

ISSN 1684-9469

S E R I E

**ESTUDIOS Y
PERSPECTIVAS**

**OFICINA DE LA CEPAL
EN BOGOTÁ**

Metrópolis de Colombia: aglomeraciones y desarrollo

Juan Carlos Ramírez
Rafael Isidro Parra-Peña S.

ESTUDIOS
Y
PERSPECTIVAS



NACIONES UNIDAS

CEPAL

Metrópolis de Colombia: aglomeraciones y desarrollo

Juan Carlos Ramírez
Rafael Isidro Parra-Peña S.



NACIONES UNIDAS

CEPAL

Este documento fue preparado por Juan Carlos Ramírez J., Director de la Oficina de la CEPAL en Colombia, y Rafael Isidro Parra-Peña S., economista - consultor de la Oficina de la CEPAL en Colombia.

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad de los autores y pueden no coincidir con las de la organización.

Publicación de las Naciones Unidas

ISSN: 1684-9469

LC/L. 3610

LC/BOG/L.23

Copyright © Naciones Unidas, abril de 2013. Todos los derechos reservados.

Impreso en Naciones Unidas, Santiago de Chile.

Los Estados miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir esta obra sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a las Naciones Unidas de tal reproducción.

Índice

Resumen	5
I. Introducción	7
II. Ciudad:demografía, economía y sociedad	9
A. La urbanización de la población.....	9
B. Urbes y calidad de vida	17
C. Urbanización, áreas metropolitanas y desarrollo.....	19
III. El desarrollo de las áreas metropolitanas	21
A. Escalafón de desarrollo de las metrópolis	24
B. Bienestar social y hábitat.....	26
C. Densidad.....	27
D. Diversidad	29
E. Institucionalidad	30
F. Características metropolitanas.....	32
Bibliografía	35
Anexos	39
Serie Estudios y perspectivas: números publicados	45

Índice de cuadros

CUADRO 1	COLOMBIA: DISTRIBUCIÓN DEL CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO EN LAS CIUDADES SEGÚN SU TAMAÑO	11
CUADRO 2	COEFICIENTE ESPACIAL DE GINI SEGÚN POBLACIÓN MUNICIPAL.....	12
CUADRO 3	LAS CIUDADES CON MÁS RÁPIDO CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO 1985-2010	14
CUADRO 4	VARIABLES SOCIOECONÓMICAS DE LAS URBES DE COLOMBIA	18
CUADRO 5	POBLACIÓN Y PESO DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS EN LA NACIÓN, 2010	22
CUADRO 6	CARGAS DE LOS FACTORES DEL IDM	25
CUADRO 7	VARIABLES Y CARGAS FACTOR DE BIENESTAR SOCIAL Y HÁBITAT	26
CUADRO 8	VARIABLES Y CARGAS FACTOR DE DENSIDAD	28
CUADRO 9	VARIABLES Y CARGAS DEL FACTOR DE DIVERSIDAD.....	29
CUADRO 10	VARIABLES Y CARGAS DEL FACTOR DE INSTITUCIONALIDAD	31
CUADRO 11	LAS ÁREAS METROPOLITANAS SEGÚN LOS ESTADOS DE DESARROLLO	34
CUADRO A.1	ANEXO ESTADÍSTICO	41

Índice de Gráficos

GRÁFICO 1	COLOMBIA: CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN Y PROPORCIÓN DE POBLACIÓN URBANA Y RURAL.....	10
GRÁFICO 2	CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN URBANA POR REGIONES	12
GRÁFICO 3	FACTORES DE DESARROLLO METROPOLITANO	23
GRÁFICO 4	ESCALAFÓN GLOBAL IDME	25
GRÁFICO 5	ESCALAFÓN METROPOLITANO DE BIENESTAR SOCIAL Y HÁBITAT	27
GRÁFICO 6	ESCALAFÓN DE LA DENSIDAD METROPOLITANA.....	28
GRÁFICO 7	ESCALAFÓN DE LA DIVERSIDAD METROPOLITANA.....	30
GRÁFICO 8	ESCALAFÓN METROPOLITANO DE LA INSTITUCIONALIDAD.....	32
GRÁFICO 9	HETEROGENEIDAD SEGÚN EL NIVEL DE DESARROLLO METROPOLITANO.....	33

Resumen

Colombia sobresale en Latinoamérica como un país de ciudades y regiones. Luego, gran parte de su fortaleza económica se basa en el desarrollo de distintas áreas metropolitanas. El trabajo asume el desarrollo como un proceso de cambio estructural, que ocurre de manera progresiva y escalonada, con luces y sombras en los diferentes ámbitos que lo constituyen.

Las proyecciones apuntan a que el coeficiente espacial de Gini habrá aumentado de 0,67 a 0,75 entre 1985 y 2020. Es decir, pocas ciudades van a concentrar la mayoría de las personas. En este contexto es relevante preguntarse sobre cómo se acomodan las economías de las personas y de las empresas, la vida metropolitana y sus institucionalidades en un conjunto de ciudades, que cuenten con los recursos y los servicios para su desarrollo. Este trabajo responde esta pregunta mediante unos índices de desarrollo metropolitano (IDM), que hacen referencia a los objetivos de las políticas públicas en una escala urbana. En particular, se contemplan los temas de bienestar social y hábitat, densidad, diversidad e institucionalidad.

Los resultados más destacados son: la Sabana de Bogotá sobresale como la metrópoli con un mayor desarrollo en Colombia. Es seguida por el Valle de Aburrá y Oriente. Por su parte, siete de las de dieciocho metrópolis presentan un desarrollo alto o medio alto. Las metrópolis de Cali, Barranquilla, Bucaramanga, Manizales y Tunja consiguen aproximarse. Con un desarrollo medio bajo se encuentran Armenia, Ibagué y Pereira. En contraste, con un desarrollo bajo se clasifican Villavicencio, Cartagena, Pasto, Cúcuta y Neiva; mientras Montería, Santa Marta, y Valledupar metropolitanas, de manera estructural, exhiben un desarrollo *incipiente*.

La jerarquía urbana reta a las autoridades públicas y a los diversos actores, en el diseño de programas de desarrollo económico en contextos urbanos de diferente tamaño y con una alta tendencia al desborde. El desarrollo de las ciudades es fruto de economías de escala y diversidad, pero después de cierto punto pueden convertirse en fuente de externalidades negativas, como el aumento en los costos de transporte y precios de la tierra, la congestión y la contaminación.

Las metrópolis más heterogéneas en el desarrollo de los ámbitos evaluados exhiben un desarrollo global bajo e intermedio, con al menos un área de distinción.

I. Introducción

El objetivo principal de este trabajo es evaluar el desempeño de las metrópolis nacionales en términos de desarrollo, incorporando los espacios que ocupan la ciudad núcleo y su entorno, como elementos en el desarrollo de asentamientos humanos atractivos para las diversas actividades de las personas y de las empresas.

En el caso colombiano, son apremiantes las preguntas acerca de los factores de desarrollo exitoso y sostenible de las ciudades, sobre el papel de las políticas de desarrollo urbano en el crecimiento de las metrópolis, y de otros factores que benefician la formación de centros urbanos (especialización, diversidad, encadenamientos y geografía).

Las ciudades colombianas han experimentado un acelerado proceso de urbanización durante los últimos cincuenta años. Según cifras censales, entre 1951 y 2005, el porcentaje de participación de la población residente en cabeceras municipales aumentó de 39.5% a 75%, y este, sin duda, continuará en ascenso. Para 2020 se prevé que esta participación se encuentre alrededor de 77%¹.

En Latinoamérica, Colombia sobresale como un país de ciudades, a diferencia de aquellos caracterizados por la existencia de una megaciudad como Argentina (Buenos Aires), Chile (Santiago) y Perú (Lima). Las explicaciones apuntan a la abrupta topografía colombiana, marcada por la ruptura natural de la cordillera de los Andes en tres brazos, lo que dificulta la comunicación entre las regiones. Por otra parte, el proceso de industrialización experimentado entre 1930 y 1970, dio prelación a un policentrismo compartido por cinco ciudades caracterizadas por su

¹ DANE: Proyecciones de Población departamentales y municipales por área 2005 – 2020.

vocación manufacturera: Bogotá D.C, Medellín, Cali, Barranquilla y Bucaramanga (Galvis y Meisel, 2001). No obstante, desde la década de 1970 dicha tendencia se ha venido revirtiendo. La globalización, la migración y el desplazamiento forzado² han fortalecido la primacía urbana de Bogotá, Distrito Capital (UNFPA y CIDS, 2007).

En Colombia, como en otros países, el poder económico de las áreas metropolitanas se basa en gran parte en la magnitud de sus aglomeraciones demográficas y productivas. Sin embargo, a medida que se desarrollan los sistemas urbanos, estos deben evolucionar según el ritmo del crecimiento demográfico, para satisfacer la demanda de los ciudadanos y de las poblaciones flotantes en relación a un cierto nivel de calidad de vida.

De este modo, la jerarquía urbana reta constantemente a las alcaldías, concejos de las ciudades, y a los diversos actores y formadores de políticas públicas locales, para el diseño de programas de desarrollo en contextos urbanos de diferente tamaño y con una alta tendencia al desborde. La dimensión de una ciudad, cuando no es integrada y sostenible, en vez de ser una aliada en la generación de ventajas competitivas, se convierte en fuente de externalidades negativas, que incitan, por ejemplo, los conflictos sociales y la criminalidad, al aumento en los costos de transporte y de los precios de la tierra, la congestión y la contaminación.

Las políticas buscan fomentar la economía de las personas y de las empresas en ciudades de diverso tamaño. La descentralización de la administración pública, entre otras, apunta a cumplir con este objetivo, para balancear espacialmente el crecimiento económico y aliviar la presión demográfica sobre las ciudades con acelerado crecimiento. El análisis del desempeño de las metrópolis resalta el rol crucial de los gobiernos municipales en la administración de las economías y deseconomías de la aglomeración.

El trabajo se organiza de la siguiente manera: La sección 2 describe el proceso de urbanización en Colombia, resalta algunos hechos socioeconómicos de las ciudades de Colombia, y expone la relación positiva entre el desarrollo de las metrópolis y su dimensión espacial. La sección 3 evalúa el estado de desarrollo de las metrópolis de Colombia y los índices de desarrollo metropolitanos (IDM), y sus diferenciaciones.

² Resultado de incesantes olas de violencia por parte de los grupos al margen de la ley desde hace casi medio siglo.

II. Ciudad: demografía, economía y sociedad

A. La urbanización de la población

El notorio proceso de urbanización mundial ha cambiado y seguirá cambiando el mundo como lo conocemos. Los más grandes y más actuales desafíos, tales como conseguir un desarrollo económico y social balanceado, la reducción de la pobreza, el fomento y el mantenimiento de sociedades equitativas en ingresos y oportunidades, democráticas y pacíficas, y el manejo del cambio climático, se amalgaman y tienen como escenario la ciudad.

En el ámbito mundial las ciudades juegan un rol muy importante en la determinación del nivel de calidad de vida de billones de personas. Entre 1950 y 2010, la población urbana mundial casi que se quintuplica, al pasar de 0,73 billones a 3,5 billones. Además, se proyecta que alcanzará los 6,3 billones (68,7% de la población del mundo) en 2050.

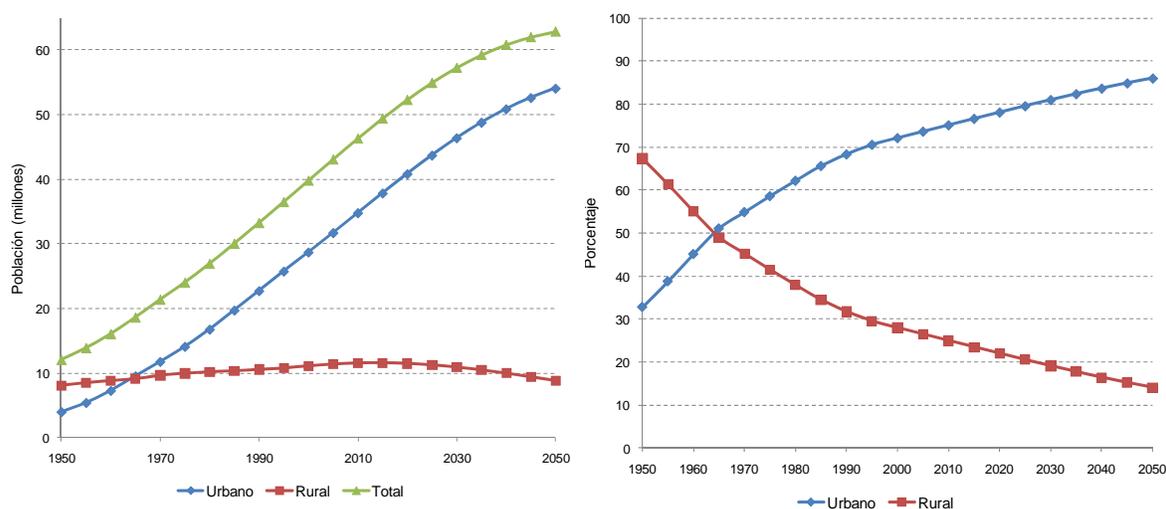
Mientras que el proceso de urbanización se ha hecho mucho más lento en los países desarrollados, el crecimiento de las ciudades es más veloz en los países en desarrollo. De este modo, se prevé que para 2050 las ciudades del tercer mundo concentren alrededor de dos tercios (65,9%) de la población urbana mundial³.

³ Entre 1950 y 2010, las poblaciones urbanas de los países desarrollados y en desarrollo ha crecido 1,3% y 4,7%, respectivamente, en promedio, cada cinco años. Cálculos según el "World Urbanization Prospects: The 2009 Revision" de la división de población de UNDESA.

El proceso de urbanización de Latinoamérica ha sido uno de los más veloces. Su población urbana crece 3,2% en promedio casi cinco años; siendo muy superior al crecimiento de la población urbana mundial (del orden de 2,6% en 1950-2010).

Por su parte, en Colombia también ha aumentando el número y la proporción de personas en las urbes. En 1965, debido al proceso de industrialización y el avance en la infraestructura de transporte, la población urbana del país superó a la rural. En 2010, la población urbana (34,8 millones) triplica a la rural (11,5 millones). Se proyecta además que para 2050, la población urbana sume 54 millones de personas frente a unos 8,8 rurales (gráfico 1).

GRÁFICO 1
COLOMBIA: CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN
PROPORCIÓN DE POBLACIÓN URBANA Y RURAL



Fuente: World Urbanization Prospects: The 2009 Revision, UNDESA.

La distinción de Colombia en Latinoamérica como un país de ciudades prevalece. Si en 1985 la población promedio de un municipio era de 28,115 habitantes; en 2010 es 44% mucho más grande (40,560 habitantes); y en 2020 será, según proyecciones del DANE, 61% superior (45,376 habitantes). Además, mientras en 1985 únicamente tres ciudades (Cali, Medellín y Bogotá) conseguían superar el millón de habitantes; en 2010 son cuatro (más Barranquilla), y se espera que en 2020 sean cinco (más Cartagena).

