# La metropolización planetaria y sus escalas en Colombia

Óscar A. Alfonso R.
Juan Pablo Arias Aguirre
David Ricardo Hernández C.
Cristian Camilo Jiménez Á.
Edward Arbenz Quintero A.
Andrea Carolina Rubiano F.
Luís Felipe Timaná R.
Ángela Melissa Vega A.
Lizeth Vega G.
Néstor Fernando Zuluaga G.

Universidad Externado de Colombia

No 72/2022 Octubre de 2022





#### Resumen no-técnico

La metropolización, entendida como el estrechamiento persistente de las interacciones estructurales y coyunturales de los residentes en jurisdicciones municipales en torno a un núcleo de mayor tamaño poblacional, es la forma dominante de la urbanización de la población en todos los continentes. En Colombia también lo es, pero, a diferencia de lo que ocurre en otras partes del mundo en donde ha adquirido reconocimiento político, el modelo territorial de Estado centralista la relega a una mera asociación de entes territoriales con fines administrativos.

Este documento contiene los principales resultados de una investigación que tiene como telón de fondo precisamente la cuestión metropolitana en el mundo en tanto sus dimensiones cualitativas asociadas a las dinámicas políticas y a las reformas institucionales, pero también cuantitativas en relación con su diversidad socioeconómica y alcances espaciales. La estimación de las relaciones estructurales de metropolización se alcanzó con el cálculo de un índice de metropolización que sintetiza los cambios de residencia de toda la vida de los pobladores y, mediante su jerarquización, permite clasificar las zonas metropolitanas en sus estadios avanzado y emergente y, a dentro de ellos, los grados alcanzados por las conurbaciones, y la metropolización intermedia e incipiente.

La metropolización en Colombia ha dado lugar a la configuración de cuencas migratorias las que, al superponerse, traslucen un país de regiones metropolitanas al que se yuxtaponen amplias zonas desarticuladas del desarrollo. Este resultado es el preámbulo de una caracterización que pone en evidencia las diferencias notables de las zonas metropolitanas con el resto del país en cuanto a su autonomía fiscal relativa y, además, presenta evidencias que contradicen la hipótesis generalmente aceptada de la desindustrialización y, por el contrario, la conformación de una economía de archipiélago.



#### LA METROPOLIZACIÓN PLANETARIA Y SUS ESCALAS EN COLOMBIA

Óscar A. Alfonso R.<sup>1</sup>
Juan Pablo Arias Aguirre<sup>2</sup>
David Ricardo Hernández C.<sup>3</sup>
Cristian Camilo Jiménez Á.<sup>4</sup>
Edward Arbenz Quintero A.<sup>5</sup>
Andrea Carolina Rubiano F.<sup>6</sup>
Luís Felipe Timaná R.<sup>7</sup>
Ángela Melissa Vega A.<sup>8</sup>
Lizeth Vega G.<sup>9</sup>
Néstor Fernando Zuluaga G.<sup>10</sup>

### Octubre de 2022

#### **Abstract**

Los avances del proceso de metropolización en Colombia se analizan desde su dimensión cuantitativa, empleando índices y ratios con los que se establecen sus estadios y sus diversos grados de avance. En el plano cualitativo, se estudia su complejidad institucional y política teniendo como referente lo ocurrido recientemente en otras zonas metropolitanas del planeta, así como las reflexiones teóricas sobre su rol en el mundo global, entre las que se destaca las de Veltz (2018) sobre la hiperindustrialización y la conformación de economías de archipiélago que contribuyen a su caracterización y, con el empleo de instrumentos de análisis económico espacial, se encuentra que estas zonas han dado lugar a la configuración de regiones metropolitanas cuyo alcance rebasa los límites jurisdiccionales de los departamentos

Palabras clave: Metropolización, regiones metropolitanas, hiperindustrialización

**Códigos** JEL: R23, O18, R11

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Docente investigador de la Universidad Externado de Colombia, <u>oscar.alfonso@uexternado.edu.co</u>

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Estudiante de la Maestría en Economía del Desarrollo Metropolitano y Regional, <u>juan.arias7@est.uexternado.edu.co</u>

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Estudiante de la Maestría en Economía del Desarrollo Metropolitano y Regional, david.hernandez3@est.uexternado.edu.co

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Estudiante de la Maestría en Economía del Desarrollo Metropolitano y Regional, <u>cristian.jimenez1@est.uexternado.edu.co</u>

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Estudiante de la Maestría en Economía del Desarrollo Metropolitano y Regional, <u>edward.quintero1@est.uexternado.edu.co</u>

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Estudiante de la Maestría en Economía del Desarrollo Metropolitano y Regional, andrea.rubiano1@est.uexternado.edu.co

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Estudiante de la Maestría en Economía del Desarrollo Metropolitano y Regional, <u>luis.timana@est.uexternado.edu.co</u>

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Estudiante de la Maestría en Economía del Desarrollo Metropolitano y Regional, angela.vega1@est.uexternado.edu.co

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> Estudiante de la Maestría en Economía del Desarrollo Metropolitano y Regional, <u>lizeth.vega@est.uexternado.edu.co</u>

<sup>10</sup> Estudiante de la Maestría en Economía del Desarrollo Metropolitano y Regional, nestor.zuluaga@est.uexternado.edu.co

## 1. Introducción

Las megalópolis se presentan como el futuro más probable de la urbanización de la población en el mundo. Algunas de ellas ya están configuradas, y a ellas les antecedieron las zonas metropolitanas cuya existencia no tiene un solo determinante pues pueden obedecer simultáneamente al arbitraje de los costos de transporte y las intervenciones deliberadas de las elites en la concentración del poder en pocos lugares, a la inserción en la economía global y a la concentración de la actividad económica, particularmente la industrial, como también han recibido el impulso de la crisis de la economía rural.

El interés por comprender el estado por el que atraviesa la metropolización en Colombia llevó a abordar primero las grandes discusiones en las metrópolis del planeta, propósito que conllevó el análisis y ulterior síntesis de lo ocurrido en algunas zonas emblemáticas del desarrollo metropolitano en todos los continentes. Para situar lo que ocurre en Colombia con ese devenir de la metropolización planetaria, se partió de la actualización de las relaciones estructurales de metropolización con las que fue posible establecer los estadios y grados del proceso y, con ellos, sugerir nuevamente la tendencia a la configuración de regiones metropolitanas cuyo alcance rebasa los límites territoriales departamentales.

Las relaciones estructurales de metropolización se captan mediante los cambios de la residencia permanente ocurridos entre los nacidos en el núcleo metropolitano y los municipios de su área de influencia inmediata y, viceversa, interacción que da lugar a un saldo migratorio que paulatinamente es de signo positivo y creciente, hecho sintomático de la profundización de la metropolización. Estas relaciones son estructurales porque son irreversibles en vista que implican un cambio permanente de lugar de residencia y, además, porque a medida que el saldo migratorio aumenta, el crecimiento poblacional del municipio es explicado en mayor medida por la interacción metropolitana que por su crecimiento vegetativo. El Índice de Metropolización Z capta y sintetiza estas relaciones en una medida que permite establecer los estadios y grados de metropolización y, con ello, el mismo grado de madurez del proceso.

Las relaciones coyunturales obedecen a los movimientos cotidianos de personas entre el núcleo y los municipios del área, que generalmente son movimientos pendulares de personas

por razones laborales y educativas, principalmente, pero también por motivos como el acceso a servicios de salud, eventos deportivos y culturales y el uso con fines recreativos de la estructura ecológica principal, entre otros.

En la tercera parte y a partir de los resultados obtenidos se caracteriza, a la luz de las nociones de hiperindustrialización y economía de archipiélago de Veltz (2018) a los tres tipos de zonas metropolitanas y a los demás tipos de grupos de municipios, complementada con la heteronomía fiscal municipal subyacente a la concentración de la riqueza y de los flujos cruciales de la economía nacional.

Más que un resumen de lo ya expuesto, en las reflexiones finales se encuentran unas interpretaciones especulativas del futuro de la organización espacial de la población y de sus actividades de soporte en un mundo global cuyas crisis ya se perciben. Producto de ellas, en el país se deben tomar decisiones políticas cruciales ya para reafirmar las tendencias en curso, o ya para propiciar algunas bifurcaciones.

## 2. LA METROPOLIZACIÓN PLANETARIA

Los procesos de metropolización de la población lideran la urbanización de la población en todos los continentes. Sobre las metrópolis gravita la economía global, ya que son ellas las que comandan las economías nacionales y las que promueven y sostienen los enlazamientos con las del resto del mundo. Son igualmente escenario de diferentes expresiones de los conflictos nacionales y en sus jurisdicciones toman cuerpo dinámicas diversas que realimentan su crecimiento y, por tanto, la concentración de circuitos cruciales para el sistema global.

## 2.1 LA CUESTIÓN METROPOLITANA GLOBAL

Las economías metropolitanas son las "auténticas ciudades globales" (Smith, 2012, p. 245). La alusión a la noción de centros de control en la globalización es muy pertinente, en vista de que su autora ha abonado a su reflexión la idea de la "enorme variedad de circuitos globales que conectan a las ciudades" (Sassen, 2022, p. 29). La diversificación de esos circuitos comerciales y financieros se encuentran entrelazadas con las migraciones, mientras

que el riesgo de la hiperespecialización ocluye posibilidades y lacera las bases de los aparatos productivos locales como en el caso del vehículo automotor en Detroit. Las metrópolis y, en un sentido más amplio, las economías metropolitanas, son globales desde el mismo momento en que se erigen como los eslabones que entrelazan los circuitos de las economías nacionales con los del exterior, dando lugar a un complejo entramado de redes en el que es posible identificar jerarquías a partir de los flujos de bienes, servicios y personas que movilizan.

En este contexto se ha vuelto recurrente la pregunta sobre el alcance espacial de la economía metropolitana, de la gravitación de un entorno que se industrializa sobre un núcleo con una economía cada vez más terciarizada, fenómeno que ha embargado gran cantidad de esfuerzos explicativos a partir de la noción de la reestructuración territorial. No es posible formular una respuesta única que satisfaga el interés meramente cuantitativo, debido a que la metropolización es la "forma original del crecimiento urbano [...] es selectiva, por lo tanto, discriminatoria" (Bourdeau-Lepage & Huriot, 2005, p. 39-40).

"¿Cómo establecer el vínculo entre los cambios productivos y su inscripción geográfica, teniendo en cuenta el hecho de que la geografía no era sólo un *producto*, sino también un *insumo* que configuraba las trayectorias económicas e incluso tecnológicas?" se pregunta Veltz (2018, p. 5) y propone una interpretación de esa reestructuración radicalmente diferente, a partir de la idea de que el sistema económico global asiste a la etapa de la hiperindistrialización, noción en franca oposición a los discursos de la sociedad posindustrial terciarizada. La respuesta es la de la configuración de una economía de archipiélago que concentra en zonas urbanas muy costosas, las regiones metropolitanas, actividades esenciales, riqueza y poder. La economía metropolitana al comando de la economía global es un sistema de redes e interacciones, con variados rasgos diferenciadores:

"la dotación existente de conocimientos y otros factores de producción se pone en valor a través de una capacidad relacional dirigida al intercambio y la recopilación de información, la construcción de la reputación y la confianza, la creación de sinergias, la reducción de la incertidumbre y el impulso de los procesos de aprendizaje" (Komornicki *et al.*, 2009, p. 7).

Hay metrópolis con superficies relativamente pequeñas en el conjunto nacional, pero cuyas interacciones y redes gozan de una participación relativamente grande en materia de producción de riqueza y, de manera subsecuente, sus procesos internos concentran una proporción aún mayor de los flujos de inversiones. La selectividad espacial de los inversionistas para relocalizar sus establecimientos otrora empotrados en el núcleo metropolitano y para localizar los nuevos, de los promotores inmobiliarios que proponen cambios y/o continuidades en el orden residencial y, por tanto, en el esquema de segregación de escala metropolitana, principalmente, da lugar a una geometría variable metropolitana que se ensancha y difunde paulatinamente.

Los rasgos cualitativos de la metropolización tales como la concentración de "actividades de coordinación, funciones superiores y talentos de alto nivel" (Carrière & Tellier, 2013, p. 23) son de la misma y en ocasiones de mayor relevancia analítica que los cuantitativos, y de allí que la "coordinación, la complejidad y la globalidad" (Bourdeau-Lepage & Huriot, 2005, p. 39) se hayan identificado como las funciones discriminantes de las economías metropolitanas. A pesar de la constatación fáctica de esta megatendencia, han surgido relatos acerca de cierta bifurcación de las economías globales y nacionales en dirección de ciudades intermedias, lo que no es plausible ante la consolidación y avance de la economía metropolitana que, además, no está exenta de grandes contradicciones.

El hecho de que los residentes en diferentes jurisdicciones de una zona metropolitana no cuenten con responsables políticos que deban actuar sobre fenómenos en común, es asumido como un "fenómeno patológico" (Ostrom *et al.*, 1961, p. 831), cuya resolución estriba entre la adopción de un régimen político policéntrico y otro centralizado del tipo *Gargantúa*. Esta contradicción la estudió Lèfevre (2014), cuando analizó las razones por las que los niveles centrales de gobierno, las entidades locales y la democracia local ven con desconfianza y enfrentan a las metrópolis, áreas o regiones metropolitanas, y se oponen a su reconocimiento político.

Los modelos territoriales de Estado y las reglas de distribución de poder, por más arcaicas, incompatibles con las tendencias de ocupación del territorio e ineficientes para enfrentar la competencia global que ellas sean, están supremamente arraigadas y moldean las conductas de los agentes políticos y de sus bases socio-electorales y, por ello, la expectativa de cesión

de poder a un ente de jerarquía superior a las jurisdicciones locales y de considerable influencia geopolítica, se traduce en los discursos como una amenaza en la que, normalmente, el "chivo expiatorio" es el interés cuasi-colonialista de las núcleos metropolitanos. Esto es un error estratégico pues, en un nuevo esquema de cesión de poder, las autoridades metropolitanas se constituyen tanto con el poder que ceden las jurisdicciones metropolizadas pero también con el que declinan los núcleos y, en tal caso, las más favorecidas serían las primeras. El riesgo realmente radica en que no existan consensos acerca de la orientación del desarrollo metropolitano, de los problemas a enfrentar y las políticas requeridas para ello, como tampoco en el alcance de la regulación y la coordinación y que, ante tal vacío, se impongan los intereses del núcleo metropolitano.

# 2.2 LAS PREOCUPACIONES GLOBALES SOBRE LA VIDA METROPOLITANA Y SU ORGANIZACIÓN

Sobre las zonas metropolitanas gravitan las economías nacionales, lo que toma cuerpo en los encadenamientos de las actividades inmersas en la hiperindustrialización, y desde ellas se establecen los vínculos e interacciones nacionales con la economía global. Puesto que las metrópolis son los nodos de la economía global, la robustez de los vínculos entre los procesos de metropolización y globalización delimitan los alcances del crecimiento de las economías nacionales. Adicionalmente, allí acostumbra concentrarse una porción considerable caudal de votantes y de allí la primacía política que detentan, propiciando la concentración del empleo público.

Por intensos que sean los vínculos globales no logran homogeneizar a las zonas metropolitanas del mundo que, por el contrario, se diferencian a consecuencia de la geografía física que ocupan, las dotaciones de servicios ambientales que usan y del rumbo de la vida social y política de cada país. A continuación, se presentan los resultados de un esfuerzo orientado a identificar las similitudes y las diferencias en algunas zonas metropolitanas del mundo, intento que se organiza por continentes.

### 2.2.1 Asia

Shibata (1966) atribuyó el notable crecimiento poblacional de Tokyo, superior al del resto del Japón, a la escasez de tierras planas cultivables que sólo representan el 17% de la superficie quebrada del archipiélago, lo que su vez producía una presión de la demanda sobre la tierra que en su momento tenía un precio que era diez veces más elevado que el de New York y hasta cinco veces que el de las metrópolis europeas. Según Tokyo Metropolitan Government (1976), la solución fue la promoción de la ocupación residencial suburbana que demandó más carreteras, desarrollos que incrementaron la motorización a la que sobrevino la congestión

Tokyo, Kanagawa y Chiba alcanzaron los 37,3 millones de habitantes en 2022, una "extrema concentración de la población" según advirtió Tonuma (1998, p. 56) cuyos problemas son de responsabilidad del gobierno metropolitano.

La prioridad en la conservación del territorio está asociada a *mottainai*, un modo de vida que se edificó a partir de la vigilancia del principio de la "coexistencia armónica entre la naturaleza y la humanidad" (Iwatsuki 2008, 1) que, a su vez, es el fundamento del ordenamiento territorial del archipiélago, donde se destacan tres zonas: i) hitozato destinada a los usos residenciales; ii) okuyama con escasa presencia humana y recubierta densamente por bosques; y, iii) satoyama o "montaña de aldeas" que opera como zona de transición entre okuyama e hitozato, sin límites claramente establecidos.

