

CAPÍTULO PRIMERO

*Expansión de la red urbana (1951-1993)**

VINCENT GOUËSET

ÉVELYNE MESCLIER

Para comprender la dinámica urbana de un país y analizarla bajo diferentes escalas, resulta útil entender primero el lugar que ocupa cada ciudad en la red urbana nacional. Desde fines de la década de los años 1970, siguiendo los pasos de los primeros estudios anglosajones, la escuela francesa del análisis espacial contribuyó de forma sobresaliente a la renovación del conocimiento sobre el proceso de urbanización. Gracias a estos últimos trabajos, se conoce el carácter sistémico de ese proceso: cada ciudad evoluciona como un elemento interdependiente de los otros, en el marco de una dinámica que funciona a escala nacional (PUMAIN, 1997: 61).

Los métodos del análisis espacial conceden al tamaño de las ciudades un lugar especial (PUMAIN, 1982; GUÉRIN-PACE, 1993; MORICONI-ÉBRARD, 1994). Las cifras sobre población sintetizan la posición de las ciudades en el seno de un sistema y presentan la ventaja de no obligar a proponer hipótesis sobre los motores —económicos en particular— del proceso de urbanización, a diferencia de otros indicadores, como los niveles de industrialización o la importancia del sector terciario (DUREAU, 1993). Esta característica resulta especialmente importante al aplicar esos métodos fuera de Europa Occidental, donde fueron empleados inicialmente¹. En efecto, la urbanización es un fenómeno general a escala planetaria, pero los momentos y ritmos de crecimiento de las ciudades difieren, según los contextos históricos y geográficos. Para estudiar la dinámica de la red urbana colombiana, nos remitiremos entonces a esos indicadores simples, por lo demás disponibles y relativamente fiables, que son: el tamaño de las ciudades, sus tasas de crecimiento y los flujos de población.

En el largo plazo, la historia del poblamiento y de la ocupación del territorio en Colombia nos sumerge en una realidad diferente a la de los procesos identificados en Europa Occidental. En el corto plazo, el movimiento general de urbanización de la población es más tardío pero en conjunto más rápido. No obstante, la simplicidad y la neutralidad de los indicadores elegidos nos permi-

* Los modelos gráficos que figuran en la conclusión de este capítulo fueron elaborados por JEAN-PAUL DELER; O. BARBARY y F. DUREAU colaboraron en la sección III, dedicada a las migraciones.

1 Por ejemplo, los métodos del análisis espacial se aplicaron en el estudio de las redes urbanas de Costa de Marfil (DUREAU, 1987) y de Argelia (REDJIMI, 2000).

tirán comprender las singularidades del funcionamiento de la red colombiana y sus posibles convergencias con los modelos formulados hasta el presente.

Una primera peculiaridad de Colombia es la muy desigual distribución de las ciudades en el espacio. En los sistemas urbanos estudiados en Europa Occidental, la regularidad de la distribución de ciudades de distintos tamaños en el espacio es tal, que con frecuencia uno se ve tentado a introducir modelos basados en ecuaciones muy simples. Ahora bien, las ciudades colombianas en su mayoría están situadas sobre las cordilleras, mientras que extensas zonas del territorio nacional no poseen ninguna.

Según D. PUMAIN (1982: 8), la distribución del tamaño de las ciudades parece obedecer a reglas inmutables:

En todos los países y en diferentes épocas, se observa casi la misma forma de distribución del tamaño de las ciudades: bastante disimétrica, consta de pocas ciudades grandes y de muchas pequeñas, y el número de ciudades decrece en función del tamaño y bajo una progresión geométrica regular.

Desde esa perspectiva, Colombia parece diferenciarse al menos por tres hechos. En primer lugar, la expansión de su red urbana se apoya sobre la aparición de un gran número de pequeñas ciudades y sobre la concentración de la mayoría de la población urbana en grandes ciudades, en detrimento de las medianas, muy poco numerosas. En segundo lugar, la cúspide de la jerarquía urbana se caracteriza por una cierta inestabilidad, contrariamente a las clasificaciones observadas en las redes estudiadas en Europa Occidental. Por último, la originalidad más impactante del sistema urbano colombiano es el tamaño de Bogotá, la capital de la Nación, que no se destaca radicalmente de las otras grandes ciudades del país, en particular de Medellín, Cali y Barraquilla. Se ha propuesto el término “cuadricefalia” para designar esta “excepción” colombiana, que por otra parte debe ser relativizada (GOUËSET, 1992).

Al interior del “ecúmene urbano” colombiano, reducido sólo a una parte del territorio nacional, la distribución espacial de las ciudades se adecua, no obstante y a grandes rasgos, a las reglas postuladas por los modelos. Gracias al estudio de las trayectorias de las ciudades y de las lógicas de su crecimiento, sobre el período más dinámico y mejor documentado (1951-1993), aparece también claramente el carácter sistémico de la dinámica urbana. En efecto, las

trayectorias de las ciudades están correlacionadas con sus características iniciales. Los flujos migratorios muestran con claridad cómo las áreas de influencia de las ciudades se reparten el territorio, pero también cómo la ciudad más grande, Bogotá, efectivamente ocupa un lugar privilegiado en el sistema.

¿El destino de las ciudades no está determinado más que por el funcionamiento del sistema urbano, o bien algunas de sus dinámicas económicas, sociales y políticas pueden ser generadas de manera independiente al sistema y tener una influencia sobre su posición en el mismo? Plantear esta pregunta, después de haber analizado precisamente el funcionamiento de un sistema urbano particular, seguramente permite aportar argumentos para el debate.

Desarrollaremos este último punto en la sección IV del capítulo, después de analizar las lógicas de distribución de las ciudades en el espacio (secc. I), sus dinámicas y sus trayectorias de crecimiento (secc. II), y luego el papel de los flujos migratorios en su desarrollo (secc. III).

I. LA CONCENTRACIÓN ESPACIAL DE LAS CIUDADES COLOMBIANAS

Con 164 aglomeraciones² de más de 15.000 habitantes en 1993 y una población total de 37,5 millones de habitantes, Colombia no estaba menos dotada de ciudades que Francia, que contaba con 232 unidades urbanas de más de 20.000 habitantes, para una población total de 56,6 millones de personas en 1990. En los dos casos, la relación es de algo más de cuatro ciudades por millón de habitantes, lo que sin duda no prejuzga la morfología de esas ciudades ni las condiciones de vida que las caracterizan. Según este criterio, Colombia se encuentra cerca del promedio de otros países andinos, si se consideran

2 Por "ciudades" se entienden aquí las 164 unidades urbanas de Colombia que tienen más de 15.000 habitantes. La mayoría de estas ciudades están constituidas por una sola cabecera municipal. Sin embargo, ocho de ellas son aglomeraciones compuestas por varias cabeceras. Actualmente, Colombia cuenta con un total de 179 cabeceras municipales de más de 15.000 habitantes. Las cabeceras conurbadas a veces serán consideradas por separado, por ejemplo, para distinguir la tasa de crecimiento de las ciudades-centro respecto de la tasa de las afueras (mapa 1.5). La justificación de estas elecciones se presenta en el anexo 3, bajo las rúbricas "aglomeración", "urbano" y "ciudad".

las estadísticas elaboradas por MORICONI-ÉBRARD (1994: 159 a 182), pero su población se encuentra menos concentrada en la capital, característica que el país comparte con Ecuador.

En 1951, las ciudades colombianas contaban con 3,5 millones de personas, contra 22,5 millones en 1993, y abarcaban respectivamente el 73% y el 89% de la población del conjunto de las cabeceras municipales (tabla 1.1). En poco más de cuarenta años, la población de este conjunto se ha multiplicado entonces por más de seis. Las ciudades han absorbido las cuatro quintas partes del crecimiento de la población colombiana en el período considerado. Las tasas de urbanización de Colombia pasaron de 28% a 61% entre 1951 y 1993 si nos referimos sólo a la población de las unidades urbanas de más de 15.000 habitantes, y de 39% a 67% si nos referimos a la población del conjunto de las cabeceras municipales (anexo 3). Esta progresión ha situado a Colombia más cerca de la tasa promedio de urbanización de América del Sur, cuando esa misma tasa estaba claramente por debajo a comienzos del período³.

TABLA 1.1
EL CRECIMIENTO DE LAS CIUDADES Y SU LUGAR DENTRO DE LA POBLACIÓN COLOMBIANA
(1951-1993)

Cifras en miles de habitantes	1951	1964	1973	1985	1993
Población total	12.149	17.996	23.436	31.004	36.724
Población de las cabeceras	4.701	9.359	13.888	20.308	25.204
Población de las 179 cabeceras > 15.000 habitantes	3.451	7.569	11.553	16.949	22.516
Población de las zonas rurales	7.448	8.637	9.548	10.696	11.520

-
- 3 Según la base *Géopolis* (MORICONI-ÉBRARD, 1994: 173), que sólo considera a las ciudades de más de 10.000 habitantes, Colombia pasó de una tasa de urbanización del 27% en 1950 a una de 63% en 1990, contra un promedio regional de 36% a 67% respectivamente (este promedio excluye los Estados de las Guayanas en todo el período, al igual que a Bolivia, Brasil y Perú en 1990). Según las estadísticas del PNUD, poco precisas por cuanto consideran como “zonas urbanas a las definidas según los criterios nacionales aplicados durante el último censo de población” (1997: 259), Colombia pasó de una tasa de urbanización del 48% en 1960 a una de 72% en 1994, contra un promedio regional de 54% y 75% respectivamente (excluyendo a los Estados de las Guayanas).

Tasa de crecimiento anual en %	1951-64	1964-73	1973-85	1985-93	1973-93	1951-93
Población total	2,98	2,83	2,33	2,12	2,25	2,63
Población de las cabeceras	5,23	4,23	3,17	2,7	2,98	4,00
Población de las 179 cabeceras > 15.000 habitantes	6,04	4,70	3,19	3,55	3,34	4,47
Población de las zonas rurales	1,12	1,07	0,95	0,93	0,94	1,04

Fuente: FLÓREZ, 2000: 64 (cálculos a partir de los datos ajustados de los censos de población) y DANE (datos parcialmente ajustados de los censos de 1985 y 1993) para las estimaciones de las 179 cabeceras.

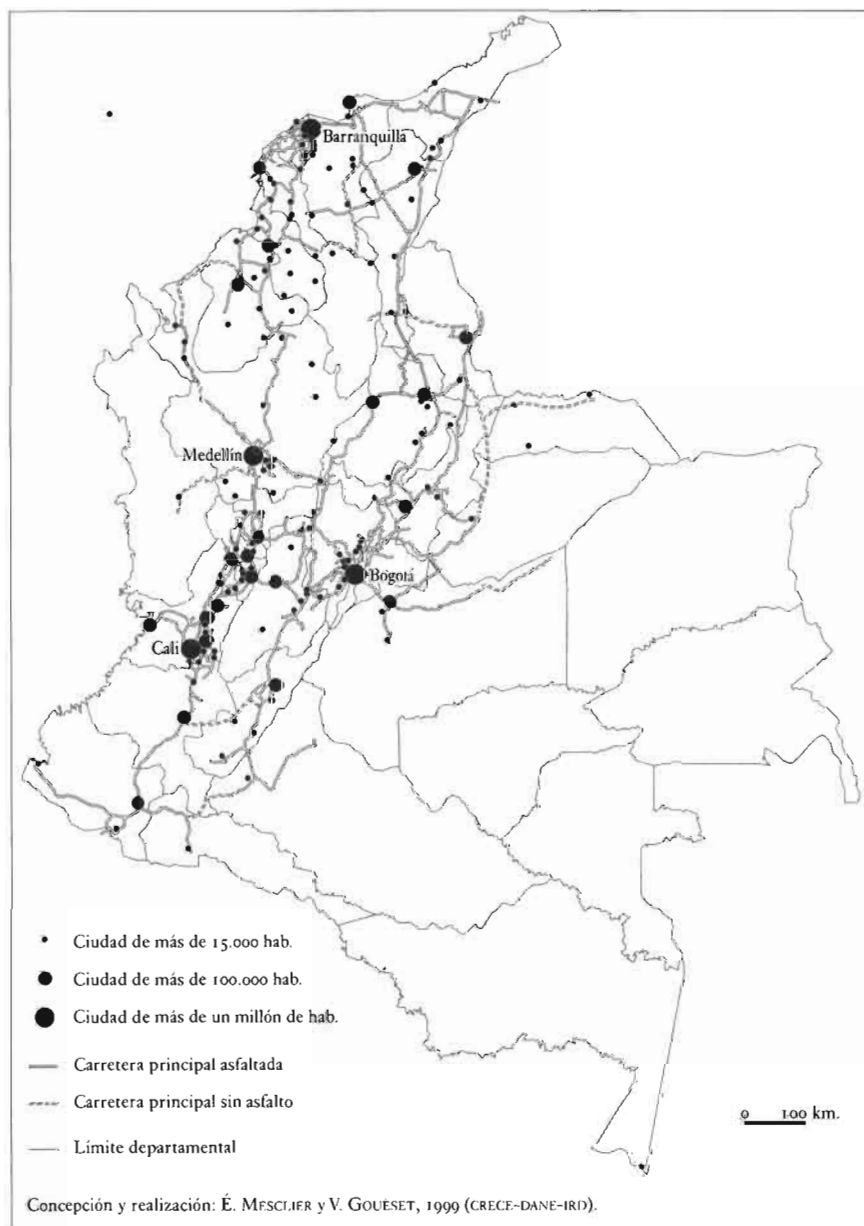
La fórmula de la tasa de crecimiento es la utilizada habitualmente por el DANE en Colombia: $100 \cdot [\ln(\text{PobT} + t) / \text{PobT} / t]$. Cálculos de los autores.

A. UNA DISTRIBUCIÓN MUY DESIGUAL DE LAS CIUDADES EN EL ESPACIO

La observación de la localización de las ciudades en el espacio (mapa 1.1) muestra un sembrado muy irregularmente repartido a través del territorio colombiano. Esta distribución marcadamente anisótropa de las ciudades en el espacio representa una diferencia importante en relación con la red urbana francesa. Es mucho menos original en el contexto de los países andinos, donde uno encuentra en todas partes—más o menos—la misma desigualdad (GONDARD y LEÓN, 2001; PULIDO, 1999).

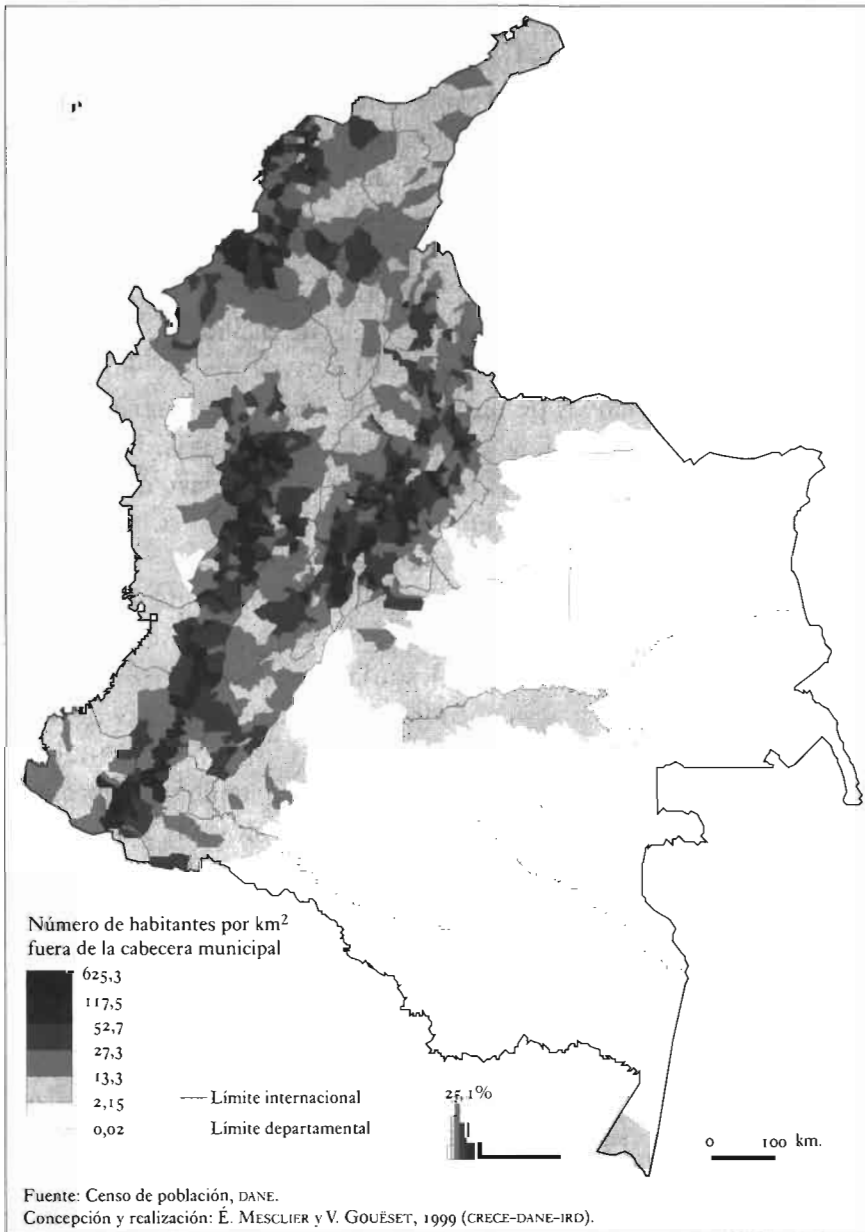
La mayoría de las ciudades están agrupadas en la mitad occidental de Colombia, especialmente en dos áreas: la zona andina (en particular en su zona central, el triángulo Bogotá-Cali-Medellín) y la costa Caribe. La Costa Pacífica y las tierras bajas de la mitad oriental del país (sabanos del Orinoco al norte, y selva amazónica al sur) aparecen como un casi “desierto urbano”, con la excepción del piedemonte andino y de escasos puertos marítimos o fluviales. En estos vastos espacios, que hasta hace poco eran frentes de colonización agraria y zonas con alta población indígena o negra (como en la costa sur del Pacífico)—y que permanecen así, los más enclavados de ellos—, el poblamiento no sólo es más modesto sino también menos urbano. Las ciudades son menos grandes, debido al hecho mismo de las características de los modos de ocupación y de valorización del espacio: agricultura extensiva, con presencia de cultivos ilícitos; zonas de pesca artesanal sobre la costa del Pacífico.

