

CIUDADES MEDIANAS EN AMÉRICA LATINA: CRITERIOS,  
INDICADORES Y EL INTENTO DE UN MODELO DE SU  
DIFERENCIACIÓN SOCIO-ESPACIAL Y FUNCIONAL

*Günter Mertins<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> Catedrático de Geografía, Facultad de Geografía, Philipps-Universität, D-35032 Marburg, R.F. de Alemania.



## 1. INTRODUCCIÓN Y PREGUNTAS CLAVES

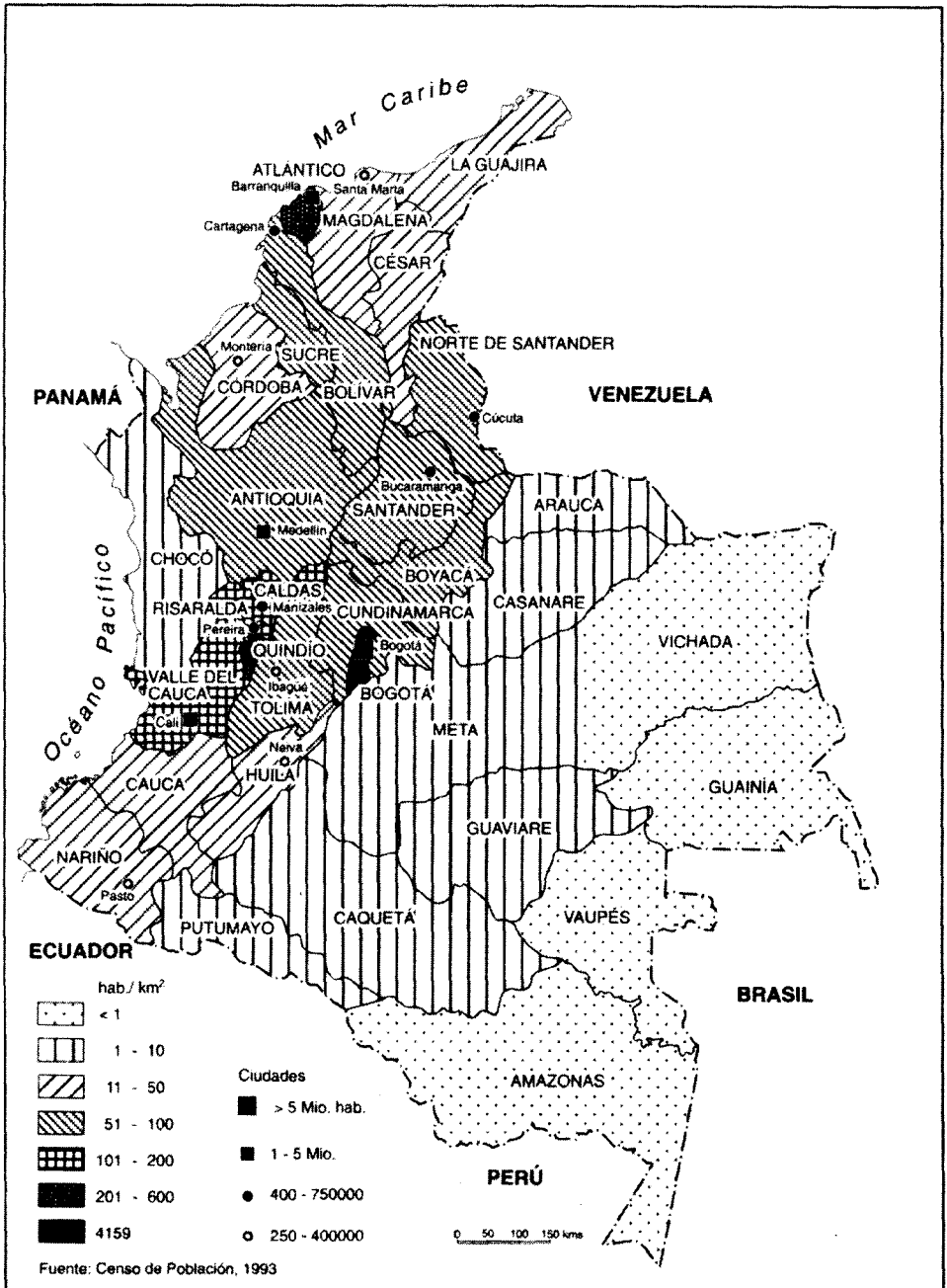
Los indicadores y criterios resaltados en el artículo introductorio de este volumen sobre las ciudades medianas latinoamericanas son válidos también para las ciudades medianas en Colombia, por lo cual no es necesario volver a ello aquí (ver también MERTINS, 1999). Las preguntas claves en este ensayo son las siguientes:

- ¿Cuáles parámetros han determinado los distintos desarrollos de las ciudades medianas colombianas desde 1951?
- ¿Cómo puede explicarse la realizada clasificación (ranking) de las ciudades medianas para comienzos de los años 90 según criterios socioeconómicos?
- ¿Existe un sistema de ciudades medianas en Colombia o se puede reconocer determinados sistemas regionales en relación con las cuatro metrópolis colombianas (Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla)?