Seúl contaba en 2020 con un PIB de US\$1.561 billones, una población cercana a los 10 millones de habitantes y una densidad poblacional que se sitúa alrededor de 16.000 hab/km². La zona metropolitana alcanza a Incheon y la provincia de Gyeonggi y tiene en la actualidad alrededor de 25 millones de habitantes, la mitad de los residentes en Corea del Sur (Poore, 2022). El río Hangang divide la ciudad en dos y, por ello, a Seúl se le conoce como el "milagro del río Han" por su acelerado crecimiento industrial, un sorprendente desarrollo urbano, un transporte público muy eficiente, predecible y económico, pero también una pobreza acentuada. El incremento en el costo de la vivienda y en los predios ubicados en el núcleo obligó al gobierno a facilitar la conexión de municipios aledaños a Seúl a fin de facilitar el traslado de familias a municipios que estarían conectados con la zona

metropolitana en rangos inferiores a 15 minutos; sin embargo, "en Seúl siguen existiendo viviendas precarias y barriadas irregulares pero su relevancia dentro de la estructura y la dinámica urbana ha caído drásticamente" (Abramo & Rodríguez, 2022, p. 193).

Los cambios en la pirámide poblacional indican que la zona ha entrado en una fase de envejecimiento poblacional, que se explica por el flujo migratorio que ha experimentado la ciudad. Dado que la relación hombres—mujeres en Corea es casi paritaria, es cada vez más difícil para los hombres encontrar pareja, por lo que el gobierno coreano ha diseñado una política blanda, consistente en ofrecer mayor flexibilidad migratoria a la población femenina.

Con la flexibilización del *hukou*, el sistema de empadronamiento que creó cuatro categorías de habitantes en la China y, además, sujetaba a la gente al campo, sobrevino la aceleración de la urbanización (Alfonso, 2021) que prioriza las grandes aglomeraciones, las megalópolis (Zhuoyong, 2008), en especial las que gravitan sobre las zonas metropolitanas de Beijing-Tianjin-Hebei, el delta del Río Yangtzé y el del Río Perla, en donde "ocupando apenas el 2,8% del territorio nacional, concentran el 18% de la población total y el 36% del PIB del país" (Biliang, 2018, p. 28). Se ha llegado a la convicción de que este modelo acentúa las desigualdades regionales, y son más las externalidades negativas tales como la contaminación del aire, la elevación del precio de la vivienda, la congestión del tráfico vehicular y la proliferación de los conflictos sociales, que los beneficios de tal concentración, al punto que ya se discute "la enfermedad metropolitana" (Houkai, 2014, p. 38).

### 2.2.2 América Latina

En América Latina hay un marcado interés por la gobernanza metropolitana, motivado por las hipotéticas ventajas que un gobierno por coaliciones ofrece en relación con los esquemas tradicionales de gobierno local. "Una de las premisas en planeamiento urbano ha sido que el crecimiento metropolitano es un fenómeno históricamente progresivo y que coincide con una mejora significativa en el bienestar material de la población" (De Castro, 2021, p. 12) y, en sentido contrario, "los grupos dominantes tienen interés en limitar o, al menos, en diferenciar el acceso a la ciudad. Por ello, los patrones de desigualdad y segregación espacial urbana son más pronunciados que nunca" (Trejo & Niño, 2022, p. xi).

En tal contexto, "el gobierno debe promover un entorno institucional capaz de propiciar coaliciones entre actores privados y el sector público" (Costa & Lui, 2022, p. 10). Esta perspectiva es la compartida por la que identifica como fin la profundización de la interacción de los gobiernos con los agentes del mercado y de la sociedad, de forma que "la gobernanza metropolitana es entonces una mezcla de descentralización intramunicipal y coordinación intergubernamental (Arellano, 2021, p. 277).

Buenos Aires es una metrópoli continental con funciones globales y es el núcleo de la Región Metropolitana –RMBA– en la que participan veinte partidos. El índice de primacía total alcanza el 37%, hiperconcetración que contrasta con el paisaje poco denso de la pampa, por ejemplo. En una superficie de 2.440 km², alrededor del 1% del territorio argentino, se produce alrededor del 52% del PIB (Zapata, 2020, p. 667). Las agudas crisis económicas nacionales se han tejido en torno a la desindustrialización de la RMBA en la que el sector terciario cobra cada vez más importancia, articulado a un desarrollo inmobiliario en el que predominan los conjuntos residenciales denominados *countries*, con poderosas diferenciaciones atractivas para las clases altas porteñas.

En México se han identificado 74 zonas metropolitanas y, para enfrentar los problemas comunes, se ha producido una amplia normativa a fin de incentivar una arquitectura institucional metropolitana dentro de la que se destaca la puesta en marcha del Fondo Metropolitano en 2005 que, luego de 15 años de funcionamiento, fue liquidado sin que el balance del cumplimiento de sus objetivos haya sido favorable, en particular debido a la hiperconcentración de sus recursos, casi el 70%, en Ciudad de México y en otras zonas metropolitanas del Estado de México, mientras que el segundo lugar con el 15% de participación lo ocupan las de Jalisco. Esta constatación es realizada por Vázquez (2021) quien a partir de una exhaustiva exploración bibliográfica ubica la ausencia de incentivos para la organización y coordinación de los gobiernos locales a escala metropolitana, como inherentes a problemas de acción colectiva tales como la concurrencia de una considerable multiplicidad de actores que obstaculizan el logro de metas colectivas.

Los rasgos dominantes de las zonas metropolitanas de Brasil, se pueden sintetizar en los rasgos de la Región Metropolitana de São Paulo que tiene una superficie de 521 km², alrededor del 3,2% del Estado y aporta cerca del 18% del PIB del Brasil y experimenta "una

fuerte y acentuada expansión metropolitana, con un tipo de configuración centrado en los suburbios, con límites difusos y estructura policéntrica" (Bógus & Pasternak, 2019, p. 153). La segregación socioespacial es uno de sus rasgos más evidentes, tal como ocurre en el conjunto de las metrópolis brasileñas, fenómeno asociado a los cambios socio-ocupacionales que privilegian a los dirigentes y profesionales, fenómeno cuyas magnitudes ha llevado a denominarlos como la "hipersegregación de las élites" (Gomes *et al.*, 2021, p. 270). En relación con los Estados a que pertenecen, las zonas metropolitanas son macrocefálicas desde antaño tal como ocurre en la de Salvador en el Estado de Bahía (Santos, 2021 [1956]), fenómeno apuntalado con una creciente desruralización.

Se estima que en las zonas metropolitanas de Chile –Gran Santiago, Gran Valparaíso y Gran Concepción – a inicios del siglo XXI residía el 45% de los pobladores del país, y que hacia mediados de la próxima década esa participación bordeará el 67%. En el modelo territorial de Estado centralista, la ausencia de una autoridad metropolitana con responsabilidades políticas es suplida por el Intendente que es designado desde el nivel central de gobierno y el Consejo Regional compuesto por quienes designan los ediles de las comunas. La fragmentación social ha alcanzado extremos que, como en el caso del Gran Santiago, dispone de zonas como Vitacura, Providencia y Las Condes con niveles de vida comparables con vecindarios pudientes del primer mundo (Orellana *et al.*, 2013), fenómeno igualmente coincidente con bajísimos niveles de pobreza que oscilan en torno al 1,6%, en relación con las comunas más pobres de la zona metropolitana como La Granja, La Pintana y Cerro Navia en donde el 17,5% de los residentes se encuentran en situación de pobreza (Brain & Prieto, 2018).

#### 2.2.3 Norteamérica

La solución a los problemas transjurisdiccionales que afloran con frecuencia en las zonas metropolitanas requiere de gobiernos elegidos para manejar los problemas de escala regional, en vista de que "la cooperación interlocal voluntaria no es una solución adecuada" (Briffault, 2014, p. 230). Estos problemas son frecuentes en las denominadas *schock cities*, término acuñado en el mundo angloparlante y en especial en los Estados Unidos, para identificar a las metrópolis que han sido escenario de profundas disrupciones constatables en cambios

vertiginosos en la vida social, económica y cultural de sus residentes, acompañados de transformaciones en los modos y medios de transporte, así como de innovaciones tecnológicas hiperindustriales.

Chicago es emblemática de este tipo de metrópolis, pues es reconocida desde antaño por experimentar la segregación racial y, hoy por hoy, inequidades cuyas causas son múltiples:

"la creciente diversidad racial y étnica, sobre todo en muchas comunidades suburbanas; la aceleración del desarrollo exurbano; la gentrificación del centro de la ciudad; y el avance del declive en los barrios de la ciudad que no se están gentrificando y en los suburbios del anillo interior" (Spirou & Bennett, 2017, p. 48).

El tránsito de una ciudad de base comercial a una manufacturera llevó a cambios virtuosos asociados a mejoras en la infraestructura, pero el tránsito a una metrópoli global de servicios avanzados "cambió la geografía de fábricas con sus barrios propios, por una geografía polarizada entre un área sobre desarrollada y rodeada por una periferia devastada" (Betancur, 2022, p. 107); es decir, una evidente división socio-étnica de la metrópoli palpable en la rivalidad política entre el núcleo metropolitano y los residentes en los suburbios, entre los migrantes.

Oakland es una de las metrópolis californianas que reviste las características de las *shocks cities:* en 1970 predominaba la población blanca (59%), en 1970 lo hacían los afroamericanos (46%) y en 2010 los hispanos alcanzan una participación del 25%, muy próxima a la de los blancos (26%) y afroamericanos (27%) (Douzet, 2013, p. 198). En tal contexto han emergido las coaliciones raciales como expresión del multiculturalismo, pero los gobernantes y otras figuras de la política no lograron encausarlas, dando lugar a un auge y recrudecimiento de la criminalidad.

Vancouver, Montreal y Toronto son las metrópolis a la cabeza del sistema canadiense de ciudades. Desde 1996 Canadá cuenta con el Ministerio de las Metrópolis que interviene en las zonas metropolitanas las que, por su parte, cuentan con institucionalidades de esa escala tales como la Agencia Metropolitana de Transporte de Montreal. En Toronto, por el contrario, la proliferación de agencias metropolitanas ha dificultado la coordinación y en ello se expresan las diversas tensiones políticas y jurisdiccionales (Ainstein, 2000). Pero Montreal

no ha estado exenta la conflictividad social originada en la reestructuración, siendo escenario de protestas en el espacio público urbano cuyos principales detonantes han sido las "políticas sociales, de vivienda, la brutalidad policial, los estudiantes, la inmigración, la gestión urbana, los equipamientos de salud y las mujeres" (Morin & Fontan, 2013, p. 232).

### **2.2.4** Europa

La Comisión Europea ha intervenido de diversas maneras en las cuestiones urbanas y regionales y, para ello, se creó el Fondo Europeo para el Desarrollo Regional. En el plano de la economía metropolitana y regional, la iniciativa RECITE –Regiones y Ciudades de Europa– promovió las interacciones entre agentes localizados en ciudades de más de 50.000 habitantes, en la que "cada red fomenta el desarrollo económico de sus miembros de manera que el programa en su conjunto contribuya a consolidar la cohesión económica y social en la Comunidad" (Rossignolo, 2009, p. 15). A comienzos de siglo entró a operar INTERREG para promover la cooperación interregional. Estas experiencias comunitarias muestran resultados favorables constatables en el crecimiento de los miembros de las redes y el fortalecimiento de sus interacciones y, a pesar de ello, otras iniciativas de reforma han procurado el fortalecimiento institucional de la vida metropolitana.

La reforma ocurrida en Francia en 2014 con la Ley de Modernización de la Acción Pública Territorial del Estado y de Afirmación de las Metrópolis, ley MAPTAM, fue una reforma de fondo a la organización territorial francesa pues adicionó normas y modificó sustancialmente el Código de los Transportes, el Código de la Seguridad Interior, el Código de la Construcción y la Habitación, el Código de Urbanismo, el Código General de Impuestos, el Código de Patrimonio e, inclusive, los códigos de la Educación y la Salud Pública, pero especialmente el Código General de las Colectividades Territoriales en el que, por ejemplo, se introduce una novedosa noción de metrópoli:

Artículo L5217-1. "La metrópoli es un establecimiento público de cooperación intermunicipal con régimen fiscal propio, que agrupa a varios municipios en un solo bloque y sin enclave dentro de un espacio de solidaridad para elaborar y liderar conjuntamente un proyecto de ordenación y desarrollo económico, ecológico, educativo, cultural y social de su territorio, con el fin de mejorar su cohesión y

competitividad y contribuir al desarrollo sostenible de la región de forma solidaria. Promueve las funciones económicas del área metropolitana, sus redes de transporte y sus recursos universitarios, de investigación e innovación, en un espíritu de cooperación regional e interregional y con vistas a un desarrollo territorial equilibrado".

La racionalización de la acción pública territorial significó el reagrupamiento de varios esquemas regionales y departamentales, mientras que la afirmación de las metrópolis parte de una renovación de las reglas de cooperación intermunicipal de Île-de-France, la zona metropolitana de París, que incluye a l'Essonne, Seine-et-Marne, Val-d'Oise e Yvelines, y la creación de tres regiones metropolitas: Grand París, Lyon y Aix-Marseille-Provence.

La elevación de la renta del suelo para usos habitacionales en los núcleos metropolitanos como París, ha sido uno de los principales argumentos empleados para explicar el éxodo urbano hacia otros municipios metropolitanos, fenómeno que acentúa la suburbanización reforzada con ocasión de la pandemia y, a su vez, genera cuestiones en torno a una posible reorganización espacial del sistema a escala metropolitana (Delage & Rousseau, 2022). La situación problemática es que para las clases pudientes son comunes las prácticas multiresidenciales, mientras que para las clases medias la elevación de la renta suburbana es sintomática de una crisis residencial en ciernes con capacidad para generar descontento social como el de los *Chalecos amarillos*.

La nueva institucionalidad metropolitana está llamada a regular, con urgencia, la renta del suelo. Sin embargo, en las elecciones de 2020 la elección de los miembros de los consejos metropolitano y ejecutivo de Grand París no alcanzó mayor notoriedad y menos legitimidad, quizá porque los políticos en contienda estuvieron más interesados en preservar su poder que en propiciar una gobernanza fuerte para la metrópoli francesa más importante (Subra & Serisier, 2021).

Al igual que las *banlieu* en París, el barrio de Lavapiés en Madrid se acostumbra presentar en los medios como un paraíso multicultural con una animada vida nocturna y de incomparable riqueza gastronómica, lo que en realidad encubre su auténtica función metropolitana de escala global que es ser el auténtico refugio de inmigrantes provenientes de todos los continentes. Al lado de la opulencia de La Gran Vía, en el núcleo metropolitano de

la Comunidad se evidencia una saturación del mercado laboral, que en el caso de los jóvenes con títulos universitarios se expresa en agudas situaciones de subempleo por capacidades e ingresos y, con alguna frecuencia, sobreexplotación por extensión de la jornada de trabajo. Para este grupo etáreo, la precariedad laboral es el principal obstáculo para alcanzar la autonomía pues, además, se confabula con los elevados precios del alquiler de la vivienda, de manera que ser joven en Madrid es un asunto de sobrevivencia (Segura, 2022).

### **2.2.5** África

A inicios de la década de 2010, las revueltas ciudadanas en Túnez y Egipto que posteriormente se explayaron por Yemen, Libia, Siria y a otros países del Medio Oriente, propició el derrocamiento de políticos entronizados en el poder por turbas que exigían democracia y solución a los graves problemas sociales, movilización que suscitó una mirada al África a partir de un nuevo relato, la Primavera Árabe. Luego de la inmolación de un vendedor ambulante en la ciudad tunecina de Sidi Bouzid, afloraron de manera espontánea las revueltas, sin líderes, ideólogos o movimientos políticos de respaldo, y a su calor se perdieron miles de vidas sin que luego de más de una década se hayan alcanzado reformas políticas de fondo y logros sociales de alguna trascendencia.

¿Qué hubo detrás de esas revueltas? Una respuesta a esta cuestión es que "las sublevaciones registradas, en su mayoría en las ciudades, son expresión de la mutación espacial que se produjo después de la última ola revolucionaria en el mundo árabe, tras el fin de la Segunda Guerra Mundial" (Balanche, 2012, p. 287). Como la forma dominante de la ocupación a mediados del siglo XX era de carácter predominantemente rural, fue el campo el escenario del ascenso político de los recién derrocados en las metrópolis árabes.