MAPA 1.1
LAS 164 UNIDADES URBANAS DE MÁS DE 15.000 HABITANTES Y LA RED VIAL EN 1993



Edición: Q. PISOAT

MAPA 1.2
DENSIDADES DE POBLACIÓN RURAL EN 1993



B. LOS EFECTOS DE LA SITUACIÓN Y DEL POBLAMIENTO SOBRE LA DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LAS CIUDADES

La muy desigual repartición de las ciudades colombianas dentro del territorio nacional nos incita a reconsiderar el papel de factores como el lugar y sobre todo la situación de las ciudades, antaño sobrevalorados en la geografía urbana.

Desde luego, el emplazamiento de las ciudades colombianas tiene efectos sobre sus posibilidades de expansión física. Mientras las vastas y fértiles altiplanicies donde se fundaron Bogotá y Cali ofrecen hoy grandes perspectivas de desarrollo, el estrecho emplazamiento de Medellín, al fondo de un valle, ha bloqueado rápidamente la expansión espacial de la ciudad-centro y ha provocado el desarrollo precoz de las afueras. El muy escarpado emplazamiento de Manizales, en los flancos de un volcán, ha limitado el crecimiento de la ciudad al igual que las posibilidades de establecer industrias.

No obstante, el emplazamiento urbano es menos decisivo que la situación para comprender las disparidades en el crecimiento. Como ya ha sido establecido (GOUËSET, 1996: 171), en un país tan lleno de contrastes (mapa 0.1), las presiones físicas (relieve, clima) son menos determinantes que la distribución del poblamiento inicial —especialmente rural— en el espacio antes del despegue del crecimiento urbano en el siglo xx. Desde la Conquista y la colonización, las primeras fundaciones urbanas —dependientes de recursos locales de mano de obra— tuvieron lugar principalmente sobre la costa Caribe y en los Andes, en las zonas de mayor densidad de población indígena, pero también en proximidad de los recursos mineros o a lo largo de los ejes de comunicación. Posteriormente, las ciudades que más se desarrollaron están en su mayoría localizadas en las zonas de poblamiento más denso. Todavía en 1993 se observa que la distribución de las ciudades colombianas se concentra principalmente en las zonas con más alta población rural (mapas 1.1 y 1.2). Los contraejemplos son raros y se explican por situaciones particulares: puerto marítimo o fluvial, ciudad de contacto entre montaña y tierras bajas, enclave minero, etc. Esto explica que fuera de la región Caribe (región plana y de fácil acceso), las ciudades se concentren en las áreas más montañosas, mientras que sitios *a priori* más accesibles pero menos poblados han sido muy poco urbanizados, como las tierras bajas orientales, enclavadas en el corazón de la cuenca amazónica; el corredor

de comunicación “natural” e histórico que es el río Magdalena e incluso la Costa Pacífica. Los ciclos de expansión agroexportadora (especialmente de café y azúcar), y después los de industrialización, de desarrollo de servicios y de crecimiento urbano en el siglo xx no hicieron más que reforzar el carácter central del triángulo Bogotá-Cali-Medellín, que se afirmó progresivamente como el corazón agroexportador y luego industrial del país, y como el principal soporte de su malla urbana.

C. DISTANCIAS Y CONEXIONES POR CARRETERAS

Aunque la red urbana colombiana permanece concentrada sobre una porción reducida del territorio, las distancias entre las ciudades son grandes, especialmente si se consideran los tiempos de desplazamiento. La distancia promedio entre las ciudades de más de 10.000 habitantes era de 40 km en 1990 (contra 18 km en Francia), un valor comparable al de los países vecinos (MORICONI-ÉBRARD, 1994: 173). En realidad, este promedio es poco significativo, en primer lugar en razón de la magnitud de los contrastes entre las regiones más urbanizadas, donde se observan distancias bastante cortas (región cafetera del Gran Caldas, sabana de Bogotá, valle medio del Cauca) y las regiones que están menos urbanizadas, como la mitad oriental del país. En el corazón de las regiones más pobladas, las distancias entre las ciudades son más cortas: menos de 400 km entre las tres ciudades de Bogotá, Medellín y Cali; con frecuencia, mucho menos de 40 km entre las ciudades pequeñas y medianas al interior de este triángulo. Sin embargo, los tiempos de tránsito son extensos, incluso dentro de esta Colombia densamente urbanizada, en razón del relieve y de la mediocridad del transporte terrestre. Por ejemplo, se necesita alrededor de un día entero para viajar entre cada una de las tres principales metrópolis. Además, esos tiempos extensos se alargan debido a numerosas eventualidades: estado de las vías y calzadas, accidentes que bloquean las carreteras, crudeza del clima y deslizamientos de tierra que obstruyen las vías. El recrudecimiento de la inseguridad desde mediados de la década de los años 1990 (retenes y detenciones, extorsiones por dinero y secuestros por parte de movimientos armados o de la delincuencia común) ha incrementado las demoras y los costos, al igual que la falta de confianza en los transportes terrestres. El avión sólo

constituye una alternativa limitada, costosa y socialmente inequitativa, que además contribuye a reforzar, lo mismo que las carreteras, el centralismo de las grandes ciudades, que disponen de mejores conexiones aéreas.

En esas condiciones, no es casual que la red urbana sea densa allí donde la red de carreteras también lo es (mapa 1.1), allí donde la accesibilidad y conectividad por carretera son las más elevadas. El crecimiento de las ciudades en el corazón de la Colombia andina y caribe suscita una densificación de la red de carreteras al interior de los espacios más urbanizados, y este crecimiento es alimentado a su vez por las facilidades de comunicación, muy desigualmente repartidas a través del territorio colombiano.

En resumen, y en referencia a los estudios que se han realizado sobre la densidad de la distribución urbana en Europa (CATTAN et ál., 1994: 28 a 34), conservamos la idea de una Colombia caracterizada por contrastes cuya amplitud no tiene equivalente dentro de los países europeos, aunque sí a nivel de Europa en su conjunto. Por un lado, tenemos espacios con fuertes densidades urbanas, donde se observa el bosquejo de una malla regular, conforme a la teoría de los lugares centrales de CHRISTALLER; por otro lado, está el inmenso “vacío urbano” que representa la mitad oriental del país en el mapa. El muy desigual desarrollo de las infraestructuras de transporte contribuye a reforzar ese contraste y constituye un factor determinante del dinamismo de las ciudades colombianas.

Al contrario, y para matizar esta constatación, al observar la dinámica de las ciudades a mediano plazo, se divisa que el impacto de su situación sobre el crecimiento es ampliamente compensado por otros efectos, comenzando por su rango en la jerarquía urbana.

II. CRECIMIENTO DE LAS CIUDADES Y DINÁMICA DEL SISTEMA URBANO DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XX

El crecimiento demográfico de Colombia, particularmente rápido incluso en relación con el resto de América Latina, ha generado la multiplicación de su población por cuatro en medio siglo: 8,9 millones de habitantes en 1938; 36,7 en 1993 (FLÓREZ, 2000: 64; DUREAU y FLÓREZ, 1996: 141). Incluso cuando la

población rural casi se ha duplicado durante este período, pues pasó de 6,1 a 11,5 millones de habitantes, la mayor parte de este crecimiento ha beneficiado a las ciudades, que han conocido un formidable desarrollo. La proporción entre habitantes rurales y habitantes de ciudad se invirtió en medio siglo: el 69% de la población era rural en 1938, el 69% de la población es urbana en 1993. El cambio de una mayoría rural a una mayoría urbana tuvo lugar poco antes del censo de 1964 (tabla 1.1).

Este crecimiento urbano tan rápido fue alimentado a la vez por un masivo flujo migratorio, y por un crecimiento natural muy elevado debido a las características de la transición demográfica en Colombia, en particular gracias a la juventud y la alta natalidad de las poblaciones urbanas. La distribución del poblamiento sobre el territorio nacional, así como la configuración general de la red urbana se vieron modificadas de manera irreversible (mapa 1.3). El sistema urbano, antes conformado por un gran número de pequeñas ciudades de menos de 15.000 habitantes, hoy está dominado por grandes, y a veces muy grandes ciudades (tabla 1.2). El número de cabeceras de más de 15.000 habitantes se multiplicó por cinco entre 1951 y 1993, al pasar de 35 a 179, lo que representa una progresión sin equivalente en Europa, e incluso en América Latina⁴.

A. EXPANSIÓN DE LA RED URBANA Y REFORZAMIENTO DE LAS JERARQUÍAS

En un contexto de urbanización tan rápida, todas las ciudades han crecido pero en formas diferenciadas, aunque siguiendo un principio general que ya fue observado en Francia por D. PUMAIN (1982): la rapidez del crecimiento está ligada menos al tamaño de las ciudades que a un fenómeno de “autocorrelación” en la tasa de crecimiento inicial, que tiende a conservarse en el tiempo (D. PUMAIN, 1982, citado por F. GUÉRIN-PACE, 1993: 116).

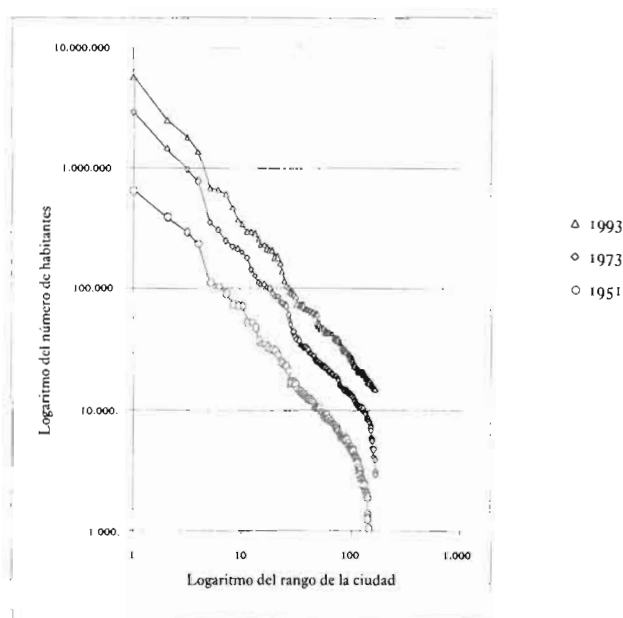
4 Según la base *Geopolis* (MORICONI-ÉBRARD, 1994), el número de ciudades de más de 10.000 habitantes se multiplicó por 1,7 en Francia entre 1950 y 1990 (el promedio de Europa Oriental: 1,3), contra 3,6 en Colombia (el promedio de la América del Sur hispanohablante: 2,7).

TABLA 1.2
REPARTICIÓN POR TAMAÑO DE LAS CIUDADES DE MÁS DE 15.000 HABITANTES EN 1993,
DURANTE EL PERÍODO 1951-1993

	1951			1964			1973			1985			1993		
	n.º	Población	%	n.º	Población	%	n.º	Población	%	n.º	Población	%	n.º	Población	%
Categoría 4: Ciudades < 15.000 habitantes	144	735.228	21,5	115	911.793	12	82	817.035	7	41	514.711	3	-	-	-
Categoría 3: 15.000 < Ciudades < 50.000 habitantes	23	594.391	17	39	992.931	13	65	1.616.809	14	96	2.556.540	15	121	3.355.167	15
Categoría 2: 50.000 < Ciudades < 100.000 habitantes	6	401.268	11,5	13	896.880	12	14	1.057.473	9	13	887.122	5,5	25	1.739.444	7,5
Categoría 1: Ciudades > 100.000 habitantes	6	1.720.308	50	12	4.767.236	63	18	8.061.608	69,5	29	12.990.999	76,5	33	17.420.965	77,5
Total	179	3.451.195	100	179	7.568.840	100	179	11.552.925	100	179	16.949.372	100	179	22.515.576	100

Fuente: Fundación Social, 1998, según los censos de población del DANE. Cálculos de GOUËSET y MESCLIER, 2002.

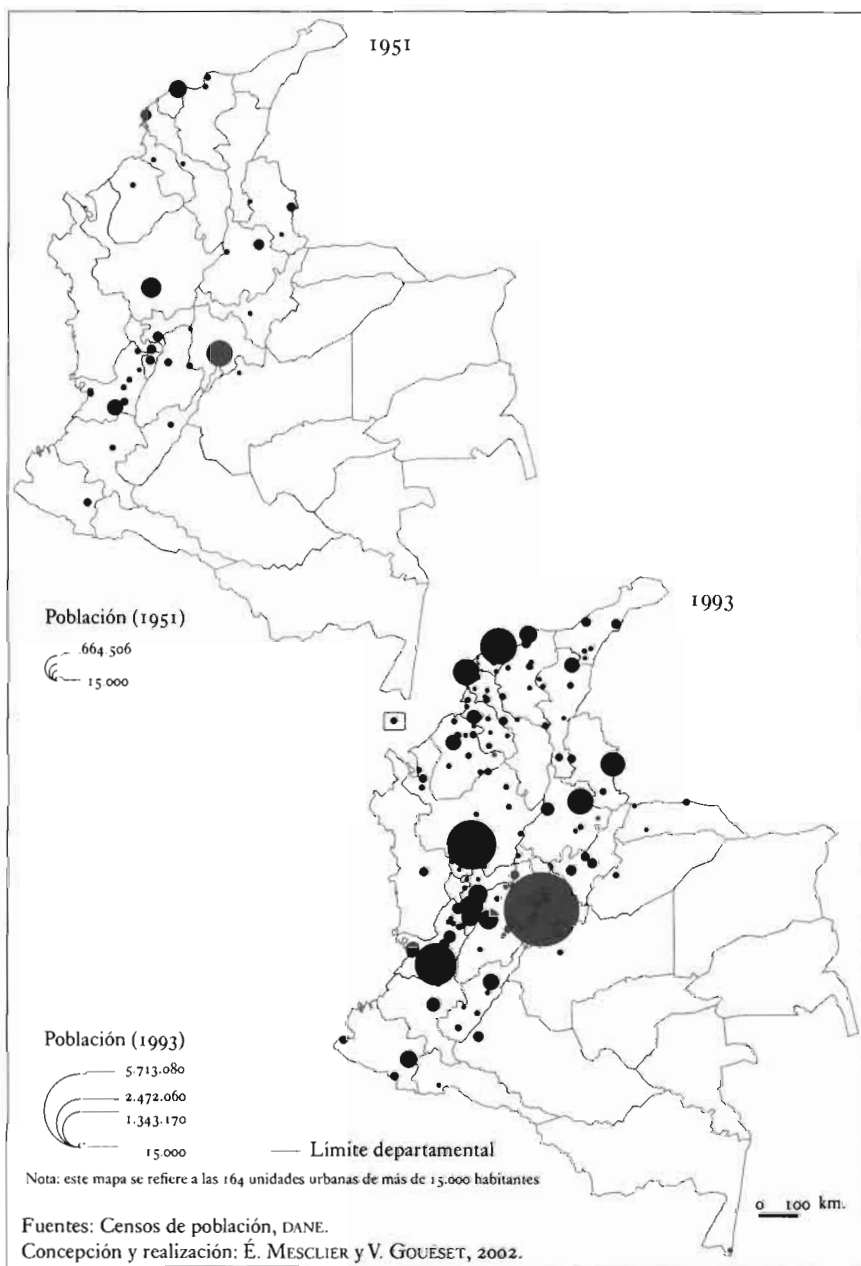
GRÁFICO 1.1
DISTRIBUCIÓN RANGO-TAMAÑO DE LA POBLACIÓN
DE LAS CIUDADES COLOMBIANAS EN 1951, 1973 Y 1993 (CURVAS DE ZIPF)



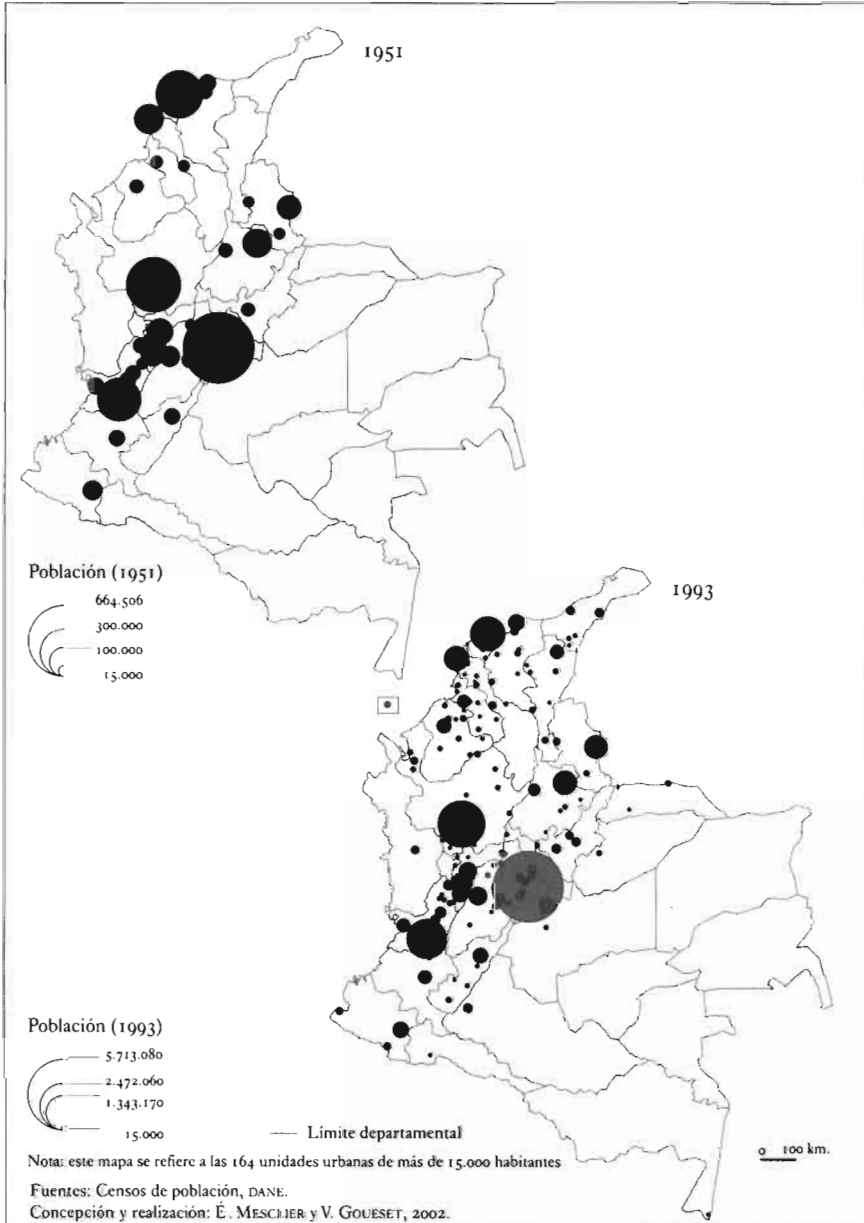
Esta estabilidad relativa, que se percibe claramente en el Gráfico 1.1 (curvas de Zipf), confirma el carácter sistémico de la evolución de la red urbana colombiana, que conserva a largo plazo su distribución jerárquica inicial. En las curvas de Zipf se observa especialmente el mantenimiento de una fuerte característica de la red urbana colombiana entre 1951 y 1993, que es la segmentación de las ciudades por categorías de tamaño. El umbral relativamente modesto entre la primera ciudad (Bogotá) y la segunda (Medellín), que es una especificidad colombiana, contrasta con dos grandes rupturas claramente identificables: por una parte entre la cuarta ciudad (Barranquilla) y la quinta (Cartagena), y por otra parte entre la numerosa cohorte de las grandes ciudades que siguen, y las ciudades medianas. Esta ruptura es observable en alrededor de 100.000 habitantes en 1993, contra 50.000 en 1973 y 20.000 en 1951.