## 2. DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN Y SISTEMA DE ASENTAMIENTOS EN COLOMBIA

La distribución espacial de la población en Colombia es muy desequilibrada (Figura 1). En la región andina se concentra casi un 75% de la población total del país (Colombia 1993: 35,9 millones de habitantes), de los cuales un 54% reside en las grandes ciudades allí ubicadas, con lo cual concentran al 40.5% de la población total del país. Solamente en las metrópolis andinas de Bogotá, Medellín y Cali se suma aproximadamente 30% de dicha población total. Correspondientemente con lo anterior, es también muy grande la importancia económica y la dotación de infraestructuras de esta región pero sobre todo en las mencionadas aglomeraciones: allí se concentra aproximadamente el 70% de los complejos industriales con aproximadamente 65% de los empleados del ramo, se cancela aproximadamente el 65% de los sueldos y se concentra un igualmente elevado porcentaje del valor de la producción industrial (ver también MERTINS, 1987).

Figura 1: Densidad de la población en Colombia, 1993



Por otra parte, las Llanuras del Caribe están menos compactamente pobladas (con excepción del departamento del Atlántico, con Barranquilla como la cuarta más grande metrópoli colombiana), y aún menos habitadas algunas regiones como la de

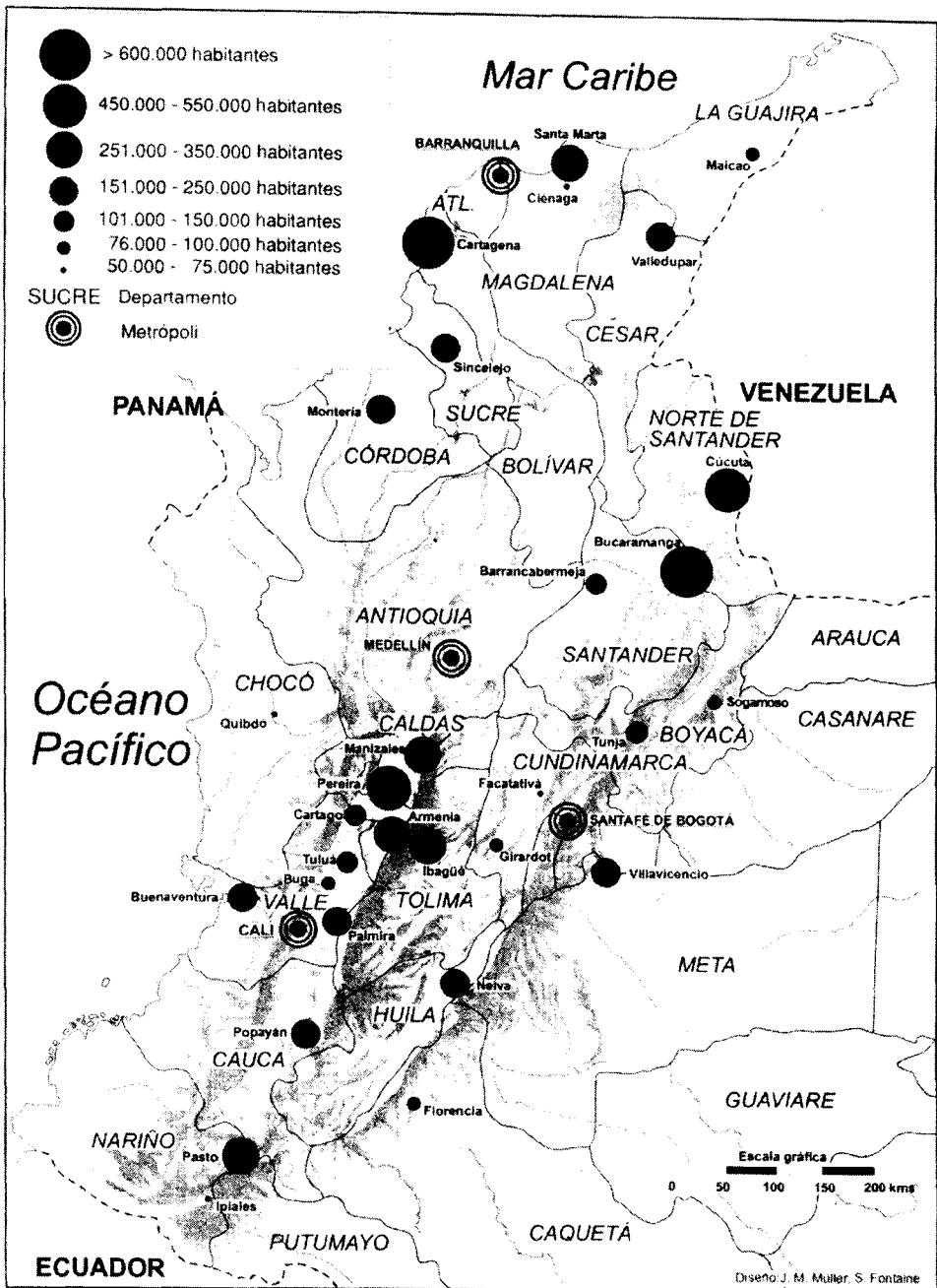
los Llanos Orientales y de la Amazonía Colombiana, con promedios de densidad de población de entre 10 y -1 hab/km<sup>2</sup>. El relativamente elevado aumento de la población en los años 60, debido sobretodo a la inmigración, se limitó a la ladera oriental y al piedemonte de la Cordillera Oriental, así como a lo largo de los cursos de los ríos mayores. Igualmente, muy poco pobladas están las llanuras costeras húmedas y cálidas del Pacífico (departamento del Chocó; parte de los departamentos del Valle, Valle del Cauca y Nariño), así como la península semiárida de la Guajira (ver MERTINS, 1997, p. 27 y siguientes).

