
LAS CIUDADES MEDIANAS EN COLOMBIA

Günter Mertins

Catedrático de Geografía, Facultad de Geografía, Philipps-Universität.
D35032 Marburg, R.F. de Alemania.

INTRODUCCIÓN

La investigación urbana ha sido, también en América Latina, “en primer lugar, investigación sobre la gran ciudad”, porque las grandes ciudades son de manera especial no solo “centros de innovación”, sino, también, “focos de crisis de problemas sociales y ecológicos” (Lichtenberger 1986, p. 388). De esto resulta, casi automáticamente, que todos los intentos de comprender las características estructurales comunes respecto a un modelo funcional y socioespacial se refieran solamente a las grandes ciudades (Bähr y Mertins 1995: p. 82).

Dejando a un lado las primeras publicaciones esenciales sobre ciudades intermedias en América Latina, p.e. de Whiteford (1964) sobre Popayán/Colombia o de Borsdorf (1976) sobre Valdivia y Osorno/Chile, es a partir de los años de 80 cuando aparecen la mayoría de las investigaciones sobre ciudades medianas latinoamericanas, p.e. Borsdorf 1986; Czerny, v. Lindert y Verkoren 1997; Jordan y Simioni 1998; Mertins 1991, 1995 y 1999. Algunos autores se refieren -

en parte en forma comparativa - a parámetros e indicadores del desarrollo/crecimiento de las ciudades medianas hacia ciudades grandes y también a las funciones de muchas ciudades medianas como centros secundarios. En este contexto es interesante anotar que dentro del campo de la cooperación para el desarrollo, las estrategias del fomento de las ciudades secundarias forman un tema importante (ver Drewski, Kunzmann y Platz 1991).

TÉRMINO Y CRITERIOS DE LA CIUDAD MEDIANA

Análogo a las grandes ciudades, metrópolis, etc., también el término de ciudad mediana cuenta con una amplia variedad de definiciones; no hay una definición completa generalmente aceptada; tampoco hay consenso sobre los criterios necesarios para una delimitación. Términos como secondary cities (ciudades secundarias), intermediate urban centres (centros urbanos intermedios), también medium-size cities o middle level cities (ciudades de tamaño medio) se utilizan en parte como sinónimos y en parte diferenciados (ver Bähr y Mertins 1995, pp. 194-195; Mertins 1991: pp.

175-177). Muchos autores caracterizan en general una categoría de ciudades que incluye un amplio espectro entre una metrópoli regional y una pequeña ciudad mayor.

Utilizando el número de habitantes como criterio de delimitación, se asigna el límite superior de la ciudad mediana latinoamericana en forma muy variada: hasta 250.000 habitantes (Blitzer y otros 1988); hasta 1.000.000 de habitantes en las aglomeraciones de tamaño intermedio en Argentina, y aún hasta 2.500.000 habitantes (Rondinelli 1983, p. 48).

Sin embargo, el número de habitantes no es determinante para la aplicación del término "ciudad mediana": en todo caso es un indicador inferior para el grado de importancia de la ciudad mediana respectiva.

Los criterios generalmente aceptados son:

- Tamaño (número de habitantes);
- Velocidad del crecimiento poblacional y de la expansión espacial;
- tamaño del "hinterland" (región circundante) y de su velocidad de crecimiento (tanto poblacional como económico);

- Funciones como centro (regional) de servicios públicos, privados y de distribución;
- Rango e importancia dentro de la red vial regional e interregional;
- Rango/función dentro del sistema regional e interregional de ciudades;
- Diferenciación/especialización en las funciones regionales e interregionales.

De esta manera, no se trata de ciudades medianas en un sentido clásico-estadístico, sino de centros regionales, sobre todo de ciudades capitales mayores; con seguridad, es una combinación específica de factores funcionales, socioeconómicos y físicos (tipos de edificios!), variables de un caso al otro, que permiten hablar de una ciudad mediana.