El Cairo es la metrópoli egipcia y africana, sostiene relaciones de metropolización con Giza, Heiwan, Nasr City, New Cairo, El Shorouk City, Heliopolis y Shubra El Kheima, además de una decena de zonas suburbanos, acogiendo en la actualidad a 21,7 millones de residentes y recibiendo, en promedio anual, a cerca de 537 mil nuevos habitantes. Le sigue en dinamismo poblacional Riyadh, capital de Arabia Saudita, cuya población crece en 194 mil personas

anualmente y en la actualidad residen 4,2 millones de personas. A menor escala están Khartoum en Sudán, Baghdad en Iraq y Casablanca en Marruecos.

La conexión del mundo árabe con el mundo globalizado se encuentra en las metrópolis, con la particularidad de que su desarrollo está estrechamente ligado al flujo de capitales provenientes del Golfo Pérsico, que propicia nuevas desigualdades espaciales constatables en el "debilitamiento de la estructura productiva, emigración de la mano de obra calificada y acaparamiento de las riquezas naturales por parte de los extranjeros, entre otras" (Balanche, 2012, p. 318), con el agravante de que el crecimiento metropolitano ha recurrido al endurecimiento de una porción creciente de la superficie de cada jurisdicción con la consecuente reducción de la vegetación, lo que implica que el área que ofrece soporte vital a los servicios ecosistémicos se reduce dramáticamente, tal como ha ocurrido en el Área Metropolitana de Tema en Ghana (Mariwah *et al.*, 2017).

#### 2.2.6 Oceanía

La disposición de la población en el territorio presenta un contraste que no es fácil de comprender pues, de un lado, las tasas de urbanización son elevadas y, por el otro, las densidades urbanas son excepcionalmente bajas; además, Australia y Nueva Zelanda son países que cuentan con poblaciones cuyo nivel de vida es elevado, es decir, que gozan de apreciables grados de desarrollo. El clima es inhóspito y la mayor parte de la superficie es seca y, por tales razones, la escasa población se concentra en pocos lugares.

Las zonas metropolitanas más populosas del continente están en Australia: Sídney es la primera en la jerarquía poblacional urbana con 4,0 millones de habitantes, una tasa de urbanización del 75,3% y una densidad urbana de 1.983 hab/km². Bogotá tiene el doble de su población y su densidad es diez veces superior. La zona metropolitana de Melbourne es la segunda y los indicadores son similares. Le siguen las zonas metropolitanas de Brisbane, Perth y Adelaide y, en Nueva Zelanda, las de Wellington, Hamilton y Auckland. Honolulu de los Estados Unidos y Papeete de la Polinesia Francesa se imbrican en esta parte de la jerarquía metropolitana del continente.

Los inmigrantes blancos realizan un aporte muy relevante al poblamiento de Australia y de sus zonas metropolitanas en particular. A inicios del siglo XX la política migratoria enfatizaba

en el blanqueamiento de la raza, situación que perseveró por siete décadas hasta que dio un exigente giro selectivo dando entrada a los profesionales calificados que el país necesita y que no constituyan una carga para los sistemas sociales, en particular para la salud pública. Las fronteras marítimas están hipervigiladas a fin de evitar la llegada de inmigrantes ilegales, y a los que se admite como refugiados se les confina en lugares oprobiosos y, por ello, la llegada de barcazas a sus costas es prácticamente nula.

La zona metropolitana de Sídney cuenta con un plan estratégico llamado *La metrópoli de tres ciudades* que se refiere a Western Parkland City, Central River City y Eastern Harbour City y que incita a una construcción colectiva cuando invoca la premisa de que "los aborígenes saben que, si cuidas el país, él te cuidará a ti" (Greater Sydney Commission, 2018, p. 2), y propende por una planificación centrada en las personas cuyo propósito crucial es el de salvaguardar las oportunidad para sus generaciones venideras. El plan consta de 17 objetivos alcanzables al 2036 organizados en tres ejes: infraestructura y colaboración, habitabilidad y productividad.

En Auckland se realizó otro tanto con un plan que busca constituirse en la metrópoli "más habitable del mundo" (Auckland Council, 2012, p. 10), previendo que hacia el 2040 habrán recibido un millón de nuevos residentes que requerirán al menos 400.000 unidades habitacionales adicionales. El gobierno de Nueva Zelanda promulgó una política urbana en 2020 que busca el crecimiento urbano impulsando simultáneamente la construcción en altura y la expansión metropolitana de manera ordena, lo que quiere decir que privilegian desarrollos en torno a las infraestructuras existentes como las estaciones de tren de las redes ferroviarias y las estaciones de bus rápido. El RLTP –Regional Land Transport Plan– se ejecuta desde el 2015 y tiene un horizonte de 10 años (New Zeland Transport Agency *et al.*, 2012). En desarrollo de esta política, en 2021 se expidió otra normativa que obliga a los gobiernos de las zonas metropolitanas de Auckland, Hamilton, Tauranga, Wellington y Christchurch a incrementar las densidades mediante la abolición de los obstáculos legales tales como las cláusulas de aprovechamientos máximos del suelo.

## 3. LA METROPOLIZACIÓN EN COLOMBIA

A la luz de los avances de la metropolización en el mundo y de las preocupaciones sobre su devenir ¿qué ocurre en Colombia? En primer lugar, es la fase intermedia por la que atraviesa la urbanización de la población en Colombia que, de seguir así, concluirá con la configuración de unas cuantas megalópolis de diverso grado de concentración que, inevitablemente, serán los núcleos de las grandes regiones metropolitanas que, de por sí, ya se han formado. Desde el punto de vista político-administrativo, esa trascendencia se subvalora al proponerse marcos institucionales que las limitan a una mera asociación de municipios.

# 3.1 LA DIVERSIDAD METROPOLITANA Y SU REDUCCIÓN A UNA CUESTIÓN ADMINISTRATIVA

El relato recurrente sobre la metropolización en Colombia es el de la asociatividad municipal para la gestión compartida de los llamados hechos metropolitanos, que lleva implícita una visión reduccionista de su trascendencia económica, ambiental y política y, además, de los problemas que están llamadas a resolver. Este relato ha impedido construir acuerdos básicos que trasciendan las preocupaciones meramente administrativas tales como la de gozar de cierto tipo de organización subsidiaria del nivel central de gobierno para poder así incrementar sus transferencias periódicas.

Bogotá es la metrópoli primada de Colombia. Las relaciones estructurales de metropolización consistentes en la interacción poblacional con los municipios de su área de influencia inmediata se robustecen de manera paulatina pero sostenida. Mosquera y Soacha son los municipios con los vínculos más intensos, y ello ha dado lugar a la integración funcional de sus mercados de trabajo y habitacionales (Alfonso, 2022). El esquema general de segregación residencial de Bogotá se está reproduciendo a escala metropolitana (Alfonso & Quijano, 2022), mientras que el colapso de las vías arterias de acceso y salida hace de la congestión vehicular y la carbonización del ambiente se han configurado como uno de los obstáculos más notorios a la elevación de la calidad de vida de sus residentes.

A pesar de tal primacía y de su trascendencia para el devenir socio-económico, político y ambiental del país, las relaciones de metropolización no se han conseguido institucionalizar. Fallidos intentos de creación del área metropolitana, tienen en la actualidad un nuevo capítulo con la expedición de la Ley Orgánica de la Región Metropolitana de Bogotá qué, a pesar de crear nuevas funciones para los entes territoriales involucrados, continúa siendo vista como la mera intención de la gestión asociada de ciertos hechos metropolitanos.

Medellín es el núcleo del Área Metropolitana del Valle de Aburrá y desde 1980 entró en funcionamiento cuando la Asamblea departamental de Antioquia expidió la Ordenanza n.º 34 por medio de la cual se dispuso la su creación e integrada inicialmente por Medellín, Bello, Barbosa, Copacabana, La Estrella, Girardota, Itagüí, Envigado, Caldas y Sabaneta, y de la cual sólo se sustrajo el municipio de Envigado, hoy integrado a través del esquema de asociatividad territorial 33 años después de su retiro. Es la segunda aglomeración del país con 2.6 millones. Con excepción del municipio de la Estrella, en los demás municipios del valle tuvo asiento la industria que afectó de manera diferente cada municipio.

En las conurbaciones de Envigado e Itagüí al sur y Bello al norte, la industria textilera ha sido dominante, de mucho mayor calado que en Caldas, Sabaneta, Copacabana, Girardota y Barbosa El desarrollo urbano requerido por los establecimientos industriales ha contribuido a incrementar la calidad de vida de sus residentes, convirtiéndose en un atractivo para el asentamiento de nuevos pobladores y de otras actividades de soporte (Schnitter, 2006). La actividad urbanizadora ha experimentado un auge sostenido con la introducción del tranvía que redujo las distancias (Melo, 1997) y, posteriormente, con la extensión de la línea del metro a las cuatro conurbaciones.

Cali es la tercera aglomeración del país, y es epicentro de una zona metropolitana que reposa en vínculos con Yumbo y Jamundí, pero su área de influencia se extiende "sobre áreas que pertenecen a otros cinco municipios: Palmira, Candelaria, Florida, Puerto Tejada y Santander de Quilichao. Estos dos últimos pertenecen al departamento del Cauca" (Barney, 2013, p. 1). Ha habido infructuosos intentos de conformar el Área Metropolitana Sur Occidente. Con el paso del tiempo, los conflictos interjurisdiccionales se han acentuado, principalmente en torno a la propiedad colectiva de la tierra en los resguardos de Santander de Quilichao, escenario de masacres y de confrontaciones en torno a las explotaciones de la caña de azúcar.

Barranquilla es la cuarta ciudad más importante en la jerarquía urbana nacional. Es el principal referente económico caribeño debido a su oferta turística, académica e industrial, así como en sus actividades portuarias pues allí se moviliza un volumen de carga que la ubica en quinto lugar superada en su orden por las de Ciénaga, Cartagena, Buenaventura y Santa Marta. En las iniciativas de regionalización es reconocida como núcleo del Caribe. En 2005 el 77% de sus inmigrantes eran caribeños (Castro, 2016, p. 138). El crecimiento poblacional y la demanda de suelo edificable se han acompañado de la acentuación de las desigualdades socioespaciales que han contribuido al estrechamiento de las relaciones de metropolización especialmente con Soledad y en menor medida con Malambo, Puerto Colombia y Galapa. Llanos (2010) identifica cuatro rasgos de la metropolización de Soledad: la actividad aeroportuaria en torno al aeropuerto Ernesto Cortissoz, las implantaciones industriales que alientan la conurbación con Barranquilla, el crecimiento de los barrios obreros hacia el sur y la consecuente informalidad urbana.

Bucaramanga es un núcleo metropolitano de una región enclavada en el nororiente del país, en una quebrada geografía que tiene como sus principales referentes a la serranía de los Cobardes y a los ríos Chicamocha y Suárez. El interés en la organización institucional metropolitana data de la década de los años setenta del siglo XX que se concretó en la creación del Área Metropolitana de Bucaramanga en 1979 de la que hicieron parte Floridablanca, Girón, Piedecuesta, Rionegro, Lebrija y Tona. La gestión compartida de la infraestructura vial y de servicios públicos y la planificación de la urbanización fueron sus principales preocupaciones. En 1981 la Asamblea del Departamento de Santander profirió una ordenanza que creó el Área Metropolitana de Bucaramanga de la que no hicieron parte Rionegro, Lebrija y Tona. Un certero balance del poblamiento precisa que:

"la metropolización trajo también como consecuencia un esquema de segregación socio espacial que ha permitido distinguir, por ejemplo, entre el noroccidente y el oriente de la meseta, o entre la ciudad del costado oriental y la del costado occidental de la autopista" (Rodríguez, 2012, p. 3).

El Área Metropolitana de Cúcuta fue creada mediante ordenanza departamental en 1991 y está conformada por el municipio núcleo de Cúcuta y Los Patios, Villa del Rosario, El Zulia,

San Cayetano y Puerto de Santander. Su localización tiene un aspecto diferenciador frente a las demás asociado a las relaciones transfronterizas con las ciudades venezolanas de San Antonio del Táchira, Ureña y otros centros poblados como Tienditas y El Palotal. Sin embargo, esto no se ha traducido en una marcada ventaja competitiva debido, principalmente, a la alta dependencia del comercio como actividad económica predominante que ha limitado el desarrollo de la industria. La informalidad laboral caracteriza las dinámicas de intercambio subrepticio de bienes y servicios binacionales, mercado expuesto como pocos a los incidentes diplomáticos y a las crisis cambiarias del vecino país.

Pereira se ha consolidado como núcleo de lo que se ha denominado como ciudad-región Eje Cafetero, un subsistema de ciudades "que integra 15 municipios de los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda y Valle del Cauca" (Gaviria, 2020, p. 3). Dentro de esta ciudad-región, Manizales y Armenia son las cabeceras municipales que han contribuido a su consolidación como destino turístico, apalancado en hechos como la declaración de la Unesco del Paisaje Cultural Cafetero en el 2011. Duque (2021, p. 1) asevera que "mientras Pereira puede aportar su potencial comercial y Armenia el notable desarrollo turístico del Quindío, Manizales podrá desarrollar fortalezas en la economía del conocimiento".

Manizales sostiene relaciones de metropolización con Villamaría y, de lejos, con Chinchiná, Neira y Palestina. Los gobiernos locales y las agremiaciones empresariales acordaron una estrategia de competitividad urbana basada en la ampliación de la oferta de programas de posgrado en diferentes áreas. En Villamaría y en Neira la presencia de las universidades es exigua. A pesar de la proximidad y de la reconocida capacidad de gestión de las empresas de servicios públicos, se desaprovechan economías de escala en los servicios de acueducto y alcantarillado. Hay referentes turísticos como el Parque Nacional Natural de los Nevados y el Río Chinchiná que acogen una gran variedad de especies vegetales y animales en pisos térmicos frío, de páramo y de nieves perpetuas. Las dificultades para la navegación aérea se superan usualmente con el uso de la infraestructura aeroportuaria de Pereira, hecho metropolitano no reconocido.

Armenia lidera la oferta de bienes y servicios asociados al turismo del Quindío. Los "resultados obtenidos en el índice de intensidad de metropolización (IIM) de las tres zonas de metropolización del Eje Cafetero evidencian dos procesos metropolitanos consolidados

alrededor de Armenia y Pereira" (Vargas *et al.*, 2020, p. 11). No obstante, aseguran que "el proceso metropolitano marcado por la transición desde una fase de consolidación urbana a una de fortalecimiento metropolitano se muestra más temprano en la zona cuyo núcleo es la ciudad de Armenia" (Vargas et. al, 2020, p. 47).

A pesar de no tener significativas relaciones de metropolización, el observatorio del Sistema de Ciudades del Departamento Nacional de Planeación, con el apoyo de UrbanPro y la agencia de cooperación de Alemania KFW, elaboró en el 2019 el *Atlas del Área Metropolitana de Valledupar*, en el cual se realiza una profundización sobre la configuración de la misma. Además de su núcleo Valledupar, en el Área Metropolitana participan La Paz, Manaure, San Diego y Codazzi, institucionalidad que contrasta con la ausencia de una organización equivalente en Bogotá, la de mayor envergadura poblacional y económica del país.

# 3.2 LAS ZONAS METROPOLITANAS EN LA DINÁMICA DE LA OCUPACIÓN POBLACIONAL DEL TERRITORIO COLOMBIANO

La distribución de la población en el territorio colombiano y en el español tiene una gran similitud con la de Australia, una considerable concentración en una cuantas metrópolis, y una gran diferencia, la variedad climática y de fertilidad de la tierra contra el clima inhóspito y la sequedad de Oceanía. La gran diferencia con España es que allá las flaquezas de esta tendencia se debaten a fin de que las soluciones entren a hacer parte de la agenda política, De un lado, la saturación del mercado laboral en las metrópolis españolas y el encarecimiento del suelo para fines habitacionales en los núcleos metropolitanos invita a los jóvenes a buscar alternativas residenciales en otros lugares; y, por el otro, el movimiento suprapartidista *España Vacía* concita la agrupación de líderes de los municipios en declive poblacional a presentarse como candidatos a dirigir los gobiernos y los órganos de representación política.

Al igual que en los Estados Unidos, quizá tanto en España como en Australia la fase de metropolización llegó a su cúspide o esté próxima a hacerlo, pero en Colombia aún se encuentra lejos de alcanzar tal escala y, debido ello, la progresión de las relaciones poblacionales de metropolización es de diferente envergadura. Esta última es susceptible de diferenciarse con base en el Índice de Metropolización –Z– diseñado para captar las

relaciones estructurales de metropolización a través de los cambios de municipio de residencia, que alcanza un valor de 1 cuando se alcanza la integración completa (Jaramillo & Alfonso 2001; Alfonso, 2010; Alfonso, 2022):

$$Z = \frac{\frac{N_m}{N_m + m_m}}{\frac{N_N + N_m}{N_m + m_{N,m}}} = \frac{\frac{N_m}{M_m}}{\frac{N_M}{M_M}} \tag{1}$$

Donde,

 $NUP_m$ , son los nacidos en NUP que residen en m;

 $M_m$ , son los nacidos en M que residen en m; y,

 $m_m$ , son los nacidos en m que residen en m.

