

Chapitre 1

L'EXPANSION DU RÉSEAU URBAIN (1951-1993)

*Vincent GOUËSET, Évelyne MESCLIER
avec la participation de Jean-Paul DELER¹*

Pour comprendre la dynamique urbaine d'un pays et l'analyser à différentes échelles, il est utile de saisir au préalable la place qu'occupe chaque ville dans le réseau urbain national. Depuis la fin des années 1970, dans le sillage des premières études anglo-saxonnes, l'école française d'analyse spatiale a tout particulièrement contribué à renouveler la connaissance du processus d'urbanisation. On connaît, grâce à ces travaux, le caractère systémique de ce processus : chaque ville évolue comme un élément interdépendant des autres dans le cadre d'une dynamique qui fonctionne à l'échelle nationale (Pumain, 1997 : 61).

Les méthodes de l'analyse spatiale accordent à la taille des villes une place toute particulière (Pumain, 1982 ; Guérin-Pace, 1993 ; Moriconi-Ébrard, 1994). L'effectif de population synthétise la position des villes au sein d'un système, et présente l'avantage de ne pas obliger à émettre d'hypothèse sur les moteurs, en particulier économiques, du processus d'urbanisation, à la différence d'autres indicateurs comme les niveaux d'industrialisation ou l'importance du secteur tertiaire (Dureau, 1993). Cette caractéristique est particulièrement importante, au moment d'appliquer ces méthodes hors de l'Europe de l'Ouest où elles ont été initialement mises au point². En effet l'urbanisation est un phénomène général à l'échelle du globe, mais moments et rythmes de croissance des villes diffèrent, dans des contextes historiques et géographiques distincts. Pour étudier la dynamique du réseau urbain colombien, on s'en remettra donc à ces indicateurs simples, par ailleurs disponibles et relativement fiables, que sont la taille des villes, leurs taux de croissance et les flux de population.

¹ Pour les modèles graphiques en conclusion du chapitre. O. Barbary et F. Dureau ont collaboré à la section 3 consacrée aux migrations.

² Les méthodes de l'analyse spatiale ont par exemple été appliquées dans l'étude des réseaux urbains de la Côte d'Ivoire (Dureau, 1987) et de l'Algérie (Redjimi, 2000).

Sur le temps long, l'histoire du peuplement et de l'occupation du territoire en Colombie nous plonge dans une réalité différente des processus identifiés en Europe de l'Ouest. À plus court terme, le basculement général de la population vers les villes est plus tardif, mais globalement plus rapide. Néanmoins, la simplicité et la neutralité des indicateurs choisis nous permettront de comprendre les singularités du fonctionnement du réseau colombien et ses convergences éventuelles avec les modèles formulés jusqu'à présent.

Une première particularité de la Colombie est la distribution très inégale de ses villes dans l'espace. Dans les systèmes urbains étudiés en Europe de l'Ouest, la régularité de la distribution dans l'espace des villes de différentes tailles est telle qu'on a souvent tenté de la modéliser, en utilisant des équations très simples. Or les villes colombiennes sont en majorité situées dans les cordillères, alors que de vastes portions du territoire national n'en comportent aucune.

Selon D. Pumain (1982 : 8), la distribution de la taille des villes semble obéir à des règles immuables : « dans tous les pays et à différentes époques, on observe à peu près la même forme de distribution de taille des villes : très dissymétrique, elle comporte peu de grandes villes et beaucoup de petites, et le nombre de villes décroît en fonction de la taille selon une progression géométrique régulière ». De ce point de vue, la Colombie semble se distinguer par trois faits au moins. D'abord l'expansion de son réseau urbain s'appuie sur l'apparition d'un grand nombre de petites villes et sur la concentration de l'essentiel de la population urbaine dans des grandes villes, au détriment des moyennes, assez peu nombreuses. Ensuite le sommet de la hiérarchie urbaine se caractérise par une certaine instabilité, contrairement aux classements observés dans les réseaux étudiés en Europe de l'Ouest. Enfin l'originalité la plus frappante du système urbain colombien est la taille de Bogotá, la capitale nationale, qui ne se détache pas de façon radicale des autres grandes villes du pays, en particulier Medellín, Cali et Barranquilla. Le terme de « quadricéphalie » a été proposé pour désigner cette « exception » colombienne, qui doit d'ailleurs être relativisée (Gouëset, 1992).

À l'intérieur de « l'écomène urbain » colombien, réduit à une partie seulement du territoire national, la distribution spatiale des villes se conforme cependant, dans ses grandes lignes, aux règles postulées par les modèles. Avec l'étude des trajectoires des villes et des logiques de leur croissance, sur la période la plus dynamique et la mieux documentée, 1951-1993, le caractère systémique de la dynamique urbaine apparaît aussi nettement. Les trajectoires des villes sont en effet corrélées à leurs caractéristiques démographiques initiales. Les flux migratoires montrent clairement comment les aires d'influence des villes se partagent le

territoire, mais également comment la plus grande ville, Bogotá, occupe effectivement une place privilégiée dans le système.

Le sort des villes n'est-il déterminé que par le fonctionnement du système urbain, ou bien certaines de leurs dynamiques économiques, sociales et politiques, peuvent-elles être générées de façon indépendante au système et avoir une influence sur leur position dans celui-ci ? Poser cette question, après avoir analysé précisément le fonctionnement d'un système urbain particulier, permet assurément d'apporter des arguments au débat.

Nous développerons ce dernier point dans la quatrième section du chapitre, après avoir analysé les logiques de distribution des villes dans l'espace (section 1), leurs dynamiques et leurs trajectoires de croissance (section 2), puis le rôle des flux migratoires dans leur développement (section 3).

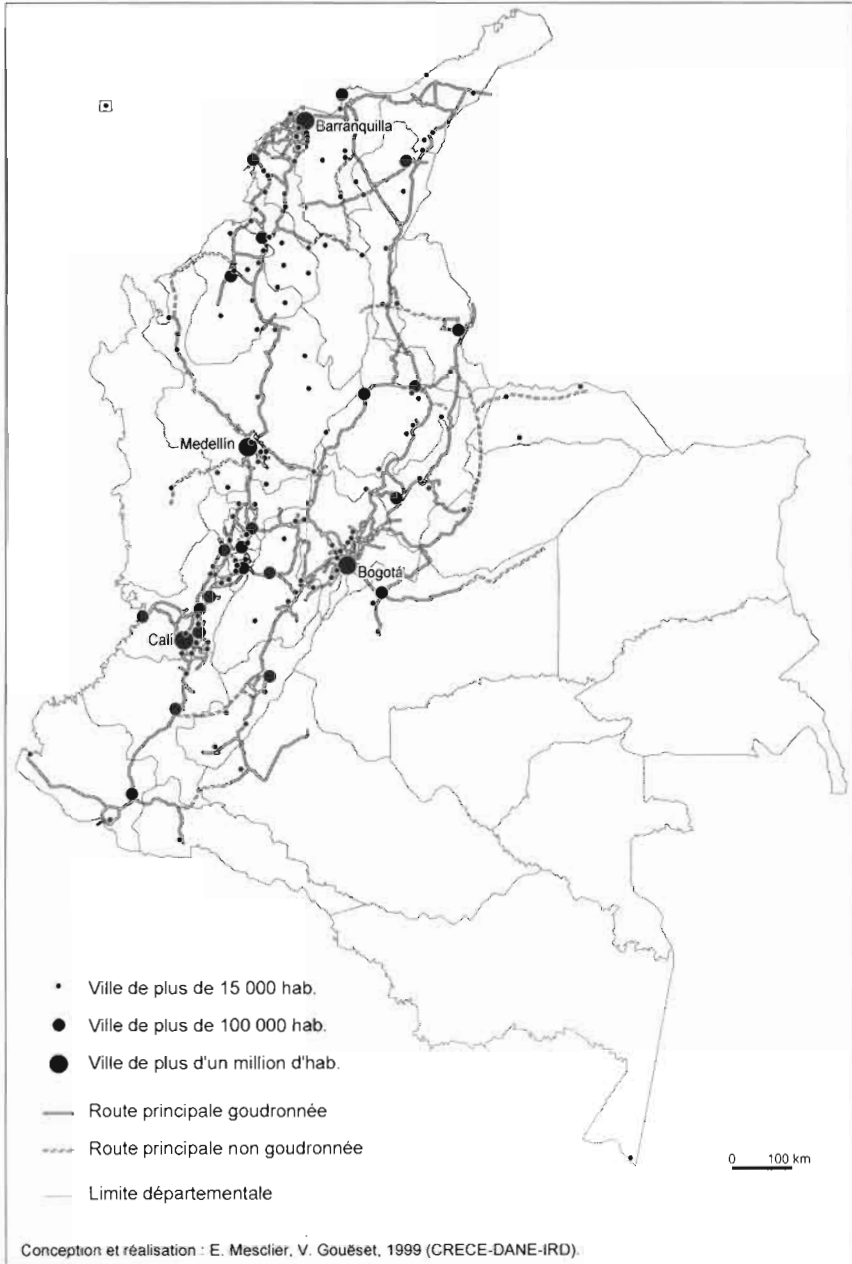
1. LA CONCENTRATION SPATIALE DES VILLES COLOMBIENNES

Avec 164 agglomérations¹ de plus de 15 000 habitants en 1993 pour 37,5 millions d'habitants, la Colombie n'est pas moins dotée en villes que la France, qui comportait 232 unités urbaines de plus de 20 000 habitants pour une population totale de 56,6 millions en 1990. Dans les deux cas, le rapport est d'un peu plus de quatre villes par million d'habitants, ce qui bien sûr ne préjuge pas de la morphologie de ces villes ni des conditions de vie qui les caractérisent. La Colombie est selon ce critère à peu près dans la moyenne des autres pays andins, si l'on se réfère aux statistiques élaborées par Moriconi-Ébrard (1994 : 159-182), mais sa population est moins concentrée dans la capitale, caractéristique qu'elle partage avec l'Équateur.

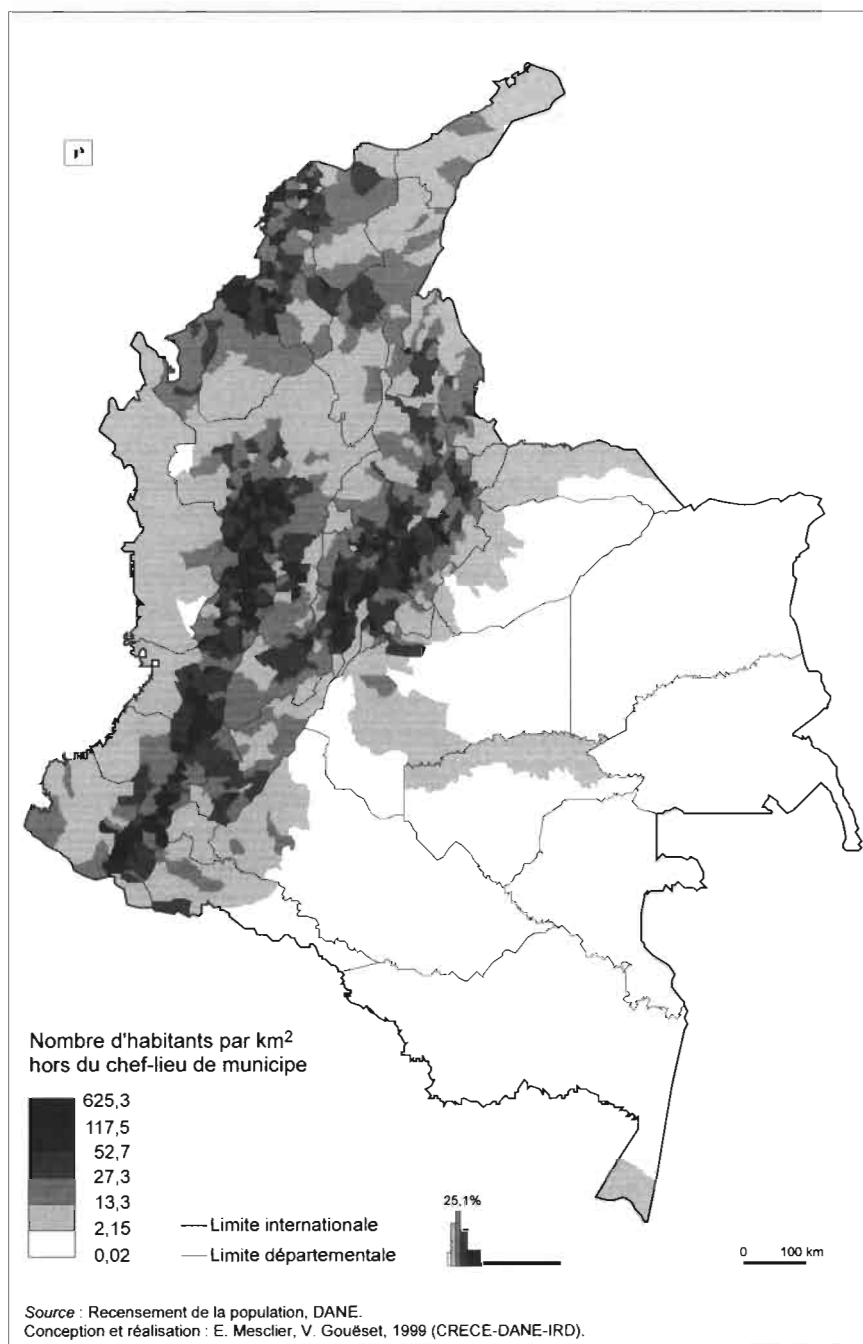
Les villes colombiennes comptaient en 1951 3,5 millions de personnes et 22,5 millions en 1993, soit respectivement 73 % et 89 % de la population de l'ensemble des chefs-lieux (tableau 1.1). En un peu plus de quarante ans, la population de cet ensemble a donc été multipliée par plus de six. Les villes ont absorbé les quatre cinquièmes de l'accroissement de la population colombienne sur la période considérée. Les taux d'urbanisation de la Colombie sont passés de 28 % à 61 % entre 1951 et 1993 si on se réfère à la seule population des unités urbaines de plus de

¹ Par « villes » on entend ici les 164 unités urbaines de Colombie qui comptent plus de 15 000 habitants. La plupart de ces villes sont constituées d'un seul chef-lieu municipal (« *cabecera* »). Toutefois, huit d'entre elles sont des agglomérations composées de plusieurs chefs-lieux. La Colombie compte au total 179 chefs-lieux de plus de 15 000 habitants. Les chefs-lieux agglomérés seront parfois considérés séparément, par exemple pour distinguer le taux de croissance des villes-centres de celui des banlieues (carte 1.5). La justification de ces choix est présentée en annexe 3 aux rubriques « agglomération », « urbain » et « ville ».

Carte 1.1 – Les 164 unités urbaines de plus de 15 000 habitants et le réseau routier en 1993



Carte 1.2 – Les densités de peuplement rural en 1993



15 000 habitants, et de 39 % à 67 % si on se réfère à celle de l'ensemble des chefs-lieux (annexe 3). Cette progression a rapproché la Colombie du taux moyen d'urbanisation en Amérique du Sud, alors qu'elle était assez nettement en dessous en début de période¹.

Tableau 1.1 – La croissance des villes et leur place au sein de la population colombienne (1951-1993)

Effectifs en milliers d'habitants	1951	1964	1973	1985	1993	
Population totale	12 149	17 996	23 436	31 004	36 724	
Population des chefs-lieux*	4 701	9 359	13 888	20 308	25 204	
Population des 179 chefs-lieux > 15000 hab.	3 451	7 569	11 553	16 949	22 516	
Population des zones rurales*	7 448	8 637	9 548	10 696	11 520	
Taux de croissance annuel en %	1951	1964	1973	1985	1973	1951
	-1964	-1973	-1985	-1993	-1993	-1993
Population Totale	2,98	2,83	2,33	2,12	2,25	2,63
Population des chefs-lieux*	5,23	4,23	3,17	2,7	2,98	4,00
Population des 179 chefs-lieux > 15000 hab.	6,04	4,70	3,19	3,55	3,34	4,47
Population des zones rurales*	1,12	1,07	0,95	0,93	0,94	1,04

Source : Flórez, 2000 : 64 (chiffres calculés à partir des données ajustées des recensements de population) et DANE (données partiellement ajustées des recensements de 1985 et 1993) pour les estimations des 179 chefs-lieux.

La formule du taux de croissance est celle utilisée habituellement par le DANE en Colombie : $100 * [\ln(\text{PobT} + t / \text{PobT}) / t]$. Calculs des auteurs.

* Chefs-lieux = « *Cabecera* » ; zones rurales = « *Resto* »

1.1. Une distribution très inégale des villes dans l'espace

L'observation de la localisation des villes dans l'espace (carte 1.1) montre un semis urbain très inégalement réparti à travers le territoire colombien. Cette distribution fortement anisotrope des villes dans l'espace constitue une différence importante avec le réseau urbain français. Elle est beaucoup moins originale à l'échelle des pays andins, où l'on retrouve partout, peu ou prou, la même inégalité (Gondard et León, 2001 ; Pulido, 1999).

