hemos hecho referencia, tan solo, a las características y definición de la ciudad media/intermedia en relación a su propio territorio y región. Estaríamos trabajando por lo tanto a escalas más o menos locales y regionales sobre las cuales se desarrolla la gestión urbana y territorial

diaria. Pero debe también de hacerse mención de los cambios que se suceden a otras escalas. Los procesos de mundialización han implicado una profunda reestructuración de la jerarquía urbana planetaria que ha tendido a su simplificación, tal como muestra la cuadro 1 elaborada a partir de los estudios del geógrafo italiano Giussepe DEMATTEIS [6].

Cuadro 1 - La simplificación de los niveles de la jerarquía urbana

AÑOS 50S - 60S		TENDENCIA ACTUAL	
FUNCIONES URBANAS	JERARQUÍA URBANA DEL SISTEMA	FUNCIONES URBANAS	JERARQUÍA URBANA DEL SISTEMA
Superiores	Metrópolis mundial Metrópolis nacional	Superiores	Metrópolis mundial
Medias-superiores	Metrópolis regional		Metrópolis nacional
Medias	Ciudad grande		
Medias-inferiores	Ciudad media	Intermedias	Reticula urbana (regional nacional)
Inferiores	Ciudad pequeña		
	Centro rural	Inferiores	Territorio urbaizado inter-reticular

Nivel
decisional

Fuente: elaboración a partir de DEMATTEIS,G. (1991).

Los nodos principales de la red global son los principales sistemas territoriales urbanos configurados a partir de las ciudades globales y principales metrópolis mundiales y nacionales. Estos controlan los principales flujos de información y capital, es decir las funciones superiores y de dirección del sistema.

El orden de la nueva jerarquía, la posición que ocupan las diferentes ciudades en la red mundial ya nada tiene que ver con el tamaño de la población. Los modelos relacionales y flujos de la red continúan siendo bastante jerárquicos y rígidos, siguiendo por lo tanto las direcciones verticales de la jerarquía que describía el modelo de los lugares centrales de Walter Christaller. Los flujos y relaciones territoriales descritos por éste pero han quedado bastante desvirtuados por la creciente movilidad, la tendencia a la especialización y complementariedad de los lugares y el proceso de descentralización de algunas actividades y funciones no decisionales a otros centros menores. Los procesos de mundialización de la economía, la circulación de los flujos por la red global tiende a favorecer determinados puntos, tiende a la polarización, tiende a penalizar a las ciudades medias y aglomeraciones urbanas que no están bien situadas en la red. Pero a su vez dejan una oportunidad a centros medianos y pequeños para resituarse en la red global, ya que en el contexto de la globalización la talla, el tamaño de la ciudad es poco importante.

¿De qué depende la dinámica, el éxito de estos asentamientos, como pasar de ciudad media a jugar un rol de ciudad intermedia en la red global?:

- Depende de su posición y posibilidades de conexión a las grandes redes y flujos: pequeñas metrópolis y polos urbanos en entornos rurales, las ciudades medias de las periferias metropolitanas, la ciudad media que forma parte de una red regional o un sistema-corredor....a las cuales habría que añadir otros correctores relacionados con el contexto socioeconómico y territorial: no es lo mismo ser la periferia del centro que la periferia de la periferia.

- De su grado de cohesión social, cooperación y voluntad de los principales agentes sociales de la ciudad.
- De la atención que se da a la educación, preparación y calificación de sus ciudadanos..
- De la gestión institucional local-territorial del medio y de sus recursos.
- De la capacidad para mejorar la calidad física y ambiental de la ciudad y su territorio y garantizar la calidad de vida - niveles mínimos de habitabilidad a sus ciudadanos en otros contextos.
- De la voluntad de llevar adelante un “proyecto” ciudad, un proyecto para el territorio de esa ciudad.
- De las estrategias de especialización competitiva y de complementariedad que estas desarrollen.
- De la capacidad creativa del medio y capacidad de adopción de innovaciones. Cada ciudad debe de desarrollar sus estrategias, actuar sobre lo local pensando pero en lo global..
- De la capacidad para aprovechar los recursos endógenos propios y los de su territorio
- De la capacidad local y territorial de crear identidad propia apropiación sociocultural del medio urbano y territorial.

Y estas posibilidades de las ciudades intermedias se potencian cuando el trabajo se realiza en red. Cuando se establecen relaciones de complementariedad y cooperación con otros nodos, con otros puntos, con otras ciudades. Pero sobretodo cuando el proyecto de ciudad es coherente con su condición de ciudad intermedia y en función de ello se diseñan y aplican propuestas responsables. Algunas de ellas podrían corresponderse con las propuestas siguientes que fueron expuestas y debatidas con el grupo de expertos del programa CIMES.

Propuestas para el trabajo en la ciudad intermedia

Uno de los primeros documentos del Programa trató de establecer una serie de reflexiones sobre la planificación y urbanismo en las ciudades intermedias, puntos propositivos que fueron debatidos con algunos de los miembros colaboradores y cuya forma final presentamos a continuación de forma resumida. Podemos entender el texto como un manifiesto claro y básico de aquello que podrían y deberían hacer las ciudades intermedias.

1 - La cooperación entre las ciudades intermedias es básica frente a la concentración urbana mundial (urbanización):

Las ciudades medias-intermedias pueden y deben desempeñar un papel más activo frente al proceso de concentración urbana, equilibrando los procesos de polarización y compensando e incluso frenando el excesivo crecimiento de las grandes aglomeraciones urbanas (megaciudades-megalópolis). Ahora bien, este objetivo, que podríamos denominar de reequilibrio territorial, debe tener en cuenta la diversidad de los patrones de urbanización y funcionamiento de los diferentes sistemas urbanos, así como las potencialidades y roles que juegan los diferentes núcleos/municipios en cada contexto territorial.

2 - La planificación estratégica es necesaria como proyecto o programa de ciudad, a largo y medio plazo (estrategia):

a) La planificación de naturaleza estratégica, a medio y largo plazo, puede ser beneficiosa para este tipo de ciudades ya que dibuja un marco general, al que deben circunscribirse las políticas urbanas, y establece un proyecto de ciudad pactado por los principales agentes urbanos (públicos y privados) (GANAU,J.; VILAGRASA, J, 2002).

b) El proyecto-programa ciudad debe complementar y coordinarse con la planificación física (urbanística y/o territorial) y la posterior intervención urbanística y arquitectónica (política urbana).

c) Además, y si su metodología es correcta, la concepción y posterior gestión del plan-proyecto de ciudad permitirá la implicación de todos los agentes sociales de la ciudad y se abrirá a la

participación pública creando una sinergia y una ilusión común.

3 - La planificación física o urbanística es más coherente con el tamaño de las ciudades intermedias (escala urbana):

Las CIMES son ciudades de una escala espacial y humana adecuadas a la comprensión, definición y, por supuesto, ordenación urbanística física. Las ciudades de estas escalas tienen un tamaño y dimensión urbana en la que la planificación urbanística puede ser más eficiente que en una gran ciudad. Aunque debe señalarse que esta afirmación vuelve a ser global y debe ser revisada sobre la base de los diversos tipos de ciudades y planes urbanísticos, cuyos contenidos de estructura y/o de zonificación, de ordenación y/o de proyectación son definitorios.

4 - Los problemas de la vivienda o hábitat deben ser prioritarios en el trabajo de los profesionales (hábitat):

Los problemas básicos del urbanismo actual y futuro, al menos para la gran mayoría de la población urbana del planeta, continúan siendo aquellos relacionados con lo más básico: el alojamiento. Las autoridades y los profesionales de las CIMES deben entender que pueden y deben desempeñar un papel sustancial en el intento de lograr un entorno urbano que facilite el desarrollo humano digno y para ello deben tener en cuenta los siguientes aspectos:

- a) Una vivienda digna debe ser higiénica, materialmente segura, humana e íntima, y desarrollarse sobre la base de políticas de planificación y gestión globales.
- b) Los criterios de *proyectación* arquitectónica no se deben acomodar a la simple utilización de formas o tecnologías de tipo internacional, sino que han de incorporar los materiales, las formas y estructuras de vivienda propias de cada contexto territorial.
- c) El problema básico del hábitat debe entrar no solo en la dimensión proyectual o individual (casa a casa), sino también en la dimensión urbana o general (espacio a espacio). La ciudad debe ser un lugar para vivir y convivir. El diseño del espacio libre común y del espacio público es pues clave.

5 - Los monumentos son un patrimonio que hoy se prolonga en los nuevos edificios de carácter comunitario (símbolos urbanos):

- a) No solo los elementos que constituyen el patrimonio cultural histórico-arquitectónico de las ciudades deben protegerse, rehabilitarse y destinarse a nuevas funciones. Los nuevos edificios de servicios públicos o de usos comunitarios cumplen también hoy un rol patrimonial y/o una función simbólica en nuestras ciudades.
- b) La conciencia de una arquitectura representativa ligada al conjunto de las condiciones del lugar (geográficas, históricas, culturales, etc.) debe inspirar la arquitectura y el urbanismo de las CIMES. Y ello debe tenerse en cuenta no tan solo en la escala del proyecto individual o aislado, sino también en el campo urbanístico: la composición de imágenes, lugares o visuales de estas ciudades.
- c) En la actualidad, además, debe prestarse mayor atención a la relación arquitectura-usuario de la misma para que los elementos de simbolismo formal no sean tan solo el producto del arte de construir.
- d) Los barrios antiguos son generalmente el origen de las ciudades contemporáneas. La historia, el imaginario y la identidad de las últimas les son indisolubles. En el caso específico de las ciudades intermedias, su impacto físico es muy significativo.