La conformación del actual sistema de ciudades en Colombia (según distribución espacial, ubicación y tamaño) se basa sobre todo en cuatro complejos de factores (ver MERTINS, 1997; MÜLLER, 2000 y también Figura 2):

- La distribución topográfica a través de las tres cordilleras y sus muy profundas fosas divisorias, de los ríos Magdalena y Cauca, así como de las condiciones físico-espaciales.
- De la colonización y de la ubicación de los asentamientos mayores de las altas culturas indígenas, que así mismo a menudo se convirtieron en los centros principales de la dominación colonial española (p. e. Bogotá).
- El desarrollo económico, el cual se concentró muy marcadamente desde comienzos del siglo 20 en las cuatro regiones metropolitanas (MERTINS, 1987), así como desde finales del siglo XIX, también en la región cafetera central colombiana (departamentos de Antioquia, Caldas, Quindío y Risaralda).
- Los ejes principales de comunicación entre dichos lugares.

Según la ubicación espacial, pero también según aspectos de distancia y comunicación vial, se puede distinguir claramente determinados sistemas regionales de ciudades (Figura 2), los cuales se diferencian a su vez de acuerdo a criterios funcionales. El mayor y más importante es el ya mencionado sistema andino de ciudades con las metrópolis Bogotá, Medellín y Cali como centros sobresalientes. Los subsistemas se aprecian mejor en las ciudades medianas caracterizadas por su economía cafetera como lo son Manizales, Pereira y Armenia o Buga, Tuluá y Cartago en el valle medio del Cauca (plantación y procesamiento de arroz, algodón, caña de azúcar y ganadería) al que se le suman algunas ciudades medianas de menor tamaño. Existe otro sistema de ciudades en la costa Caribe, con una determinada división funcional (las ciudades puertos de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta incluidas sus zonas de influencia del interior). Debido a razones físico-espaciales, pero también a aquellas relacionadas con la comunicación vial, contrasta el enorme vacío que existe entre estos dos sistemas de ciudades andino y caribeño. Las poco pobladas llanuras en el occidente, oriente y suroriente son regiones “vacías de ciudades”. La excepción se encuentra en el piedemonte de la cordillera oriental (ver más arriba) con Villavicencio y, más recientemente, Florencia.

Figura 2: Ciudades medianas en Colombia



### 3. LAS CIUDADES MEDIANAS EN EL PROCESO DE DESCENTRALIZACIÓN EN COLOMBIA

Por descentralización se entiende la cesión de competencias administrativas y de decisión (sobre inversiones públicas, cobertura con servicios públicos, etc.) desde el Estado hacia niveles de menor rango (NUHN y OßENBRÜGGE, 1987). Además se le suma una fuerte participación de los municipios en la recaudación de impuestos o, correspondientemente, en una mayor redistribución estatal a éstos (ver entre otros MERTINS, 1999). En relación con las a menudo planificadas medidas de desarrollo (entre otras: mejores redes de comunicación, multiplicación de complejos industriales etc.), las ciudades medianas juegan un papel muy importante: éstas deben convertirse progresivamente en lugares de destino de la migración interregional y de esta manera colaborar como factor de alivio o desaceleración del crecimiento de las metrópolis (deconcentración de la población). Esto vale especialmente para las ciudades medianas en un sistema de urbes dominado por una o varias metrópolis (ver Capítulo 2).

En Colombia, el concepto de la concentración descentralizada conformó la base del primer Plan Nacional de Desarrollo, que fue considerado ejemplar, en el gobierno del presidente Lleras Restrepo (1966-1970) (BISCHOFF, 2000). El programa del Modelo de Regionalización (ver Figura 3) preveía un fomento dirigido de conglomerados industriales así como de infraestructura técnica en los centro secundarios, pero sobre todo en las ciudades medianas, con lo cual debía promoverse un mejoramiento de las redes de comunicación interregional (MÜLLER, 2000). Con todo esto se intentaba orientar las corrientes migratorias hacia esos centros y de esa manera modificar la existente jerarquía de ciudades y también los sistemas regionales de ciudades. Todas las ciudades allí incluidas pertenecen al grupo de las 30 ciudades más grandes de Colombia, después de las cuatro metrópolis (Figura 3 y Tabla 1).

Tras la desaprobación del mencionado Plan de Desarrollo por parte del congreso colombiano en diciembre de 1969, las estrategias de regionalización fueron discontinuadas al finalizar el periodo de gobierno de Lleras Restrepo. Bajo el gobierno de su sucesor, Pastrana Borrero, se prefirió fomentar el desarrollo de sectores estratégicos, por ejemplo, la construcción de vivienda como punto central, lo cual favoreció aún más a las metrópolis. En este contexto, RONDINELLI (1983) demostró que en los años 70 y 80, el 90% de los créditos privados y públicos fueron asignados a las tres ciudades más grandes. Allí, los promedios de gastos per cápita en infraestructura técnica y social eran cinco veces mayores que en las ciudades medianas. De estos datos se puede concluir claramente que el pretendido programa de descentralización concentrada en Colombia fracasó (ver también BISCHOFF, 2000). Lo mismo demostraron NUHN y OßENBRÜGGE (1987) para las ciudades medianas de Centro América, así como GIERHAKE (1991) para el Perú.