L'essentiel des villes sont regroupées dans la moitié occidentale de la Colombie, où deux régions densément urbanisées se distinguent : la zone andine (en particulier dans sa partie centrale, le triangle Bogotá-Cali-Medellín) et la côte Caraïbe. La côte Pacifique et les basses terres de la moitié orientale du pays (savanes de l'Orénoque au nord et forêt amazonienne au sud) apparaissent comme un quasi « désert urbain », en dehors du

¹ D'après la base Géopolis (Moriconi-Ébrard, 1994 : 173), qui ne considère que les villes de plus de 10 000 habitants, la Colombie est passée d'un taux d'urbanisation de 27 % en 1950 à 63 % en 1990, contre une moyenne régionale de 36 et 67 % respectivement (moyenne excluant les états guyanais sur toute la période, ainsi que la Bolivie, le Brésil et le Pérou en 1990). D'après les statistiques du PNUD, peu précises car elles considèrent comme « zones urbaines [celles] définies selon les critères nationaux appliqués lors du dernier recensement de population » (1997 : 259), la Colombie est passée d'un taux d'urbanisation de 48 % en 1960 à 72 % en 1994, contre une moyenne régionale de 54 et 75 % respectivement (états guyanais exclus).

piémont andin et de rares ports maritimes ou fluviaux. Dans ces vastes espaces, qui étaient jusqu'à une période récente – et qui demeurent pour les plus enclavés d'entre eux – des fronts de colonisation agraire et des zones à fort peuplement indigène ou noir (sur la côte Pacifique), le peuplement n'est pas seulement modeste, il est aussi moins urbain. Les villes y sont moins grandes, du fait même des caractéristiques des modes d'occupation et de valorisation de l'espace : agriculture extensive, avec présence de cultures illicites ; zones de pêche artisanale sur la côte Pacifique.

1.2. L'effet de la situation et du peuplement sur la distribution spatiale des villes

La répartition très inégale des villes colombiennes au sein du territoire national nous incite à reconsidérer le rôle de facteurs comme le site et surtout la situation des villes, autrefois surévalués dans la géographie urbaine française, et aujourd'hui beaucoup moins en vogue (Lussault, 2000 : 22).

Le site des villes colombiennes n'est bien sûr pas sans effet sur leurs possibilités d'expansion physique : alors que les vastes et fertiles plaines d'altitude où ont été fondées Bogotá et Cali offrent aujourd'hui de larges perspectives de développement, le site étriqué de Medellín, en fond de vallée, a rapidement bloqué l'expansion spatiale de la ville-centre et provoqué le développement précoce des banlieues, tandis que le site très escarpé de Manizales, à flanc de volcan, a limité le développement de la ville en même temps que les possibilités d'implantations industrielles.

Néanmoins, le site urbain est moins décisif pour comprendre les disparités de croissance que la situation. Comme on a déjà pu l'établir (Gouëset, 1996 : 171), dans un pays pourtant très contrasté, des plaines arides de la Guajira aux immensités du bassin amazonien, en passant par les reliefs abrupts des Andes (carte 0.1), les contraintes physiques (relief, climat...) sont moins déterminantes que la répartition du peuplement initial – notamment rural – dans l'espace avant le décollage de la croissance urbaine au XX^e siècle. Dès la Conquête coloniale les premières fondations urbaines, dépendantes des ressources locales en main-d'œuvre, ont lieu en priorité sur la côte Caraïbe et dans les Andes, dans les zones de plus grande densité de peuplement indigène, mais aussi près des ressources minières ou le long des axes de communication. Par la suite les villes qui se développent le plus sont pour la plupart situées dans les zones de peuplement les plus denses. Encore en 1993, on observe que le semis des villes colombiennes est pour l'essentiel concentré dans les zones de plus fort peuplement rural (cartes 1.1 et 1.2). Les contre-exemples sont rares et explicables par des effets de situation particuliers : port maritime ou fluvial, ville de contact entre montagne et basses

terres, enclave minière, etc. Ceci explique qu'en dehors de la région Caraïbe (région plane et facile d'accès), les villes soient concentrées dans les aires les plus montagneuses, tandis que des endroits a priori plus accessibles mais moins peuplés sont très peu urbanisés, comme les basses terres orientales, restées enclavées au cœur du bassin amazonien, le couloir de communication « naturel » et historique du río Magdalena ou encore la côte Pacifique. Les cycles d'expansion agro-exportatrice (café et sucre notamment), puis d'industrialisation, de développement des services supérieurs et de croissance urbaine au XX^e siècle n'ont fait que renforcer ensuite le caractère central du triangle Bogotá-Cali-Medellín, qui s'est progressivement affirmé comme le cœur agro-exportateur puis industriel du pays et le principal support de son armature urbaine.

1.3. Distances et connexions routières

Bien que le réseau urbain colombien demeure pour l'essentiel concentré sur une portion réduite du territoire, les distances entre les villes sont élevées, surtout si l'on considère les temps de déplacement. La distance moyenne entre villes de plus de 10 000 habitants était de 40 km en 1990 (contre 18 km en France), une valeur comparable à celle des pays voisins (Moriconi-Ébrard, 1994 : 173). Cette moyenne est en réalité peu significative, en premier lieu en raison de l'ampleur des contrastes observables entre les régions les plus urbanisées, où l'on retrouve des distances assez courtes (région caféière du Grand Caldas, *Sabana* de Bogotá, vallée moyenne du Cauca...) et celles qui le sont le moins, comme la moitié orientale du pays. Au cœur des régions les plus peuplées, les distances entre villes sont plus faibles : moins de 400 km entre les trois villes de Bogotá, Medellín et Cali ; souvent beaucoup moins de 40 km entre les villes petites et moyennes à l'intérieur de ce triangle. Pourtant, même au sein de cette Colombie densément urbanisée, en raison du relief et de la médiocrité des transports terrestres, les temps de déplacement sont élevés : de l'ordre d'une grosse journée entre les trois principales métropoles par exemple. Ils sont de surcroît soumis à de nombreux aléas : état de la chaussée, accidents bloquant la route, intempéries et glissements de terrain obstruant la voie... La recrudescence de l'insécurité depuis le milieu des années 1990 (barrages, extorsions de fonds et enlèvements, qui sont le fait des mouvements insurrectionnels armés ou de la délinquance de droit commun) a considérablement accru les délais, les coûts ainsi que le manque de fiabilité des transports routiers. L'avion ne constitue qu'une alternative limitée, coûteuse et socialement inégalitaire, qui contribue d'ailleurs à renforcer, comme la route, la position des plus grandes villes, qui disposent des meilleures liaisons aériennes.

Dans ces conditions, ce n'est pas un hasard si le réseau urbain est dense là où celui des routes l'est également (carte 1.1) ; là où l'accessibilité et la connexité routière sont les plus élevées. La croissance des villes au cœur de la Colombie andine et Caraïbe suscite une densification du réseau routier au sein des espaces les plus urbanisés, et cette croissance est alimentée à son tour par les facilités de communication, très inégalement réparties à travers le territoire colombien.

En résumé, et en référence aux études qui ont pu être faites sur la densité du semis urbain en Europe (Cattan *et alii*, 1994 : 28-34), on retiendra l'idée que la Colombie se caractérise par des contrastes dont l'ampleur n'a d'équivalent qu'à l'échelle de l'Europe entière, entre des espaces de fortes densités urbaines où l'on retrouve l'ébauche d'un maillage cristallin régulier, et l'immense « vide urbain » que représente sur la carte la moitié orientale du pays. Le développement très inégal des infrastructures de transport contribue à renforcer ce contraste, et constitue un facteur déterminant du dynamisme des villes colombiennes.

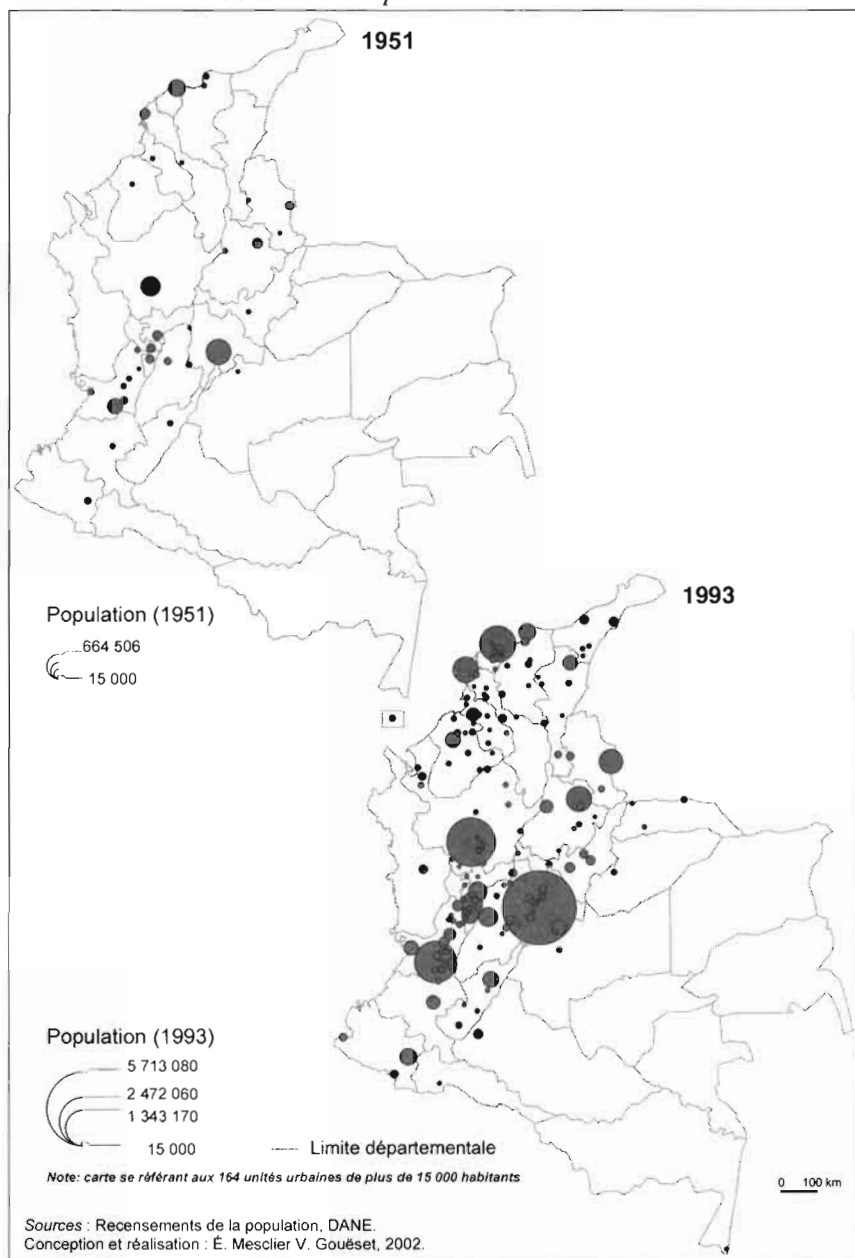
En revanche, et pour nuancer cette constatation, on s'aperçoit en observant la dynamique des villes à moyen terme que l'impact de leur situation sur la croissance est largement contrebalancé par d'autres effets, à commencer par leur rang dans la hiérarchie urbaine.

2. CROISSANCE DES VILLES ET DYNAMIQUE DU SYSTÈME URBAIN AU COURS DE LA SECONDE MOITIÉ DU XX^e SIÈCLE

Particulièrement rapide, même à l'échelle de l'Amérique latine, la croissance démographique de la Colombie a entraîné une multiplication par quatre de la population en un demi-siècle : 8,9 millions d'habitants en 1938, 36,7 en 1993 (Flórez, 2000 : 64 ; Dureau et Flórez, 1996 : 141). Même si la population rurale a presque doublé sur cette période, passant de 6,1 à 11,5 millions d'habitants, l'essentiel de cet accroissement a profité aux villes, qui ont connu un formidable essor. La proportion entre ruraux et citadins s'est inversée en un demi-siècle : 69 % de la population était rurale en 1938, 69 % est urbaine en 1993. Le basculement a eu lieu peu avant le recensement de 1964 (tableau 1.1).

Cette croissance urbaine très rapide a été alimentée à la fois par un afflux migratoire massif et par un accroissement naturel très élevé dû aux caractéristiques de la transition démographique en Colombie, en particulier la jeunesse et la natalité élevée des populations citadines. La répartition du peuplement sur le territoire national ainsi que la configuration générale du réseau urbain s'en sont trouvées modifiées de façon irréversible (carte 1.3). Le système urbain, autrefois constitué d'un grand nombre de petites

Carte 1.3 – *L'évolution du réseau urbain entre 1951 et 1993 à échelle de représentation constante*



Carte 1.4 – L'évolution du réseau urbain entre 1951 et 1993 à taille maximale constante

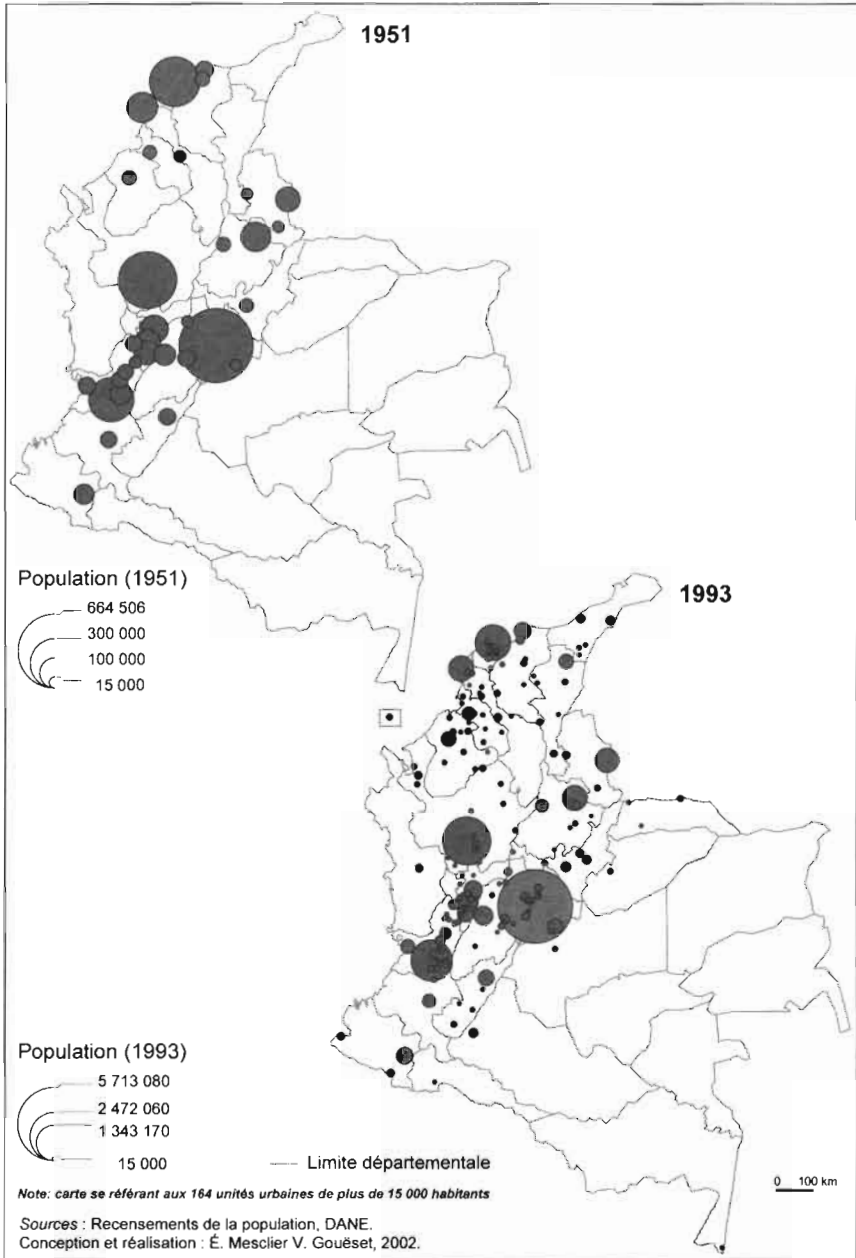


Tableau 1.2 – Répartition par taille des villes de plus de 15 000 habitants en 1993, sur la période 1951-1993

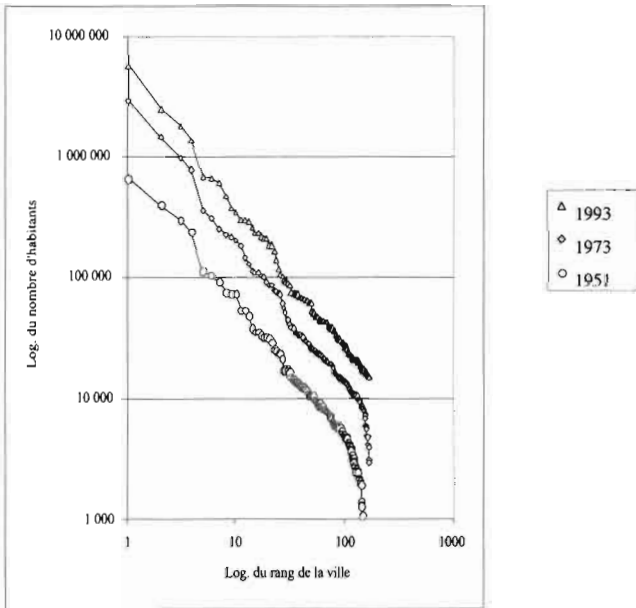
	1951			1964			1973			1985			1993		
	Nbre	Population	%	Nbre	Population	%	Nbre	Population	%	Nbre	Population	%	Nbre	Population	%
Catégorie 4 : Villes < 15 000 Hab.	144	735 228	21,5	115	911 793	12	82	817 035	7	41	514 711	3	-	-	-
Catégorie 3 : 15 000 < Villes < 50 000 Hab.	23	594 391	17	39	992 931	13	65	1 616 809	14	96	2 556 540	15	121	3 355 167	15
Catégorie 2 : 50 000 < Villes < 100 000 Hab.	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
Catégorie 1 : Villes > 100 000 Hab.	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

Source : Fundación Social, 1998, d'après les recensements de population du DANE. Calculs Gouëset et Mesclier, 2002.

viles de moins de 15 000 habitants, est aujourd'hui dominé par de grandes et parfois de très grandes villes (tableau 1.2). Le nombre de chefs-lieux de plus de 15 000 habitants a quintuplé entre 1951 et 1993, passant de 35 à 179, ce qui représente une progression sans équivalent en Europe, voire en Amérique latine¹.