Si la configuración general de la red se mantiene a grandes rasgos en el largo plazo, aparecen cambios entre 1951, 1973 y 1993 en lo que respecta a los

MAPA 1.3
EVOLUCIÓN DE LA RED URBANA ENTRE 1951 Y 1993
A ESCALA DE REPRESENTACIÓN CONSTANTE



MAPA I.4
EVOLUCIÓN DE LA RED URBANA ENTRE 1951 Y 1993 A TAMAÑO MÁXIMO CONSTANTE



tamaños relativos de las ciudades. El mapa 1.4, inspirado en PUMAIN (1997) y en PUMAIN et ál. (1999: 110 a 115) permite especialmente, gracias al recurso de una escala máxima constante (tamaño idéntico de la ciudad más grande en las dos fechas), comparar más fácilmente la configuración de la red urbana en 1951 y 1993, al eliminar visualmente el efecto de los crecimientos de valor absoluto para mostrar sólo la modificación de las posiciones relativas.

Los principales rasgos del crecimiento de las ciudades en Colombia durante la segunda mitad del siglo xx que aparecen aquí son:

- Un efecto de difusión. La aparición de numerosas ciudades, concentradas en las regiones andina y caribe, precisamente donde las densidades rurales son las más fuertes (mapa 1.2)⁵;

- Un efecto de selección. Cierta número de ciudades se destacan en forma clara de las otras, dentro de una red urbana más fuertemente jerarquizada en 1993 que en 1951;

- Un efecto de concentración. Las ciudades más grandes y especialmente Bogotá, reúnen hoy una proporción mayor de la población urbana que en 1951.

Como lo muestra la curva de rango-tamaño (gráfico 1.1), y como lo confirman las cifras del crecimiento por categoría de tamaño (tablas 1.2 y 1.3) al igual que los Mapas 1.3 y 1.4, la red urbana colombiana se ha estructurado, a lo largo de medio siglo de crecimiento, alrededor de dos categorías de ciudades dominantes hoy: por una parte, las *grandes ciudades* (más de 100.000 habitantes), cuyas cifras de población no han cesado de aumentar entre 1951 y 1993 (para 1993 suman 33, y representan las tres cuartas partes de la población urbana), y por otra parte las *ciudades de tamaño modesto* (de 15.000 a 50.000 habitantes), cuyo número ha crecido fuertemente (121 en 1993, contra 23 en 1951) y cuyo peso demográfico global permaneció bastante estable entre 1951 y 1993 (alrededor del 15% de la población urbana).

5 El crecimiento de estas pequeñas ciudades está alimentado en gran medida por una migración de proximidad en los campos, que conserva un nivel de fecundidad alto y donde la modernización de la agricultura alimenta oleadas continuas de emigración. Se trata de un proceso común, que aparece con frecuencia en América Latina, África y Europa, pero que comporta numerosas variantes ligadas en particular a las características de los cambios en la agricultura.

TABLA 1.3
TASAS DE CRECIMIENTO ANUAL DE LAS CIUDADES POR CATEGORÍA DE TAMAÑO
ENTRE 1951 Y 1993

(porcentajes)	1951-1964 (sobre 155 ciudades)*	1964-1973 (sobre 174 ciudades)*	1973-1985 (sobre 179 ciudades)*	1985-1993 (sobre 179 ciudades)*
Categoría 4 Ciudades < 15.000 hab. en la fecha inicial	Promedio: 5,1 Mín: 0,9 Máx: 14,1	Promedio: 5,3 Mín: -3,0 Máx: 25,4	Promedio: 4,3 Mín: -1,4 Máx: 13,9	Promedio: 5,3 Mín: 1,3 Máx: 21,6
Categoría 3 15.000 < Ciud. < 50.000 hab. en la fecha inicial	Promedio: 5,2 Mín: 1,7 Máx: 8,5	Promedio: 3,6 Mín: -0,8 Máx: 9,1	Promedio: 2,8 Mín: -0,3 Máx: 12,2	Promedio: 4,1 Mín: -1,7 Máx: 12,4
Categoría 2 50.000 < Ciud. < 100.000 hab. en la fecha inicial	Promedio: 5,7 Mín: 5,1 Máx: 6,4	Promedio: 3,4 Mín: -1,0 Máx: 5,1	Promedio: 3,4 Mín: 1,1 Máx: 7,6	Promedio: 3,4 Mín: 2,3 Máx: 5,3
Categoría 1 Ciudades > 100.000 hab. en la fecha inicial	Promedio: 6,0 Mín: 4,5 Máx: 7,2	Promedio: 4,0 Mín: 1,0 Máx: 6,0	Promedio: 3,2 Mín: 0,5 Máx: 5,9	Promedio: 3,8 Mín: 1,4 Máx: 10,7

Fuente: DANE, Censos de población. Cálculos de GOUËSET y MESCHIER, 2002.

* Faltan datos para 24 ciudades en 1951 y para 5 ciudades en 1964.

La categoría de las grandes ciudades (más de 100.000 habitantes) fue la que más se benefició con el crecimiento. En número de seis a principios del período (lo que de todas maneras representaba la mitad de la población urbana (tabla 1.2), las grandes ciudades eran tres veces más numerosas en 1973. Su número se duplicó todavía entre 1973 y 1993, año en el que se contaban 33 ciudades de categoría 1 que albergaban a 17,4 millones de habitantes, es decir más de tres cuartas partes de la población urbana de Colombia. La supremacía de la actual jerarquía urbana se ganó antes de 1973, período durante el cual un masivo flujo migratorio (lo veremos más adelante), al igual que una natalidad elevada ligada al rejuvenecimiento de la población, elevaron las tasas de crecimiento a niveles históricos: 6% en promedio para las seis ciudades más grandes entre 1951 y 1964 (tabla 1.3). Después de 1973, las tasas de crecimiento de las grandes ciudades disminuyen de manera sensible, excepto en los casos de las cabeceras situadas en las afueras o en la proximidad de las grandes aglomeraciones (como Soacha, que creció el 11% cada año entre 1985 y 1993). Pero este descenso no es signo de una desconcentración relativa: al contrario, el peso

de las grandes ciudades en el total de la población urbana sigue progresando entre 1985 y 1993, período durante el cual ellas recibieron a las cuatro quintas partes de la variación total de la población urbana en Colombia (tabla 1.2). Esta consolidación de la supremacía de las ciudades que están en la cima de la jerarquía, ya perceptible antes del Censo de 1993 (GOUËSET, 1992 y 1996), está ligada al establecimiento de un “círculo virtuoso” del crecimiento, tan común en América Latina como en Europa: las ciudades más grandes conservan un nivel de crecimiento elevado, a pesar de su avance en el proceso de transición demográfica y de una cierta desaceleración de los flujos migratorios. Esta lógica del crecimiento acumulativo de las metrópolis, que contribuye a reforzar la jerarquía urbana en las fases de mayor dinamismo, es bien conocida en otros lugares, especialmente en Francia (PUMAIN, 1982; GUÉRIN-PACE, 1993; BAILLY y HURIOT, 1999), donde a veces se la designa bajo el término de “autocatálisis urbana” (LÉVY, 2000: 54). Se trata de un modelo relativamente universal al cual, lógicamente, se aproxima bastante Colombia.

La categoría de las pequeñas ciudades ha desempeñado un papel muy importante en el crecimiento de la red urbana colombiana. Como se puede constatar en la tabla 1.2, aunque las grandes ciudades eran muy poco numerosas en la Colombia de 1951 (12 ciudades superaban los 50.000 habitantes), fueron las ciudades más pequeñas (de menos de 15.000 habitantes) las que constituyeron la trama a partir de la cual se densificó la red urbana durante los últimos cincuenta años. La tasa de crecimiento de esta categoría es la más elevada de Colombia, con alrededor de un 5% anual en el conjunto del período (tabla 1.3). Sin embargo, se trata de un promedio que abarca evoluciones diversas en extremo: en el conjunto del período, siempre es en esta categoría donde se encuentran las tasas de crecimiento más elevadas (¡hasta un 25% anual!), pero también las tasas de crecimiento más débiles, en ocasiones negativas. En realidad, la mayoría presenta tasas de crecimiento bastante moderadas. Más adelante (mapa 1.6) volveremos sobre el caso de las pequeñas ciudades cuya población se incrementa rápidamente, las cuales son —con algunas excepciones— siempre las mismas de un período a otro. De manera general, las ciudades pequeñas —poco pobladas al principio— no han ganado, en términos de valor absoluto, cifras considerables de población. Estas ciudades pasan progresivamente a la categoría superior, pero son escasas las que, al crecer, se convierten

en grandes ciudades (tabla 1.4): entre 144 cabeceras municipales al principio en la categoría 4, pasaron 117 a la categoría 3 y sólo 27 pudieron alcanzar las categorías 1 y 2. El círculo muy restringido de ciudades que pasaron de menos de 15.000 habitantes a más de 100.000 entre 1951 y 1993, está conformado únicamente por cabeceras hoy conurbadas a una ciudad grande, con excepción de una capital de departamento particularmente dinámica (Valledupar).

Las ciudades pertenecientes a la categoría 3 (15.000 a 50.000 habitantes) a principios del período, han experimentado un crecimiento más importante a lo largo del medio siglo. De 23 ciudades al principio, sólo 4 permanecieron en esta categoría, que para la mayoría no fue más que de “tránsito” en la época: 15 de estas ciudades están hoy en la categoría 1 (tabla 1.4), y en la actualidad cumplen un papel importante en el tejido urbano colombiano: se trata de capitales departamentales (8), de polos industriales y/o portuarios (5), o de cabeceras conurbadas a ciudades grandes (2). En cambio en el presente, esta categoría 3, ampliamente renovada gracias al ascenso de 117 pequeñas ciudades que antes contaban con menos de 15.000 habitantes, agrupa dos tercios de las 179 cabeceras de nuestra selección (y tres cuartos de las 164 ciudades y aglomeraciones), al igual que el 15% de la población urbana. Son estas pequeñas ciudades las que más han contribuido a la densificación de la distribución urbana tan perceptible en los Mapas 1.3 y 1.4 en 1993.

TABLA 1.4
EVOLUCIÓN DESDE 1951 HASTA EL CENSO DE 1993
DE LAS CIUDADES CONSIDERADAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EN 1951

	1951	1964	1973	1985	1993
Ciudades de menos de 15.000 hab. en 1951 (categ. 4)					
Se conservan en categoría 4	144	115	82	41	
Pasan a 3		28	33	40	41
Se conservan en categoría 3			25	52	76
Pasan a 2		1	3	5	16
Se conservan en categoría 2				4	2
Pasan a 1					4

TABLA 1.4 (cont.)					
	1951	1964	1973	1985	1993
Ciudades de 15.000 a 50.000 hab. en 1951 (categ. 3)					
Se conservan en categoría 3	23	11	7	4	4
Pasan a 2		12	4	3	
Se conservan en categoría 2			6	3	4
Pasan a 1			6	7	2
Se conservan en categoría 1				6	13

Fuente: DANE, Censos de población. Cálculos de GOUËSET y MESCLIER, 2002.
Según PUMAIN, 1982.

En cambio, las ciudades medianas (de 50.000 a 100.000 habitantes) son poco numerosas. En el conjunto, el desarrollo ha beneficiado poco a esta categoría de ciudades, cuya tasa de crecimiento es una de las más débiles desde 1964, y que ha perdido su peso relativo en el largo plazo (tabla 1.3). Las grandes ciudades actuales se mantuvieron poco tiempo en esta categoría, mientras la mayoría de las pequeñas ciudades ha permanecido en las dos categorías inferiores. Esta categoría es hoy un eslabón débil en la red urbana colombiana, con sólo 25 ciudades (y 7,5% de la población urbana) (tabla 1.2), de las cuales una gran parte son polos agroindustriales poco dinámicos y sin mayores perspectivas de desarrollo; en menor medida, son capitales de pequeños departamentos (se cuentan tres) y algunas son ciudades localizadas cerca de las grandes ciudades y que se benefician de esta cercanía.

Se asiste así a un desarrollo sistémico de la red urbana colombiana durante la segunda mitad del siglo xx: la interdependencia entre las ciudades explica que la configuración general de la red –su repartición en el espacio colombiano y su distribución por tamaños– se conserve, no obstante la tendencia de concentración.

Sin embargo, las trayectorias de crecimiento de las grandes ciudades, es decir, los ritmos sucesivos de este crecimiento en el conjunto del período estudiado (1951-1993), están lejos de ser homogéneas. Aún más, es necesario tener en cuenta no sólo categorías por rango de tamaño sino también las trayectorias individuales de las ciudades y las relaciones que sostienen estas trayectorias con las localizaciones en la red urbana.

B. LAS LÓGICAS ESPACIALES DE LAS TRAYECTORIAS DE LAS CIUDADES

Una primera aproximación al estudio de las trayectorias individuales de las ciudades, que resume las observaciones que ya habíamos podido establecer sobre los períodos 1973-1985 y 1985-1993 (MESCLIER et ál., 1999: 54 a 57) y que tiene en cuenta las tasas medias anuales de crecimiento entre 1973 y 1993 (mapa 1.5), demuestra la complejidad de los fenómenos espaciales en juego.

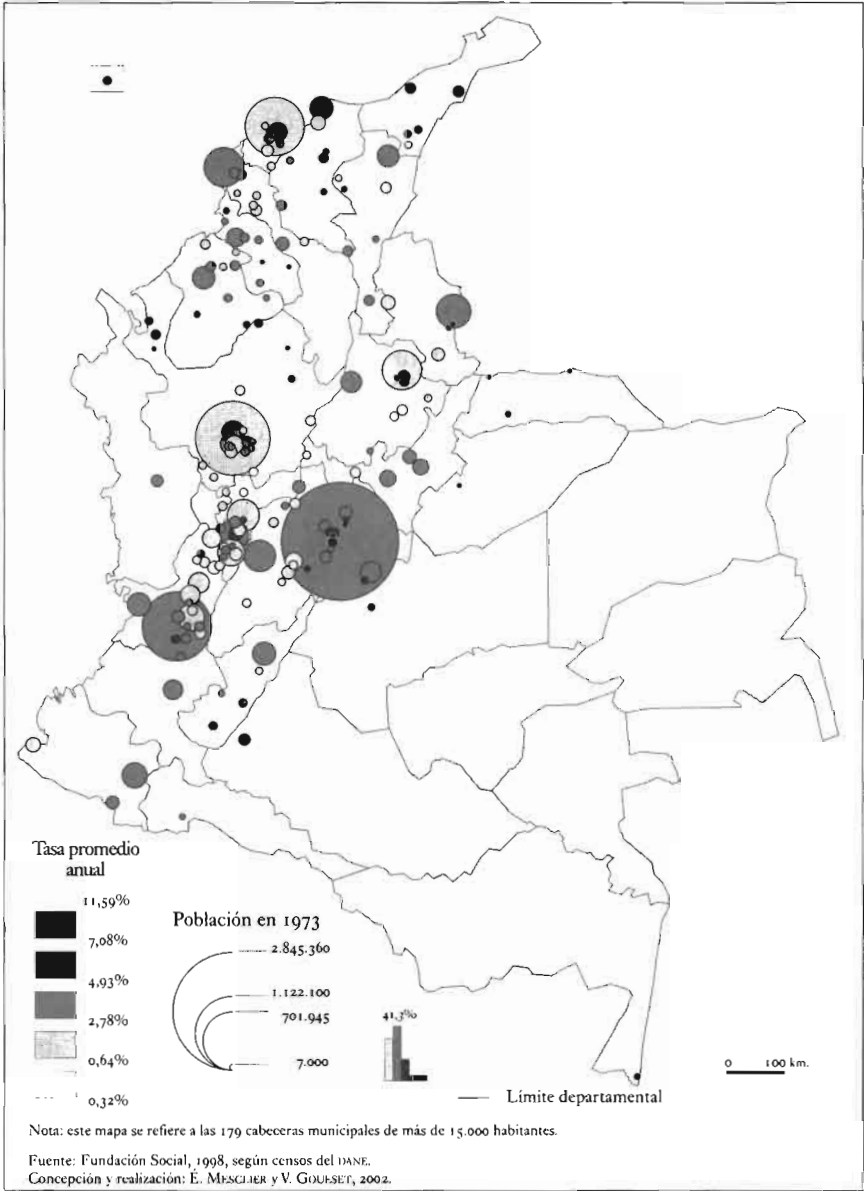
Por una parte, el mapa 1.5 confirma visualmente que tamaño y tasa de crecimiento no están directamente correlacionados. Por supuesto, el tamaño de las ciudades desempeña mecánicamente un rol en la tasa de crecimiento, puesto que el crecimiento relativo es menor cuando se trata de ciudades mayores. Sin embargo, si bien es cierto que sólo las ciudades pequeñas pueden alcanzar tasas de crecimiento muy elevadas, en cambio muchas de ellas tienen tasas de crecimiento moderadas o reducidas⁶. Inversamente, las tasas de crecimiento de las grandes ciudades parecen, gracias al mismo efecto mecánico, mucho más agrupadas en torno al promedio, a pesar de importantes diferencias en las cifras de las respectivas poblaciones.