6 - El plan físico o urbanístico debe adaptarse al territorio físico y al entorno natural de la ciudad (urbanismo sostenible):

No es posible desarrollar hoy un urbanismo que no incorpore los criterios de sostenibilidad y de respeto del entorno. Por ello, los planes físicos o urbanísticos y su posterior gestión deberán tender a conseguir los objetivos que ahora se formulan como hipótesis de trabajo:

- a) Los planes de urbanismo deben potenciar y aplicar las ventajas ecológicas de las ciudades, a la

vez que introducir el medio ambiente y el paisaje en el modelo de ordenación y desarrollo territorial.

b) Han de superarse los modelos de planificación urbanística tecnocrática, que se basan solo en análisis cuantitativos de la población y de las actividades, y las visiones y análisis planimétricos, que pueden y deben completarse con otros enfoques más cualitativos tales como: la diversidad de paisaje, el análisis del agua y del suelo, el clima y la diversidad geográfica.

c) Los planes de urbanismo deben ordenar las ciudades en función de las condiciones físicas del lugar. Para ello deben proceder a combinar la zonificación (los elementos de cantidad sobre la base de las condiciones de uso y edificación) y la estructura urbana (los elementos de relación y de infraestructura de los servicios generales).

d) El plan físico se tiene que centrar en la definición concreta de la relación entre superficie total y densidad zonal, distancias máximas y forma urbana global, zonificación de los usos y los medios de transporte, etc. Ello puede incidir en la reducción de los costes de transporte o de las tasas de los desplazamientos individuales y los movimientos obligados de las personas, entre residencia y trabajo.

e) Los planes de urbanismo deben también tener en cuenta criterios de sostenibilidad, promover la integración de la economía informal (familiar) y formal (negocios), promover ciclos sostenibles de producción y reciclaje de los residuos, promover el uso de materiales locales y no contaminantes o reciclables y preservar los recursos naturales (agua y suelo).

f) Los planes de urbanismo deben tener una concepción más integrada de las funciones y actividades, que permita una ordenación urbanística mixta, no segregada entre las diversas zonas urbanas.

7 - La participación activa de la población en la administración y diseño de las CIMES es básica (participación):

a) Los habitantes y usuarios deben tener una participación activa en el diseño y la gestión de sus lugares de vida. La ciudad sólo puede ser el espacio de libertad individual, de cohesión social y el lugar de progreso económico-social si se dan las condiciones mínimas de participación cívica. Como apuntaba Aristóteles “la ciudad es una construcción política”.

b) La formulación de propuestas sobre las ciudades no es una cuestión que pueda objetivarse a partir de datos puramente empíricos y/o físicos. Debe entenderse que la formación de lo urbano y de la misma idea de ciudad es fruto de un proceso histórico sobre el que inciden diversas dimensiones (culturales, económicas y sociales) que ayudan a explicar la diversidad y especificidad del medio urbano. Y es precisamente en estas especificidades, junto a las topológicas y geográficas, en las que podemos encontrar los elementos clave del proceso de desarrollo de esa ciudad.

8 - El objetivo global en las ciudades intermedias es la calidad de vida de la población (global):

La definición de este objetivo depende de cada contexto y de su situación de partida. El objetivo de la calidad de vida pasa primero por cubrir las necesidades básicas de cada asentamiento: vivienda digna, agua corriente, saneamiento, enseñanza, sanidad y salubridad. Una vez cubiertas las necesidades y servicios básicos es cuando deben plantearse objetivos de tipo más cualitativo.

9 - Las propuestas deben responder a los problemas básicos de cada ciudad y de cada población (local):

Han de referirse a cada lugar y cada sociedad concreta para contrarrestar los efectos negativos de homogeneización de las ciudades fruto de una mala aplicación de la denominada globalización. Para ello hay que apoyar las propuestas del urbanismo y de la arquitectura en elementos de carácter local.

La mirada a la diversidad. Las CIMES en detalle

La explotación y el análisis de los datos muestra, de entrada, la gran diversidad y riqueza de los casos de estudio con que cuenta el programa. Tamaños, tallas, densidades, formas de ocupación del espacio, tipos de plantas, niveles de equipamiento e infraestructura, marco geográfico..., etc. Todos ellos puntos interesantes que desde el mundo académico tienden a clasificarse estableciendo tipologías y modelos. Y aunque, conscientes de que los casos de estudio no son quizás suficientes para teorizar sobre las ciudades intermedias consideramos que éstos son al menos suficientes para ilustrar la diversidad y complejidad de estos asentamientos.

En primer lugar, en el punto 4.1 se describen someramente las formas de las plantas a partir del análisis de los planos remitidos por los colaboradores. Las formas urbanas y el emplazamiento (la topología del lugar) constituyen la base de los modelos que se apuntan. El punto 4.2 procede a analizar los datos estadísticos sobre población, tamaño físico, niveles de equipamiento e infraestructura, e información sobre gobierno y administración. En las figuras encontrarán las medias aritméticas de alguno de los datos que fueron facilitados por las ciudades presentados por la talla demográfica de la ciudad, dimensión física y contexto geográfico.

El punto 4.3 analiza la documentación remitida sobre monumentos e imágenes más representativas de las ciudades. La encuesta requería al colaborador que citara los monumentos y/o elementos más significativos de su ciudad. Las citas se han codificado y tras un análisis cuantitativo y cualitativo de los resultados (al menos la materia así lo requiere) se apuntan una serie de reflexiones generales. Finalmente el punto 4.4 describe otra de las cuestiones contenidas en la encuesta: la lista de los proyectos más importantes realizados en los 10 últimos años, así como los proyectos clave de futuro o en ejecución en el momento de responder la encuesta.

Tipologías, formas y plantas

La colección de las plantas de las ciudades que componen la red CIMES es bastante diversa y tiente a la clasificación. Sin embargo, cualquier categorización que pudiera realizarse resultaría limitada delante de la diversidad de los objetos. Las tipologías clásicas realizadas por el arquitecto Kevin Lynch (1954), atendiendo a las formas metropolitanas, o la desarrollada por el geógrafo francés Jean Tricart (1954), como guía para leer las plantas urbanas, aunque en ciertos aspectos válidas aún, presentan unos esquemas un tanto rígidos a los que difícilmente pueden responder las plantas de las ciudades del programa.

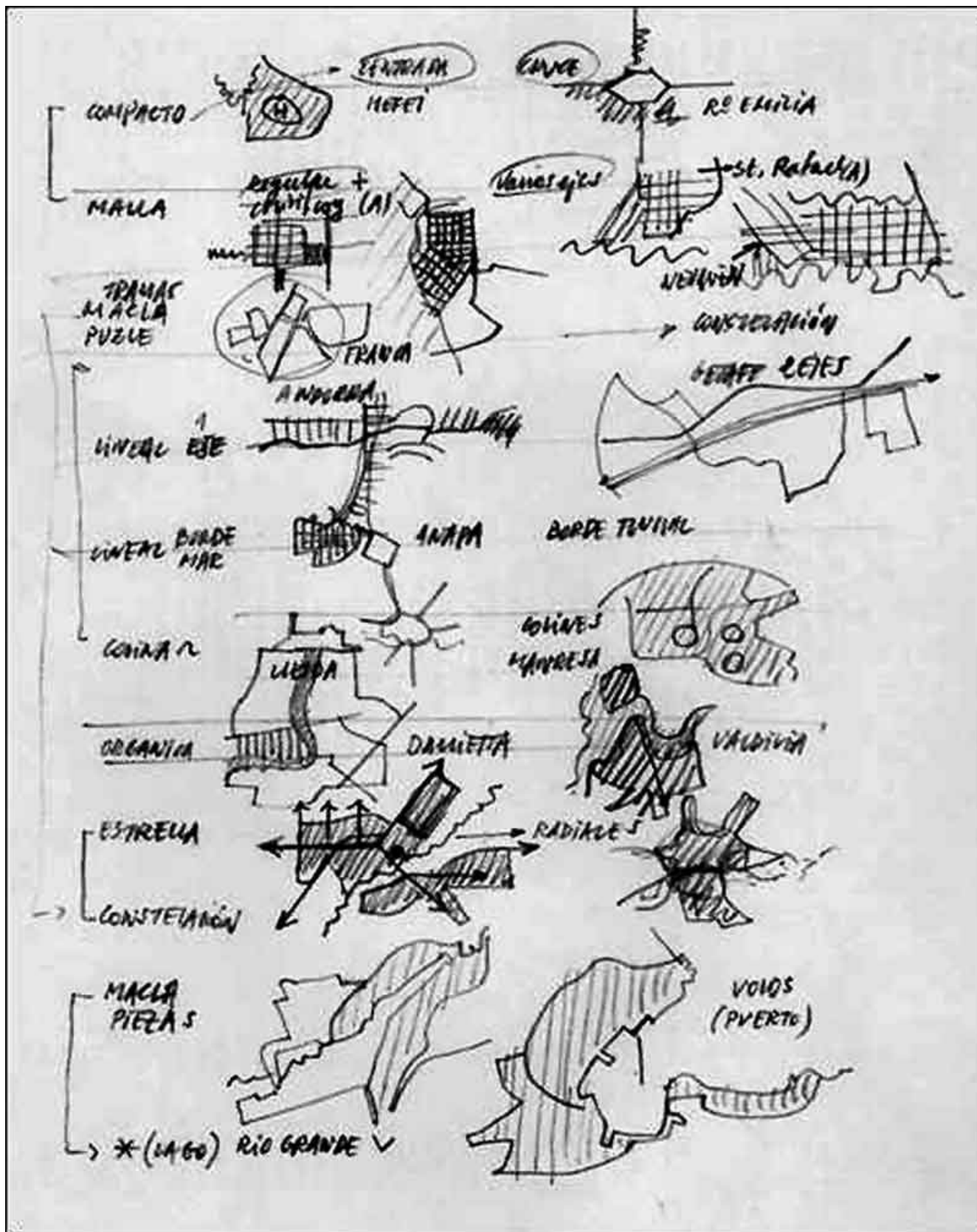


Figura 3. Modelos de las plantas de la red CIMES.