 $NUP_M$ , son los nacidos en NUP que residen en M;

 $M_M$ , son los nacidos en M que residen en M;

 $NUP_{NUP}$ , son los nacidos en NUP que residen en NUP;

 $NUP_m$ , son los nacidos en NUP que residen en m; y,

 $m_{NUPm}$ , son los nacidos en m que residen en NUP y en m.

Para estimar Z se emplean los resultados censales ajustados por cobertura y con ellos se organizan matrices del tipo lugar de residencia/lugar de nacimiento. Los resultados obtenidos permiten identificar a los municipios involucrados en procesos de metropolización y a los que no lo están y, además, es posible agrupar a los primeros de acuerdo con el grado de avance de la metropolización. Esta agrupación es útil para tres propósitos: i) disipar el mito de que toda zona metropolitana es una sola conurbación; ii) servir como instrumento de pronóstico sobre el avance de la metropolización estructural; y, iii) caracterizar las interfases metropolitanas.

Los resultados de la Tabla 1 ilustran que los municipios involucrados en procesos de metropolización son solamente 74, el 6,5%, y que ellos acogen al 44,0% de los residentes en el país y, además, que solamente 16 se encuentran en la fase avanzada del proceso, esto es, que son estos los auténticos conjuntos urbanos.

Hay 479 municipios con variación absoluta negativa en el último período intercensal, situación de declive poblacional a la que se aproximan otros 267. Son el 66,5% de los municipios cuyas superficies no son secas debido a climas inhóspitos como los de Australia o Nueva Zelanda, pero si padecen de pobreza colectiva, esto es, de bienes y servicios públicos y, por esa misma razón, no se encuentran en los radares que orientan la selectividad espacial de los mercados. El remanente de 302 municipios, el 26,9%, no están involucrados en procesos de metropolización ni tampoco penan por despoblamiento y, por tanto, componen un conjunto de crecimiento intermedio que acoge a una cuarta parte de los residentes en el país.

Tabla 1. Tipología de municipios, Colombia 2018

	Mui	nicipios	Población 2018			
Tipo	Número	Participación (%)	Población	Participación (%)		
Metropolización	74	6,5	21.258.572	44,0		
Avanzada	16	1,4	17.716.415	36,7		
Intermedia	25	2,2	2.674.500	5,5		
Incipiente	33	2,9	867.657	1,8		
Crecimiento intermedio	302	26,9	12.029.726	24,9		
Declive poblacional	479	42,7	5.934.611	12,3		
Riesgo de declive	267	23,8	9.035.585	18,7		
Total	1.122	100,0	48.258.494	100,0		

Fuente: elaborada con base en registros poblacionales del DANE

## 3.2.1 Estadios y grados de metropolización

La metropolización avanzada es un estadio de la metropolización caracterizado porque las relaciones estructurales de metropolización son más intensas que en los demás estadios y, por tanto, hay presencia de conurbaciones y un número creciente de jurisdicciones involucradas. En los casos de metropolización emergente, los grados alcanzados descartan la presencia de conjuntos urbanos y el número de municipios involucrados es menor que en estadio avanzado, y el tamaño de su población también es menor. Dentro de los casos sin evidencia de relaciones de metropolización se destaca uno en el que, a pesar de tal vacío, tiene un área metropolitana conformada y un presupuesto –ver Tabla 2–.

Conjuntos urbanos o conurbaciones propiamente dichas involucran a los municipios cuyas relaciones estructurales de metropolización captadas a través de *Z*, son superiores a 0,80. Floridablanca es el más avanzado y, de hecho, por haber alcanzado el umbral máximo de la unidad, es posible afirmar que es la conurbación más arraigada y conforma con Bucaramanga una unidad espacial a la que próximamente se sumará Girón. Las counurbaciones Pereira — Dosquebradas, Medellín — Sabaneta y Bogotá — Mosquera — Soacha, Barranquilla — Soledad y Cúcuta — Villa del Rosario se encuentran muy próximas a configurarse como una unidad espacial, mientras que en una etapa intermedia se encuentran Cali — Jamundí, Manizales — Villamaría y Cartagena — Turbaco.

Una mirada de conjunto a las zonas de metropolización avanzada que incluye a los municipios en un grado de metropolización incipiente, indica que su área jurisdiccional de 18.960 km² representa apenas el 1,7% del territorio continental del país, pero los 1.303 km² de sus cabeceras representan el 38,5% de las superficies urbanas. Por su parte, la zona metropolitana de Bogotá involucra a 32 municipios y es la más próxima a configurarse como una megalópolis desconcentrada en vista de que la superficie jurisdiccional de todos los municipios de la zona es de 4.931 km², casi cuatro veces superior a la del Valle de Aburrá que cubre 1.287 km².

Tabla 2. Estadios y grados de la metropolización en Colombia 2018

	Conglomerados por grado de metropolización							
Núcleo metropolitano	Conjuntos urbanos	Intermedia	Incipiente					
	(Z > 0.80)	(0,79 > Z > 0,50)	(0.49 > Z > 0.30)					
Metropolización Avanzada								
Bogotá	Mosquera (0,88) y Soacha (0,87)	Funza (0,70), El Rosal (0,69), Cota (0,68), Cajicá (0,67), Tocancipá (0,65), Madrid (0,65), Gachancipá (0,55), Chía (0,54), Granada (0,53) y La Calera (0,52)	Sopó (0,48), Tena (0,47), Sibaté (0,46), Bojacá (0,45), Tenjo (0,44), Cogua (0,41), Tabio (0,37), Silvania (0,36), Anapoima (0,36), Zipacón (0,35), Subachoque (0,34), San Francisco (0,33), El Colegio (0,33), Albán (0,33), San Antonio del Tequendama (0,32), Cachipay (0,31), Nilo (0,31), Fusagasugá (0,30) y Guasca (0,30)					
Medellín	Sabaneta (0,90)	Bello (0,78), La Estrella (0,72), Envigado (0,69), Copacabana (0,64) e Itagüí (0,60)	Girardota (0,46), Retiro (0,45) y Guarne (0,38)					
Cali		Jamundí (0,58), Yumbo (0,54) y Candelaria (0,51)	Vijes (0,36), La Cumbre (0,34) y Dagua (0,30)					
Barranquilla	Soledad (0,84)	Galapa (0,64), Puerto Colombia (0,56) y Malambo (0,53)	Sabanagrande (0,41)					
Cartagena		Turbaco (0,51)						

Bucaramanga	Floridablanca (1,0) y Girón (0,84)	Piedecuesta (0,72)	Tona (0,47), Lebrija (0,42), El Playón (0,41), Betulia (0,39),  Sabana de Torres (0,38), California (0,35), Rionegro (0,33) y Santa Bárbara (0,32)
Cúcuta	Villa del Rosario (0,83)	Los Patios (0,66), San Cayetano (0,55) y Puerto Santander (0,54)	Bochalema (0,41), El Zulia (0,34) y Chinácota (0,34)
Pereira	Dosquebradas (0,93)		Santa Rosa de Cabal (0,31)
Manizales		Villamaría (0,76)	
		Metropolización emergente	
Tunja		Oicatá (0,57)	Chivatá (0,37) Cómbita (0,37), Soracá (0,34) y Arcabuco (0,31)
Armenia			Circasia (0,46), Buenavista (0,33), La Tebaida (0,31) y Montenegro (0,30)
Pasto		Nariño (0,52)	
	S	in evidencias de metropolización	
Valledupar			

Fuente: elaborada con base en registros poblacionales del DANE

Dentro de las zonas en el estadio de metropolización emergente la de Armenia sobresale porque, a diferencia de la de Pereira y la Manizales, las relaciones estructurales de metropolización son incipientes, no hay ningún indicio de conurbación y no hay ningún municipio que ocupe el nivel intermedio, siendo el más próximo Circasia. En Tunja se advierten relaciones de metropolización más intensas y extensas en vista de que involucran a cinco municipios de su entorno inmediato, mientras que las de Pasto se limitan a un solo municipio. Valledupar no sostiene relaciones estructurales con ningún municipio.

En las zonas metropolitanas que se encuentran en un estadio avanzado y en particular los núcleos y sus conurbaciones, convergen los flujos migratorios internos más relevantes del país, configurando regiones metropolitanas cuya escala espacial invita a una reflexión que superé los enfoques que constriñen la cuestión metropolitana a una mera cuestión administrativa limitada a la asociatividad municipal.

## 3.2.2 Cuencas migratorias como indicio inequívoco de la configuración de las regiones metropolitanas

Los residentes en las zonas metropolitanas del mundo son de diferentes nacionalidades y su participación en la población total determina el grado de cosmopolitización de cada lugar. La agrupación de migrantes en vecindarios reconocidos como lugares de residencia o colonias de migrantes por lugar de origen sugiere, entre otras cosas, la existencia de vínculos socioeconómicos y culturales que no se desvanecen allende las fronteras. Esta agrupación en el lugar receptor sugiere la existencia de vínculos espaciales de los lugares de origen, que son expresión del entrelazamiento más relevante de las economías nacionales con el mundo global: el trabajo.

A escala nacional, las zonas metropolitanas cumplen un rol similar, pero con una implicación diferente y de considerable trascendencia, cual es la de servir como el lugar en común hacia donde fluyen los caudales de migrantes internos; es decir, son las zonas de convergencia poblacional operan a la manera de algunos sistemas hidrográficos, esto es, que son cuencas migratorias. La noción de la cuenca migratoria lleva implícita la hipótesis de que la distribución espacial de los lugares de origen de los residentes no es aleatoria; es decir que, por el contrario, tiene una distribución agrupada, siendo previsible que los flujos más densos

provengan de las jurisdicciones más próximas, flujos que se van desvaneciendo a medida que se incrementa la distancia al núcleo metropolitano o a la conurbación.

Para el análisis de los patrones espaciales del lugar de nacimiento de los residentes se tomó como unidad de destino solamente a los núcleos y a las conurbaciones de las zonas metropolitanas en estadio avanzado. Los resultados de la Tabla 3 indican que dada la distribución del estadístico *Índice de Moran* y el valor crítico de z, en todos los casos sometidos a la prueba de autocorrelación espacial, la probabilidad p de que el patrón agrupado sea aleatoria es casi nula. Además, al decir de los resultados del indicador G de Getis Ord, el patrón agrupado tiene como rasgo dominante que ocurre en clústeres de valores elevados, esto es, de municipios circunvecinos con elevados flujos de migrantes, patrón que tiene una probabilidad prácticamente nula de ser aleatorio.

Tabla 3. Patrones espaciales del lugar de nacimiento de los residentes en los conjuntos urbanos de la metropolización avanzada en Colombia 2018

Metropolización	Autoc	orrelación es	pacial	Agrupación en clúster				
/ conjuntos urbanos	I Moran	p	Patrón	G de Getis- Ord	p	Patrón		
Bogotá, Mosquera y Soacha	0,095541	0,000000	Agrupado	0,001219	0,000000	Valores elevados		
Medellín y Sabaneta	0,306550	0,000000	Agrupado	0,000006	0,000000	Valores elevados		
Cali	0,101919	0,000000	Agrupado	0,000004	0,000000	Valores elevados		
Barranquilla y Soledad	0,148166	0,000000	Agrupado	0,000004	0,000000	Valores elevados		
Cartagena	0,145825	0,000000	Agrupado	0,000005	0,000000	Valores elevados		
Bucaramanga, Floridablanca y Girón	0,052763	0,000000	Agrupado	0,000005	0,000000	Valores elevados		
Cúcuta y Villa del Rosario	0,154078	0,000000	Agrupado	0,000006	0,000000	Valores elevados		

Pereira y Dosquebradas	0,029418	0,000000	Agrupado	0,000019	0,000000	Valores elevados
Manizales	0,172615	0,000000	Agrupado	0,000009	0,000000	Valores elevados

Fuente: elaborada con base en registros poblacionales del DANE

Los municipios de origen de los residentes en las conurbaciones de las zonas metropolitanas y en sus núcleos son susceptibles de agrupar en los que aportan un gran número de pobladores, en los que aportan un número relativamente bajo y en los que ocurre una mezcla de ambas posibilidades. Otro grupo es el que conforman municipios en los que no hay evidencia de seguir alguno de esos patrones. Estos resultados se presentan en la Figura 1 que se construyó empleando el método de *G de Getis Ord*.

La contigüidad y proximidad de los municipios que aportan valores elevados de migrantes hacia las zonas metropolitanas, es el patrón no aleatorio que ratifica la existencia de cuencas migratorias que, de un lado son la expresión de un modelo de ocupación desequilibrado que, del otro, adopta la forma de regiones metropolitanas de diversa envergadura pues, como mínimo aportan el 15,0% de los residentes en conurbaciones como Barranquilla—Soledad, alcanzado casi el doble, 29,7%, como en el caso de Pereira—Dosquebradas –ver Tabla 4—.

El hecho igualmente constatable de la inexistencia de este tipo de agrupaciones en otras regiones, ratifica la existencia de amplias zonas del país desarticuladas del desarrollo (Alfonso, 2019).

Las agrupaciones de municipios que aportan valores bajos a los flujos de migrantes hacia las zonas metropolitanas tienen, además de su contigüidad y lejanía, la característica de su amplia extensión superficiaria. A pesar de este último rasgo, su aporte al poblamiento de los núcleos metropolitanos y las conurbaciones es de baja envergadura, oscilando entre el 1,2% en Cartagena y el 2,4% en Cúcuta – Villa del Rosario.

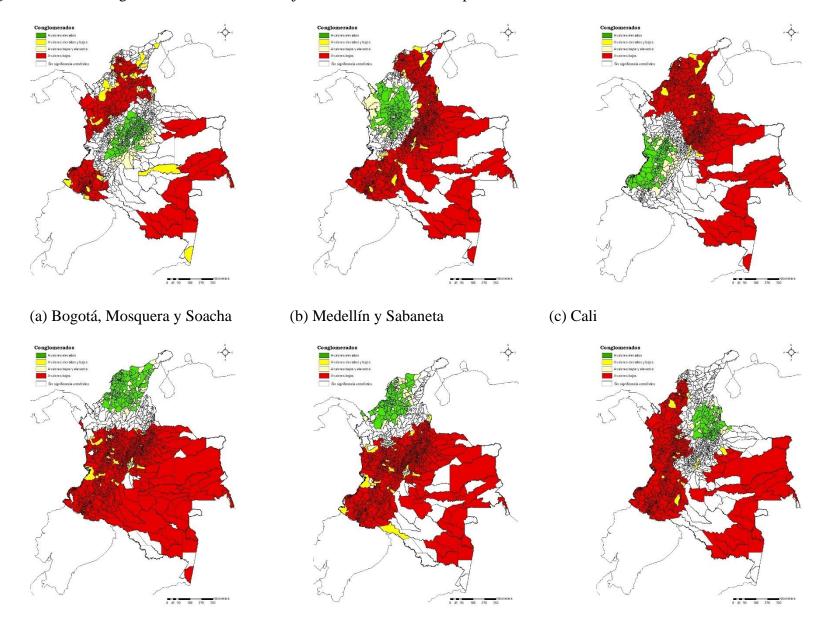
Los municipios agrupados en una combinatoria de valores elevados y bajos de migrantes son pocos y discontinuos, se insertan tanto en proximidad como en lejanía y, a pesar de su menor amplitud superficiaria en relación con los demás conglomerados. Los que se agrupan a valores elevados y bajos aportan al poblamiento de las zonas metropolitanas como un mínimo

del 2,3% en Cartagena y un máximo de 7,4% en Bucaramanga–Floridablanca–Girón, mientras que los que lo hacen a valores bajos y elevados aportan el 0,5% a Barranquilla–Soledad y el 2,4% a Bogotá–Mosquera–Soacha.

Los municipios en los que no hay un patrón claro, identificable conforman por regla general una zona intersticial entre las cuencas migratorias y las agrupaciones de municipios a valores bajos cuya función, como se argumentará más adelante, es la de servir de límite funcional en la delimitación de las regiones metropolitanas.

