POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

Las ciudades intermedias: concepto y dimensiones

Original
Las ciudades intermedias: concepto y dimensiones / Blanc, F., Vargas, R., Iglesias, B.M., Llop, J.M.. - In: CIUDADES. - ISSN 1133-6579. - ELETTRONICO. - Ciudades medias: conceptos y visiones, perfiles territoriales y urbanos:22(2019), pp. 23-43. [10.24197/ciudades.22.2019.23-43]

Availability:
This version is available at: 11583/2766752 since: 2019-11-13T18:02:22Z

Publisher:
Universidad de Valladolid

Published
DOI:10.24197/ciudades.22.2019.23-43

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright

(Article begins on next page)

13 October 2026

Las ciudades intermedias: concepto y dimensiones

The intermediate cities: concept and dimensions

JOSEP MARIA LLOP
Arquitecto urbanista (ETSAB)
Director de la Cátedra UNESCO de Ciudades Intermedias – Urbanización y Desarrollo
Universitat de Lleida, España
cimes.jmllop@gmail.com

BORJA M. IGLESIAS
Arquitecto urbanista (ETSAB), DEA y Doctorando (DUOT, UPC Barcelona-Tech)
Investigador y miembro de la Cátedra UNESCO de Ciudades Intermedias
Universitat de Lleida, España
planning@nsic.pro

RODRIGO VARGAS
Arquitecto urbanista (ETSA-Vallés), Máster en Desarrollo Urbano y Territorial (Fundación Politécnica de Cataluña-UPC)
Investigador y miembro de la Cátedra UNESCO de Ciudades Intermedias
Universitat de Lleida, España
ro.vargas.at@gmail.com

FRANCESCA BLANC
Arquitecta urbanista (Politécnico di Torino, Universidad de Belgrano, BsAs), Master en Desarrollo Urbano y Territorial (Fundación Politécnica de Cataluña-UPC). Doctoranda (Politécnico di Torino)
iembro de la Cátedra UNESCO de Ciudades Intermedias.Universitat de Lleida, España)
blanc.francesca@gmail.com

Recibido/Aceptado: 30-09-2018 / 29-03-2019
Cómo citar: Llop, Josep Maria; Iglesias, Borja M.; Vargas, Rodrigo; Blanc, Francesca (2019): "Las ciudades intermedias: concepto y dimensiones", en *Ciudades*, 22, pp. 23-43.
DOI: https://doi.org/10.24197/ciudades.22.2019.23-43

Resumen: Este artículo sintetiza las principales líneas de trabajo impulsadas, en los últimos años, por la Cátedra UNESCO de Ciudades Intermedias de la Universitat de Lleida, con el objetivo de evidenciar la trascendencia de la ciudad intermedia como mayoritaria en la geografía urbana mundial. Además de su papel clave en las relaciones entre lo urbano y el medio rural. Aspectos como intermediación y cohesión territorial, escala humana y gobernanza, y su topología de cortas distancias y de proximidad, refuerzan la idea de la ciudad intermedia como un nuevo paradigma en el proceso de urbanización mundial, y como elemento clave en la implementación a escala local de la Agenda 2030.

Palabras clave: Escala intermedia, funciones de intermediación, Plan Base, urbanismo inclusivo.

Abstract: This paper synthesizes the main lines of work boosted in recent years by the UNESCO Chair in Intermediary Cities of the University of Lleida, with the aim to highlighting the relevance of an intermediary city that is the majority in the world's urban geography. It also plays a key role in the relationship between urban and rural areas. Aspects such as intermediation and territorial cohesion,

human scale and local governance reinforce the idea of the intermediate city as a new paradigm in the global urbanization process, and as a key element in the implementation at local level of the 2030 Agenda.

Keywords: Intermediate scale, intermediation functions, Base Plan inclusive urbanism.

El presente artículo tiene la vocación de contribuir a dar visibilidad al paradigma que representan las ciudades intermedias en la urbanización mundial. Términos como el de "ciudades medias", *villes moyennes*, o *medium sized cities* han sido utilizados en las últimas décadas de manera recurrente para hacer referencia a sistemas urbanos diferenciados de la dimensión metropolitana; en este sentido, el concepto de "ciudad intermedia" (*intermediate city*) trasciende el ámbito del tamaño espacial y poblacional, para abrir nuevas miradas que modifican la jerarquía del análisis escalar. Así, este concepto también incluye el análisis de la gobernanza económica, social, cultural y ambiental de unas ciudades que, por implantación territorial, han de protagonizar un papel clave en la corrección de desigualdades derivadas de la urbanización actual, demasiado focalizada en grandes ciudades. Este artículo también tiene como objetivo sintetizar y focalizar el trabajo de la Cátedra UNESCO de Ciudades Intermedias (en adelante CIMES) de la Universidad de Lleida y de UIA-CIMES a lo largo de dos décadas.

El artículo es fruto de un trabajo coral en el que han participado varios miembros de la cátedra, liderados por Josep Maria Llop. El primer apartado se dedica a explicar el concepto de "ciudad intermedia". Los siguientes tres apartados explican diversas dimensiones de las ciudades intermedias. En primer lugar, se realiza un análisis a nivel internacional desde la síntesis del capítulo de ciudades intermedias realizado para CGLU, "Ciudades y Gobiernos Locales Unidos", de cara al 4º informe Mundial de Descentralización y Gobernanza Local (GOLD) presentado en Hábitat III (Naciones Unidas, 2016) (Borja M. Iglesias). Posteriormente, el artículo se centra en mostrar las interacciones entre "insularidad" y "escala intermedia" (Rodrigo Vargas). Finalmente, aplicando las ventajas físicas de su "topología" de escala intermedia, mediante un instrumento de urbanismo inclusivo: el Plan Base (Francesca Blanc). Este instrumento se ha mostrado especialmente ágil y eficiente a la hora de generar acción en el análisis y el diagnóstico del espacio urbano, lo cual juega a favor de los gobiernos locales de ciudades intermedias pertenecientes a economías de medios y bajos ingresos.

1. HACIA UNA DEFINICIÓN DE "CIUDAD INTERMEDIA"

El concepto de "ciudad intermedia" ha sido objeto de estudio desde finales de los años ochenta del siglo pasado, aunque el concepto de "intermediario" fue respaldado recientemente por CGLU dos años antes de la celebración de Hábitat

III (Quito, 2016) y consensuado con sus redes regionales de gobiernos locales. La definición de "ciudad intermedia" obliga a revisar algunos conceptos anteriores centrados en las relaciones entre urbanización, desarrollo y medio rural que tomaron como ejemplo el entonces denominado "Tercer Mundo" (Hardoy y Satterthwaite, 1989). De la misma forma, es necesario superar la idea de un sistema urbano jerarquizado (Dematteis, 1991). Estos procesos dieron paso a una definición más holística (Bellet y Llop, 2004a y 2004b) que se resume a continuación:

a) La ciudad intermedia, más allá de su relevancia demográfica, tiene capacidad para vertebrar y cohesionar el sistema urbano y los vínculos urbano-rurales. Las ciudades intermedias tejen y trabajan en redes.
b) La ciudad intermedia, por su escala, tiene mayor capacidad para trazar e implementar estrategias de alto valor añadido que le permitan situarse en escenarios regionales, nacionales e incluso internacionales, utilizando para ello menos recursos que las grandes ciudades.
c) La ciudad intermedia constituye en sí misma un elemento rompedor del *statu quo* derivado del impacto de la globalización, ya que contribuye a cuestionar las jerarquías del sistema urbano, abriendo nuevos horizontes de cooperación territorial (Dematteis, 1991).

