

Ciudades secundarias: Cómo la infraestructura dura y blanda puede mejorar la colaboración y dar soporte a la competitividad para lograr un crecimiento equitativo.

Tiempo de lectura: 6 min.

[Pietro Ceppi](#)

En los últimos cuatro años, el Programa de Trabajo Conjunto de Cities Alliance sobre el Crecimiento Económico Equitativo en las ciudades ha examinado a fondo las trayectorias de desarrollo de las ciudades secundarias. El libro *Connecting Systems of Secondary Cities*, ya publicado en inglés y chino, investiga algunos de los modelos y factores de crecimiento alternativos que los sistemas de ciudades secundarias deberían considerar para colaborar y establecer redes de manera eficiente. Nos complace enormemente presentar la versión en español del libro, que proporciona amplios conocimientos sobre los sistemas de ciudades secundarias, sus limitaciones y oportunidades de desarrollo en el contexto latinoamericano. En esta versión del libro, el profesor Brian Roberts examina más detalladamente algunos ejemplos latinoamericanos de sistemas de ciudades secundarias en Colombia, Chile y Argentina. Algunos de estos casos de estudio también se presentan brevemente en este artículo.

Las ciudades secundarias son centros importantes que desempeñan un papel clave en el flujo de personas y bienes dentro de los países y entre ellos. Suelen tener entre 100.000 y 1,5 millones de habitantes, acogen al 20% de la población mundial y suelen prestar servicios de gobernanza y socioeconómicos que resultan cruciales. Actúan como capitales regionales, centros industriales especializados y polos universitarios. Además, son elementos esenciales para reducir la brecha entre las zonas urbanas y rurales. En otras palabras, son indispensables para el desarrollo sostenible e inclusivo de los Estados. Por consiguiente, es difícil comprender por qué las ciudades secundarias se enfrentan a tantos retos, entre ellos la falta de infraestructura y servicios, la deficiencia en gobernanza y entornos propicios, los problemas de planeamiento territorial y la dificultad para atraer inversiones y empleos, especialmente en economías emergentes.

El principal problema en las ciudades secundarias es la disparidad en cuanto a inversiones, transferencias fiscales y gastos de infraestructura, en comparación con ciudades metropolitanas más grandes. Esto es particularmente relevante en América Latina, donde más de la mitad de los países se caracterizan por sistemas urbanos monocéntricos. Por ejemplo, las áreas metropolitanas de Buenos Aires albergan al 36% de la población de Argentina y generan el 45% del PIB nacional. Asimismo, la región de América Latina y el Caribe tiene altos niveles de economía informal y está subdesarrollada en cuanto a infraestructura de conectividad interna: el 60% de las carreteras de la región no están pavimentadas. Este tipo de problemas contribuyen a los altos niveles de disparidad entre las capitales y las ciudades secundarias. En general, se estima que para 2025, 600 grandes centros urbanos, que albergan a una quinta parte de la población mundial, generarán el 60% del PIB mundial, mientras que las ciudades más pequeñas, con el 30% de la población mundial, serán responsables de sólo el 15% del PIB mundial. El extraordinario crecimiento de las zonas metropolitanas ocasionará también un aumento en las poblaciones que viven en asentamientos informales. Por consiguiente, los gobiernos deberían, en todos los niveles, introducir nuevas políticas para fomentar el crecimiento equitativo de las ciudades secundarias, disminuir la presión sobre las zonas metropolitanas y contribuir a reducir la brecha de la desigualdad.

Sistemas de Ciudades Secundarias, Colaboración, Competitividad y Conectividad

A fin de defender sus prioridades económicas y sociales, las ciudades secundarias han empezado a aumentar el nivel de colaboración entre ellas y a reunirse en sistemas y redes.

La colaboración entre las ciudades secundarias es esencial para superar los problemas de escala y compartir los altos costos de la infraestructura y los servicios. Los sistemas de ciudades secundarias pueden generar gradualmente submercados y oportunidades de valor añadido que les permitan competir con los productos y servicios de las ciudades metropolitanas. Existen tres categorías principales de sistemas de ciudades secundarias: ciudades regionales, agrupadas y de corredor.

Además, con la actual transformación de los sistemas mundiales de producción y comunicación están surgiendo nuevos sistemas conectados y virtuales de ciudades secundarias, como centros internacionales para sectores industriales especializados.