A la vista de nuestra pequeña colección quizás lo más sugerente sea plasmar 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.).

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 diferente de las variables: condicionantes del trazado y estructura física – condicionantes naturales/del entorno.

En los modelos analizados se constata una cierta tensión entre la configuración del modelo urbano y las condiciones geográficas y topográficas del lugar concreto. En dicha tensión inciden también factores históricos, culturales y sociales. Este último grupo de factores explicaría además el carácter irregular o regular de las tramas y sus formas de crecimiento histórico. Las tramas ortogonales devienen de las grandes protagonistas en determinados ámbitos, en especial, las ciudades latinoamericanas donde la cuadrícula presenta un peso evidente. La fuerza de estas tramas ha sido largamente relacionada con el proceso de colonización que trata de imponer un orden urbano más fácilmente controlable (CAPEL, H., 2002). La trama ortogonal y la cuadrícula dominan los planos de las CIMES latinoamericanas que se desarrollan además de forma absolutamente regular cuando la topografía y la lógica territorial lo permite. Ello es perfectamente visible en los planos de ciudades como Resistencia, San Miguel de Tucumán, La Plata, Bellavista, Posadas o Chivilcoy en Argentina; en los de Franca y Pelotas en Brasil; en el de Mexicali en México o en el de San Felipe y Valdivia en Chile, entre otros.

En otros ámbitos, pese a que puedan también adivinarse ciertos trazos ortogonales, se ha impuesto la fuerza de las tramas orgánicas y crecimientos irregulares como en las ciudades magrebíes, las ciudades asiáticas o buena parte de las europeas. Los trazos irregulares y formas de crecimiento orgánico son bien visibles en algunos planos de ciudades europeas como: el de Kolín en la República Checa; los de Ciudad Real, Vic o Zaragoza en España; el de Thessanolíki, Volos o Larisa en Grecia y los de Bologna o Reggio nell'Emilia en Italia. Pero es también notable en otros ámbitos geográficos como muestran los casos de: Nakano (Japón), Tunis (Túnez), Nador (Marruecos), Sayda (Líbano) y Agadez (Niger).

Detrás de esas formas y de esos planos se lee también una configuración más 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 los diferentes planos, el peso de las formas radiales en buena parte de las plantas o la funcionalidad socioeconómica de ciertos elementos naturales, como los frentes hidrográficos (ríos, lagos o marítimos) como puntos de acceso y contacto con otras ciudades y territorios.

El conjunto de la composición de los trazados derivados del modelo urbanístico, de las trazas del lugar geográfico y del peso de los ejes territoriales, que permiten el desarrollo de las funciones de intermediación, genera esa rica diversidad. Las ciudades intermedias son, pues, un laboratorio extraordinario para la reflexión formal y para el ensayo de nuevas propuestas técnicas. Propuestas que han de permitir construir ciudades que ofrezcan mejores condiciones de vida a los usuarios y a la población de las mismas.

Tamaños y tallas – contextos y escalas

- La dimensión urbana

Una de las características más citadas de las ciudades intermedias es su condición de escala humana. Con ello se hace referencia a una cierta dimensión física de la ciudad, que permite al individuo acceder peatonalmente sin demasiada dificultad, a los principales servicios y equipamientos de la ciudad o desplazarse, sin demasiado esfuerzo, a cualquier punto del espacio urbano. Ciudades, en definitiva, amables con el peatón y razonablemente abarcables para cualquier ciudadano.

Desde el programa quería definirse de alguna manera los condicionantes de esa escala humana y por ello se introdujeron en la encuesta una serie de datos que nos permitieran precisar el contenido

de ese concepto: superficie, población, densidad, radio del círculo (en Km.) que circunscribe al 70% de la población y la distancia de la línea que separa los puntos más distantes del espacio urbano consolidado (en km.). Estos datos vendrían a definir la compacidad de la forma (densidad y dimensión). Pero la escala urbana no puede ser definida tan solo por el tamaño físico de éstas sino que debe tenerse en cuenta, además, la forma y características del emplazamiento y del proceso de urbanización (densidades, formas de ocupación del espacio, etc.). Ciudades de pequeño tamaño pueden presentar, debido a los condicionantes de su emplazamiento o a las propias características del asentamiento, escalas difícilmente peatonales o abarcables: ciudades lineales, ciudades extensas con bajas densidades, etc. Así, la talla demográfica, el tamaño físico, las densidades y las características del asentamiento se contemplan en el programa como indicadores de las escalas del lugar, de la escala humana o peatonal de las ciudades.

La primera lectura del perfil de las CIMES (figura 5) presenta las medias estadísticas de las variables contempladas para medir la escala humana (superficie, población, radio, línea e índice de compacidad) agrupadas según el número de población. En principio, los datos de la figura muestran como la talla demográfica incide sobre la escala. Las ciudades con menor número de población (las inferiores a 140.000 habitantes) presentan radios (el radio circunscribe aproximadamente al 70% de la población urbana) inferiores a 2,5 Km., distancia que puede recorrerse a pie en unos 40 minutos. La compacidad media de estas ciudades (índice de compacidad= $1/(\text{área del radio en Ha./habitantes por vivienda}) \times 100$) es también superior a la de intervalos de población superiores, y los puntos más extremos del área urbana sobre los 6 Km., distancia que puede recorrerse andando en hora y media. No obstante, a medida que aumenta el tamaño demográfico va aumentando el radio y la línea que separa los puntos urbanos extremos y, en cambio, va disminuyendo el índice de compacidad. El salto producido por el fenómeno metropolitano expande la ciudad a más del doble del radio de las pequeñas y, a más de 6, la línea que une los puntos más extremos.

Cuadro 2. La compacidad de las ciudades intermedias por tamaños de población

<i>Habitantes</i>	<i>Radio en km (a)</i>	<i>Área del radio (km) $P r^2$ (Ha)</i>	<i>% Area radio/ sup.municipal (b)</i>	<i>Indice de Compacidad (c)</i>	<i>Linea en Km. (d)</i>
Menos de 140.000	2,2	2.022	103,5	0,47	6,4
De 140.000 a 390.000	3,7	5.259	34,7	0,27	10,4
De 390.000 a 640.000	4,5	7.601	67,7	0,12	17,3
Más de 640.000	7,9	24.178	55,0	0,04	26,1
<i>Medias del conjunto</i>	<i>3,8</i>	<i>7.224,1</i>	<i>70,5</i>	<i>0,30</i>	<i>12,5</i>

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

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

(c) - $1/(\text{Area del radio} / \text{media de personas por vivienda en la ciudad}) \times 100$

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

Fuente: Datos estadísticos de las encuestas del programa UIA-CIMES.

La lectura detallada de las encuestas de las ciudades permite no obstante, enriquecer esta visión general realizada a partir de medias estadísticas. Algunas ciudades de menos de 390.000 habitantes, incluso a veces más pequeñas, se escapan a la lógica general. Casos como los de Encarnación (Paraguay), Sikasso (Mali) o Saydâ (Líbano) presentan radios y líneas muy superiores a las correspondientes a las medias de las ciudades de su talla demográfica. En el otro extremo, ciudades de escala metropolitana presentan radios y/o líneas inferiores a las medias de su intervalo poblacional, caso de Río Grande (Brasil), San Bernardo (Chile), Santiago de Cuba (Cuba) o Beirut (Líbano).

En estos casos los planos y datos sobre densidades y compacidad del asentamiento (en relación también con las formas históricas del proceso de urbanización y ocupación del espacio en cada uno de los contextos) son los que explican y ayudan a medir en cada situación el carácter de la escala del lugar. Los asentamientos poco densos de buena parte de las ciudades de la América Latina contribuirían, de esta forma, a aumentar los radios y la distancia de los puntos extremos mientras la tradicional compacidad y densidad de las ciudades mediterráneas, en particular de las ciudades del norte de África y del próximo oriente, presentarían una situación inversa: radios y líneas más cortos.

Tamaño, características del emplazamiento (topología y forma de la planta) y del asentamiento (densidad y compacidad del espacio) serían así los principales elementos que definirían, en principio, la condición física de escala humana de la ciudad. Pero las variables físicas comentadas no deben entenderse tampoco como determinantes en la condición de la escala del lugar. Una buena política de movilidad urbana (buenos servicios y red de transporte público, políticas de peatonalización, regulación de tránsito rodado,...) y una política urbana y de planificación adecuada (ordenación mixta de usos y actividades, descentralización de servicios y equipamiento de barrios, buen diseño de espacios libres y recorridos urbanos, ...) pueden ser incluso puntos más decisivos. Ciudades intermedias con escalas metropolitanas, no muy densas y bastantes extensas pueden ser así, con buenas políticas de movilidad y planificación urbana tan o más humanas que cualquier otra menor.

- La dimensión territorial

Hablamos de un conjunto de ciudades que alojan a 35.062.498 habitantes y que con su rol de intermediación sirven a un número de población mucho más amplio, si incluimos la de sus respectivas áreas de influencia (65.757.852 según la suma de los datos ofrecidos por 73 de las ciudades).