Por otro lado, BISCHOFF (2000) resaltó un factor de mucha importancia para el desarrollo de las ciudades medianas en Colombia, tomando como ejemplo la ciudad

de Manizales: además de buenas vías de comunicación y de una moderna infraestructura, juega un papel de relevante importancia una elite líder dinámica y muy identificada con su ciudad o su región, con un potencial innovador y de inversión.

Figura 3: Categorías de Ciudades en el Programa «Modelo de Regionalización», 1989

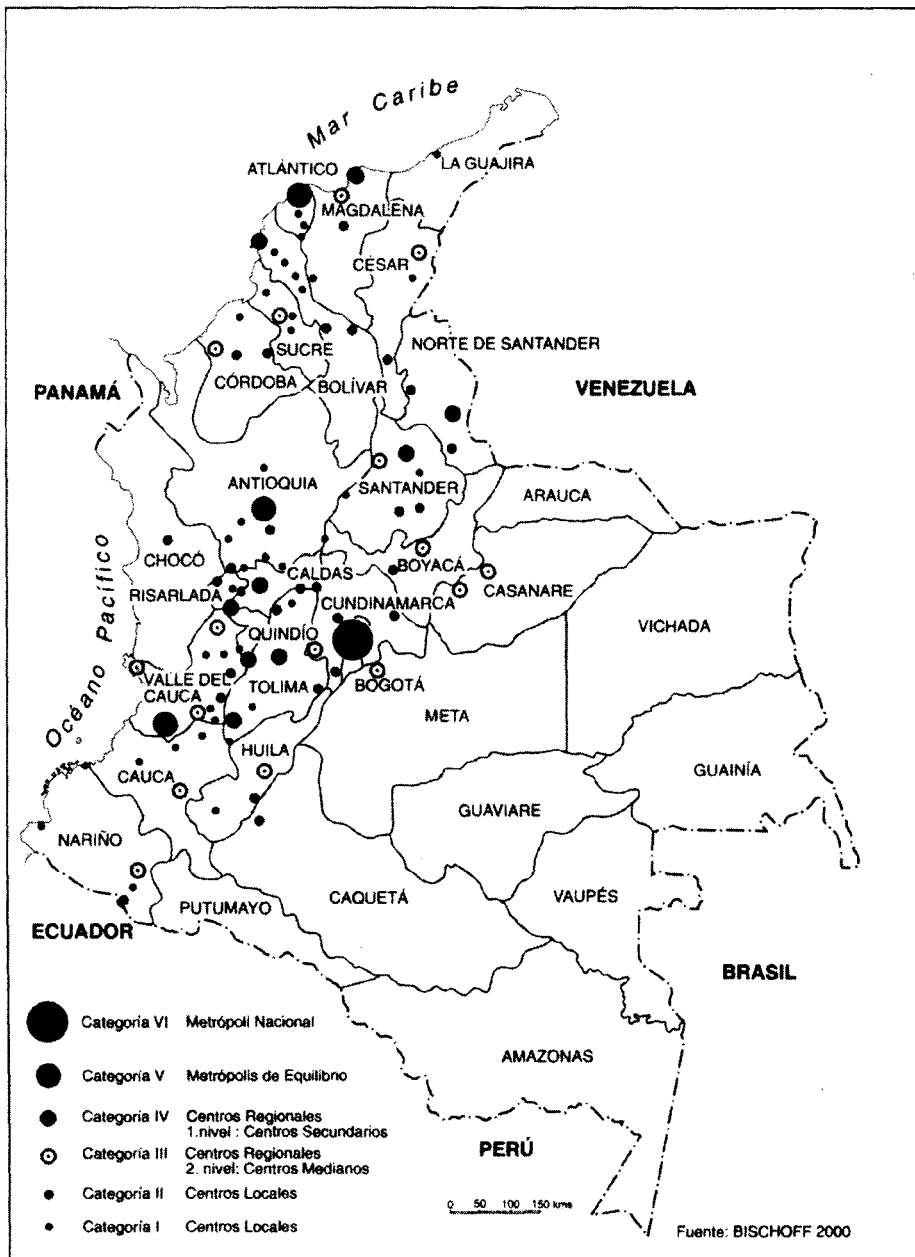




Tabla 1: Crecimiento de ciudades medianas en Colombia, 1951-1993

	1951	1964	1973	1985	1993
700.001 – 750.000					Bucaramanga
600.001 – 700.000					Cartagena
501.000 – 600.000				Bucaramanga	Cúcuta
400.001 – 500.000				Cartagena Cúcuta	Pereira
350.001 – 400.000			Bucaramanga		
300.001 – 350.000			Cartagena	Pereira	Ibagüé Manizales
250.001 – 300.000				Manizales Ibagüé	Sta. Marta Pasto Armenia
200.001 – 250.000		Bucaramanga Cartagena	Cúcuta Pereira Manizales Ibagüé	Armenia	Neiva V/vicencio Montería Valledupar
150.001 – 200.000		Manizales Pereira Armenia Cúcuta	Armenia	Pasto Neiva Sta. Marta Palmira V/vicencio Buenaventura Montería	Palmira Buenaventura Popayán Sincelejo
100.001 – 150.000	Bucaramanga Cartagena	Ibagüé Palmira	Palmira Pasto Buenaventura Sta. Marta Neiva Montería	Valledupar Popayán B/bermeja Sincelejo	B/bermeja Tuluá Tunja Cartago
75.001 – 100.000	Manizales Pereira	Sta. Marta Pasto Neiva	Valledupar B/bermeja Tuluá V/vicencio Popayán Buga	Tuluá Cartago Tunja Buga	Buga Sogamoso Florencia Girardot Maicao
50.001 – 75.000	Cúcuta Armenia Palmira Ibagüé	Montería Buenaventura Girardot Buga B/bermeja Popayán Tuluá Cartago	Cartago Sincelejo Girardot Sogamoso Tunja	Girardot Florencia Sogamoso Ciénaga Duitama Ocaña	Quibdó Ciénaga Ipuales Facatativá

Tabla 1: Crecimiento de ciudades medianas en Colombia, 1951-1993 (continuación)

	1951	1964	1973	1985	1993
25.001 - 50.000	Pasto Sta. Marta Girardot Buenaventura Neiva Buga Popayán Cartago Tuluá B/bermeja	Ciénaga V/vicencio Sincelejo Valledupar Tunja Sogamoso Duitama Ocaña Magangué Sevilla La Dorada	Tumaco Ciénaga Duitama Ocaña Magangué Sevilla	Magangué La Dorada	
≤ 25.000	Ciénaga Montería Tunja Sincelejo Sevilla V/vicencio Magangué Pamplona Honda Ocaña La Dorada Sogamoso				

#### 4. DESARROLLO Y CLASIFICACIÓN (RANKING) DE LAS CIUDADES MEDIANAS COLOMBIANAS

Para las Tablas 1 y 2, la base son los datos de población de los años indicados para las correspondientes 30 ciudades más grandes de Colombia después de las cuatro metrópolis.

En la Tabla 1 sobresale, además del claro crecimiento general de las ciudades, lo siguiente:

- Ocho ciudades desaparecieron en diferentes momentos de la lista de las 30 más grandes y fueron reemplazadas por otras nuevas, con lo cual el parámetro de selección (número de habitantes) fue siempre en aumento. Como causales de la disminución del crecimiento de la población y con esto su “descalificación” se puede nombrar p.e. la transcurrida ubicación desventajosa en la red nacional de vías (Ocaña, Pamplona; más tarde también Magangué) o también la disminución de las funciones como lugares de transbordo de mercancías en el marco de la casi insignificante navegación en el río Magdalena (La Dorada, Honda), o del recortado transporte ferroviario (La Dorada).