De conjunto, el hecho de que los aportes al poblamiento de las zonas metropolitanas lo realizan en mayor medida los municipios localizados en proximidad al núcleo metropolitano y sus conurbaciones, y los de menor envergadura los de los valores bajos, ratifica la ausencia de volatilidad en las migraciones internas, a pesar de la agudeza y persistencia del conflicto interno armado y el desplazamiento forzado debido a que "en Colombia no ha existido una sola generación que haya vivido en un país en paz" (Comisión de la Verdad, 2022, p. 133).

Figura 1. Cuencas migratorias en torno a los conjuntos urbanos de la metropolización avanzada en Colombia 2018



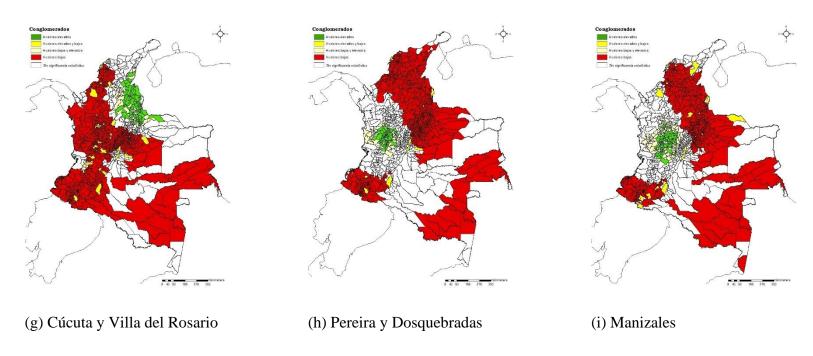
(d) Barranquilla y Soledad

(e) Cartagena

(f) Bucaramanga, Floridablanca

y Girón

## Continuación Figura 1.



Fuente: elaborada con base en registros poblacionales del DANE

Tabla 4. Composición de la población residente en los conjuntos urbanos de la metropolización avanzada según patrones espaciales del lugar de nacimiento, Colombia 2018

	Bogotá, Mosquera y Soacha	Medellín y Sabaneta	Cali	Barranquilla y Soledad	Cartagena	Bucaramanga, Floridablanca y Girón	Cúcuta y Villa del Rosario	Pereira y Dosquebradas	Manizales
Población total	8.202.966	2.509.504	2.227.642	1.810.318	973.045	1.033.468	813.667	684.447	434.403
Nacidos en la ZM	5.191.061	1.527.309	1.367.661	1.422.987	767.215	610.777	538.158	364.425	275.866
Inmigrantes por agrupaciones	3.011.905	982.195	859.981	387.331	205.830	422.691	275.509	320.022	158.537
Elevados	1.471.121	738.525	506.074	270.833	150.465	255.231	197.172	203.176	108.057
Elevados y bajos	407.709	94.584	69.442	48.547	22.462	76.544	34.048	24.920	17.527
Bajos y elevados	196.136	24.433	23.486	8.797	4.482	9.858	4.626	9.090	6.493
Bajos	168.105	48.325	34.944	23.790	11.516	16.227	19.484	15.906	9.643
Sin representatividad estadística	768.834	76.327	226.035	35.364	16.904	64.832	20.179	66.930	16.817
	Participación (%)								

Población total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Nacidos en la ZM	63,3	60,9	61,4	78,6	78,8	59,1	66,1	53,2	63,5
Inmigrantes por agrupaciones	36,7	39,1	38,6	21,4	21,2	40,9	33,9	46,8	36,5
Elevados	17,9	29,4	22,7	15,0	15,5	24,7	24,2	29,7	24,9
Elevados y bajos	5,0	3,8	3,1	2,7	2,3	7,4	4,2	3,6	4,0
Bajos y elevados	2,4	1,0	1,1	0,5	0,5	1,0	0,6	1,3	1,5
Bajos	2,0	1,9	1,6	1,3	1,2	1,6	2,4	2,3	2,2
Sin representatividad estadística	9,4	3,0	10,1	2,0	1,7	6,3	2,5	9,8	3,9

Fuente: elaborada con base en registros poblacionales del DANE

El traslape de cuencas migratorias es un obstáculo para la representación gráfica de las regiones metropolitanas debido a que al superponer los resultados que dieron lugar a la Figura 1, se encuentra que una quinta parte de los municipios hacen parte de más de una región – ver Tabla 5—. Con excepción de Ibagué, los municipios que pertenecen simultáneamente a cuatro regiones metropolitanas se localizan en el Eje Cafetero. Su núcleo que es Pereira aporta un flujo considerable de migrantes hacia Medellín, Cali y hacia su vecino más próximo Manizales, mientras que Armenia lo hace con sus vecinos Pereira y Manizales, pero también con Bogotá y Cali. Entre los 35 municipios del segundo grupo predominan los pertenecientes al Eje Cafetero y al Valle del Cauca, mientras que entre los que pertenecen a dos regiones metropolitanas participan municipios de todas las regiones.

Los criterios para asignar la pertenencia a una u otra región metropolitana son dos: en el caso de municipios como Pereira prima su pertenencia a la región de la que es núcleo, y en los demás casos se asignan a los de mayor tamaño poblacional tal como ocurre con Armenia.

Tabla 5. Pertenencia a regiones metropolitanas

Regiones metropolitanas a la que pertenece	Número de municipios	Participación (%)
4	12	1,1
3	35	3,1
2	179	16,0
1	495	44,1
Ninguna	401	35,7
Total	1.122	100,0

Fuente: elaborada con base en registros poblacionales del DANE y agrupaciones de la Figura 1

Hay 401 municipios, el 35,7%, que no hacen parte de ninguna región metropolitana y, tal como se observa en la Figura 2, algunos se ubican en zonas intersticiales en las regiones metropolitanas, pero otros son un continuo de unidades localizadas en zonas desarticuladas del desarrollo tales como la Alta Guajira, el andén superior del Pacífico, buena parte del Macizo Colombiano y del Piedemonte Llanero, así como las regiones orinoquense y selvática del Amazonas.

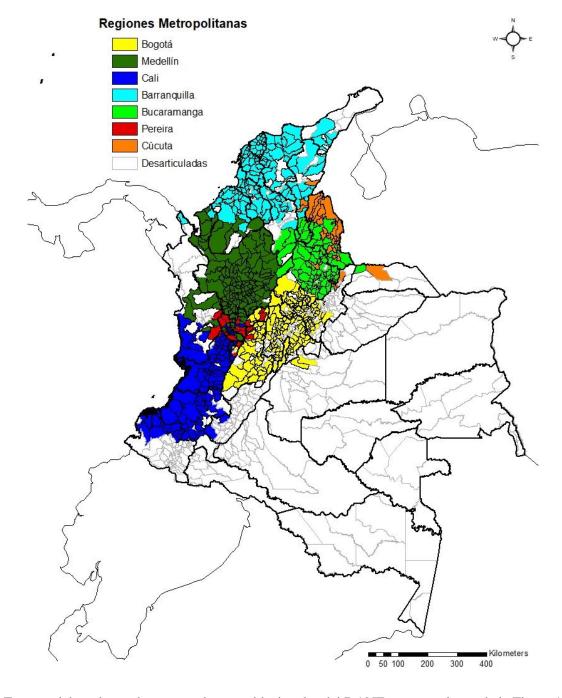


Figura 2. Regiones metropolitanas y regiones desarticuladas

Fuente: elaborada con base en registros poblacionales del DANE y agrupaciones de la Figura 1

La región metropolitana que tiene como núcleo a Pereira, el Eje Cafetero, es la más disputada por las regiones circundantes. Armenia, la tercera cabecera municipal más poblada, tiene interacciones más fuertes con Bogotá que con sus vecinos más próximos, Manizales y

Pereira. Además de esta evidente influencia, desde Medellín y Cali ocurre otro tanto y sus resultados son la disipación de su coherencia espacial interna, al punto que es previsible que en el futuro siga perdiendo su importancia y los municipios de la región terminen subsumiéndose en las tres regiones que la rodean.

En la Figura 2 también se han superpuesto los límites jurisdiccionales departamentales con el propósito de mostrar que las dinámicas regionales no guardan relación con tales límites, los desbordan, de manera que es muy probable que esa forma de organización administrativa del territorio colombiano no sea funcional a los propósitos para la que fue creada y, por tanto, que es el momento de dar paso a una nueva organización que si lo sea y la llamadas a hacer el relevo son las regiones metropolitanas.

## 4. CARACTERIZACIÓN

La porción del país que se robustece se alcanzó con la identificación de las zonas metropolitanas con sus diversos grados de estrechamiento de relaciones estructurales, así como su alcance espacial como lugar de confluencia de cuencas migratorias de las que se deriva una configuración regional. En este acápite se busca su caracterización que se hará a partir de la hipótesis de la hiperindustrialización y la consecuente configuración espacial del tipo economía de archipiélago sugerida por Veltz (2018), complementada con un rasgo decisivo para el caso colombiano que es la considerable heterogeneidad fiscal de los municipios colombianos, pues los mayores grados de autonomía alcanzados por los que participan de los procesos de metropolización permiten la ampliación de la oferta de bienes y servicios públicos y colectivos, lo que contrasta con los que padecen la heteronomía.

### 4.1 HETEROGENEIDAD FISCAL

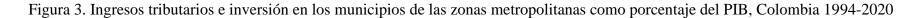
La garantía a los derechos fundamentales de los residentes en un país depende casi por completo de la inversión que realicen los gobiernos nacionales y locales.

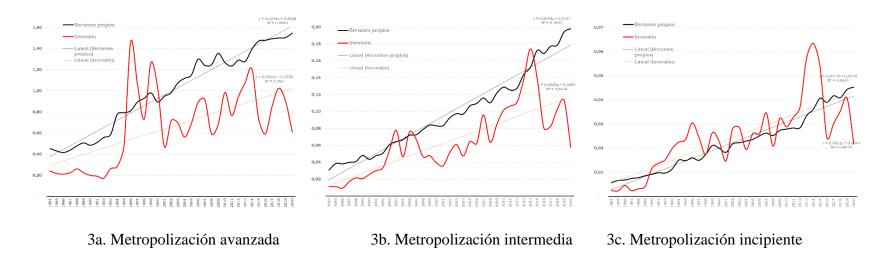
La autonomía local en el gasto es correlativa a la abundancia o escasez de recursos propios de los entes territoriales, mientras que la heteronomía fiscal es el resultado de su adherencia a las transferencias del nivel central de gobierno, generalmente condicionadas a programas

diseñados desde allí y con dudosa pertinencia a escala municipal. Por tanto, un modelo territorial de Estado de carácter descentralizado, persigue que las transferencias sean el complemento del gasto en inversión realizado de manera autónoma por los municipios y, en ningún caso, que lo suplanten. Los municipios que conforman las zonas metropolitanas, en orden jerárquico y salvo escasas excepciones, detentan los grados más elevados en materia de autonomía en el gasto.

Los recaudos por los impuestos predial y de industria, comercio, servicios y avisos, así como la sobretasa a la gasolina, son las principales fuentes de los recursos propios de los municipios. En 1984, a inicios de la política de descentralización fiscal, representaban el 0,61% del PIB, y en 2020 alcanzaron el 2,57%. En los municipios que hacen parte de la metropolización avanzada, el crecimiento anual de los recursos propios fue de 3,4% -ver Figura 3-, mientras que en los de metropolización intermedia fue de 0,4% y en los de metropolización incipiente de 0,1%. Por su parte, los gastos en inversión lo han hecho a tasas de 2,0%, 0,3% y 0,1% en su orden.

Debido a esas notables diferencias es que la ordenada de las tres imágenes tiene diferente escala pues, de la contrario, no se podrían apreciar dos rasgos relevantes del comportamiento fiscal de los municipios de las zonas metropolitanas. El primero es que entre 1996 y 1999 los municipios de metropolización avanzada experimentaron una coyuntura caracterizada porque la inversión superó los recursos propios, situación similar a la experimentada entre 1994 y 1996 por los municipios de metropolización intermedia, mientras que en los de metropolización incipiente es la tendencia dominante. El segundo es que la espiral de los precios internacionales del petróleo posibilitó un aumento sustancial en la inversión que concluyó en 2014, año en el que la destorcida reduce significativamente el fondo de regalías y, por tal razón, los municipios heterónomos son los que se ven forzados a recortar drásticamente sus fondos de inversión.





Fuente: elaboradas con base en registros de las operaciones efectivas de caja de los municipios colombianos del Departamento Nacional de Planeación, y estadísticas de cuentas nacionales y registros poblacionales del DANE

En el resto de municipios del país que se han clasificado como de crecimiento poblacional intermedio, en declive poblacional y en riesgo de declive, las tendencias son similares a la de los municipios de metropolización incipiente, que es un fenómeno alarmante en vista de la gran cantidad de entes territoriales involucrados.

¿Qué proporción de la inversión municipal se realiza con los recursos propios? Esta es la cuestión crucial que permite dirimir si un ente territorial es autónomo o heterónomo. En general, la regla de ejecución del gasto es que tienen prioridad los gastos corrientes (GC), especialmente el pago de la nómina del municipio. Otros gastos, como las contingencias y el servicio de la deuda y, por supuesto, la inversión (I), comprometen los recursos propios (RP) que no son suficientes y por ello se complementan con el endeudamiento y con las transferencias de los departamentos y del nivel central de gobierno.

El Índice de Autonomía Fiscal Relativo (IAFR) de la ecuación (2) capta los componentes cruciales de la autonomía fiscal y su rango puede oscilar entre -∞ cuando, a pesar de que el municipio invierta, los gastos corrientes superan a los recursos propios, e ∞ cuando el monto de la inversión es sustancialmente menor al superávit primario del municipio:

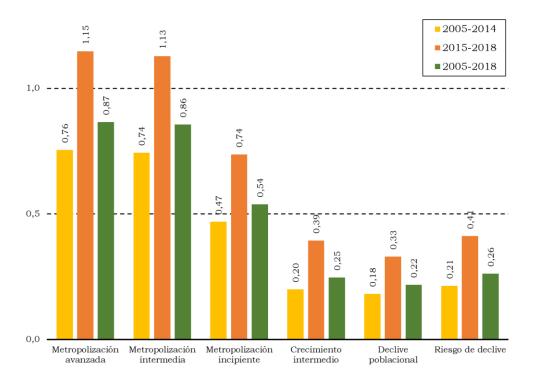
$$IAFR = \frac{RP - GC}{I}; [-\infty, \infty]$$
 (2)

¿Cómo interpretar el IAFR? El umbral que distingue a un municipio autónomo de uno heterónomo debe ser objeto de discusión académica, algo que extrañamente no ha ocurrido. En la Figura 4 se proponen escalas del 50%. Un municipio es heterónomo cuando hay un aportante mayoritario de los fondos que sólo por esa razón tiene el poder de decidir en qué se invierte y, por ello el primer umbral y, por encima del 50% son municipios que gozan de mayores grados de autonomía. Hay municipios en los que el indicador supera el 100%, situación de evidente ambigüedad pues si bien revela una escala superior de la autonomía, también revela que la capacidad de gasto autónomo no es aprovecha a plenitud, esto es, que ellos se pierde un potencial considerable de producción de bienes y servicios públicos.

La Figura 4 está construida con base en los promedios del IAFR, es decir, es una medida de tendencia central calculada para el período intercensal 2005-2018 que muestra que la autonomía fiscal municipal es notoriamente superior en los ámbitos metropolizados que en el resto del país. El corte en el 2014 obedece al año de quiebre de la tendencia del gasto en inversión atribuido a

la destorcida de los precios internacionales del petróleo y, por tanto, de las regalías. Los recursos propios no se afectaron, pero la inversión se contrajo y, por ello, en todos los casos el IAFR mejoró. Sin embargo, las diferencias entre zonas metropolitanas con autonomía fiscal y el resto del país heterónomo no se acotaron, sino que, por el contrario, se acentuaron.

Figura 4. Índice de Autonomía Fiscal Relativa según la tipología de municipios, Colombia 2005-2018



Fuente: elaborada con base en registros de las operaciones efectivas de caja de los municipios colombianos del Departamento Nacional de Planeación

La tendencia creciente de los recursos propios y los avances hacia un estado de autonomía fiscal contribuyen a la conformación del fondo público requerido para la financiación de la inversión social y el capital fijo y, por ello, existe una causalidad circular con la actividad económica, cuyas diferencias de grado son objeto de análisis en el siguiente acápite.