PREGUNTAS CLAVES

Los indicadores y criterios de las ciudades medianas latinoamericanas son válidos también para las ciudades medianas en Colombia. 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 pueden reconocer determinados sistemas regionales en relación con las cuatro metrópolis colombianas (Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla)?

DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN Y SISTEMA DE ASENTAMIENTOS EN COLOMBIA

La distribución espacial de la población en Colombia es muy desequilibrada (ver figura 1).

En la región andina se concentran casi un 75% de la población total del país (Colombia 1993: 35,9 millones de habitantes), de los cuales en todo caso un 54% en las grandes ciudades allí ubicadas, con lo cual así mismo reúnen a su alrededor el 40.5% de la población total del país. Solamente en las metrópolis andinas de Bogotá, Medellín y Cali se suman ya aprox. 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 concentran aprox. 70% de los complejos industriales con aprox. 65% de los empleados del ramo, se cancelan aprox. 65% de los sueldos y se concentra un igualmente elevado porcentaje del valor de la

producción industrial (ver también Mertins 1987).

Por otra parte aparecen unas menos compactamente pobladas regiones: Llanuras del Caribe (con excepción del departamento del Atlántico, con Barranquilla como la cuarta más grande metrópoli colombiana), pero sobre todo unas aún más extremadamente menos pobladas regiones como la de los Llanos Orientales y la de la Amazonía Colombiana, con promedios de densidad de población de entre 10 y - 1 hab./km². El en cierta forma elevado aumento de la población en los años 60, debido sobretudo a la inmigración, se limitó allí 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 son las llanuras costeras húmedas y cálidas del Pacífico (departamento del Chocó; parte de los departamentos, Valle del Cauca, Cauca y Nariño) así como la península semiárida de la Guajira (ver Mertins, 1997, p. 27 y sgtes.).

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; ver también figura 2):

- La distribución topográfica a través de las tres cordilleras y sus,

en parte muy profundas fosas divisorias, de los ríos Magdalena y Cauca, así como de las condiciones físico-espaciales en general;

- 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 (ver Mertins 1987) así como desde finales del siglo XIX también a la región cafetera central colombiana (departamentos de Antioquia, Caldas, Quindío y Risaralda) y
- Los ejes principales de comunicación entre dichos lugares.

Según la ubicación espacial, pero también según aspectos de distancia y comunicación vial se pueden distinguir claramente determinados sistemas regionales de ciudades (ver figura 2), los cuales se diferencian a su vez preponderantemente 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 constan aquí p. e. de las ciudades

medianas caracterizadas por su economía cafetera Manizales, Pereira y Armenia o de 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 con las ciudades puertos de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta incluidas sus zonas de influencia del interior. Por el contrario contrasta, sobre todo debido a razones físico-espaciales, pero también a aquellas relacionadas con la comunicación vial, el enorme vacío entre estos dos sistemas de ciudades andino y caribeño. Las poco pobladas llanuras en el occidente, oriente y suroccidente 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.

LAS CIUDADES MEDIANAS EN EL PROCESO DE DESCENTRALIZACIÓN EN COLOMBIA

Bajo descentralización se entiende sobre todo el ceder competencias administrativas y de decisión (sobre inversiones públicas, cobertura con servicios públicos, etc.) desde el Estado hacia niveles de menor rango (ver Nuhn/Oßenbrügge 1987). Además

se le suma una fuerte participación de los municipios en el recaudo 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), las ciudades medianas juegan un papel muy importante: estas 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 ciudades dominado por una o varias metrópolis. (ver cap. 2).