2.1. L'expansion du réseau urbain et le renforcement des hiérarchies

Graphique 1.1 – *Distribution rang-taille de la population des villes colombiennes en 1951, 1973 et 1993 (courbes de Zipf)*



Dans un contexte d'urbanisation aussi rapide, toutes les villes ont grandi, mais de façon différenciée, suivant un principe général qui a déjà été observé en France par D. Pumain (1982) : la rapidité de la croissance est moins directement liée à la taille des villes qu'à un phénomène « d'auto-corrélation » au taux de croissance initial, qui tend à se maintenir dans le temps (D. Pumain, 1982, citée par F. Guérin-Pace, 1993 :116). Cette stabilité relative, clairement perceptible sur le graphique 1.1 (courbes de Zipf), confirme le

¹ Selon la base Geopolis (Moriconi-Ébrard, 1994), le nombre de villes de plus de 10 000 habitants s'est multiplié par 1,7 en France entre 1950 et 1990 (moyenne d'Europe de l'Ouest : 1,3), contre 3,6 en Colombie (moyenne d'Amérique du Sud hispanophone : 2,7).

caractère systémique de l'évolution du réseau urbain colombien, qui maintient sur le long terme sa distribution hiérarchique initiale. On observe notamment sur les courbes de Zipf le maintien d'une caractéristique forte du réseau urbain colombien entre 1951 et 1993, qui est la segmentation des villes par catégories de taille. Le seuil relativement modeste entre la première ville (Bogotá) et la seconde (Medellín), qui est une spécificité colombienne, contraste avec deux ruptures nettement identifiables, d'une part entre la quatrième ville (Barranquilla) et la cinquième (Cartagena), d'autre part entre la cohorte des grandes villes qui suivent, nombreuses, et les villes moyennes. Cette rupture est observable autour de 100 000 habitants en 1993, contre 50 000 en 1973, et 20 000 en 1951.

Si la configuration générale du réseau se maintient à grands traits sur le long terme, des changements apparaissent entre 1951, 1973 et 1993 en ce qui concerne les tailles relatives des villes. La carte 1.4, inspirée de Pumain (1997) et de Pumain *et alii* (1999 : 110-115), permet notamment, grâce au recours à une échelle maximale constante (taille identique de la plus grande ville aux deux dates) de comparer plus facilement la configuration du réseau urbain en 1951 et 1993, en éliminant visuellement l'effet des croissances en valeur absolue pour ne montrer que la modification des positions relatives. Les principaux traits de la croissance des villes en Colombie durant la seconde moitié du XX^e siècle qui apparaissent ici sont :

- un effet de diffusion, avec l'apparition de nombreuses villes, concentrées dans les régions andine et Caraïbe, là même où les densités rurales sont les plus fortes (carte 1.2)¹ ;
- un effet de sélection, un certain nombre de villes se détachant beaucoup plus distinctement des autres, au sein d'un réseau urbain plus fortement hiérarchisé en 1993 qu'en 1951 ;
- un effet de concentration, les plus grandes villes et surtout Bogotá rassemblant aujourd'hui une plus grande proportion de la population urbaine qu'au départ.

Comme l'observation de la courbe rang-taille le laissait entrevoir (graphique 1.1), et comme le confirment les chiffres de la croissance par catégorie de taille (tableaux 1.2 et 1.3) ainsi que les cartes 1.3 et 1.4, le réseau urbain colombien s'est structuré, sur un demi-siècle de croissance, autour des deux catégories de villes aujourd'hui dominantes : les grandes villes d'une part (plus de 100 000 habitants), dont le nombre et les effectifs de population n'ont pas cessé d'augmenter entre 1951 et 1993 (elles sont

¹ La croissance de ces petites villes est alimentée en grande partie par un exode rural de proximité dans des campagnes qui maintiennent un niveau de fécondité élevé et où la modernisation de l'agriculture alimente un flot d'émigration continu. Il s'agit là d'un processus banal, souvent montré en Amérique latine, en Afrique et en Europe, mais qui comporte de nombreuses variantes, liées en particulier aux caractéristiques des changements dans l'agriculture.

aujourd'hui 33, et représentent les trois quarts de la population urbaine), et les villes de taille modeste d'autre part (de 15 000 à 50 000 habitants), dont le nombre a fortement augmenté (121 en 1993, contre 23 en 1951), et dont le poids démographique global est resté assez stable entre 1951 et 1993 (environ 15 % de la population urbaine).

Tableau 1.3 – *Taux de croissance annuel des villes par catégorie de taille entre 1951 et 1993*

(pourcentages)	1951-1964	1964-1973	1973-1985	1985-1993
	(sur 155 villes)*	(sur 174 villes)*	(sur 179 villes)*	(sur 179 villes)*
<i>Catégorie 4</i>	Moyenne : 5,1	Moyenne : 5,3	Moyenne : 4,3	Moyenne : 5,3
Villes < 15 000 Hab.	Min : 0,9	Min : -3,0	Min : -1,4	Min : 1,3
à la date initiale	Max : 14,1	Max : 25,4	Max : 13,9	Max : 21,6
<i>Catégorie 3</i>	Moyenne : 5,2	Moyenne : 3,6	Moyenne : 2,8	Moyenne : 4,1
15 000 < Villes < 50 000 Hab.	Min : 1,7	Min : -0,8	Min : -0,3	Min : -1,7
à la date initiale	Max : 8,5	Max : 9,1	Max : 12,2	Max : 12,4
<i>Catégorie 2</i>	Moyenne : 5,7	Moyenne : 3,4	Moyenne : 3,4	Moyenne : 3,4
50 000 < Villes < 100 000 Hab.	Min : 5,1	Min : -1,0	Min : 1,1	Min : 2,3
à la date initiale	Max : 6,4	Max : 5,1	Max : 7,6	Max : 5,3
<i>Catégorie 1</i>	Moyenne : 6,0	Moyenne : 4,0	Moyenne : 3,2	Moyenne : 3,8
Villes > 100 000 Hab.	Min : 4,5	Min : 1,0	Min : 0,5	Min : 1,4
à la date initiale	Max : 7,2	Max : 6,0	Max : 5,9	Max : 10,7

Source : DANE, Recensements de population. Calculs Gouëset et Mesclier, 2002.

* Données manquantes pour 24 villes en 1951 et pour 5 villes en 1964.

La catégorie des grandes villes (plus de 100 000 habitants) est celle qui a le plus profité de la croissance. Au nombre de six en début de période (ce qui représentait tout de même la moitié de la population urbaine : tableau 1.2), les grandes villes étaient trois fois plus nombreuses en 1973. Leur nombre a encore doublé entre 1973 et 1993, année où l'on comptait 33 villes de catégorie 1 rassemblant 17,4 millions d'habitants, c'est-à-dire plus des trois quarts de la population urbaine de Colombie. La suprématie du sommet actuel de la hiérarchie urbaine s'est jouée avant 1973, période pendant laquelle un afflux migratoire massif (on le verra plus loin), ainsi qu'une natalité élevée liée au rajeunissement de la population ont élevé les taux de croissance à des niveaux historiques : 6 % en moyenne pour les six plus grandes villes entre 1951 et 1964 (tableau 1.3). Après 1973, les taux de croissance des grandes villes baissent de manière sensible, hormis le cas de chefs-lieux situés en banlieue ou à proximité des grandes agglomérations (comme Soacha, qui a crû de 11 % par an entre 1985 et 1993). Mais cette baisse n'est pas le signe d'une déconcentration relative : le poids des grandes villes dans la population urbaine continue au contraire de progresser entre 1985 et 1993, période au cours de

laquelle elles ont capté les quatre cinquièmes du gain total de population urbaine en Colombie (tableau 1.2). Cette consolidation du sommet de la hiérarchie, déjà perceptible avant le recensement de 1993 (Gouëset, 1992 et 1996), est liée à la mise en place d'un « cercle vertueux » de la croissance, assez banal en Amérique latine comme en Europe : les plus grandes villes maintiennent un niveau de croissance élevé, malgré leur avancée dans le processus de transition démographique, et malgré un certain ralentissement des flux migratoires. Cette logique de croissance cumulative des métropoles, qui contribue à renforcer la hiérarchie urbaine lors des phases de plus fort dynamisme, est bien connue ailleurs, notamment en France (Pumain, 1982 ; Guérin-Pace, 1993 ; Bailly et Huriot, 1999...), où on la désigne parfois sous le terme « d'auto-catalyse urbaine » (Lévy, 2000 : 54). Il s'agit d'un modèle relativement universel dont se rapproche assez logiquement la Colombie.

La catégorie des petites villes a joué un rôle très important au cours de la croissance du réseau urbain colombien. Comme on peut le constater sur le tableau 1.2, les grandes villes étant très peu nombreuses en Colombie en 1951 (seules 12 villes dépassaient 50 000 habitants) ; ce sont les villes les plus petites (moins de 15 000 habitants) qui ont constitué la trame à partir de laquelle s'est étoffé le réseau urbain au cours des 50 dernières années. Le taux de croissance de cette catégorie est le plus élevé de Colombie avec environ 5 % par an sur l'ensemble de la période (tableau 1.3). Il s'agit là cependant d'une moyenne, qui recouvre des évolutions extrêmement diverses : sur l'ensemble de la période, c'est toujours dans cette catégorie qu'on trouve les taux de croissance les plus élevés (jusqu'à 25 % par an !), mais c'est aussi parmi les petites villes qu'on trouve les taux de croissance les plus faibles, parfois négatifs. La plupart ont en réalité des taux de croissance assez modérés. On reviendra plus loin (carte 1.6) sur le cas des petites villes dont la population s'accroît rapidement, qui sont, à quelques exceptions près, toujours les mêmes d'une période à l'autre. De façon générale, peu peuplées au départ, les petites villes n'ont pas gagné, en valeur absolue, des effectifs de population considérables. Elles passent progressivement dans la catégorie supérieure, mais rares sont celles qui, en grandissant, sont devenues de grandes villes (tableau 1.4) : sur 144 chefs-lieux au départ dans la catégorie 4, 117 se sont hissés dans la catégorie 3, et seuls 27 ont pu atteindre les catégories 1 et 2. Le cercle très restreint des villes qui sont passées de moins de 15 000 à plus de 100 000 entre 1951 et 1993 est formé uniquement par des villes de banlieue, à l'exception d'une capitale de département dynamique (Valledupar).

Les villes appartenant à la catégorie 3 (15 000 à 50 000 habitants) en début de période ont connu une croissance plus importante au cours du demi-siècle. Sur 23 villes au départ, quatre

seulement sont restées dans cette catégorie, qui n'a été à l'époque, pour la plupart, qu'une catégorie de « transit » : 15 de ces villes sont aujourd'hui dans la catégorie 1 (tableau 1.4). Elles jouent aujourd'hui un rôle important dans le maillage urbain colombien : il s'agit de capitales départementales (8), de pôles industriels et/ou portuaires (5) ou de banlieues (2). Aujourd'hui en revanche cette catégorie 3, largement renouvelée par l'arrivée de 117 petites villes qui auparavant comptaient moins de 15 000 habitants, regroupe les deux tiers des 179 chefs-lieux de notre sélection (et les trois quarts des 164 villes et agglomérations), et 15 % de la population urbaine. Ce sont ces petites villes qui ont contribué à la densification du semis urbain si perceptible sur les cartes 1.3 et 1.4 en 1993.

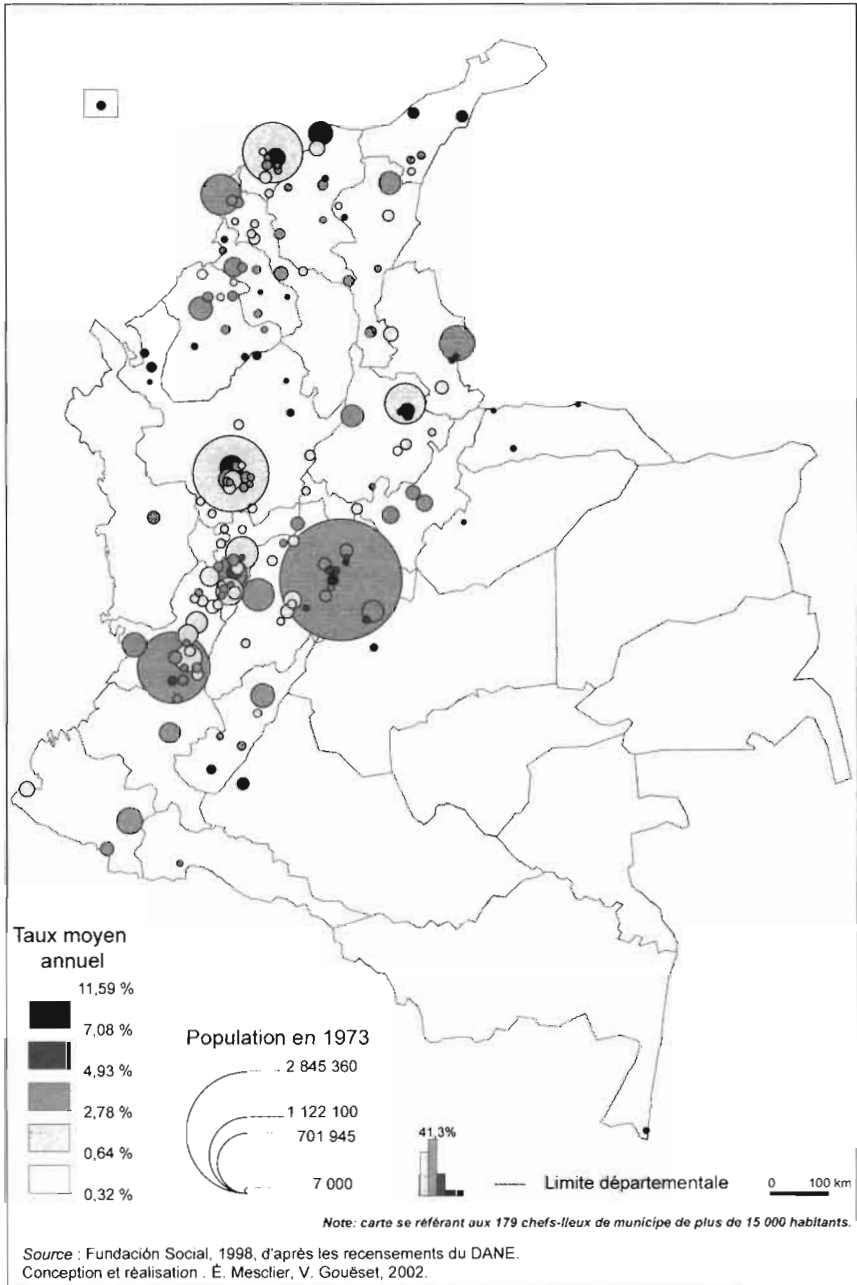
Tableau 1.4 – Évolution des villes petites et moyennes en 1951 jusqu'au recensement de 1993

	1951	1964	1973	1985	1993
Trajectoire des villes de moins de 15 000 Hab. en 1951 (catégorie 4) entre 1951 et 1993					
Maintien en Catég. 4	144	115	82	41	
Passage en 3		28	33	40	41
Maintien en Catég. 3			25	52	76
Passage en 2		1	3	5	16
Maintien en Catég. 2			1	2	5
Passage en 1				4	2
Maintien en Catég. 1					4
Trajectoire des villes de 15 000 à 50 000 Hab. en 1951 (catégorie 3) entre 1951 et 1993					
Maintien en Catég. 3	23	11	7	4	4
Passage en 2		12	4	3	
Maintien en Catég. 2			6	3	4
Passage en 1			6	7	2
Maintien en Catég. 1				6	13

Source : DANE, Recensements de population. Calculs Gouëset et Mesclier, 2002. D'après Pumain, 1982.

Les villes moyennes en revanche (de 50 000 à 100 000 habitants) sont peu nombreuses. Le développement a dans l'ensemble peu profité à cette catégorie de villes, dont le taux de croissance est un des plus faibles depuis 1964, et qui a perdu du poids relatif sur le long terme (tableau 1.3). Les grandes villes actuelles n'ont fait qu'y transiter dans leur cycle de croissance, tandis que la plupart des petites villes sont restées dans les deux catégories inférieures. Cette catégorie est aujourd'hui un maillon faible du réseau urbain colombien, avec seulement 25 villes (et 7,5 % de la population urbaine) (tableau 1.2), dont une grande partie sont des foyers agro-industriels assez peu dynamiques sur le long terme, plus rarement des capitales de petits départements (on en compte trois), et parfois des chefs-lieux situés à proximité des grandes villes, qui tirent profit du dynamisme de ces dernières.

Carte 1.5 – *Le taux de croissance des villes entre 1973 et 1993*



On assiste bien à un développement en système du réseau urbain colombien pendant toute la seconde moitié du XX^e siècle : l'interdépendance entre les villes explique que la configuration générale du réseau – sa répartition dans l'espace colombien et sa distribution par taille – se maintienne, en dépit du mouvement de concentration.