Por otra parte, los crecimientos raramente son homogéneos en una misma región, incluso si se observan algunos fenómenos convergentes, como el dinamismo de las periferias de las grandes ciudades (que tiende a inducir un menor crecimiento de las ciudades-centro, en particular Medellín, Bucaramanga o Barranquilla), o como el de las zonas de colonización, o al contrario, como el débil dinamismo demográfico de pequeños centros urbanos a lo largo del Magdalena (una arteria antes vital y hoy marginada), de las regiones cafeteras del Tolima, del corredor localizado entre Medellín y el norte del departamento del Valle del Cauca, e incluso de la planicie azucarera y agroindustrial del mismo departamento.

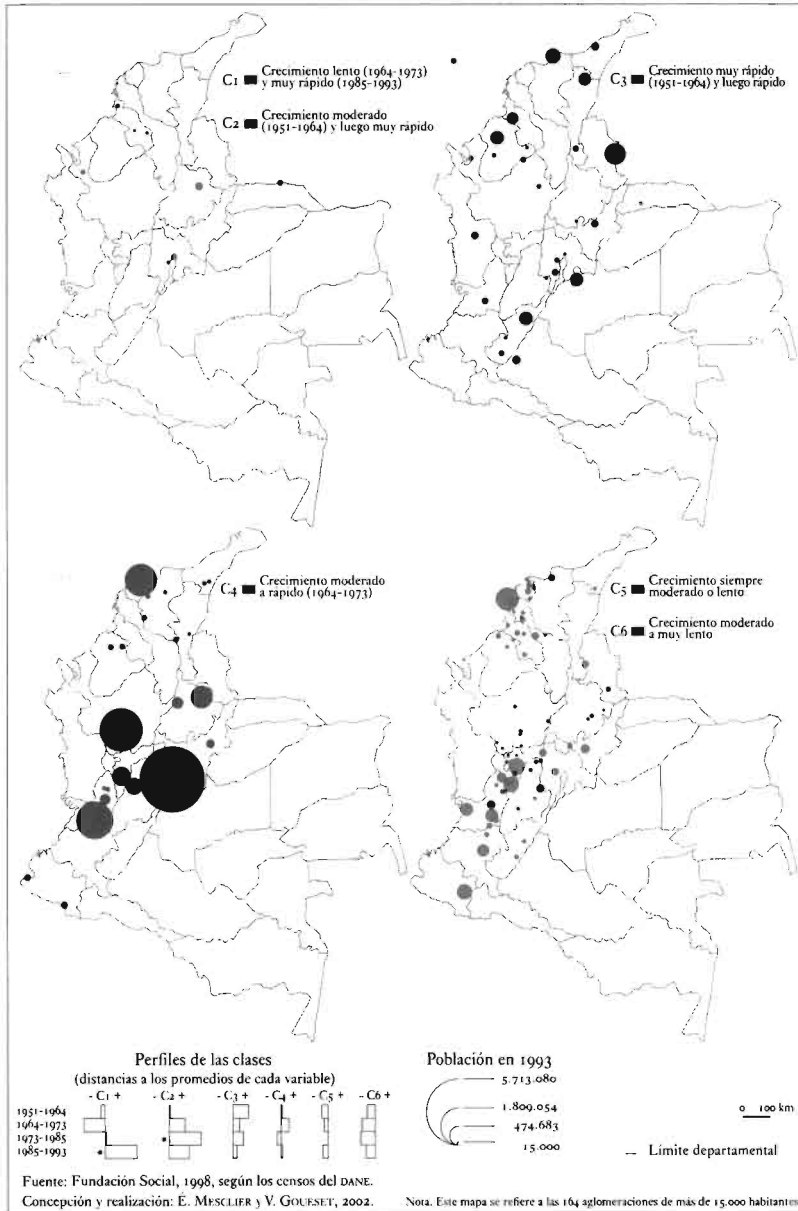
Es al detallar las trayectorias en subperíodos, y al juzgar el recorrido de cada ciudad comparado con el comportamiento del conjunto de las unidades

6 Ninguna ciudad colombiana presentó un crecimiento negativo entre 1973 y 1993; sólo 6 ciudades entre 179 (todas con menos de 40.000 habitantes) experimentaron un crecimiento inferior al 1%. Aquí usamos el término “reducido” de manera relativa y no absoluta.

MAPA 1.5
TASA DE CRECIMIENTO DE LAS CIUDADES ENTRE 1973 Y 1993
A ESCALA DE REPRESENTACIÓN CONSTANTE



MAPA 1.6
LAS TRAYECTORIAS DEMOGRÁFICAS DE LAS CIUDADES (1951 Y 1993)



urbanas, como se obtendrán finalmente las indicaciones más interesantes y más independientes de los cambios en el ritmo de crecimiento del conjunto del sistema. El mapa de las trayectorias de crecimiento de las ciudades (mapa 1.6)⁷, basado en una tipología de los ritmos de crecimiento de las ciudades para cada período intercensal entre 1951 y 1993, permite completar y matizar el panorama de los ciclos de desarrollo urbano en Colombia durante medio siglo.

La tipología obtenida por clasificación automática muestra que la cifra de población inicial resulta menos determinante para explicar el crecimiento global de las ciudades en el período, que su tasa de crecimiento inicial. En efecto, la mayoría de las ciudades muestra una gran estabilidad en su tasa de crecimiento, sea que esta última se conserve permanentemente elevada, media o reducida. Sólo hay algunas pocas excepciones, sobre las cuales volveremos. En cambio, dentro del mismo tamaño se observan disparidades en ocasiones muy fuertes entre los valores extremos de las tasas de crecimiento, en todo el período, cualquiera sea el rango de tamaño implicado (tabla 1.3). Así, entre 1985 y 1993, para las ciudades más grandes el máximo valor (el de Soacha: 10,7%) era casi ocho veces superior al valor más bajo (Palmira: 1,4%). Las disparidades iniciales en las tasas de crecimiento están ligadas a localizaciones particulares en el sistema urbano.

Las ciudades que actualmente están a la cabeza de la red urbana son las que, ya importantes al inicio del período, han conservado tasas de crecimiento superiores al promedio nacional en el lapso que sigue los récords históricos de 1951-1964, y luego iguales a ese promedio (sin embargo, Barranquilla cede su tercer puesto a Cali entre 1951 y 1964). Otras ciudades, todavía medianas en 1951, ingresan al grupo de las grandes gracias a tasas de crecimiento particularmente altas a comienzos del período, que luego se mantienen por encima de los promedios nacionales. Se trata de capitales departamentales, todas ellas distantes del triángulo Bogotá-Medellín-Cali. Cinco de estas ciudades pertenecen a la región Caribe. Cúcuta saltó del décimo al séptimo lugar –su

7 Este mapa está inspirado en los análisis de las trayectorias establecidos para Francia por PUMAIN y SAINT-JULIEN (1989: 21) y por GUÉRIN-PACE (1993: 100). Para Europa Occidental, cfr. CATAN et ál. (1994: 144); para Costa de Marfil, DUREAU (1987) y para Argelia, REDJIMI (2000).

puesto actual— entre 1964 y 1973. En cambio, algunas ciudades que eran importantes en 1951 siempre han tenido tasas de crecimiento un poco inferiores al promedio nacional en el curso del período considerado. La mayoría de ellas son capitales de la región andina, pero en esta situación también se encuentra Cartagena y ciudades que no son capitales, como Buenaventura o Palmira. Así, Armenia ha retrocedido del noveno al undécimo lugar entre 1964 y 1973. Cartagena y Bucaramanga intercambiaron varias veces sus quinto y sexto lugares —sus puestos actuales respectivamente— hasta 1985. Esta inestabilidad de la cúpula de la jerarquía urbana colombiana no data del período de más intenso crecimiento: tal inestabilidad afecta a todo el siglo XX, sobre todo hasta 1973 (GOUËSET, 1998, 9). Cuanto más se desciende en la jerarquía o más se vuelve hacia atrás, hasta el censo de 1938 e incluso hasta el de 1918, más aumenta la inestabilidad entre las diferencias de cifras que se reducen.

D. PUMAIN (1982, 8) ha mostrado que, en general, el crecimiento urbano modifica poco la jerarquía de las redes urbanas. ¿Cómo interpretar las reclasificaciones de las grandes ciudades, numerosas en Colombia, cuando son tan raras en otras partes? Sin duda, la antigua sobrerrepresentación de las grandes ciudades, que aparece en la curva de Zipf como un dato estable entre 1951 y 1973 (gráfico 1.1), explica en parte esta evolución: hay un gran número de ciudades muy semejantes en tamaño; por tanto, resulta lógico que las variaciones a veces mínimas en los ritmos de crecimiento provoquen reclasificaciones, estas últimas sustentadas en cifras de población limitadas.

Sin duda, el estatus de las ciudades al seno de la red urbana es una segunda explicación para esas reclasificaciones. Las ciudades más grandes, en particular las capitales departamentales, parecen haber representado una competencia, en el período considerado, para las otras grandes ciudades cercanas a las primeras o que se encontraban bajo su dependencia administrativa.

En este proceso de selección, ciudades antaño importantes gracias al dinamismo de su economía, pero que no son capitales, han padecido una carencia de rol administrativo. Se trata de una evolución clásica, conforme a las reglas observadas en los estudios basados en el análisis espacial. Así, el centro agro-industrial de Palmira, duodécima ciudad de Colombia en 1973, perdió siete lugares en 1993; y el puerto de Buenaventura, en la Costa Pacífica, después de ocupar el puesto 14 en 1973, perdió cuatro lugares en 1993. Estas dos

ciudades pertenecen al mismo departamento, el Valle del Cauca, cuya capital Cali duplicó sus cifras en el mismo período.

Uno estaría tentado a explicar también las modificaciones de la jerarquía urbana mediante la inestabilidad económica e incluso la decadencia relativa de algunas regiones, cuyo dinamismo se agotó a lo largo de la segunda mitad del siglo xx. Las principales víctimas fueron las ciudades del Eje Cafetero central (Manizales, Armenia) y del Eje Azucarero (todas las ciudades agroindustriales del Valle del Cauca, fuera de Cali). El relativo “estancamiento” del corazón azucarero y cafetero de Colombia, en el centro de lo que a veces se llama –abusivamente, como se puede constatar aquí– el “Triángulo de Oro” de Colombia (Bogotá, Medellín y Cali), es particularmente espectacular. Sin embargo, esta pérdida de dinamismo sin duda está más ligada a la competencia de las tres metrópolis colombianas –que han concentrado la mayor parte de los flujos migratorios en detrimento de otras ciudades de la región (secc. III)– que a las posibles dificultades de la región misma, las cuales todavía no eran importantes en 1993. La grave crisis del sector agrícola –en particular del café–, que golpeó a Colombia después de esta fecha, limita todavía más las perspectivas de crecimiento de esas ciudades, que ya padecieron la competencia de las metrópolis.

Las capitales de la región Caribe, pese a padecer una coyuntura económica desfavorable (con excepción de Cartagena), han presentado más bien una tendencia a progresar (Santa Marta, Montería, Valledupar y Sincelejo), lo cual muestra que la relación entre los crecimientos económico y demográfico no es unívoca (secc. IV). La localización de estas ciudades en la red, apartadas del “triángulo metropolitano” Bogotá-Cali-Medellín, puede aparecer entonces como uno de los factores de su dinamismo, que se añade a la fecundidad particularmente alta de su población.

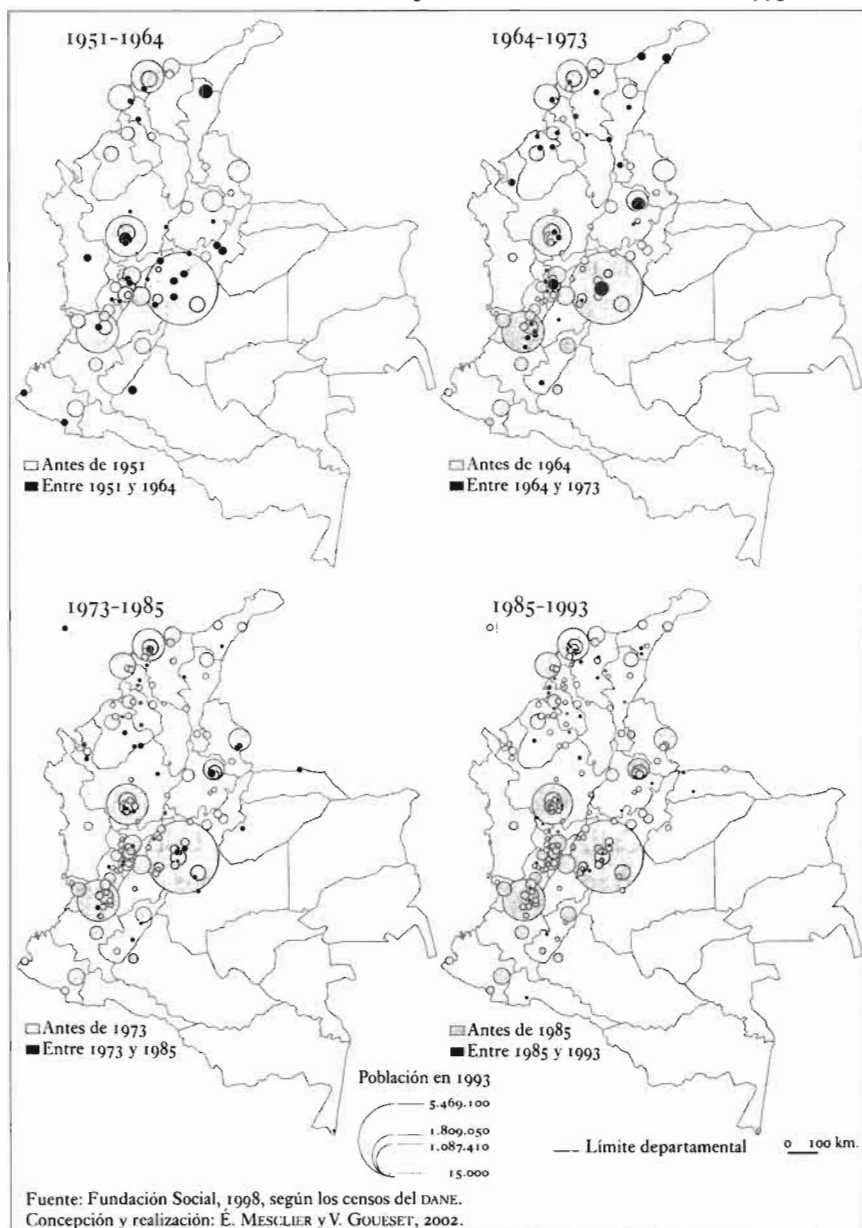
En el otro extremo de la red urbana, las ciudades pequeñas y medianas se caracterizan, como ya se dijo, por tener tasas de crecimiento bastante moderadas: muy pocas de ellas han llegado en el largo plazo a competir con las más grandes. El mapa 1.7, que ofrece una visión complementaria de la renovación de la red urbana a través de la emergencia de ciudades pequeñas, demuestra que la red actual de las grandes ciudades ya estaba establecida antes de 1951. Entre las ciudades que entran a formar parte de la red urbana

a lo largo del período, sólo Valledupar y cinco cabeceras municipales de las afueras de las grandes aglomeraciones son ahora ciudades de más de 100.000 habitantes. Cierta cantidad de ciudades pequeñas presentan sin embargo tasas de crecimiento medias o elevadas a lo largo del período, e incluso constituyen categorías aparte debido a la brusca aceleración de su tasa de crecimiento, sea al principio o al final del período. Eso se explica por la conservación de un crecimiento natural importante, por tener un rol de primer grado en las migraciones de proximidad, y sobre todo por la recepción de poblaciones de origen más lejano: en la periferia de las grandes ciudades, por una parte, y en zonas de colonización por otra parte. Debido al tamaño pequeño de estas ciudades, las migraciones generan un efecto particularmente apreciable sobre su tasa de crecimiento global.

Contrariamente a lo ocurrido en las ciudades ya importantes a comienzos del período, en el caso de los pequeños centros urbanos la vecindad de ciudades muy grandes no parece entrar en contradicción con la aparición de unas tasas de crecimiento elevadas o muy elevadas. Todo lo contrario: los municipios periféricos y las ciudades suburbanas, situados en la cercanía de las grandes ciudades colombianas, tienen un papel importante en la renovación de la red urbana. Se trata a la vez de ciudades surgidas a principios del período (entre 1951 y 1964 o entre 1964 y 1973; mapa 1.7) y de ciudades que hoy se encuentran entre las más grandes (más de 50.000, e incluso más de 100.000 habitantes), cuyas tasas de crecimiento fueron con frecuencia espectaculares (mapa 1.5). Todas las ciudades son afectadas por el fenómeno, especialmente alrededor de Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Bucaramanga y Cúcuta. Además, se observa un efecto de “gradiente de proximidad” en algunos casos, como Medellín o Barranquilla (e incluso Bogotá, donde la situación es más compleja), que testimonian la cronología del proceso: las afueras cercanas aparecieron a comienzos del período y hoy en día están muy pobladas, mientras que las ciudades más alejadas aparecieron recientemente (1985 ó 1993) y sus cifras absolutas de población permanecen modestas.