Cuadro 3. La ciudad intermedia en el territorio - CIMES

	<i>Habitantes</i>	<i>Habitantes</i>	<i>Radio</i>	<i>Distancia en km. a ciudades</i>	<i>Distancia a</i>
<i>Habitantes</i>	<i>del municipio</i>	<i>del hinterland</i>	<i>del hinterland (km.)</i>	<i>mayores (a)</i>	<i>aeropuerto (km.) (b)</i>
Menos de 140.000	84.628	213.234	39,0	121	83,5
De 140.000 a 390.000	241.339	810.258	51,0	151	24,0
De 390.000 a 640.000	511.791	997.102	45,9	206	7,9

Más de 640.000	1.312.177	2.535.857	60,0	223	11,5
Media del conjunto	389.583	898.299	46,5	156	45,5
(a) - Media aritmética de las distancias en Km. a las dos ciudades cercanas con mayor número de población. (b) - Distancia en km. al aeropuerto más cercano Fuente: Datos estadísticos de las encuestas del programa UIA-CIMES.					

Los radios de su hinterland o área de influencia directa oscilan entre los 40 km. de las ciudades de menor talla demográfica (menos de 140.000 habitantes) a los 60 km. de las ciudades con escalas ya metropolitanas y con un mayor número de población.

Para realizar las funciones de intermediación las infraestructuras de transporte y comunicación devienen esenciales para este tipo de ciudades. Tal como luego veremos en el apartado que analiza las citas sobre proyectos urbanos, ello se desprende de las numerosas actuaciones sobre movilidad y conectividad territorial: vías rápidas de comunicación, estaciones de autobuses, ferrocarril, puertos y aeropuertos. En estos mismos proyectos, y en referencia a las funciones de intermediación que estos centros desarrollan, se apuntan numerosas intervenciones relacionadas con la organización y distribución de mercancías y áreas logísticas.

- La dimensión socioeconómica

Es en la descripción de las características socioeconómicas de los perfiles de las ciudades donde el contexto geográfico cobra toda su importancia y donde se aprecian las diferencias más substanciales entre los diversos asentamientos.

• Sectores de actividad económica:

Las funciones de intermediación pasan por la concentración de actividades y servicios especializados que también reflejan las estructuras de ocupación laboral de estas ciudades. Las funciones terciarias suelen incidir en buena parte de la población con unas medias estadísticas que oscilan entre un 50-60% de la población ocupada, con grandes diferencias según el contexto geográfico, base económica y rol administrativo-territorial de la ciudad. Esas mismas funciones más o menos especializadas quedan asimismo reflejadas en el equipamiento urbano que trataremos con más detalle en el punto siguiente.

Cuadro 4. Porcentaje de población ocupada por sectores económicos - CIMES

<i>Región</i>	<i>%Primario</i>	<i>% Secundario</i>	<i>% Terciario</i>	<i>% Desempleo</i>
Europa	3,7	31,7	64,0	10,3
A. Latina	12,9	27,6	58,2	16,6
Asia	12,3	36,4	48,2	15,1
Africa	39,7	21,6	36,9	20,4
Media del conjunto	12,8	29,5	56,8	14,4

Fuente: Datos estadísticos de las encuestas del programa UIA-CIMES.

- Redes y niveles de servicio y equipamientos:

Básicamente son los diferentes contextos socioeconómicos y económicos los que explican las diferencias existentes en los niveles de infraestructura y equipamiento urbano. Pero los datos que comentamos en este apartado muestran también el rol y capitalidad que las ciudades juegan en su propio territorio, sobre todo en el tema de equipamientos urbanos. Así, por ejemplo, ciudades con un destacado papel regional concentran un buen número de equipamientos especializados (universidades, hospitales, centros deportivos, bibliotecas), equipamientos que han de dar cobertura a amplios territorios del área de influencia del núcleo.

Cuadro 5. Niveles de equipamiento urbano - CIMES

	<i>% alumnos univ.</i>	<i>Bibliotecas /</i>	<i>Camas hospita.</i>	<i>C. deportivos</i>
<i>Región</i>	<i>/ población (1)</i>	<i>1000 habit.</i>	<i>/1000 habit (2)</i>	<i>/ 1.000 habit.</i>
Africa	2,1	0,014	4,6	0,009
A. Latina	3,9	0,047	3,3	0,036
Asia	5,4	0,013	6,1	0,010
Europa	10,0	0,061	7,5	0,060
Media	5,4	0,045	5,0	0,039

1 -Porcentaje de alumnos universitarios sobre el total de población
 2 -Camas en hospitales generales por cada 1000 habitantes
 3 - Centros deportivos cubiertos municipales por cada 1000 habitantes
 Fuente: Datos estadísticos de las encuestas del programa UIA-CIMES.

Destaca en las CIMES la notable presencia de los centros de enseñanza de nivel universitario, con una media de conjunto que se sitúa en las 2,2 universidades por ciudad. En algunas ciudades, además, el peso de la población estudiantil universitaria es tan notable que permite incluso hablar de ciudades universitarias; casos destacados son los de Bolonia (Italia) o Chambéry (Francia) donde los estudiantes representan más del 20% de la población total. En general, este peso es muy pronunciado en las CIMES de contexto europeo, sea cual sea su tamaño. En otros contextos el peso de la universidad varía en función de la capitalidad y talla demográfica de la ciudad.

Las funciones sanitarias son también significativas del rol o papel que la ciudad juega en el territorio y por ello la práctica totalidad de CIMES acoge como mínimo un hospital general. Aún y con todo, las diferencias son substanciales, más cuando estas se relacionan con la población (camas por cada 1.000 habitantes). Estas mismas diferencias pueden apreciarse en otro tipo de equipamientos como son los de carácter cultural o deportivo.

Cuadro 6. Porcentaje de cobertura de las redes de servicio urbano - CIMES

<i>Región</i>	<i>Agua potab.</i>	<i>Saneamiento</i>	<i>Energía</i>
Africa	57,1	47,8	70,1
A. Latina	85,7	64,7	91,7
Asia	84,6	68,5	83,4
Europa	98,8	94,7	99,4
Media	86,0	71,9	90,8

Fuente: Datos estadísticos de las encuestas del programa UIA-CIMES.

Por lo que respecta a las redes de servicio urbano básicos debe destacarse que el saneamiento continúa siendo uno de los principales problemas que las CIMES deben abordar. Sin embargo, las cifras por contextos muestran enormes diferencias entre las ciudades en áreas más desarrolladas, donde los porcentajes se acercan al 100% de cobertura, y ciudades en contextos más desfavorecidos.

- Gobierno y administración local:

Pese a la diversidad de competencias y sistemas presupuestarios que presentan los gobiernos municipales de las CIMES, las cifras aportadas presentan un panorama bastante claro de las diferencias contextuales y en la capacidad de los municipios para afrontar sus problemas.

Cuadro 7. Gobierno local y presupuesto municipal - CIMES

Región	%Primario	% Secundario	% Terciario	% Desempleo
Europa	3,7	31,7	64	10,3
A. Latina	12,9	27,6	58,2	16,6
Asia	12,3	36,4	48,2	15,1
Africa	39,7	21,6	36,9	20,4
Media del conjunto	12,8	29,5	56,8	14,4

Fuente: Datos estadísticos de las encuestas del programa UIA-CIMES.

Las diferencias más extremas oscilan entre los 6.254 dólares (USA) por habitante de Lausanne (Suiza) a la cantidad de 1,6 dólares de Brazaville (Congo), siendo, de hecho, las ciudades africanas las que presentan los presupuestos más restringidos.

Los presupuestos contrastan vivamente con el número de concejales electos del gobierno local en los diferentes contextos. La relación de las dos variables parece indicar que a menor cuantía de presupuesto, mayor número de concejales y, por lo tanto, mayor necesidad de debate para administrar y gestionar la ciudad.

Monumentos, símbolos urbanos y elementos representativos

Uno de los puntos de la encuesta requería del colaborador que citara monumentos y elementos singulares/patrimoniales representativos de la ciudad, aportando en lo posible, su nombre, la fecha de construcción y los usos que alojara en el momento. Debemos aclarar que el concepto elemento representativo se entiende, desde el programa, de forma amplia tratando de incluir no solo aquellas obras patrimoniales sino además, otras obras menores de interés histórico, arquitectónico artístico y aquellos espacios (obras públicas y espacios naturales) que por la distinción de su forma, excepcionalidad o reconocimiento colectivo, se hayan convertido en símbolos o hitos urbanos.

El apartado, ciertamente singular por lo subjetivo, presenta un abanico muy amplio de citas (403 en total) que han tratado de clasificarse, no sin dificultad, en los 9 grupos que presenta la figura 3.

Como elementos más representativos de las CIMES, siempre y según los colaboradores, suelen citarse edificios y elementos que por su valor histórico o artístico pasan a considerarse monumentos urbanos (espacios de culto, edificios nobles y de carácter civil, restos monumentales y conjuntos arqueológicos, etc.). Otro conjunto de elementos centra su atención en los equipamientos urbanos, algunos de los cuales de alto valor histórico (antiguos mercados, lonjas, hospitales, teatros, etc.), que, por su uso y significación, devienen también elementos representativos para el ciudadano sea cual sea su fecha de construcción y valor artístico del contenedor. Las sedes de gobierno y diferentes niveles de la administración suelen citarse con profusión al margen del posible valor histórico o artístico del edificio.