#### 4.2 HIPERINDUSTRIALIZACIÓN

El crecimiento del PIB manufacturero fue inferior al PIB total desde 1973 y "la diferencia es especialmente marcada en 1990-2001 cuando la industria apenas si creció" (Echavarría y

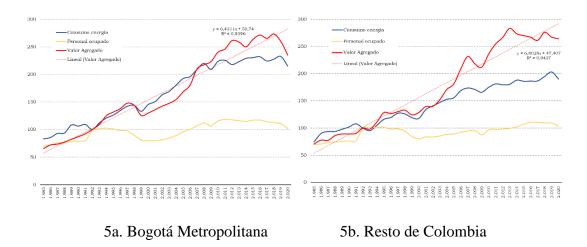
Villamizar, 2006, p. 5). Esto acarrea una contracción en la participación de la industria en la actividad económica general y, de allí, se construye la narrativa de la desindustrialización la que se justifica con la tendencia decreciente de los precios relativos de la industria y, en especial, con la exposición del aparato económica a la competencia global ocurrida desde los inicios del proceso de apertura económica y, con mayor énfasis, con los tratados de libre comercio con economías de mayor grado de desarrollo.

La connotación negativa del prefijo *des* sugiere algo más que la pérdida de dinamismo del producto de las actividades fabriles pues, de hecho, connota variaciones absolutas y no relativas ¿Por qué ha de entrañar desindustrialización que la explotación de hidrocarburos, por ejemplo, crezca más rápido que el valor agregado industrial? La desindustrialización y su par dialéctico, la industrialización, hacen parte de un mismo relato que debe construirse a partir de sus dinámicas propias.

Las decisiones de la apertura económica se tomaron principalmente en 1991, y medidas complementarias tales como la liberalización cambiaria se tomaron en 1992. Por su parte, la apreciación del peso que se comenzó a advertir desde el 2006, año a partir del que se previó el inicio de su depreciación acelerada. En términos reales –ver Figura 5–, el valor agregado industrial ha experimentado un crecimiento persistente, con oscilaciones negativas como las de 2008-2009 resultado de la crisis económica mundial ocasionada por la crisis de las hipotecas de alto riesgo en los Estados Unidos, y la más reciente originada en la ralentización generalizada de la economía mundial como resultado de la pandemia en 2020.

Considerando los aportes del entorno inmediato de la ciudad, el aporte de la Bogotá Metropolitana al valor agregado industrial del país ha oscilado entre el 29,1% y el 35,1% y el empleo total lo ha hecho entre el 35,5% y 41,5%, mientras que el consumo de energía en los procesos fabriles es más acentuado que en el resto del país. El liderazgo de la actividad manufacturera de la Bogotá Metropolitana está asociado a la densidad de sus mercados, y a la inserción de algunas ramas en el comercio global cuya competitividad no es sustancialmente afectada por los costos del transporte terrestre de la carga que se transporta hacia los puertos, y de los bienes de consumo intermedio que provienen de allí.

Figura 5. Índice (1992 = 100) del crecimiento real del valor agregado, el consumo de energía y el empleo total en la industria manufacturera, Bogotá Metropolitana y Resto de Colombia 1985-2020



Fuente: elaborada con base en registros de la Encuesta Anual Manufacturera del DANE

Las decisiones de localización de los establecimientos industriales están fuertemente asociadas con la densidad de los mercados que se asocia positivamente con la concentración de demandantes con solvencia económica, lo que ocurre con gran regularidad en las zonas de metropolización avanzada. Frente al total nacional, la participación del conjunto de establecimientos localizados en los municipios de metropolización avanzada –40,7%– es superior a la de la población –36,9%–. Empleando esta relación, es decir, el número de establecimientos comparados con la población, es posible construir un ratio que toma como unidad a la metropolización avanzada para estimar el número de establecimientos que deberían tener los demás tipos, resultado que se compara con los que efectivamente cuentan.

En relación con los de metropolización avanzada, los municipios en declive poblacional tienen proporcionalmente apenas el 58,3% de los establecimientos industriales que deberían tener –ver Tabla 6–. Esta es el ratio más protuberante aunque, por regla general, esas diferencias también ocurren en los dedicados al comercio y a la prestación de servicios. En cambio, en el transporte y en la construcción el ratio superior a la unidad indica que en la localización de este tipo de establecimientos no incide la densidad de los mercados.

Tabla 6. Número de establecimientos ocupados y ratio con las zonas de metropolización avanzada, Colombia 2021

Tipo	Comercio	Industria	Servicios	Transporte	Construcción	Total		
	Establecimientos ocupados							
Metropolización avanzada	518.102	45.249	359.990	2.388	1.744	927.473		
Metropolización intermedia	59.324	5.980	43.921	216	479	109.920		
Metropolización incipiente	19.952	1.434	15.771	166	168	37.491		
Crecimiento intermedio	279.997	18.657	207.904	1.941	1.292	509.791		
Declive poblacional	140.687	8.536	105.785	1.174	708	256.890		
Riesgo de declive	240.936	16.482	180.912	1.687	1.223	441.240		
Total	1.258.998	96.338	914.283	7.572	5.614	2.282.805		
		Ratio con M	letropolizaci	ón Avanzada				
Metropolización avanzada	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00		
Metropolización intermedia	0,74	0,85	0,78	0,58	1,77	0,76		
Metropolización incipiente	0,76	0,63	0,86	1,37	1,90	0,80		
Crecimiento intermedio	0,79	0,61	0,85	1,20	1,09	0,81		
Declive poblacional	0,84	0,58	0,91	1,52	1,25	0,86		
Riesgo de declive	0,93	0,73	1,00	1,41	1,40	0,95		

Fuente: registros del Conteo de Unidades Económicas del DANE

A pesar de ciertos episodios de ralentización, la tendencia de las variables seleccionadas de la actividad industrial es al crecimiento y, además, la superioridad evidente del ratio de localización de los establecimientos industriales en las zonas de metropolización avanzada, así como los de

los establecimientos de comercio y de servicios, autorizan dudar de la desindustrialización y, por el contrario, admiten la idea de una nueva estructura hiperindustrializada de escala metropolitana.

### 4.3 ECONOMÍA DE ARCHIPIÉLAGO

Como parte del estadio global de la hiperindustrialización, la concentración de actividades esenciales, así como la generación de la riqueza y el poder, son los atributos que, según Veltz (2018) distinguen a las metrópolis contemporáneas, muy urbanizadas y costosas, de otras ciudades que, por el contrario, son relegadas a ocupar lugares inferiores en las jerarquías globales. Las dotaciones científicas y tecnológicas, así como los flujos de moneda son algunas de las expresiones más conspicuas de una economía de archipiélago, con las que se propone concluir el análisis del país robusto.

Los grupos de investigación científica son reconocidos cada dos años por el Estado colombiano y, para tal fin, estableció una metodología de clasificación acorde con la producción de sus miembros que va desde los más destacados que se sitúan en la categoría A1, seguidos por los clasificados en A, B y C y, por último, los reconocidos sin que su producción amerite estar en alguno de estos grupos. Para efectos de comparación se estableció un ponderador *ad hoc* con la categoría A1: 0,50 para A, 0,25 para B, 0,125 para C y 0,0625 para los reconocidos sin grupo. El resultado de la sumatoria por municipio es el número de grupos equivalentes a A1. Posteriormente se estableció el ratio con la misma metodología empleada para los establecimientos económicos del ítem anterior.

En el 2018 Colombia contaba con 5.758 grupos en todas las categorías que equivalen a 1.864 grupos A1 –ver Tabla 7–. El ratio con los que tienen sede en las jurisdicciones de metropolización avanzada es de 0,75, lo que indica que el país tiene un déficit de 621 grupos en la categoría A1. En las jurisdicciones de metropolización intermedia e incipiente, el ratio es el más bajo pues los centros académicos a los que se adscriben estos grupos también se concentran en las de metropolización avanzada, especialmente en los núcleos metropolitanos. Ese ratio es menos pronunciado en las jurisdicciones municipales de crecimiento intermedio, pero sí lo es en las que enfrentan el declive poblacional.

Tabla 7. Número de grupos de investigación reconocidos y ratio con las zonas de metropolización avanzada, Colombia 2018

Tino	Númer	Ratio		
Tipo	Original	Equivalentes a A1	Kano	
Metropolización avanzada	3.995	1.431	1,00	
Metropolización intermedia	142	43	0,16	
Metropolización incipiente	22	3	0,05	
Crecimiento intermedio	693	171	0,68	
Declive poblacional	80	18	0,32	
Riesgo de declive	826	198	0,50	
Total	5.758	1.864	0,75	

Fuente: elaborada con base en registros de la actividad postal del Ministerio de Ciencia,

Tecnología e Innovación

La concentración de estos grupos conlleva a que en las zonas de metropolización avanzada resida un considerable contingente de científicos e investigadores con remuneraciones que por ser superiores a las del promedio de profesionales ocupados, les permite realizar gastos diferenciados y residir en vecindarios donde asumen el pago de rentas elevadas.

El gasto en investigación científica y desarrollo es relativamente bajo en el país y se concentra en la metropolización avanzado en donde, además, los investigadores gozan del acceso a dotaciones tecnológicas con las que están al tanto de los desarrollos en sus áreas en otras partes del mundo, interactúan en tiempo real con colegas en redes de compartimentación de saberes y, como otros usuarios de ingresos altos, aprovechan las dotaciones telemáticas para reducir los costos de transacción otrora propios de la interacción con entidades estatales y del sector privado oferentes de servicios públicos y colectivos.

El índice de penetración de internet –ver Tabla 8– que compara el número de conexiones con el número de hogares, muestra que en las jurisdicciones de metropolización avanzada al menos el

86,1% cuenta con acceso a la red, siendo estos conglomerados humanos los que se presentan más próximos a la universalización, seguidos de cerca por las jurisdicciones de metropolización intermedia. En las demás jurisdicciones de la tipología el déficit de conexiones supera el 50,0% de los hogares, siendo en los municipios en declive poblacional en donde ese déficit es más protuberante.

Tabla 8. Penetración de internet, Colombia 2021-IV

Tipo	Número de conexiones	Índice de penetración (%)
Metropolización avanzada	4.761.102	86,1
Metropolización intermedia	675.224	84,0
Metropolización incipiente	126.779	48,0
Crecimiento intermedio	1.278.291	39,1
Declive poblacional	373.356	21,1
Riesgo de declive	1.231.353	47,3
Total	8.446.105	59,3

Fuente: elaborada con base en registros de la actividad postal del Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones

La concentración de las conexiones a las redes telemáticas con la consecuente dispersión de los déficits acarrea graves desigualdades sociales, tal como ocurrió durante los prolongados períodos de cuarentena con el acceso al modelo virtual de enseñanza que evitó que el rezago escolar fuera más agudo de lo que ya es. Los estudiantes que no lograron asistir presencialmente a las aulas experimentaron condiciones similares a quienes no cuentan con una conexión a la red, de manera que su rezago amplió las desigualdades las brechas que difícilmente se acotarán si no hay una intervención audaz de la política educativa.

La hiperindustrialización de las metrópolis colombianas entraña también la concentración del poder en la isla más densamente poblada de la economía de archipiélago, desde donde emanan

flujos cuyas magnitudes y saldos indican las diferencias de grado existentes en la percepción y en la distribución espacial de la riqueza.

Un ejemplo representativo de tales flujos son los giros postales en moneda que realizan los agentes privados al interior del territorio nacional. Asociados al propósito de la inclusión financiera (CRC, 2021), responden a los vínculos entre firmas proveedoras de bienes y servicios y sus clientes, pero también a la existencia de vínculos familiares entre los que hay miembros deficitarios y miembros superavitarios.

De los 127 millones de giros postales que se realizaron en el país en 2.021, el 55,9% tuvo su origen en las jurisdicciones de metropolización avanzada, que fue el destino del 48,6%, zonas que son giradores netos pues el balance arroja un saldo de 9,3 millones de giros anuales que, en cuanto al monto, arrojó un giro neto de \$2,41 billones que irrigaron, en su orden, a los agentes localizados en las jurisdicciones de crecimiento intermedio, en riesgo de declive, en declive poblacional y de metropolización incipiente.

Tabla 9. Balance de los giros postales por tipología de municipios, Colombia 2021

Tipo	Número de giros (millones)		Monto de los giros (\$ billones*)			
	Origen	Destino	Saldo	Origen	Destino	Saldo
Metropolización avanzada	71,3	62,0	-9,3	11,57	9,17	2,41
Metropolización intermedia	3,6	3,1	-0,6	0,50	0,48	0,02
Metropolización incipiente	1,5	1,4	-0,1	0,21	0,25	-0,04
Crecimiento intermedio	21,6	26,3	4,7	3,52	4,50	-0,98
Declive poblacional	12,3	14,4	2,1	2,18	2,70	-0,52
Riesgo de declive	17,3	20,5	3,2	2,55	3,44	-0,89
Total	127,6	127,6		20,54	20,54	

Fuente: elaborada con base en registros de la actividad postal del Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones, (\*) 1 Billón =1\*10<sup>12</sup>

La hiperconcentración de los flujos de moneda en las jurisdicciones de metropolización avanzada encarna un enorme riesgo para el conjunto del sistema económico pues si los encadenamientos productivos, la inserción global y la producción de riqueza se ralentizan o entran en crisis, sus efectos sobre el resto del país serán la difusión espacial de la crisis y la ampliación de la pobreza monetaria. Con la prosperidad económica puede ocurrir otro tanto y, sin embargo, sus beneficios tienden a reconcentrar la distribución espacial de la riqueza en los entornos metropolitanos.

# 5. REFLEXIONES FINALES

En un mundo global en crisis, el futuro de la organización espacial de la población y de sus actividades de soporte es incierto. Esa crisis es tanto la ausencia de normalidad en el comportamiento de los componentes del clima es la causa de un número creciente de defunciones y de desplazamientos de grandes contingentes de población, como la intolerancia de los líderes globales con modelos de sociedad y economía incompatibles con su ideología desata guerras genocidas y éxodos abruptos, y también la persistencia de la desigualdad motiva cada vez con más frecuencia penosas peregrinaciones de hogares en búsqueda de mejores condiciones de vida. Las pandemias pasadas y las venideras, la recisión económica global aunada al encarecimiento energético y la hambruna galopante, son otras expresiones conspicuas de las flaquezas estructurales de un sistema que exige cambios urgentes.

El sistema internacional no ha conseguido enfrentar con la prestancia y celeridad requeridas las crisis, razón por la que en la cuestión poblacional se continuarán decantando esas ausencias. Si los éxodos de los hogares hastiados de padecer la desigualdad, la segregación y la pobreza son vergonzosos para los países de origen, no dan menos vergüenza la construcción de muros, la xenofobia y la explotación ilegal del trabajo de los inmigrantes en los países receptores. Producto de esas flaquezas, algunos países están tomando decisiones políticas cruciales ya para reafirmar las tendencias de ocupación de sus territorios, o ya para propiciar bifurcaciones hacia otros lugares.

La indagación sobre algunos casos emblemáticos de la metropolización en los cinco continentes se ha realizado con un doble propósito: recalcar en la certeza de que es esta etapa concentrativa la que se encuentra a la cabeza del proceso de urbanización de la población en el mundo, y que en ella se entrelazan las tendencias nacionales con el mundo global. Tal como se analizó en la

primera parte, ella no se circunscribe a una medida de su tamaño y elongación espacial, sino que esta revestida de aspectos de índole cualitativo. Siguiendo a Veltz (2018), la hiperindustrialización toma cuerpo en amplias zonas metropolitanas que son las islas con mejores dotaciones de capitales en una economía de archipiélago.

La consolidación de un país fragmentado continúa impasible en Colombia.

Los cambios de residencia permanentes son el soporte de una visión estructural de la metropolización de la población en Colombia, en cuyo estadio avanzado se detectan al menos tres grados de avance: los conjuntos urbanos, la metropolización intermedia y la metropolización incipiente. Hacia los núcleos metropolitanos y sus conurbados fluyen los principales flujos migratorios internos, configurando cuencas migratorias que revisten la forma de regiones metropolitanas las que, por su parte, rebasan los límites jurisdiccionales departamentales, poniendo en duda con ello la funcionalidad de estos entes territoriales en el modelo territorial de Estado en curso. La síntesis de esas cuencas migratorias permite poner en evidencia de nuevo (Alfonso, 2019) la desarticulación de amplias zonas del país como la Alta Guajira, la región orinoquense incluyendo al piedemonte llanero, la región selvática entrelazada con el sur de Nariño y el andén medio y alto del Pacífico.

La metropolización tiene atributos particulares que la distinguen del resto de formas de ocupación poblacional del territorio. El primero es el avance en la autonomía fiscal relativa. El poder político que toma cuerpo en la administración del Estado adquiere su legitimidad mediante el sufragio y es distribuido a través de esquemas diseñados estratégicamente para desarrollar una agenda de gobierno, mantener la unidad y coherencia de un país conformado por territorios diversos y, en consecuencia, garantizar la provisión de los bienes y servicios de la órbita estatal indispensables para el desarrollo regional y nacional. El modelo territorial de Estado es un esquema de distribución de tal poder que, en cualquier caso, sea el centralismo, el federalismo o el regionalismo, persigue la autonomía fiscal municipal como mecanismo idóneo para incorporar la diversidad como premisa de la intervención estatal.