El mapa 1.7 muestra que el surgimiento de ciudades ha sido numeroso en las zonas de producción agrícola intensiva y en los frentes de colonización, como los valles del Cauca y del Magdalena, el piedemonte oriental de los Andes, e incluso las planicies del interior de la región Caribe. Pero los crecimientos

MAPA 1.7
APARICIÓN DE LAS CIUDADES DE 15.000 HABITANTES O MÁS HASTA 1993



Edición: O. PISSOAT

sólo son rápidos en el piedemonte oriental de los Andes, en el interior del Urabá y en la península de La Guajira, es decir, en las regiones más alejadas de las grandes metrópolis. La localización en la red urbana parece entonces cumplir, incluso allá, un papel esencial en las trayectorias, al lado de las características regionales que hacen posible esta dinámica en la región Caribe. En efecto, en este último caso, las fuertes densidades rurales —alimentadas por una fecundidad que permanece más elevada que en los campos andinos y también por una modernización de la agricultura particularmente brusca— han liberado una abundante mano de obra que ha nutrido el crecimiento de un gran número de ciudades pequeñas. Sin duda alguna, resultaría abusivo ver en este crecimiento de las pequeñas ciudades de la región sólo una consecuencia de la violencia y un problema de “desplazados” (argumento frecuentemente evocado en Colombia, sin embargo), aunque el impacto de la violencia ha desempeñado un papel importante, como lo muestra la mayoría de los estudios empíricos sobre el tema⁸.

Paralelamente, se observan tasas de crecimiento bastante reducidas en numerosas ciudades pequeñas del interior de la región Caribe, lo cual explica el retraso que acumularon en el largo plazo. El mismo fenómeno se reproduce en la región andina, donde a veces llega a afectar incluso a las capitales menos dinámicas, que no han resistido la competencia de las más grandes. Este proceso se observa en particular en el corazón del triángulo metropolitano Bogotá-Medellín-Cali, de donde no emergen más que Pereira e Ibagué, las dos sedes más industrializadas de esta región.

En suma, se constata que la renovación de la red urbana mediante la aparición de pequeñas ciudades entre 1951 y 1993, lejos de significar un movimiento de “contraurbanización” —para retomar un concepto que fue objeto de una amplia controversia en Europa (CATTAN et ál., 1994: 149 y 150)—, más bien traduce el reforzamiento de la influencia de las grandes ciudades, según un proceso de “concentración diluida” (ibíd.), producto de los movimientos de periurbanización y de metropolización. El crecimiento muy moderado de

8 Por ejemplo, GRACIA, 1999: 150 a 163, y los estudios que lo acompañan (CUBIDES y DOMÍNGUEZ, 1999), e incluso PISSOAT y GOUËSET, 2002.

la mayoría de las ciudades pequeñas y medianas, fuera de las localizaciones particulares evocadas, da testimonio de ello.

C. LOS PROGRESOS DE LA PRIMACÍA URBANA DE BOGOTÁ

El caso de Bogotá, la capital de Colombia y su metrópoli más grande, ya ha sido ampliamente estudiado. La aparente reducción del peso demográfico de esta ciudad en el sistema urbano nacional, y especialmente en relación con las tres ciudades siguientes —Medellín, Cali y Barranquilla (todas tres “millonarias” desde 1985)—, constituye una originalidad en América Latina, donde generalmente existe una ruptura importante entre la primera ciudad y la segunda, o, como en los casos de Ecuador y Brasil, entre la segunda y la tercera. Esta originalidad colombiana ha sido analizada desde 1990 por CUERVO, quien ha mostrado especialmente que la primacía de Bogotá sobre la red urbana colombiana es tardía y limitada; su adelanto respecto a las ciudades siguientes incluso tuvo un breve momento de decrecimiento a principios del siglo XX, durante el despegue industrial y mientras el crecimiento demográfico comenzaba justamente a acelerarse.

TABLA 1.5
EVOLUCIÓN DE LOS INDICADORES DE LA PRIMACÍA URBANA DE BOGOTÁ
(1938-1993)

	Índice de población total (a) %	Coficiente de intensidad cronológica (b) %	Índice de población urbana (c) %	Índice de primacía (d)	Índice de las cuatro ciudades (e)
1938	4,09	7,04	12,34	1,47	0,87
1951	6,19	16,22	14,78	1,69	0,78
1964	9,71	27,03	18,28	1,77	0,91
1973	12,52	31,23	21,00	1,97	1,02
1985	14,07	12,89	21,42	2,20	1,11
1993	14,56	6,19	21,16	2,31	1,18

Fuentes: FLÓREZ, 2000: 78 y GOUËSET, 1998: 151 (según CUERVO, 1990); salvo índice de primacía.

(a) IPT = Población de Bogotá / Población total de Colombia (en %)

(b) CIC = $(IPT_i - IPT_j) / (i - j)$, donde i = fecha final y j = fecha inicial

(c) IPU = Población de Bogotá / Población urbana de Colombia

(d) IP = Población de Bogotá / Población de la segunda ciudad (según MORICONI-ÉBRARD, 1993)

(e) ICC = Población de Bogotá / Población de las tres ciudades siguientes

En realidad, si se observa el conjunto de los indicadores de la primacía de Bogotá desde 1938 (tabla 1.5), especialmente el índice de población total (IPT) y el índice de población urbana (IPU), se percibe que el peso de Bogotá en la población colombiana, e incluso simplemente en la población urbana, nunca ha dejado de progresar desde esa fecha. Esta progresión de Bogotá, bastante lenta al comienzo, con un coeficiente de intensidad cronológica (CIC) de 7% en 1938, en seguida se acelera hasta alcanzar sus máximos en 1964 (27%) y especialmente en 1973 (31%), antes de decrecer rápidamente y de volver a caer por debajo de su ritmo inicial (6%) en 1993. La periodicidad de esta evolución coincide con la de la intensidad de los flujos migratorios hacia la capital colombiana (secc. III). El índice de las cuatro ciudades (ICC), que mide el peso de Bogotá en relación con las tres ciudades siguientes (Medellín, Cali y Barranquilla), disminuye sólo el 9% entre 1938 y 1951, antes de progresar de manera constante hasta el presente. La inflexión del ICC a comienzos del período está ligada sobre todo al formidable crecimiento de Cali entre las dos fechas, al igual que al buen mantenimiento de las otras dos ciudades, especialmente Medellín, que era el primer foco industrial de Colombia durante el primer censo de estas actividades en 1945.

A pesar de ese reforzamiento tendencial de la primacía urbana de Bogotá, el caso colombiano conserva su originalidad. Mientras que el crecimiento urbano es muy rápido a todo lo largo del siglo XX, y que los colombianos se desplazan masivamente hacia las más grandes ciudades, la concentración de la población en la primera ciudad es bastante modesta y progresa muy lentamente (excepto en 1951 y 1973). Todavía en 1993, Bogotá concentra el 14% de la población colombiana y el 21% de la población urbana. La brecha entre la primera ciudad y la segunda permanece limitada (Bogotá sólo está 2,3 veces más poblada que Medellín). Fuera de la capital, Colombia cuenta con tres metrópolis que superan el millón de habitantes y Bogotá no está más que 1,2 veces más poblada que las tres ciudades siguientes reunidas.

Se ha propuesto el término de “cuadricefalia urbana” para designar esta figura de una red urbana dominada por cuatro metrópolis (GOUËSET, 1992). Los límites de esta cuadricefalia también han sido mostrados (ibíd.): hoy, Bogotá continúa creciendo más rápidamente que las otras grandes ciudades colombianas y, sobre todo, la primacía económica de Bogotá es muchísimo mayor que su peso demográfico, el cual sigue siendo relativamente moderado (secc. IV).

III. LA IMPORTANCIA DE LOS FLUJOS MIGRATORIOS EN LA EVOLUCIÓN DE LA RED URBANA

La evolución diferenciada de los elementos del sistema urbano, en términos de tamaño y de tasa de crecimiento, se explica mediante las características de dos factores de cambio demográfico: el movimiento natural y el saldo migratorio. En el caso colombiano, el primero, globalmente favorable a todas las ciudades, tiene poco efecto discriminante en la jerarquía urbana, mientras el segundo resulta, por el contrario, decisivo para explicar el desarrollo de ciudades más grandes, comenzando por Bogotá.

A. UNA ESTRUCTURA DE POBLACIÓN GLOBALMENTE FAVORABLE AL CRECIMIENTO DE LAS CIUDADES

En numerosos estudios demográficos se ha establecido que la estructura de la población urbana, modificada por la afluencia de población migrante a todo lo largo del siglo XX, en parte es responsable del rápido crecimiento de las ciudades colombianas (URRUTIA, 1990; DUREAU y FLÓREZ, 1996; FLÓREZ, 2000). Este efecto reposa sobre algunos principios simples que nos limitaremos a citar (se volverá sobre este problema en el capítulo segundo), y que están ligados simultáneamente a la composición de los flujos migratorios y a la evolución de los modos de vida en la ciudad:

- Las mujeres son más numerosas que los hombres en la ciudad, pues los flujos de emigración rural han correspondido más a las mujeres que a los hombres (FLÓREZ, 2000: 69)⁹¹;

- Con la llegada masiva de jóvenes adultos migrantes, la estructura por edad de las poblaciones urbanas ha sido y es propicia a un crecimiento natural elevado (FLÓREZ, 2000: 69);

- La sobrerrepresentación de las mujeres en edad de procrear, que resulta de los factores precedentes, compensa el descenso global de la fecundidad en la ciudad y mantiene elevadas las tasas de natalidad.

9 La tasa de masculinidad es reducida en todas las ciudades, y muy constante: entre 80% y 90% en la mayoría de las ciudades de más de 50.000 habitantes (MESCLIER, GOUËSET et ál., 1999: 76).

Por estas razones, a las que hay que sumar la reducción de la mortalidad infantil en la ciudad (FLÓREZ, 2000: 16 a 18), el crecimiento natural permaneció elevado en las ciudades colombianas durante toda la segunda mitad del siglo xx, el crecimiento poblacional se debe cada vez más al movimiento natural —movimiento vegetativo— que al aporte migratorio directo como factor de crecimiento urbano, mientras que entre 1951 y 1964 el 37% del crecimiento urbano era atribuible a la inmigración, esta proporción cayó a 31% entre 1973 y 1985 (DUREAU y FLÓREZ, 1996: 148).

No obstante, y a pesar de variaciones regionales a veces sensibles (tasa de fecundidad más elevada en las pequeñas ciudades y en las ciudades de la costa Caribe, por ejemplo, donde los grupos de edad más fecundos están, en cambio, un poco menos representadas que en las grandes ciudades del interior), el elevado movimiento natural ha beneficiado al conjunto de las ciudades colombianas y no parece ser un factor importante de diferenciación del crecimiento, contrariamente a las migraciones.

B. DESDE UNA EMIGRACIÓN RURAL MASIVA
ORIENTADA HACIA LAS MÁS GRANDES CIUDADES,
HASTA UNA DIVERSIFICACIÓN DE LOS FLUJOS
Y UN REFORZAMIENTO DE LA POLARIZACIÓN HACIA BOGOTÁ

Las migraciones internas han constituido el principal estímulo para el crecimiento urbano en Colombia durante la segunda mitad del siglo xx, bien sea directamente, a través de la llegada de nueva población, o indirectamente, porque esa población genera (debido a las características demográficas que acabamos de mencionar) un fuerte crecimiento natural. Las migraciones y el crecimiento urbano funcionan de manera sistémica: se trata de un sistema que opera a escala nacional y en el cual los flujos migratorios están estructurados según un principio jerárquico bastante estable en el largo plazo.

A partir de la década de 1950 se establece en Colombia un vasto proceso de migración rural-urbana. Entre 1964 y 1973, más de 250.000 personas abandonan cada año los campos para ingresar en las ciudades (BANGUERO, 1985). El movimiento se intensificó a principios de la década de 1970: la tasa anual de migración alcanzaba entonces el 2,2%. Las causas de este movimiento, que han

sido bien estudiadas en Colombia (FLÓREZ, 2000: 67), son del mismo orden que en muchos países de América Latina en el mismo momento: expulsión de la población del campo bajo el efecto de una sobrepoblación relativa debida a la transición demográfica y a la modernización de la agricultura; atracción representada por las ciudades en pleno desarrollo, que ofrecían ventajas sociales y económicas más y más evidentes comparadas con las de las zonas rurales. La Violencia, entre 1948 y 1953, y sus consecuencias en los años siguientes, sin duda ampliaron el movimiento pero sin desencadenarlo o convertirse en su motor principal (GOUËSET, 1992: 57; FLÓREZ, 2000: 67), contrariamente a lo que con frecuencia se sostiene en Colombia.

Entre 1951 y 1973, la emigración rural estaba ampliamente polarizada hacia las más grandes ciudades del país y ocurría en el seno de cuencas migratorias en expansión, pero que permanecían relativamente compartimentadas (GOUËSET, 1992, 57 y 58). Fueron sobre todo las capitales más pobladas de los departamentos las que se beneficiaron de este proceso, y en particular las cuatro principales metrópolis que absorbieron a la población de su *hinterland* rural y de su zona de influencia regional (ibíd.). Entre 1964 y 1973, Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla absorbieron el 40% del total de los flujos migratorios del país (RUEDA, 1979). La tasa promedio anual de migración neta de estas ciudades era elevada, incluso más en Bogotá (2,7%) que en Medellín (2,1%) y Cali (2,0%), y sobre todo, que en Barranquilla (FLÓREZ et ál., 1987).

A partir de 1973, disminuyó la migración desde los campos hacia las ciudades, al igual que el aporte de la migración rural al crecimiento demográfico de las últimas, mientras surgían nuevos polos de atracción en las ciudades intermedias (con menos de 250.000 habitantes), que alcanzaban tasas anuales de migración neta superiores a 4% entre 1973 y 1985. Estas ciudades, poco numerosas (localizables en el mapa 1.5), corresponden a categorías particulares ya mencionadas a comienzos de este capítulo y descritas por RUBIANO (1992) o GOUËSET (1996): ciudades fronterizas o portuarias, ciudades situadas en el corazón de zonas de explotación agrícola intensiva (regiones cafeteras, frentes de colonización agrícola), ciudades petroleras o mineras.

A medida que Colombia se urbanizaba, las migraciones entre las ciudades igualaron progresivamente el paso a los flujos de origen rural. Las décadas de 1970 y 1980 fueron marcadas por una diversificación de las direcciones de

la migración, mientras la complejidad de las trayectorias migratorias venía aumentando. Junto a la emigración rural de corta distancia, comenzaban a desarrollarse migraciones de origen urbano de larga distancia. El conjunto de los movimientos funcionaba de acuerdo con el modelo clásico de selectividad de la migración, el cual postula que la migración de larga distancia es más calificada que la de corta distancia. La diversificación de las direcciones de la migración y la diversificación de las características de la población migrante van a la par.

El censo de 1993 demuestra esta importante modificación del sistema migratorio colombiano, a la vez en la intensidad y en las direcciones de la migración (MARTÍNEZ y RINCÓN, 1997: 253). Bogotá continúa ejerciendo una atracción sobre los departamentos vecinos (Boyacá y Cundinamarca suministran el 36% de la migración entre 1988 y 1993), pero también comienza a ejercerla en forma significativa por fuera de su cuenca migratoria tradicional, en regiones densamente pobladas y especialmente en las grandes ciudades. Bogotá se afirma como un “foco del sistema territorial colombiano” (JARAMILLO, 1998: 117), que polariza más y más las migraciones interurbanas nacionales. Ya entre 1980 y 1985, la mitad de los migrantes llegados a Bogotá provenían de una capital departamental; después, entre 1988 y 1993, Bogotá absorbió la cuarta parte de las migraciones interdepartamentales del país (MARTÍNEZ y RINCÓN, 1997: 254). Paralelamente a este reforzamiento de la atracción de Bogotá, los movimientos migratorios siguieron diversificándose. Es el caso, por ejemplo, de los movimientos desde el Meta en dirección al Casanare, o de la fuerte migración del Cauca y en menor medida de Nariño, hacia el departamento del Valle del Cauca. MARTÍNEZ y RINCÓN no vacilan en hablar de una “tendencia a la desconcentración de la migración” (1997: 253) que paradójicamente refuerza el peso de Bogotá, única ciudad grande que se beneficia a la vez de la permanencia de las migraciones de proximidad y de la atracción creciente sobre los flujos de origen más urbano y más lejano.

Esas modificaciones recientes han tenido el efecto de relativizar la segmentación del territorio colombiano en cuencas migratorias antes relativamente cerradas, al menos hasta 1973 (JARAMILLO, 1998), aunque sin cuestionar su configuración general, que aparece claramente en el mapa 1.8.

C. LOS FLUJOS MIGRATORIOS HACIA LAS METRÓPOLIS

El mapa 1.8, elaborado a partir de los lugares de origen de la migración (e indicando, en cuatro aglomeraciones, el municipio de nacimiento de la población residente en 1993), y el mapa 1.9, elaborado, por el contrario, según los lugares de destino de la migración (clasificación de los municipios colombianos según el lugar de residencia en 1993 de las personas que han emigrado de su municipio de nacimiento), confirman las tendencias que acabamos de mencionar. Elaborados a partir de los lugares de nacimiento de los migrantes y haciendo abstracción de las etapas migratorias hasta 1993, estos mapas tienen la ventaja de presentarnos una perspectiva de largo plazo. Las cuatro metrópolis concentran en 1993 un tercio del volumen total de la población colombiana que ha abandonado su lugar de nacimiento (o sea un poco menos que entre 1964 y 1973), y Bogotá el 19% ella sola.

Las cuencas migratorias de las cuatro metrópolis se resaltan en formas muy claras en los dos mapas:

- Una cuenca limitada sobre todo al departamento de Antioquia para Medellín, pero que funciona de manera muy exclusiva en este departamento, muy poblado desde el principio (mapa 1.2).