- Dentro de las *newcomers* se encuentra, por un lado, centros con prósperas zonas agrícolas con buena ubicación en el sistema nacional de vías (Valledupar, Sincelejo;

ambas más tarde capitales de los dos nuevos departamentos del Cesar y Sucre) y, por el otro, ciudades fronterizas con importantes funciones de comercio (y de contrabando) (Maicao, Ipiales), además de una antigua «ciudad pionera» de colonización agraria (Florencia). Sin embargo, en esta región predominan las plantaciones de coca y se realizan acciones guerrilleras; su crecimiento se debe a la afluencia de desplazados que provienen de sus entornos rurales. En 1993 apareció La Facatativá en la lista de las 30 ciudades más grandes: por primera vez una de las ciudades de “descongestión, que forma parte de la región suburbana de la ciudad capital, consignaba su nombre en dicha relación.

- En el «rango superior» no existe ninguna transformación relevante, solamente el desplazamiento de algunas pocas posiciones: Cúcuta, caracterizada como la más importante ciudad de comercio y frontera con Venezuela, es la que muestra el mayor crecimiento de la población; Pereira atrae más población debido a su fuerte industrialización en comparación con las otras dos ciudades importantes del eje cafetero (Manizales, Armenia). Así mismo, en Ibagüé los complejos industriales (en los últimos años en parte trasladados desde Bogotá) han jugado un papel decisivo. El desproporcionado emplazamiento de Santa Marta se debe principalmente al desarrollo de su puerto.
- De manera general, Bucaramanga, Cartagena, Cúcuta y Pereira se convierten en centros cada vez más influyentes y conforman, «debajo» de las cuatro metrópolis, una categoría propia, aunque cada uno de estos centros regionales ha alcanzado, entre tanto, el nivel de aglomeración urbana.
- En las ciudades del «rango inferior» se aprecia mayores transformaciones (ver más arriba). Se trata de ciudades con zonas agrícolas tradicionales y con funciones de procesamiento y de comercio (Tuluá, Buga, Cartago) así como de lugares de gran crecimiento ligados a la fundación en 1954 de la única siderurgia integrada «Acerías Paz del Río» (Sogamoso, Duitama), o Girardot, como un muy bien ubicado «suburbio» de Bogotá (complejo industrial, turismo de fin de semana).
- Muy interesante es el grupo de ciudades que «asciende» rápidamente. En éste destaca Villavicencio como puerta de entrada desde la Cordillera Oriental hacia los Llanos Orientales, con intensas relaciones comerciales con Bogotá; Valledupar como centro de una importante zona agrícola, nudo de vías de comunicación y por su cercanía a grandes yacimientos carboníferos; por último, Montería como centro de una zona agraria en el bajo Sinú. Todas se dedican, predominante, al procesamiento y comercio de productos agrícolas. Valledupar y Montería sacan provecho de su mejor ubicación y de sus buenas vías de comunicación en el sistema caribeño de ciudades; además, carecen de “competencia” en sus cercanías (en cuanto al establecimiento de complejos industriales, funciones de comercio y distribución, con lo que refuerzan su atractivo como destino migratorio). No se puede agrupar, por ejemplo, en ningún sistema regional a las ciudades de Pasto y Neiva, las cuales, debido a su ubicación sobre ejes muy importantes de vías y a ser capitales de departamento, han crecido fuertemente.