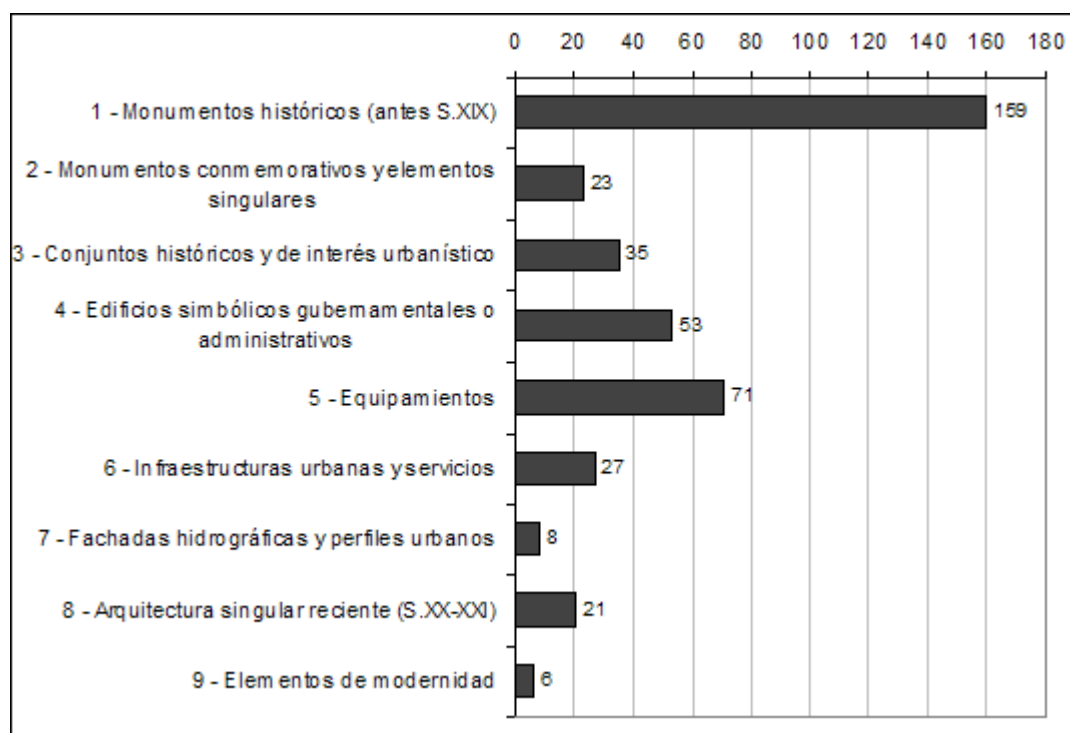


Figura 4. Codificación de las citas sobre monumentos y elementos representativos de la ciudad – CIMES

Fuente: Encuestas del programa CIMES.

El valor histórico-artístico y la significación o simbología de los usos que alojan los diferentes espacios suelen ser, pues, las variables que más contribuyen a destacar un elemento como representativo. Pero, a la vez, suelen citarse otros componentes distintivos del paisaje urbano, como pueden ser puentes o esculturas, y otros que contribuyen a cualificar el espacio público.

Desde la cita de Santiago de Cuba, donde se apunta que “toda la ciudad en sí es un monumento”, al caso de Suriâpet (India), donde se indica que “no hay en la ciudad monumentos importantes”,

aparece un amplio abanico de situaciones que reflejan el contexto histórico y cultural de la propia ciudad. Así, por ejemplo, las ciudades latinoamericanas de más reciente fundación citan con prodigalidad, edificios o elementos de más moderna consolidación: edificios de carácter residencial (villas o quintas), espacios públicos (parques o plazas), etc. Las ciudades chinas son también un caso curioso a destacar pues señalan elementos y edificios actuales que impregnan la ciudad de modernidad, como la torre de telecomunicaciones o la nueva terminal de ferrocarril de Hefei.

Esa misma idea de modernidad se apunta en el caso de algunas ciudades europeas que tras relatar elementos históricos y patrimoniales (iglesias, catedrales, palacios, centros históricos, etc.) citan ciertos equipamientos más especializados: mediatecas, áreas de congresos, nuevas estaciones de ferrocarril, etc.

- Monumentos y elementos de interés histórico-artístico:

La mayoría de las citas (182 en total, 45%) destacan, en este apartado de la encuesta, obras que encajarían perfectamente con la noción más clásica de monumento: bien inmueble al que la colectividad atribuye valores culturales o históricos y en el que se aprecia el pasado o conmemora un hecho. La mayoría de estas obras responden a edificios de culto religioso (catedrales, iglesias, mezquitas, pagodas, etc.), obras mayores como palacios y edificios nobles, conjuntos defensivos (murallas, fortificaciones, castillos, etc.), elementos conmemorativos (tumbas, mausoleos, esculturas conmemorativas, etc.), restos monumentales y conjuntos arqueológicos.

Destacan, dentro de este amplio grupo, las menciones a los edificios-espacios de culto que aparecen en 92 de las 403 citas, casi un 23% del total. Éstos suelen mencionarse en la práctica totalidad de las ciudades convirtiéndose en hitos principales que en algunos casos devienen el símbolo e imagen principal de la ciudad. La mayoría de los espacios de culto apuntados conservan su uso original.

Otro amplio conjunto de citas hace referencia a edificios nobles civiles, la mayoría antiguos palacios y casas señoriales o burguesas. La mayoría de estos edificios nobles y de interés histórico-artístico forman parte del patrimonio urbano y por ello se trata no tan solo de conservarlos, rehabilitarlos y mantenerlos en buen estado sino que, y además, se pretende mantener estos espacios vivos, espacios/edificios representativos que puedan ser usados y ser así más fácilmente aprehendidos. La mayoría acogen usos públicos o comunitarios que en muchas ocasiones responden a usos de carácter cultural y administrativos.

- Centros históricos, áreas emblemáticas y frentes de agua:

Desde algunas encuestas el concepto de monumento y elemento patrimonial se ha extendido a áreas o conjuntos de relevancia histórica. Los centros históricos aparecen con bastante profusión como áreas emblemáticas de las ciudades, áreas que se considera dignas de preservar al responder a valores históricos, patrimoniales y culturales de la ciudad como veremos más adelante en el apartado dedicado a los proyectos urbanos.

Parques, plazas, jardines o vías de especial interés son otros de los espacios mencionados. Algunos de ellos de indudable valor histórico-artístico, pero en la mayoría de estos casos su mención podría responder al valor de su uso colectivo y comunitario. Sorprende la gran profusión de citas de espacios libres en ciudades latinoamericanas donde, en general, éstos (plazas, parques, jardines...) suelen presentarse como elementos significativos y patrimoniales de las ciudades. Además de parques y plazas se citan otros espacios públicos (calles peatonales, espacios porticados, avenidas...) de gran uso colectivo y valoración social.

Las cornisas de algunas ciudades marítimas o frentes de agua, en general, son también reconocidas como áreas emblemáticas y significativas de la ciudad. Fachadas urbanas que se convierten en el perfil urbano por excelencia y en una de las imágenes más representativas del conjunto. Frentes marítimos como los de Quseir (Egipto), Beirut (Líbano), Vólos (Grecia), Manta (Ecuador) o Nador (Marruecos); frentes de agua dulce como los de Laussane (Suiza) o la ribera del río Guadalajara en Buga (Colombia), son algunos ejemplos. En A Coruña (España), por ejemplo, buena parte de los

elementos citados guardan relación con la posición marítima de la ciudad.

- Equipamientos y elementos de infraestructura urbana y servicio:

Tras los monumentos y conjuntos históricos, los equipamientos son los elementos más citados (con 71, 17,6% del total). Pese al número, éstos son mencionados en tercer y cuarto lugar, tras los principales monumentos históricos y edificios de carácter gubernamental. La mayoría de estos elementos son considerados por su valor histórico y/o artístico pero, en buena parte, la significación de la forma le viene dada por la función de uso colectivo del espacio. Buena parte de las menciones hace referencia a centros educativos, uno de los equipamientos urbanos más valorado en cualquier parte del mundo, sea cual sea la condición o característica del ciudadano. Reciben también un buen número de citas los espacios mercado y sanitarios. Dentro de los centros educativos cabe mencionar la amplia representación de las sedes y espacios universitarios que suelen alojarse en edificios de interés histórico-artístico.

Los museos, la mayoría de los cuales se alojan en edificios emblemáticos (históricos o actuales), suelen citarse en la mayoría de las ciudades. Pero en este caso su significación les viene dada por el valor documental y colectivo de los materiales que acogen y la proyección turística y exterior.

El valor histórico del elemento y la simbología del uso se mezclan también en las citas de infraestructuras urbanas y servicios. Las estaciones de ferrocarril, hitos urbanos emblemáticos que se convierten en la puerta de la ciudad-territorio por excelencia, son elementos recurrentes. Algunas son estaciones modernas (Hefei en China), otras más antiguas con un alto valor arquitectónico y artístico (Izmir en Turquía, València en España, Vólos en Grecia, o Palmira en Colombia). En algunas ciudades las estaciones se siguen citando pese haber perdido su uso ferroviario: Granada (Nicaragua), Resistencia (Argentina), Encarnación (Argentina), Franca (Brasil). En estos últimos casos los nuevos usos se corresponden a usos de carácter público y comunitario.

- Edificios simbólicos de carácter gubernamental y/o administrativo:

Los edificios de carácter gubernamental y administrativo suelen mencionarse también en la práctica mayoría de las ciudades y en las primeras posiciones. Tal como comentábamos al presentar el apartado, su mención podría relacionarse más con la simbología colectiva de la función que por el posible valor del contenedor, aunque muchas veces estos dos se correspondan. En este grupo suelen incluirse las sedes de gobierno local con multitud de nombres: casa de gobierno municipal, ayuntamiento, palacio municipal, sede del gobierno local, casa regental, cabildo, casa consistorial, etc.