La estadística más llamativa se relaciona con las ciudades intermedias (entre 1,000,000 y 500,000 habitantes) y pequeñas (entre 500,000 y 250,000 habitantes). En el primer caso, dos ciudades (Barranquilla y Cartagena) pertenecían a ese rango en 1985, y se prevé que sean nueve en 2020 (Bello, Soledad, Valledupar, Soacha, Santa Marta, Villavicencio, Cúcuta, Bucaramanga e Ibagué). En el caso de las seis ciudades pequeñas (Manizales, Pasto, Cúcuta, Pereira, Bucaramanga e Ibagué) cumplían con este criterio en 1985 y en 2020 serán trece: tres que permanecen: Manizales, Pasto y Pereira, y diez nuevas: Itagüí, Popayán, Montería, Neiva, Riohacha, Armenia, Floridablanca, Sincelejo, Buenaventura y Palmira (cuadro 1).

CUADRO 1
COLOMBIA: DISTRIBUCIÓN DEL CRECIMIENTO DEMOGRAFICO EN LAS CIUDADES
SEGÚN SU TAMAÑO

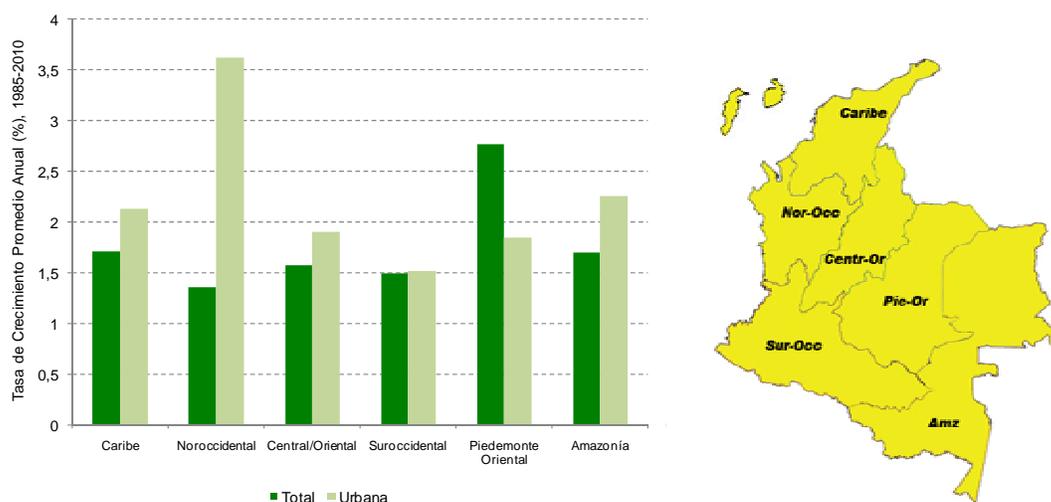
Población	1985	Ciudades	1993	2005	2010	2020	Ciudades
> 5 millones	0		1	1	1	1	Bogotá
2 - 5 millones	1	Bogotá	0	2	2	2	Cali, Medellín
1 y 2 millones	2	Cali, Medellín	3	1	1	2	Barranquilla y Cartagena
500 mil – 1 millón	2	Barranquilla, Cartagena	1	3	5	9	Soledad, Cúcuta, Bucaramanga, Ibagué, Bello, Valledupar, Soacha, Villavicencio, Santa Marta
250 mil - 500 mil	6	Manizales, Pasto, Pereira, Bucaramanga, Ibagué	15	17	17	13	Pereira, Itagüí, Manizales, Popayán, Montería, Neiva, Riohacha, Pasto, Armenia, Floridablanca, Sincelejo, Buenaventura, Palmira.
100 y 250 mil	22		22	32	34	39	
< 100 mil	970		987	1 062	1 062	1 056	
n.d	119		93	4	0	0	
Número Municipios	1 122		1 122	1 122	1 122	1 122	
Tamaño promedio	28 155		33 080	38 225	40 560	45 376	
Tamaño Máximo (Bogotá)	4 225 649		5 413 484	6 840 116	7 363 782	8 380 801	

Fuente: Cálculos con base en DANE Censos 1985, 1985, 1993, 2005, y Proyecciones de Población 2010 y 2020.

Nota: p: proyección.

En el ámbito regional, se estima que el crecimiento urbano más veloz entre 1985 y 2020 proyectado se seguirá dando en la zona noroccidental del país (3,6% anual), seguidas por la Amazonia (2,0% anual) y el Caribe (1,9% anual). Las zonas con un mediano crecimiento de la población son la Central-Oriental y el Piedemonte Oriental, ambas con crecimiento de 1,7% anual, siendo la Suroccidental la menos veloz (1,4% anual) (gráfico 2).

GRÁFICO 2
CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN URBANA POR REGIONES



Fuente: Cálculos de los autores en base a series de población del DANE conciliadas según cifras censales.

Nota: Regiones Caribe (Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, La Guajira, Magdalena, Sucre y San Andrés), Noroccidental (Caldas, Quindío, Risaralda, Antioquia y Chocó), Central/Oriental (Bogotá D.C, Boyacá, Santander, Norte de Santander y Tolima), Suroccidental (Cauquetá, Cauca, Huila, Nariño, Valle del Cauca y Putumayo), Piedemonte Oriental (Meta, Arauca, Casanare y Guaviare), Amazonía (Amazonas, Guainía, Vaupés y Vichada).

El grado de concentración de la población en el territorio nacional⁴ en Colombia, habrá aumentado de 0,67 a 0,75 entre 1985 y 2020 (cuadro 2). La tendencia a la concentración de la población en unas pocas ciudades se ha venido reforzando, aunque la gran transformación se presentó entre 1985 y 2005.

La región central/oriental es la que presenta mayor concentración de personas en pocos municipios (0,82) en 2010. Bogotá D.C. actúa como la mayor fuerza centrípeta de actividades económicas y personas. Se espera que esta tendencia continúe (0,84 en 2020). En ese orden, siguen las regiones Noroccidental (0,69) y Suroccidental (0,66), cuyas fuerzas centrípetas principales son Medellín, Armenia, Manizales y Pereira, y Cali, Pasto y Neiva, respectivamente. Las regiones Caribe (0,64), el Piedemonte Oriental (0,63) y la Amazonia (0,61) presentan las menores concentraciones, aunque el piedemonte oriental presenta la concentración más acelerada del presente lustro (cuadro 2).

CUADRO 2
COEFICIENTE ESPACIAL DE GINI SEGÚN POBLACIÓN MUNICIPAL

	Número Municipios	1985	1993	2005	2010	2020
Total	122	0,67	0,70	0,73	0,74	0,75
Caribe	197	0,57	0,60	0,63	0,64	0,65
Noroccidental	208	0,62	0,65	0,69	0,69	0,71
Central/oriental	414	0,74	0,78	0,81	0,82	0,84
Suroccidental	214	0,62	0,63	0,65	0,66	0,67
Piedemonte Oriental	59	0,55	0,58	0,61	0,63	0,65
Amazonía	30	<i>n.d</i>	<i>n.d</i>	0,61	0,61	0,60

Fuente: Cálculos de los autores en base series y proyecciones de población del DANE -conciliadas según cifras censales..

Nota: p: proyección.

⁴ Mediante el coeficiente espacial de Gini (propuesto en Krugman, 1991). Un valor más cercano a la unidad implica que la población se concentra en pocas ciudades, que consiguen albergar la mayor parte de la población del país.

Las 56 ciudades de mayor crecimiento de la población entre 1985 y 2010 (cuadro 3) muestra que el país ha soportado el crecimiento demográfico mediante el desborde de la ciudad; resultado de la migración interurbana y la rural, del crecimiento vegetativo de la población. Hoy en día en Colombia, la migración del campo a la ciudad ha perdido fuerza en el crecimiento de las ciudades, en la medida en que la proporción correspondiente a la población rural desciende vertiginosamente desde 1950 (UNFPA y CIDS, 2007).

Las ciudades más densas tienden a crear o vincularse con poblaciones periféricas a través de la interacción tanto de las fuerzas centrípetas como centrífugas que origina la ciudad núcleo, a causa de su capacidad de aglomerar empresas y personas. Entre las primeras veinte ciudades con una mayor tasa crecimiento de su población, trece pertenecen a un área metropolitana⁵: Soacha, Facatativá y Zipaquirá en la Sabana de Bogotá; Soledad y Malambo en Barranquilla; Girón y Piedecuesta en Bucaramanga; Envigado, Rionegro y Bello en Medellín; y Valledupar, Santa Marta y Villavicencio. En total, 37 de las 56 ciudades de mayor crecimiento pertenecen o son el núcleo de un área metropolitana. Esta situación supone un gran desafío para los gobiernos locales en la administración de las economías y deseconomías de la aglomeración.

De las 56 ciudades con crecimientos veloces, quince están en la región Central/Oriental, catorce en la Caribe, doce en la Noroccidental, trece en la Suroccidental, dos en el Piedemonte Oriental, y no hay ninguna en la Amazonía.

⁵ Según la clasificación utilizada en este trabajo en el capítulo 3.

CUADRO 3
LAS CIUDADES CON MÁS RAPIDO CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO 1985-2010

Puesto	Región	Departamento	Municipio	Área Metropolitana	Población total		Crecimiento anual (1985-2010,%)	Población Urbana		Crecimiento anual (1985-2010,%)
					1985	2010		1985	2010	
1	Central/Oriental	Cundinamarca	Soacha	Sabana de Bogotá Metro.	132 758	455 992	5,09	122 752	450 329	5,37
2	Noroccidental	Antioquia	Apartadó		53 547	153 319	4,30	38,05	131 824	5,10
3	Piedemonte Oriental	Casanare	Yopal		42 568	123 361	4,35	31 388	107 809	5,06
4	Caribe	La Guajira	Riohacha		85 621	213 046	3,75	55 035	178 162	4,82
5	Caribe	Atlántico	Soledad	Barranquilla Metro.	177,56	535 417	4,52	176 541	534 735	4,54
6	Central/Oriental	Santander	Girón	Bucaramanga Metro.	58 047	156 995	4,07	46 366	138 862	4,49
7	Central/Oriental	Santander	Piedecuesta	Bucaramanga Metro.	50 864	132,68	3,92	37 247	106,96	4,32
8	Caribe	Cesar	Valledupar	Valledupar Metro.	195 284	403 414	2,95	144 743	342 044	3,50
9	Central/Oriental	Cundinamarca	Facatativá	Sabana de Bogotá Metro.	55 324	119 849	3,14	46,86	107 538	3,38
10	Caribe	Magdalena	Santa Marta	Santa Marta Metro.	233,27	447 857	2,65	192 902	425 591	3,22
11	Noroccidental	Antioquia	Envigado	Valle de Aburrá	92 907	197,44	3,06	85 842	189 279	3,21
12	Piedemonte Oriental	Meta	Villavicencio	Villavicencio Metro.	211 835	431 476	2,89	188 967	407 977	3,13
13	Noroccidental	Antioquia	Rionegro	Valle de Aburrá	69 872	110 329	1,84	34 076	71 761	3,03
14	Suroccidental	Huila	Pitalito		58 008	113,98	2,74	32 242	67 568	3,01
15	Caribe	Atlántico	Malambo	Barranquilla Metro.	53 813	111 257	2,96	50 218	104 758	2,99
16	Central/Oriental	Cundinamarca	Fusagasugá		63 886	121 535	2,61	47 485	97 101	2,90
17	Suroccidental	Nariño	(San Andrés de Tumaco)		97 999	179 005	2,44	49 046	97 547	2,79
18	Suroccidental	Caquetá	Florencia		85 544	157,45	2,47	68 991	135 837	2,75
19	Central/Oriental	Cundinamarca	Zipaquirá	Sabana de Bogotá Metro.	60 202	112 069	2,52	50 511	97 925	2,68
20	Noroccidental	Antioquia	Bello	Valle de Aburrá	228 921	413 107	2,39	208 314	403 235	2,68
21	Noroccidental	Risaralda	Dosquebradas	Pereira Metro.	101 488	189 112	2,53	93 572	180 263	2,67
22	Noroccidental	Antioquia	Turbo		72 876	139 628	2,64	28 775	55 059	2,64
23	Caribe	Sucre	Sincelejo		142 138	256 241	2,39	126 786	238 487	2,56

Cuadro 3 (continuación)

Puesto	Región	Departamento	Municipio	Área Metropolitana	Población total		Crecimiento anual (1985-2010,%)	Población Urbana		Crecimiento anual (1985-2010,%)
					1985	2010		1985	2010	
24	Caribe	La Guajira	Uribia		55 683	144,99	3,90	5 474	10,08	2,55
25	Central/Oriental	Boyacá	Tunja	Tunja Metro.	93 792	171 082	2,44	87 883	163,41	2,51
26	Suroccidental	Valle del Cauca	Buenaventura		211 771	362 625	2,18	178 577	327 955	2,46
27	Central/Oriental	Santander	Floridablanca	Bucaramanga Metro.	148 168	261 142	2,30	138 678	250,98	2,41
28	Caribe	Córdoba	Montería	Monteria Metro.	249 391	409 476	2,00	179 174	313 593	2,26
29	Caribe	Bolívar	Cartagena	Cartagena Metro.	554 073	944,25	2,16	514 216	899,20	2,26
30	Caribe	Córdoba	Lorica		95 277	114 145	0,75	28 575	49 718	2,25
31	Central/Oriental	Bogotá, D.C.	Bogotá, D.C.	Sabana de Bogotá Metro.	4 225 649	7 363 782	2,25	4 216 887	7 347 795	2,25
32	Central/Oriental	Boyacá	Duitama	Tunja Metro.	75 047	110 418	1,56	57 681	98 794	2,18
33	Suroccidental	Valle del Cauca	Tuluá		122 276	199 244	1,98	100 529	171,69	2,17
34	Suroccidental	Nariño	Ipiales	Pasto Metro	74 894	123 341	2,03	50 431	85 791	2,15
35	Central/Oriental	Norte de Santander	Cúcuta	Cúcuta Metro.	385 744	618,31	1,91	363 056	597 385	2,02
36	Caribe	Magdalena	Ciénaga	Santa Marta Metro.	135 806	103 066	-0,78	57,25	93 926	2,00
37	Suroccidental	Cauca	Popayán		165 309	265 702	1,92	147 728	235 495	1,89
38	Suroccidental	Valle del Cauca	Cali	Cali Metro.	1 418 773	2 244 639	1,86	1 391 762	2 207 994	1,87
39	Caribe	Bolívar	Magangué		91 112	122 913	1,21	52 811	83 504	1,86
40	Caribe	La Guajira	Maicao		81 566	141 917	2,28	61 925	97 109	1,84
41	Noroccidental	Antioquia	Medellín	Valle de Aburra	1 535 955	2 343 049	1,70	1 479 540	2 309 446	1,80
42	Noroccidental	Antioquia	Itagúí	Valle de Aburra	157,53	252 158	1,90	147 741	229 829	1,78
43	Suroccidental	Huila	Neiva	Neiva Metro.	218 352	330 487	1,67	200 351	310 902	1,78
44	Noroccidental	Risaralda	Pereira	Pereira Metro.	303 224	457 103	1,66	248 501	383 623	1,77
45	Central/Oriental	Tolima	Ibagué		349 225	526 547	1,66	323 976	496 575	1,72
46	Suroccidental	Nariño	Pasto	Pasto Metro	281 136	411 706	1,54	221 996	338 493	1,70
47	Central/Oriental	Boyacá	Sogamoso	Tunja Metro.	87 796	115 564	1,11	66,92	98 192	1,55
48	Noroccidental	Chocó	Quibdó		111 468	114 548	0,18	72 891	104 788	1,47
49	Noroccidental	Quindío	Armenia	Armenia Metro.	209 768	288 908	1,29	202 842	281 013	1,32

Cuadro 3 (conclusión)

Puesto	Región	Departamento	Municipio	Área Metropolitana	Población total		Crecimiento anual (1985-2010,%)	Población Urbana		Crecimiento anual (1985-2010,%)
					1985	2010		1985	2010	
50	Central/Oriental	Santander	Bucaramanga	Bucaramanga Metro.	402 868	524 112	1,06	391 943	517 286	1,12
51	Noroccidental	Caldas	Manizales	Manizales Metro.	299 355	388 525	1,05	275 104	361 393	1,10
52	Suroccidental	Valle del Cauca	Palmira	Cali Metro.	228 015	294,58	1,03	184 046	236 235	1,00
53	Caribe	Atlántico	Barranquilla	Barranquilla Metro.	927 233	1 186 640	0,99	924 531	1 182 493	0,99
54	Suroccidental	Valle del Cauca	Cartago	Pereira Metro.	106 345	128 566	0,76	100 964	126,28	0,90
55	Central/Oriental	Santander	Barrancabermeja		158 941	191 498	0,75	142 998	172 778	0,76
56	Suroccidental	Valle del Cauca	(Guadalajara de Buga	Cali Metro.	105 563	116 105	0,38	89 727	99,54	0,42

Fuente: Cálculos de los autores con base en las cifras y proyecciones de población municipal del DANE.