Tabla 2: tasa de crecimiento promedio anual de la población de ciudades medianas en Colombia, 1951-1993

	1951-1964	1964-1973	1973-1985	1985-1993
> 10	Valledupar Duitama			
9,1 - 10,0		Valledupar		
8,1 - 9,0	Montería	Tunaco		
7,1 - 8,0	V/vicencio	V/vicencio Sogamoso		
6,1 - 7,0	B/bermeja Sta. Marta Sogamoso Ibagué Neiva			Maicao
5,6 - 6,0	Armenia Manizales Pereira Cúcuta Bucaramanga Buga Sincelejo	Bucaramanga Sincelejo		
5,1 - 5,5	Buenaventura Tuluá Cartagena Ciénaga Palmira	Ibagué Cúcuta Buenaventura Pasto	V/vicencio	Sta. Marta
4,6 - 5,0	Girardot Ocaña Popayán Cartago La Dorada	Tuluá B/bermeja	Popayán	Pereira
4,1 - 4,5	Pasto Tunja	Montería Cartagena Neiva	Cúcuta Sincelejo Neiva	Valledupar Facatativá Quibdó Sincelejo V/vicencio
3,6 - 4,0	Magangué Sevilla	Ocaña Pereira	Sta. Marta Cartagena Tunja	Montería Pasto Bucaramanga Cúcuta Neiva
3,1 - 3,5	COLOMBIA: 3,2	Tunja Palmira Magangué Popayán	Montería Pasto B/bermeja Buenaventura Valledupar	Sogamoso Florencia Ibagué
2,6 - 3,0		Cartago Duitama COLOMBIA: 3,0	Pereira Bucaramanga Magangué	Cartagena Tuluá Girardot

Tabla 2: tasa de crecimiento promedio anual de la población de ciudades medianas en Colombia, 1951-1993 (continuación)

	1951-1964	1964-1973	1973-1985	1985-1993
2,1 – 2,5		Sia. Marta Sevilla	Manizales Duitama Ibagué La Dorada Ocaña Ciénaga COLOMBIA: 2,3	Armenia Buenaventura Popayán Tunja COLOMBIA: 2,2
1,1 – 2,0		Armenia Buga Manizales	Cartago Palmira Armenia	Buga Palmira Manizales Cartago Ciénaga
0,1 – 1,0			Tuluá Girardot Buga Sogamoso	B/bermeja
-1,0 – 0,0		Ciénaga Girardot		

Sin embargo surge para algunas ciudades, a veces de manera repentina, una nueva función principal, la cual se convierte en el factor *push* decisivo para favorecer la inmigración y con esto para propiciar el aumento de población, en años posteriores: Por ejemplo, la expansión de grandes zonas de riego en las cercanías de Valledupar y Montería; la muy intensiva colonización agraria en el oriente de los Llanos Orientales con Villavicencio como punto inicial; la función dormitorio de Sogamoso y Duitama para los trabajadores de la siderúrgica «Acerías Paz del Río» (pero con una disminución notable del crecimiento de población después de algunos años) o la gran ampliación de la refinería de petróleo en Barrancabermeja.

Respecto a las tasas anuales de crecimiento promedio (tabla 2), se puede diferenciar claramente los siguientes procesos o tendencias:

- Las enormes tasas de crecimiento entre 1951 y 1964 se deben a las fuertes olas migratorias del campo a la ciudad durante los sucesos de la Violencia —similares a una guerra civil— los cuales, a partir de mitades de los años 60, comenzaron a disminuir.
- Se presenta frecuentemente, sólo por periodos muy cortos, ciudades «ascendentes», con muy elevadas tasas de crecimiento (Tumaco, Maicao, Quibdó, Facativá, etc.), que se basan en corrientes de migración a menudo discontinuadas. Sin embargo, se debe tener en cuenta que a algunas de estas ciudades, por ejemplo Tumaco, de acuerdo con su número de habitantes, apenas si puede denominárseles ciudades medianas.

- Se puede constatar, principalmente dentro del sistema andino de ciudades, que las Tasas de crecimiento se sitúan por debajo del promedio nacional. Por una parte se trata de los centros regionales secundarios, Manizales y Armenia, aunque aquí el crecimiento se ha trasladado a municipios aledaños o a los centros agrarios tradicionales, funcionalmente estancados, de Buga, Cartago y Palmira.