El término de "intermediación", por tanto, asume en estas ciudades una fuerte componente de transversalidad territorial. De esta manera, se contribuye a discutir la tendencia a estudiar los procesos de urbanización como fenómenos exclusivos de las grandes ciudades (erosivas en el consumo de recursos, aunque más competitivas en la creación de economías de escala).

La función de intermediación puede ser resumida en los siguientes puntos:

a) Intermediación de escala y rol en la urbanización y el desarrollo: no es lo mismo una ciudad de 300.000 habitantes en China que en África o en Europa. Este tamaño es relativo, y además está en función de los niveles de renta de cada región urbana. Los roles de una economía de medios y bajos ingresos son diferentes a los de una ciudad integrada en una economía avanzada. Tampoco lo son las relaciones socio-espaciales dibujadas. La talla es relativa.
b) Intermediación de sus economías en relación al medio ambiente: las economías domésticas son uno de los elementos que suelen diferenciar a las ciudades intermedias de las grandes ciudades, en las que son más típicas las economías de aglomeración. Las economías domésticas tienen una capacidad limitada para generar las ventajas competitivas de las economías de aglomeración. En este sentido, es precisamente en las ciudades intermedias donde aspectos como la economía circular, de proximidad y social solidaria pueden generar mayor impacto que en las

metrópolis, condicionadas por diferentes externalidades negativas derivadas de sus economías de aglomeración.

c) Intermediación en las relaciones urbanas-rurales de urbanización: a diferencia de las áreas metropolitanas, la ciudad intermedia tiene la capacidad de poder modular sus relaciones tanto con la gran ciudad como con el medio rural, y así llegar a ejercer como nodo territorial activo. Hay que recordar que muchas de las ciudades intermedias, si bien no generan economía de escala, sí que concentran servicios clave para la población de su *hinterland* de pequeñas ciudades y asentamientos rurales. Contienen los centros escolares, mercados y áreas comerciales, pero también los centros sanitarios y buena parte de la administración. En regiones con una alta tasa de población rural, la ciudad intermedia adquiere la función de centro de aprovisionamiento. Frecuentemente, la ciudad media es también el escenario previo a la migración alternativa a la gran ciudad.

d) Intermediación por su gran diversidad urbana en la urbanización: las ciudades intermedias están caracterizadas por gozar de una gran diversidad urbana. Si bien el paisaje cultural guarda relación estrecha con la economía del lugar, dicho paisaje esta menos transformado en esta escala de ciudades que en las grandes. Por eso, una iglesia, una plaza, una montaña o un volcán en el horizonte sitúan a una comunidad en un lugar concreto, singular y perfectamente diferenciado del resto de ciudades. En esa diversidad radica el potencial de una urbanización más humana.

e) Intermediación por la "escala humana" de sus formas urbanas: cada vez más cualidades del medio urbano intermedio, como la compacidad y las menores distancias, adquieren relevancia como indicadores en la calidad de vida de sus habitantes. La "escala humana" de la ciudad intermedia permite interrelacionar hábitos de movilidad sostenible (con distancias practicables a pie) con la mixtificación de usos, la puesta en valor del patrimonio cultural, el consumo racional del suelo, etcétera. En definitiva, con un modelo de gobernanza territorial cimentada en la proximidad entre ciudadanía, gobiernos locales y agentes sociales y económicos.

f) Intermediación funcional por sus "distancias de vida" más cortas: no debería pasar desapercibido que la escala física de una ciudad también tiene repercusiones directas en los presupuestos municipales, siempre limitados. En este sentido, una ciudad intermedia puede afrontar la corrección de determinados déficits en sus servicios urbanos con menos recursos, pero con mejor impacto que una gran ciudad. Pero, ¿cuáles son las distancias que permiten definir a una ciudad de "escala humana"? El análisis llevado a cabo por CIMES en las dos últimas

décadas, constata que casi todas las ciudades intermedias estudiadas concentran su población en un círculo con un radio[1] medio de cuatro kilómetros, o lo que es igual, una distancia que podría recorrerse a pie en no más de una hora. El valor de la proximidad cobra relevancia por comparación: en las grandes ciudades (con población superior al millón de habitantes), este radio supera los diez kilómetros. Esto supone que la superficie se multiplica por seis, lo cual puede generar determinados patrones de segregación socio-espacial.

g) Intermediación por su topología de distancias de escala humana: Gracias a estas características topológicas de distancias cortas, el potencial físico se convierte en un recurso endógeno de la forma de estas ciudades. Así se construye la base de un urbanismo inclusivo. En el punto 5 del artículo se explica con mayor detalle ese potencial y su implementación a través de una metodología de planificación inclusiva para las ciudades intermedias: el Plan Base.

Hecha la conceptualización de sus funciones y roles de intermediación, ahora es necesario entrar en sus dimensiones físicas y numéricas. Por ello, merece la pena insistir en el peso demográfico, económico y social que representan las ciudades intermedias en el proceso de urbanización mundial. Las ciudades intermedias[2], como se podrá apreciar a continuación, son mayoría en el sistema urbano mundial, y en ellas habita una población similar a la existente en las grandes ciudades, vertebrando economías de enclave. A diferencia de las metrópolis y "megaciudades", las ciudades intermedias guardan un nexo vital con un medio rural en proceso de desertificación socio-funcional, del cual depende en gran medida la sostenibilidad de la civilización urbana. La escala humana, los rasgos identificadores propios de estos núcleos urbanos o la facilidad de interacción entre la ciudadanía y el gobierno local hacen de la ciudad intermedia un espacio (físico, cultural y económico) en el que sus habitantes pueden aspirar a lograr, con menos recursos que los disponibles en las grandes ciudades, una calidad de vida digna. Este aspecto muestra el vigor del proceso de localización de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (*Localizing SDGs*) que lidera desde Barcelona la organización más importante de gobiernos locales, CGLU.

[1] De acuerdo con la metodología empleada por CIMES, el radio hace referencia al círculo que contiene al 70% de los habitantes de la ciudad, y que permite obtener indicadores tan interesantes como las distancias de vida o las densidades de habitantes. Para una información más detallada con datos de más de 96 ciudades del planeta, consultar Bellet y Llop, 2003.

[2] Como indicador cuantitativo, desde CGLU, a través de sus secciones regionales, se consensuó en 2016 que la ciudad intermedia quedara limitada por un umbral de población de entre 50.000 y un millón de habitantes, asumiendo que esta franja podría ser ampliada en contextos espaciales como el asiático (China e India), y reducida en Europa hacia umbrales de 20.000 habitantes. En todo caso, y por respeto institucional a CGLU, los autores del presente artículo mantienen los umbrales expuestos en el GOLD IV (2017).