B. Urbes y calidad de vida

Las ciudades son el reflejo de la vida moderna y el hábitat del desarrollo humano, un espacio en el cual tiene lugar el cumplimiento de los deberes y derechos humanos (universales, incondicionales e inalienables), los cuales son y deben ser consecuencia de los procesos de desarrollo social y económico locales. Así, las ciudades actúan como proveedores de bienes y servicios básicos para unos colectivos (UNHABITAT, 2010 y CEPAL, 2003).

Las personas se acercan a la ciudad motivadas por la búsqueda de mejorar su calidad de vida, mediante el acceso a una mejor educación, servicios de salud, vivienda y oportunidades económicas, entre otros factores. Luego, un mayor crecimiento económico de las ciudades puede resultar de alto y positivo impacto sobre la pobreza. Los gobiernos locales deben buscar que esto suceda mediante políticas, programas y proyectos (Banco Mundial, 2009 y 2010).

Así, el proceso de urbanización puede ser visto como motor del crecimiento y desarrollo de las economías nacionales, cuando las ciudades consiguen, gracias a la concentración de un número significativo de actividades económicas en un espacio delimitado, aumentar la productividad total de los factores de producción. Los canales a través de los cuales la proximidad estimula la productividad son diversos. Entre ellos están: a) el fomento a las economías de escala, dadas las sinergias entre proveedores, empresas, clientes e instituciones para la colaboración, como son los centros de investigación (Porter, 1990 y Solvell et al., 2003); b) la presencia de externalidades positivas –generación y *spillovers* de nuevos conocimientos– (Romer, 1990 y Lucas, 1988); c) la reducción en los costos de transporte y de las transacciones (Krugman, 1991; Krugman y Elizondo 1996; y Krugman y Venables, 1995); y d) mejor focalización del gasto público (UNHABITAT, 2010).

La formación y el crecimiento de las urbes se traduce en desarrollo en la medida en que la economías nacionales se tornan menos dependientes a la producción agrícola y se fortalece la industria y, en especial, el sector de servicios (Henderson, 2000)⁶. Las ciudades más grandes en términos de población tienden a ser las que exhiben mayor actividad económica.

Se destaca la relación inversa que presenta la pobreza y la magnitud de la actividad económica de las ciudades. Las ciudades con mayor posibilidad de generación de ingresos son las menos equitativas en su distribución (cuadro 4).

Las ciudades que sufren una mayor incidencia de la pobreza son Manizales (45,4%), Pereira (42,8%) y Barranquilla (40,7%) y Montería (40,6%). En contraposición, Bucaramanga (18,5%) y Bogotá (22%) son las que presentan menos pobreza. Otro indicador que mide la pobreza, de manera multidimensional, es la proporción de personas con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI). Según el Censo de 2005, las ciudades con mayor proporción de personas con NBI son Quibdó (89,5%), Inírida (57,5%), Mitú (51,8%), Riohacha (49,1%), Puerto Carreño (45,6%), Montería (44,5%), San Andrés (42,5%) y San José del Guaviare (42,4%). En contraste, cuentan con una proporción menor de personas con NBI: Bogotá (9,2%), Manizales (10%), Cali (11%), Bucaramanga (11,6%), Tunja (12%), Medellín (12,4%), Armenia (13,2%), Pereira (13,3%), Pasto e Ibagué (16,2%).

⁶ En Colombia no se dispone de cifras robustas sobre el tamaño de los sectores económicos en las ciudades. Una manera de evaluar la magnitud de las actividades económicas presentes en las ciudades colombianas es mediante el consumo energético (kilovatio hora). Se reconoce una correlación positiva y alta entre ambas variables. Una discusión sobre la dirección de la causalidad de la correlación entre el consumo energético y PIB se encuentra en Huang, Bwo-Nung, M. J. Hwang, and C. W. Yang (2008) "Causal Relationship Between Energy Consumption and GDP Growth Revisited: A Dynamic Panel Data Approach," *Ecological Economics*, 67 (1), 41-54. El coeficiente de correlación entre la población y el consumo energético entre 27 ciudades de Colombia es positivo y alto (0,98). Las brechas entre ellas en magnitud del consumo energético son muy amplias: en Bogotá D.C es 13.8 veces superior al valor promedio entre las ciudades (16 093 196 Kwh) (Cuadro 4); con altos consumos energéticos, se encuentran Cali (3,06), Cartagena (2,24), Medellín (1,78) y Barranquilla (1,6). En contraste, Yopal (0,02), Florencia (0,01), Riohacha (0,01), Quibdó (0,0001), San José del Guaviare (0,00004) y Mocoa (0,00002) son las de menor consumo energético en el país.

La desigualdad en la distribución de los ingresos de las ciudades (coeficiente de Gini metropolitano) es mayor en Medellín (0,57), Montería y Bogotá (0,55), y menor en Bucaramanga (0,47), Pereira y Barranquilla (0,49).

CUADRO 4
VARIABLES SOCIOECONÓMICAS DE LAS URBES DE COLOMBIA

(En porcentajes)

Ciudad (Departamento)	Consumo de energía/Consumo de energía promedio ^a	Incidencia de la pobreza ^b	NBI ^c	Distribución del Ingreso (Coef. Gini)	
				Metropolitano ^b	Departamental ^b
Medellin (Antioquia)	1,78	38,4	12,4	56,6	59,1
Barranquilla (Atlántico)	1,6	40,7	17,7	48,7	49,7
Bogotá, D.C.	13,8	22,0	9,2		54,8
Cartagena (Bolívar)	2,24	36,0	26,0	52,1	55,3
Tunja (Boyacá)	0,23		12,0		54,8
Manizales (Caldas)	0,35	45,4	10,0	53,0	56,7
Florencia (Caquetá)	0,01		26,8		50,1
Popayán (Cauca)	0,04		18,1		59,9
Valledupar (Cesar)	0,07		32,7		58,6
Montería (Córdoba)	0,06	40,6	44,5	55,2	58,0
Quibdó (Chocó)	0,0001		89,5		60,8
Neiva (Huila)	0,19		17,7		60,9
Riohacha (La Guajira)	0,01		49,1		65,6
Santa Marta (Magdalena)	0,34		29,0		54,2
Villavicencio (Meta)	0,42	31,2	17,1	49,4	52,8
Pasto (Nariño)	0,05	39,8	16,2	53,6	51,7
Cúcuta (Norte de Santander)	0,35	33,6	23,2	52,5	54,3
Armenia (Quindío)	0,13		13,2		56,1
Pereira (Risaralda)	0,77	42,8	13,3	48,6	50,8
Bucaramanga (Santander)	0,48	18,5	11,6	46,5	52,4
Sincelejo (Sucre)	0,12		42,0		52,9
Ibagué (Tolima)	0,76	31,6	16,2	51,3	57,2
Cali (Valle del Cauca)	3,06	32,6	11,0	51,7	52,8
Arauca (Arauca)	0,11		33,7		
Yopal (Casanare)	0,02		24,5		
Mocoa (Putumayo)	0,00002		27,9		
San Andrés (Archipiélago de San Andrés)			42,5		
Leticia (Amazonas)			37,6		
Inírida (Guainía)			57,5		
San José del Guaviare (Guaviare)	0,00004		42,4		
Mitú (Vaupés)			51,8		
Puerto Carreño (Vichada)			45,6		

Fuente:

^a Valor promedio entre las ciudades 16,093,196 Kwh.

^b MESEP 2009 con base a GEIH.

^c Censo General 2005.

C. Urbanización, áreas metropolitanas y desarrollo

Las ciudades gozan de los beneficios de las economías de la aglomeración, un resultado claro de la proximidad geográfica y de la reducción de la distancia económica, así como de la relación entre los diversos elementos que exhibe una ciudad y el espacio geográfico que ocupan. Así, es usual describir el desarrollo de las ciudades con base en la **densidad** y **diversidad** que presentan; dimensiones que hacen referencia a la cantidad acumulada y abundancia relativa de varios elementos (Ver, por ejemplo, Hirschman, 1958; Jacobs, 1969; Kaldor, 1970; Lampard, 1955; Myrdal, 1959; y Marshall, 1890 y 1919).

La acumulación de la densidad y la diversidad en el espacio de una ciudad es importante en la medida en que estimulan el desarrollo de economías urbanas. Así, estas se alimentan de los beneficios de la especialización, producto de los encadenamientos productivos, y de la diversidad que presenta el nivel agregado de las actividades económicas⁷.

Adicionalmente, una alta acumulación de densidad y diversidad en la ciudad facilita la provisión de ciertos bienes y servicios que impactan positivamente la calidad de vida de los ciudadanos. Por ejemplo, un rango significativo de bienes y servicios, públicos y privados, que van desde los parques, teatros, escenarios para conciertos, andenes, ciclo-rutas, estadios deportivos, aeropuertos o terminales de transporte, pueden ser únicamente provistos para un gran número de usuarios. Las ciudades son escenarios capaces de ofrecer la magnitud adecuada de la demanda que hace sostenible económicamente la provisión de estos bienes y servicios (Weissbourd y Berry, 2004).

No obstante, la acumulación de densidad y diversidad en una ciudad tiene un límite que lo impone precisamente el espacio. Un alto crecimiento urbano puede conllevar a que la densidad y la diversidad aumenten a niveles perjudiciales, que incitan el desborde no planificado e irregular de la ciudad. Los síntomas más evidentes de una relación densidad-diversidad-espacio por fuera de los términos saludables son, entre otros, el aumento en la congestión vehicular, la contaminación, la segregación y los altos precios de la tierra en las zonas más densas (Gomez-Ibañez y Ruiz, 2009).

Así, en el escenario espacial, las áreas metropolitanas son una manifestación del desborde de una ciudad y la inclusión de los municipios aledaños hacia dicha ciudad. Es natural que las personas busquen estar cerca de los beneficios de la relación densidad-diversidad-espacio de una ciudad núcleo. No obstante, al mismo tiempo, las personas buscan mejorar su calidad de vida. De esta manera, es común encontrar que varias de las personas trabajan en una ciudad núcleo y tienen su vivienda en un municipio aledaño, donde es más económico el costo de vida, y es ajena la congestión vehicular y la contaminación⁸.

Así, las estructuras de las áreas metropolitanas buscan explotar al máximo las economías de la aglomeración, al tiempo que lidian con los problemas asociados a una alta densidad y diversidad. Adicionalmente, se gana poder económico al integrar los mercados de tierras y laborales que operan entre la ciudad núcleo y los municipios aledaños, en donde se vinculan a través de los negocios corporativos⁹, con eficiencias en la localización de las cadenas de valor en el espacio regional, y el aumento en la magnitud del espacio económico¹⁰.

Las áreas metropolitanas, por la gran extensión territorial que pueden alcanzar, más las diferencias entre sus espacios geográficos, demandan una administración y planeación coordinada y

⁷ A diferencia de otras épocas donde la riqueza de las naciones se basaba principalmente en la productividad de la tierra o en la abundancia de recursos naturales no renovables, una de las principales características de los tiempos modernos es que la riqueza se basa además en el valor agregado de las actividades urbanas (Duranton, Gilles y D. Puga, 2001, y Begg, 2002).

⁸ Fenómeno conocido como las poblaciones “dormitorio”. Los hogares están dispuestos a adquirir tierras en las poblaciones periféricas y asumir los costos de transbordo que acarrea el desplazamiento entre la residencia y el sitio de trabajo. Glaeser y Kahn (2003) argumentan que las fuerzas del mercado y las invenciones tecnológicas que facilitan el transporte juegan un rol determinante en la formación de megaciudades. Véase también Banco Mundial (2009).

⁹ En muchos casos las empresas de la periferia dependen de su interacción con algunos bienes y servicios que únicamente provee el núcleo, por ejemplo, financieros o legales.

¹⁰ El espacio económico es el resultado de fuerzas contrarias, algunas hacia la aglomeración (centrípetas) y otras hacia la dispersión (centrífugas). De la intensidad de estas fuerzas dependen los grados de disparidad que caracterizan el espacio económico. La economía geográfica busca determinar la naturaleza de estas fuerzas y su forma de interacción. Una característica básica de la formación de espacios económicos consiste en que la causa se convierte en el efecto y viceversa, siendo una relación de causalidad circular y un proceso de desarrollo acumulado (Combes, P. Thiery, M & Thisse, J; 2008).

conjunta del desarrollo. En este aspecto, la promoción del **bienestar social y hábitat** aumenta la calidad de vida. Esto incluye la adecuada provisión de servicios públicos domiciliarios, de salud, educación, y/o vivienda (Da Mata, Deichmann, Henderson, Lall, y Wang, 2005).

Finalmente, el éxito de un área metropolitana se encuentra en el ámbito político, pues las autoridades de las ciudades deben lograr que las relaciones densidad-diversidad-bienestar social y hábitat-espacio se traduzcan en más externalidades positivas que negativas, lo que implica mejorar la productividad y la habitabilidad en el conglomerado de poblaciones municipales (Begg, 2002; y Harris, 2007). Un ejemplo claro es la manera como se gestionan los flujos (personas, bienes y servicios) en el área metropolitana. El desafío de las administraciones locales es ayudar a las empresas y trabajadores a reducir el “espacio económico”. Facilitar la movilidad de la mano de obra y reducir los costos de transporte¹¹ y los asociados a las transacciones, por ejemplo, con inversiones en infraestructura o mediante regulaciones en este sentido.

Cuando es mejor la administración de las áreas metropolitanas, mayores son los beneficios asociados a la aglomeración. Además, en el largo plazo, una buena administración de las relaciones densidad-diversidad-bienestar social y hábitat-espacio implica el alcance de distinciones, como puede ser la provisión de servicios especializados –educativos, de salud, culturales, financieros, o turísticos–. A la larga, las distinciones de un área metropolitana son facetas que la hace atractiva para recursos productivos de todo tipo (capital y trabajo).