La versatilidad para adecuar el aparato de Estado a las prioridades del desarrollo territorial es indisociable de la autonomía de los entes ejecutores y, en especial, de los municipios, erigidos por la Constitución Política como los entes fundamentales de la organización político-administrativa del país. En contraposición, la ejecución municipal de programas ideados en el

nivel central de gobierno, la escasa importancia de los recursos propios en la inversión local y la dependencia de las transferencias, son las expresiones más conspicuas de la heteronomía fiscal municipal las que, teóricamente, son recurrentes en el centralismo, mucho menos en el federalismo y prácticamente inexistentes en el regionalismo.

A pesar de su trascendencia política en un modelo territorial centralista renovado, tal como ocurre en Francia, la metropolización enfrenta muchos obstáculos. Colombia no está al margen de ellos pues los políticos la han circunscrito a una visión primitiva de cooperación entre municipios para ejecutar tal o cual programa. Su institucionalización afronta la paradoja de que cuando los alcaldes proclaman la defensa de su autonomía frente a la potencial injerencia de los poderes metropolitanos, lo que hacen es defender la heteronomía frente al nivel central de gobierno.

La hiperindustrialización es un atributo que, al igual que la economía de archipiélago, se soportó en varios indicadores que en el caso de los ratios tiene una lectura alternativa que es la de los potenciales desaprovechados en el país no metropolizado. Es tan riesgoso dejar que la concentración de la producción de la riqueza, el poder y de otros circuitos cruciales se concentre en las zonas metropolitanas, como no incentivar el aprovechamiento de esos potenciales en el resto del país cuyo raquitismo se traduce inevitablemente en la pérdida de control territorial por parte del Estado, así como en la indeseable ampliación de brechas sociales de la que se nutre la fragmentación y la violencia.

## 6. BIBLIOGRAFÍA

Abramo, P. & A. Rodríguez. (2022). Informalidad urbana en Corea del Sur. En *El futuro de las ciudades*, FLACSO – Ecuador.

Ainstein, L. (2000). Globalización, dinámica regional y estructura interna metropolitana. El escenario canadiense. En revista Estudios del Hábitat, Vol. II n.º 7, pp. 47-65. Universidad Nacional de La Plata – Argentina. Disponible en <a href="http://bdzalba.fau.unlp.edu.ar/greenstone/collect/investig/index9ABR/assoc/AR123.dir/doc.pdf">http://bdzalba.fau.unlp.edu.ar/greenstone/collect/investig/index9ABR/assoc/AR123.dir/doc.pdf</a>

- Alfonso R., Ó. (2022). La primacía poblacional urbana de escala metropolitana de Bogotá. Profundización, ensanche y desborde de las relaciones de metropolización. En URBE, Revista Brasilera de Gestión Urbana, n.º 14.
- Alfonso R., Ó. (2021). Urbanización acelerada, deforestación garantizada. En Crítica Urbana Revista de Estudios Urbanos y Territoriales vol. IV n.º 20 Urbanismo y Crisis Ambiental, A Coruña, Galicia España.
- Alfonso R., Ó. (2010). Profundización de las relaciones de metropolización de Bogotá con la Sabana. En S. Jaramillo (ed.) *Bogotá en el cambio de siglo: promesas y realidades*, Colección Ciudades, vol. 4, pp. 221-248. Quito, Organización Latinoamericana de Centros Históricos, OLACCHI.
- Alfonso R., Ó. & E. Quijano. (2022). Sensibilidad de la segregación socioespacial a la metropolización. Un estudio sobre la dimensión espacial de la segregación en la zona metropolitana de Bogotá. En Carta Económica Regional, México.
- Arellano, A. (2021). Instituciones metropolitanas en Barcelona, España y Guadalajara, México. En Políticas e Instituciones metropolitanas en México. Zapopan, El Colegio de Jalisco. Disponible en <a href="https://libreriacoljal.com/tienda/ols/products/xn-polticas-e-instituciones-metropolitanas-en-mxico-jie2n">https://libreriacoljal.com/tienda/ols/products/xn-polticas-e-instituciones-metropolitanas-en-mxico-jie2n</a>
- Auckland Council. (2012). The Auckland Plan *The World's Most Liveable City*. Recuperado el 9 de septiembre de 2022. Disponible en <a href="https://www.aucklandcouncil.govt.nz/plans-projects-policies-reports-bylaws/our-plans-strategies/Documents/auckland-plan-2012-full-document.pdf">https://www.aucklandcouncil.govt.nz/plans-projects-policies-reports-bylaws/our-plans-strategies/Documents/auckland-plan-2012-full-document.pdf</a>
- Balanche, F. (2012). Metropolización y mundialización: factores de inestabilidad política en el Mundo Árabe. En Foro Internacional, 208 LII, El Colegio de México. Disponible en <a href="https://forointernacional.colmex.mx/index.php/fi/article/view/2093/2083">https://forointernacional.colmex.mx/index.php/fi/article/view/2093/2083</a>
- Barney C., B. (2013). Cali y su área metropolitana: una propuesta. En Razón Pública, edición digital del 11 de agosto. Disponible en <a href="https://razonpublica.com/cali-y-su-area-metropolitana-una-propuesta/">https://razonpublica.com/cali-y-su-area-metropolitana-una-propuesta/</a>

- Betancur, J. J. (2022). Trayectoria, transformaciones e incertidumbres de la ciudad de chicago a través de los cambios de régimen socioeconómico del capitalismo. En *El futuro de las ciudades*, FLACSO Ecuador.
- Biliang, H. (2014). El nuevo modelo de urbanización en China: propuesta gubernamental, problemas potenciales y recomendaciones de políticas. En Urbanización y políticas de vivienda en China y América Latina y el Caribe: perspectivas y estudios de caso. CEPAL

   CAF ILAS CASS. Disponible en <a href="https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37649/1/S1421065\_es.pdf">https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37649/1/S1421065\_es.pdf</a>
- Bogus, L. & S. Paternak. (2019). Mapa social de la región metropolitana de São Paulo. En Andamios, Vol. 16, n.º 39. Disponible en <a href="https://www.redalyc.org/journal/628/62859685007/html/">https://www.redalyc.org/journal/628/62859685007/html/</a>
- Bourdeau-Lepage, L. & Huriot, J-M. (2005). La métropolisation, thème et variations. En Concentration économique et ségrégation spatial, cap. 3. Éditeur De Boeck Supérieur. Disponible en <a href="https://www.researchgate.net/publication/5086466">https://www.researchgate.net/publication/5086466</a> La metropolisation theme et variations
- Brain, I. & J. Prieto. (2018). Understanding Changes in the Geography of Opportunity: The Case of Santiago, Chile. Lincoln Institute of Land Policy. Disponible en <a href="http://www.jstor.com/stable/resrep22039.5">http://www.jstor.com/stable/resrep22039.5</a>
- Briffault, R. (2014). El problema de los límites jurisdiccionales del gobierno local en las áreas metropolitanas. En La utopía metropolitana I. Cuatro estudios sobre la metropolización planetaria y los obstáculos para su reconocimiento político. Colección Economía Institucional Urbana, n.º 10. Bogotá, Universidad Externado de Colombia.
- Carrière, J.-P. & L-N. Tellier. (2013). La evolución de los sistemas urbanos. En L.-N. Tellier, & C. B. Vainer, Las transformaciones de las metrópolis de las Américas. Colección Economía Institucional Urbana, n.º 8. Bogotá, Universidad Externado de Colombia.
- CRC Comisión de Regulación de Comunicaciones. (2021). Revisión del mercado de giros postales nacionales y el aprovechamiento de la red de giros para promover el desarrollo del comercio electrónico y la inclusión financiera en Colombia, documento de conclusiones.

- Disponible en <a href="https://www.crcom.gov.co/system/files/Proyectos%20Comentarios/2000-71-14/Propuestas/documento\_de\_conclusiones\_-\_gpn\_.pdf">https://www.crcom.gov.co/system/files/Proyectos%20Comentarios/2000-71-14/Propuestas/documento\_de\_conclusiones\_-\_gpn\_.pdf</a>
- Castro, E. (2016). Transformaciones territoriales y procesos de metropolización en Colombia: una aproximación a partir de la migración interna. En Civilizar Ciencias Sociales y Humanas, vol. 16, n.º 31. P127.-P150]. DOI: https://doi.org/10.22518/16578953.646
- Comisión de la Verdad Comisión para el Esclarecimiento de la Verdad, la Convivencia y la No Repetición. (2022). Hay futuro si hay verdad, informe final. Hallazgos y recomendaciones. Disponible en <a href="https://www.comisiondelaverdad.co/hay-futuro-si-hay-verdad">https://www.comisiondelaverdad.co/hay-futuro-si-hay-verdad</a>
- Costa, M. A.; L. Lui & S. Rebello-Tavares. (2022). Gobernanza Metropolitana en América Latina: un panorama de las experiencias contemporáneas desde una perspectiva comparada. Brasília, DF: CEPAL: Rio de Janeiro: Ipea.
- De Castro, E. (2021). Prefácio a Governança de regiões metropolitanas contribuições à luz do Estatuto da Metrópole. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles.
- Delage, A. & M. Rousseau. (2022). L'«exode urbain», extension du domaine de la rente.

  En revista electrónica Metropolitiques. Edición del 4 de julio de 2022.

  Disponible en <a href="https://metropolitiques.eu/L-exode-urbain-extension-du-domaine-de-la-rente.html">https://metropolitiques.eu/L-exode-urbain-extension-du-domaine-de-la-rente.html</a>
- Douzet, F. (2013). Oakland en el ojo del huracán: transformaciones demográficas, luchas de poder y crisis de gobernanza en las ciudades californianas. En *Las transformaciones de las metrópolis de las Américas*. Colección Economía Institucional Urbana n.º 8. Bogotá, Universidad Externado de Colombia.
- Duque, G. (2021a). Eje Cafetero: ciudad región y revolución urbana. Eje 21. Recuperado de: <a href="https://www.eje21.com.co/2021/06/eje-cafetero-ciudad-region-y-revolucion-urbana/">https://www.eje21.com.co/2021/06/eje-cafetero-ciudad-region-y-revolucion-urbana/</a>
- Duque, G. (2021b). Eje Cafetero: ciudad región y revolución urbana. Eje 21. Recuperado de: <a href="https://www.eje21.com.co/2021/06/eje-cafetero-ciudad-region-y-revolucion-urbana/">https://www.eje21.com.co/2021/06/eje-cafetero-ciudad-region-y-revolucion-urbana/</a>
- Echavarría, J. J. & Villamizar, M. (2006). El proceso colombiano de desindustrialización.

  Borradores de Economía n.º 361. Bogotá, Banco de la República. Disponible en <a href="https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/pdfs/borra361.pdf">https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/pdfs/borra361.pdf</a>

- Gaviria R., M. A. (2020). Territorialidades en la ciudad-región Eje Cafetero, Colombia. Doi: https://www.doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.7012
- Gomes de M, J.; A. Alves Diniz & L. Teixeira. (2021). A estrutura socioespacial das regiões metropolitanas brasileiras no início da década de 2010 uma análise comparativa. En Espaços Metropolitanos: processos, configurações, metodologias e perspectivas emergentes. Rio de Janeiro, Letra Capital. Disponible en <a href="https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/espacos-metropolitanos-processos-configurações-metodologias-e-perspectivas-emergentes/">https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/espacos-metropolitanos-processos-configurações-metodologias-e-perspectivas-emergentes/</a>
- Greater Sydney Commission New South Wales Government. (2018). Greater Sydney Region Plan, A Metropolis of Three Cities connecting people. Recuperado el 9 de septiembre de 2022 de <a href="https://gsc-public-1.s3-ap-southeast-2.amazonaws.com/s3fs-public/greater-sydney-region-plan-0618">https://gsc-public-1.s3-ap-southeast-2.amazonaws.com/s3fs-public/greater-sydney-region-plan-0618</a> 0.pdf?SsIsd8gyH4.nrDDg3eZ3PlOBWzWnC3CV
- Houkai, W. (2014). La tendencia de polarización y reconstrucción del patrón de escala en el proceso de la urbanización en China. En Urbanización y políticas de vivienda en China y América Latina y el Caribe: perspectivas y estudios de caso. CEPAL CAF ILAS CASS.

  Disponible en https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37649/1/S1421065\_es.pdf
- Iwatsuki, K. (2008). Harmonius co-existence between nature and mankind: and ideal lifestyle for sustainability carried out in the traditional Japanese spirit. En *Humans and Nature*, n.° 19.
- Jaramillo, S. & Ó. Alfonso. (2001). Un análisis de las relaciones de metropolización a partir de los movimientos migratorios. En Ciudad y región en Colombia: nueve ensayos de análisis socioeconómico y espacial. Editor académico y coautor. Universidad Externado de Colombia, Bogotá.
- Komornicki, T.; K. Czapiewski & B. Jaworska (eds.). (2009). European Urban System: Metropolization and Networking. Varsovia, Polonia, Institute of Geography and Spatial Organization. Disponible en <a href="https://www.researchgate.net/publication/303495958">https://www.researchgate.net/publication/303495958</a>
- Llanos, E. (2010). Metropolización de Barranquilla y problemática espacial de Soledad (Atlántico). En Perspectiva Geográfica, volumen 15 [P1.-P16]. Recuperado de:

- https://www.academia.edu/70335184/Metropolizaci%C3%B3n\_de\_Barranquilla\_y\_problem%C3%A1tica\_espacial\_de\_Soledad\_Atl%C3%A1ntico\_
- Mariwah, S.; N. O. Kingsley & M. S. Amenyo-Xa. (2017). Urban land use/land cover changes in the Tema metropolitan area (1990-2010). En *GeoJournal*, Vol. 82, n.º 2, pp. 247-258. Recuperado el 22 de junio de 2022 de <a href="https://www.jstor.org/stable/44202498">https://www.jstor.org/stable/44202498</a>
- Melo, J. O. (1997). Espacio e Historia en Medellín. Consultado en <a href="https://www.jorgeorlandomelo.com/espaciomedellin.htm">www.jorgeorlandomelo.com/espaciomedellin.htm</a>
- Miranda, M. L. & L. Bento-Almeida. (2021). Governança de regiões metropolitanas contribuições à luz do Estatuto da Metrópole. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles.
- Morin, R. & J-F. Fontan. (2013). Conflictos sociales y ambientales *en* y *sobre* la ciudad: el caso de Montreal. En *Las transformaciones de las metrópolis de las Américas*. Colección Economía Institucional Urbana n.º 8. Bogotá, Universidad Externado de Colombia.
- New Zeland Transport Agency KiwiRail Auckland Council Auckland Transport. (2012). Auckland Regional Land Transport Plan 2015-2025. Recuperado el 9 de septiembre de 2022. Disponible en <a href="https://at.govt.nz/media/1191335/Regional-Land-Transport-Plan-Adopted-Version-July-2015.pdf">https://at.govt.nz/media/1191335/Regional-Land-Transport-Plan-Adopted-Version-July-2015.pdf</a>
- Orellana, A.; P. Bannen, L. Fuentes, H. Gilabert t K. Pape. (2013). Huellas del proceso de metropolización en Chile. En Revista INVI, n.º 77. Disponible en <a href="https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/62498/66442">https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/62498/66442</a>
- Ostrom, V.; Tiebout, Ch. & R. Warren. (1961). The Organization of Government in Metropolitan Areas: A Theoretical Inquiry. En American Political Science Review, vol. 55, n.º 4, pp. 831-842. Disponible en <a href="https://www.jstor.org/stable/1952530">https://www.jstor.org/stable/1952530</a>
- Poore, F. (2022). Historia y perspectivas del desarrollo urbano sostenible en Seúl. En *El futuro de las ciudades*, FLACSO Ecuador.
- Prévót-Schapira, M-F. (2022). París 2021 Trayectoria metropolitana y gobernanza: viejos problemas y nuevos desafíos. En *El futuro de las ciudades*, Quito, FLACSO Ecuador.