En términos cuantitativos, el número de ciudades intermedias es mucho mayor que el número de metrópolis: por cada ciudad de más de un millón de habitantes hay casi 18 ciudades con población comprendida entre 50.000 habitantes y un millón. Las ciudades medias ejercen un papel clave en la cohesión territorial, y equilibran la tensión entre la aglomeración metropolitana y el despoblamiento rural. Estos aspectos han sido recogidos en las agendas mundiales y en la Agenda 2030.

2. LA DIMENSIÓN MUNDIAL DE LAS CIUDADES INTERMEDIAS

Una vez introducido el concepto de ciudad intermedia, este apartado del artículo centra la atención en el proceso de presentación de los resultados del informe GOLD IV para Ciudades y Gobiernos Locales Unidos entre los años 2015 y 2017.

2.1. El proceso de elaboración del GOLD IV (2015-2017)

En septiembre de 2015, el *Global Observatory on Local Democracy and Decentralization* (GOLD, CGLU) dio inicio al proceso de redacción del que sería su cuarto informe mundial, GOLD IV, con la ambición de integrar en un único documento realidades, expectativas y desafíos afrontados por la gobernanza multinivel y la ciudadanía de las áreas urbanas del planeta. Alineado sobre tres grandes ejes (áreas metropolitanas, ciudades intermedias y territorios), el GOLD IV nació con el objetivo de situar en el centro de la geopolítica urbana a los gobiernos locales y a la ciudadanía: actores sociales unidos por el reto de apuntalar un "derecho a la ciudad", que era excesivamente dependiente del Estado. Meses antes, había sido aprobada por Naciones Unidas la Agenda 2030 con sus Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), a la que le seguirían otras agendas globales sectoriales[3]. Hábitat III fue el escenario escogido por CGLU para el lanzamiento del GOLD IV en un *tour de force* por unir definitivamente el destino de las metas fijadas por las agendas globales al empoderamiento de la gobernanza local (Localizar los ODS – *Localizing SDG*).

La producción bibliográfica relacionada con la ciudad y el proceso de urbanización se intensificará en los meses previos a la celebración de Hábitat III, generalizando el uso reiterado de las cifras más sugerentes del *World Urbanization Prospect (WUP)* (UN-DESA, 2014) y orientando la atención hacia los nuevos paradigmas metropolitanos que emergían del Sur Global. Muchos de estos informes, sin embargo, aportaban una visión sesgada, no

[3] Las principales: The Addis Ababa Action Agenda on Financing for Development; the Paris Agreement on Climate Change (UNFCC); the Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015-2030; the Vienna Programme of Action for Landlocked Developing Countries 2014-2024; Accelerated Modalities of Action for Small Island Developing States (SAMOA Pathway); the Istanbul Declaration and Program of Action for the Least Developed Countries 2011-2020.

integrada en un análisis espacial, y limitada a ciudades con umbrales de población de hasta 300.000 habitantes, precisamente el límite de la base de datos del WUP. Únicamente el Lincoln Institute, en su «Atlas of Urban Expansion» (Angel *et al.*, 2012) había bajado hasta el umbral de ciudades de 100.000 habitantes. En este contexto, el equipo redactor del capítulo de ciudades intermedias planteó a CGLU un objetivo ambicioso, aunque no exento de complejidad: generar una infraestructura de datos geoespacial incremental que recogiera, por vez primera, una geografía urbana mundial hasta un umbral de población de 50.000 habitantes (límite inferior consensuado por la propia CGLU para ciudades intermedias), y que permitiera poner en evidencia el papel clave de las ciudades intermedias, tanto en la integración territorial de los sistemas urbanos a los que pertenecían, como en su capacidad para poner en valor los vínculos urbano-rurales que contribuían a reforzar.

El proceso de construcción de la base de datos del GOLD IV se vertebró sobre cinco fuentes estadísticas[4] y en la consulta sistemática de las imágenes satelitales. La base de datos del WUP será utilizada como fuente estadística principal para las ciudades con un umbral de población de hasta 300.000 habitantes, y el portal web *City Population* para la franja de ciudades con población comprendida entre 50.000 y 300.000 habitantes. En aquellos casos en los que las bases censales no habían sido actualizadas, fueron aplicadas proyecciones individualizadas de población urbana para cada ciudad. Sin embargo, el reto fue mayúsculo en algunos casos. En Somalia, por ejemplo, el último censo oficial databa del año 1975. Además, muchas de estas bases de datos no reflejan el impacto de guerras y conflictos. La ciudad de Alepo (Siria) contaba, según el censo de 2004, con una población de dos millones de habitantes, mientras que en 2016 fuentes no oficiales cifran la población "sitiada" en aproximadamente 300.000 habitantes (CGLU, 2017: 368, 369).

En mayo de 2016, a poco más de seis meses para la cita de Hábitat III, se obtuvo una primera cifra global de ciudades de hasta 50.000 habitantes: 503 áreas metropolitanas de más de un millón de habitantes, y 8.923 ciudades intermedias con población comprendida entre 50.000 habitantes y un millón (véanse Figura 1 y Tabla 1).

[4] United Nations, Population Division, Department of Economic and Social Affairs, (UN-DESA, ONU-DAES) World Urbanization Prospects: The 2014 Revision; Lincoln Institute, Atlas of Urban Expansion, Section 5 «Google Earth Data for the Universe of 3,646 Cities»; Cátedra UNESCO de Ciudades Intermedias (UNESCO-CIMES), Base de datos sobre Ciudades Intermedias; Portal web City Population (Brinkhoff, 2010) Population Statistics for Countries y el portal Demographia, World Urban Areas.

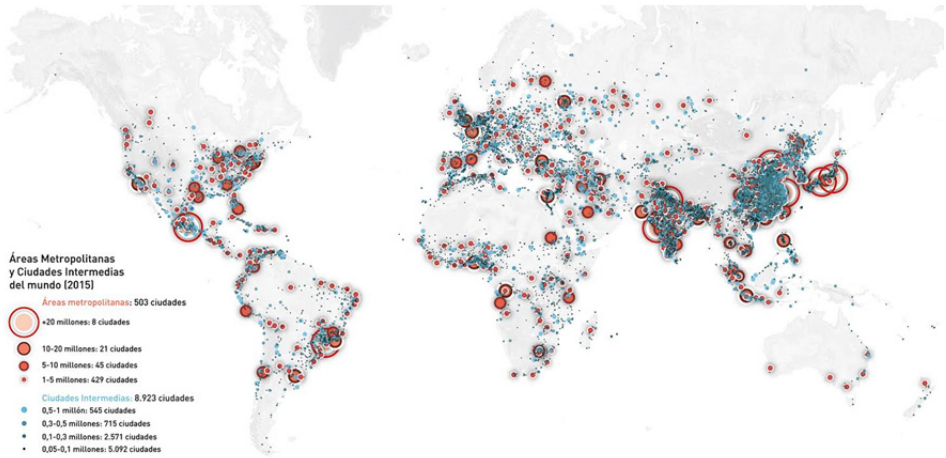

Fig. 1. Mapa mundial de áreas metropolitanas y ciudades intermedias Fuente: CGLU-UNESCO-CIMES (CGLU, 2017).