- Una cuenca más extendida y más difusa en Cali, de donde emerge sin embargo un eje preponderante que comienza en la zona cafetera del Viejo Caldas al norte (una zona multipolarizada, dividida entre la atracción de sus propias capitales departamentales y la de las tres metrópolis), bordea los valles medio y superior del río Cauca (donde la atracción de Cali es exclusiva) y termina en el gran valle interandino de Nariño, al sur. De igual modo, la influencia de Cali es dominante en todo el litoral Pacífico comprendido entre la frontera ecuatoriana y el sur del Chocó, lo que representa cifras de migrantes muy importantes, en particular en los flujos recientes (cap. segundo).

- Una cuenca bastante grande pero más dispersa para Barranquilla, desde el departamento de Córdoba hasta el de La Guajira, pero que sólo parece funcionar de manera exclusiva en el departamento del Atlántico y en su proximidad inmediata; más allá, la atracción de la metrópoli Caribe se enfrenta rápidamente con la competencia de las otras capitales de la costa, tanto al este como al oeste.

— Por último, una cuenca muy grande para Bogotá, que abarca integralmente los departamentos de Boyacá y Cundinamarca, muy poblados al principio (mapa 1.2), y se desborda ampliamente sobre todos los otros departamentos periféricos: Tolima, Santander del Sur, pero también Caldas, Huila y Meta.

La atracción ejercida por las cuatro metrópolis disminuye con la distancia, lo que resulta lógico, pero son escasas las regiones que escapan a esa atracción (categoría 7 del mapa 1.9). Esos espacios, donde la emigración hacia las más grandes ciudades nunca deja de presentarse, corresponden, bien sea a los espacios polarizados por sus propias capitales departamentales (Córdoba, Cesar, Norte de Santander, parte de Santander), o bien a espacios periféricos ampliamente dirigidos hacia los frentes de colonización (Norte del Chocó y toda la mitad oriental de Colombia).

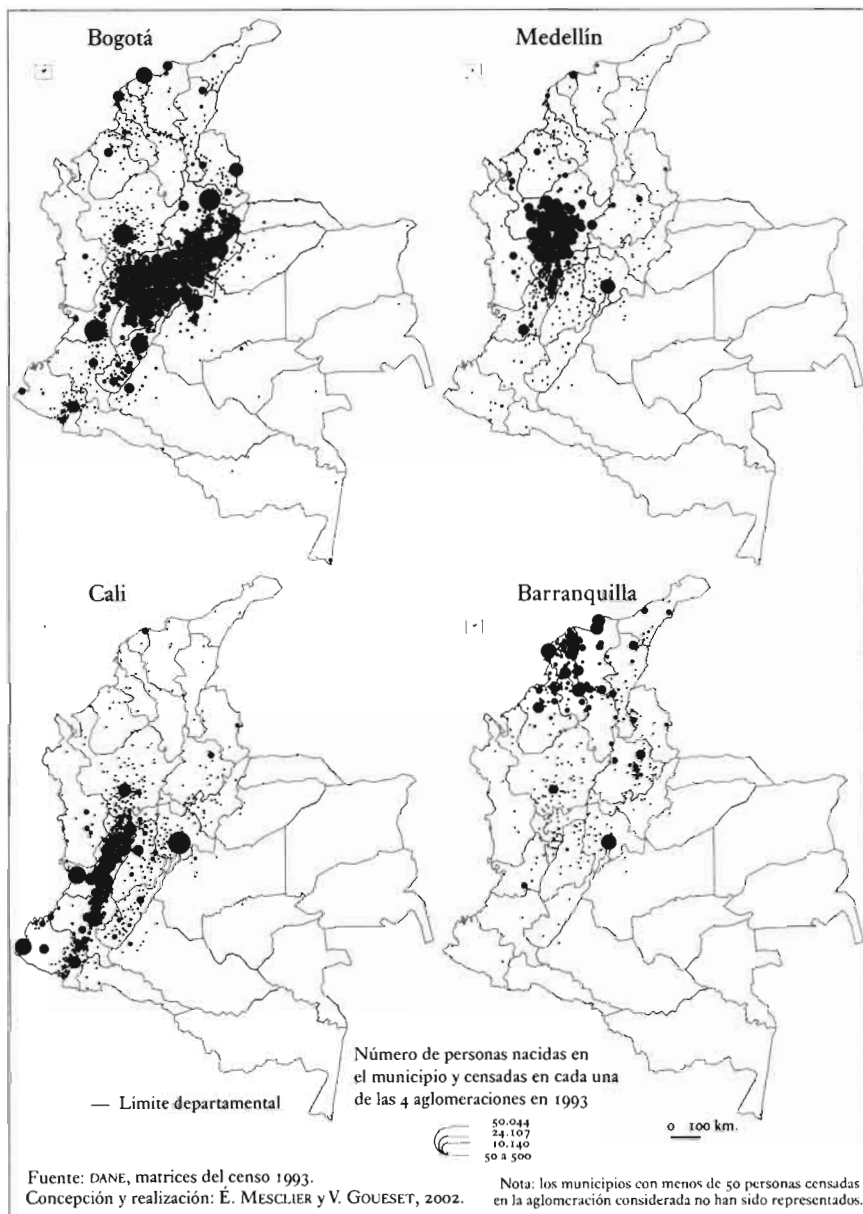
El mapa 1.8 también permite apreciar la aparición de flujos interurbanos de origen más lejano, que progresivamente se encuentran en el proceso de seguir el paso de las cuencas migratorias tradicionales, más próximas y más rurales. En cada una de las cuatro metrópolis se observa un aporte migratorio importante desde las otras ciudades. Sólo Bogotá está en condiciones de resultar atractiva para el conjunto de las ciudades de Colombia: la observación gráfica nos confirma las constataciones ya planteadas por MARTÍNEZ y RINCÓN (1997) y JARAMILLO (1998).

Se ha visto que desde la década de los años 1950 las migraciones internas de Colombia han sido prioritariamente polarizadas por las ciudades más grandes. La tabla 1.6 muestra el peso de esos flujos de inmigración en la población total de las aglomeraciones de más de 300.000 habitantes en 1993. El saldo migratorio sobre la duración de la vida¹⁰ representa el 28%, en promedio, de la población de las ciudades-centro, y el 57% de la población de los municipios periféricos de fuerte crecimiento¹¹. Bogotá y Cali se singularizan como ciudades de migrantes, con un saldo migratorio que representa más de un tercio de la población total, resultado que debe ser matizado de todas maneras dada la

10 Cfr. las definiciones en el anexo 3, al final de este libro.

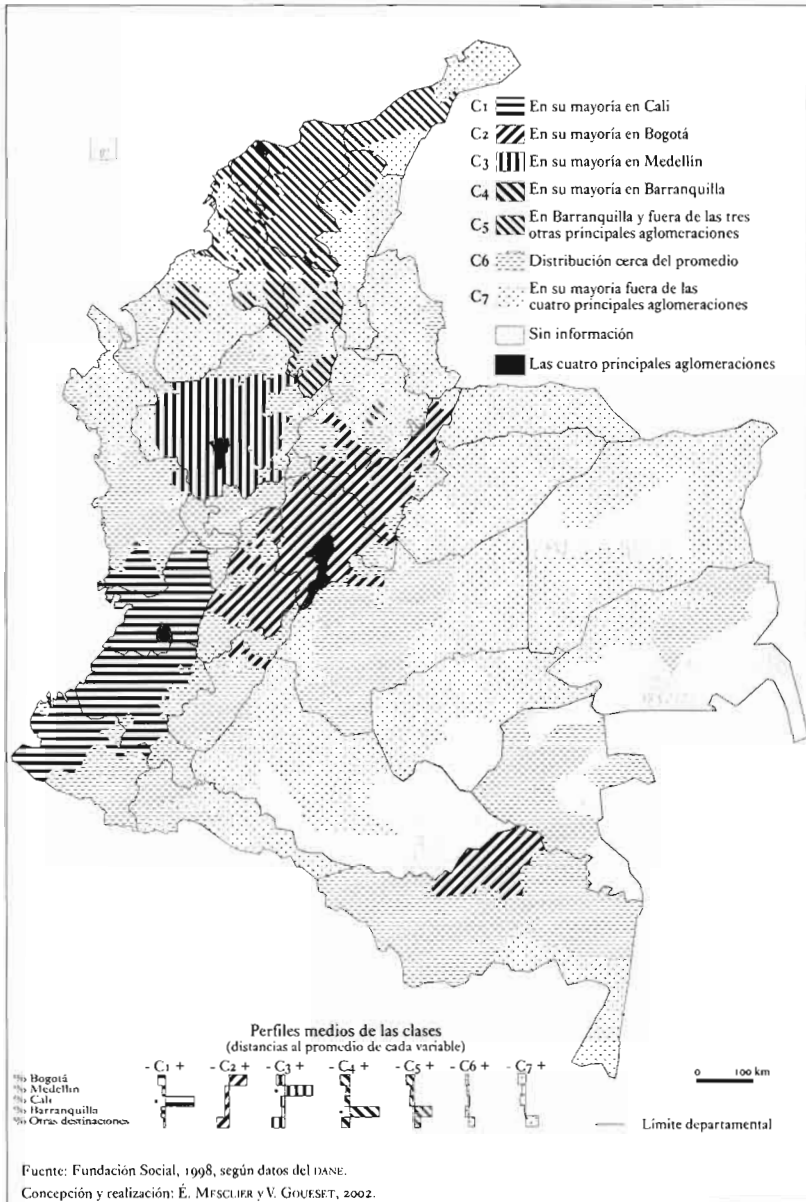
11 Subtotal en las siete ciudades de mayor crecimiento entre 1985 y 1993, entre las cabeceras municipales que cuentan con 100.000 a 300.000 habitantes. Se trata únicamente de municipios de las periferias de las grandes aglomeraciones.

MAPA 1.8
CUENCAS MIGRATORIAS DE BOGOTÁ, MEDELLÍN, CALI Y BARRANQUILLA,
POR MUNICIPIO DE NACIMIENTO DE LOS INMIGRANTES EN 1993



Edición: O. PISSOAT

MAPA 1.9
CLASIFICACIÓN DE LOS MUNICIPIOS SEGÚN EL LUGAR DE RESIDENCIA DE LOS MIGRANTES EN 1993



modestia de sus periferias conurbadas (inexistentes en Cali, y que representan menos de un 5% de la población total en Bogotá), mientras que esas mismas periferias, al contrario, captan a la mayoría de la población inmigrante en las otras metrópolis. El caso extremo es Bucaramanga, cuyo saldo migratorio es negativo, lo que puede explicarse a la vez gracias a la amplitud de la migración hacia Bogotá (visible en el mapa 1.8) y debido a los desplazamientos de la población hacia los municipios periféricos, como Floridablanca, cuyo saldo migratorio equivale a dos tercios de la población total del municipio. Se encuentra una situación análoga, aunque menos espectacular, en Pereira, Medellín e incluso Barranquilla, lo que muestra que en la mayor parte de las ciudades colombianas (excepto en Cali) la expansión urbana ha traspasado ahora los límites administrativos de la ciudad-centro (cap. tercero).

Las cifras sobre el período más reciente (1988-1993) confirman que los flujos migratorios han perdido su importancia relativa en el curso de los últimos años, en ciudades que aparecen cada vez menos como “ciudades de migrantes”, sobre todo en el centro de las aglomeraciones. El saldo migratorio 1988-1993 no representa más que el 6% de la población de los municipios centrales, e incluso el 21% de la de las periferias en fuerte crecimiento. Entre esas ciudades periféricas, Soacha se distingue por una fuerte participación del saldo migratorio en su población (30%). Soacha no solamente es un lugar de recepción de la inmigración de larga distancia que se dirige a Bogotá, al mismo título que los distritos periféricos de la ciudad, sino también una alternativa residencial a corta distancia para las familias que ya residen en Bogotá, configurándose así como un “barrio de Bogotá” igual a los otros (DUREAU, HOYOS y FLÓREZ, 1994; cfr. también el cap. tercero).

IV. EL DESFASE ENTRE DESARROLLO ECONÓMICO Y CRECIMIENTO URBANO

Los desarrollos precedentes abarcaron los resortes puramente demográficos de la dinámica urbana en Colombia. Esos mecanismos han mostrado que el crecimiento de las ciudades obedece a reglas que se pueden deducir de la simple observación de la red urbana (efectos de tamaño, de jerarquía, de situación, de proximidad a las metrópolis, etc.) y del estudio de las dinámicas migratorias,

que ejercen una influencia sobre el crecimiento natural de la población urbana. Sin duda, resulta legítimo preguntarse si el sistema de las ciudades colombianas no es igualmente sensible a la coyuntura económica, y más específicamente, a la localización del aparato productivo colombiano y su evolución.

A. DIFICULTADES DE ORDEN CONCEPTUAL Y METODOLÓGICO

Los estudios sobre análisis espacial regularmente plantean la pregunta sobre la existencia de un nexo entre los ciclos de crecimiento demográfico de las ciudades y las fases de desarrollo económico (GUÉRIN-PACE, 1993: 89 a 110; PUMAIN y SAINT-JULIEN, 1996: 247 a 256, etc.). Para ello, se apoyan sobre hipótesis y referencias teóricas (especialmente el modelo de MARCHETTI y los trabajos de SANDERS) que hacen hincapié en el paralelo que se puede establecer —a largo plazo y en numerosos países industrializados— entre el crecimiento, la estabilización o el declive de algunas ciudades y la sucesión de los ciclos económicos (ciudades del carbón, textiles, puertos, etc.), o entre las fases de crecimiento y los ciclos de innovación económica.

Desde la década de los años 1980, varios autores¹² que han comparado en forma empírica la evolución de las ciudades y del aparato productivo en Colombia, han planteado frecuentemente esa pregunta, aunque ciertamente inscritos en el marco de otros paradigmas interpretativos, distintos al análisis espacial. Por ejemplo, la Escuela de la dependencia establece un nexo entre los ciclos de desarrollo del capitalismo periférico y el proceso de urbanización, o más recientemente, las teorías sobre la globalización de la economía.

En realidad, todos estos enfoques tropiezan con el mismo escollo estadístico. Los datos económicos que permitirían estudiar en el largo plazo y en el conjunto de la red urbana el lazo que puede existir entre el tamaño de las ciudades y su dinamismo económico —incluso limitándose al período 1951-1993 y a las 164 unidades urbanas de más de 15.000 habitantes— son muy poco numerosos, en general incompletos y no siempre fiables, sea que se trate de

12 Especialmente: JIMÉNEZ y SIDERI (1985), JARAMILLO y CUERVO (1987: 47 a 159 y 189 a 253), JARAMILLO y CUERVO (1993), DNP (1993: 63 a 124), CUERVO y GONZÁLEZ (1997), Fundación Social (1998).

TABLA 1.6
DINÁMICA MIGRATORIA DE LAS DIEZ PRIMERAS AGLOMERACIONES DE COLOMBIA EN 1993

	Población residente en 1993	Población migrante de toda la vida				Población migrante de los últimos 5 años (1988-1993)		
		Nativos (nacidos en el municipio)	Emigrantes (nacidos en el municipio y que no residían más en 1993)	Inmigrantes (nacidos fuera del municipio y que residían en 1993)	Participación neta de inmigrantes (en % de la población residente en 1993)	Emigran-tes	Inmigran-tes	Participación neta de inmigrantes (en % de la población residente promedio entre 1988 y 1993)
Municipios centrales								
Bogotá	4.922.825	2.715.754	443.889	2.207.071	36%	318.016	658.856	7,7%
Cali	1.661.433	883.098	190.805	778.335	35%	107.887	275.439	11,1%
Medellín	1.620.915	923.144	361.941	697.771	21%	168.882	199.333	2,1%
Barranquilla	989.907	610.541	205.570	379.366	18%	122.134	135.911	1,5%
Cartagena	651.493	416.082	82.601	235.411	23%	40.300	94.216	9,3%
Cúcuta	479.079	258.445	74.147	220.634	31%	43.567	74.354	7,3%
Bucaramanga	406.695	221.872	201.922	184.823	-4%	86.109	70.049	-4,4%
Ibagué	362.649	198.847	120.899	163.802	12%	43.950	60.159	5,0%
Pereira	349.353	180.376	126.212	168.977	12%	49.493	61.904	3,9%
Manizales	323.774	193.055	115.183	130.719	5%	36.432	42.813	2,2%
Subtotal	11.768.123	6.601.214	1.923.169	5.166.909	28%	1.016.770	1.673.034	6,0%

TABLA 1.6
DINÁMICA MIGRATORIA DE LAS DIEZ PRIMERAS AGLOMERACIONES DE COLOMBIA EN 1993

	Población residente en 1993	Población migrante de toda la vida				Población migrante de los últimos 5 años (1988-1993)		
		Nativos (nacidos en el municipio)	Emigrantes (nacidos en el municipio y que no residían más en 1993)	Inmigrantes (nacidos fuera del municipio y que residían en 1993)	Participación neta de inmigrantes (en % de la población residente en 1993)	Emigran-tes	Inmigran-tes	Participación neta de inmigrantes (en % de la población residente promedio entre 1988 y 1993)
Periferias más dinámicas*								
Soacha (afue- ras de Bogotá)	230.232	70.195	13.466	160.037	64%	7.015	67.881	30,0%
Itagüí (afueras de Medellín)	179.537	63.678	39.579	115.859	42%	15.496	39.673	14,9%
Bello (afueras de Medellín)	260.664	83.163	27.389	177.501	58%	22.152	55.653	14,3%
E n v i g a d o (afueras de Medellín)	114.973	34.793	18.824	80.180	53%	11.226	25.567	13,6%
Soledad (afue- ras de Barran- quilla)	238.031	104.990	18.524	133.041	48%	8.713	58.876	23,7%
Floridablanca (afueras de Bucaramanga)	192.549	60.541	6.902	132.008	65%	5.776	49.183	25,3%
Dosquebradas (afueras de Pereira)	139.774	34.621	3.672	105.153	73%	5.545	39.107	26,9%
Subtotal	1.355.760	451.981	128.356	903.779	57%	75.923	335.940	21,0%

Fuente: DANE, Censo ajustado de 1993. Cálculos de BARBARY, 2002.

