

. Documento 6 - Comentarios sobre algunos resultados de las encuestas recibidas en el programa UIA-CIMES – Documento interno de trabajo – Lleida, marzo 2000.

TEXTO BASE DEL ANALISIS DE LAS ENCUESTAS DEL PROGRAMA UIA-CIMES
(1ª lectura)

Josep Maria LLOP – Carmen BELLET

INDICE:

- A - La diversidad de las ciudades intermedias : Tamaño y Dimensión.
- B - La ciudad intermedia y su area de influencia territorial.
- C - El papel de los transportes y de los medios de comunicación.
- D - Diferenciación presupuestaria de las administraciones locales.
- E - Los equipamientos , infraestructuras, y servicios urbanos.
- F - La forma física, los monumentos y los símbolos urbanos
- G - Los proyectos urbanos realizados y los proyectos de futuro.
- H - El Habitat y las condiciones de la vivienda.

La encuesta del Programa UIA-CIMES incluida en el documento base (punto 5), fue planteada con los siguientes objetivos:

- Establecer un contacto directo con los colaboradores locales e incentivar su integración en la red de colaboración.
- Obtener datos específicos y mayor información para analizar cuales son los problemas, características y proyectos más importantes de las ciudades intermedias en diferentes contextos.
- Definir líneas de trabajo más concretas para el futuro desarrollo del Programa y la red mundial de colaboración.

Las bases de datos creadas a partir de la explotación de las encuestas no fueron planteadas con fines meramente estadísticos. Su explotación ha de permitir realizar un tratamiento de la información más cualitativo y rico. A la espera de recibir un mayor volumen de respuestas la explotación de las primeras 50 encuestas recibidas permite definir, de forma muy general, algunos puntos cualitativos que pueden concretarse en los siguientes:

A. La diversidad de las ciudades intermedias. Tamaño y Dimensión:

De los datos recogidos se desprende una gran heterogeneidad de formas, estructuras y características, diversidad que es resultado de las diferentes situaciones que se dan en cada contexto territorial: desde la ciudad extensa y poco densa que caracteriza buena parte de las ciudades latinoamericanas, a la ciudad más densa y compacta del ámbito mediterráneo con densidades medias-elevadas, o las ciudades compactas y muy densas magrebies. No obstante, en el ámbito indicativo, podemos formular las siguientes características:

1. Población y densidad (tamaño): Población media de las primeras 50 ciudades: 480.000 habitantes. La mayoría de las ciudades que nos han enviado la encuesta se sitúan en el tramo de entre 100.000 y 250.000, siendo tan solo 6 las que superan el millón de habitantes. Igualmente hay que destacar que la mayoría de la población de estas ciudades vive en zonas del mundo que se consideran urbanas (81%).

La densidad media del núcleo urbano es de unos 52 habitantes por hectárea y mucho más baja en las áreas rurales: 0,35. La densidad existente en cada contexto es, en buena parte resultado de las características del proceso de urbanización en cada área territorial. Así por ejemplo, las ciudades del contexto

mediterráneo (las ciudades del magreb es superior a los 200 hab/Ha) y del continente asiático presentan unas densidades urbanas muy superiores a la media general, mientras en la mayoría de las ciudades Latinoamericanas las densidades son mucho más bajas, inferiores a la media urbana.

2. Características topológicas (dimensión): Según la dimensión topológica o física de los núcleos urbanos, que se pedía definir siguiendo las indicaciones del punto A de la encuesta, y explotadas tan solo para 23 de las recibidas, los resultados parecen apuntar a la definición de tres tramos:
 - Las ciudades intermedias de pequeña dimensión: con un radio de 1,2 Km (1/4 hora), una distancia máxima entre los puntos más alejados del núcleo urbano consolidado de 3,8 Km., unos 50.000 habitantes de media y unas 1.030 Ha de suelo.
 - Las ciudades intermedias con una dimensión mediana: con un radio de 2,6 Km (3/4 hora), una distancia máxima entre los puntos más alejados del núcleo consolidado de 8,3 Km., unos 200.000 habitantes y unas 4.502 Ha de suelo.
 - Las ciudades intermedias de gran dimensión, con un radio de 8,2 Km. (2 horas), una distancia máxima de 16,5, unos 1.300.000 habitantes y 20.270 Ha de suelo. Estas pueden en muchos casos tener características de conurbación metropolitana más o menos consolidada.