Umbral de población (habs.)	Ciudades (uds.)	Millones de habitantes en 2016	Población (%)
>20 millones	8	191,17	4,84
10-20 millones	21	280,24	7,10
5-10 millones	45	312,05	7,91
1-5 millones	429	843,08	21,36
∑	∑	∑	∑
METRÓPOLIS	503	1.626,44	41,21
500.000-1 millón	545	370,11	9,38
300.000-500.000	715	271,55	6,88
100.000-300.000	2.571	434,36	11,01
50.000-100.000	5.092	347,24	8,80
∑	∑	∑	∑
CIUDADES INTERMEDIAS	8.923	1.423,26	36,07
PEQUEÑAS CIUDADES		896,87	22,72
POBLACIÓN URBANA		3.946,57	54,06
POBLACIÓN RURAL		3.353,74	45,94

Tabla 1: Umbrales de población por tipo de aglomeración. Fuente: CGLU-UNESCO-CIMES (CGLU, 2017).

Algunos de los datos más interesantes que salieron a la luz fueron, por ejemplo, que China concentraba al 41% de su población urbana en ciudades intermedias; que India y China acumulaban el 35% de las ciudades intermedias de todo el planeta; que en términos absolutos, África concentraba la misma cantidad de población en 1.086 ciudades intermedias que en 56 metrópolis, o que en Europa, paradigma de región cohesionada a través de las ciudades intermedias, el 42% de su población urbana residía de manera generalizada en ciudades con población inferior a 300.000 habitantes.

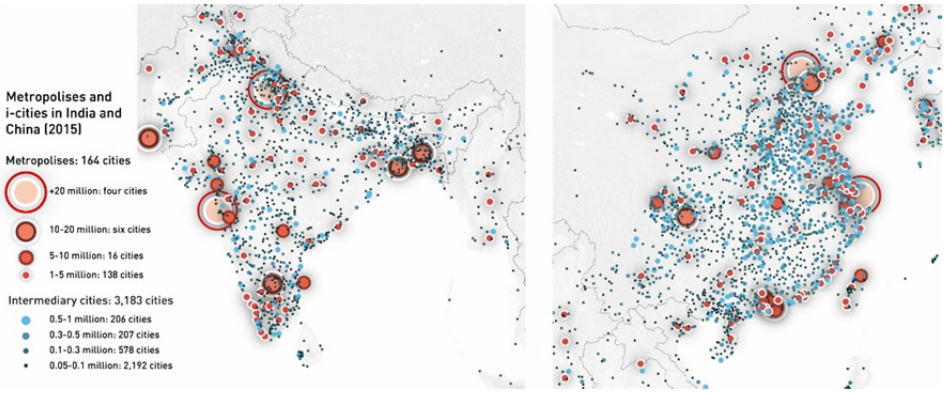

Fig. 2: Sistema urbano en India y China. Fuente: CGLU-UNESCO-CIMES (CGLU, 2017).

El valor del capítulo de ciudades intermedias de GOLD IV fue sin duda su capacidad por vehicular a través de una cartografía intencionada el análisis de los vectores económicos, sociales, medioambientales que identificaban a unos sistemas urbanos con vocación regional: desde las acumulaciones de ciudades intermedias (*clusters*) que orbitan a las grandes áreas metropolitanas, hasta ciudades intermedias aisladas que daban servicios a extensas regiones rurales, pasando por nítidos corredores costeros e interiores que diluían fronteras regionales y nacionales (véase figura 2). Con esta información generada para la ocasión, el equipo redactor pudo introducir una nueva mirada espacial y enriquecer las reflexiones y mensajes finales que serían presentados en el marco de HÁBITAT III.

2.2. Post-GOLD IV: Foro Mundial, Agenda 2030 y trabajos

El capítulo sobre ciudades intermedias de GOLD IV ha marcado un punto de inflexión en el estudio y comprensión de los sistemas urbanos y de las complejas reglas de una gobernanza territorial, que inciden de lleno en la geopolítica global. La soberanía alimentaria, hídrica y energética son cuestiones que condicionan la estabilidad de las economías nacionales, muchas de ellas

excesivamente vulnerables al impacto de episodios climáticos devastadores (como las economías africanas) y que, unidas a la debilidad estructural de los gobiernos subnacionales, en la mayor parte de las ocasiones derivan en conflictos y dramas humanitarios. En este contexto, el área metropolitana africana, por ejemplo, continúa asumiendo la condición de refugio para buena parte de la migración rural, como ya lo hicieron las grandes áreas metropolitanas de América Latina durante los años 70. La ciudad intermedia, en este sentido, está llamada a protagonizar un papel clave en el equilibrio territorial, por una parte evitando el colapso de la "megaciudad" de bajos ingresos, vertebrada por la informalidad del hábitat y de la economía, y por otra, evitando la desertización socio-funcional del medio rural de la cual depende, precisamente, la soberanía alimentaria de las ciudades. Con este trasfondo, desde el año 2017 se han realizado varias publicaciones utilizando de manera recurrente la base de datos geoespacial generada para GOLD IV: Cuba, las economías integradas en los MINT (México, Indonesia, Nigeria y Turquía), las regiones de Oriente Medio y Norte de África han sido analizadas situando en el centro de la narrativa el papel clave de sus ciudades intermedias[5].

En paralelo a la investigación aplicada, el capítulo de ciudades intermedias del GOLD IV permitirá reforzar el papel de CGLU en la arena internacional como interlocutor entre los gobiernos locales y el estado. Si las grandes áreas metropolitanas ya tienen sus canales directos con el estado central, las ciudades intermedias, por el contrario, continúan condicionadas por una gobernanza multinivel *top-down* basada, casi siempre, en la relevancia demográfica. La creación del Foro de Ciudades Intermedias por CGLU en 2017 permitirá poner la primera piedra en la creación de una red de negociación global que permita elevar la voz de los gobiernos y de una ciudadanía que supone una tercera parte de la población urbana mundial. Procesos como la "localización de los ODS" serán llevados a cabo en ciudades intermedias como Chefchaouen (Marruecos), Terrassa (España), o Nevsehir y Urla (Turquía). Estas ciudades, por su escala, relevancia y fortaleza institucional, pueden ser espejos para otras ciudades intermedias comprometidas en integrar la Agenda 2030 en su programa de desarrollo local. La celebración del Foro Mundial de Ciudades Intermedias en Chefchaouen en julio de 2018, y la aprobación de la "Declaración de Ciudades Intermedias" marcarán otro punto de inflexión en la construcción de una agenda

[5] Véanse: Iglesias, 2016: "3 razones por las que el sistema urbano de Cuba puede ser una referencia para la región", en «Blog Ciudades Sostenibles», Banco Interamericano de Desarrollo; Iglesias, 2016: "Las ciudades intermedias en la integración territorial del Sur Global", en «Revista CIDOB d'Afers Internacionals», núm. 114; Iglesias, 2018: "Localising the Next Wise Cities in the Mediterranean: The Multilevel Challenges of MENA's Emerging Urban Region", en «Monografías CIDOB»; Iglesias, 2018: "Fighting the socio-spatial exclusion: Learning from recent decent housing public policies in the Global North and South", para «UNRISD Conference, Overcoming Inequalities in a Fractured World: Between Elite Power and Social Mobilization».

global sostenida en el necesario empoderamiento de los gobiernos locales de muchas de las 9.000 ciudades intermedias del planeta. Ver su evolución será clave para entender parte del proceso de urbanización de los próximos años. Del mismo modo, será necesario atender los retos de las regiones insulares y de sus ciudades intermedias.