Néanmoins, les trajectoires de croissance des différentes villes, c'est-à-dire les rythmes successifs de cette croissance sur l'ensemble de la période étudiée (1951-1993) sont loin d'être homogènes. Pour aller plus loin, il est nécessaire de prendre en compte non plus seulement des catégories par rang de taille, mais également les trajectoires individuelles des villes et le rapport que ces trajectoires entretiennent avec les localisations dans le réseau urbain.

2.2. Les logiques spatiales des trajectoires des villes

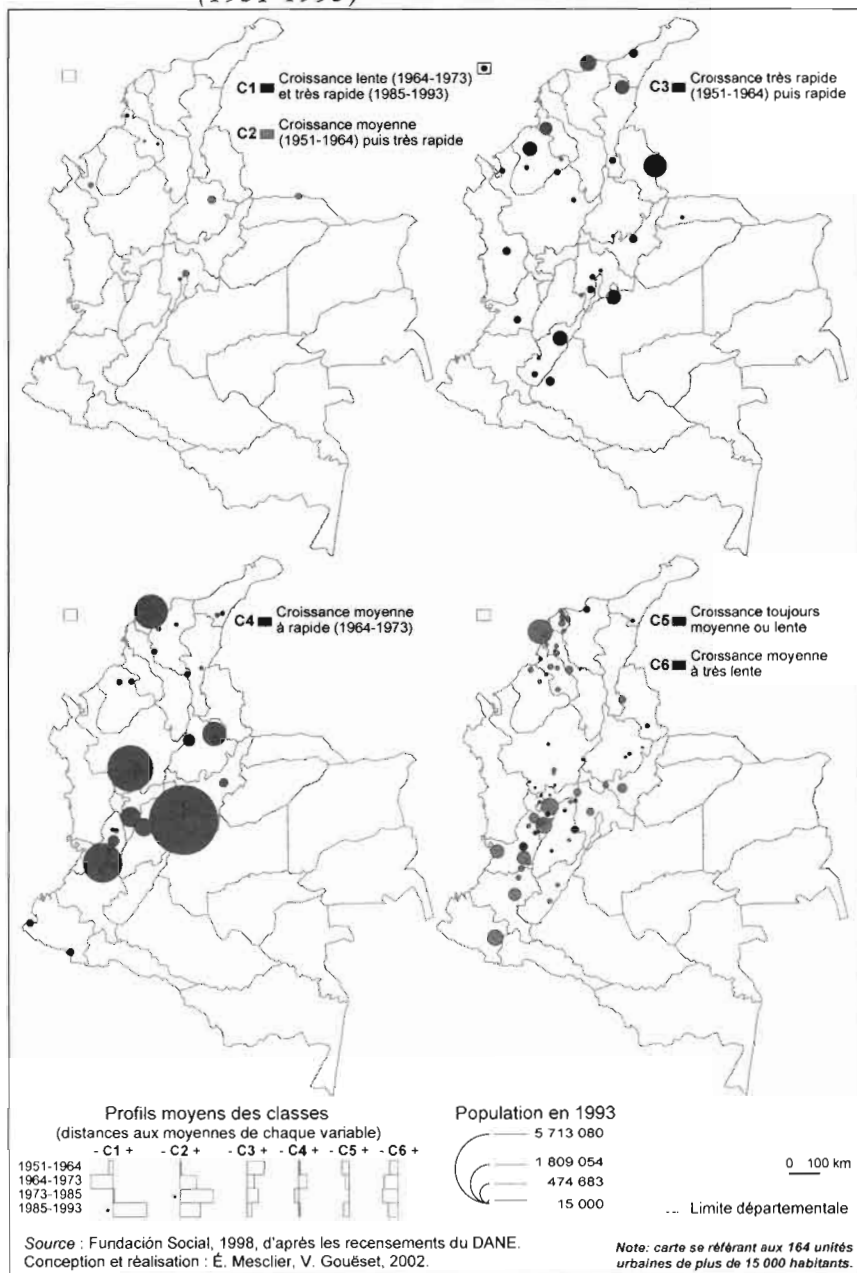
Une première approximation à l'étude des trajectoires individuelles des villes, par le biais de leur taux moyen annuel de croissance entre 1973 et 1993 (carte 1.5), qui reprend de façon synthétique les observations que nous avons déjà pu faire sur les périodes 1973-1985 et 1985-1993 (Mesclier *et alii*, 1999 : 54-57), montre bien la complexité des phénomènes spatiaux en jeu.

D'une part, la carte 1.5 confirme visuellement que taille et taux de croissance ne sont pas directement corrélés. Certes, la taille des villes joue mécaniquement un rôle dans le taux de croissance, puisque l'accroissement relatif est plus faible rapporté à un effectif important. S'il est donc vrai que seules des petites villes ont des taux de croissance très élevés, beaucoup d'entre elles ont en revanche des taux de croissance moyens ou faibles¹. À l'inverse, les taux de croissance des grandes villes paraissent par le même effet mécanique beaucoup plus regroupés autour de la moyenne, malgré des différences importantes quant à l'effectif des populations concernées.

D'autre part, les croissances sont rarement homogènes dans une même région, même si on distingue quelques phénomènes convergents comme le dynamisme des périphéries des grandes villes (qui tend à induire une moindre croissance des villes-centres, en particulier à Medellín, Bucaramanga ou Barranquilla), comme celui de zones de colonisation, ou au contraire comme le faible dynamisme démographique des petits centres urbains du cours du Magdalena (une artère autrefois vitale et aujourd'hui marginalisée), des régions caféières du Tolima, du corridor situé entre Medellín et le nord du Valle del Cauca, ou encore de la plaine sucrière et agro-industrielle du même département.

¹ Aucune ville colombienne n'a eu de croissance négative entre 1973 et 1993, et seulement six villes sur 179 (toutes inférieures à 40 000 hab.) ont connu une croissance inférieure à 1 %. On emploie ici « faible » de façon relative et non absolue.

Carte 1.6 – Les trajectoires démographiques des villes (1951-1993)



C'est en détaillant les trajectoires par sous-périodes et en jugeant le parcours de chaque ville à l'aune du comportement de l'ensemble des unités urbaines qu'on obtiendra finalement les indications les plus intéressantes et les plus indépendantes des changements de rythme de croissance de l'ensemble du système. La carte des trajectoires de croissance des villes (carte 1.6)¹, basée sur une typologie des rythmes de croissance des villes pour chaque période inter-censitaire entre 1951 et 1993, permet de compléter et de nuancer le panorama des cycles de développement urbain en Colombie sur un demi-siècle.

La typologie obtenue par classification automatique montre bien que l'effectif de population initiale est moins déterminant pour expliquer la croissance globale des villes sur la période, que leur taux de croissance initial. La plupart des villes montrent en effet une grande stabilité dans leur taux de croissance, que celui-ci soit constamment élevé, moyen ou faible. Il n'y a que quelques exceptions, sur lesquelles on reviendra. En revanche, à taille égale, on observe des disparités parfois très fortes entre les valeurs extrêmes du taux de croissance, sur toute la période et ce, quel que soit le rang de taille concerné (tableau 1.3). Ainsi pour les plus grandes villes entre 1985 et 1993, la valeur maximale (celle même de Soacha : 10,7 %) était près de 8 fois supérieure à la valeur la plus basse (Palmira : 1,4 %). Les disparités initiales dans les taux de croissance sont elles-mêmes liées à des localisations particulières dans le système urbain.

Les villes qui sont actuellement à la tête du réseau urbain sont celles qui, déjà importantes en début de période, ont conservé des taux de croissance supérieurs à la moyenne nationale dans la période qui suit les records historiques de 1951-1964, puis égaux à cette moyenne (Barranquilla n'en cède pas moins sa troisième place à Cali entre 1951 et 1964). D'autres villes, encore moyennes en 1951, rejoignent le groupe des grandes villes grâce à des taux de croissance particulièrement élevés en début de période, qui se maintiennent ensuite au-dessus des moyennes nationales. Il s'agit de capitales départementales qui sont toutes situées à l'écart du triangle Bogotá-Medellín-Cali ; cinq d'entre elles appartenant à la région Caraïbe. Cúcuta a ainsi bondi de la dixième à la septième place – son rang actuel – entre 1964 et 1973. En revanche un certain nombre des villes qui étaient importantes en 1951 ont eu des taux de croissance toujours un peu inférieurs à la moyenne nationale au cours de la période considérée. La plupart sont des capitales de la région andine, mais on trouve également dans cette situation Cartagena et des villes qui ne sont pas capitales, comme Buenaventura ou Palmira. Ainsi, Armenia a rétrogradé de la

¹ Cette carte s'inspire des analyses des trajectoires des villes établies pour la France par Pumain et Saint-Julien (1989 : 21) et Guérin-Pace (1993 :100), pour l'Europe occidentale par Cattán *et al.* (1994 : 144), pour la Côte d'Ivoire par Dureau (1987) et pour l'Algérie par Redjimi (2000).

neuvième à la onzième place entre 1964 et 1973. Cartagena et Bucaramanga ont échangé plusieurs fois leurs cinquième et sixième places respectives – leur rang actuel – jusqu'en 1985. Cette instabilité du sommet de la hiérarchie urbaine colombienne ne date pas de la période de plus forte croissance : elle concerne tout le XX^e siècle, surtout jusqu'en 1973 (Gouëset, 1998 : 9). Plus on descend dans la hiérarchie ou plus on remonte en arrière, jusqu'au recensement de 1938, voire celui de 1918, et plus l'instabilité s'accroît, sur des différences d'effectifs qui s'amenuisent il est vrai.

D. Pumain (1982 : 8) a montré que la croissance urbaine modifie en général peu la hiérarchie des réseaux urbains. Comment interpréter les reclassements des grandes villes, nombreux en Colombie, alors qu'ils sont assez rares ailleurs ? Sans doute la sur-représentation ancienne des grandes villes, qui apparaît sur la courbe de Zipf comme une donnée stable entre 1951 et 1973 (graphique 1.1) explique-t-elle en partie cette évolution : on trouve un grand nombre de villes très proches en taille, il est donc logique que des variations parfois minimes des rythmes de croissance provoquent des reclassements, ces derniers portant sur des effectifs de population parfois limités.

Le statut des villes au sein du réseau urbain est sans doute une deuxième explication de ces reclassements. Les plus grandes villes, en particulier les capitales départementales, semblent avoir porté concurrence, sur la période considérée, aux grandes villes proches d'elles ou qui se trouvaient sous leur dépendance administrative.

Dans ce processus de sélection, des villes autrefois importantes grâce au dynamisme de leur économie, mais qui ne sont pas des capitales, ont pâti de l'absence de rôle administratif. Il s'agit là d'une évolution classique, conforme aux règles dégagées par les travaux d'analyse spatiale. Ainsi le centre agro-industriel de Palmira, 12^e ville de Colombie en 1973, avait perdu sept places en 1993, et le port de Buenaventura, sur la côte Pacifique, au 14^e rang en 1973, en avait perdu quatre en 1993. Toutes deux appartiennent à un département, le Valle del Cauca, dont la capitale, Cali, a doublé en effectif sur la même période.

On pourrait être tenté d'expliquer les modifications de la hiérarchie urbaine également par l'instabilité économique voire le déclin relatif de certaines régions, dont le dynamisme s'est essoufflé au cours de la seconde moitié du XX^e siècle. Les principales victimes en furent les villes de l'axe central du café (Manizales, Armenia) et du sucre (toutes les villes agro-industrielles du Valle del Cauca en dehors de Cali). Le « décrochage » relatif du cœur sucrier et caféier de la Colombie, au centre de ce qu'on appelle parfois – abusivement, comme on le constate ici – le « Triangle d'or » de la Colombie (Bogotá-Medellín-Cali), est particulièrement spectaculaire. Cette perte de

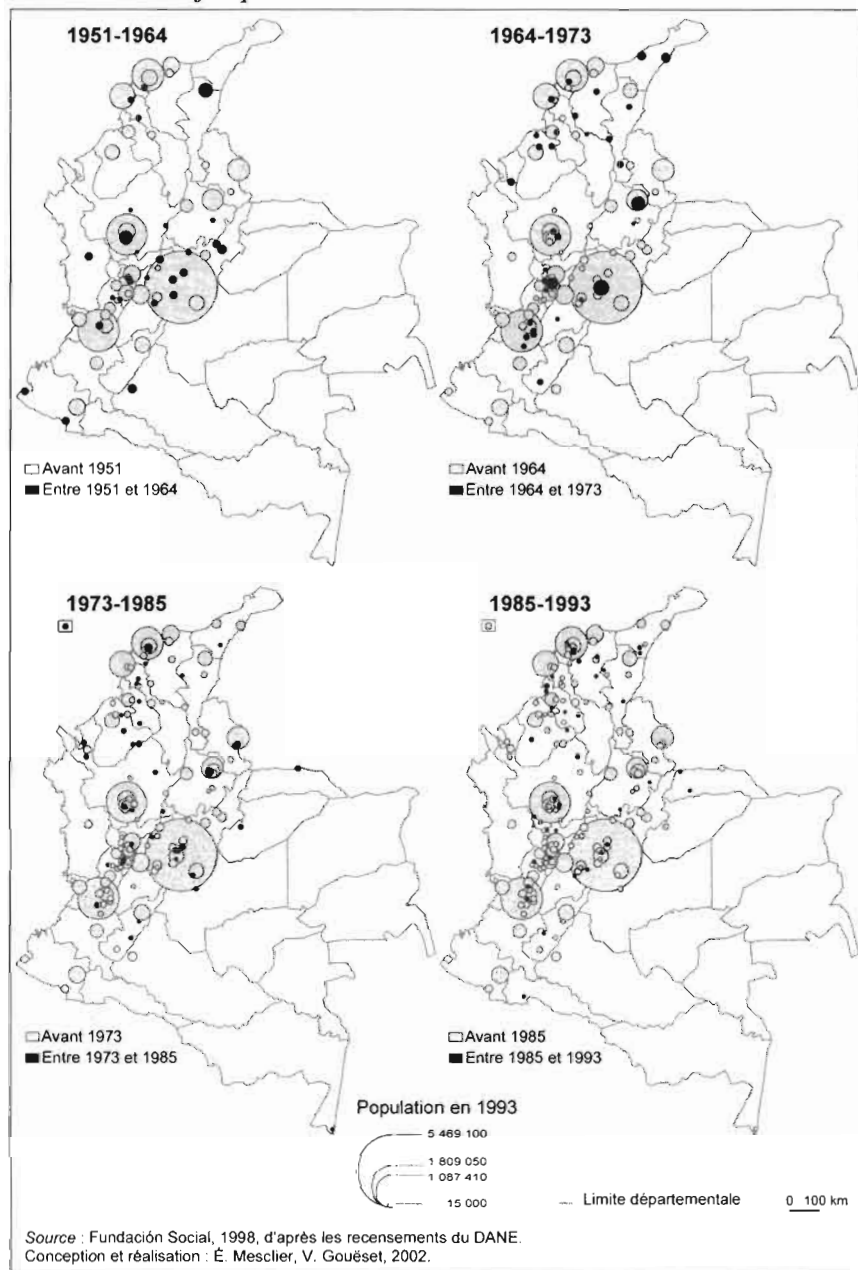
dynamisme est sans doute cependant plus liée à la concurrence des trois métropoles colombiennes, qui ont concentré l'essentiel des flux migratoires au détriment des autres villes de la région (section 3), qu'aux difficultés éventuelles de cette région, qui n'étaient pas encore importantes en 1993. La grave crise du secteur agricole et en particulier du café qui a frappé la Colombie après cette date limite encore davantage les perspectives de croissance de ces villes, qui ont déjà pâti de la concurrence des métropoles.

Cependant les capitales de la région Caraïbe, qui souffrent pourtant d'une conjoncture économique défavorable (en dehors de Cartagena), ont plutôt tendance à progresser (Santa Marta, Montería, Valledupar et Sincelejo), nous rappelant par là que la relation entre croissances économique et démographique n'est pas univoque (section 4). La localisation de ces villes dans le réseau, à l'écart du « triangle métropolitain », peut alors apparaître comme un des facteurs de leur dynamisme, qui s'ajoute à la fécondité particulièrement élevée de leur population.

À l'autre extrémité du réseau urbain, petites et moyennes villes se caractérisent, on l'a dit, par des taux de croissance assez modérés : très peu d'entre elles sont parvenues à terme à concurrencer les plus grandes. La carte 1.7, qui offre une vision complémentaire du renouvellement du réseau urbain par l'émergence de petites villes, montre bien que le réseau des grandes villes actuelles était en place avant 1951. Parmi les villes qui apparaissent dans le réseau urbain au cours de la période, seuls Valledupar et cinq chefs-lieux de municipes de banlieue sont maintenant des villes de plus de 100 000 habitants. Un certain nombre d'autres petites villes présentent cependant des taux de croissance moyens ou élevés sur l'ensemble de la période, voire constituent des classes à part du fait de la brutale accélération de leur taux de croissance, soit en début soit en fin de période. Cela s'explique par le maintien d'un accroissement naturel important, par un rôle de premier échelon dans les migrations de proximité, et surtout, bien souvent, par l'accueil de populations de provenance plus lointaine, dans le voisinage des grandes villes d'une part, ou dans des zones de colonisation d'autre part. Du fait de la petite taille de ces villes, les migrations ont un effet particulièrement sensible sur leur taux de croissance global.