En general se acepta, exceptuando algunos casos, que las tasas de crecimiento de las ciudades medianas colombianas se han reducido claramente y que muchas —comparadas con las correspondientes tasas de crecimiento colombianas en total (Tabla 2)— sólo presentan, desde hace 20 años, tasas promediales o por debajo del promedio. En este contexto no debería olvidarse que, desde finales de los años 70, el aumento de la migración en el crecimiento de las ciudades apenas ascendió a 26,1% (SINGELMANN 1988, p.187).

La importancia de las ciudades no depende entonces únicamente de su número de habitantes, sino también de la existencia cuantitativa y cualitativa de otros factores, que, en conjunto, le dan su grado de centralidad. Para determinarlo con precisión se conformó un ranking de las ciudades medianas (Tabla 3) en el que se tomaron variables accesibles (para el año de 1995) de la infraestructura social, de la estructura económica y de la capacidad de financiación a partir de sus propias recaudaciones de impuestos (IGAC 1997; la información relativa a las 30 ciudades no está disponible en estos momentos).

Este ranking muestra claramente que la existencia cuantitativa de determinadas variables apenas si depende del número de habitantes. Esto se comprueba en base a cálculos de correlación entre los rangos por habitantes y los de las otras variables: tanto los coeficientes de correlación de Kendall-Tau-b, como el de Spearman-Rho no muestran significancias entre las relaciones del rango del número de habitantes y los rangos de otras variables; sólo la correlación entre el rango del número de habitantes y el de los complejos industriales por mil habitantes es débilmente significativa.

Dicho en otras palabras, la dotación con determinados factores (por ejemplo camas de hospitales o profesores escolares por mil habitantes, etc.) no aumenta en proporción con el número de habitantes. Por añadidura, hay que explicar cada variable del ranking individualmente, sobre todo teniendo en cuenta factores actuales e históricos de sus funciones económicas, culturales y políticas; o, respectivamente, de la ubicación de los lugares, donde el actual y antiguo emplazamiento en la red nacional de vías juega un papel muy importante. Una interpretación de este tipo no es aplicable para todas las ciudades y variables, por lo que muchas de estas afirmaciones deben quedar como especulaciones.

Tabla 3: Criterios seleccionados para un ranking de las ciudades medianas colombianas, aproximadamente 1995

	camas hospitalarias / 100 hab.	profesores / 1000 hab.	impuestos per cápita	empresas industriales / 1000 hab.	empresas comerciales / 1000 hab.
Bucaramanga	9	25	4	1	16
Cartagena	11	6	-	19	23
Cúcuta	19	24	19	16	24
Pereira	10	13	3	2	2
Ibagüé	-	2	15	6	4
Manizales	4	1	12	3	3
Santa Marta	16	14	-	20	21
Pasto	-	15	-	9	1
Armenia	8	7	8	5	13
Neiva	7	12	5	13	9
Villavicencio	6	21	9	-	-
Montería	24	10	17	21	20
Valledupar	22	8	18	24	17
Palmira	27	27	10	4	15
Buenaventura	26	22	20	18	22
Popayán	3	9	-	11	8
Sincelejo	25	28	21	22	25
B/bermeja	17	18	1	12	10
Tuluá	23	29	-	8	6
Tunja	1	5	6	15	7
Cartago	13	30	16	7	14
Buga	21	23	-	10	18
Sogamoso	2	17	-	14	5
Florencia	20	11	14	28	28
Girardot	5	20	2	26	26

Tabla 3: Criterios seleccionados para un ranking de las ciudades medianas colombianas, aproximadamente 1995 (continuación)

	camas hospitalarias / 100 hab.	profesores / 1000 hab.	impuestos per cápita	empresas industriales / 1000 hab.	empresas comerciales / 1000 hab.
Maicao	28	26	–	25	11
Quibdó	14	4	13	23	12
Ciénaga	15	3	–	27	27
Facatativá	12	16	7	17	19
Ipiales	18	19	11	–	–

Fuente: INSTITUTO GEOGRÁFICO «AGUSTÍN CODAZZI», 1997.

## 5. CONCLUSIÓN

La conclusión nos remite a las «preguntas claves» que planteamos en la introducción, aunque no nos resulte posible obtener respuestas absolutas y abarcadoras.

Los parámetros para el desarrollo diferenciado de las ciudades colombianas desde 1951 fueron discutidos en el Capítulo 4. Al lado del *big push* que se produjo como resultado de las migraciones rural-urbanas en el marco de los acontecimientos de la Violencia (1951-1964), ubicamos la valorización de las zonas agrarias (sistemas de riego, colonización agraria), la construcción o ampliación de grandes complejos industriales, así como la ampliación de las capacidades de procesamiento y distribución de mercancías, entre las cuales la ubicación en la red nacional de vías juega siempre un papel muy importante. Si no existen los llamados «incentivos» muchos lugares perderán su atracción y experimentarán una clara disminución en sus crecimientos poblacionales.

El ranking de las ciudades medianas, según su número de habitantes, no corresponde con una clasificación de acuerdo a variables socioeconómicas escogidas. Sólo se puede dar explicaciones individuales para cada ciudad y para cada variable (ver Capítulo 4). Exceptuando los grandes centros regionales (Bucaramanga, Cartagena, Cúcuta, Pereira), se puede relacionar, de manera muy condicionada, el número de habitantes con la dotación local de servicios y con la importancia de las ciudades. Sin embargo, en unas ciudades predominan algunas funciones, ver por ejemplo Bucaramanga, Ibagüé, Manizales, Sogamoso, Tunja (Tabla 3), lo cual no puede explicarse sino dentro del contexto histórico y regional.