3. DIMENSIÓN DE LA INTERMEDIACIÓN URBANA INSULAR

Son pocas las noticias que llegan de la realidad insular, más allá de los retos que afrontan las islas ante el cambio climático. Las naciones son estructuras continentales, y las islas, sistemas ultra periféricos, dependientes y vulnerables. No obstante, el análisis demográfico de las ciudades insulares del planeta con un umbral de población superior a 100.000 habitantes arroja cifras sorprendentes: una población aproximada de 768 millones de habitantes (el equivalente al 10% de la población mundial) vive en una de las 200 estructuras insulares del planeta. Estas cifras, sin embargo, no contabilizan a la población rural ni a la población que habita las pequeñas ciudades y asentamientos (en concreto, de los vastos sistemas insulares del sudeste asiático, muchos de los cuales carecen de censos).

Una parte significativa de estos 768 millones de habitantes se concentran únicamente en 56 islas que albergan a 723 millones de habitantes (el 94% de toda la población insular); algunas de ellas corresponden a grandes islas como Gran Bretaña o Japón, pero también a extensas estructuras insulares como Indonesia y Filipinas. En este punto, merece la pena definir el concepto de "isla urbana intermedia", pero antes sería necesario precisar también qué es una "isla", cuáles son las tipologías y, sobre todo, cuál será el marco analítico de su estudio.

La Real Academia Española, por ejemplo, define "isla" como una "porción de tierra rodeada de agua por todas partes". Naciones Unidas, por su parte, considera desde el año 1958 a una isla como "una porción formada naturalmente de tierra rodeada por agua que queda por encima del nivel del mar con la marea alta", definición que va afinando el concepto. Dando un salto cualitativo y analizando el caso de islas que no admiten discusión en cuanto a su calificación como urbanas (por demografía y nivel de urbanización) aparecen casos como el de Singapur, modelo de desarrollo para Canarias desde hace dos décadas, impulsado por parte de sus instituciones políticas. Esta ciudad-Estado insular, por ejemplo, tiene exactamente el doble de superficie que la isla de La Gomera (una de las de menor extensión de las Islas Canarias) y 5,5 millones de habitantes que conforman una de las mayores densidades urbanas del planeta. No hace falta decir que Singapur es una de las mayores polaridades tecnológicas del planeta, que ha sabido aprovechar la ventaja competitiva de su posición geoestratégica en las principales rutas comerciales transcontinentales. Otro ejemplo a destacar es Long Island, isla en la que se localiza Nueva York, una de las primeras "megaciudades" de la historia. En apenas 2.160 kilómetros cuadrados, algo más que la superficie de Tenerife (2.034 kilómetros cuadrados), la diferencia poblacional entre ambas islas es muy grande:

mientras Nueva York supera los 8 millones de habitantes, Tenerife apenas llega a los 900.000.

A la cuestión sobre si estos ejemplos pueden ser considerados como islas, la respuesta es que sí, pero con condicionantes. Para fijar la cuestión de las colonias europeas de ultramar, Eurostat definió lo que era un medio insular como "una masa de tierra de al menos un kilómetro cuadrado de superficie permanentemente habitada por alrededor de cincuenta personas y separada del continente –europeo en este caso– por una extensión de agua de al menos un kilómetro de ancho y sin conexión permanente con el continente". Es aquí donde se encuentra la piedra angular de la discusión: por un lado, existen las grandes islas urbanas a nivel mundial que se han mostrado como ejemplo y que articulan conexiones continentales que favorecen exponencialmente su capacidad de intercambio. Pero también existen aquellas otras islas más pequeñas, que se han convertido en objeto de estudio con el objetivo de medir su capacidad de intermediación territorial. Este estudio se presenta de manera resumida a continuación.

También Moles y Rohmer (1982) introducen el término *islandness*, que podría ser traducido de una manera muy literal y adaptada al contexto local, como "isleñidad" para justificar la necesidad de diferenciar la "cuestión isleña" de la "cuestión insular" como punto de partida para definir la visión que los habitantes de las islas tienen sobre su propio entorno desde criterios objetivables. Existe en estos habitantes isleños una sensación de aislamiento, de que el mundo se acaba, y, al mismo tiempo, también de centralidad. Es dentro de esta dialéctica donde podrían estar las bases teóricas de lo que desde CIMES se han denominado "islas urbanas intermedias".

Bonnemaisson destaca que la "isleñidad" es un aspecto integral del cambio de representación y metáfora. No tiene que ver con los hechos, sino con la visión. Es decir, el concepto de "isleño" tiene que ver más con la percepción que con los datos objetivos o geográficos de lo que es o no es una isla. Parece evidente que si una porción de tierra está completamente rodeada de agua pueda ser considerada como una isla, pero desde el punto de vista de la conectividad con el resto de los territorios esa definición es, como mínimo, cuestionable. François Taglioni, investigador de la isla de La Reunión, defiende que la "isleñidad" debe ser definida como la suma de representaciones y experiencias de los isleños, mientras que la "insularidad" tendría relación con las características físicas particulares que definen el propio espacio insular.

En este punto, surge la siguiente cuestión: ¿cuáles deberían ser las características básicas de las "islas urbanas intermedias"?

A partir de la definición de ciudad intermedia desarrollada por CIMES, una de las características básicas de cada "isla urbana intermedia" debería ser que contara, al menos, con una ciudad con umbral de población comprendido entre 50.000 y un millón de habitantes. No obstante, también se debería poner en cuestión qué número de ciudades de este tipo debería albergar la isla, así como también el

número de habitantes a partir del cual la isla dejaría de ser intermedia o "intermediaria" para pasar a tener consideración de "isla urbana metropolitana". Precisamente el concepto de "intermediación insular" resulta clave por las razones que explicamos a continuación.

Con el análisis llevado a cabo hasta el momento, se podría establecer una primera clasificación tipológica de medios insulares atendiendo a su comportamiento metabólico, funcional y sistémico:

a) La "isla sumidero", que, como Manhattan o Mumbai, es acaparadora de recursos que el sistema es incapaz de reponer por su capacidad fagocitadora, como agujeros negros que atrapan la luz.
b) La "isla intermedia" o "isla intermediaria", que aprovecha la circulación de recursos a otros destinos para generar los suyos propios, pero en una labor de intercambio.
c) La "isla nicho", que actúa como economía de escala y como destino final de los recursos. Es decir, carece de función productora. Esta isla define el fenómeno de la doble insularidad o de la "hiperinsularidad".

Como hipótesis de trabajo se propone que la superficie del modelo de isla urbana intermedia se aproximaría a los 5.000 kilómetros cuadrados, representada en una matriz de 100x50 kilómetros, que posibilitaría desplazamientos a los centros de actividad en torno a una hora o una hora y media como máximo, garantizando la vuelta al punto de origen en la misma jornada.

En cuanto al nivel de urbanización, los medios insulares suelen tender a una marcada concentración de su población, aspecto confirmado en los trabajos de análisis realizados sobre las bases estadísticas de Naciones Unidas, que apuntan que el 57% de las islas tienen a concentrar a su población en áreas urbanas.