Contrairement à ce qui s'est passé pour les villes déjà importantes en début de période, dans le cas des petits centres urbains le voisinage des très grandes villes ne semble pas empêcher des taux de croissance rapides ou très rapides, bien au contraire. Les municipes de banlieue et les villes suburbaines, situés dans la proche périphérie des grandes villes colombiennes, ont un rôle important dans le renouvellement du réseau urbain. On y trouve à la fois les villes apparues en début de période (entre 1951 et 1964 ou entre 1964 et 1973 ; carte 1.7) et celles qui sont aujourd'hui les plus grandes (plus de 50 000, voire plus de 100 000

Carte 1.7 – L'apparition des villes de 15 000 habitants jusqu'en 1993



habitants), dont les taux de croissance ont souvent été spectaculaires (carte 1.5). Toutes les métropoles sont concernées par le phénomène, particulièrement visible autour de Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Bucaramanga et Cúcuta. On observe d'ailleurs un effet de « gradient de proximité » dans certains cas, comme à Medellín ou Barranquilla (voire Bogotá, où la situation est plus complexe), qui témoigne de la chronologie du processus : les banlieues proches sont apparues en début de période et sont aujourd'hui très peuplées, tandis que les villes plus éloignées sont apparues récemment (1985 ou 1993) et restent modestement peuplées.

La carte 1.7 montre que les apparitions de villes ont été nombreuses dans les zones de production agricole intensive et sur les fronts de colonisation, comme les vallées du Cauca et du Magdalena, le piémont oriental des Andes, ou encore les plaines de l'intérieur de la région Caraïbe. Mais les croissances ne sont rapides que sur le piémont oriental des Andes, dans l'intérieur de l'Urabá et dans la péninsule de la Guajira, c'est-à-dire dans les régions les plus éloignées, en termes de durée de déplacement, des grandes métropoles. La localisation dans le réseau urbain semble donc bien jouer là encore un rôle essentiel dans les trajectoires, à côté de caractéristiques régionales qui rendent possible cette dynamique dans la région Caraïbe. Dans ce dernier cas en effet, les fortes densités rurales, alimentées par une fécondité qui reste plus élevée que dans les campagnes andines et par une modernisation de l'agriculture particulièrement brutale, ont libéré une abondante main-d'œuvre, qui a nourri la croissance d'un grand nombre de petites villes. Il serait sans doute abusif de ne voir dans cette croissance des petites villes qu'une conséquence de la violence et une affaire de « personnes déplacées » (argument pourtant souvent évoqué en Colombie), même si l'impact de la violence a sans doute joué, comme le montrent la plupart des études empiriques sur le sujet¹.

On observe parallèlement des taux de croissance assez faibles dans de nombreuses petites villes de l'intérieur de la région Caraïbe, qui expliquent le retard accumulé sur le long terme par celles-ci. Le même phénomène se reproduit dans la région andine, affectant même parfois les capitales les moins dynamiques, qui n'ont pas résisté à la concurrence des plus grandes, en particulier au cœur du triangle métropolitain Bogotá-Medellín-Cali, d'où n'émergent que Pereira et Ibagué, les deux foyers les plus industrialisés de cette région.

Au total, on constate que le renouvellement du réseau urbain par l'apparition de petites villes entre 1953 et 1993, loin de signifier un mouvement de « contre-urbanisation », pour reprendre

¹ Par exemple Gracia, 1999 : 150-163 et les études qui l'accompagnent (Cubides et Domínguez, 1999), ou encore Pissot et Gouëset, 2002.

un concept qui a fait l'objet d'une vaste controverse en Europe (Cattan *et alii*, 1994 : 149-150), traduit plutôt le renforcement de l'influence des grandes villes, selon un processus de « concentration diluée » (*Ibid.*), fait de périurbanisation et de métropolisation. La croissance très modérée de la plupart des villes petites et moyennes, en dehors des localisations particulières évoquées, en témoigne.

2.3. Les progrès de la primauté urbaine de Bogotá

Le cas de Bogotá, la capitale de la Colombie et sa plus grande métropole, a déjà été largement étudié. L'apparente faiblesse du poids démographique de cette ville dans le système urbain national, et notamment par rapport aux trois villes suivantes, Medellín, Cali et Barranquilla (toutes les trois « millionnaires » depuis 1985), constitue une originalité à l'échelle de l'Amérique latine, où il existe généralement une rupture importante entre la première ville et la seconde, ou, comme en Équateur et au Brésil, entre la seconde et la troisième. Cette originalité colombienne a été analysée dès 1990 par Cuervo, qui a montré notamment que la primauté de Bogotá sur le réseau urbain colombien est tardive et limitée, son avance sur les villes suivantes ayant même décliné un bref moment au début du vingtième siècle, lors du décollage industriel, alors que l'accroissement démographique commençait tout juste de s'accélérer.

Tableau 1.5 – *Évolution des indicateurs de la primauté urbaine de Bogotá (1938-1993)*

	Indice de population totale (a) (%)	Coefficient d'intensité chronologique (b) (%)	Indice de population urbaine (c) (%)	Indice de primauté (d)	Indice des quatre villes (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

Sources : Flórez, 2000 : 78 et Gouëset, 1998 : 151 (d'après Cuervo, 1990) ; sauf Indice de primauté

(a) IPT = Population de Bogotá / Population totale de Colombie (en %)

(b) CIC = $(IPT_i - IPT_j) / (i - j)$, où i = date finale et j = date initiale

(c) IPU = Population de Bogotá / Population urbaine de Colombie

(d) IP = Population de Bogotá / Population de la deuxième ville (d'après Moriconi-Ébrard, 1993)

(e) IQV = Population de Bogotá / Population des trois villes suivantes

En réalité, si on regarde l'ensemble des indicateurs de la primauté de Bogotá depuis 1938 (tableau 1.5), notamment l'indice de population totale (IPT) et l'indice de population urbaine (IPU), on s'aperçoit que le poids de Bogotá dans la population colombienne, ou même simplement dans la population urbaine, n'a jamais cessé de progresser à partir de cette date. Cette progression de Bogotá, assez lente au départ avec un coefficient d'intensité chronologique (CIC) de 7 % en 1938, s'accélère ensuite pour arriver à son maximum en 1964 (27 %) et surtout 1973 (31 %), avant de décroître rapidement et de revenir en 1993 en dessous du rythme initial (6 %). La périodicité de cette évolution coïncide avec celle de l'intensité des flux migratoires vers la capitale colombienne (section 3). Seul l'indice des quatre villes (IQV), qui mesure le poids de Bogotá par rapport aux trois villes suivantes (Medellín, Cali et Barranquilla), diminue de 9 % entre 1938 et 1951, avant de progresser ensuite de façon constante jusqu'à aujourd'hui. L'inflexion de l'IQV en début de période est surtout liée à la formidable croissance de Cali entre les deux dates, ainsi qu'à la bonne tenue des deux autres villes, dont Medellín, qui était le premier foyer industriel de Colombie lors du premier recensement de ces activités en 1945.

En dépit de ce renforcement tendanciel de la primauté de Bogotá, le cas colombien demeure original. Alors que la croissance urbaine est très rapide, tout au long du XX^e siècle, et que les Colombiens se déplacent en masse vers les plus grandes villes, la concentration de la population dans la première ville est assez modeste, et progresse assez lentement (sauf entre 1951 et 1973). Aujourd'hui encore, Bogotá ne concentre que 14 % de la population colombienne, et 21 % de la population urbaine. La brèche entre la première ville et la seconde reste limitée (Bogotá n'est que 2,3 fois plus peuplé que Medellín), et en dehors de la capitale, la Colombie compte trois métropoles dépassant un million d'habitants ; Bogotá n'étant que 1,2 fois plus peuplé que les trois villes suivantes réunies.

On a proposé le terme de « quadricéphalie urbaine » pour désigner cette figure d'un réseau urbain dominé par quatre métropoles (Gouëset, 1992). Les limites de cette quadricéphalie ont également été montrées (*Ibid.*) : aujourd'hui Bogotá continue de croître plus rapidement que les autres grandes villes colombiennes, et surtout, la primauté économique de Bogotá est sans commune mesure avec son poids démographique, encore assez modéré (section 4).

3. L'IMPORTANCE DES FLUX MIGRATOIRES DANS L'ÉVOLUTION DU RÉSEAU URBAIN

L'évolution différenciée des éléments du système urbain, en termes de taille et de taux de croissance, s'explique par les caractéristiques des deux facteurs du changement démographique : le mouvement naturel et le solde migratoire. Dans le cas colombien, le premier, globalement favorable à toutes les villes, a peu d'effet discriminant sur la hiérarchie urbaine, tandis que le second est au contraire décisif pour expliquer l'essor des plus grandes villes, à commencer par Bogotá.

3.1. Une structure de la population globalement favorable à la croissance des villes

Il est établi par de nombreuses études démographiques que la structure de la population urbaine, modifiée par l'afflux de populations migrantes tout au long du XX^e siècle, est en grande partie responsable de la croissance rapide des villes colombiennes (Urrutia, 1990 ; Dureau et Flórez, 1996 ; Flórez, 2000). Cet effet repose sur quelques principes simples, qu'on se contentera de citer (nous reviendrons sur cette question au chapitre 2), et qui sont liés à la fois à la composition des flux migratoires et à l'évolution des modes de vie en ville :

- les femmes sont plus nombreuses que les hommes en ville, car les flux d'exode rural ont concerné davantage de femmes que d'hommes (Flórez, 2000 : 70)¹ ;

- avec l'arrivée massive de jeunes adultes migrants, la structure par âge des populations urbaines a été et demeure propice à un accroissement naturel élevé (Flórez, 2000 : 69) ;

- la sur-représentation des femmes en âge de procréer, qui résulte des facteurs précédents, contrebalance la baisse globale de la fécondité en ville et maintient des taux de natalité élevés.

Pour toutes ces raisons, auxquelles il faut ajouter la faiblesse de la mortalité infantile en ville (Flórez, 2000 : 16-18), le croît naturel est resté élevé dans les villes colombiennes pendant toute la seconde moitié du XX^e siècle, prenant progressivement le pas sur l'apport direct de populations migrantes comme facteur de croissance urbaine : alors qu'entre 1951 et 1964, 37 % de la croissance urbaine était imputable à l'immigration, cette proportion était tombée à 31 % entre 1973 et 1985 (Dureau et Flórez, 1996 : 148).

Toutefois, et en dépit de variations régionales parfois sensibles (taux de fécondité plus élevé dans les petites villes et les villes de

¹ Le rapport de masculinité est faible dans toutes les grandes villes, et assez constant : entre 80 et 90 % dans la plupart des villes de plus de 50 000 habitants (Mesclier, Gouëset *et alii*, 1999 : 76).

la côte Caraïbe par exemple, où les classes d'âge les plus fécondes sont en revanche un peu moins représentées que dans les grandes villes de l'intérieur), le mouvement naturel élevé a profité à l'ensemble des villes colombiennes, et ne semble pas être un facteur important de différenciation de la croissance, contrairement aux migrations.

3.2. D'un exode rural massif orienté vers les plus grandes villes à une diversification des flux et un renforcement de la polarisation vers Bogotá

Les migrations intérieures ont constitué le principal ressort de la croissance urbaine en Colombie durant la seconde moitié du XX^e siècle, à la fois directement, par l'arrivée de populations nouvelles, et indirectement, ces populations provoquant, du fait des caractéristiques démographiques que l'on vient d'évoquer, un fort accroissement naturel. Migrations et croissance urbaine fonctionnent en système, un système articulé à l'échelle nationale, les flux migratoires étant structurés selon un principe hiérarchique assez stable sur le long terme.

À partir des années 1950 se met en place en Colombie un vaste processus d'exode rural. Entre 1964 et 1973, plus de 250 000 personnes ont abandonné chaque année les campagnes pour les villes (Banguero, 1985). Le mouvement s'est intensifié au début des années 1970, le taux annuel de migration atteignant alors 2,2 %. Les causes de cet exode rural, qui ont été bien étudiées en Colombie (Flórez, 2000 : 67), sont du même ordre que dans beaucoup de pays d'Amérique latine au même moment : expulsion de populations des campagnes sous l'effet d'un surpeuplement relatif dû à la transition démographique et à la modernisation de l'agriculture, attraction des villes alors en plein essor, qui offraient des avantages sociaux et économiques de plus en plus évidents par rapport aux zones rurales. La *Violencia*, période de guerre civile qui a secoué la Colombie entre 1948 et 1953 (et ensuite de façon plus sporadique), a sans doute amplifié le mouvement, sans toutefois le déclencher ni en être le moteur principal (Gouëset, 1992 : 57 ; Flórez, 2000 : 67), contrairement à ce qui est parfois avancé en Colombie.

Entre 1951 et 1973, l'exode rural était largement polarisé vers les plus grandes villes du pays et s'exerçait au sein de bassins migratoires en expansion, mais qui restaient relativement cloisonnés (Gouëset, 1992 : 57-58). Ce sont surtout les capitales des départements les plus peuplés qui en ont profité, et en particulier les quatre principales métropoles qui ont drainé la population de leur hinterland rural et de leur zone d'influence régionale (*Ibid.*). Entre 1964 et 1973, Bogotá, Medellín, Cali et Barranquilla ont absorbé 40 % du total des flux migratoires du pays (Rueda, 1979). Le taux annuel moyen de migration nette de

ces villes était élevé, encore plus à Bogotá (2,7 %) qu'à Medellín et à Cali (respectivement 2,1 % et 2,0 %) et surtout qu'à Barranquilla (Flórez *et alii*, 1987).

À partir de 1973, la migration des campagnes vers les plus grandes villes a diminué, de même que l'apport de la migration à leur croissance démographique, tandis que de nouveaux pôles attractifs émergeaient, parmi les villes intermédiaires (inférieures à 250 000 habitants), atteignant des taux annuels de migration nette supérieurs à 4 % entre 1973 et 1985. Ces villes, peu nombreuses (et repérables sur la carte 1.5), correspondent à des catégories particulières, déjà évoquées au début de ce chapitre et décrites par Rubiano (1992) et Gouëset (1996) : villes frontalières ou portuaires, villes situées au cœur de zones d'intensification agricole (régions caféières, fronts de colonisation agricole), villes pétrolières ou minières.

À mesure que la Colombie s'urbanisait, les migrations entre villes ont pris progressivement le pas sur les flux d'origine rurale. Les années 1970 et 1980 ont été marquées par une diversification des directions de la migration, tandis qu'une plus grande complexité des trajectoires migratoires s'amorçait progressivement. À côté de l'émigration rurale de courte distance, des migrations d'origine urbaine de moyenne et longue distance commençaient à se développer. L'ensemble des mouvements fonctionnait en accord avec le modèle classique de sélectivité de la migration, qui postule que la migration de longue distance est plus qualifiée que celle de courte distance. Diversification des directions de la migration et diversification des caractéristiques de la population migrante vont de pair.

Le recensement de 1993 témoigne de cette modification importante du système migratoire colombien, à la fois dans l'intensité et dans les directions de la migration (Martínez et Rincón, 1997 : 253). L'attraction de Bogotá continue de s'exercer fortement sur les départements voisins (Boyacá et Cundinamarca fournissent 36 % de l'immigration entre 1988 et 1993), mais commence aussi à s'exercer de manière significative en dehors de son bassin migratoire traditionnel, sur des régions densément peuplées, et notamment dans les grandes villes. Bogotá s'affirme comme un « pivot du système territorial colombien » (Jaramillo, 1998 : 117), qui polarise de plus en plus les migrations inter-urbaines nationales. Déjà entre 1980 et 1985, la moitié des migrants arrivés à Bogotá provenaient d'une autre capitale de département, puis entre 1988 et 1993, Bogotá a drainé le quart des migrations inter-départementales du pays (Martínez et Rincón, 1997 : 254). Parallèlement à ce renforcement de l'attraction de Bogotá, les mouvements migratoires continuent de se diversifier. C'est le cas par exemple des mouvements depuis le Meta en direction du Casanare, ou de la forte migration du Cauca, et dans une moindre mesure du Nariño vers le département du Valle del

Cauca. Martínez et Rincón n'hésitent pas à parler d'une « tendance à la déconcentration de la migration » (1997 : 253), qui paradoxalement renforce le poids de Bogotá, seule grande ville bénéficiant à la fois d'un maintien des migrations de proximité et d'une attractivité croissante sur des flux d'origine plus urbaine et plus lointaine.

Ces modifications récentes ont eu pour effet de relativiser la segmentation du territoire colombien en bassins migratoires autrefois relativement étanches, au moins jusqu'en 1973 (Jaramillo, 1998), sans remettre en cause leur configuration générale, qui apparaît encore clairement sur la carte 1.8.

3.3. Les flux migratoires vers les métropoles

La carte 1.8, élaborée à partir des lieux d'origine de la migration (en indiquant, pour quatre agglomérations, le municipe de naissance de la population résidente en 1993), et la carte 1.9, élaborée au contraire d'après les lieux de destination de la migration (classification des municipes colombiens selon le lieu de résidence en 1993 des personnes ayant émigré de leur municipe de naissance), confirment les tendances que nous venons d'évoquer. Élaborées à partir des lieux de naissance des migrants, en faisant abstraction des étapes migratoires jusqu'en 1993, ces cartes ont l'avantage de nous présenter une perspective de long terme. Les quatre métropoles concentrent en 1993 le tiers du volume total de la population colombienne ayant quitté son lieu de naissance (soit un peu moins qu'entre 1964 et 1973), et Bogotá 19 % à lui seul.