En Colombia el concepto de la concentración descentralizada conformó las bases del considerado ejemplar, primer Plan Nacional de Desarrollo en el gobierno del presidente Lleras Restrepo (1966-1970) (ver Bischoff 2000). El programa del Modelo de Regionalización (ver figura 3) perseguía un fomento dirigido de conglomerados industriales así como de infraestructura técnica en los centros 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 (ver figura 3 y cuadro 1)

Después de la desaprobación del mencionado Plan de Desarrollo por parte del congreso colombiano en diciembre de 1969, las estrategias de regionalización fueron solamente continuadas hasta el final del período de gobierno de Lleras Restrepo. Bajo el gobierno de su sucesor, Pastrana Borrero, se fomentó por el contrario el desarrollo de sectores estratégicos p. e. la construcción de viviendas, como punto central, lo cual favoreció aún más las metrópolis. En este contexto Rondinelli (1983) demostró, que en los años 70 y 80 90% (!) de los créditos privados y públicos fueron otorgados en las tres aglomeraciones 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/Oßenbrügge (1987) para las ciudades medianas de

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

	1951	1964	1973	1985	1993
700.001 - 750.000					B/manga.
600.001 - 700.000					Cartagena
501.000 - 600.000				B/manga.	Cúcuta
400.001 - 500.000				Cartagena - Cúcuta	Pereira
350.001 - 400.000			B/manga.		
300.001 - 350.000			Cartagena	Pereira	Ibagüé - Manizales
250.001 - 300.000				Manizales - Ibagüé	Sta. Marta - Pasto - Armenia
200.001 - 250.000		B/manga. - Cartagena	Cúcuta - Pereira - Manizales - Ibagüé	Armenia	Neiva - V/cicencio - Montería - Valledupar
150.001 - 200.000		Manizales - Pereira - Armenia - Cúcuta	Armenia	Pasto - Neiva - Sta. Marta - Palmira - V/vicencio - B/ventura - Montería	Palmira - B/ventura - Popayán - Sincelajo
100.001 - 150.000	B/manga - Cartagena	Ibagüé - Palmira	Palmira - Pasto - B/ventura - Sta. Marta - Neiva - Montería	Valledupar - Popayán - B/bermeja - Sincelajo	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 - Pasto - Sta. Marta - Girardot - B/ventura - Neiva - Buga - Popayán - Cartago - Tuluá - B/bermeja	Montería - B/ventura - Girardot - Buga - B/bermeja - Popayán - Tuluá - Cartago	Cartago - Sincelajo - Girardot - Sogamoso - Tunja	Girardot - Florencia - Sogamoso - Ciénaga - Duitama - Ocaña	Quibdó - Ciénaga - Ipiales - Facatativá
25.001 - 50.000	Pasto - Sta. Marta - Girardot - B/ventura - Neiva - Buga - Popayán - Cartago - Tuluá - B/bermeja	Ciénaga - V/vicencio - Sincelajo - Valledupar - Tunja - Sogamoso - Duitama - Ocaña - Magangué - Sevilla - Dorada	Tumaco - Ciénaga - Duitama - Ocaña - Magangué - Sevilla	Magangué - La Dorada	
≤ 25.000	Ciénaga - Montería - Tunja - Sincelajo - Sevilla - V/vicencio - Magangué - Pamplona - Honda - Ocaña - La Dorada - Sogamoso				

Cuadro 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	Montecía	Tumaco		
7,1 - 8,0	V/vicencio	V/vicencio - Sogamoso		
6,1 - 7,0	B/bermeja - Sta. Marta - Sogamoso - Ibagüé - Neiva			Maicao
5,6 - 6,0	Armenia - Manizales - Pereira - Cúcuta - Bucaramanga - Buga - Sincelajo	Bucaramanga - Sincelajo		
5,1 - 5,5	Buenaventura - Tuluá - Cartagena - Ciénaga - Palmira	Ibagüé - 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 - Sincelajo - Neiva	Valledupar - Facatativá - Quibdó - Sincelajo - 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 - Ibagüé
2,6 - 3,0		Cartago - Duitama - COLOMBIA: 3,0	Pereira - Bucaramanga - Magangué	Cartagena - Tuluá - Girardot
2,1 - 2,5		Sta. Marta - Sevilla	Manizales - Duitama - Ibagüé - 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		

Fig.3 Categorías de Ciudades en el Programa "Modelo de Regionalización", 1969



Centro América así como Gierhake (1991) para el Perú.