Dentro de las características específicas que identifican a las islas urbanas intermedias, la conectividad es, sin duda alguna, la que mayor impacto tiene en su desarrollo. Esta conectividad puede ser medida a tres niveles:

a) A nivel local: la conectividad no es muy diferente de la que pueden tener las ciudades continentales, salvo por la limitación territorial, que condiciona la capacidad de crecimiento.
b) A nivel regional: este nivel se refiere a las interacciones entre las islas de un archipiélago, es decir, entre el sistema territorial insular. También se refiere a las relaciones entre la isla con la plataforma continental más próxima. Aquí se debería introducir una puntualización, dado que la plataforma continental más próxima no siempre está relacionada con la inmediatez geográfica, sino que en la mayoría de los casos responde a cuestiones de herencia histórica o cultural[6].

[6] Para paliar esta situación a partir de la última crisis económica global la Unión Europea determinó a partir de 2008 una serie de políticas, ignorando esa relación bidireccional entre metrópolis y regiones ultraperiféricas, y que consistían en utilizar las regiones ultraperiféricas

c) A nivel mundial: la conectividad se mide a partir de las funciones logísticas de puertos y aeropuertos internacionales, de *gateways* a las economías de flujos de personas y mercancías de las islas, y de las labores de intermediación e interconexión entre puntos distantes del planeta.

Normalmente se tiene la percepción de que las islas son territorios limitados. Sin embargo, se ha evidenciado (aunque de manera sumaria) que muchas islas están mejor conectadas a nivel global que la mayoría de territorios continentales, como en el caso del centro de la meseta ibérica. Por ello la insularidad o la "isleñidad" son conceptos que deben ser apuntalados en análisis robustos con el objetivo de poder relativizar estas interacciones, y de deducir en términos objetivos cuáles son las conexiones efectivas que puedan ser de valor más allá de la cuestión territorial. En nuestro contexto actual, esta perspectiva abre el debate sobre las interacciones que las islas urbanas intermedias pueden consolidar en la arena regional y global.

Finalmente, se muestran algunas de las cifras resultantes de la investigación llevada a cabo con motivo de la celebración del I Encuentro Internacional *Intermediate Urban Islands Influence*, en el que se han identificado hasta 43 archipiélagos a nivel mundial que contienen al menos una isla con estas características, sumando más de 1.090 islas a nivel mundial. Una dimensión que permite ser optimistas ante la posibilidad de ampliar la investigación al estudio de la "intermediación insular" y de los vínculos insulares-insulares e insulares-continentales.

Las ciudades intermedias[7], como se podrá apreciar a continuación, son mayoría en el sistema urbano mundial, y en ellas habita una población similar a la existente en las grandes ciudades, vertebrando economías de enclave. A diferencia de las metrópolis y "megaciudades", todas ellas guardan un nexo vital con un medio rural en proceso de desertificación socio-funcional, y del cual depende en gran medida la sostenibilidad de la civilización urbana. La escala humana, los rasgos identificadores propios o la facilidad de interacción entre ciudadanía y gobierno local muestran a la ciudad intermedia como un espacio físico, cultural y económico en donde aspirar a lograr, con menos recursos, una calidad de vida digna. Este aspecto muestra el vigor del proceso de localización de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (*Localizing SDGs*) que lidera desde Barcelona la organización más importante de gobiernos locales: UCLG.

como puntas de lanza de la expansión comercial y cultural de Europa en los enclaves geográficos propios de estas regiones distantes.

[7] Como indicador cuantitativo, desde CGLU a través de sus secciones regionales, se consensuó en 2016 que la ciudad intermedia quedara limitada por un umbral de población de entre 50.000 y un millón de habitantes, asumiendo que esta franja podría ser aumentada en contextos como el asiático (China e India) y reducida en Europa hacia umbrales de 20.000 habitantes. En todo caso, y por respeto institucional a CGLU, los autores del presente artículo mantienen los umbrales expuestos en el GOLD IV (2017).

4. DIMENSIÓN DE URBANISMO COLECTIVO Y PLAN BASE

En este punto del artículo se presenta un instrumento de planificación en ciudades intermedias basado en su "topología" de cortas distancias. Por su metodología de carácter participativo, ha sido impulsado en el sur y aceptado por gobiernos locales como una herramienta ágil para diseñar un proyecto compartido e inclusivo de ciudad. Esta herramienta se concreta en el Plan Base[8].

4.1. Concepto y componentes del Plan Base

El Plan Base es un instrumento de planificación inclusiva para las ciudades intermedias impulsado y desarrollado por CIMES. Es una metodología integral de trabajo, que reúne los componentes estratégicos y urbanísticos de la planificación urbana en un único mapa, fácil de entender y de gestionar, no solo por el personal técnico, sino también por el conjunto de la ciudadanía: en la síntesis del documento y en su claridad expositiva están su fuerza y su valor.

Abarca al mismo tiempo los contenidos estratégicos y físicos de la planificación que se exponen sintéticamente a continuación:

Componente urbanístico:

a) Extensión: delimitación del área urbana actual y de las áreas de extensión (10 años) y de reserva (30 años).
b) Movilidad y conectividad: definición de los ejes viales y de transporte básicos; nuevos trazados, nodos y cruces (especialmente, nuevos puentes).
c) Equipamientos y servicios: definición de los equipamientos o servicios comunitarios básicos, localizados por proyecto o señalando su falta.
d) Espacios libres y verdes: definición del sistema de espacios libres (zonas verdes, cauces, corredores ecológicos, espacios naturales y otros) y su relación con el ambiente.
e) Morfología y compacidad: radio y línea de la forma urbana. El radio mide un círculo con aproximadamente el 70% de la población urbana en su interior, mientras que la línea mide la distancia máxima entre los extremos del área urbana actual (distancia entre edificios no mayor a 200 metros).
f) Zonificación de acciones: definición de las zonas urbanas de regulación (que pueden ser reguladas con normas), de mejora urbana y de transformación o renovación (que necesitan ser normadas a través de planes de segunda escala).
g) Riesgos (transformación): definición de las zonas sujetas a riesgos no mitigables (inundaciones, terremotos u otros), señaladas como zonas de transformación.

[8] Para mayor información, consultar la plataforma del Plan Base en www.baseplan.udl.cat.

h) Escala de intermediación: plano de relación entre ciudad y territorio, y de las redes hídricas y de conectividad con el territorio circundante.

Componente estratégico:

i) Lista de proyectos básicos realizados en los diez años anteriores, y lista de proyectos básicos (urbanos o estratégicos) a realizar en los diez años posteriores.

Los componentes estratégicos y urbanísticos del Plan Base están acompañados de un listado de indicadores básicos de la ciudad como puedan ser su población urbana (PU), población rural (PR), superficie urbana (SU), superficie rural (SR), densidad urbana (DU), densidad rural (DR), tasa de crecimiento demográfico (PP), presupuesto municipal anual (BM), población total (PT) y ratio per cápita (RC). Datos, todos ellos, fundamentales para guiar la formulación del plan, el cual ha de prever las futuras estrategias de crecimiento y desarrollo urbano del municipio. Toda esta información se recoge en un único mapa (ver Figura 3), que pretende ser lo más claro y simple posible. Este mapa, impreso en formato DIN A3, tiene, además, la ventaja de ser fácilmente manejable y transportable a las reuniones de trabajo y mesas de negociación multinivel.