El predominio del sistema andino de ciudades fue claramente resaltado y comprobado (Capítulo 2); en 1993, solamente allí se encontraban 14 de las 30 ciudades medianas (ver Tabla 1, Figura 2). Con Villavicencio se abarca incluso el piedemonte de la Cordillera Oriental. El sistema caribeño de ciudades se relega claramente, el cual sin embargo, con Valledupar, Montería y Sincelejo, se expande ampliamente hacia el sur. En los dos sistemas de ciudades existe una clasificación jerárquica. El proceso de suburbanización de las metrópolis abarca parte del *Hinterland* (ver MERTINS 1988 para Bogotá); altas tasas de crecimiento caracterizan algunas de las ciudades de «descongestión». (Facatativá; Tabla 2).

Entre 1951 y 1993, el desarrollo de las ciudades colombianas es en general muy dinámico (Tabla 1). El límite inferior de las 30 ciudades intermedias más grandes crece permanentemente. Con el crecimiento de la población aumentan cuantitativamente las funciones urbanas (¿también cualitativamente?), por cuanto no solamente crece la población de la correspondiente ciudad, sino también la de sus alrededores (*Umland*), esto quiere decir que las funciones «se expanden» (aumento de la demanda). El área de influencia de cada una de esas ciudades intermedias permanece sin embargo más o menos constante. Por esta razón se presentan pocas transformaciones en la red de ciudades intermedias, así como muy pocos cambios en las características esenciales de dicha red. Dentro de las ya existentes redes de ciudades no surgen nuevas ciudades intermedias, puesto que la competencia con los centros ya establecidos es demasiado grande. Con la continua «apertura» de los llanos orientales se puede dar por sentado el surgimiento de nuevas ciudades intermedias.

El término «ciudad intermedia» es análogo a la noción de desarrollo de las ciudades intermedias, es decir que se explica en relación con los aumentos de la población y de las funciones urbanas. El paso de las ciudades intermedias «mayores» hacia aglomeraciones o metrópolis regionales es en este sentido fluido

Como desiderata de la investigación se cristaliza sobre todo lo siguiente: investigaciones intensivas sobre la diferenciación interna y de división de funciones dentro de los sistemas de ciudades, especialmente en el área central andina, la clasificación de las ciudades medianas según variables de localidad central, para lograr —con fines de planificación— un análisis de los déficits, así como para determinar el rol de las elites locales y regionales en el desarrollo de las ciudades medianas.

## BIBLIOGRAFÍA

BISCHOFF, B.

2000 El papel de los centros secundarios dentro del marco del programa de descentralización en Colombia: El ejemplo de Manizales. Giraldo Mejía, H. y G. Mertins (eds.): *Pequeñas Poblaciones de la Región Cafetera del Centro de Colombia: Desarrollo, Polos Económicos y Patrimonio*. - Manizales, pp. 17-26.

GIERHAKE, K.

1988 Regionale Entwicklungskonzeptionen in Peru. Hamburg; 206 pp. (*Schriften des Zentrums für regionale Entwicklungsforschung der Justus-Liebig-Universität Gießen*, 36).

INSTITUTO GEOGRÁFICO «AGUSTÍN CODAZZI»

1997 Diccionario Geográfico de Colombia; 4 tomos. Bogotá. IGAC, ed.

MERTINS, G.

1987 Jüngere industrielle Entwicklung in den Andenländern. *Geographische Rundschau* 39, pp. 74-81.

1997 Raumstruktur und Bevölkerung in Kolumbien. Altmann, W., Fischer, T. y K. Zimmermann (eds.): *Kolumbien heute: Politik - Wirtschaft - Kultur.*- Frankfurt am Main, pp. 21-36.

1998 La suburbanización poblacional de Santafé de Bogotá/Colombia hacia la Sabana de Bogotá. Mertins, G. y M. Skoczek (eds.): *Migraciones de la población latinoamericana y sus efectos socio-económicos.* Warszawa, pp. 97-116.

1999 El rol de ciudades medianas para el desarrollo regional en América Latina. Rodríguez Gonzáles, R. y otros (eds.): *Desarrollo local y regional en Iberoamérica.* Santiago de Compostela, pp. 363-376 (Cursos e Congresos da Universidade de Santiago de Compostela N° 11).

MÜLLER, J. M.

2000 Struktur und Probleme des Verkehrssystems in Kolumbien. Marburg (Tesis Doctoral, Facultad de Geografía).

NUHN, H. y OßENBRÜGGE, J.

1987 Polarisierte Siedlungsentwicklung und Dezentralisierungspolitik in Zentralamerika. *Beiträge zur Geographischen Regionalforschung in Lateinamerika* 5, pp. 1-20.

RONDINELLI, D.A.

1983 Secondary cities in developing countries. Beverly Hills, CA (Sage Library of Social Research 45), 288 pp.

SINGELMANN, J.

1988 Verstädterung, Wanderung und Beschäftigung in Entwicklungsländern. Steinmann, G. y otros (eds.): *Probleme und Chancen demographischer Entwicklung in der Dritten Welt.* Berlin, pp. 171-190.