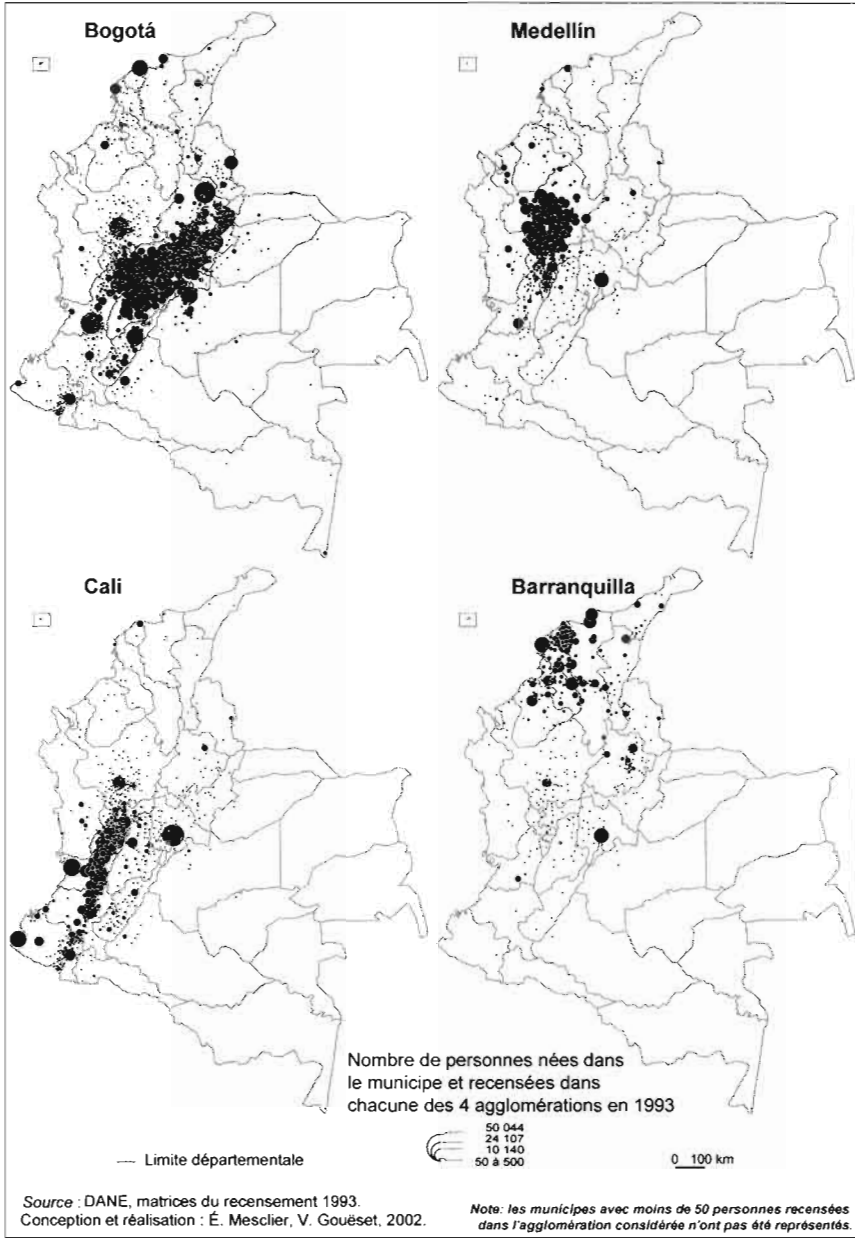
Les bassins migratoires des quatre métropoles se dessinent très distinctement sur les deux cartes :

- un bassin surtout limité au département d'Antioquia pour Medellín, mais très exclusif dans ce département, par ailleurs très peuplé au départ (carte 1.2) ;

- un bassin plus étendu et plus diffus à Cali, d'où émerge cependant un axe prépondérant qui commence dans la zone caféière du Vieux Caldas au nord (une zone multipolarisée, partagée entre l'attraction de ses propres capitales départementales et celle des trois métropoles), longe les vallées moyenne et supérieure du cours du Cauca (où l'attraction de Cali est exclusive), puis s'achève dans la grande vallée interandine du Nariño au sud. De même, l'influence de Cali est dominante sur tout le littoral Pacifique compris entre la frontière équatorienne et le sud du Chocó, ce qui représente des effectifs de migrants très importants, en particulier dans les flux récents (chapitre 2) ;

- un bassin assez large mais plus éclaté pour Barranquilla, du Córdoba à la Guajira, qui ne semble exclusif que dans le département même de l'Atlántico et à proximité immédiate (dans le Magdalena et le Bolívar), l'attraction de la métropole Caraïbe se

Carte 1.8 – Bassins migratoires de Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, par municipio de naissance des immigrants en 1993



Carte 1.9 – Classification des municipes selon le lieu de résidence en 1993 des émigrants

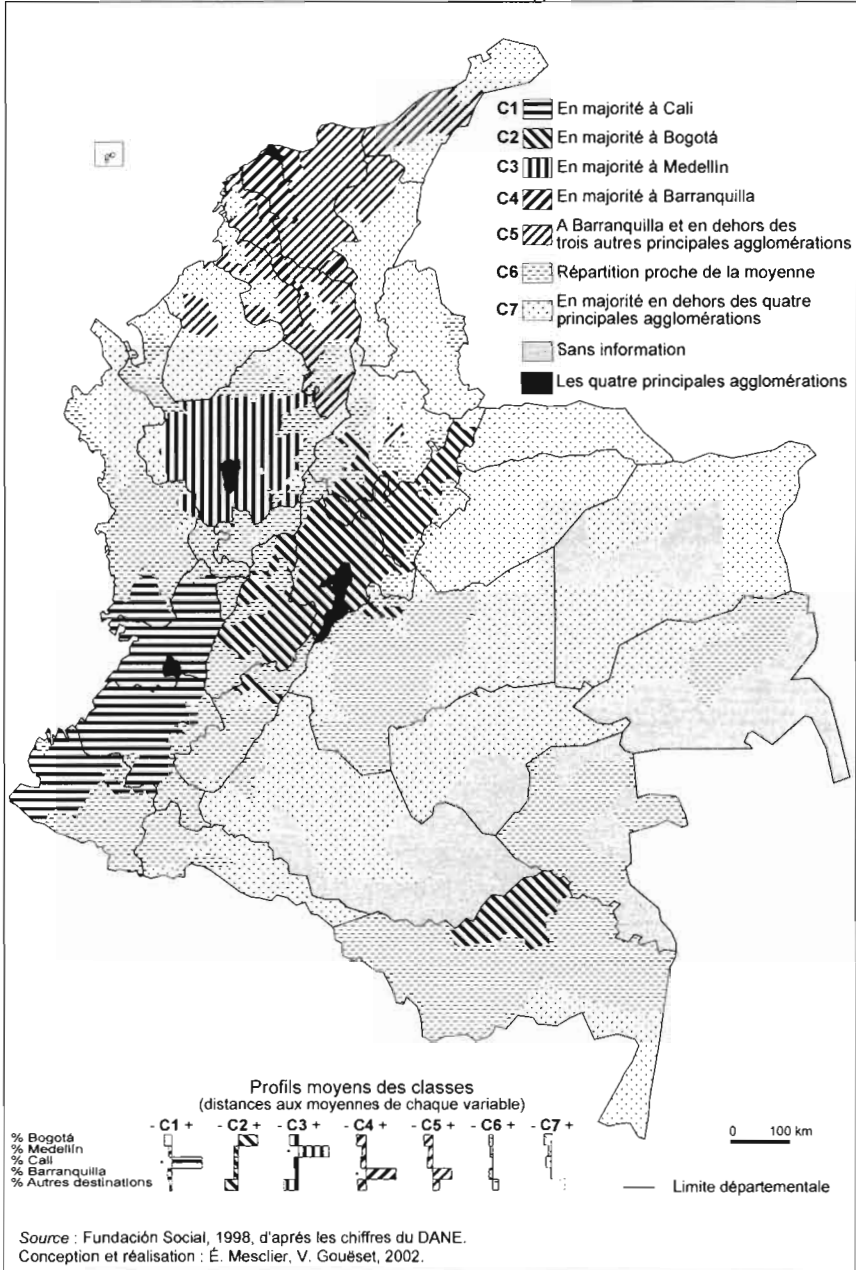


Tableau 1.6 – La dynamique migratoire des dix premières agglomérations de Colombie en 1993

	Populations migrante sur la durée de la vie					Population migrante sur les 5 dernières années (1988-1993)		
	Population résidente en 1993	Natifs (nés dans le municipe	Émigrants (nés dans le municipe et n'y résidant plus en 1993)	Immigrants (nés hors du municipe mais y résidant en 1993)	Nombre net de migrants (en % de la population résidente en 1993)	Émigrants	Immigrants	Nombre net de migrants(en % de la popu. résidente moyenne entre 1988 et 1993)
Municipes au centre des agglomérations								
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 %
Sous-Total	11 768 123	6 601 214	1 923 169	5 166 909	28 %	1 016 770	1 673 034	6,0 %
Chefs-lieux les plus dynamiques*								
SOACHA (banlieue de Bogotá)	230 232	70 195	13 466	160 037	64 %	7 015	67 881	30,0 %
ITAGÜÍ (banlieue de Medellín)	179 537	63 678	39 579	115 859	42 %	15 496	39 673	14,9 %
BELLO (banlieue de Medellín)	260 664	83 163	27 389	177 501	58 %	22 152	55 653	14,3 %
ENVIGADO (banlieue de Medellín)	114 973	34 793	18 824	80 180	53 %	11 226	25 567	13,6 %
SOLEDAD (banlieue de Barranquilla)	238 031	104 990	18 524	133 041	48 %	8 713	58 876	23,7 %
FLORIDABLANCA (banlieue de Bu/manga)	192 549	60 541	6 902	132 008	65 %	5 776	49 183	25,3 %
DOS QUEBRADAS (banlieue de Pereira)	139 774	34 621	3 672	105 153	73 %	5 545	39 107	26,9 %
Sous-Total	1 355 760	451 981	128 356	903 779	57 %	75 923	335 940	21,0 %

Source : DANE, recensement ajusté de 1993. Calculs Barbary 2002.

* Chefs-lieux de municipes à plus forte croissance démographique entre 1985 et 1993 dans la catégorie de 100 000 à 300 000 habitants.

heurtant très vite à la concurrence des autres capitales de la côte à l'ouest comme à l'est ;

– enfin un très large bassin pour Bogotá, qui couvre l'intégralité des départements du Boyacá et du Cundinamarca, très peuplés au départ (carte 1.2), et empiète largement sur tous les autres départements périphériques : Tolima et sud du Santander surtout, mais aussi Caldas, Huila, Meta...

L'attraction des quatre métropoles diminue quand on s'en éloigne, ce qui est logique, mais rares sont les régions qui lui échappent (catégorie 7 de la carte 1.9). Ces espaces, où l'émigration vers les plus grandes villes n'est jamais totalement absente, correspondent soit à des espaces polarisés par leurs propres capitales départementales (Córdoba, César, Nord Santander, partie du Santander), soit à des espaces périphériques largement tournés vers les fronts de colonisation (Nord Chocó et toute la moitié orientale de la Colombie).

La carte 1.8 permet également d'apprécier l'apparition des flux interurbains d'origine plus lointaine, qui sont progressivement en train de prendre le pas sur les bassins migratoires traditionnels, plus proches et plus ruraux. Pour chacune des quatre métropoles, on observe un apport migratoire important depuis les autres villes. Seul Bogotá est en mesure de drainer l'ensemble des villes de Colombie : l'observation graphique nous confirme les constatations déjà faites par Martínez et Rincón (1997) et Jaramillo (1998).

On a vu que les migrations intérieures de la Colombie ont été polarisées en priorité, depuis les années 1950, par les plus grandes villes. Le tableau 1.6 nous permet de voir le poids de ces flux d'immigration dans la population totale des agglomérations de plus de 300 000 habitants en 1993. Le solde migratoire sur la durée de vie¹ représente 28 % en moyenne de la population des villes-centres, et 57 % de la population des municipes périphériques à forte croissance². Bogotá et Cali se singularisent comme des villes de migrants, avec un solde migratoire qui représente plus du tiers de la population totale ; résultat qui doit toutefois être nuancé par la modestie de leurs banlieues (inexistante à Cali et représentant moins de 5 % de la population totale à Bogotá), alors que ces mêmes banlieues captent au contraire la plus grande partie de la population immigrante dans les autres métropoles. Le cas extrême est celui de Bucaramanga, dont le solde migratoire est négatif, ce qui peut s'expliquer à la fois par l'ampleur de l'émigration vers Bogotá (visible sur la carte 1.8) et par les déplacements de la population vers les municipes périphériques, comme

¹ Voir définitions en annexe 3 à la fin de l'ouvrage.

² Sous-total portant sur les sept villes à plus forte croissance entre 1985 et 1993 parmi les chefs-lieux compris entre 100 000 et 300 000 habitants. Il s'agit uniquement de municipes de banlieue des grandes agglomérations.

Floridablanca, dont le solde migratoire équivaut aux deux tiers de la population totale. On retrouve une situation analogue, quoique moins spectaculaire, à Pereira, Medellín ou encore Barranquilla, ce qui montre que dans la plupart des grandes villes colombiennes (sauf à Cali), l'expansion urbaine a désormais franchi les limites administratives de la ville-centre (chapitre 3).

Les chiffres portant sur la période la plus récente (1988-1993) confirment que les flux migratoires ont perdu de leur importance relative aux cours des dernières années, dans des villes qui apparaissent de moins en moins comme des « villes de migrants », surtout au centre des agglomérations. Le solde migratoire 1988-1993 ne représente plus que 6 % de la population des villes-centres, et encore 21 % de celle des périphéries en forte croissance. Parmi ces villes périphériques, Soacha se distingue par une forte participation du solde migratoire dans sa population (30 %). Soacha est non seulement un lieu de réception de l'immigration de longue distance qui se dirige vers Bogotá, au même titre que les arrondissements périphériques de la capitale, mais aussi une alternative résidentielle à courte distance pour des ménages qui résident déjà à Bogotá, apparaissant ainsi comme un « quartier de Bogotá » comme les autres (Dureau, Hoyos et Flórez, 1994 ; voir aussi chapitre 3).

4. LE DÉCALAGE ENTRE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET CROISSANCE URBAINE

Les développements précédents ont porté sur les ressorts purement démographiques de la dynamique urbaine en Colombie. Ils ont montré que la croissance des villes obéit à des règles qu'on peut déduire de la simple observation du réseau urbain (effets de taille, de hiérarchie, de situation, de proximité des métropoles...), et de l'étude des dynamiques migratoires, qui exercent une influence sur l'accroissement naturel des populations urbaines. Il est bien sûr légitime de se demander si le système des villes colombiennes n'est pas également sensible à la conjoncture économique, et plus précisément à la localisation de l'appareil productif colombien et à son évolution.

4.1. Concepts en jeu et difficultés méthodologiques

Les études d'analyse spatiale posent régulièrement la question de l'existence d'un lien entre les cycles de croissance démographique des villes et les phases de développement économique (Guérin-Pace, 1993 : 89-110 ; Pumain et Saint-Julien, 1996 : 247-256 ; etc.), en s'appuyant sur des hypothèses et des références théoriques (modèle de Marchetti et travaux de Sanders notamment) qui mettent en avant le parallèle qu'on peut établir sur

le long terme dans de nombreux pays industrialisés entre la croissance puis la stabilisation voire le déclin de certaines villes et la succession de cycles économiques précis (villes du charbon, du textile, ports...), ou encore, dans un autre registre, entre les phases de croissance et les cycles d'innovation économique.

Différents auteurs ayant comparé de façon empirique l'évolution des villes et de l'appareil productif en Colombie ont posé régulièrement cette question depuis les années 1980¹ ; en s'inscrivant il est vrai dans le cadre d'autres paradigmes interprétatifs que l'analyse spatiale, comme l'École de la dépendance, qui établit un lien entre les cycles de développement du capitalisme périphérique et le processus d'urbanisation, ou plus récemment les théories sur la mondialisation de l'économie...

En réalité, toutes ces approches se heurtent au même écueil statistique. Les données économiques qui permettraient d'étudier sur le long terme et sur l'ensemble du réseau urbain le lien qui peut exister entre la taille des villes et leur dynamisme économique – même en se limitant à la période 1951-1993 et aux 164 unités urbaines de plus de 15 000 habitants – sont trop peu nombreuses, en général incomplètes, et pas toujours fiables ; qu'il s'agisse d'indicateurs prenant en compte les volumes et la structure de la main-d'œuvre, la production industrielle, les services financiers, l'enseignement supérieur ou encore les autres activités de service.

Malgré ces limitations, il est possible d'établir quelques conclusions générales sur la distribution des activités économiques en Colombie, et donc de proposer quelques réflexions sur leur lien avec les dynamiques urbaines observées.

4.2. Une activité productive très concentrée, dont les effets sur la dynamique urbaine sont complexes

La plupart des études menées sur le système productif colombien portent sur des échantillons de villes plus limités que les 164 unités urbaines définies dans ce chapitre² et elles sont surtout centrées sur l'industrie, pour des raisons à la fois conceptuelles et méthodologiques, ce qui introduit un biais auquel il est difficile d'échapper ensuite lorsqu'on s'intéresse à la localisation des activités économiques dans leur ensemble. Ces études ont néanmoins mis en évidence le caractère très concentré de la structure productive en Colombie, en particulier en ce qui concerne l'industrie, le commerce international, et même les activités agro-exportatrices ou minières. Les différents cycles de développement économique qui se sont succédés depuis le milieu

¹Notamment : Jiménez et Sideri (1985), Jaramillo et Cuervo (1987 : 47-159 et 189-253), Jaramillo et Cuervo (1993), DNP (1993 : 63-124), Cuervo et González (1997), Fundación Social (1998).