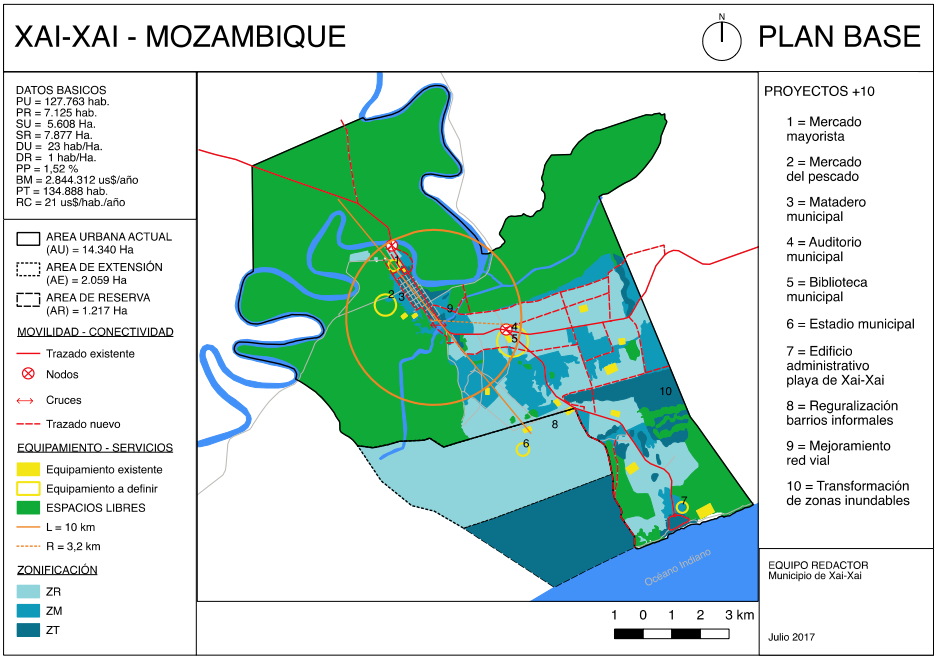

Figura 3: Plan Base de la ciudad de Xai-Xai, Mozambique. Fuente: baseplan.udl.cat

El Plan Base facilita la "territorialización" de los proyectos estratégicos, y permite visualizar con claridad las áreas de expansión urbana de la ciudad. Además, ayuda a tener una visión clara de la compacidad del municipio. El radio y la línea permiten guiar las decisiones de planeamiento hacia un mayor equilibrio territorial, estableciendo criterios de proximidad y fijando la ubicación y el radio de influencia de los nuevos servicios y equipamientos.

El Plan Base, entendido como agenda urbana de la ciudad, también permite evaluar si los proyectos estratégicos que tienen una dimensión física, así como las decisiones de planeamiento, están en línea con el Objetivo de Desarrollo Sostenible número 11 y sus metas: "lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles". Este es un aspecto que contribuye a implementar la Agenda 2030 a nivel local.

4.2. El Plan Base como herramienta coparticipativa

El Plan Base se nutre de procesos participativos en forma de talleres de capacitación. Impartidos por CIMES desde hace más de dos décadas en ciudades intermedias, estos talleres están orientados a fortalecer las capacidades de los técnicos municipales, y suelen ser impartidos de forma presencial. Los participantes están llamados a desarrollar el Plan Base de su propia ciudad en un plazo de tiempo de entre dos y tres días. En la mayoría de los casos, los cursos son atendidos por personal técnico de diferentes municipios (a veces procedentes de otros países), y que permite generar una dinámica de aprendizaje mutuo e intercambio de buenas prácticas. La capacidad de síntesis del Plan Base y su claridad expositiva permiten utilizarlo también durante talleres participativos con la comunidad, pudiendo adaptarse también a la escala del barrio. Su lenguaje gráfico, simple y ágil, facilita el diálogo entre la ciudadanía y el personal municipal, y se adapta a diferentes condiciones de trabajo.

La metodología es muy sencilla: de forma previa a la celebración de los talleres, los participantes deben recopilar información (datos básicos de la ciudad) y generar el material cartográfico, imágenes aéreas/satelitales (pueden ser de *Google Maps* o *OpenStreetMap*) y toda la información relacionada con las diferentes políticas de desarrollo municipal (si es que existen). Una vez iniciados los talleres, el trabajo práctico suele ir acompañado de pequeñas charlas sobre temáticas puntuales (la gestión y el uso del suelo, entre otras), para que los participantes puedan, además de desarrollar su Plan Base, reflexionar sobre las posibles herramientas e instrumentos que se necesitan para gestionar el plan. La "localización del ODS 11" (y otros ODS) es uno de los ejercicios que los municipios suelen requerir durante los talleres del Plan Base. Este ejercicio les permite posicionar su plan y su estrategia municipal en la arena internacional, y mostrar con cierto orgullo su contribución a la implementación de la Agenda 2030. Esto también permite a los municipios de menores recursos posicionarse de manera

robusta frente a las agencias internacionales de cooperación, para solicitar financiación a programas y proyectos que puedan surgir del Plan Base.

En cuanto al proceso de evaluación de los resultados, desde la CIMES se ha potenciado el uso sistemático de los Sistemas de Información Geográfica (SIG); de hecho, son muchos los municipios que trabajan, por ejemplo, con "programario" de código abierto como el Qgis, aspecto que favorece que el Plan Base se vuelva una herramienta de fácil actualización y, sobre todo, que permite hacer un seguimiento exhaustivo de los proyectos estratégicos y del crecimiento urbano. La ventaja de trabajar el Plan Base con SIG es que toda la información geográfica está ligada a la información alfanumérica del municipio, y es posible añadir más datos, como por ejemplo el presupuesto de cada proyecto, el origen de la financiación, su plazo de ejecución, etc.

4.3. Dimensión inclusiva y educativa del Plan Base

Como se ha indicado en puntos anteriores de este artículo, son muchas las ciudades intermedias existentes en el planeta, y la mayoría tienen importantes déficits en sus instrumentos de planificación y gestión urbana. El Plan Base, con su sencillez y flexibilidad, apuesta por un diálogo permanente entre instituciones públicas y ciudadanía, sobre todo para que una parte significativa que no dispone de formación específica en urbanismo pueda coparticipar en la planificación de la ciudad. En este sentido, el Plan Base vela para que sus derechos como ciudadanos sean respetados. El "derecho a la ciudad", entendido como el derecho a un hábitat seguro, saludable e inclusivo de todas las personas, se hace explícito a través del "derecho al plan", decir, el derecho a tener una planificación comprensible y fácil de entender (un plano en este caso), construido con y para la ciudadanía.

Merece la pena destacar que el Plan Base ha sido utilizado en ciudades intermedias de diferentes regiones del planeta, no solo con gobiernos locales, sino también con la academia, con organizaciones internacionales (ONU-Hábitat, UNESCO, etc.) y con el sector privado. Hasta este momento, se han realizado 38 cursos-talleres con 1.445 profesionales formados en seis años. Hay que destacar los últimos cursos realizados desde 2017, ya con la Nueva Agenda Urbana en vigor[9].