Proyectos urbanos

Otro de los puntos de la encuesta requería que se citaran los proyectos más importantes realizados en la ciudad en la década de los años noventa y aquellos proyectos en ejecución o de futura implementación que se creyeran más destacados. Tras recibir las respuestas, los proyectos citados fueron clasificados en 11 tipos generales y 55 subtipos de descripción más detallada. En total han sido clasificados 740 proyectos, 405 realizados en los diez últimos años y 335 que responden a proyectos en ejecución y de futuro.

Tal como muestran las figuras 4 y 5 los proyectos más citados están relacionados con la comunicación y el transporte: el 28% del total. La conectividad parece, pues, una de las prioridades de estas ciudades, prioridad que fácilmente puede relacionarse con el papel de intermediación y rol territorial que juegan estas ciudades. Mientras el equipamiento urbano se sitúa como la segunda tipología más citada.

Las diferencias entre contextos son bien patentes en este apartado de la encuesta. En el caso de ciudades intermedias en países menos desarrollados suelen citarse proyectos relacionados con la mejora del hábitat en general (mejora de barrios insalubres o marginales), con dotaciones de redes de saneamiento, electrificación y agua, y construcción de equipamientos básicos (escuelas, centros sanitarios, mercados mayoristas...). Asimismo, se trata de afrontar los elevados índices de

crecimiento que éstas presentan (nueva urbanización de suelo, nueva construcción de viviendas...) y de controlar estos crecimientos (redacción de documentos de planificación).

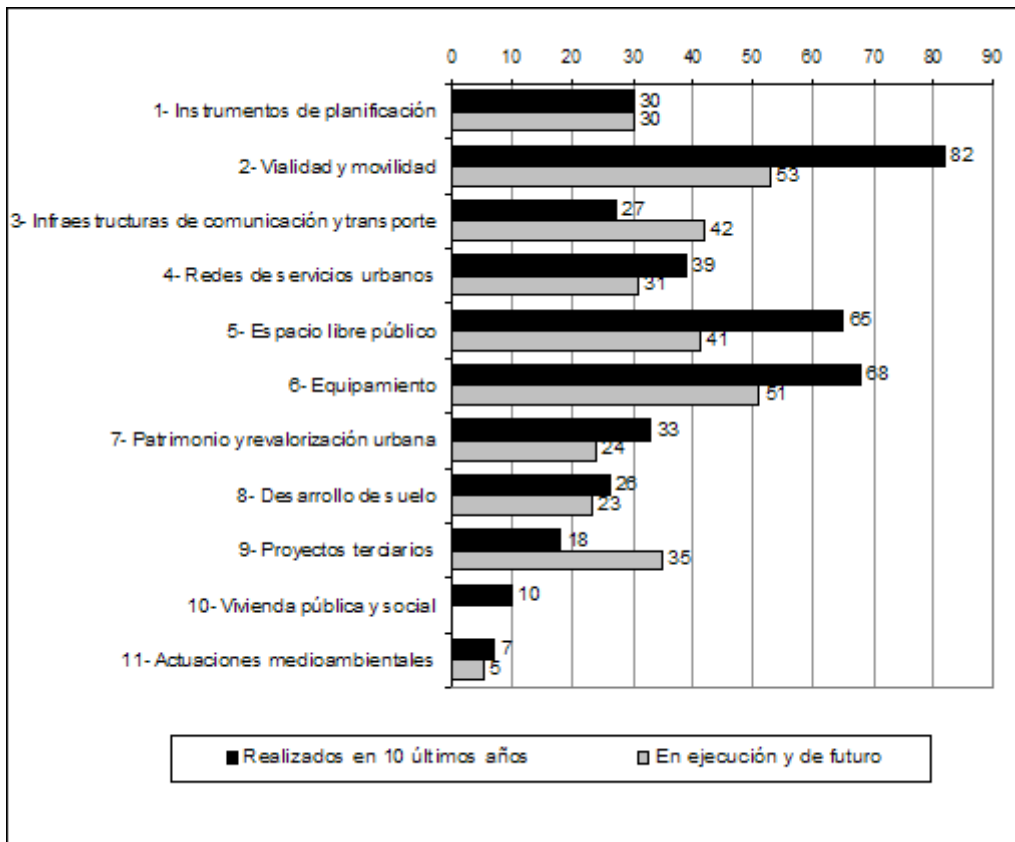


Figura 5. Clasificación de proyectos por tipos básicos (número absoluto).

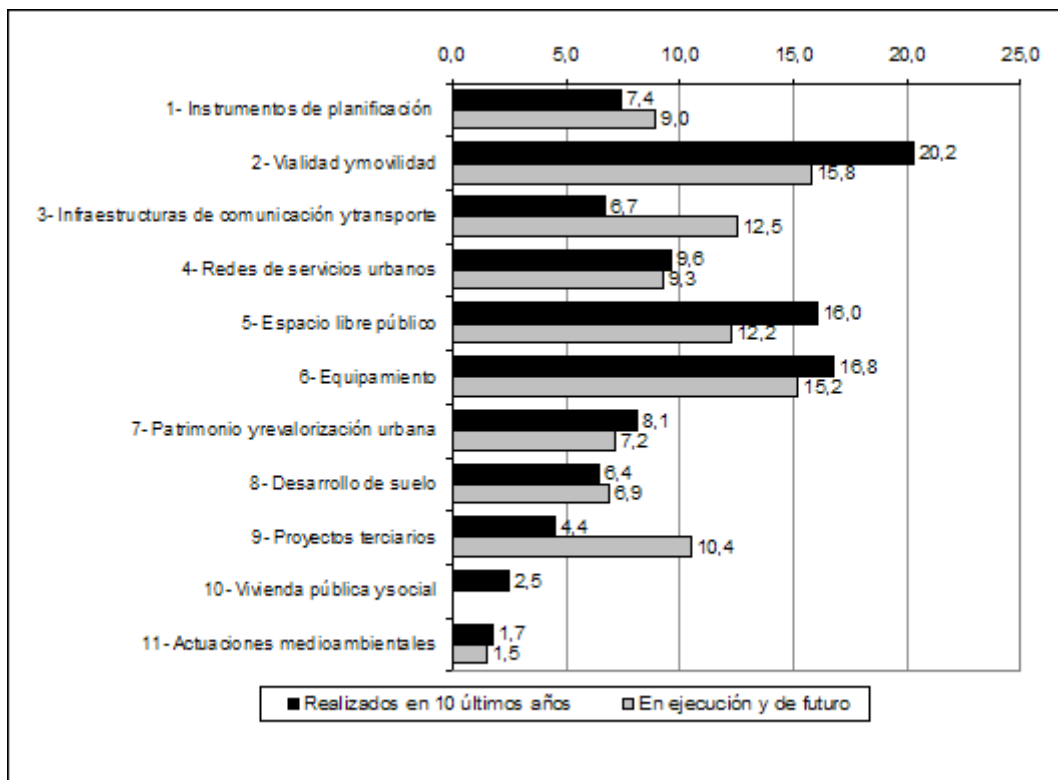


Figura 6. Porcentaje tipo de proyecto según su estado de ejecución.

Mientras que la mayoría de los proyectos que se citan en las ciudades intermedias de países más

desarrollados hacen referencia a la cobertura de servicios mucho más especializados (auditorios, teatros, museos especializados...) dirigidos a ofrecer una mayor calidad de vida a los ciudadanos, proyectos de infraestructura medioambiental (tratamiento de residuos y depuración de aguas) y proyectos relacionados con la proyección de la ciudad al exterior (salas de congresos, espacios aeroportuarios, centros tecnológicos, centros de comunicaciones..). Tan solo en las ciudades intermedias que forman parte de ámbitos metropolitanos o ciudades intermedias que han sufrido rápidos procesos de crecimiento en los últimos años se citan proyectos urbanos relacionados con la expansión y crecimiento.

- *Ciudades conectadas*

Los proyectos de vialidad y movilidad son los más citados en ambas categorías (135 = proyectos realizados + proyectos de futuro). La mejora de las vías urbanas ya existentes (pavimentación, ampliación, construcción de rondas de circunvalación, etc.), la construcción o mejora de vías territoriales (buena parte de ellas vías rápidas y accesos) y tratamiento de áreas peatonales, son las obras más citadas en el caso de proyectos realizados en los últimos años. En el caso de proyectos de futuro vuelven a salir los mismos temas pero con prioridades diferentes. Una vez superados los déficits internos, la ciudad mira al exterior: los proyectos dirigidos a la conectividad territorial superan ahora a los de movilidad interna.

Los temas de conectividad y movilidad vuelven a retomarse en la tipología de infraestructuras de transporte y comunicación con 69 proyectos en total. En los proyectos realizados la prioridad la ostenta el transporte público urbano (autobuses, metro, tranvía, etc.) y las infraestructuras de comunicación y transporte territorial (aeropuertos, puertos, ferrocarril). Estas materias vuelven a ser protagonistas en los proyectos de futuro junto con los puertos, áreas logísticas y áreas de intercambio de transporte y mercancías. De hecho, en esta materia, infraestructura de transporte y comunicación, el número de proyectos de futuro, 42, supera a las citas de los ya realizados. De nuevo, las ciudades intermedias muestran el objetivo de conectarse al territorio proyectando mejoras en sus infraestructuras de comunicación y transporte y potenciando el papel de la ciudad intermedia como centro logístico.

La regulación del tráfico y el trabajo para alcanzar una movilidad más sostenible trasluce en buena parte de estos proyectos: fomento del transporte público y colectivo, peatonalización y mejora de las condiciones de movilidad peatonal, regulación del tránsito rodado o construcción de carriles-bici.