Entre los tramos hay un salto casi uniforme del radio y de la distancia máxima, que se va multiplicando por 2 al saltar de tramo, así como de superficie, que se multiplica por 4. Ello no ocurre con la población que salta de 4 a más de 6. Estas diferencias en el comportamiento del tercer tramo se deben a los fenómenos de metropolización con cierto grado de policentrismo, de esas ciudades de mayor dimensión.

Conviene también destacar que los dos tramos más pequeños conservan la escala humana, ya que permiten el desplazamiento peatonal hasta el centro urbano en un recorrido inferior a 1 hora.

B. La ciudad intermedia y su área de influencia:

Los ámbitos de influencia de las ciudades intermedias, más o menos amplios, engloban superficies y números de población muy superiores a los presentes en los estrictos límites municipales. El papel de intermediación, que caracteriza a las ciudades intermedias, obliga, en cierta manera, a tener presente su ámbito de influencia en el diseño y desarrollo de políticas urbanas y territoriales. Asimismo podemos añadir que las ciudades intermedias poseen amplias áreas de influencia territorial o "Hinterland", sobre un radio aproximado de unos 50 Km. y con un volumen medio de población superior al 1.200.000, que resulta ser de 2,5 veces superior al municipio central. Asimismo, es destacable la equidistancia, de ellas hasta las dos ciudades más grandes, que se encuentran a unos 150 Km de distancia media.

C. El papel de los transportes y medios de comunicación:

El papel de intermediación conlleva la necesidad de tener buenas conexiones viarias y acceder de forma fácil a medios de transporte interterritorial. Las ciudades intermedias suelen asentarse en nudos de comunicación territorial de importancia notable que las sitúa, en su mayoría a menos de 50 Km. (promedio) de un aeropuerto. Aunque no siempre tengan conexión ferroviaria. La distancia media al aeropuerto más próximo es de unos 40 Km. De hecho las ciudades que no disponen de aeropuerto en el propio

municipio pueden acceder en unas 2-3 horas al más próximo, dado que en las distancias más largas hablamos entre 150 y 300 Km. máximo.

D. Presupuesto Municipal:

Este es quizás una de las variables que mejor expresan las divergencias entre los contextos de las diferentes ciudades. Si bien la media es de 840 \$ (USA) por habitante, el máximo lo presenta Lausane con más de 7.000 \$ y las cifras más bajas Santiago de los Caballeros y El Jadida con menos de 30 \$. Datos que reflejan por supuesto los diversos niveles de desarrollo económico, pero también hay implícita una diversidad de descentralización y/o autonomía de las administraciones locales.

E. Los equipamientos y los servicios urbanos:

Al igual que en otros parámetros reflejan de forma clara los diferentes contextos. Importante pero señalar la importancia de los equipamientos universitarios.

Equipamientos y servicios que deben cubrir no tan solo las necesidades generadas en el propio municipio sino también las existentes en su área de influencia.

- Los problemas más graves en temas de servicios urbanos parecen concentrarse, a nivel muy general, en las redes de saneamiento. Buena parte de los proyectos urbanos citados recogen la mejora o construcción de nuevas redes para cubrir estas necesidades.
- Los niveles de equipamiento y servicios urbanos son temas importantes en las ciudades de estas escalas ya que ello conlleva el ofrecer una mayor calidad de vida para el ciudadano. El rol espacial de estas ciudades y su papel en el equilibrio territorial está en buena parte relacionado con la capacidad de estos centros de ofrecer un mínimo de servicios y equipamientos a la población.

F. La forma física, monumentos y los símbolos urbanos:

El patrimonio histórico y monumental, tanto los edificios puntuales como conjuntos o áreas, devienen símbolos importantes y definidores del espacio y del conjunto urbano.

La mayoría de las ciudades citan en este apartado edificios puntuales de gran interés histórico-artístico (edificios religiosos, mercados públicos, antiguos palacios o casas señoriales...) y aunque muchos de ellos conservan su uso original otros alojan nuevos usos, la mayoría de ellos usos públicos: culturales, educativos y administrativos. Buena parte de los usos y servicios públicos urbanos suelen desarrollarse en un edificio o área que deviene para el ciudadano un punto de referencia importante.