¹¹ De acuerdo con Krugman (1991), Krugman y Elizondo (1996) y Krugman y Venables (1995), la formación de conglomerados industriales depende positivamente de qué tan abierta es la economía local al comercio y negativamente del tamaño de los costos de transporte a los mercados.

III. El desarrollo de las áreas metropolitanas

En esta sección se presenta la construcción de índices que evalúan el estado de desarrollo relativo de las áreas metropolitanas (IDM) de Colombia.

Se consideran 17 metrópolis, cada una con al menos una población de 400 mil habitantes. En total, representan cerca del 60% de la población del país (26.7 millones de habitantes). La lista de municipios que conforman cada una de las 17 áreas metropolitanas se presentan a continuación:

- Área Metropolitana de la Sabana de Bogotá: Bogotá, Soacha, Mosquera, Funza, Madrid, Chía, Cajicá, Cota, La Calera, Tenjo, Tabio, Sibaté, Zipaquirá, Facatativá, Sopó, Sesquilé, Tocancipa, Suesca y Ganchancipá;
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá y Oriente: Medellín, Bello, Barbosa, Copacabana, La Estrella, Girardota, Itagüí, Caldas y Sabaneta (creada por la Ordenanza No. 34 del Nov. 20 de 1980), más los municipios de Rionegro, Envigado, Retiro, La Ceja, El Santuario, Marinilla y Guarne;
- Área Metropolitana de Cali: Santiago de Cali, Palmira, Yumbo, Jamundí, Candelaria, El Cerrito, Guacarí, y Guadalajara de Buga;
- Área Metropolitana de Barranquilla: Barranquilla, Puerto Colombia, Soledad, Malambo y Galapa (creada por la Ordenanza 28 de 1981), más los municipios de Sabanagrande, Santo Tomás, Palmar de Varela, Polo Nuevo, Baranoa, Tubará y Juan de Acosta;

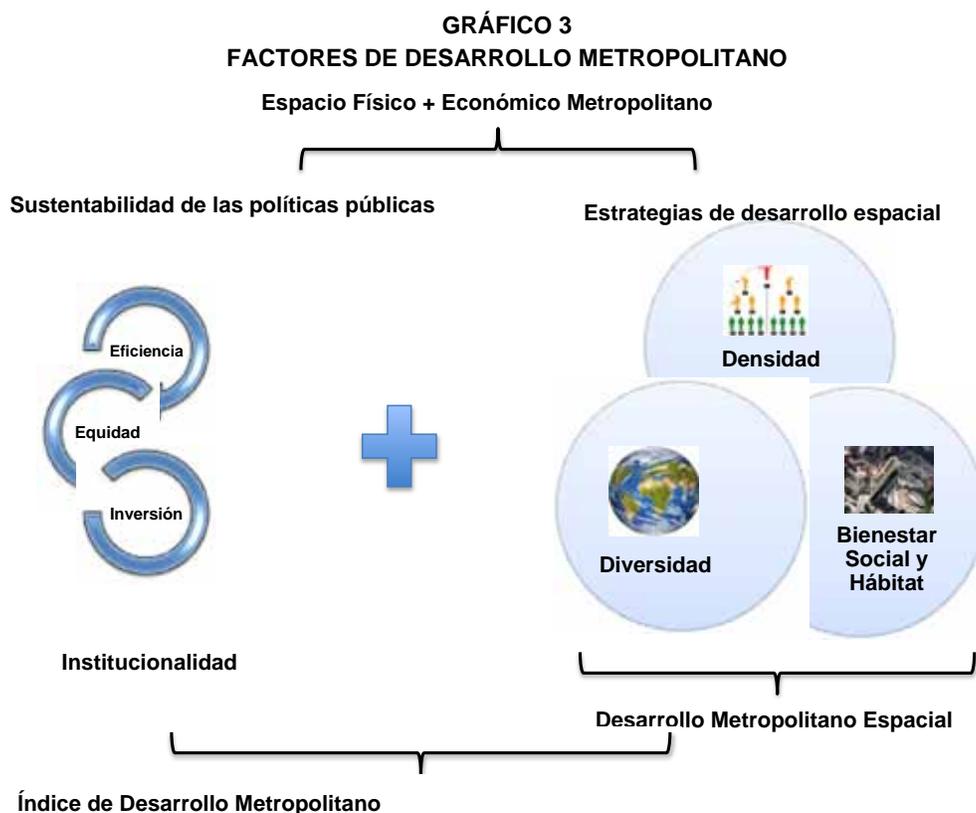
- Área Metropolitana de Cartagena: Cartagena, Arjona, Turbaco y Turbana;
- Área Metropolitana de Bucaramanga: Bucaramanga, Floridablanca, Girón (creada por la Ordenanza No. 20 de 1981) y Piedecuesta (desde 1986);
- Área Metropolitana de Cúcuta: Cúcuta, Villa del Rosario, Los Patios y El Zulia (creada por el Decreto No. 000508 de 1991);
- Área Metropolitana de Centro Occidente (Pereira): Pereira y Dosquebradas, La Virginia (desde 1981), Santa Rosa de Cabal (por definir) (creada por la Ordenanza 014 de 1991);
- Área Metropolitana de Manizales: Manizales, Neira, Chinchiná, Villamaría y Palestina;
- Área Metropolitana de Armenia: Armenia, Calarcá, Circasia, La Tebaida, Montenegro y Quimbaya;
- Área metropolitana de Santa Marta: Santa Marta, Ciénaga y Pueblo Viejo;
- Área metropolitana de Villavicencio: Villavicencio, Restrepo, Cumaral, Guamal y Acacías;
- Área Metropolitana (Corredor Industrial) de Tunja: Tunja, Cómbita, Duitama, Paipa, Sogamoso, Nobsa, Tibasosa, Tuta, Oicatá, Soracá y Motavita;
- Área Metropolitana de Pasto: Pasto, Túquerres, Espino, Guachucal e Ipiales;
- Área Metropolitana de Montería: Montería, Cereté, San Pelayo, San Carlos y Ciénaga de Oro;
- Área Metropolitana de Neiva: Neiva, Rivera, Palermo y Campoalegre;
- Área Metropolitana de Valledupar: Valledupar, La Paz (o Robles), San Diego, Manaure y Agustín Codazzi.
- Ibagué es la única área metropolitana localizada en un solo municipio (cuadro 5).

CUADRO 5
POBLACIÓN Y PESO DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS EN LA NACIÓN, 2010

Área Metropolitana	Departamento	Población (miles)	Participación en población nacional
1.Sabana de Bogotá	Cundinamarca	8 644	19,0
2.Valle de Aburrá y Oriente	Antioquia	3 842	8,4
3.Cali	Valle de Cauca	3 032	6,7
4.Barranquilla	Atlántico	2 072	4,6
5.Cartagena	Bolívar	1 092	2,4
6.Bucaramanga	Santander	1 075	2,4
7 Centro Occidente	Risaralda	878	1,9
8.Cúcuta	Norte de Santander	790	1,7
9.Montería	Córdoba	622	1,4
10.Pasto	Nariño	592	1,3
11.Santa Marta	Magdalena	579	1,3
12.Manizales	Caldas	539	1,2
13.Villavicencio	Meta	530	1,2
14.Ibagué	Tolima	527	1,2
15.Armenia	Quindío	506	1,1
16.Valledupar	Cesar	505	1,1
17.Tunja corredor Industrial	Boyacá	495	1,1
18.Neiva	Huila	411	0,9
Total		26 739	58,7

Fuente: Cálculos con base a estadísticas demográficas del DANE.

Medir el desarrollo de una metrópoli implica un análisis multidimensional (Cabrero et al.; 2003; y Begg, 1999 y 2002). Por lo tanto, el IDM mide cuatro índices estratégicos de desarrollo espacial, de ahora en adelante denominados factores, los cuales abordan la multiplicidad del desarrollo de una ciudad de modo temático, al mismo tiempo que maximiza la relación factor-espacio. Los factores que constituyen el índice de desarrollo metropolitano (IDM) son: i) **bienestar social y hábitat**; ii) **densidad**; iii) **diversidad** y iv) **institucionalidad** y sustentabilidad de la gestión pública local (gráfico 3).



Fuente: Elaboración de los autores.

El factor **bienestar social y hábitat** hace referencia al espacio físico –la vivienda y el entorno, próximo y remoto, y las formas sociales de producirlo, apreciarlo y apropiarlo–, y al grado de cercanía de las condiciones de vida de la población metropolitana al paradigma de desarrollo humano (UNHABITAT, 2010; CEPAL, 2003; y Giraldo et al., 2009).

El factor **densidad** captura el ímpetu detrás de la formación de las metrópolis; las externalidades positivas que trae el ensanchamiento de las económicas locales, del mercado, lo que a su vez permite mayores competencias, productividad, especialización en la producción y creación de amplias redes de intercambio de conocimientos y buenas prácticas. Los asentamientos urbanos densos son capaces de proveer ciertos servicios sofisticados, como la atención compleja en salud. Adicionalmente, una alta densidad puede conllevar a la aparición de economías de escala (Gomez-Ibañez y Ruiz, 2009; y Durantón y Puga; 2004).

El factor de la **diversidad** va de la mano del de densidad. La diversidad se refiere a la diferencia, la variedad o la abundancia de elementos diferentes. Si bien unas ciudades obtienen distinciones mediante la especialización, las áreas metropolitanas en general mantienen una alta diversificación de las actividades económicas y culturales, con economías flexibles en continua evolución e innovación (Cuervo 2010; Duranton y Puga; 2001; y Glaeser et al., 1995).

Finalmente, el factor **institucional** evalúa el desempeño fiscal e integral y el espíritu democrático de las metrópolis. La manera como se administra el erario público y se gestiona la administración pública, es relevante para que los gobiernos locales logren acometer de manera exitosa proyectos de variada índole. Por otra parte, una manera clara como los ciudadanos promueven las instituciones es mediante el ejercicio de la participación electoral, mecanismo clásico de control vertical sobre los desempeños de la administración pública (Cabrero et al.; 2003; Begg, 1999 y 2002; y Harris 2007).

En la construcción del IDM y de los factores se utiliza la metodología de Análisis de Componentes Principales (ACP)¹², que arroja unos índices que sintetizan la información de las variables que componen cada uno de los factores. Al tiempo, realiza una comparación entre áreas metropolitanas, brindando su posición relativa en un marco ordinal.

Cada factor agrupa subtemas y variables. Se privilegian las variables que presentan una correlación alta con las demás o cuyo aporte no es redundante. Este proceso arrojó un total de 43 variables empleadas en la construcción del IDM (se presentan en el Anexo estadístico).

El uso del ACP permite obtener una estimación de la forma funcional del IDM y sus factores; es decir, el peso de cada variable en la estructuración de cada factor, de modo que la dimensión de los datos se reduce a combinaciones lineales óptimas, que se les conoce metodológicamente como “factores”. El primer factor, el cual explica el mayor porcentaje de variación de los datos, se reparametriza para fines interpretativos, llevándolo a un índice positivo, con escala 0-100, donde el límite superior (inferior) corresponde al área metropolitana con mejor (peor) desempeño relativo en el conjunto de los datos –variables.

Adicionalmente, mediante el análisis de cluster jerárquicos¹³ sobre las posiciones y las calificaciones obtenidas por el primer factor de ACP, se distinguen cuatro etapas de desarrollo en las que se encuentran las metrópolis de Colombia (alto, medio alto, medio bajo, y bajo). Además, en las etapas de desarrollo alto y bajo, aquellas áreas metropolitanas que se distinguen por su superioridad o inferioridad se les caracteriza con la distinción de súper o incipiente.

La construcción de las variables de las áreas metropolitanas se realizó de manera directa para cada municipio cuando la información primaria de la estadística estaba compuesta por un numerador y un denominador disponibles; como las variables que provienen del Censo General (2005), puesto que la desagregación de las preguntas es a nivel municipal por persona, hogar o vivienda. En los otros casos, en la construcción de la variable metropolitana, se usó el promedio ponderado por población municipal.

A. Escalafón de desarrollo de las metrópolis (IDM)

Este escalafón está construido a partir de los cuatro factores mencionados, y que luego del resultado global son expertos en particular. La carga asociada al factor diversidad (0,311) es seguida por la del factor institucionalidad (0,291). Siguen los factores de densidad (0,286) y bienestar social y hábitat (0,244) (cuadro 6).

¹² Una presentación detallada de la metodología se encuentra en Ramírez y Parra-Peña (2010).

¹³ Se minimizan las *distancias* entre los miembros de un grupo y se maximizan las distancias con los otros grupos.

CUADRO 6
CARGAS DE LOS FACTORES DEL IDM

Factor	Tema	Total
IDME+I	Bienestar Social y Hábitat	0,244
	Densidad	0,286
	Diversidad	0,311
	Institucionalidad	0,291

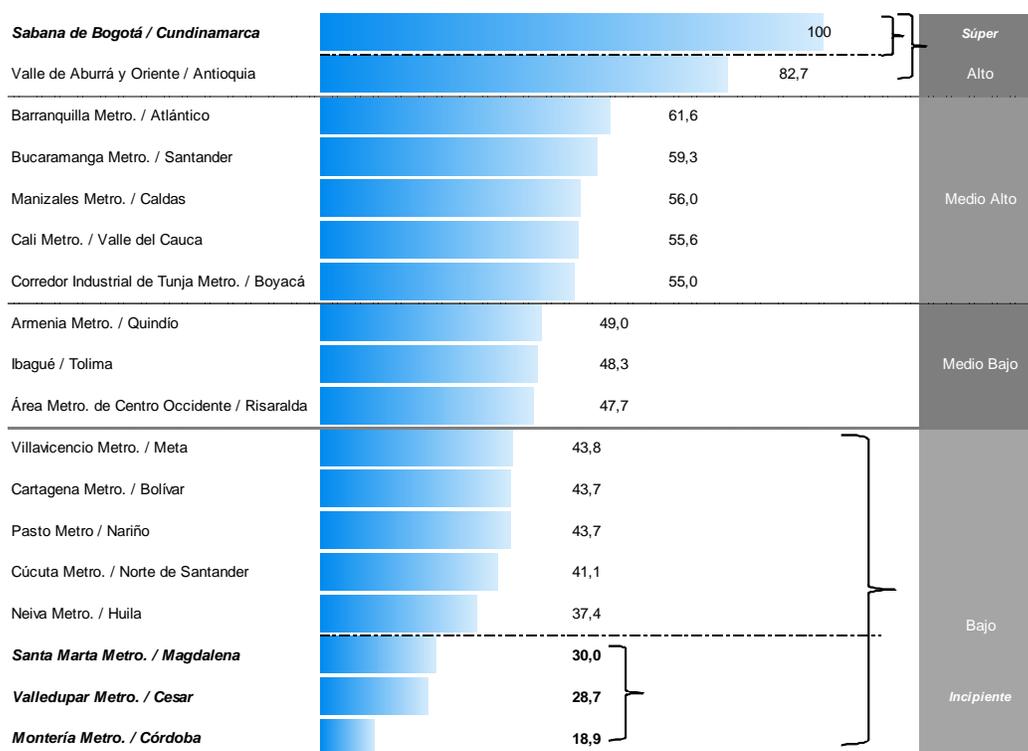
Fuente: Cálculos de los autores.