- Rodríguez N., J. (2012). Caracterización del poblamiento y la metropolización del territorio del Área Metropolitana de Bucaramanga. En Iustitia, Revista de la División de Ciencias Jurídicas y Políticas, n.º 10. Bucaramanga, Universidad Santo Tomás. Disponible en <a href="http://revistas.ustabuca.edu.co/index.php/IUSTITIA/article/view/876">http://revistas.ustabuca.edu.co/index.php/IUSTITIA/article/view/876</a>
- Rossignolo, C. (2009). Urban Networks in Europe: Policies, Practices, Outcomes. En European Urban System: Metropolization and Networking. Varsovia, Polonia, Institute of Geography and Spatial Organization. Disponible en <a href="https://www.researchgate.net/publication/303495958">https://www.researchgate.net/publication/303495958</a>
- Santos, M. (2016 [1956]). O papel metropolitano da cidade do Salvador. En Transformações Metropolitanas no Século XXI. Bahia, Brasil e América Latina. Salvador, EDUFBA. Disponible en <a href="https://repositorio.ufba.br/handle/ri/20064">https://repositorio.ufba.br/handle/ri/20064</a>
- Sassen, S. (2022). Las ausencias en nuestros análisis. En *el futuro de las ciudades*. Quito, FLACSO Ecuador.
- Segura, P. (2022). Cómo sobrevivir siendo joven en Madrid, la capital de las viviendas inasequibles y los trabajos precarios. En Diario El País. Edición digital del 5 de septiembre de 2022. Disponible en <a href="https://elpais.com/espana/madrid/2022-09-05/como-sobrevivir-siendo-joven-en-madrid-la-capital-de-las-viviendas-inasequibles-y-los-trabajos-precarios.html">https://elpais.com/espana/madrid/2022-09-05/como-sobrevivir-siendo-joven-en-madrid-la-capital-de-las-viviendas-inasequibles-y-los-trabajos-precarios.html</a>
- Shibata, T. (1966). Metropolitan Tokyo its Growth and Problems. En *Ekistics*, vol. 22 n.º 129. Disponible en <a href="https://www.jstor.org/stable/43616281">https://www.jstor.org/stable/43616281</a>
- Schnitter, P.; M. L. Giraldo & J. M. Patiño. (2006). La ocupación del territorio en el proceso de urbanización del área metropolitana del Valle de Aburrá, Colombia. En Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona. Vol. X, No. 218 (83). Disponible en <a href="http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-83.htm">http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-83.htm</a>
- Smith, N. (2012). Nuevo globalismo y nuevo urbanismo. La gentrificación como estrategia urbana global. En *El mercado contra la ciudad. Sobre globalización, gentrificación y políticas urbanas.* Observatorio Metropolitano de Madrid. Madrid, Traficantes de Sueños.

- Spirou, C. & L. Bennett. (2017). Metropolitan Chicago's Geography of Inequalit. En Neoliberal Chicago. Chicago, University of Illinois Press. Disponible en <a href="https://www.jstor.org/stable/10.5406/j.ctt1s47658">https://www.jstor.org/stable/10.5406/j.ctt1s47658</a>
- Subra, Ph. & W. Serisier. (2021). La Métropole du Grand Paris, enjeu caché des élections municipales de 2020. En revista electrónica Metropolitiques. Edición del 17 de julio de 2021. Disponible en <a href="https://metropolitiques.eu/La-Metropole-du-Grand-Paris-enjeu-cache-des-elections-municipales-de-2020.html">https://metropolitiques.eu/La-Metropole-du-Grand-Paris-enjeu-cache-des-elections-municipales-de-2020.html</a>
- Tiebout, Ch. & D. Houston. (1962). Metropolitan Finance Reconsidered: Budget Functions and Multi-Level Gobernments. En The Review of Economics and Statistics, vol. 44, n.º 4. Disponible en <a href="https://www.jstor.org/stable/1926658">https://www.jstor.org/stable/1926658</a>
- Tiebout, Ch. (1960). Economies of Scale and Metropolitan Governments. En The Review of Economics and Statistics, vol. 42, n.º 4. Disponible en https://www.jstor.org/stable/1925694
- Tokyo Metropolitan Government. (1976). Public Transport in Tokyo. En *Ekistics*, vol. 42 n.º 248, Disponible en <a href="https://www.jstor.org/stable/43618723">https://www.jstor.org/stable/43618723</a>
- Tonuma, K. (1998). Policies toward the 21st century. En *Ekistics*, vol. 65 n.º 388/389/390. Disponible en <a href="https://www.jstor.org/stable/43623694">https://www.jstor.org/stable/43623694</a>
- Trejo N., A. & J. Niño-Amézquita. (2022). Metropolitan Governance in Latin America. New York, Routledge.
- Vargas, C., Gaviria, M., Rivera, J., Sanchez, L., Romero, R., Restrepo, J., Cristancho, H., Serna, J., Ramírez, J., Valencia, J., Sanchez, Y., Saldarriaga, L., Jiménez, J., Chaverra, L., Arango, E. & Calderón, E. (2020). Región y metropolización: La organización territorial en un contexto global. Derechos humanos y dinámicas sociales. Recuperado de: <a href="https://repositorio.uco.edu.co/bitstream/handle/20.500.13064/983/Regi%C3%B3n%20y%20metropolizaci%C3%B3n%20la%20organizaci%C3%B3n%20territorial%20en%20un%20concepto%20global.pdf?sequence=1&isAllowed=y</a>
- Vázquez E., M. I. (2021). El debate de la coordinación metropolitana en México: trazos y apuntes. En Políticas e Instituciones metropolitanas en México. Zapopan, El Colegio de Jalisco.

- Disponible en <a href="https://libreriacoljal.com/tienda/ols/products/xn-polticas-e-instituciones-metropolitanas-en-mxico-jie2">https://libreriacoljal.com/tienda/ols/products/xn-polticas-e-instituciones-metropolitanas-en-mxico-jie2</a>n
- Veltz, P. (2018). Territoires et systèmes productifs : un regard de chercheur, une expérience d'aménageur. Entrevista por A. Blein & L. Halbert. En Metropoles, 10 ans, Numéro anniversaire. Disponible en https://journals.openedition.org/metropoles/6309
- Zapata, M. C. (2020). Huellas de la reestructuración capitalista. Un análisis de la transformación urbana de la Región Metropolitana de Buenos Aires, Argentina. En Estudios Demográficos y Urbanos, vol. 35, n.o 3 (105). Disponible en <a href="https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\_arttext&pid=S0186-72102020000300663">https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\_arttext&pid=S0186-72102020000300663</a>
- Zapata T., O. E. (2018). Metropolización en las ciudades del centro sur de Caldas: Chinchiná –
   Manizales Neira Palestina Villamaría. Bogotá, Maestría en Ordenamiento Urbano
   Regional, Facultad de Artes Universidad Nacional de Colombia.
- Zhuoyong, Ch. 2008. Urbanization and spatial structure evolution of urban system in China. En IDE n.º 439. Tokyo, Institute of Developing Economies RETRO.

#### **Normas**

LOI n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, France. Disponible en <a href="https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000028526298/">https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000028526298/</a>

# Serie Documentos de Trabajo Facultad de Economía-Universidad Externado de Colombia

N.º	Autor	Título	Año
1	Juan Santiago Correa	Urbanismo y transporte: el tranvía de Medellín (1919-1950)	2002
2	Álvaro H. Chaves C. y Helmuth Y. Arias G.	Cálculo de la tasa interna de retornos educativos en Colombia	2002
3	Fernando Bernal C.	Gobernanza pública, violencia y políticas de alivio a la pobreza. La ampliación del marco conceptual del Programa Familias en Acción	2003
4	Sandra L. Guerrero	Evaluación de la racionalidad del plan de descontaminación del río Bogotá a partir del análisis de costo mínimo y tasa retributiva	2003
5	Humberto Bernal Castro y Byron Ortega	¿Se ha desarrollado el mercado secundario de acciones colombiano durante el período 1988-2002?	2004
6	Liliana Chicaíza	Valoración de primas de reaseguro para enfermedades catastróficas utilizando el modelo de Black-Scholes	2005
7	Rosaura Arrieta, Aura García y Elsa Doria	Movilidad social en el asentamiento subnormal de Ranchos del Inat 2004	2005
8	Álvaro H. Chaves C.	Evolución de la productividad multifactorial, ciclos y comportamiento de la actividad económica en Cundinamarca	2005
9	Liliana López C. y Fabio F. Moscoso	La eficiencia portuaria colombiana en el contexto latinoamericano y sus efectos en el proceso de negociación con Estados Unidos	2005
10	Andrés F. Giraldo P.	La neutralidad del dinero y la dicotomía clásica en la macroeconomía	2005
11	Diego Baracaldo, Paola Garzón y Hernando Vásquez	Crecimiento económico y flujos de inversión extranjera directa	2005
12	Mauricio Pérez Salazar	Mill on Slavery, Property Rights and Paternalism	2006
13	Fabio F. Moscoso y Hernando E. Vásquez	Determinantes del comercio intraindustrial en el Grupo de los tres	2006
14	Álvaro H. Chaves C.	Desestacionalización de la producción industrial con la metodología x-12 arima	2006
15	Ómar Fernando Arias	El proceso de fluctuación dinámica de la economía colombiana: reconsideraciones teóricas sobre un fenómeno empírico	2006
_16	Homero Cuevas	La empresa y los empresarios en la teoría económica	2007
17	Álvaro H. Chaves C.	Ventajas comparativas del sector agropecuario colombiano en el marco de los recientes acuerdos comerciales	2007
_18	William Lizarazo M.	La controversia del capital y las comunidades científicas	2007
19	Mario García y Edna Carolina Sastoque	Pasiones e intereses: la guerra civil de 1876-1877 en el Estado Soberano de Santander	2007
20	José Gil Díaz	Ministerio de Finanzas: funciones, organización y reforma	2007
21	Mauricio Pérez Salazar	Economía y fallos constitucionales: la experiencia colombiana desde la vigencia de la Carta Política de 1991 hasta 2003	2007
22	Mauricio Rubio y	Análisis de series de tiempo del secuestro en Colombia	2007
23	Luis Felipe Camacho	Reflexiones de economía política: la justicia social en la obra de Léon Walras	2008
	<del></del>	Economía institucional de la intervención urbanística estatal	2008
24	Óscar A. Alfonso R.	Economia institucional de la intervencion urbanistica estatal	2008

N.º	Autor	Título	Año
26	Helmuth Yesid Arias Gómez	La descentralización en Colombia y las autonomías en España	2009
27	Andrés Mauricio Vargas P. y Camilo Rivera Pérez	Controles a la entrada de capitales y volatilidad de la tasa de cambio: ¿daño colateral? La experiencia colombiana	2009
28	Óscar A. Alfonso R.	Economía institucional de la ocupación del suelo en la región metropolitana de Bogotá	2009
29	Álvaro Hernando Chaves Castro	Dinámica de la inflación en Colombia: un análisis empírico a partir de la curva de Phillips neokeynesiana (nkpc)	2010
30	Diliana Vanessa Cediel Sánchez	Determinantes del recaudo tributario en los municipios del departamento de Cundinamarca	2010
31	Óscar A. Alfonso R.	Impactos socioeconómicos y demográficos de la metropolización de la población colombiana y de los mercados de trabajo y residenciales	2010
32	Mauricio Rubio	Entre la informalidad y el formalismo: La acción de tutela en Colombia	2011
33	Óscar A. Alfonso R.	La geografía del desplazamiento forzado reciente en Colombia	2011
34	Yasmín L. Durán B.	Impacto impositivo en las decisiones de inversión y armonización tributaria. Caso de estudio: la Unión Europea	2011
35	Ernesto Cárdenas y Jaime Lozano	Economía experimental: una medición de confianza y confiabilidad	2011
36	Helmuth Arias Gómez	Tendencias de la industria regional	2011
37	Isidro Hernández Rodríguez	Tributación en Colombia y los orígenes de su brecha impositiva, 1821-1920	2011
38	Óscar A. Alfonso R.	Polimetropolitanismo y fiscalidad, Colombia 1984-2010	2012
39	Álvaro Hernando Chaves Castro	Acuerdos comerciales y posibilidades de desarrollo regional: el caso de la economía del Meta	2012
40	Óscar A. Alfonso R	El enigma del método y el inconformismo radical: crítica y alternativas a los procedimientos de investigación con sujeto ausente	2012
41	José Gil-Díaz	Grecia, West Virginia y el ajuste	2012
42	Darío Germán Umaña Mendoza	La propiedad intelectual y la salud	2013
43	Mauricio Rubio	Los sospechosos secuestros de la delincuencia común en Colombia, 1990-2003	2013
44	Darío Germán Umaña Mendoza	El Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos y sus efectos sobre la inversión y las políticas públicas	2013
45	Álvaro Martín Moreno Rivas	Teorías y modelos del ciclo político de los negocios	2013
46	Carlos A. Garzón R. y Anna Preiser	Multidimensional well-being inequality social evaluation Gini function for Colombia 2012	2014
47	Óscar A. Alfonso R.	De la Korima a Mottainai. Modos de vida alternativos para enfrentar el desperdicio de alimentos y restaurar la soberanía del consumidor	2014
48	Juan Pablo Roa B.	Equivalencia ricardiana: una evaluación empírica para la economía colombiana 1985-2010	2014
49	Karla Bibiana Mora Martínez	Un modelo econométrico del mercado laboral y la elección ocupacional del empleo calificado en Colombia	2014
50	Manuel Andrés Rincón Gómez	Determinantes de financiación de firmas manufactureras: evidencia empírica para Colombia 1999-2006	2014

N.º	Autor	Título	Año
51	Óscar A. Alfonso R.	Observatorio MetroMun. Índice alternativo de desarrollo municipal 2013. Un estudio a partir de las fragilidades y resistencias del territorio colombiano	2015
52	Óscar A. Alfonso R.	Observatorio Hambre Cero. La cadena de las pérdidas de valor de los alimentos y las pérdidas de área sembrada en Colombia, 2007-2012	2015
53	Óscar A. Alfonso R.	Observatorio MetroMun. Ruralidades. Aportes para la construcción de una visión comprehensiva del campo colombiano	2016
54	Óscar A. Alfonso R.	Observatorio Hambre Cero. El diseño de instituciones contra la pérdida y el desperdicio de alimentos.	2016
55	Julián Arévalo B.	State capacity and support for democracy: challenges and opportunities for post conflict Colombia	2016
56	Saira Samur Pertuz	La disparidad fiscal en Colombia en el período del sistema general de participaciones	2016
57	Óscar A. Alfonso R., Laura Amézquita y Sandra Coral.	Observatorio MetroMun. Análisis económico-espacial de la mortalidad empresarial en épocas de ralentización de la economía metropolitana de Bogotá	2016
58	Óscar A. Alfonso R., Rafael Barrera y Pedro I. Bernal	Observatorio MetroMun. El modo de vida popular y la regularización barrial en Bogotá	2017
59	David Rodríguez	Simulación de políticas públicas con modelos de equilibrio general computable	2018
60	Óscar A. Alfonso R.	Observatorio MetroMun. Aproximación a la historia de la fragmentación jurisdiccional del territorio colombiano	2018
61	Pedro I. Bernal	La teoría económica de la regulación. Una lectura fundamentada en los problemas de información	2018
62	Óscar A. Alfonso R.	Observatorio MetroMun. Coyuntura metropolitana y municipal índice alternativo de desarrollo municipal 2017	2018
63	Óscar A. Alfonso R., Diana Carolina Camargo y Laura Camila Garzón	Observatorio MetroMun. Coyuntura metropolitana y municipal Aporofobicidio la deconstrucción de la mal llamada "limpieza social" y una aproximación a los modos, medios, tiempos y lugares en Bogotá	2019
64	Óscar A. Alfonso R.	Observatorio MetroMun. Coyuntura metropolitana y municipal Glifosato. Ineficacia estructural y probabilidad de daño a la salud debido a su uso en la aspersión aérea de los cultivos del arbusto de coca, Colombia 1998-2017	2019
65	Óscar A. Alfonso R., Mariana Benítez R., Andrés Castro C., Andrea Constantin C., David Gaona R., Catherine Lis C. y Valeria Rivera C.	Coalición Estudios - Laboratorio de Usos Legales de los Alcaloides. La industria encapsulada. El potencial de los usos médicos y científicos del alcaloide de la coca en el contexto de la fiscalización internacional a su circulación.	2019
66	Andrés Camacho, Jairo Méndez, Henry Laverde	The role of science-oriented workers on innovation: the case of the accommodation industry in Colombia	2020
67	Federico Corredor, Paola Rios, David Rodríguez	The effect of COVID-19 and emergency policies on Colombian households' income	2021
68	Óscar A. Alfonso R. et al.	Aportes a la política para prevenir la pérdida y el desperdicio de alimentos en Colombia	2021
69	Óscar A. Alfonso R	La desigualdad y la pandemia en Bogotá: Las brechas socioespaciales como determinantes de la probabilidad del contagio y de la letalidad del SARS-CoV-2	2021

N.º	Autor	Título	Año
70	Juan Carlos Castro	Big Recessions and Slow Recoveries	2022
71	Juan Carlos Castro	Financial Crises and Expectation-driven Recessions	2022
72	Óscar A. Alfonso R. et al.	La metropolización planetaria y sus escalas en Colombia	2022



www.uexternado.edu.co/economia