Algunas ciudades citan áreas o conjuntos amplios como "símbolos" urbanos: Centros o áreas de interés histórico, con usos residenciales y turísticos, pero también aparecen áreas con usos no residenciales: cementerios y antiguas áreas industriales. Las ciudades marítimas suelen citar la cornisa, su fachada marítima, como un elemento muy significativo.

Algunas infraestructuras y, edificios relacionados con éstas son citados también como símbolos o elementos patrimoniales: viejas estaciones de ferrocarril, puentes urbanos...Ello también ocurre con algunos espacios libres, plazas y parques urbanos.

Son pocos los edificios o áreas de más reciente construcción citadas como elementos patrimoniales o símbolos urbanos. Algunos de los citados, acogen equipamientos muy especializados (teatros, mediatecas, centros de congresos) o relacionados con la

innovación tecnológica (torres de telecomunicaciones). Curioso es apuntar que las ciudades chinas que han respondido a la encuesta apuntan tan solo en este apartado obras muy modernas, construidas todas ellas desde los años ochenta.

G. Los Proyectos urbanos realizados y los proyectos de futuro:

Existe en este apartado una gran diferencia entre los proyectos citados en ciudades de contextos menos desarrollados y ciudades de países más desarrollados. En el primer caso se citan proyectos relacionados con la mejora del hábitat en general (mejora de barrios insalubres o marginales); dotaciones de redes de saneamiento, electrificación y agua y construcción de equipamientos básicos (escuelas, centros sanitarios, mercados mayoristas...). Así mismo se trata de afrontar los elevados índices de crecimiento que éstas presentan (nueva urbanización de suelo, nueva construcción de viviendas...) y de controlar éstos crecimientos (redacción de documentos de planificación).

Mientras los proyectos que se citan en las ciudades intermedias de países más desarrollados hacen, la mayoría, referencia a la cobertura de necesidades o 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 se citan proyectos urbanos relacionados con la expansión y crecimiento.

Existen temas comunes y recurrentes en los proyectos de ambos contextos:

- Las infraestructuras de comunicación interurbanas (mejoras de viario, rondas de circunvalación, transporte público, aparcamientos...) y conectiva territorial (mejoras de accesos, construcción de vías rápidas, aeropuertos/puertos, ...)
- Los proyectos de transformación/regeneración urbana: el tratamiento de los Centros Históricos y revitalización de áreas urbanas de interés histórico y cultural, proyectos de transformación de áreas obsoletas o en desuso (antiguas áreas industriales, viejas infraestructuras...), tratamiento específico de los espacios fluviales y marítimos (canalizaciones, tratamiento de riberas, paseos marítimos, ..)
- La mejora del espacio público: parques, plazas y espacios libres.
- Los equipamientos y servicios urbanos: más básicos en ciudades de países menos desarrollados y más especializados en otros contextos. En este apartado suelen citarse numerosos proyectos relacionados con los equipamientos universitarios: ampliaciones, nuevos edificios/campus, habilitación de edificios emblemáticos para acoger estos equipamientos, etc.

Estos primeros apuntes, todavía muy generales, esperan ampliarse, completarse y enriquecerse con un número mayor de encuestas y futuras aportaciones. Esperamos vuestra colaboración.

H. Viabilidad y condiciones de la vivienda:

Las ciudades en contextos territoriales menos favorecidos son las que presentan los mayores problemas de vivienda. Aún y con ello no suele reflejarse en las encuestas problemas tan importantes como en ciudades de mayor tamaño.

El indicador de personas por vivienda (media de 3,4) refleja también grandes diferencias, que van desde los 6 a casi 9 en ciudades africanas, centroamericanas o indias a las cifras inferiores a 3 en el marco europeo.

Aunque los problemas de vivienda no parecen ser, en ciudades de estas escalas, tan graves como los presentes en las grandes aglomeraciones urbanas, el tema de la infravivienda, de las viviendas marginales y de las necesidades de alojamiento no cubiertas, es un tema preocupante en ciudades de determinados contextos.

Esta situación queda así mismo reflejada en el listado de proyectos urbanos más relevantes realizados en los últimos años o proyectados para el futuro.