Nota: Las cargas corresponde a los “scoring coefficients” del método ACP, que no se restringen a una suma unitaria.

El gráfico 4 presenta el escalafón del IDM. La Sabana de Bogotá y el Valle de Aburra y Oriente conforman el grupo alto, siendo la primera *súper* desarrollada. El grupo de desarrollo medio-alto está conformado por las AM de Barranquilla, Bucaramanga, Manizales, Cali y Tunja. En el grupo medio-bajo se agrupan las AM de Armenia, Ibagué y Pereira. En el nivel bajo aparecen las AM de Villavicencio, Cartagena, Pasto, Cúcuta y Neiva, con las AM de Santa Marta, Valledupar y Montería que presentan un desarrollo *incipiente*.

La evidencia muestra que Colombia continúa siendo un país de ciudades. Siete de 18 metrópolis presentan un desarrollo alto o medio alto en el IDM. Las metrópolis de Barranquilla, Bucaramanga, Manizales, Cali y Tunja consiguen aproximarse.

GRÁFICO 4
ESCALAFÓN GLOBAL IDME+I



Fuente: elaboración de los autores.

B. Bienestar social y hábitat

El factor de bienestar social y hábitat lo componen elementos de índole social y calidad de vida; y su relación con el espacio físico y económico metropolitano. Se consideran variables asociadas a los ámbitos de educación, salud, protección social, formalidad laboral, pobreza, y vivienda y hacinamiento¹⁴. Las cargas correspondientes a los indicadores que componen el factor se presentan en el cuadro 7. En la determinación del factor, las variables que más pesan son: la tasa de mortalidad infantil, con carga negativa y alta (-0,13), el alfabetismo (0,128), las coberturas de los servicios públicos domiciliarios (entre 0,117 y 0,121), y la afiliación a la protección social –salud y pensiones- (entre 0,119 y 0,127).

En el factor sobresalen las cargas negativas de las variables de hacinamiento (promedio de personas por cuarto para dormir, -0,102), inasistencia educativa por lejanía del establecimiento (-0,102) y el porcentaje de personas que dejaron de consumir las tres comidas (-0,084).

CUADRO 7
VARIABLES Y CARGAS FACTOR DE BIENESTAR SOCIAL Y HÁBITAT

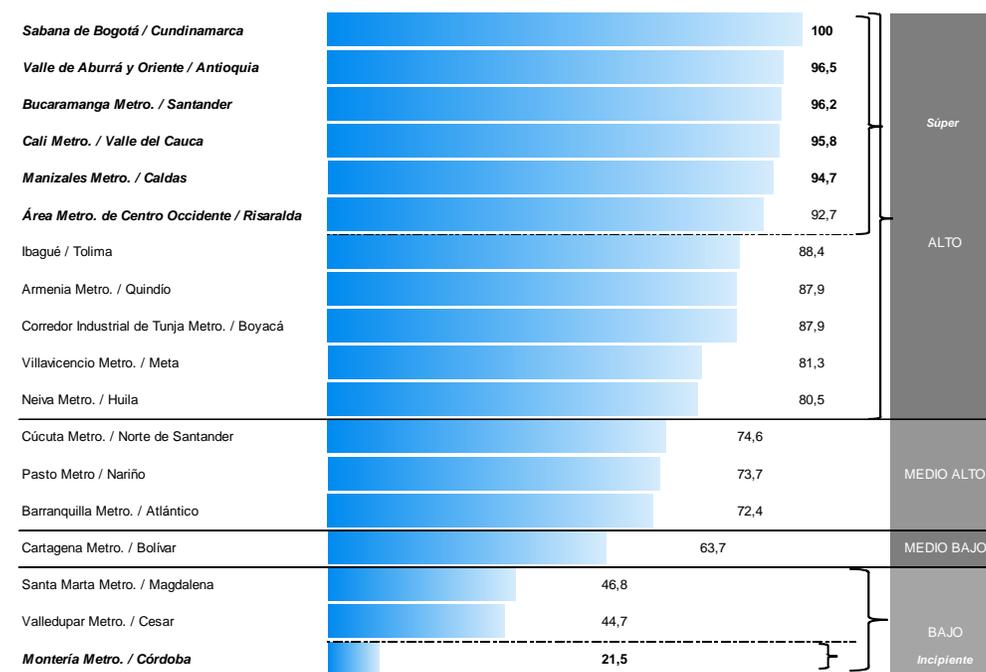
Tema	Indicador	Fuente	Año	Total
Bienestar Social	Población que saben leer y escribir	Censo 2005/DANE	2005	0,128
	Inasistencia por lejanía del establecimiento	Censo 2005/DANE	2005	-0,102
	Colegios de nivel alto, superior, y muy superior	ICFES	2009	0,099
	Tasa de Mortalidad Infantil	DANE	2008	-0,130
	Personas afiliadas una entidad de salud	Censo 2005/DANE	2005	0,109
	Personas afiliadas a un fondo de pensiones	Censo 2005/DANE	2005	0,109
	Personas que dejaron de consumir las tres comidas	Censo 2005/DANE	2005	-0,084
Hábitat	Cobertura de energía eléctrica	Censo 2005/DANE	2005	0,119
	Cobertura de alcantarillado	Censo 2005/DANE	2005	0,126
	Cobertura de acueducto	Censo 2005/DANE	2005	0,127
	Número promedio de personas por cuarto para dormir	Censo 2005/DANE	2005	-0,102

Fuente: Cálculos de los autores.

En **bienestar social y hábitat**, varias de las metrópolis de Colombia alcanzan un estado de desarrollo alto y similar. Las metrópolis de alto desarrollo son 11 de las 18 estudiadas. Se destacan como súper desarrolladas, la Sabana de Bogotá, Valle de Aburrá y Oriente, Bucaramanga, Cali, Manizales, y el AM de Centro Occidente. En los grupos de desarrollo medio bajo y bajo solo hay cuatro AM: Cartagena, Santa Marta, Valledupar y Montería (incipiente) (gráfico 5).

¹⁴ En la construcción del factor, el indicador sintético de pobreza de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) se excluye dado que varias de las variables incluidas precisamente lo componen.

GRÁFICO 5
ESCALAFÓN METROPOLITANO DE BIENESTAR SOCIAL Y HÁBITAT



Fuente: elaboración de los autores.

C. Densidad

El factor de densidad lo componen cuatro temas: densidades en demografía, hábitat, economía y movilidad, y que resumen en total la información de once variables (cuadro 8).

La variable con la carga más alta en el factor es el tiempo promedio de recorrido de ida al trabajo (0.131), en el tema de movilidad. En especial, la movilidad se relaciona con que las metrópolis más desarrolladas movilizan un número significativo de personas y bienes, generalmente en horas pico que genera congestión. Las dos variables de los tiempos de desplazamiento adquieren carga positiva. El reto de las autoridades metropolitanas es manejar los flujos de una manera ordenada, segura y cómoda para los habitantes de los municipios miembros. El tiempo de desplazamiento puede reducirse, con mejoras en la infraestructura o con reformas adecuadas, de modo que la distancia económica también lo hace.

En la determinación general del factor, siguen tres de las cuatro variables que expresan densidades económicas con cargas del orden de 0.129. En particular, las unidades económicas por Km², los millones de Kwh consumidos por Km² y el valor del PIB metropolitano¹⁵ – proxys de la densidad empresarial y de la magnitud y la dinámica de las actividades económicas.

Finalmente, sobresalen el número de personas por Km² (0.126) y viviendas por Km² (0.125), relacionadas con las densidades demográficas y del hábitat. El signo positivo de la carga del porcentaje de hogares en arriendo que pagan un canon superior a \$500.000 pesos (0.082), implica que altas densidades conllevan aumentos en los precios de la tierra en las áreas metropolitanas (Gomez-Ibañez y Ruiz, 2009).

¹⁵ Corresponde al PIB departamental multiplicado por el peso porcentual de población metropolitana en el departamento.

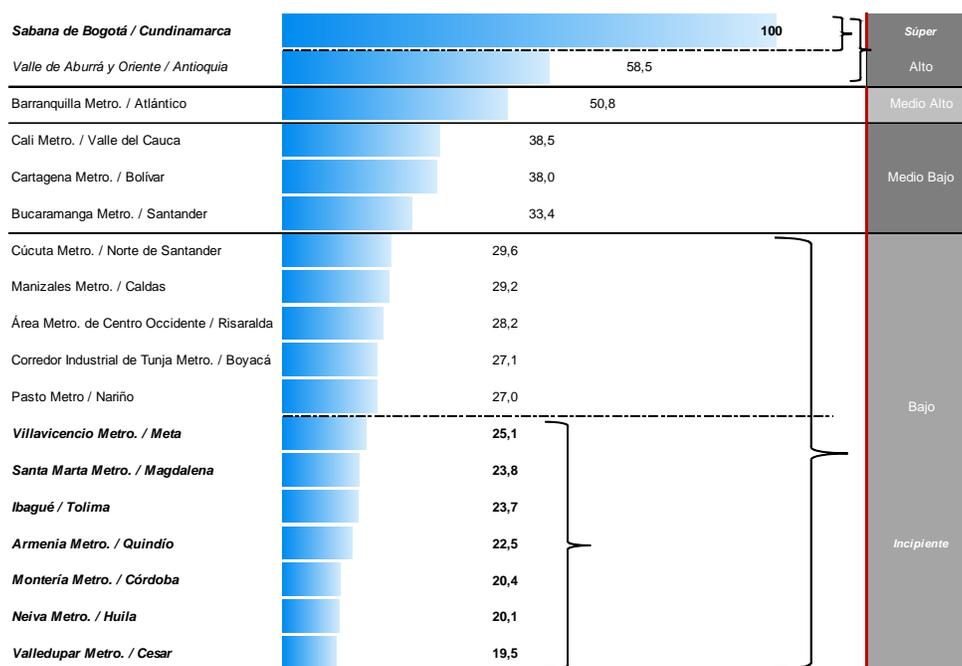
CUADRO 8
VARIABLES Y CARGAS DEL FACTOR DE DENSIDAD

Tema	Indicador	Fuente	Año	Total
Demografía	Número de personas por Km2	DANE	2010	0,126
	Concentración de la población en el área metropolitana	DANE	2010	0,075
Hábitat	Porcentaje de hogares en arriendo que pagan un canon mensual superior a \$500.000 pesos	Censo 2005/ DANE	2005	0,082
	Promedio diario de pasajeros transportados en el servicio público por hab.	DANE	2009	0,080
	Viviendas por Km2	Censo 2005/ DANE	2005	0,125
Economía	Millones de Kwh consumidos por Km2	Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios	2007	0,128
	Unidades económicas por Km2	Censo 2005/DANE	2005	0,129
	Índice departamental de densidad industrial	EAM / DANE	2008	0,116
	PIB metropolitano aproximado	DANE	2008	0,129
Movilidad	Tiempo promedio de recorrido de ida al trabajo	Censo 2005/ DANE	2005	0,131
	Tiempo promedio de recorrido a la institución educativa	Censo 2005/ DANE	2005	0,072

Fuente: Cálculos de los autores.

En Colombia, la Sabana de Bogotá es un área metropolitana súper densa. El Valle de Aburrá y Oriente presentan una alta densidad. Barranquilla presenta una densidad media alta. Siguen con una densidad media baja las AM de Cali, Cartagena y Bucaramanga. El grupo de las áreas metropolitanas con densidad incipiente es numeroso (gráfico 6).

GRÁFICO 6
ESCALAFÓN DE LA DENSIDAD METROPOLITANA



Fuente: elaboración de los autores.

No todas las metrópolis han logrado aprovechar con éxito los beneficios que trae la aglomeración demográfica y de las actividades económicas. Esta situación cambia poco en el corto plazo; la densidad es un elemento casi que estructural. Varias metrópolis presentan un desarrollo metropolitano medio con densidades relativamente bajas (Manizales, corredor industrial de Tunja, y Centro occidente,) e incluso *incipientes* (Armenia e Ibagué).

D. Diversidad

La diversidad de una metrópoli se relaciona con la variedad, la abundancia de cosas distintas. Se mide la diversidad mediante la sofisticación de la economía, de los servicios de salud, la calificación y capacitación del recurso humano, en el desarrollo de conocimiento, la facilidad en la comunicación y el acceso a la información, las actividades culturales y de recreación y deporte, y en la promoción de la equidad de género. Así, el factor resume información de 15 variables.

Las cinco que aportan más en la construcción pertenecen a los temas de sofisticación económica (número de oficinas bancarias por Km²), de los servicios de salud (salas de quirófanos por Km²), y el conocimiento (grupos de investigación GrupLAC por Km²), la comunicación y el acceso a la información (población que habla inglés); con cargas entre 0.0997 y 0.0913 (cuadro 9).

CUADRO 9
VARIABLES Y CARGAS DEL FACTOR DE DIVERSIDAD

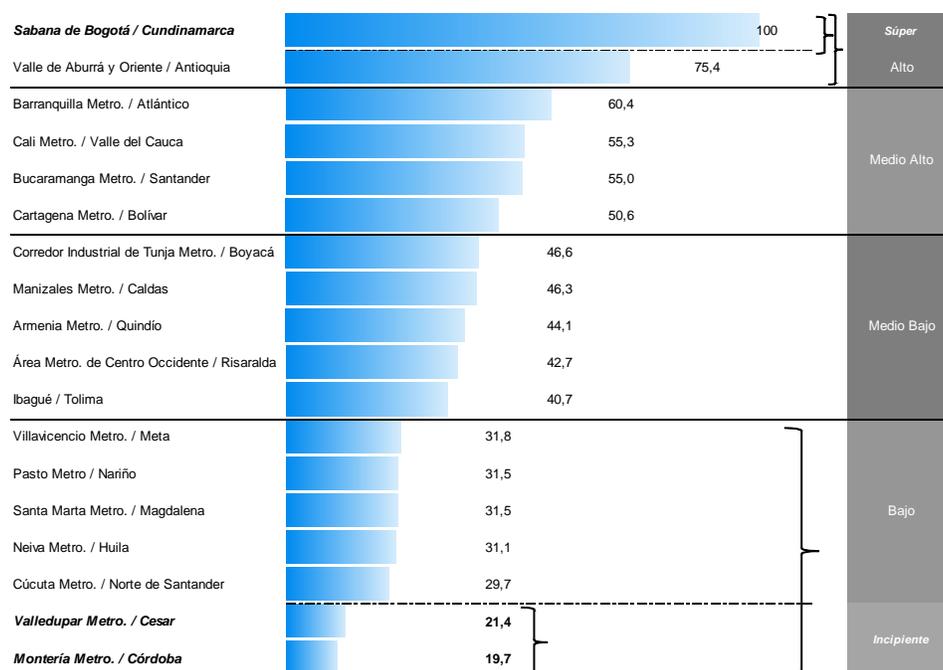
Tema	Indicador	Fuente	Año	Total
Sofisticación de la economía	Distancia en carretera promedio a un mercado potencial	INVIAS	2008	-0,040
	Índice departamental de densidad industrial de los establecimientos con más de 200 empleados	EAM / DANE	2008	0,076
	Número de oficinas bancarias por Km ²	Superintendencia Financiera	2007	0,100
Sofisticación de los servicios de salud	Camas de observación y hospitalización Niveles 2 y 3 por Km ²	Ministerio de la Protección Social	2007	0,091
	Salas de Quirófanos por Km ²	Ministerio de la Protección Social	2007	0,100
Recurso humano y equidad de género	Población con educación superior y/o postgrado	Censo 2005/ DANE	2005	0,081
	Población que curso media clásica (10 y 11) y/o media técnica	Censo 2005/ DANE	2005	0,074
	Empleo femenino	Censo 2005/ DANE	2005	0,074
Conocimiento, comunicación y acceso a la información	Grupos de investigación (GrupLAC) ^a por Km ²	Colciencias	2010	0,100
	Pasajeros internacionales movilizados en los aeropuertos, por habitante	Aeronáutica Civil	2009	0,085
	Población que habla inglés	Censo 2005/ DANE	2005	0,097
	Población que sabe usar un computador	Censo 2005/ DANE	2005	0,075
Cultura y espacios de recreación y/o deporte	Bibliotecas registradas en SINIC por Km ²	Ministerio de Cultura	2009	0,090
	Equipamientos Culturales – Museos, por Km ²	Ministerio de Cultura	2009	0,090
	Manzanas con presencia de parques	Censo 2005/ DANE	2005	0,051

Fuente: Cálculos de los autores.