Por otro lado Bischoff (2000) resaltó un factor principal 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.

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

Para los cuadros 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 el cuadro 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 en ella por otras nuevas, con lo cual el parámetro de selección (número de habitantes) fue siempre aumentando. Como causales de la

disminución del crecimiento de la población y con esto su “descalificación” se pueden nombrar p.e. la transcurrida ubicación desventajosa en la red nacional de vías (Ocaña, Pamplona; mas 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 de el fuertemente recortado transporte ferroviario (La Dorada).

- Dentro de las “newcomers” se encuentran por un lado centros con prósperas zonas agrícolas y 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 otro ciudades fronterizas con importantes funciones de comercio (y de contrabando como factor económico esencial: Maicao, Ipiales), además de una antigua “ciudad pionera” de colonización agraria (Florencia) aunque esta región se caracteriza (pre)dominantemente por las plantaciones de coca así como por presencia guerrillera y aunque Florencia crece sobre todo por desplazados desde los entornos rurales. En 1993 apareció con Facatativá en la lista de las 30 ciudades más grandes, por primera vez una de las ciudades

de „descongestión“, que hace parte de la región suburbana, en gran crecimiento, de la ciudad capital.

- 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 Ibagué los complejos industriales (en los últimos años en parte trasladados desde Bogotá) han jugado un papel decisivo. El sobreproporcionado emplazamiento de Santa Marta es principalmente debido al crecimiento de la importancia 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 cuanto a las ciudades medianas del “rango inferior” existen mayores transformaciones. Se trata aquí tanto de ciudades con zonas

agrícolas tradicionales con funciones de procesamiento y de comercio (Tuluá, Buga, Cartago) como también, primero que todo, de los lugares de gran crecimiento ligados a la fundación en 1954 de la hasta hoy 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 „ascienden“ rápidamente: Villavicencio como puerta de entrada desde la cordillera oriental hacia los Llanos Orientales con muy intensivas relaciones comerciales con Bogotá, Valledupar como centro de una importante zona agrícola, y nodo de vías de comunicación así como la cercanía a grandes yacimientos carboníferos y por último Montería como centro de una zona agropecuaria en el bajo Sinú. Todas tres cuentan con una predominante función en el procesamiento y comercio de productos agrícolas. Valledupar y Montería sacan sobre todo provecho de su mejor ubicación y de sus buenas vías de comunicación en el sistema caribeño de ciudades, y además no tienen “competencia “ en sus cercanías (en cuanto al establecimiento de complejos industriales, funciones de comercio y distribución y con

esto reforzando su atraktividad como destino migratorio). No se puede agrupar, p.e., en ningún sistema regional las ciudades de Pasto y Neiva, las cuales debido a su ubicación sobre ejes muy importantes de vías y al ser capitales de departamento han crecido fuertemente.

Sin embargo surge para algunas ciudades, a veces de manera repentina, una nueva función principal, la cual se convierte en el factor pull decisivo para la inmigración y con esto para el aumento de población, en parte también en años posteriores: P.e. 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 (cuadro 2) se pueden diferenciar claramente los siguientes procesos o tendencias:

- Las enormes tasas de crecimiento entre 1951 y 1964 pueden explicarse con 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 reducirse.

- Se presentan frecuentemente, en parte solo por períodos muy cortos, ciudades “ascendentes” con muy elevadas tasas de crecimiento (Tumaco, Maicao, Quibdó, Facatativá, etc.), que se basan en correspondientes, a menudo no continuadas corrientes de migración. Sin embargo se debe tener en cuenta que algunas de dichas ciudades, p.e. Tumaco, de acuerdo a su número de habitantes apenas puede denominárseles ciudades medianas.
- Tasas de crecimiento por debajo del promedio nacional se pueden constatar sobre todo dentro del sistema andino de ciudades. Por una parte se trata de los centros regionales secundarios Manizales y Armenia, aunque aquí el crecimiento se ha trasladado en parte a municipios aledaños, y por otra parte de 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 (Cuadro 2)- ya incluso desde hace 20 años solo presentan tasas promedio o por debajo del promedio. En este contexto no se podría olvidar que ya incluso desde finales de los años 70 el porcentaje de la migración en el crecimiento de las ciudades solamente ascendió a 26,1% (Singelmann 1988, p.187), es decir: ha disminuido bastante.