* Cabeceras municipales con mayor crecimiento demográfico entre 1985 y 1993, en la categoría de 100.000 a 300.000 habitantes.

indicadores que tienen en cuenta los volúmenes y la estructura de la mano de obra, la producción industrial, los servicios financieros, la enseñanza superior e incluso las otras actividades de servicio.

A pesar de esas limitaciones, es posible establecer algunas conclusiones generales sobre la distribución de las actividades económicas en Colombia y luego proponer algunas reflexiones sobre su relación con las dinámicas urbanas observadas.

B. UNA ACTIVIDAD ECONÓMICA MUY CONCENTRADA, CUYOS EFECTOS SOBRE LA DINÁMICA URBANA SON COMPLEJOS

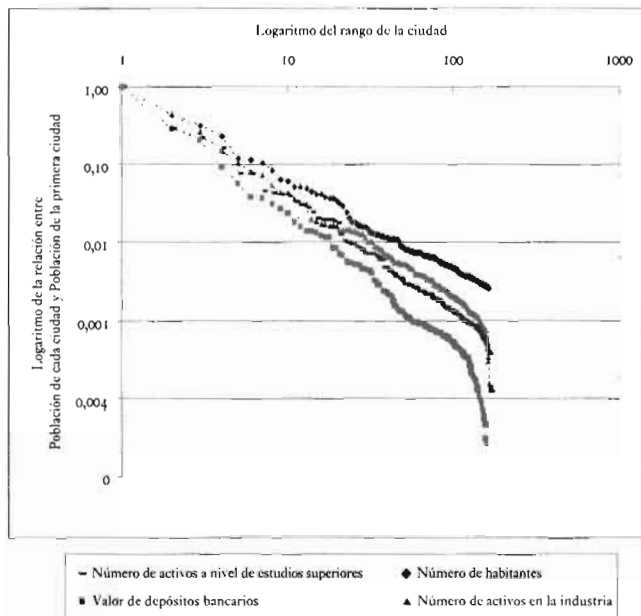
La mayoría de los estudios sobre el sistema productivo colombiano se centran en unas muestras de ciudades más restringidas que las 164 unidades urbanas definidas en este capítulo y sobretodo están enfocadas en la industria –por razones a la vez conceptuales y metodológicas–, lo que introduce un sesgo del cual resulta difícil escapar cuando uno se interesa en la localización de las actividades económicas en su conjunto. De todos modos, estos estudios han hecho evidente el carácter muy concentrado de la estructura productiva en Colombia, en especial en lo que concierne a la industria, el comercio internacional e incluso las actividades agroexportadoras o mineras. Los diferentes ciclos de desarrollo económico que se han sucedido desde mediados del siglo xx no han puesto en duda esta concentración: industrialización por sustitución de las importaciones a partir de la década de 1940, y después por transferencia de tecnologías extranjeras desde la década de 1960; crisis provocada por el impacto petrolero y recuperación selectiva de la industria a partir de la década de 1970; auge de los servicios superiores en las grandes ciudades durante la década de 1980; globalización de la economía en la década de 1990, con un levantamiento de las barreras aduaneras y una apertura a las inversiones extranjeras; grave recesión a fines de la década de 1990.

Antes del despegue de la industria colombiana, los centros de producción agroindustrial y minera –motores principales de la economía nacional– se encontraban no obstante repartidos en diferentes puntos del territorio nacional. Como consecuencia, las industrias se desarrollaron simultáneamente en varias ciudades, especialmente en razón de la segmentación del mercado interno colombiano, que sólo se unificó tardíamente (en la década de 1970, e incluso

en la de 1980). El impacto de esta relativa dispersión de las actividades productivas sobre el desarrollo de algunas grandes ciudades, y sobre la primacía moderada de Bogotá, parece un hecho establecido.

Sin embargo, el grado de concentración de las actividades económicas es muy superior al de la población, como lo indica claramente el Gráfico 1.2. En lo que respecta a la industria, está confirmado que el poder de atracción de las ciudades es globalmente proporcional a su tamaño (además con una sobrerrepresentación de la segunda ciudad, Medellín, que era el primer centro industrial de Colombia a mediados del siglo XX), pero el desfase existente entre las más grandes ciudades se incrementa rápidamente cuando se desciende en la jerarquía urbana, sobre todo hacia el decimoquinto rango y más allá. Como lo han hecho notar varios autores colombianos (especialmente CUERVO y GONZÁLEZ, 1997), sólo existe un número limitado de polos diversificados de desarrollo industrial en Colombia. Fuera de esos polos no se encuentran más que “enclaves” cuyo carácter duradero no está garantizado, o bien centros industriales menores.

GRÁFICO 1.2
DISTRIBUCIÓN RANGO-TAMAÑO DE LAS CIUDADES COLOMBIANAS
SEGÚN DIFERENTES INDICADORES DEMOGRÁFICOS Y ECONÓMICOS EN 1993



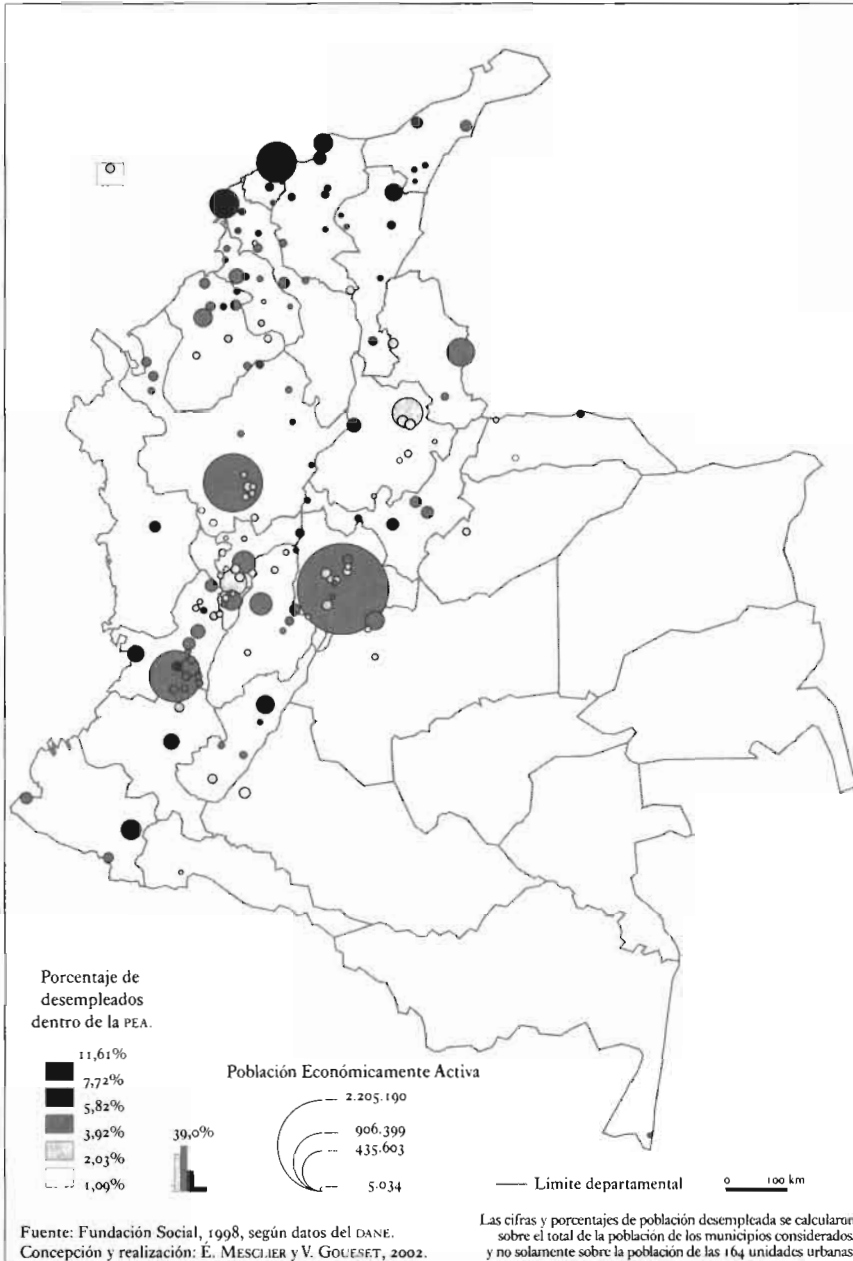
La influencia de la industria sobre el crecimiento urbano parece claramente establecida por los centros industriales más pequeños (como Duitama, Sogamoso o Barrancabermeja), cuyo rápido crecimiento se encuentra en desfase (incluso, a contracorriente) respecto a la evolución de la mayoría de ciudades próximas de tamaño equivalente (mapas 1.5 y 1.6). A la inversa, las capitales menos industrializadas (como Tunja, Popayán o Pasto), o las que han sido impactadas duramente por una crisis (como Manizales, Armenia o Palmira), acusan un retardo de crecimiento en el conjunto del período. Pero resulta difícil ir más allá de estas constataciones tan generales, pues lo esencial del aparato industrial está concentrado —a todo lo largo del medio siglo considerado— en las ciudades más grandes, donde tienen lugar los ciclos de innovación y las mayores crisis, sin que el ritmo de sus tasas de crecimiento parezca verse afectado.

En cuanto a los servicios superiores, por definición están concentrados en los centros urbanos más importantes, como lo confirma, en el Gráfico 1.2, la curva de la mano de obra altamente calificada —la disponibilidad de mano de obra de alto nivel resulta un factor decisivo para la localización de industria y los servicios de punta. La curva de los depósitos bancarios es la más fuertemente jerarquizada, y Bogotá representa más de la mitad del total nacional (MESCLIER, GOUËSET et ál., 1999: 104). Los servicios financieros y los capitales disponibles para la inversión están concentrados en la capital y en un número limitado de grandes ciudades en Colombia. Las crisis financieras, como la que azotó a América Latina a fines de la década de 1990, o las disminuciones de la actividad en los sectores de punta, tienen consecuencias demográficas muy difíciles de evaluar. Es probable que en Colombia, como en el resto de la región, esas crisis contribuyan al incremento de las salidas de personas y capitales hacia el extranjero, hacia Estados Unidos en particular, pero igualmente no es seguro que este éxodo tenga un efecto significativo de desaceleración de la concentración demográfica en las ciudades del vértice de la jerarquía urbana.

Otro indicador del estado de la actividad económica, la cantidad absoluta y la tasa de desempleo entre la población activa de 1993¹³ (mapa 1.10) parece

13 Por cierto, se trata de un indicador indirecto e insuficiente de la coyuntura económica (la cual además se ha degradado considerablemente desde esta fecha), pero permite tener en cuenta a la totalidad de las ciudades.

MAPA 1.10
VOLUMEN Y TASA DE DESEMPLEO EN LAS CIUDADES EN 1993



confirmar—incluso si no se dispone de cifras antiguas para seguir el fenómeno en el largo plazo— la idea de una relativa desconexión entre la coyuntura económica y la dinámica de la red urbana. En efecto, este mapa ilustra muy bien el “descolgamiento económico” del cual padecían las ciudades de la región Caribe a comienzos de la década de 1990. Este descolgamiento regional, que en realidad es más antiguo, también afecta a las capitales poco industrializadas del sur de la región Andina y a algunas ciudades que dependen muy exclusivamente de un solo tipo de actividad, como los centros industriales de Boyacá, el polo petroquímico de Barrancabermeja o el puerto de Buenaventura.

Las ciudades del triángulo metropolitano se caracterizan, al contrario, por un volumen y una tasa de desempleo relativamente bajos (la jerarquía de las ciudades según el número de desempleados se parece más, desde ese punto de vista, al estado de la red urbana en 1951 que al de 1993 en el mapa 1.4), lo que confirma la vitalidad económica de la zona central de los Andes. Con todo, al comparar este mapa del desempleo con el de las tasas de crecimiento (mapa 1.5), e incluso con el de las trayectorias del crecimiento (mapa 1.6), se puede observar que las dificultades económicas alteran poco el crecimiento demográfico de las ciudades. A la inversa, algunas regiones urbanas en proceso de pérdida de dinamismo demográfico (como la región cafetera del Viejo Caldas o el Valle del Cauca) no parecen particularmente afectadas, en comparación con las otras, debido al problema del desempleo.

En resumen, ciertamente resulta innegable que el desarrollo económico permanece —en el largo plazo— como un motor esencial para el crecimiento demográfico de las ciudades, pero en detalle y a más corto plazo, la observación de la dinámica de la red urbana colombiana nos enseña que esta relación se encuentra lejos de ser constante.

CONCLUSIÓN

Este estudio ha permitido extraer algunas tendencias fuertes de la dinámica de la red urbana colombiana entre 1951 y 1993. Hemos podido confirmar especialmente su carácter sistémico, con, por ejemplo —y eso era algo relativamente inesperado— la desaceleración precoz del crecimiento de las ciudades situadas en el corazón del triángulo Bogotá-Medellín-Cali, a pesar de ser relativamente

próspero, lo cual sólo se explica a través de un desvío de los flujos migratorios hacia las metrópolis nacionales. La interdependencia de las ciudades y de sus trayectorias queda así claramente establecida. Otro ejemplo, el rápido crecimiento de numerosas ciudades pequeñas desde 1973, en realidad se explica gracias al cambio en las modalidades de crecimiento de las grandes ciudades, cada vez más orientadas hacia su periferia. Esto muestra que el proceso de expansión periurbana de las ciudades que ha sido descrito en Europa y en América del Norte también opera en Colombia, con una amplitud sin duda menor y a despecho de las condiciones radicalmente diferentes que marcan la movilidad de las personas.

El fenómeno de “autocorrelación” en el crecimiento, con unas diferencias que se profundizan entre ciudades caracterizadas por una situación inicial ventajosa o desventajosa dentro de la red urbana, coincide igualmente con las tendencias ya observadas en los países industrializados. Entre los factores que favorecen el progreso de algunas ciudades dentro de la red nacional, se pueden mencionar con certeza su situación geográfica en relación con las otras ciudades, pero también los efectos de las decisiones tomadas en términos de la administración del territorio. Así, se ha localizado la existencia de una “prima de crecimiento” en las ciudades que se benefician de las funciones administrativas centrales, sobre todo durante la década de 1960, que fue el período de máximo crecimiento de numerosas capitales de departamentos hasta entonces periféricas.

El funcionamiento de la red urbana se combina con las especificidades de la distribución del poblamiento sobre el territorio colombiano, para crear diversos modelos regionales de urbanización. Proponemos a continuación una síntesis gráfica de esos diferentes modelos (gráfico 1.3), marcados por importantes contrastes: una red bastante densa de grandes ciudades sobre la costa Caribe, que conservan su dinamismo en el plano demográfico gracias a, entre otras razones, su lejanía de las grandes metrópolis; una Costa Pacífica que, al contrario, parece un casi desierto urbano —fuera de Buenaventura y Tumaco— fuertemente polarizado por ciudades exteriores a la región (sobre todo Cali); una mitad oriental de Colombia muy pobre en ciudades, incluso en individuos; cordilleras andinas densamente urbanizadas y bajo el control del triángulo Bogotá, Medellín y Cali, que por su dinamismo han limitado

el crecimiento de ciudades medianas bastante próximas; un contraste muy marcado entre los dos valles interandinos: el del Magdalena, ayer estratégico y hoy marginado, al contrario que el del Cauca, que se conserva como uno de los “corredores urbanos” de Colombia, bajo el control de Cali.

El peso de Bogotá se hace sentir sobre el conjunto de la red urbana. Se creyó durante mucho tiempo –y esta imagen sigue prevaleciendo a veces en el exterior– que Colombia tenía la “suerte” de poder escapar a los problemas de “macrocefalia” que afectaban simultáneamente a la mayoría de países de América Latina. El estudio de la distribución y del funcionamiento de las actividades productivas en Colombia en realidad nos había mostrado desde hace tiempo que esa excepción colombiana era en parte ilusoria (GOUËSET, 1992). El examen de las dinámicas demográficas refuerza aun más esa constatación: Bogotá, situada en el corazón de una región metropolitana cada vez más vasta y dinámica (cap. tercero), no cesa de reforzar su dominación sobre la red urbana colombiana, especialmente mediante el juego de las migraciones entre ciudades, que son las más selectivas socialmente.

El “problema” que plantea Bogotá en términos de equilibrio y de ordenamiento del territorio (un hecho subestimado por los poderes públicos por mucho tiempo) ahora no se niega más. Este problema ya estaba en el corazón de la reflexión sobre la política urbana del gobierno SAMPER (1994-1998) (MARÍN et ál., 1995). Pero desde entonces, no se ha implementado ninguna política mayor para oponerse al centralismo de Bogotá. Es cierto que la seria degradación de la coyuntura económica colombiana a partir de mediados de la década de 1990, al igual que el deterioro de la situación de orden público y las condiciones de seguridad –especialmente en las carreteras– han limitado considerablemente el margen de maniobra del Estado: la redacción de una ley orgánica de ordenamiento territorial (LOT), inscrita sin embargo en la Constitución de 1991 y en debate desde hace años en el Parlamento, aún no se ha concluido (cap. sexto).

Como ha mostrado este estudio, los azares de la coyuntura económica no siempre repercuten de manera directa sobre la dinámica de la red urbana. No obstante, uno puede preguntarse si las evoluciones posteriores al censo de 1993 no han influido en parte de las tendencias observadas: ¿el dinamismo de Cali no ha sido frenado por la grave recesión que impactó a la ciudad luego de los golpes al cartel de la droga?, ¿las ciudades de la región Caribe han ex-

perimentado una recuperación en su crecimiento con las oleadas masivas de personas desplazadas por la violencia, que afectaron a la región durante los años recientes? Si es así, cuáles son las dinámicas demográficas más afectadas: ¿las de los pequeños centros urbanos cercanos o más bien las de las capitales departamentales que se han visto modificadas? Bogotá, ciudad relativamente librada de la violencia pero también golpeada por la recesión, ¿ha continuado su “trayectoria dominante” y bajo qué forma (crecimiento del Distrito Capital o de la corona metropolitana)? Estas preguntas deberían encontrar respuesta en el censo de 2005, cuando salgan los resultados ajustados.