^a Dada la ausencia de información a nivel municipal, se asume que el número de grupos de investigación en el departamento es el mismo del área metropolitana.

La Sabana de Bogotá y el Valle de Aburrá y Oriente se encuentran en el grupo de alta diversidad, la primera con la distinción de *súper* diversa. Barranquilla, Cali y Bucaramanga metropolitanas presentan una diversidad media alta. Seguidas por el grupo de las media-baja: el corredor industrial de Tunja, las metrópolis del Eje Cafetero (Manizales, Armenia y el AM de Centro Occidente) e Ibagué. El grupo de las de baja diversidad lo componen siete metrópolis, en el cual resaltan Valledupar y Montería por su diversidad *incipiente* (gráfico 7).

GRÁFICO 7
ESCALAFÓN DE LA DIVERSIDAD METROPOLITANA



Fuente: elaboración de los autores.

Este elemento es menos estructural, y los gobiernos locales pueden promover la diversidad con resultados más inmediatos. Por ejemplo, Cartagena metropolitana sobresale por su diversidad, frente a sus otras dimensiones.

E. Institucionalidad

El factor de la institucionalidad de las metrópolis de Colombia se construye sobre la base del buen manejo de la administración pública. El contenido de las variables expresa que es fundamental que las metrópolis desarrollen auto suficiencia de recursos para los diversos propósitos (infraestructura pública, inversiones sociales, etc), cuyo buen manejo y gestión redunde en la cantidad y calidad de la provisión y prestación de los bienes y servicios públicos. Además, considera el grado de responsabilidad con que los habitantes de las metrópolis eligen a sus gobernantes, lo que fomenta control social sobre sus acciones.

Se consideran los índices de desempeño fiscal e integral generados por Planeación Nacional (DNP-DDTS)¹⁶. En ambos casos se utilizan los promedios ponderados por población municipal de los puntajes finales¹⁷.

El Índice de Desempeño Fiscal utiliza la técnica de componentes principales para sintetizar seis indicadores del manejo financiero local: i) capacidad de autofinanciamiento del funcionamiento; ii) respaldo de la deuda; iii) dependencia de las transferencias (SGP); iv) importancia de los recursos propios; v) magnitud de la inversión; y vi) capacidad de ahorro¹⁸.

El Índice de Desempeño Integral, mediante la construcción de varios indicadores y la utilización de ponderadores fijos para hacer agregaciones, evalúa la gestión municipal según su eficacia (grado de cumplimiento de las metas establecidas en los planes de desarrollo y de los logros municipales en términos de productos y resultados), eficiencia (nivel de optimización de los recursos humanos, financieros y físicos para producir los servicios de salud, educación y agua potable, entre otros), gestión (disponibilidad de recursos que soportan los distintos procesos y procedimientos que se cumplen al interior de la organización y el estado de las finanzas municipales), y el cumplimiento de los requisitos legales (cumplimiento de las normas legales de gestión local del Sistema General de Participaciones en torno a la destinación de recursos a los sectores básicos).

El factor incluye la participación electoral¹⁹ de 2007, año en que se realizó la elección de alcaldes.

En la determinación del factor, las cargas correspondientes a los indicadores de las finanzas públicas y gestión integral adquieren pesos similares y altos, alrededor de 0.651 (cuadro 10). La participación electoral aporta una carga positiva, aunque bastante menor, del orden de 0.011.

CUADRO 10
VARIABLES Y CARGAS DEL FACTOR INSTITUCIONAL

Tema	Indicador	Fuente	Año	Total
	Indicador de desempeño fiscal	DDT-DNP	2009	0,651
Institucionalidad	Indicador de desempeño integral	DDT-DNP	2009	0,650
	Participación electoral	Registraduría Nacional del Estado Civil	2007	0,011

Fuente: Cálculos de los autores.

Nota: Las cargas corresponden a los "scoring coefficients" del método de ACP, los que no se restringen a una suma unitaria.

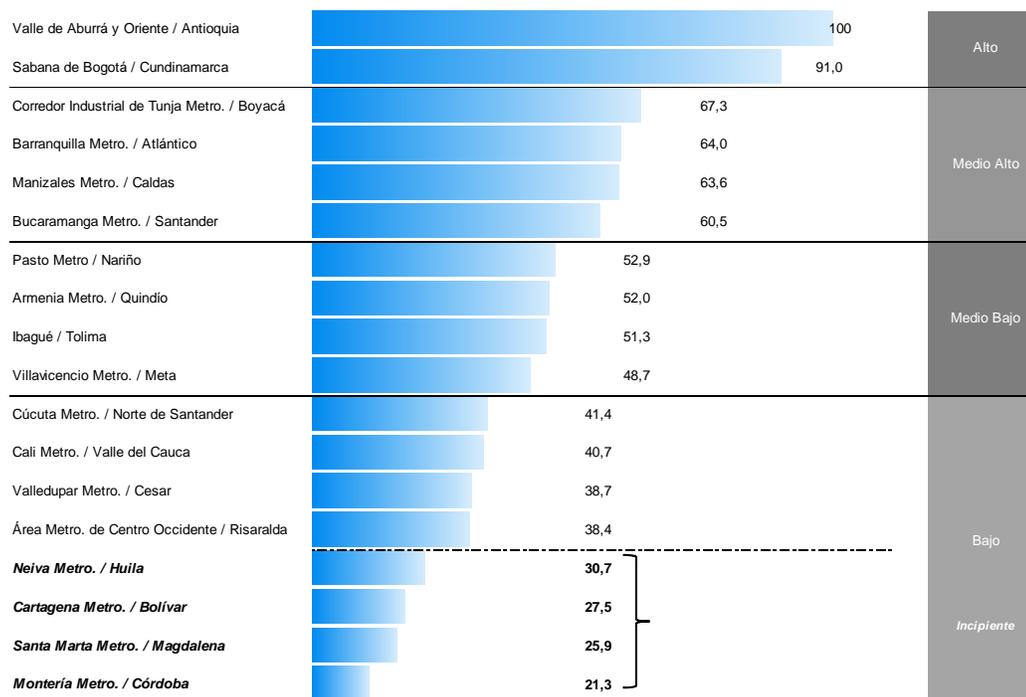
¹⁶ La Dirección de Desarrollo Territorial Sostenible (DDTS) del Departamento Nacional de Planeación (DNP), de acuerdo con la disposición legal (Art. 79, Ley 617 de 2000), ha venido evaluando periódicamente el desempeño fiscal de los departamentos y municipios mediante la construcción de un índice de desempeño fiscal, con escala [0-100]. Asimismo, a partir de 2006, de acuerdo con las demás disposiciones legales de seguimiento y evaluación establecidas por las Leyes 617 de 2000 y 715 de 2001, evalúa la gestión pública de los municipios, para una toma de decisiones de política pública eficaz y una asignación de recursos apropiada, con base en resultados y problemáticas, a través de la construcción de un índice de desempeño integral, con escala [0-100].

¹⁷ El índice de desempeño fiscal se encuentra disponible a nivel departamental y municipal, mientras que el integral únicamente a nivel municipal.

¹⁸ Si un municipio muestra un índice sintético de desempeño fiscal superior a 60, se interpreta como un buen desempeño fiscal, como resultado de buenos puntajes en los seis indicadores mencionados.

¹⁹ Relación entre el total de votantes y el número de potenciales electores de los municipios.

GRÁFICO 8
ESCALAFÓN METROPOLITANO DE LA INSTITUCIONALIDAD



Fuente: Cálculos de los autores usando ACP y análisis de conglomerados jerárquicos.

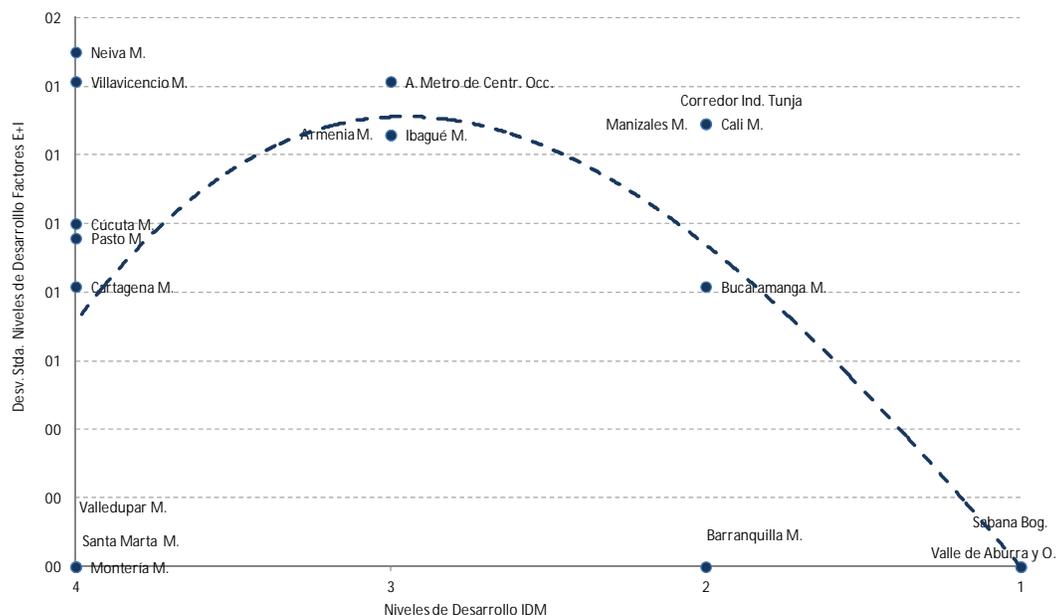
El Valle de Aburrá y Oriente y la Sabana de Bogotá se destacan por un excelente desempeño, aunque su distancia con respecto al resto de las metrópolis no es tan significativa como en otros factores. Sobresalen, en el grupo medio alto, el corredor industrial de Tunja y Barranquilla, Manizales y Bucaramanga metropolitanas. En el grupo medio bajo se encuentran las AM de Pasto, Armenia, Ibagué y Villavicencio. El grupo de los bajos es numeroso, con cuatro en la categoría *incipiente*: las AM de Neiva, Cartagena, Santa Marta y Montería.

Finalmente, el factor institucional puede variar más rápido en el corto plazo. Manizales metropolitana y el Corredor Industrial de Tunja, apoyan su desarrollo metropolitano gracias a su desempeño institucional. Por el contrario, Cartagena metropolitana pierde desarrollo general por sus problemas institucionales, al igual que las AM de Centro Occidente y Cali.

F. Características metropolitanas

Seis de las dieciocho metrópolis exhiben estructuras de desarrollo con niveles de desarrollo similares en los cuatro factores, que son las que alcanzan estados extremos y opuestos, las de resultado más alto y las de desarrollo incipiente (gráfico 9).

GRÁFICO 9
HETEROGONEIDAD SEGÚN EL NIVEL DE DESARROLLO METROPOLITANO



Alto (1), medio alto (2), medio bajo (3), y bajos (4)

Fuente: elaboración de los autores.

El cuadro 11 presenta los niveles de desarrollo de las áreas metropolitanas de Colombia en los cuatro factores, que hacen referencia a los objetivos de las políticas públicas en la escala metropolitana, y la heterogeneidad (mediante la desviación estándar) en los cuatro factores. Las metrópolis más heterogéneas exhiben un desarrollo bajo e intermedio en el IDM; esto supone tanto al menos una dimensión de desataque o alguna de gran carencia en estas metrópolis. Estas evidencias permiten planificar el tránsito de las que están en los grupos de desarrollo medio hacia el desarrollo alto, hacia la convergencia. En general, se puede afirmar que los gobiernos metropolitanos y las políticas públicas han logrado mejores desarrollos convergentes en bienestar social y hábitat.

La Sabana de Bogotá sobresale como el territorio con el mayor desarrollo metropolitano en el contexto nacional, seguida por el Valle de Aburrá y Oriente, con un desarrollo alto, que consigue el mayor destaque en bienestar social y hábitat.

Barranquilla metropolitana resalta sistemáticamente por su desarrollo medio alto. En el grupo medio alto se encuentran áreas metropolitanas con heterogeneidades o desbalances muy importantes. Bucaramanga se destaca por su bienestar social y hábitat, con una densidad poco intensa. Manizales también es líder en bienestar, con rezagos en densidad y diversidad. Cali, líder en bienestar y con problemas de institucionalidad y diversidad. Tunja presenta rezagos en densidad y diversidad.

Entre las AM que están en los niveles medio bajo, se destacan los altos contrastes en Pereira entre el bienestar social (líder) y la calificación institucional (incipiente), y en Cartagena entre las características de diversidad (medio alto) y lo institucional (incipiente). En Neiva el contraste es entre el bienestar social (alto) y el resto de los factores.

El tránsito de las que están en desarrollo intermedio hacia la convergencia podría ser un poco más rápido.

CUADRO 11
LAS ÁREAS METROPOLITANAS SEGÚN SUS ESTADOS DE DESARROLLO

Áreas metropolitanas	Departamento	IDM	Bienestar Social y Hábitat	Densidad	Diversidad	Institucionalidad	Media	Desv. estándar
1.Sabana de Bogotá	Cundinamarca	1+	1+	1+	1+	1	1	0
2.Valle de Aburrá y Oriente	Antioquia	1	1+	1	1	1	1	0
3. Barranquilla	Atlántico	2	2	2	2	2	2	0
4.Bucaramanga	Santander	2	1+	3	2	2	2	0,82
5.Manizales	Caldas	2	1+	4	3	2	2,5	1,29
6.Cali	Valle del Cauca	2	1+	3	2	4	2,5	1,29
7. Corredor Industrial de Tunja	Boyacá	2	1	4	3	2	2,5	1,29
8. Armenia	Quindío	3	1	4-	3	3	2,8	1,26
9.Ibagué	Tolima	3	1	4-	3	3	2,8	1,26
10.Centro Occidente	Risaralda	3	1+	4	3	4	3	1,41
11.Villavicencio	Meta	4	1	4-	4	3	3	1,41
12.Cartagena	Bolívar	4	3	3	2	4-	3	0,82
13. Pasto	Nariño	4	2	4	4	3	3,3	0,96
14.Cúcuta	Norte de Santander	4	2	4	4	4	3,5	1
15.Neiva	Huila	4	1	4-	4	4-	3,3	1,5
16.Santa Marta	Magdalena	4-	4	4-	4	4-	4	0
17.Valledupar	Cesar	4-	4	4-	4-	4	4	0
18.Montería	Córdoba	4-	4-	4-	4-	4-	4	0

Fuente: Cálculos de los autores usando ACP y análisis de conglomerados jerárquicos.