La importancia de las ciudades no depende entonces solamente de su número de habitantes, sino también de la existencia cuantitativa y cualitativa de otros factores de atracción, que en definitiva conjuntamente le dan su grado de centralidad. Para determinar éste lo más acertado posible se conformó un ranking de las ciudades medianas (ver cuadro 3) en el que se tomaron variables asequibles (para el año de 1995) de la infraestructura social, de la estructura económica y de la capacidad de financiación a partir de su propia recaudación de impuestos (IGAC 1997; la información para otros factores para todas las 30 ciudades no es asequible en estos momentos).

Este ranking muestra claramente que la existencia cuantitativa de determinadas variables apenas si dependen del número de habitantes. Esto lo comprueba también 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; Solo 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, esto significa que: La dotación con determinados factores (p.e. camas de hospitales o profesores escolares por mil habitantes, etc.) no aumenta proporcionalmente con el número de habitantes. Mucho más que ésto 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, entre las cuales la actual y antigua ubicación en la red nacional de vías juega un papel muy importante. Una interpretación de este tipo no se puede sostener aquí para todas las ciudades y variables, por lo que muchas de estas afirmaciones deben quedar como especulaciones.

CONCLUSIÓN

La conclusión se orienta a las, a manera de introducción, denominadas „preguntas claves“

Cuadro 3. Criterios seleccionados para un ranking de las ciudades medianas colombianas, aprox. 1995

	camas hospita- larias / 1000 hab.	profesores / 1000 hab.	impuestos per cápita	empresas indus- triales / 1000 hab.	empresas comercia- les / 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
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

aunque no se puedan dar respuestas absolutas y abarcadoras.

Los parámetros para el desarrollo diferenciado de las ciudades colombianas desde 1951 fueron discutidas en el capítulo 4. Al lado del "big push" a raíz de las migraciones rural-urbanas en el marco de los acontecimientos de la Violencia (1951-1964) similares a una guerra civil son sobre todo 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 lo cual siempre la ubicación en la red nacional de vías juega un papel muy importante. Si no existen los llamados "incentivos", además pierden muchos lugares su atractividad (económica/industrial, de transporte), y se llega a una clara disminución del crecimiento de la población.

El ranking de las ciudades medianas según su número de habitantes no corresponde con una clasificación de acuerdo a variables socioeconómicas escogidas. Solo se pueden 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 solo muy condicionalmente el

número de habitantes con la dotación local de servicios y con la importancia de la ciudades. Sin embargo dominan en unas ciudades algunas funciones, ver p.e. Bucaramanga, Ibagué, Manizales, Sogamoso, Tunja (cuadro 3), lo cual no puede explicarse sino dentro del contexto histórico y regional.

La dominación del sistema andino de ciudades fue claramente resaltada y comprobada (cap.2); solamente allí ya se encuentran 14 de las 30 ciudades medianas en 1993 (ver cuadro 1, fig. 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 en parte ya el "Hinterland" (ver Mertins 1988 para Bogotá); altas tasas de crecimiento caracterizan algunas de las ciudades de „descongestión" (Facatativá; cuadro 2).

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 para determinar el rol de las elites locales y regionales en el desarrollo de las ciudades medianas.