- *Ciudades equipadas*

a. Los equipamientos urbanos

El equipamiento urbano es otro de los grandes temas protagonistas en los proyectos mencionados por las ciudades intermedias, con 119 referencias (16,1% del total). Pero sorprende en este apartado que el número de citas más importante se destine a aquellos equipamientos más especializados (museos, centros de exposiciones, auditorios...) y de carácter cultural y deportivo, caso aún más flagrante cuando se hace referencia a los proyectos de futuro. Por ejemplo, cuando se mencionan equipamientos educativos o sanitarios se hace referencia a proyectos de niveles elevados (universidades, bibliotecas regionales, hospitales generales, hospitales comarcales o regionales...) o bastante especializados (hospitales de niños y maternales, etc.). Con este matiz viene a sugerirse de nuevo el papel que las ciudades intermedias juegan en el territorio como centros de servicios y equipamientos más o menos especializados para una población que va más allá de los propios límites municipales. A la vez, nos habla de ciudades que cuidan su proyección exterior y dinámica cultural interna, situación que se hace más evidente cuando se analizan los proyectos de futuro: la casi totalidad de los proyectos citados en este caso hacen referencia a equipamientos especializados.

b. Los espacios libres urbanos

El trabajo sobre espacios libres parece ser otra de las prioridades de las ciudades intermedias. Se

citan 106 proyectos relacionados con esta materia que representan el 14,3% del total. La mejora, revitalización o nueva dotación de plazas y parques han sido proyectos que en los últimos años se han ejecutado con gran intensidad. Aunque las características de estos proyectos sean muy amplias, buena parte de ellos parecen dirigirse a crear espacios cívicos bastante versátiles, que combinan los espacios de descanso y encuentro con los de juego y con la posibilidad de acoger actos colectivos. Sorprende además la gran mención de intervenciones referidas a la creación, mejora o recuperación de parques y espacios verdes para la ciudad, proyectos que, a veces, responden a la implementación de reflexiones más amplias sobre sistemas de espacios libres públicos como, por ejemplo, los mencionados en varias ciudades españolas: sistema de parques en la ribera del río Ebro en Zaragoza (España) o el jardín del Turia en Valencia (España).

El tratamiento de frentes de agua y espacios hidrográficos ha sido también objeto de un buen número de proyectos. Las intervenciones suelen ir más allá de la estricta regulación de cauces o la protección y defensa contra avenidas. En la mayoría de los proyectos se adivina un objetivo más amplio: el de recuperar esos lugares como espacios urbanos, integrarlos a la estructura y a la vida urbana como zonas para el uso ciudadano. Por ello, junto a las medidas de control y regulación, suelen aparecer acciones relacionadas con el saneamiento de aguas y adecuación de los espacios de ribera y costa como espacios libres y cívicos.

c. Las redes de servicios urbanos

Las características y nivel de cobertura de las redes de servicio son también buenos indicadores de la calidad de vida urbana. La práctica mayoría de los 70 proyectos citados en este grupo hacen referencia a los servicios de saneamiento, uno de los déficits más importantes de las CIMES, y, aunque ya en menor cantidad, al tratamiento de aguas residuales urbanas. En el caso de ciudades en contextos de países menos desarrollados los proyectos hacen referencia, en general, a cuestiones básicas como la construcción de alcantarillado o de desagües pluviales en áreas urbanas ya consolidadas. Mientras, en otros contextos se citan obras de mejora, ampliación, mejora de las plantas de tratamiento, etc.

- *Ciudades con plan y proyectos*

a. La planificación y gestión urbana

Aunque se citan documentos de planeamiento urbanístico tradicionales (planificación física y ordenación del suelo) en este apartado se incluyen instrumentos y documentos muy diversos. Por una parte, se siguen mencionado los instrumentos clásicos a escala local (levantamientos de catastro, redacciones de planes generales, de ordenación o planes maestros) y los documentos de desarrollo de suelo y reforma urbana. Pero a la vez se citan documentos de planificación económica, como planes de desarrollo integrales o sectoriales y algunos documentos de planificación estratégica, todos ellos citados como proyectos de futuro y no precisamente en ciudades de gran dimensión (Ambato y Manta, Ecuador; San Miguel de Tucumán y Trelew, Argentina). En menor número aparecen nuevos instrumentos de gestión y control urbanístico como la aplicación de sistemas de información geográfica en Asunción (Paraguay) y Sabadell (España).

La planificación sectorial y la ordenación de áreas concretas toma también un papel destacado en estas citas: planes de transporte, planes de saneamiento, planes de franjas costeras, planes de reforma estructural de barrios periféricos y reforma o mejora de áreas centrales. Los procesos de reforma y revitalización de centros históricos y áreas centrales suelen apuntarse con bastante profusión. Y ello no solo en el apartado de planificación (6 documentos) sino que, también, en el apartado de intervenciones sobre patrimonio y áreas ya consolidadas (26 proyectos). Las actuaciones se dirigen a la rehabilitación física y recuperación del patrimonio de las áreas centrales pero también a la dinamización social y económica de éstas.

b. La transformación del espacio urbano

Los trabajos de reforma y mejora de las áreas urbanas ya consolidadas parecen haber sido

desarrollados con bastante intensidad, en estos últimos años, en las ciudades intermedias. Proyectos todos ellos dirigidos a mejorar las características de los espacios públicos y patrimoniales así como mejorar la calidad de vida de los ciudadanos: equipamientos y servicios de áreas periféricas y marginales, redinamización y mejora de áreas centrales, etc.

En todos los contextos las áreas históricas son objeto de intervención. Planes y proyectos de preservación de los centros históricos (Quetzaltenango, Nicaragua; Pune/Poona, India); proyectos de redinamización social y económica (Vic, España; Larissa, Grecia; Porto Alegre, Brasil; Caxias do Sul, Brasil; Holguín, Cuba); planes de reforma, mejora y reconstrucción (La Plata, Argentina; Beirut, Líbano; Chambéry, Francia; Valencia, España; Mexicali, México; Franca, Brasil) y planes integrales (Bugá, Colombia; Lleida, España). Las citas sugieren campos de intervención amplios que van más allá de la estricta recuperación física o reforma urbanística de las áreas históricas abarcando aspectos de redinamización económica y social.

Los proyectos de reforma se centran también en la mejora de los barrios residenciales con intervenciones que van desde la provisión de servicios, equipamientos e infraestructuras básicos, como la mejora de *slums* en Pune (India), hasta las de mejora de espacios públicos. Ciertos proyectos hacen referencia explícita a intervenciones físicas en áreas terciarias (áreas de centralidad funcional), como la recuperación de áreas y ejes comerciales en Holguín o Trinidad (Cuba), y la mejora de subcentros urbanos o centros funcionales de barrio (La Plata, Argentina; Porto Alegre, Brasil).

La recuperación e integración de vacíos urbanos (espacios en desuso, equipamientos e infraestructuras abandonadas, etc.) recibe también un buen número de menciones. Antiguas áreas industriales, instalaciones ferroviarias o instalaciones militares son objeto de recuperación urbana con proyectos que buscan su refuncionalización como espacios de equipamiento urbano: conversión de la fábrica Balcells en centro educativo en Manresa (España), transformación de la estación de ferrocarril en centro cultural en Neuquén (Argentina) o la conversión de la antigua área industrial de El Sucre como área de nueva centralidad en Vic (España).

c. Desarrollo de suelo, vivienda y actividades

La construcción de vivienda social no es un tema demasiado citado. Tan solo se apunta en ciudades con notables crecimientos y grandes necesidades de alojamiento. Ello no significa que la vivienda no sea un tema prioritario en estas ciudades; sin embargo, la materia parece entenderse como un tema profesional específico de escala diferente a la de los proyectos urbanos. De hecho, se hace una amplia mención de proyectos de preparación y desarrollo de suelo para usos residenciales, en todo tipo de contexto.

Las ciudades intermedias prestan también atención al desarrollo de suelo para actividades económicas y proyectos de dinamización. El desarrollo de suelo para actividades industriales o, como ya hemos apuntado, las áreas de intercambio de transporte y manejo de mercancías suelen ser puntos citados en las ciudades más dinámicas. A escala proyectual aparecen, sin embargo, numerosas referencias a actividades terciarias clásicas y nuevas funciones y usos relacionados con la nueva economía, espacios que determinan nuevas polaridades urbanas: centros comerciales, hipermercados e equipamiento hotelero; parques feriales; parques de oficinas y negocios; centros de convenciones y congresos; áreas de nueva tecnología; áreas de nueva centralidad económica... Los primeros, los proyectos relacionados con usos comerciales y hoteleros, suelen ser citados en todos los contextos, pero los últimos casos (parques de oficina, centros de convenciones, áreas de nueva tecnología, áreas de nueva centralidad...) son ya mucho más selectivos. Estos se citan con mayor intensidad en las ciudades europeas (cualquiera que sea su tamaño) y las grandes ciudades (cualquiera que sea el contexto) con cierta proyección internacional (Tunis, Túnez; Beirut, Líbano; Porto Alegre, Brasil o Santiago de los Caballeros, Rep. Dominicana).

El turismo parece entenderse como otro recurso importante para la dinámica económica de estas ciudades, sea cual sea el contexto. Desde la construcción del mero equipamiento hotelero en

ciudades, como el citado en Sikasso (Mali), la construcción de parques temáticos (Ciudad Real o Valencia, España), a proyectos integrales de desarrollo turístico, como los de Al-Qusayr (Egipto) o el de Granada (Nicaragua). La mayoría de los proyectos relacionados con esta materia, el turismo, son citados como proyectos de futuro.