Nota: Orden según el IDM. Súper (1+). Alto (1), medio alto (2), medio bajo (3), bajos (4) e incipiente (4-).
Desviación estándar: La media de distancias que tienen los datos con respecto a su media aritmética.

Bibliografía

- Alfonso, Oscar (2012), “Polimetropolitanismo y fiscalidad, Colombia 1984-2010”, Documentos de Trabajo No.38, Universidad Externado de Colombia.
- Arango, Luis Eduardo y Posada, Carlos Esteban (2006), “El desempleo en Colombia”, Borradores de Economía 002495, Banco de la República.
- Banco Mundial (2009), “World Development Report, 2009: Reshaping Economic Geography”, Washington, D.C
- Banco Mundial (2010), “Competitiveness And Growth In Brazilian Cities: Local policies and actions for innovation”, edited by Ming Zhang, Washington, D.C
- Barro, Robert .J. y Xavier Sala-i-Martin (1995), “*Economic Growth*”, McGraw-Hill, New York.
- Begg Iain (1999), “Cities and Competitiveness”, Urban Studies Review, Vol. 36, No 5/6, Mayo, pp. 795-810.
- Begg Iain (2002), “Urban Competitiveness”, Policies for dynamic cities, The Policy Press, Great Britain.
- Cabrero, Enrique, Orihuela, Isela y Alicia Ziccardi (2003), “Ciudades competitivas-ciudades cooperativas: conceptos claves y construcción de un índice para ciudades mexicanas”, Centro de Investigación y Docencia Económicas (CIDE), División de Administración Pública, Documento de Trabajo 139.
- CEPAL (2003), “Gestión urbana para el desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe”, Compiladores Ricardo Jordán y Daniela Simioni. Santiago de Chile, Chile
- Cuervo, Luis Mauricio (2010), “América Latina: metrópolis en mutación”, Mineo del documento presentado en la conferencia “El diseño ante los cambios globales en las sociedades locales”, Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, Septiembre 23 y 24 de 2010.
- Da Mata Daniel, Uwe Deichmann, J. Vernon Henderson, Somik V. Lall, y Hyoungh Gun Wang (2005), “Examining the Growth Patterns of Brazilian Cities”, World Bank Policy Research Working Paper 3724. Washington, D.C

- Duranton, Gilles y Diego Puga (2001), “Nursery cities: urban diversity, process innovation, and the life cycle of products”, *American Economic Review*, 91(5), 1454-1477.
- Duranton, Gilles y Diego Puga (2004), “Micro-Foundations of Urban Agglomeration Economies,” National Bureau of Economic Research, Working Paper No. 9931.
- Eaton, Jonathan y Zvi Eckstein, (1997), “Cities and growth: Theory and evidence from France and Japan”, *Regional Science and Urban Economics*, Elsevier, Vol. 27(4-5), pp. 443-474.
- Galvis, Luis A. y Meisel, Adolfo (2001), "El crecimiento económico de las ciudades colombianas y sus determinantes, 1973-1998", *Coyuntura Económica*, Vol.XXXI, No.1.
- Gallup, John, Jeffrey Sachs y Andrew Mellinger (1988), “Geography and Economic Development”, Center of International Development, Harvard University, Working Paper No. 1.
- Giraldo, Fabio; García, Jon; Ferrari, Cesar; y Bateman, Alfredo (2009), “Urbanización para el desarrollo humano. Políticas para un mundo de ciudades”, libro publicado por la Oficina de UN-Habitat en Colombia, Bogotá D.C.
- Glaeser Edward, Jose Scheinkman y Andrei Shleifer (1995), “Economic Growth in a Cross-Section of Cities,” *Journal of Monetary Economics*, 36, 117-143.
- Glaeser, Edward y Matthew E. Kahn (2003), “Sprawl and Urban Growth”. NBER Working Paper No. w9733
- Glaeser, Edward, Heidi Kallal, José Scheinkman, y Andrei Shleifer, (1992), “Growth in Cities”, *Journal of Political Economy*, Vol. 100, No. 6.
- Gómez-Ibáñez, José A., y Fernanda Ruiz Nuñez (2007), "Inefficient Cities." Working Paper, Harvard Kennedy School of Government, Cambridge, M.A.
- Henderson, John Vernon (2000), “How urban concentration affects economic growth”.
- Henderson, John Vernon y Chun-Chung Au (2004), “Are Chinese Cities Too Small?,” Brown University, mimeo.
- Henderson, John Vernon y H.G. Wang (2005), “Urbanization and City Growth: the Role of Institutions,” Brown University, mimeo.
- Henderson, John Vernon, Ari Kuncoro, y Matthew Turner (1995), “Industrial development in cities”, *Journal of Political Economy*, 103, 1067-1090.
- Hirschman, Albert O. (1958), “The strategy of economic development”. New Haven, Conn.: Yale. University Press.
- Huang, Bwo-Nung, M. J. Hwang, and C. W. Yang (2008) “Causal Relationship Between Energy Consumption and GDP Growth Revisited: A Dynamic Panel Data Approach,” *Ecological Economics*, 67 (1), 41-54
- Hummels, David (2001), “Toward a Geography of Trade Costs”, Purdue University, Mimeo.
- IMCO (2007), “*Competitividad urbana*”, IMCO.
- Jacobs, Jane (1969), “The economy of cities”. New York: Random House.
- Kaldor, Nicholas (1970) ,“The case for regional policies”. *Scottish Journal of Political Economy*. 17:337–48.
- Kolko, Jed (1999), “Can I get some service here: Information technology, service industries, and the future of Cities”, Harvard University, Mimeo.
- Krugman Paul, y Raul Livas Elizondo (1996), “Trade policy and the third world metrópolis”, *Journal of Development Economics*, 49 (1): 137-150.
- Krugman, Paul (1991), “*Geography and Trade*”, Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Krugman, Paul (1991), “Increasing returns and economic geography”, *Journal of Political Economy*, XCIX, 483-99.
- Krugman, Paul and Elizondo, Raul, (1996), “Trade Policy and the Third World Metrópolis”, *Journal of Development Economics*, Vol. 49.
- Krugman Paul (1995), “Development, geography, and economic theory”, the MIT Press, Cambridge, MA.
- Krugman Paul and Anthony J. Venables (1995), “Globalization and the inequality of nations”, *Quarterly Journal of Economics*, Vol. 110, pp. 857-80.
- Lampard, Eric E. (1955). “The history of cities in economically advanced areas. *Economic Development and Cultural Change*” 3:81–102.
- Lever William F. y Turok Ivan, 1999, “Competitive Cities: Introduction to the Review”, *Revista Urban Studies*, vol. 36, núm. 5/6, mayo, pp. 791-794.
- Lucas, Robert (1988), “On the Mechanics of Economic Development”, *Journal of Monetary Economics*, Vol. 22.
- Marshall, Alfred (1890). “Principles of economics”, London: Macmillan.
- Marshall, Alfred (1919). *Industry and trade: A study of industrial technique and business organization*. London: Macmillan.
- Myrdal, Gunnar (1959), “Economic theory and underdeveloped regions”. London: Gerald Duckworth.
- OCDE (2006), “*Competitive Cities in the Global Economy*”.
- Parra Peña, Isidro (1977), “Escrutinio de los Asentamientos Humanos”, Ediciones Tercer Mundo, Colección Tribuna Libre, Colombia.

- Pierre-Philippe Combes, Mayer Thierry And Jacques-Francois Thisse (2008) , “Economic Geography”, Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Policy Research Working Paper 2326. Development Research Group Infrastructure and Environment of the World Bank, Washington, D.C
- Porter, M. E. (1990), “The competitive advantage of nations”, New York: Free Press.
- Porter, Michael (1995), “The competitive advantage of the inner city”, *Harvard Business Review*, Vol. 73 no. 3, mayo-junio, pp. 55-71.
- Porter, Michael (1996), “Competitive Advantage, Agglomeration Economics, and Regional Policy”, *International Regional Science Review*, Vol. 19, no. 1 & 2, pp 85-93.
- Ramírez, Juan Carlos y Rafael Isidro Parra-Peña S. (2010), “Escalafón de la competitividad de los departamentos en Colombia 2009”, Serie estudios y perspectivas CEPAL, Naciones Unidas, No. 21, Oficina en Colombia.
- Romer, Paul (1990), “Endogenous Technological Change”, *Journal of Political Economy*, núm. 98, pp. 71-102.
- Sobrino, Jaime (2002), “Competitividad y ventajas competitivas: revisión teórica y ejercicio de aplicación a 30 ciudades de México”, *Estudios Demográficos y Urbanos* 17 (2).
- Sölvell Örjan, Göran Lindquist, y Christian Ketels (2003), “The cluster initiative greenbook”, Ivory Tower AB: <http://www.cluster-research.org>
- UNFPA y CIDS (2007), “Ciudad, espacio y población: el proceso de urbanización en Colombia”, Universidad Externado de Colombia, Bogotá.
- UN-Habitat (2010), “State of the World's Cities 2010/2011: Cities for All: Bridging the Urban Divide”, Nairobi, Kenya.
- United Nations (2003), Department of Economic and Social Affairs/Population Division World Urbanization Prospects.
- United Nations (2010), Department of Economic and Social Affairs/Population Division World Urbanization Prospects: The 2009 Revision.
- Van Winden, Willem (2006), “Globalisation and Urban Competitiveness: Challenges for Different Types of Urban Regions” en: *Competitive Cities in the Global Economy*.
- Weil, David (2005), “*Economic Growth*”, Addison-Wesley.
- Weissbourd, Robert y Christopher Berry (2004), “The changing dynamics of urban America” Working paper CEO’S for cities. Chicago.

Anexos

**CUADRO A.1
ANEXO ESTADÍSTICO**

Factor	Densidad										
Tema	Demografía	Demografía	Habitat	Habitat	Habitat	Economía	Economía	Economía	Economía	Movilidad	Movilidad
Indicador	Número de personas por Km2	Concentración de la población en los municipios del área metropolitana	Porcentaje de hogares en arriendo que pagan un canon mensual superior a \$500.000 pesos	Promedio diario de pasajeros transportados en el servicio público por hab.	Viviendas por Km2	Millones de Kwh consumidos por Km2	Unidades económicas por Km2	Índice departamental de densidad industrial	PIB metropolitano aproximado	Tiempo promedio de recorrido de ida al trabajo	Tiempo promedio de recorrido a la institución educativa
Escala	Área metropolitana	Área metropolitana	Promedio ponderado por población municipal	Ciudad capital	Área metropolitana	Ciudad capital	Área metropolitana	Escala Departamental	Promedio ponderado por población municipal	Promedio ponderado por población municipal	Promedio ponderado por población municipal
Unidad	Razón	Coficiente espacial de Gini [0,1]	Porcentaje	Tasa por hab.	Razón	Razón	Razón	Razón por Km2	Mil de millones de pesos	Minutos	Minutos
Fuente	DANE	DANE	Censo 2005/ DANE	DANE	Censo 2005/ DANE	Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios	Censo 2005/DANE	EAM / DANE	DANE	Censo 2005/ DANE	Censo 2005/ DANE
Año	2010	2010	2005	2009	2005	2007	2005	2008	2008	2005	2005
Sabana de Bogotá / Cundinamarca	2 260,46	0,88	7,67	7,36	531,56	608 171,60	94,98	1,56	128 052,00	37,15	22,21
Valle de Aburrá y Oriente / Antioquia	1 814,13	0,72	7,60	4,97	459,64	171 973,50	62,42	0,02	41 174,26	27,75	17,57
Cali Metro. / Valle del Cauca	715,09	0,69	5,26	3,29	165,82	107 214,20	18,24	0,04	33 800,77	24,65	18,01
Barranquilla Metro. / Atlántico	1 633,79	0,74	7,35	5,90	309,35	166 101,80	45,33	0,09	17 963,30	25,18	17,09
Cartagena Metro. / Bolívar	743,25	0,64	9,66	4,88	151,37	30 429,73	17,11	0,00	10 384,42	24,27	17,16
Bucaramanga Metro. / Santander	758,59	0,30	4,46	4,94	172,75	16 717,15	33,18	0,01	18 223,44	22,37	17,78
Área Metro. de Centro Occidente / Risaralda	513,22	0,44	2,94	3,72	126,49	24 026,31	15,19	0,04	6 913,90	22,16	17,60
Cúcuta Metro. / Norte de Santander	427,16	0,57	4,64	5,14	95,86	5 620,85	13,27	0,00	4 906,67	22,90	16,42
Montería Metro. / Córdoba	126,25	0,52	4,32	0,74	25,16	1 677,58	3,20	0,00	3 544,66	19,28	17,31
Pasto Metro / Nariño	183,73	0,54	6,47	1,87	40,66	601,38	8,60	0,00	2 613,12	22,55	20,01
Santa Marta Metro. / Magdalena	130,72	0,48	4,67	6,95	26,52	1 813,45	3,00	0,00	3 171,23	19,69	14,32
Manizales Metro. / Caldas	340,74	0,57	4,96	4,71	89,33	10 209,97	8,42	0,02	4 353,84	23,12	17,40
Villavicencio Metro. / Meta	132,95	0,68	2,60	3,81	29,76	2 223,73	5,38	0,00	6 104,89	22,68	17,06
Ibagué / Tolima	365,91	0,00	3,23	5,56	89,82	8 786,08	14,90	0,00	3 876,77	21,92	16,40
Valledupar Metro. / Cesar	62,54	0,65	3,58	0,41	12,79	363,84	1,59	0,00	5 018,25	20,10	15,00
Corredor Industrial de Tunja Metro. / Boyacá	309,48	0,60	1,40	1,56	77,45	154 404,60	15,48	0,00	4 758,69	21,47	18,77
Armenia Metro. / Quindío	663,86	0,47	0,80	1,27	174,98	7 157,93	23,52	0,02	3 599,08	23,28	7,09
Neiva Metro. / Huila	125,67	0,57	3,93	2,22	31,29	2 196,30	4,04	0,00	3 596,65	18,60	14,68

Cuadro A.1, Anexo estadístico (continuación)