[9] (Mozambique, Marzo 2017): Nampula, Malema, Ribáuè, Angoche, Nacala, Ilha de Moçambique, Monapo, Xai-Xai, Manhiça, Matola; (Namibia, mayo 2017): Swakopmund, Windhoek, Otavi, Otjiwarongo, Walvis Bay, Gobabis, Lüderitz, Mzuzu y Zomba (Malawi), Francistown y Kweneng (Botswana), Kitwe y Livingstone (Zambia); (Swaziland, diciembre 2017): Manzini, Mbabane, Matsapah, Ezulwini, Nhlangano, Pigg's Peak, Siteki; (Cuenca, marzo 2018): Chone, Cañar, Cuenca, Portoviejo, Gualaceo, Mejía, Sigchos, Ventanas, Sozoranga.

5. CONSIDERACIONES FINALES

Cuando quedan poco más diez años para la culminación de la Agenda 2030, son numerosos los retos que afrontan las ciudades del planeta, cada vez más pobladas y condicionadas por la necesidad de garantizar a la ciudadanía espacios de prosperidad. Este artículo encadena algunas dimensiones de esa inmensa diversidad que forma el panorama de las ciudades intermedias, para su mayor visibilidad y presencia en la implementación de las agendas globales. Para ello, este artículo ha mostrado, en primer lugar, la contribución neta de las ciudades intermedias en el proceso de urbanización mundial y su papel en la vertebración territorial entre la gran metrópolis y el medio rural. En segundo lugar, ha introducido la geografía urbana de los sistemas insulares intermedios del planeta, quizás los más expuestos a recibir el impacto del cambio climático en los próximos años, y por último, ha puesto en valor la implementación de una herramienta colaborativa para materializar el "derecho al plan" en las ciudades intermedias en materia de ordenación urbana, el "talón de Aquiles" de muchos núcleos urbanos del Sur Global, incapaces de afrontar la velocidad e intensidad de un proceso de urbanización informal. En este sentido, resulta necesario reconocer el potencial de la topología (física y endógena) de las cortas distancias características de estas ciudades.

En un momento en el que se necesita la máxima interacción entre gobiernos multinivel, academia, ciudadanía y sector privado, la Cátedra UNESCO participa con todas estas plataformas, generando un conocimiento robusto de las realidades de las ciudades intermedias, y ofreciendo, además, un instrumento de planificación inclusiva que no deje a nadie atrás.

BIBLIOGRAFÍA

Bellet, Carmen y Llop, Josep Maria (1999), "Les ciutats intermèdies i el procés d'urbanització mundial. El programa UIA-CIMES", en *Revista Transversal*, núm. 9, pp. 66-70.

Bellet, Carmen y Llop, Josep Maria (2003), *Ciudades intermedias: Perfiles y pautas. Segunda fase del programa UIA-CIMES Ciudades intermedias y urbanización mundial*, Lleida, Ajuntament de Lleida.

Bellet, Carmen y Llop, Josep Maria (2004a), "Ciudades intermedias: entre territorios concretos y ciudades y espacios globales", en *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, vol. 36, núms. 141-142, pp. 569-582.

Bellet, Carmen y Llop, Josep Maria (2004b), "Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias", en *Geo-Crítica Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* vol. 8, núm. 165, disponible en http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-165.htm [consulta: 02-04-2019].

Bellet, Carmen; Melazzo, Everaldo; Sposito, Maria Encarnaçâo y Llop, Josep Maria -eds.- (2015), *Urbanización, Producción y Consumo en Ciudades Medias / Intermedias - Urbanização, Produção e Consumo em Cidades Médias / Intermediárias*, Lleida, Universitat de Lleida y Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

Bellet, Carmen y Sposito, Maria Encarnaçâo (2009), *Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado - As cidades intermediárias em um mundo globalizado*, Lleida, Universitat de Lleida y Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

Blanc, Francesca; Carrillo, Diego y Llop, Josep Maria (2017), *Promover o planejamento urbano de base como uma ferramenta para a democracia local em cidades intermédias de Moçambique*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona.

Dematteis, Giuseppe (1991), "Sistemi locali nucleari e sistemi a rete. Un contributo geografico all'interpretazione delle dinamiche urbane", Bertuglia, Cristoforo Sergio y La Bella, Agostino -eds.- *I sistemi urbani. Vol. 1: Le teorie. Il sistema e le reti*, Milán, FrancoAngeli.

CGLU (2017), *Co-Creando el Futuro Urbano. La Agenda de las Metrópolis, las Ciudades Intermedias y los Territorios*. GOLD IV (GOLD - Cuarto Informe Mundial sobre la Descentralización y la Democracia Local).

Hardoy, Jorge E. y Satterwaite, David (1989), *Squatter Citizen: Life in the Urban Third World*, Londres, Earthscan Publications.

Lefebvre, Henri (2003), *The Urban Revolution*, Minessota, University of Minnesota Press.

Llop, Josep Maria y Heoflich, Sara -eds.- (2016), "Documento Marco de CGLU para ciudades intermedias: planificación y gestión del desarrollo urbano sostenible de las ciudades intermedias", en *Ciutats Intermèdies - Urbanització i Desenvolupament*, Barcelona, Universitat de Lleida, Ed. UCLG y Cátedra UNESCO.

Llop, Josep Maria; Hoeflich, Sara; Prosche, Lars y Martínez, Bernabé -eds.- (2016), "City Profiles - Intermediary Cities", Anexo de Datos de 16 CIMES - Ed. UCLG y Cátedra UNESCO *Ciutats Intermèdies - Urbanització i Desenvolupament*, Barcelona, Universitat de Lleida.

Llop, Josep Maria y Usón, Ezequiel -eds.- (2012), *Ciudades intermedias: dimensiones y definiciones*, Lleida, Universitat de Lleida.

Llop, Josep Maria y Vivanco Cruz, Lorena (2017), *El derecho a la ciudad en el contexto de la Agenda Urbana para Ciudades Intermedias en el Ecuador*, Cuenca, Universidad de Cuenca.

Roberts, Brian; Iglesias, Borja y Llop, Josep Maria *et al.* -eds.- (2016), "Ciudades Intermedias - Nexo Vital entre lo Global y lo Local", en *Co-Creando el Fututo Urbano. La Agenda de las Metrópolis, las Ciudades y los Territorios*, Barcelona, CGLU.

Rolnik, Raquel (2014), "Place, inhabitance and citizenship : the right to housing and the right to the city in the contemporary urban world", en *International Journal of Housing Policy*, vol. 14, núm. 3, pp. 293-200.

Usón, Ezequiel; Llop, Josep Maria y Ganau, Joan (2014), *Ciudades y territorio: intermediación y desarrollo*, Lleida, Universitat de Lleida, Milenio, Cátedra UNESCO y Cátedra Repsol,

Vargas González, Rodrigo -ed.- (2018), *Intermediate Urban Islands Influence. Contenidos del I Encuentro Internacional IUII*. 22 y 23 de mayo de 2017, Santa Cruz de Tenerife, Colegio de Arquitectos de Tenerife, la Gomera y el Hierro.