² 39 unités urbaines observées entre 1938 et 1973 par Jaramillo et Cuervo en 1987, puis seulement 22 jusqu'en 1991 par Cuervo et González en 1997.

du XX^e siècle n'ont pas remis en cause cette concentration : industrialisation par substitution aux importations à partir des années 1940, puis par transfert de technologies étrangères à partir des années 1960 ; crise consécutive au choc pétrolier et récupération sélective de l'industrie à partir des années 1970 ; essor des services supérieurs dans les grandes villes dans les années 1980 ; mondialisation de l'économie dans les années 1990, avec une levée des barrières douanières et une ouverture aux investissements étrangers ; grave récession à la fin des années 1990.

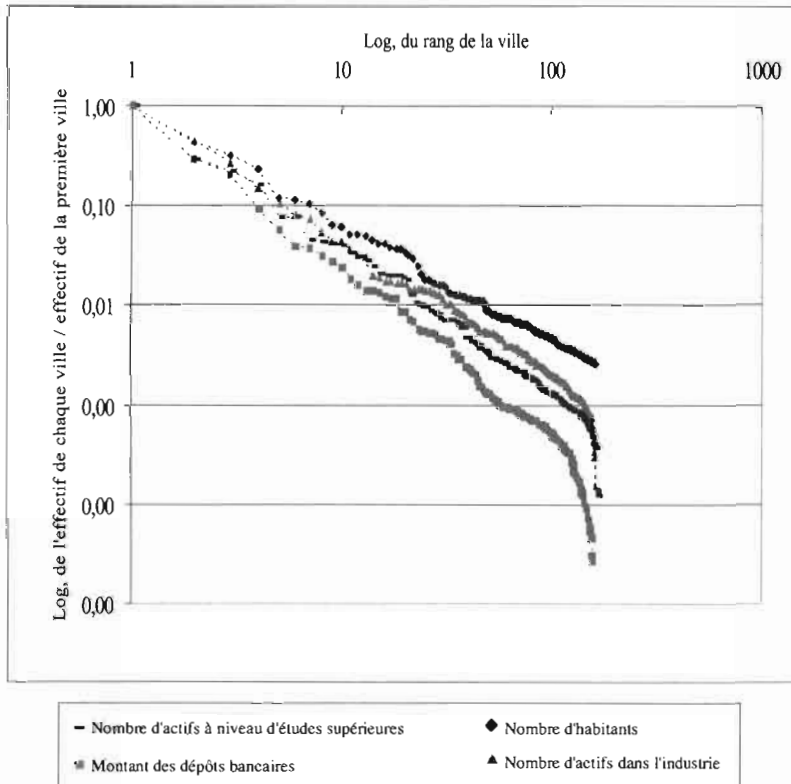
Avant le décollage de l'industrie colombienne, les foyers de production agro-industrielle et minière, principaux moteurs de l'économie nationale, étaient pourtant répartis en différents points du territoire national. Par la suite les industries se sont développées simultanément dans plusieurs villes, en raison notamment de la segmentation du marché intérieur colombien, qui ne s'est unifié que tardivement (années 1970, voire 1980). L'impact de cette relative dispersion des activités productives sur le développement de plusieurs grandes villes, et sur la primauté modérée de Bogotá semble un fait établi.

Néanmoins le degré de concentration des activités économiques est bien supérieur à celui de la population, comme l'indique clairement le graphique 1.2. En ce qui concerne l'industrie, il est confirmé que le pouvoir d'attraction des villes est globalement proportionnel à leur taille (avec d'ailleurs une sur-représentation de la seconde ville, Medellín, qui était le premier foyer industriel de Colombie au milieu du XX^e siècle), mais le décalage existant avec les plus grandes villes s'accroît rapidement quand on descend dans la hiérarchie urbaine, surtout vers le quinzième rang et au-delà. Comme l'ont fait remarquer de nombreux auteurs colombiens (notamment Cuervo et González, 1997), il n'existe qu'un nombre limité de pôles de développement industriel diversifiés en Colombie ; en dehors de ces pôles on ne trouve que des « enclaves » dont le caractère durable n'est pas garanti, ou des foyers industriels mineurs.

L'influence de l'industrie sur la croissance urbaine semble clairement établie pour les foyers industriels les plus petits (comme Duitama, Sogamoso ou Barrancabermeja), dont la croissance rapide est en décalage (voire à contre courant) avec l'évolution de la plupart des villes proches de taille équivalente (cartes 1.5 et 1.6). À l'inverse les capitales les moins industrialisées (comme Tunja, Popayán ou Pasto), ou celles qui ont été durement touchées par la crise (comme Manizales, Armenia ou Palmira) accusent un retard de croissance sur l'ensemble de la période. Mais il est difficile d'aller au-delà de ces constatations assez générales, car l'essentiel de l'appareil industriel s'est concentré, tout au long du demi-siècle considéré, dans les plus grandes villes, où ont eu lieu les cycles d'innovation et les crises

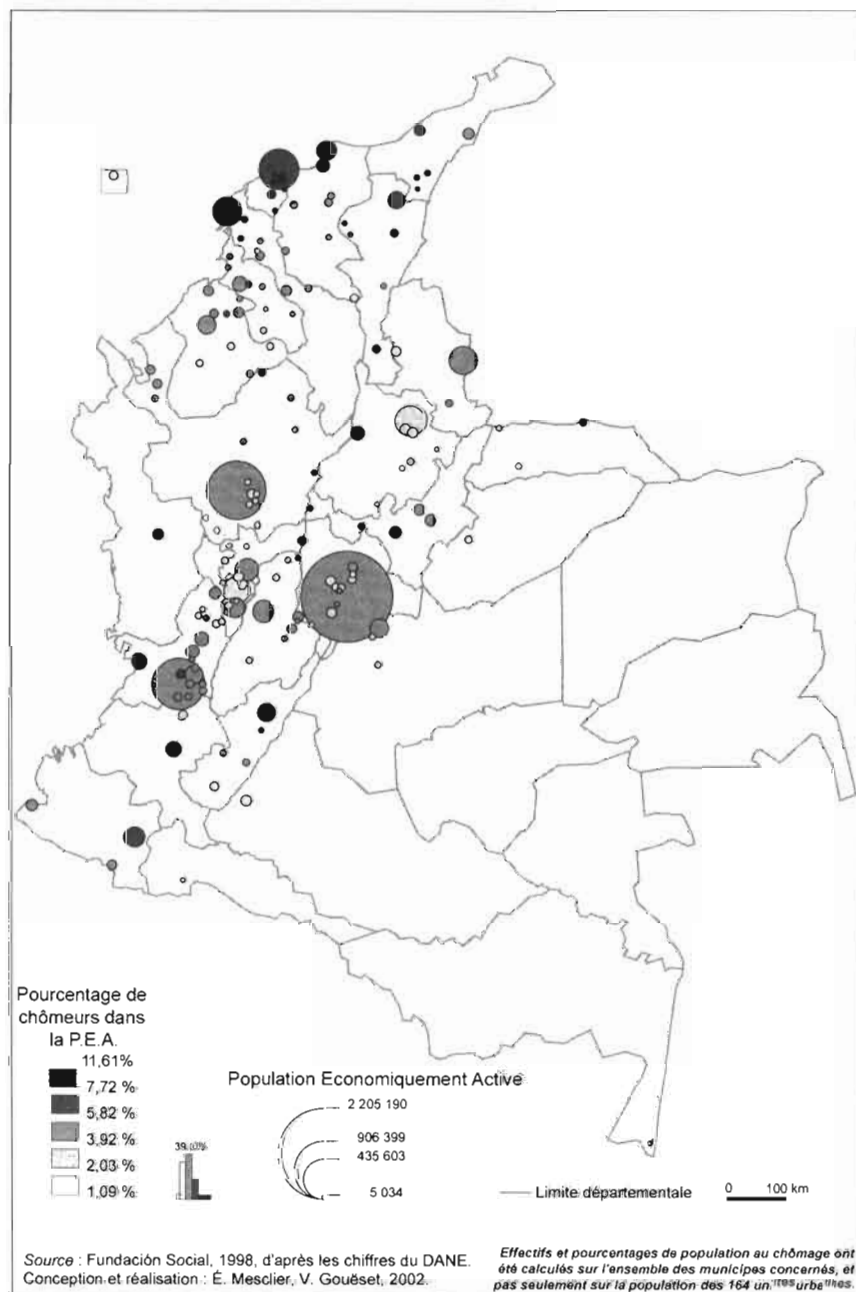
majeures, sans que le rythme de leurs taux de croissance en paraisse affecté.

Graphique 1.2 – *Distribution rang-taille des villes colombiennes selon différents indicateurs démographiques et économiques en 1993*



Quant aux services supérieurs, ils sont par définition concentrés dans les centres urbains les plus importants, comme le confirme, sur le graphique 1.2, la courbe de la main-d'œuvre hautement qualifiée – la disponibilité de main-d'œuvre de haut niveau étant un facteur décisif pour la localisation d'industries et de services de pointe –. La courbe des dépôts bancaires est la plus fortement hiérarchisée, Bogotá représentant plus de la moitié du total national (Mesclier, Gouëset *et alii*, 1999 : 104). Les services financiers et les capitaux disponibles à l'investissement sont concentrés dans la capitale et dans un nombre limité de grandes villes en Colombie. Les crises financières, comme celle qui a secoué l'Amérique latine à la fin des années 90, ou les ralentissements de l'activité dans les secteurs de pointe, ont des conséquences démographiques très difficiles à évaluer. Il est probable que, en Colombie comme dans le reste de la région, ces crises contribuent à l'accélération du départ des personnes et des

Carte 1.10 – *Volume et taux de chômage dans les villes en 1993*



capitiaux vers l'étranger, États-Unis en particulier, mais il n'est même pas sûr que cet exode ait un effet significatif de ralentissement de la concentration démographique dans les villes du sommet de la hiérarchie urbaine.

Autre indicateur de l'état de l'activité économique, le nombre et le taux de chômeurs dans la population active en 1993¹ (carte 1.10) semble confirmer, même si l'on ne dispose pas de chiffres plus anciens pour suivre le phénomène dans la durée, l'idée d'un relative décrochage entre la conjoncture économique et la dynamique du réseau urbain. Cette carte illustre en effet assez bien le « décrochage économique » dont pâtissaient les villes de la région Caraïbe au début des années 1990. Ce décrochage régional, qui est en réalité plus ancien, affecte aussi les capitales peu industrialisées du sud de la région andine et certaines villes dépendant trop exclusivement d'un seul type d'activité, comme les foyers industriels du Boyacá, le pôle pétrochimique de Barrancabermeja, le port de Buenaventura...

Les villes du triangle métropolitain au contraire se caractérisent par un volume et un taux de chômage assez bas (la hiérarchie des villes selon le nombre de chômeurs s'apparente de ce point de vue davantage à l'état du réseau urbain en 1951 qu'à celui de 1993 sur la carte 1.4), ce qui confirme la vitalité économique de la partie centrale des Andes. Néanmoins, en comparant cette carte du chômage avec celle des taux de croissance (carte 1.5), voire même avec celle des trajectoires de croissance (carte 1.6), on peut observer que les difficultés économiques altèrent peu la croissance démographique des villes. À l'inverse certaines régions urbaines en perte de dynamisme démographique (comme la région caféière du Vieux Caldas ou le Valle du Cauca) ne semblent pas particulièrement affectées, comparativement aux autres, par le problème du chômage.

En résumé, il est certes indéniable que le développement économique demeure, sur le long terme, un moteur essentiel de la croissance démographique des villes, mais dans le détail et à plus court terme, l'observation de la dynamique du réseau urbain colombien nous enseigne que cette relation est loin d'être constante.

5. CONCLUSION

Cette étude a permis de dégager quelques tendances fortes de la dynamique du réseau urbain colombien entre 1951 et 1993. On a notamment pu confirmer son caractère systémique, avec par

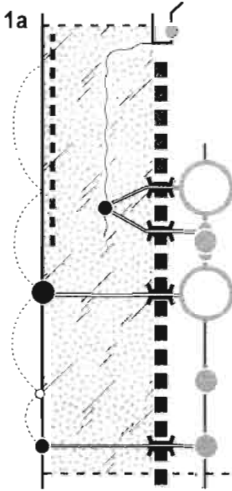
¹ Il s'agit d'un indicateur certes indirect et insuffisant de la conjoncture économique –laquelle d'ailleurs s'est considérablement dégradée depuis cette date– mais qui permet de prendre en compte la totalité des villes.

Graphiques 1.3-1 à 1.3-4 – Réseaux urbains régionaux : □ une représentation modélisée

L'hétérogénéité physique et le cloisonnement relatif du territoire national, la spécificité des trajectoires historiques des sous-ensembles socio-spatiaux qui le composent expliquent, pour partie, la différenciation observée dans la configuration des réseaux urbains régionaux et dans la structuration induite de l'espace. Les modèles graphiques (chorèmes) ci-après visent à souligner les caractéristiques majeures de ces différents dispositifs urbains, sans exhaustivité.

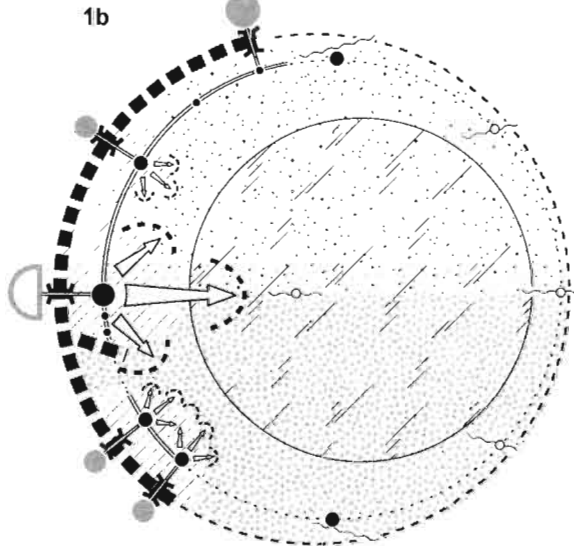
1.3-1 – Réseaux urbains linéaires des périphéries sous-peuplées

Versants forestiers externes, piémonts et plaines de la Colombie orientale (650 000 km²) et de la façade pacifique (65 000 km²) couvrent près des 2/3 du territoire national et ne comptent guère plus de 5% de la population du pays. Etablis sur les marges de ces vastes espaces périphériques et faiblement hiérarchisés, les réseaux se structurent ici linéairement en lieux de villes en situation d'interface (piémont, frontière internationale, littoral).



Pour la côte Pacifique (1a), les principales villes-ports alignées sur la moitié méridionale du littoral sont moins reliées entre elles (cabotage) qu'aux grands centres de l'intérieur dont elles sont les ouvertures maritimes. La vallée longitudinale de l'Atrato, au nord, a fixé la seule ville en position centrale.

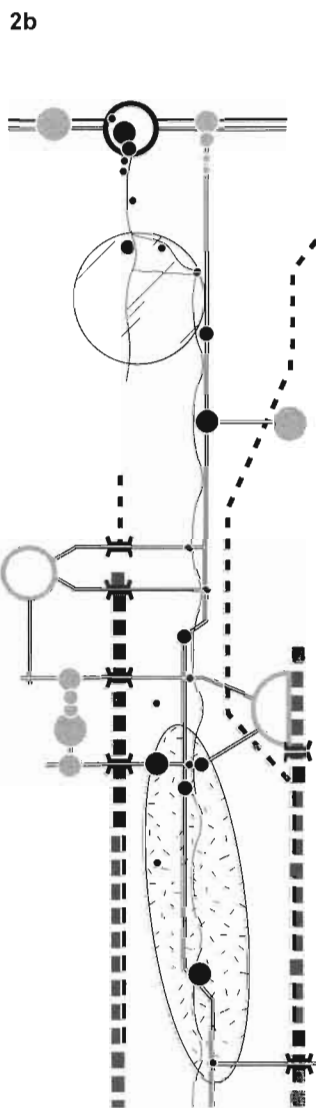
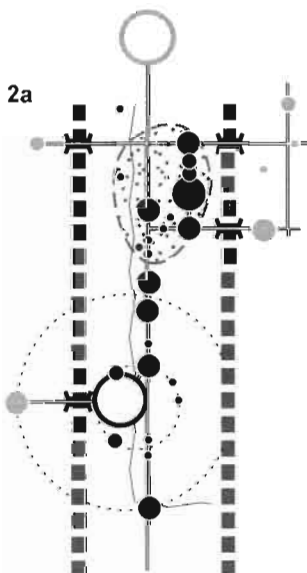
Voir "légende commune" à la suite du chorème 4



Pour l'ensemble oriental (1b), le réseau urbain dessine une orbite de "gravitation" autour d'un immense espace central aux très basses densités de peuplement. Taille et répartition des lieux centraux, degré d'intercommunication, densités locales de peuplement induisent une nette dissymétrie entre la moitié ouest du réseau, avec ses villes de piémont de colonisation liées aux grands centres de l'intérieur, et la moitié est, avec ses centres administratifs et stratégiques (frontaliers et riverains des grands fleuves), isolés les uns des autres et de petite taille (moins de 5 000 hab. sauf Arauca au nord et Leticia au sud).