El futuro del programa

El programa entra en la tercera fase de su recorrido con las miras puestas en el Congreso de la UIA que se celebrará en Estambul el verano del 2005. La experiencia adquirida en el decurso de estos últimos años nos lleva a centrar el debate sobre temas más concretos.

Por un lado, el intercambio de información y documentación realizado con las ciudades de la red nos ha permitido conocer experiencias e iniciativas muy interesantes e imaginativas en el ámbito de la política urbana que escasamente se conocen. Como ejemplos citar los siguientes:

- el taller de escultura de Resistencia (Argentina): El lema "Resistencia, la ciudad de las esculturas" es una iniciativa local, constante y continuada, que durante los últimos 30 años ha logrado transformar la ciudad en un museo abierto. Una fundación privada (Urunday) con el apoyo de la municipalidad de Resistencia y la colaboración de los ciudadanos hacen posible esta iniciativa. Cada año se celebra un taller de escultura, los "Encuentros de escultura", a los que se invita a algunos artistas a realizar sus esculturas a cielo abierto. Durante esta experiencia colaboran los ciudadanos con el apoyo logístico de algunos (hoteles, restaurantes), la aportación de materiales de otros o ayudas de trabajo voluntario. Al finalizar estas esculturas se emplazan en los diversos espacios públicos caracterizando y singularizando el espacio urbano.

- l'Atelier d'Urbanisme de Perpignan (Francia): El taller de urbanismo de Perpignan constituye una singular experiencia de participación en el urbanismo y la arquitectura de la ciudad. Constituido en el año 1993 fue impulsado por el todavía actual alcalde de la ciudad: Jean-Paul Alduy. Esta constituido como una asociación de carácter civil que integran los vecinos a través de las Asociaciones de barrio, los arquitectos liberales que se inscriben de forma voluntaria y los representantes y técnicos de la Mairie (Ayuntamiento). El taller tiene como objeto debatir y realizar propuestas concretas de mejora de los diferentes barrios de la ciudad. Los temas se discuten y analizan en el Atelier, luego se dibujan o proyectan las soluciones posibles que una vez acordadas se entregan a la municipalidad para que las desarrolle con sus medios oficiales.

El trabajo realizado en estas ciudades, como las experiencias citadas, merece ser conocido y sus buenas prácticas estudiadas y difundidas. Por ello desde el programa Ciudades intermedias y urbanización mundial nos hemos propuesto realizar un compendio de *Buenas prácticas de políticas urbanas en ciudades intermedias*, buenas prácticas que serán analizadas por la dirección del programa y tras una selección dadas a conocer.

La tercera fase del programa va también a centrarse en el trabajo de ciertas temáticas que en el transcurso de los trabajos realizados en programa CIMES se han ido destacado, por un u otro motivo:

- El mercado: Los mercados sedentarios son los lugares más representativos de las funciones de intermediación que desarrollan nuestras ciudades (CIMES). Históricamente éstos han cristalizado no tan solo los flujos de intercambio entre diferentes asentamientos del territorio sino que además se han convertido en espacios de relación y contacto social. El punto de encuentro de mercancías y de habitantes que proceden de puntos muy diversos pero que en buena parte suelen proceder del territorio más o menos inmediato.

- El espacio público: Los espacio públicos han sido los espacios de relación y contacto social por excelencia. Espacios del movimiento, pero también del encuentro, de la acogida e incluso espacios que construyen la identidad urbana. Espacios de disfrute individual y colectivo que a la vez caracterizan la estructura urbana.

- El espacio de culto: ha sido uno de los espacios urbanos más citados por las diferentes ciudades

que componen la red CIMES. La representatividad de los espacios de culto no solo le viene conferida por los usos que allí se desarrollan (religiosos, educativos, sociales, etc.) sino también porque sus formas contribuyen a caracterizar y singularizar el espacio urbano.

De nuevo el resultado final de los trabajos depende de la colaboración de nuestros corresponsales locales, de las contribuciones realizadas por nuestra red de expertos y de las voces de todos aquellos que deseen contribuir con la red CIMES, la red de las ciudades intermedias.

Notas

[1] - El crecimiento de las grandes aglomeraciones urbanas y los procesos de concentración han resultado más moderados de lo que se preveía pocos años antes. Véase, por ejemplo, las previsiones que la ONU realizaba en 1996 (UNITED NATIONS, 1997), cuando se apuntaba que, en el año 2000, en las ciudades de más de 10 millones residirían el 9'6% de la población (7'9% en la revisión del 2001).

[2] - Se emplea este concepto cuando se hace referencia a la densidad demográfica del asentamiento o a la dimensión física de la ciudad. Sobre el uso de los conceptos 'ciudad media' e 'intermedia', véase BELLET, C.; LLOP, J.M., 1999.

[3] - Con cierta ironía el profesor Roger BRUNET (2000) define 'ciudad intermedia' como un "Objeto Geográfico No Identificado, OGNI", considerando las dificultades que presenta la estricta delimitación de dicho concepto.

[4] - 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

[5] - HARDOY, J. - SATTERTHWAITTE, D. (1986), *Small and intermediate urban centres*, Hodder and Stoughton, London.

[6] - DEMATTEIS, G (1991), "Sistemi locali nucleari e sistemi a rete: un contributo geografico all'interpretazione delle dinamiche urbane", en Bertuglia, C.S. - La Bella, A. (Ed) (1991), *I sistemi urbani*. Vol.1: Le teorie, il sistema e le reti, Milano, Franco Angeli, pp. 417-441.

Bibliografía citada

BELLET, C.; LLOP, J.M^a. Les ciutats intermèdies i el procés d'urbanització mundial. Programa UIA-CIMES", en *Transversal*, núm.9, pp.66-70, Lleida,1999a.

BELLET, C.; LLOP, J.M^a. *Ciudades intermedias y urbanización mundial*. Lleida: Ajuntament de Lleida-UIA-UNESCO, 1999b.

BELLET, C.; LLOP, J.M^a. *Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad* Lleida: Pagès ed., 2000.

BELLET, C. ; LLOP, J.M^a. *Ciudades intermedias. Perfiles y pautas. Segunda fase del programa Ciudades intermedias y urbanización mundial*. Lleida: ed. Milenio, 2003.

BOLAY, J.C; RABINOVICH, A. "Villes intermédiares en Amérique Latine. Risques et potentiels pour un développement urbain cohérent", en CHARBONNEAU, F.; LEWIS, P.; MANZAGOL, P. (2003), *Villes moyennes et mondialisation. Renouveau de l'analyse et des stratégies*. Montréal: Trames - Univ. deMontréal, 2003, pp.200-215.

BOLAY, J.C; RABINOVICH, A.; CABANNES, Y.; CARRIÓN, A. *Intermediación urbana: ciudades de América Latina en su entorno*. Quito: PGU/ALC, 2003.

BRUNET, R. Des villes comme Lleida. Place et perspectives des villes moyennes en Europe. En BELLET, C.; LLOP, J.M^a *Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad*. Lleida: Pagès ed., 2000, pp.109-124.

CAPEL, H. *La morfología de las ciudades, Tomo 1: Sociedad, cultura y paisaje urbano*. Barcelona: Serbal ed., 2002.

DEMATTEIS, G. Sistemi locali nucleari e sistemi a rete: un contributo geografico all'interpretazione delle dinamiche urbane, en BERTUGLIA, C.S.; LA BELLA, A. (Ed) , *I sistemi*

- urbani. Vol. 1: Le teorie, il sistema e le reti.* Milano: Franco Angeli, 1991.
- GANAU, J.; VILAGRASA, J. Ciudades medias en España: Posición en la red urbana y procesos urbanos recientes. En CAPEL, H. *Ciudades, arquitectura y espacio urbano.* Almería: Instituto Cajamar, 2003, pp. 37-72.
- GASPAR, J. (Coord) *Cidades médias. Imagem, quotidiano e novas urbanidades. Relatório final.* Lisboa: CEG-Fundação da Universidades de Lisboa (ejemplar policopiado), 1998.
- GAULT, M. *Villas intermédiaires pour l'Europe?.* Paris : Syros Alternatives, 1989.
- GRAL/CREDAL. Villes intermédiaires, vitalité économique et acteurs sociaux. En *Problèmes d'Amérique Latine.* Paris : La documentation française, n. 14, 1994.
- HARDOY, J.E.; SATTERTHWAITE, D. (ed) *Small and intermediate centres. Their role in national and regional development in the third world.* London: Hodder and Stoughton, 1989.
- LYNCH, K. The form of cities. En *Scientific American*, núm.190, vol.4, 1954.
- NELLO, O. Ciudades intensas. Reflexiones sobre el papel de las ciudades de la segunda corona metropolitana en la articulación del área urbana de Barcelona. En BELLET, C; LLOP, J.M^a *Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad.* Lleida: Pagès ed., 2000, pp.225-243.
- PAQUOT, T. (dir) *Le monde des villes, panorama urbain de la planète.* Paris: Ed. Complexe, 1996.
- TRICART, J. L'habitat urbain. En *Cours de géographie humaine.* Paris: Complexe, 1954.
- UNCHS HABITAT. *Cities in a globalizing world. Global report on human settlements.* London: Earthscan publications Ltd., 2001.
- UNITED NATIONS. *Urbanization prospects: The 1996 revision,* United Nations, 1997.
- UNITED NATIONS. *Urbanization prospects: The 2001 revision,* United Nations, 2002.

© Copyright Carmen Bellet Sanfeliu y Josep Maria Llop Torné, 2004
© Copyright *Scripta Nova*, 2004

Ficha bibliográfica:

BELLET, C. y LLOP J. M. Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias. *Geo Crítica / Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales.* Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de mayo de 2004, vol. VIII, núm. 165. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-165.htm>> [ISSN: 1138-9788]