BIBLIOGRAFÍA

- Bähr, J. y Mertins, G. 1995. *Die lateinamerikanische Großstadt. Verstädterungsprozesse und Stadtstrukturen*. Darmstadt.
- Bischoff, B. 2000. El papel de los centros secundarios dentro del marco del programa de descentralización en Colombia: El ejemplo de Manizales. En *Pequeñas Poblaciones de la Región Cafetera del Centro de Colombia: Desarrollo, Polos Económicos y Patrimonio*, Giraldo Mejía, H. y G. Mertins eds. Manizales.
- Blitzer, S. y otros 1988. *Outside the large cities*. Bibliografía comentada como guía de la literatura sobre pequeños y medianos centros urbanos en el Tercer Mundo. Londres.
- Borsdorf, A. 1976. Valdivia und Osorno. Strukturelle Disparitäten und Entwicklungsprobleme in chilenischen Mittelstädten. *Tübinger Geographische Studien* 69.
- Borsdorf, A. 1986. Las ciudades medianas en el proceso de urbanización sudamericano. *Eichstätter Beiträge*, 17: 273-286.
- Czerny, M., van Lindert, P. y O. Verkoren 1997. Small and Intermediate Towns in Latin American Rural and Regional Development. En *Small Towns and Beyond. Rural Transformation and Small Urban Centres in Latin America*, v. Lindert, P. y O. Verkoren eds.; 1-14. Amsterdam.
- Drewski, L., Kunzmann, K. y H. Platz 1991. Promotion of Secondary Cities. A Strategy for Developing cooperation. Eschborn.
- Gierhake, K. 1988. *Regionale Entwicklungskonzeptionen in Peru*. Schriften des Zentrums für regionale Entwicklungsforschung der Justus-Liebig-Universität Gießen, 36. Hamburg
- Instituto Geográfico "Agustín Codazzi" IGAC 1997. *Diccionario Geográfico de Colombia*, 4 tomos. Bogotá.
- Jordan, R. y D. Simioni 1998. Ciudades intermedias de América Latina y el Caribe: Propuestas para la gestión urbana. Santiago de Chile.
- Lichtenberger, E. 1986. Stadtgeographie Perspektiven. *Geographische Rundschau* 38: 388-394.
- Mertins, G. 1987. *Jüngere industrielle Entwicklung in den Andenländern*. *Geographische Rundschau* 39: 74-81.
- Mertins, G. 1991. Contribuciones al modelo de diferenciación socioespacial de ciudades intermedias de América Latina - ejemplos colom-

- bianos. *Revista Interamericana de Planificación*, 24 (93): 172-194.
- Mertins, G. 1995. La diferenciación socioespacial y funcional de las ciudades intermedias latinoamericanas: ejemplos del noroeste argentino. *Revista Interamericana de Planificación* 28 (112): 55-68.
- Mertins, G. 1997. Raumstruktur und Bevölkerung in Kolumbien. En *Kolumbien heute: Politik - Wirtschaft - Kultur*, Altmann, W., Fischer, T. y K. Zimmermann eds.: 21-36. Frankfurt am Main.
- Mertins, G. 1998. La suburbanización poblacional de Santafé de Bogotá/Colombia hacia la Sabana de Bogotá. En *Migraciones de la población latinoamericana y sus efectos socio-económicos*, Mertins, G. y M. Skoczek eds.: 97-116. Warszawa.
- Mertins, G. 1999. El rol de las ciudades medianas para el desarrollo regional en América Latina. En *Desarrollo local y regional en Iberoamérica*, Rodríguez Gonzáles, R. y otros eds.: 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. En *Beiträge zur Geographischen Regionalforschung in Lateinamerika* 5: 1-20.
- Rondinelli, D.A. 1983. *Secondary cities in developing countries*. Beverly Hills, CA: Sage Library of Social Research 45.
- Singelmann, J. 1988. Verstädterung, Wanderung und Beschäftigung in Entwicklungsländern. En *Probleme und Chancen demographischer Entwicklung in der Dritten Welt* - Steinmann, G. y otros eds., 171-190. Berlin.
- Whiteford, A.H. 1964. *Two cities of Latin America*. New York.