GRÁFICOS 1.3-1 A 1.3-4

REDES URBANAS REGIONALES: UNA REPRESENTACIÓN “MODELIZADA”

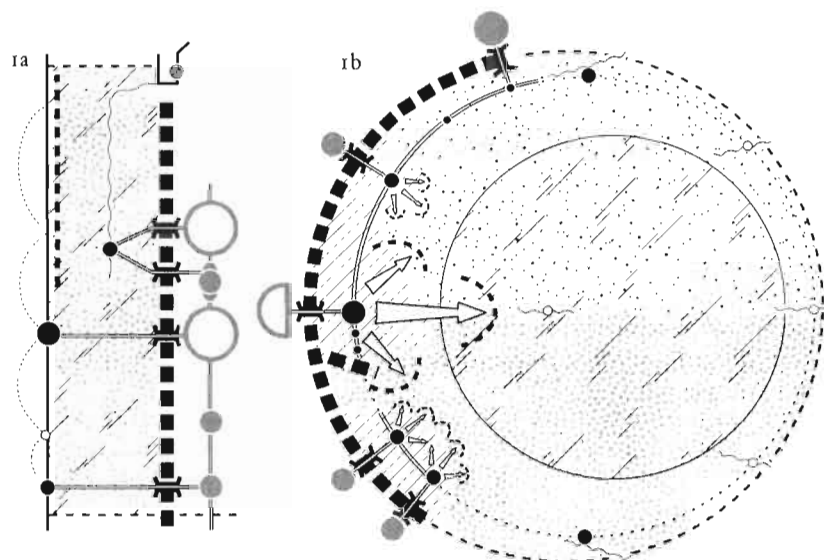
La heterogeneidad física y la relativa compartimentación del territorio nacional, la especificidad de las trayectorias históricas de los subconjuntos socioespaciales que lo componen, explican en parte la diferenciación observada en la configuración de las redes urbanas regionales y en la estructuración inducida del espacio. Los modelos gráficos (coremas) a continuación, apuntan a subrayar las características mayores de esos diferentes dispositivos urbanos, sin exhaustividad.

GRÁFICO 1.3-1
REDES URBANAS LINEALES DE LAS PERIFERIAS SUBPOBLADAS

Vertientes boscosas externas, piedemontes y planicies de la Colombia oriental (650.000 km²) y de la fachada del Pacífico (65.000 km²) cubren cerca de 2/3 del territorio nacional y no cuentan con mucho más del 5% de la población del país. Establecidas en los márgenes de esos vastos espacios periféricos y débilmente jerarquizadas, las redes se estructuran aquí en forma de rosario de ciudades alineadas en situación de interfase (piedemonte, frontera internacional, litoral).

En la costa Pacífica (1a), las principales ciudades-puertos alineadas en la mitad meridional del litoral están menos unidas entre sí (cabotaje) que con los grandes centros del interior de los cuales son las aperturas marítimas. Al norte, la única ciudad en posición central corresponde al valle longitudinal del Atrato.

Cfr. "convenciones" después del corema 4



En el conjunto oriental (1b), la red urbana esboza una órbita de "gravitación" alrededor de un inmenso espacio central con muy bajas densidades de población. El tamaño y la distribución de los lugares centrales, el grado de intercomunicación y las densidades locales de poblamiento inducen una clara disimetría entre la mitad oeste de la red —con sus ciudades de piedemonte de colonización ligadas a los grandes centros del interior— y la mitad este —con sus centros administrativos y estratégicos (fronterizos y ribereños, pues están al lado de grandes arterias fluviales)—, aislados entre sí y de tamaño pequeño (menos de 5.000 habitantes, exceptuando a Arauca al Norte y Leticia al sur).

Concepción y realización: J. P. DELER, 2002.

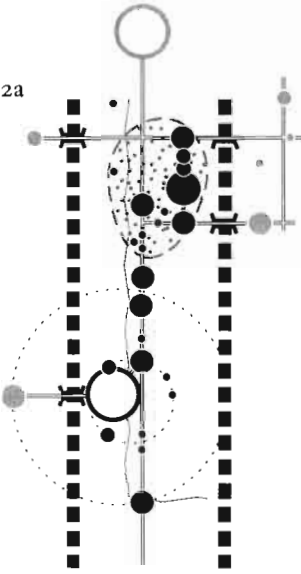
Edición: O. PISSOAT

GRÁFICO 1.3-2

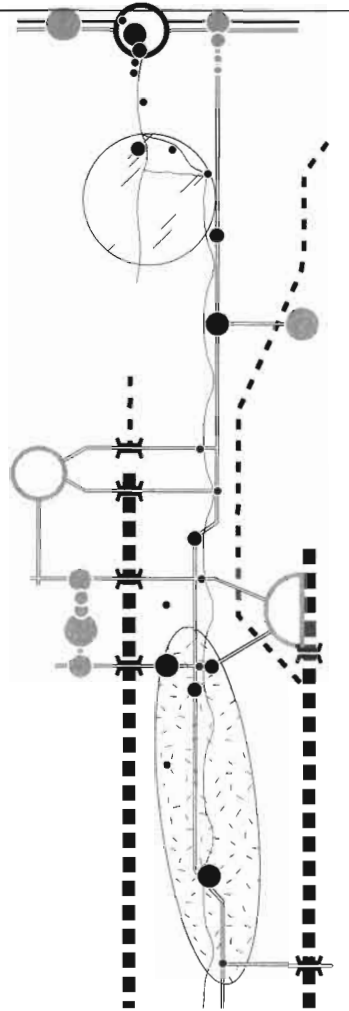
HETEROGENEIDAD Y PARADOJAS DE LA MALLA URBANA DE LOS GRANDES VALLES

Entre el paso de Popayán y la meseta de Antioquia, la fosa del Cauca (2a) presenta la malla urbana más densa de toda Colombia. Disimetrías y desigualdades en la distribución de los centros, alineamientos orientados por las condiciones físicas (vertientes, ríos), y disposiciones orbitales, se combinan en una estructuración original y diferenciada del espacio, aquí muy densamente poblado. Al sur, el viejo espacio colonial de la caña de azúcar y de la ganadería está polarizado por el área metropolitana de Cali (2.000.000 hab.), sobre la rivera occidental del río Cauca, con una órbita de centros vecinos (370.000 hab.) sobre todo en la rivera oriental; centros más alejados y más autónomos (600.000 hab.) conforman una segunda órbita. Al norte, el sector del "Viejo Caldas" (colonización antioqueña 1880-1920), donde se abre la economía cafetera, está estructurado en una verdadera región de ciudades cercanas, tres ciudades medianas (1.050.000 hab.) y una docena de pequeñas (500.000 hab.) en 1.800 km².

2a



2b



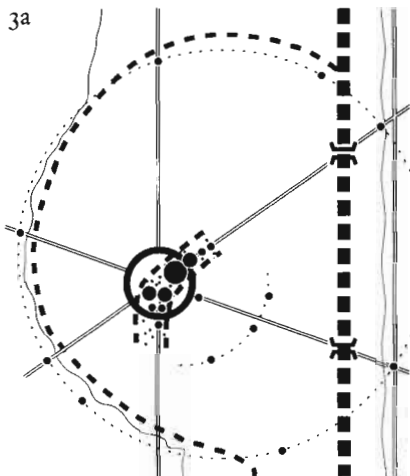
El valle del Magdalena (2b), antiguo eje mayor de penetración al territorio, no cuenta con un verdadero sistema de ciudades sino con una sucesión de subconjuntos poco articulados cuando no compartimentados. Al sur, la alta cuenca con sus fuertes densidades rurales, polarizada por dos ciudades medianas. Al centro, el Magdalena medio y su rosario de modestos centros (antiguos puntos de carga entre navegación fluvial y comunicaciones terrestres) exceptuando a Barrancabermeja, ciudad petrolera. Río abajo, ausencia de puente en más de 500 km entre Puerto Berrio y Barranquilla. Por su amplitud la depresión de Mompos aísla el Magdalena medio del espacio litoral, al tiempo que separa las partes este y oeste de la llanura de la Costa. En la desembocadura del río, el área metropolitana de Barranquilla (1.300.000 hab.) cuenta con más población que la veintena de ciudades desigualmente repartidas a lo largo de los 1.000 km del valle.

Concepción y realización: J. P. DELER, 2002.

GRÁFICO 1.3-3
METRÓPOLIS Y POLARIZACIONES CONTRASTADAS

Las tierras altas de Antioquia y las de Cundinamarca/sur de Boyacá, con sus espacios cálidos próximos (valles o piedemontes) congregan a más de un tercio de los colombianos en dos áreas de un centenar de kilómetros de radio, respectivamente polarizadas por Medellín y Bogotá.

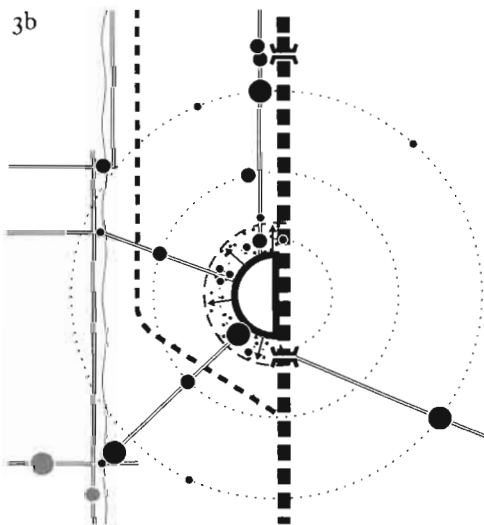
3a



(3a) Descentrada, a la cabeza de una estrella vial, el área metropolitana de Medellín (11 municipios; 3.000.000 hab.) está encauzada en el estrecho valle de Aburrá y domina un cuasi "desierto urbano" con la excepción de pequeñas ciudades al sureste (foco inicial de la colonización antioqueña) y de una órbita de pequeños centros periféricos (en total, 11 centros y menos del 10% del peso demográfico del área metropolitana).

(3b) Adosado en la cordillera, el Distrito de Bogotá (6.000.000 de hab.) polariza una región profundamente diferenciada y disimétrica (viejo foco de poblamiento de las sabanas y vertientes del Magdalena al oeste, frentes pioneros de la reciente colonización del piedemonte oriental). En la periferia inmediata del Distrito, el proceso de metropolización se extiende en un semicírculo con periurbanización e incorporación de centros urbanos (400.000 hab.) de una primera (semi) órbita de gravitación. En el límite o en las puertas de la sabanas, pequeños centros de pesos equivalentes (200.000 hab.) dibujan una segunda (semi) órbita de gravitación. Una tercera órbita reúne a un último grupo de ciudades (700.000 hab.), que es más compleja y heterogénea. Más allá, el papel polarizante de Bogotá se ejerce a escala nacional.

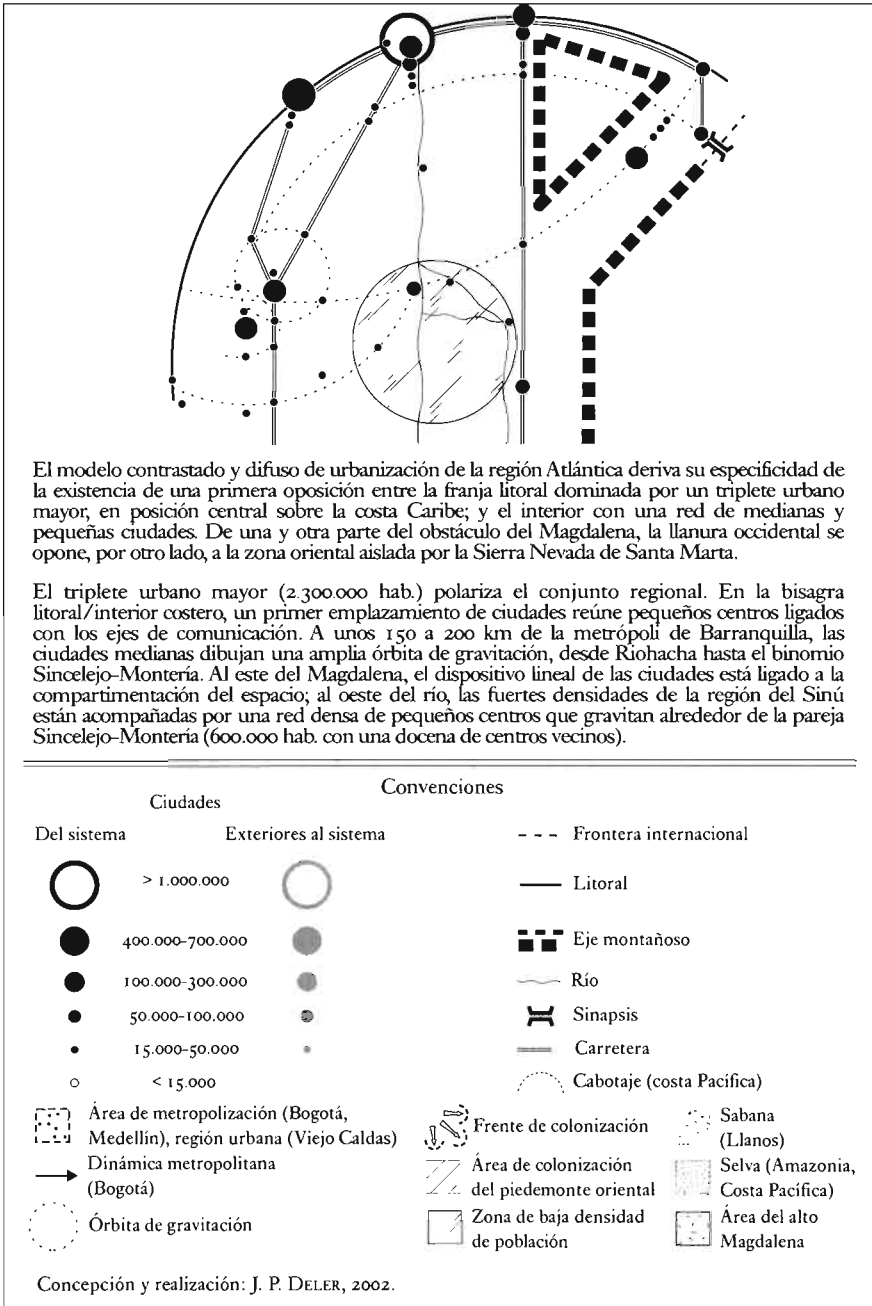
3b



Concepción y realización: J. P. DELER, 2002.

Edición: O. PISSOAT

GRÁFICO 1.3-4
URBANIZACIÓN DIFERENCIADA DE LA COSTA ATLÁNTICA



BIBLIOGRAFÍA¹

- BAILLY, A. y J.-M. HURIOT (dir.). *Villes et croissance. Théories, modèles, perspectives*, Paris, Anthropos, Col. Géographie, 1999.
- CATTAN, N.; D. PUMAIN, C. ROZENBLAT y T. SAINT-JULIEN. *Le système des villes européennes*, Paris, Anthropos, Col. Villes, 1994.
- CUERVO, L. M. *La primauté urbaine en Amérique latine. Une étude historique comparative*, Paris, tesis de Doctorado, Institut d'Urbanisme de Paris, Université de Paris XII, 1990.
- DUREAU, F. *Migrations et urbanisation. Le cas de la Côte d'Ivoire*, Paris, ORSTOM, Col. Études et Thèses, 1987.
- DUREAU, F. "Pour une approche non fonctionnaliste du milieu urbain africain", en *Association Internationale des Démographes de Langue Française. Croissance démographique et urbanisation, politiques de peuplement et aménagement du territoire*, Séminaire international de Rabat, 15 a 17 de mayo de 1990, Paris, AIDELF-PUF, 1993.
- GONDARD, P. y J. LEÓN (eds.). *Dinámicas territoriales. Ecuador, Bolivia, Perú, Venezuela*, Quito, IRD-Colegio de Geógrafos de Ecuador-Pontificia Universidad del Ecuador-Corporación Editora Nacional, 2001.
- GUÉRIN-PACE, F. *Deux siècles de croissance urbaine. La population des villes françaises de 1831 à 1990*, Paris, Anthropos, Col. Villes, 1993.
- LÉVY, J. "Métropolisation", en S. WACHTER et ál. *Repenser le territoire. Un dictionnaire critique*, Paris, DATAR-L'Aube, 2000.
- MORICONI-EBRARD, FRANÇOIS. *L'urbanisation du monde depuis 1950*, Paris, Anthropos, Col. Villes, 1994.
- PNUD. *Rapport mondial sur le développement humain 1997*, Paris, Economica, 1997.
- PULIDO, N. *Les tendances récentes de l'urbanisation au Venezuela: le rôle des villes moyennes*, Toulouse, Université de Toulouse le Mirail, tesis de Doctorado en Geografia, 1999.

1 No figuran aquí las referencias bibliográficas que tratan específicamente sobre Colombia: éstas se encuentran en la bibliografía general ubicada al final de la obra.

PUMAIN, D. y T. SAINT-JULIEN. *Atlas des villes de France*, Paris, Reclus-La Documentation Française, 1989.

PUMAIN, D. y T. SAINT-JULIEN. “Spécialisations urbaines et cycles d’innovation”, en PUMAIN D. y F. GODARD. *Données urbaines*, vol. 1, Paris, Anthropos-PirVilles, Col. Villes, 1996.

PUMAIN, D. *La dynamique des villes*, Paris, Economica, 1982.

PUMAIN, D. “Pour une théorie évolutive des villes”, *L’espace géographique*, n.º 2, 2, 1997.

PUMAIN, D.; A. BRETAGNOLLE y C. ROZENBLAT. “Croissance et sélection dans le système des villes européennes (1600-2000)”, *Travaux de l’Institut Géographique de Reims*, n.ºs 101-104, 1999.

REDJIMI, M. *De l’empire à l’État démiurge: la recomposition du territoire algérien (1830, 1990)*, Montpellier, tesis de Doctorado en Geografía, Université de Montpellier III, 2000.