1.3-2 – Hétérogénéité et paradoxes du maillage urbain des grandes vallées

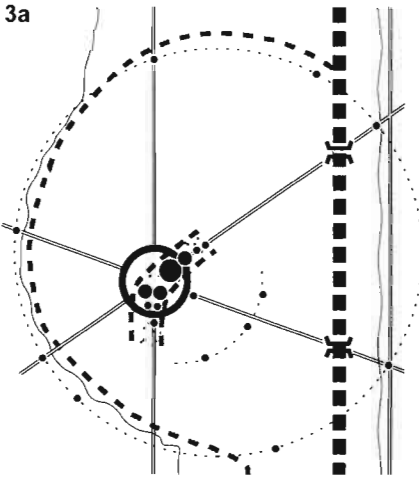
Entre seuil de Popayán et plateaux de l'Antioquia, le fossé du Cauca (2a) offre le maillage urbain le plus dense de toute la Colombie. Dissymétries et inégalités de répartition des centres, alignements orientés par les contraintes physiques (versants, fleuve) et dispositions orbitales se combinent en une structuration originale et différenciée de l'espace, ici très densément peuplé. Au sud, le vieil espace colonial de la canne à sucre et de l'élevage est polarisé par l'aire métropolitaine de Cali (1 700 000 hab.), sur la rive gauche du Cauca, avec une orbite de centres proches (370 000 hab.) surtout en rive droite ; des centres plus éloignés et plus autonomes (600 000 hab.) forment une deuxième orbite. Au nord, le secteur du "vieux Caldas" (colonisation antioquienne, 1880-1920) où s'épanouit l'économie cafetière est structuré en une véritable région de villes proches, trois moyennes (1 050 000 hab.) et une dizaine de petites (500 000 hab.) sur 1800 km².



Pas de véritable système de villes mais une succession de sous-ensembles peu articulés sinon cloisonnés dans la vallée du Magdalena (2b), ancien axe majeur de pénétration du territoire. Au sud, le haut bassin, avec ses fortes densités rurales, polarisé par deux villes moyennes. Au centre, le Magdalena moyen et son chapelet de centres modestes (anciens points de rupture de charge entre navigation fluviale et communications terrestres) sauf Barrancabermeja, ville pétrolière. En aval, aucun franchissement terrestre possible du fleuve sur plus de 500 km entre Puerto Berrio et Barranquilla ; la vaste dépression de Mompos isole à la fois les espaces d'amont et le littoral, ceux de l'est et de l'ouest. Au débouché du fleuve, l'aire métropolitaine de Barranquilla (1 300 000 hab.) compte plus de population que la vingtaine de villes inégalement réparties le long des 1000 km de la vallée.

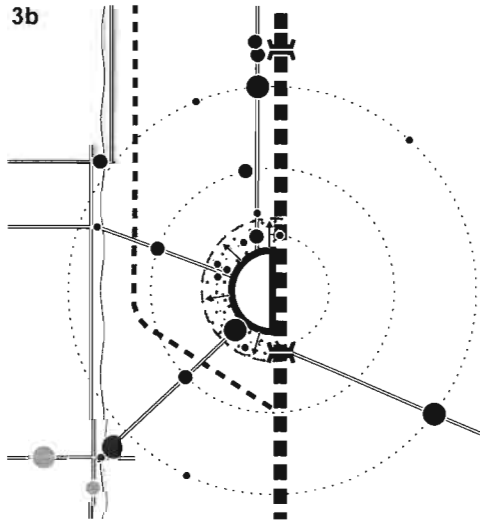
1.3-3 – Métropoles et polarisations contrastées

Les hautes terres de l'Antioquia et celles du Cundinamarca/sud Boyaca, avec leurs marges chaudes proches (vallées ou piémonts) rassemblent plus du tiers des Colombiens sur deux espaces d'une centaine de km de rayon, respectivement polarisés par Medellín et Bogotá.

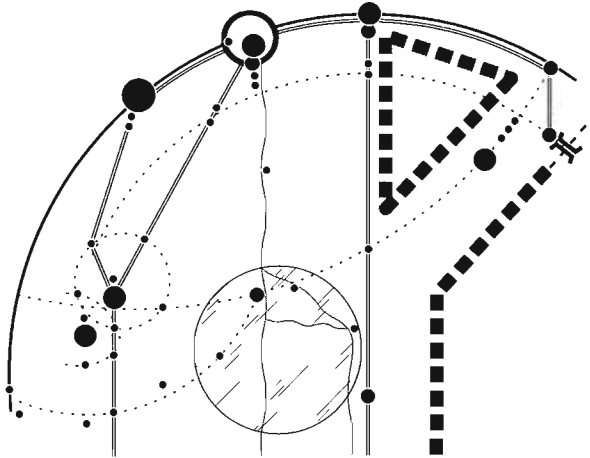


(3a) Décentrée, à la tête d'une étoile viaire, l'aire métropolitaine de Medellín (11 municipes ; 2 300 000 hab.), coulée dans l'étroite vallée d'Aburrá, domine sans partage un quasi "désert urbain" à l'exception d'un arc de petites villes au sud est (foyer initial de la colonisation antioquienne) et d'une orbite de petits centres périphériques (au total, 11 centres et moins de 10% du poids démographique de l'aire métropolitaine).

(3b) Adossée à la cordillère, le district de Bogotá (5 000 000 hab.) polarise une région profondément différenciée et dissymétrique (vieux foyer de peuplement des Sabanas et des versants du Magdalena à l'ouest, fronts pionniers de colonisation récente du piémont oriental). En périphérie immédiate du district, le processus de métropolisation s'étend en un demi-anneau avec périurbanisation et incorporation des centres urbains (400 000 hab.) d'une première (demi) orbite de gravitation. En limite ou aux portes des Sabanas, des petits centres de poids équivalent (200 000 hab.) dessinent une deuxième (demi) orbite de gravitation. Une troisième orbite réunit un dernier groupe de villes (700 000 hab.), plus complexe et hétérogène. Au delà, le rôle polarisant de Bogotá s'exerce à l'échelle nationale.



1.3-4 – L'urbanisation différenciée de la côte Atlantique



Le modèle contrasté et diffus d'urbanisation de la région Atlantique tire sa spécificité de l'existence d'une première opposition entre la frange littorale dominée par un triplet urbain majeur, en position centrale sur la côte caraïbe, et l'intérieur avec un réseau de villes petites et moyennes. De part et d'autre de l'obstacle du Magdalena, la plaine occidentale s'oppose par ailleurs à la partie orientale cloisonnée par la Sierra Nevada.

Le triplet urbain majeur (2 300 000 hab.) polarise l'ensemble régional. A la charnière littoral/intérieur côtier, un premier lieu de villes réunit de petits centres liés aux principaux axes de communication. A 150-200 km de la métropole de Barranquilla, les villes moyennes dessinent une ample orbite de gravitation, de Riohacha au binôme Sincelejo-Montería. A l'est du Magdalena, le dispositif linéaire des villes est lié au cloisonnement ; à l'ouest, les fortes densités des pays du Sinú s'accompagnent d'un maillage de l'espace par un réseau de petits centres gravitant autour du doublet Sincelejo-Montería (600 000 hab. avec la dizaine de centres proches).

Légende commune

Villes		
du système	extérieures au système	
	> 1 000 000	Frontière internationale
	400 000 - 700 000	Littoral
	100 000 - 300 000	Axe montagneux
	50 000 - 100 000	Fleuve
	15 000 - 50 000	Synapse
	< 15 000	Route
		Cabotage (côte Pacifique)
	Aire de métropolisation (Bogotá, Medellín) région urbaine (vieux Caldas)	Front de colonisation
	Dynamique métropolitaine (Bogotá)	Aire de colonisation du piémont oriental
	Orbite de gravitation	Zone de faible densité de population
		Savane (Llanos)
		Forêt (Amazonie, côte Pacifique)
		Aire du haut Magdalena

exemple – et c'était relativement inattendu – le ralentissement précoce de la croissance des villes situées au cœur du triangle Bogotá-Medellín-Cali, pourtant assez prospère, qui ne s'explique que par un détournement des flux migratoires vers les métropoles nationales. L'interdépendance des villes et de leurs trajectoires est ainsi clairement établie. Autre exemple, la croissance rapide de nombreuses petites villes à partir de 1973 s'explique en réalité par le changement des modalités de croissance des grandes villes, de plus en plus orientées vers leur périphérie. Cela montre que le processus d'étalement périurbain des villes qui a été décrit en Europe ou en Amérique du Nord opère également en Colombie, avec une ampleur sans doute moindre, et en dépit des conditions radicalement différentes qui marquent la mobilité des personnes.

Le phénomène « d'auto-corrélation » de la croissance, avec les différences qui se creusent entre les villes bien ou moins bien placées au départ dans le réseau urbain, coïncide également avec des tendances déjà observées dans les pays industrialisés. Parmi les facteurs qui favorisent l'essor de certaines villes au sein du réseau national, on peut évoquer bien sûr leur situation géographique par rapport aux autres villes, mais aussi les effets des décisions prises en termes d'administration du territoire. On a ainsi repéré l'existence d'une « prime de croissance » aux villes bénéficiant de fonctions administratives centrales – dans un pays où l'État est pourtant réputé pour sa faiblesse – surtout dans les années 1960, qui sont les années de croissance maximale de nombreuses capitales de départements jusqu'alors périphériques.

Le fonctionnement du réseau urbain se combine avec les spécificités de la répartition du peuplement sur le territoire colombien pour créer divers modèles régionaux d'urbanisation. Nous proposons une synthèse graphique de ces différents modèles (graphique 1.3), marqués par d'importants contrastes : un réseau assez dense de grandes villes sur la côte Caraïbe, qui restent dynamiques sur le plan démographique grâce, entre autres, à leur éloignement des grandes métropoles ; une côte Pacifique qui s'apparente au contraire à un quasi désert urbain – en dehors de Buenaventura et Tumaco – fortement polarisé par des villes extérieures à la région (Cali surtout) ; une moitié orientale de la Colombie très pauvre en villes, voire en hommes ; des cordillères andines densément urbanisées et sous le contrôle du triangle formé par Bogotá, Medellín et Cali, qui par leur dynamisme ont limité la croissance des villes moyennes trop proches ; un contraste très marqué entre les deux grandes vallées inter-andines, celle du Magdalena, hier stratégique et aujourd'hui totalement marginalisée, contrairement à celle du Cauca, qui demeure un des grands « couloirs urbains » de Colombie, sous le contrôle de Cali.

Le poids de Bogotá se fait sentir sur l'ensemble du réseau urbain. On a longtemps cru – et cette image continue de prévaloir parfois à l'extérieur – que la Colombie avait la « chance »

d'échapper aux problèmes de « macrocéphalie » qui affectait au même moment la plupart des pays d'Amérique latine. L'étude de la distribution et du fonctionnement des activités productives en Colombie nous avait en réalité montré depuis longtemps que cette exception colombienne est en partie illusoire (Gouëset, 1992). L'examen des dynamiques démographiques renforce encore ce constat : Bogotá, situé au cœur d'une région métropolitaine de plus en plus vaste et dynamique (chapitre 3), ne cesse de renforcer sa domination sur le réseau urbain colombien, par le jeu des migrations entre villes notamment, qui sont les migrations les plus sélectives socialement.

Le « problème » que pose Bogotá en termes d'équilibre et d'aménagement du territoire, longtemps sous-estimé par les pouvoirs publics, n'est désormais plus nié. Il était déjà au cœur de la réflexion sur la politique urbaine du gouvernement Samper (1994-1998) (Marín *et alii*, 1995). Aucune politique majeure visant à contrer le centralisme de Bogotá n'a pourtant été menée depuis lors. Il est vrai que la sérieuse dégradation de la conjoncture économique colombienne depuis le milieu des années 1990, ainsi que la détérioration de la situation d'ordre public et des conditions de sécurité, sur les routes notamment, ont considérablement limité la marge de manœuvre de l'État : la rédaction d'une loi organique sur l'aménagement du territoire (LOT), pourtant inscrite dans la Constitution de 1991, et en débat depuis des années au Parlement n'est toujours pas achevée (chapitre 6).

Comme l'a montré cette étude, les aléas de la conjoncture économique ne se répercutent pas toujours de façon directe sur la dynamique du réseau urbain. On peut se demander toutefois si les évolutions postérieures au recensement de 1993 n'ont pas contribué à infléchir une partie des tendances observées : le dynamisme de Cali n'a-t-il pas été freiné par la très grave récession qui a frappé la ville après les coups portés au cartel de la drogue ? Les villes de la région Caraïbe ont-elles connu un regain de croissance avec les flots massifs de personnes déplacées par la violence, qui ont marqué la région ces dernières années ? Si oui, quelles sont les dynamiques démographiques les plus affectées : celles des petits centres urbains de proximité, ou plutôt celles des capitales départementales qui s'en sont trouvées modifiées ? Bogotá, ville relativement épargnée par la violence, mais touchée elle aussi par la récession, a-t-elle continué sa « course primatale », et sous quelle forme (croissance du District Capital ou de la couronne métropolitaine) ? Autant de questions qui devraient trouver leur réponse dans le prochain recensement, programmé en 2003.

BIBLIOGRAPHIE¹

- Bailly A., J.M. Huriot (dir.), 1999, *Villes et croissance. Théories, modèles, perspectives*, Paris, Anthropos, Coll. Géographie.
- Cattan N., Pumain D., Rozenblat C., Saint-Julien T., 1994, *Le système des villes européennes*, Paris, Anthropos, Coll. Villes.
- Cuervo L.M., 1990, *La primauté urbaine en Amérique latine. Une étude historique comparative*, Paris, Thèse de Doctorat, Institut d'Urbanisme de Paris, Université de Paris XII, 2 Vol.
- Dureau F., 1987, *Migrations et urbanisation. Le cas de la Côte d'Ivoire*, Paris, Orstom, Coll. Études et thèses.
- Dureau F., 1993, « Pour une approche non fonctionnaliste du milieu urbain africain », in *Croissance démographique et urbanisation, politiques de peuplement et aménagement du territoire*, Association internationale des démographes de langue française, Séminaire international de Rabat, 15-17 mai 1990, Paris, AIDELF - PUF, p. 104-116.
- Gondard P., León J. (eds.), 2001, *Dinámicas territoriales. Ecuador, Bolivia, Perú, Venezuela*, Quito, IRD - Colegio de geógrafos de Ecuador - Pontificia Universidad del Ecuador - Corporación editora nacional.
- Guérin-Pace F., 1993, *Deux siècles de croissance urbaine. La population des villes françaises de 1831 à 1990*, Paris, Anthropos, Coll. Villes.
- Lévy J., 2000, « Métropolisation », in *Repenser le territoire. Un dictionnaire critique*, Wechter et alii, Paris, DATAR - L'Aube, p. 54-55.
- Lussault M., 2000, « La ville des géographes », in *La ville et l'urbain. L'état des savoirs*, Paquot T., Lussault M. et Body-Gendrot S. (dir.), Paris, La découverte, Coll. Textes à l'appui, p. 21-35.
- Moriconi-Ébrard F., 1994, *L'urbanisation du Monde depuis 1950*, Paris, Anthropos, Coll. Villes.
- PNUD, 1997, *Rapport mondial sur le développement humain 1997*, Paris, Economica.
- Pulido N., 1999, *Les tendances récentes de l'urbanisation au Venezuela : le rôle des villes moyennes*, Toulouse, Université de Toulouse le Mirail, Thèse de Doctorat en Géographie.
- Pumain D., Saint-Julien T., 1989, *Atlas des villes de France*, Paris, Reclus - La Documentation Française.
- Pumain D., Saint-Julien T., 1996, « Spécialisations urbaines et cycles d'innovation », in *Données urbaines. Volume 1*, D. Pumain et F. Godard, Paris, Anthropos - PirVilles, Coll. Villes, p. 247-256.
- Pumain D., 1982, *La dynamique des villes*, Paris, Economica.
- Pumain D., 1997, « Pour une théorie évolutive des villes », *L'espace géographique*, n° 2, p. 119-134.

¹ Ne figurent pas ici les références bibliographiques concernant spécifiquement la Colombie : elles sont intégrées dans la bibliographie générale figurant en fin d'ouvrage.

- Pumain D., Bretagnolle A., Rozenblat C., 1999, « Croissance et sélection dans le système des villes européennes (1600-2000) », *Travaux de l'Institut Géographique de Reims*, n° 101-104, p. 105-135.
- Redjimi M., 2000, *De l'empire à l'État démiurge : la recomposition du territoire algérien (1830, 1990)*, Thèse de Doctorat en géographie, Université de Montpellier III.

collection
VILLES

Coordonné par
Françoise DUREAU
Olivier BARBARY
Vincent GOUËSET
Olivier PISSOAT

Villes et sociétés en mutation

Lectures croisées sur la Colombie



anthropos

collection **VILLES**
dirigée par Denise Pumain

Coordonné par
Françoise DUREAU
Olivier BARBARY
Vincent GOUËSET
Olivier PISSOAT

Villes et sociétés en mutation

Lectures croisées sur la Colombie

Ouvrage publié avec le concours
de l'UR 013 de l'Institut de Recherche pour le Développement
et du GIS Réseau Amérique Latine

Anthropos

Diffusion : Economica, 49, rue Héricart - 75015 Paris

Composé par Economica, 49, rue Héricart, 75015 PARIS
Imprimé en France. - JOUVE, 11, bd de Sébastopol, 75001 PARIS
N° 337282S. - Dépôt légal : Janvier 2004