Redes regionales de ciudades secundarias

Las ciudades secundarias regionales suelen caracterizarse por tener un centro y estar rodeadas de ciudades y pueblos más pequeños. Pueden tener un rol gubernamental subnacional, un enfoque industrial mixto que incluya la fabricación, el procesamiento y la logística, así como un enfoque en la educación, el turismo y la salud. La región del Triángulo del Café de Colombia es un caso paradigmático. El triángulo tiene una población de 2,5 millones de habitantes y comprende tres ciudades secundarias: Manizales, Armenia y Pereira. Las tres zonas, que antes competían con ciudades con economías basadas en el cultivo del café, han empezado a diversificar sus economías tras el devastador terremoto de 1999. La especialización en diferentes sectores -educación terciaria para Manizales, actividades industriales para Pereira y turismo para Armenia-, junto con el mejoramiento de la infraestructura de transporte que las conecta, ha creado interdependencias positivas, cooperación y beneficios socioeconómicos para estas ciudades antes rivales.

Ciudades secundarias agrupadas

Las ciudades secundarias agrupadas suelen rodear los centros metropolitanos y suelen ser el resultado de la creciente población urbana que se extiende al territorio de pueblos vecinos preexistentes. Si no se planifican adecuadamente, pueden convertirse fácilmente en zonas insostenibles debido a la sobrecarga de la infraestructura existente y a la propagación incontrolada de los asentamientos informales. A fin de evitar una gran dependencia entre la periferia y el centro, una gobernanza disfuncional, las disparidades socioeconómicas y la insostenibilidad, esas ciudades deben invertir en infraestructuras duras y blandas, y promover una gobernanza descentralizada para crear una ventaja competitiva. Un buen ejemplo es la Gran Región ABC en la frontera suroriental de São Paulo, en el Brasil. La región está integrada por siete gobiernos locales con una población total de 2,7 millones de habitantes y tres ciudades secundarias principales: Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul. Los municipios están altamente interconectados y tienen una posición estratégica entre São Paulo y el puerto de Santos. El Gran ABC alberga actualmente 24.000 empresas que emplean alrededor del 26% de su población económicamente activa, mientras que sólo el 13% trabaja en São Paulo. Si la región del ABC fuera una ciudad, generaría el cuarto PIB más alto del país justo detrás de São Paulo, Río de Janeiro y Brasilia (Consortio Intermunicipal Grande ABC: <https://consorcioabc.sp.gov.br/o-grande-abc>).

Redes de Ciudades Secundarias de Corredor

Las ciudades secundarias de corredor están formadas por múltiples pueblos expandidos que se han unido a lo largo de una ruta de transporte para convertirse en una ciudad lineal. Pueden extenderse por kilómetros a través de corredores comerciales, industriales o turísticos y proporcionan servicios y productos necesarios para los usuarios del corredor. Las redes de ciudades secundarias de corredor también pueden extenderse a través de las naciones e incluir ciudades transfronterizas que son importantes centros con fines comerciales y logísticos. El Corredor Meridional de Desarrollo Económico del Mercosur entre Chile, Argentina y Brasil es un corredor emergente responsable del desarrollo y la conexión de múltiples ciudades secundarias como Valparaíso y San Antonio en Chile, Mendoza, Córdoba, Santa Fe y Rosario en Argentina, Porto Alegre, Florianópolis y Curitiba en Brasil.

El papel de la infraestructura de conectividad dura y blanda

A pesar de que se basan en sectores, tamaños y contextos geográficos diferentes, todos los estudios de casos anteriores tienen una característica en común: un cierto grado de colaboración entre ciudades secundarias. La cooperación entre ciudades secundarias les permite generar una masa crítica y recursos para compartir los riesgos de forma colectiva, realizar actividades de investigación y desarrollo, innovar y crear productos y servicios de valor añadido que no serían posibles si existieran de forma singular. El desarrollo de una infraestructura dura en forma de sistemas de transporte y de TIC, oleoductos o centros logísticos para conectar las ciudades secundarias es el primer paso para aumentar la cooperación; sin embargo, no es el único. Los activos de conectividad blanda en forma de redes regionales de conocimientos, información y negocios, comunidades de interés y sistemas de gobernanza colaborativa también son necesarios para dotar a la población de las ciudades secundarias de las competencias necesarias para garantizar una colaboración eficaz. La conectividad blanda implica características tanto virtuales como físicas para la transferencia de capital, ideas, información, datos, costumbres y conocimiento cultural entre instituciones públicas, organizaciones privadas y particulares. Sólo mediante el equilibrio entre el desarrollo de infraestructuras duras y blandas las ciudades secundarias lograrán finalmente embarcarse en enfoques cooperativos y trabajar conjuntamente para reducir la brecha de prosperidad con las regiones metropolitanas.

Esta entrada de blog fue originalmente publicada en inglés en el sitio web de Cities Alliance

Diciembre 7, 2020

<https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/ciudades-secundarias-como-la-infraestructura-dura-y-blanda-puede-mejorar-la-colaboracion-y-dar-soporte-a-la-competitividad-para-lograr-un-crecimiento-equitativo/>

Libro en español:

<https://www.citiesalliance.org/sites/default/files/Gestionando%20Web.pdf>

[ver PDF](#)

[Copied to clipboard](#)