Factor				Diversidad											
Tema	Sofisticación de la economía	Sofisticación de la economía	Sofisticación de la economía	Sofisticación de los servicios de salud	Sofisticación de los servicios de salud	Recurso humano y equidad de género	Recurso humano y equidad de género	Recurso humano y equidad de género	Conocimiento, comunicación y acceso a la información	Conocimiento, comunicación y acceso a la información	Conocimiento, comunicación y acceso a la información	Conocimiento, comunicación y acceso a la información	Cultura y espacios de recreación y/o deporte	Cultura y espacios de recreación y/o deporte	Cultura y espacios de recreación y/o deporte
Indicador	Distancia en carretera promedio a un mercado potencial	Índice departamental de densidad industrial de los establecimientos con más de 200 empleados	Número de oficinas bancarias por Km2	Camas de observación y hospitalización Niveles 2 y 3 por Km2	Salas de Quirófanos por Km2	Población con educación superior y/o postgrado	Población que curso media clásica (10 y 11) y/o media técnica (5 y 6)	Empleo femenino	Grupos de investigación (GrupLAC) por Km2	Pasajeros internacionales movilizadoss en los aeropuertos por hab.	Población que habla inglés	Población que sabe usar un computador	Bibliotecas registradas en SINIC por Km2	Equipamientos Culturales - Museos Km2	Manzanas con presencia de parques
Escala	Ciudad capital	Escala Departamental	Área metropolitana	Área metropolitana	Área metropolitana	Área metropolitana	Área metropolitana	Área metropolitana	Departamental y área metropolitana, respectivamente	Ciudad Capital y aledaños	Área Metropolitana	Área Metropolitana	Área Metropolitana	Área Metropolitana	Área Metropolitana
Unidad	Km2	Razón por Km2	Razón por 10 Km2	Razón por 10 Km2	Razón por 10 Km2	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	Razón por Km2	Tasa por hab.	Porcentaje	Porcentaje	Razón por 100 Km2	Razón por 100 Km2	Porcentaje
Fuente	INVIAS	EAM / DANE	Superintendencia Financiera	Ministerio de la Protección Social	Ministerio de la Protección Social	Censo 2005/ DANE	Censo 2005/ DANE	Censo 2005/ DANE	Colciencias	Aeronáutica Civil	Censo 2005/ DANE	Censo 2005/ DANE	Ministerio de Cultura	Ministerio de Cultura	Censo 2005/ DANE
Año	2008	2008	2007	2007	2007	2005	2005	2005	2010	2009	2005	2005	2009	2009	2005
Sabana de Bogotá / Cundinamarca	540,17	0,13	3,14	8,20	2,04	20,08	19,99	43,77	0,51	0,402	7,17	45,44	2,22	1,44	1,61
Valle de Aburrá y Oriente / Antioquia	413,17	0,00	2,16	6,77	1,61	15,34	20,08	40,98	0,30	0,193	4,19	39,18	3,07	1,51	1,34
Cali Metro. / Valle del Cauca	612,33	0,00	0,87	2,59	0,71	14,41	21,01	40,94	0,09	0,181	4,06	37,97	1,72	0,35	1,94
Barranquilla Metro. / Atlántico	564,00	0,01	1,32	6,41	1,10	16,60	20,55	37,14	0,16	0,095	3,70	35,35	2,13	0,79	1,26
Cartagena Metro. / Bolívar	571,67	0,00	0,59	1,70	0,48	16,60	18,24	37,71	0,10	0,287	4,14	31,33	1,70	0,54	1,64
Bucaramanga Metro. / Santander	450,33	0,00	0,83	5,22	0,78	16,81	18,52	42,19	0,16	0,051	3,45	43,67	0,92	0,56	1,26
Área Metro. de Centro Occidente / Risaralda	489,00	0,00	0,54	3,63	0,64	11,01	18,22	36,99	0,07	0,159	3,08	34,26	0,64	0,18	1,48
Cúcuta Metro. / Norte de Santander	639,33	0,00	0,23	2,88	0,43	9,78	17,34	36,62	0,04	0,020	1,13	28,65	0,49	0,27	0,68
Montería Metro. / Córdoba	454,25	0,00	0,06	0,63	0,14	11,12	16,05	29,22	0,01	0,006	1,12	18,74	0,20	0,04	0,74
Pasto Metro / Nariño	976,33	0,00	0,15	0,96	0,19	12,79	17,00	39,42	0,02	0,001	1,85	32,03	0,43	0,25	1,93
Santa Marta Metro. / Magdalena	620,00	0,00	0,09	0,56	0,18	12,99	18,60	36,19	0,02	0,017	2,38	32,31	0,25	0,18	0,90
Manizales Metro. / Caldas	481,83	0,00	0,31	1,04	0,44	15,05	19,90	36,10	0,08	0,026	3,96	38,85	1,20	0,44	1,77
Villavicencio Metro. / Meta	652,00	0,00	0,14	0,63	0,13	12,58	18,62	38,05	0,01	0,000	2,23	37,14	0,15	0,05	0,99
Ibagué / Tolima	576,83	0,00	0,33	2,08	0,35	15,44	19,03	40,46	0,04	0,002	2,60	37,38	0,90	0,14	0,98
Valledupar Metro. / Cesar	652,00	0,00	0,04	0,29	0,06	12,19	15,92	34,82	0,00	0,001	1,25	24,94	0,15	0,05	0,39
Corredor Industrial de Tunja Metro. / Boyacá	540,00	0,00	0,32	3,09	0,81	17,56	16,73	40,21	0,08	0,000	3,22	42,43	1,06	0,69	0,69
Armenia Metro. / Quindío	500,67	0,00	0,58	4,41	0,79	11,00	18,48	34,78	0,06	0,039	1,67	31,02	1,71	1,05	1,50
Neiva Metro. / Huila	726,33	0,00	0,11	1,19	0,18	12,84	17,29	36,97	0,01	0,002	2,25	35,94	0,27	0,15	1,12

Cuadro A.1. Anexo estadístico (continuación)

Factor	Hábitat, Economía, y Sociedad	Hábitat, Economía, y Sociedad	Hábitat, Economía, y Sociedad	Hábitat, Economía, y Sociedad	Hábitat, Economía, y Sociedad	Hábitat, Economía, y Sociedad	Hábitat, Economía, y Sociedad	Hábitat, Economía, y Sociedad	Hábitat, Economía, y Sociedad	Hábitat, Economía, y Sociedad	Hábitat, Economía, y Sociedad
Tema	Bienestar Social	Bienestar Social	Bienestar Social	Bienestar Social	Bienestar Social	Bienestar Social	Bienestar Social	Hábitat y Vivienda	Hábitat y Vivienda	Hábitat y Vivienda	Hábitat y Vivienda
Indicador	Población que saben leer y escribir	Inasistencia por lejanía del establecimiento	Colegios de nivel alto, superior, y muy superior	Tasa de Mortalidad Infantil	Personas afiliadas a una entidad de salud	Personas afiliadas a un fondo de pensiones	Personas que dejaron de consumir las tres comidas	Cobertura de energía eléctrica	Cobertura de alcantarillado	Cobertura de acueducto	Número promedio de personas por cuarto para dormir
Escala	Área Metropolitana	Área Metropolitana	Área Metropolitana	Promedio ponderado por población municipal	Área Metropolitana	Área Metropolitana	Área Metropolitana	Área Metropolitana	Área Metropolitana	Área Metropolitana	Área Metropolitana
Unidad	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	Tasa por cada 1 000 niños	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje de viviendas	Porcentaje de viviendas	Porcentaje de viviendas	Número
Fuente	Censo 2005/ DANE	Censo 2005/ DANE	ICFES	DANE	Censo 2005/ DANE	Censo 2005/ DANE	Censo 2005/ DANE	Censo 2005/ DANE	Censo 2005/ DANE	Censo 2005/ DANE	Censo 2005/ DANE
Año	2005	2005	2009	2008	2005	2005	2005	2005	2005	2005	2005
Sabana de Bogotá / Cundinamarca	94,49	1,05	51,86	14,62	92,08	18,41	4,85	99,22	96,19	97,50	1,73
Valle de Aburrá y Oriente / Antioquia	93,20	0,66	35,11	14,95	92,15	18,29	6,03	98,84	93,78	96,30	1,66
Cali Metro. / Valle del Cauca	96,22	0,85	34,94	14,08	83,97	13,96	5,00	98,87	94,87	97,06	1,56
Barranquilla Metro. / Atlántico	93,94	1,45	23,74	19,68	80,53	8,29	7,76	98,29	81,95	90,55	1,87
Cartagena Metro. / Bolívar	91,21	0,88	24,23	28,49	86,19	6,98	10,38	98,01	68,10	85,60	2,22
Bucaramanga Metro. / Santander	95,55	0,78	48,62	14,97	87,37	12,32	3,12	97,70	91,36	92,67	1,51
Área Metro. de Centro Occidente / Risaralda	93,37	0,63	28,63	15,87	89,73	11,64	4,88	99,27	95,02	97,02	1,63
Cúcuta Metro. / Norte de Santander	92,48	0,95	25,04	18,57	72,52	5,50	4,94	97,84	90,72	93,44	1,96
Montería Metro. / Córdoba	85,98	1,60	20,44	34,67	52,96	4,27	6,67	92,78	21,73	61,39	2,27
Pasto Metro. / Nariño	93,31	1,46	41,36	27,88	81,56	6,93	3,69	98,06	81,77	93,00	1,97
Santa Marta Metro. / Magdalena	91,05	1,18	12,88	29,33	80,43	6,67	16,76	95,15	65,04	76,75	2,29
Manizales Metro. / Caldas	94,84	0,77	31,71	14,34	85,43	14,63	4,77	99,17	94,63	95,85	1,59
Villavicencio Metro. / Meta	94,43	0,71	28,07	25,62	85,13	9,41	5,05	97,94	88,16	89,35	1,70
Ibagué / Tolima	93,50	0,78	31,20	18,16	87,94	10,31	5,08	98,76	94,05	96,06	1,73
Valledupar Metro. / Cesar	86,96	1,33	20,02	32,73	83,69	4,11	10,99	90,54	79,02	87,95	2,28
Corredor Industrial de Tunja Metro. / Boyacá	94,55	1,01	42,82	18,50	89,20	10,97	5,04	97,86	82,80	94,49	1,69
Armenia Metro. / Quindío	93,44	1,07	26,24	17,63	88,36	6,22	8,38	98,60	94,41	97,92	0,73
Neiva Metro. / Huila	92,71	0,93	34,22	20,73	90,80	9,49	7,89	96,51	87,17	93,22	1,72

Cuadro A.1, Anexo estadístico (conclusión)

Factor	Institucionalidad	Institucionalidad	Institucionalidad
Tema	Institucionalidad	Institucionalidad	Institucionalidad
Indicador	Indicador de desempeño fiscal	Indicador de desempeño integral	Participación electoral
Escala	Promedio ponderado por población municipal	Promedio ponderado por población municipal	Área Metropolitana
Unidad	Índice positivo [0-100]	Índice positivo [0-100]	Relación entre el número de votantes y el total potencial
Fuente	DDT-DNP	DDT-DNP	Registraduría Nacional del Estado Civil
Año	2009	2009	2007
Sabana de Bogotá / Cundinamarca	73,28	80,98	49,79
Valle de Aburrá y Oriente / Antioquia	75,20	82,22	53,13
Cali Metro. / Valle del Cauca	64,41	67,97	47,72
Barranquilla Metro. / Atlántico	67,31	77,93	49,15
Cartagena Metro. / Bolívar	64,99	55,19	46,80
Bucaramanga Metro. / Santander	69,93	66,44	61,73
Área Metro. de Centro Occidente / Risaralda	65,00	64,08	54,53
Cúcuta Metro. / Norte de Santander	61,34	78,48	51,02
Montería Metro. / Córdoba	65,49	48,24	61,22
Pasto Metro / Nariño	64,44	77,90	59,77
Santa Marta Metro. / Magdalena	68,64	41,96	54,61
Manizales Metro. / Caldas	67,71	76,23	57,00
Villavicencio Metro. / Meta	65,96	69,48	61,76
Ibagué / Tolima	64,48	76,54	55,31
Valledupar Metro. / Cesar	65,57	62,53	55,05
Corredor Industrial de Tunja Metro. / Boyacá	68,93	75,25	66,89
Armenia Metro. / Quindío	64,10	78,27	58,56
Neiva Metro. / Huila	62,47	65,91	56,69

Fuente:



NACIONES UNIDAS

Serie

CEPAL

estudios y perspectivas

Números publicados

Un listado completo así como los archivos pdf están disponibles en

www.cepal.org/publicaciones

23. Metrópolis de Colombia. Aglomeraciones y desarrollo. Juan Carlos Ramírez J. y Rafael Isidro Parra-Peña, (LC/L.3610, LC/BOG/L.23, 2013).
22. De las telecomunicaciones a las TIC: Ley de TIC de Colombia (L1341/09). (LC/L.3321, LC/BOG/L.22), 2013.
21. Escalafón de la competitividad de los departamentos en Colombia, 2009. Juan Carlos Ramírez, Rafael Isidro Parra-Peña LC/L.3311- P-LC/BOG/L.21), N° de venta: S.11.II.G.29 (US\$10.00), 2010.
20. Desarrollo regional y políticas de promoción del desarrollo económico local: la experiencia de tres departamentos colombianos, Alberto Maldonado Copello , (LC/L.3217- P-LC/BOG/L.20), N° de venta: S.09.II.G.37 (US\$10.00), 2010.
19. Escalafón de la competitividad de los departamentos en Colombia 2006, Juan Carlos Ramírez, Rafael Isidro Parra-Peña (LC/L.3010 LC/BOG/L.19), N° de venta: S.09.II.G.17 (US\$10.00), 2009.
18. La medida de necesidades básicas insatisfechas (NBI) como instrumento de medición de la pobreza y focalización de programas, Oscar Fresneda, (LC/L.2840-P-LC/BOG/L.18), N° de venta: S.07.II.G.163 (US\$10.00), 2007.
17. Las brechas entre el campo y la ciudad en Colombia 1990-2003, y propuestas para reducirlas, Jaime Forero Álvarez y Sorne Ezpeleta Merchán, (LC/L.2683-P-LC/BOG/L.17), N° de venta: S.07.II.G.34 (US\$10.00), 2007.
16. Escalafón de la competitividad de los departamentos en Colombia, Juan Carlos Ramírez, Horacio Osorio y Rafael Parra-Peña, (LC/ L.2684-P-LC/BOG/L.16), N° de venta: S.07.II.35 (US\$ 10.00), 2007.
15. El mercado laboral y la seguridad en Colombia en los inicios del siglo XXI, Stefano Farné, Eduardo Granados y Carlos Andrés Vergara, (LC/L.2818-P-LC/BOG/L.15), N° de venta: S.06.II.G.142 (US\$ 10.00), 2006.
14. La estratificación socioeconómica para el cobro de los servicios públicos domiciliarios en Colombia ¿Solidaridad o focalización?, María Cristina Alzate, (LC/L.2604-P-LC/BOG/L.14), N° de venta: S.06.II.G.130 (US\$ 10.00), 2006.
13. Determinantes de la pobreza en Colombia, 1996-2004, Jairo Núñez, Juan Carlos Ramírez, Laura Cuesta, (LC/L.2569-P LC/BOG/L.13), N° de venta: S.06.II.G.109 (US\$ 10.00), 2006.
12. Esfuerzos y herencias sociales en la desigualdad de ingresos en Colombia, Jairo Núñez, Juan Carlos Ramírez, Bibiana Taboada, (LC/ L.2569-P-LC/BOG/L.12), N° de venta: S.06.II.G.XX (US\$ 10.00), 2006.

- El lector interesado en adquirir números anteriores de esta serie puede solicitarlos dirigiendo su correspondencia a la Unidad de Distribución, CEPAL, Casilla 179-D, Santiago, Chile, Fax (562) 210 2069, correo electrónico: publications@cepal.org.

Nombre:

Actividad:

Dirección:

Código postal, ciudad, país:

Tel.:..... Fax:..... E.mail:.....