

Cambio demográfico y desigualdad social en Venezuela al inicio del tercer milenio



Urbanización y metropolización al inicio del siglo XXI. Tendencias dominantes

Sonia Barrios

Sonia Barrios

Arquitecta (Universidad Central de Venezuela-UCV) con Doctorado en Planificación Regional (Universidad de California, Berkeley-USA). Profesora e Investigadora del Área Urbano-Regional del Centro de Estudios del Desarrollo (CENDES/UCV) y Coordinadora de la Especialización en Planificación y Gestión Locales (CENDES/UCV).

Urbanización y metropolización al inicio del siglo XXI.

Tendencias dominantes

Sonia Barrios

Cerca de la mitad de la población mundial vive hoy día en las áreas urbanas, y alrededor del 38% de esa población urbana se concentra en las ciudades de 1 millón y más de habitantes. Conociendo que todas estas cifras tenderán a incrementarse en el tiempo, cabe pensar que los múltiples problemas que aquejan a la humanidad tenderán a ser crecientemente urbanos; y, más aún, que su solución tendrá necesariamente que ser buscada en las ciudades. De allí la importancia de conocer más en detalle qué especificidades presentan los procesos de urbanización y metropolización en una etapa signada por la transición hacia un nuevo arreglo societal.

I. Urbanización: hacia la culminación del proceso

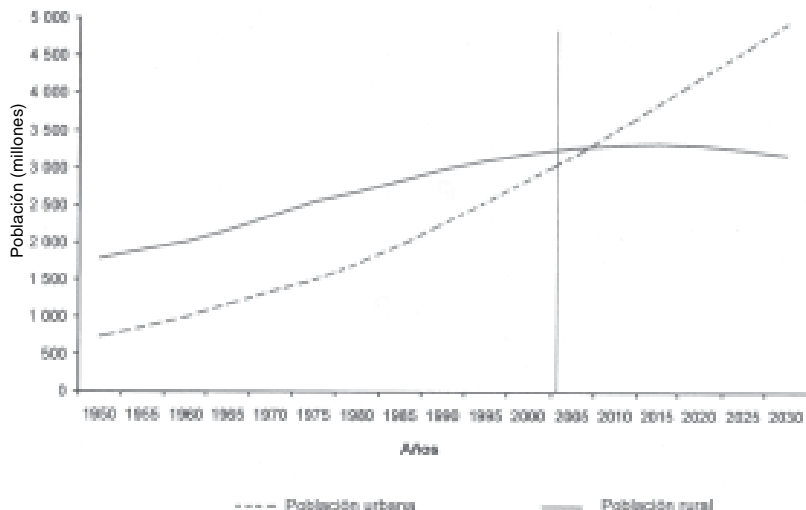
A. Urbanización real y urbanización virtual

El Centro para los Asentamientos Humanos de las Naciones Unidas: UN-Habitat, en dos informes recientes titulados: *Estado de las ciudades del mundo 2001* y *Prospecto de la urbanización mundial. Revisión 2003*, hace varios señalamientos de sumo interés para los estudiosos de los procesos de urbanización y de concentración urbana o metropolización. Para empezar, anuncia que en el año 2007 deberá producirse el histórico punto de inflexión a partir del cual la proporción de población urbana a escala mundial empezará a superar la de la población rural, tal como lo muestra el Gráfico 1.

Seguidamente, la citada organización plantea que con casi la mitad de su población viviendo en ciudades se puede considerar hoy día que el mundo está completamente urbanizado. Y para sustentar tal planteamiento argumenta que gracias a los modernos sistemas de transporte y a las nuevas tecnologías de información y comunicación «*aún las sociedades más rurales sobre la tierra están, en mayor o menor medida, entretnejidas en una red global de ciudades*», las cuales tienen el poder de «conectar a todos los lugares y a todos los pueblos en una unidad productiva en constante adaptación» (UN-Habitat,

2001: 6-8). De donde se desprende que el proceso de urbanización avanza actualmente por dos vías: una real y otra virtual.

Gráfico 1
Población urbana y rural del mundo, 1950-2030.



Fuente: UN-Habitat, 2003, p.9

B. La obsolescencia de las tesis anti-urbanas

Si se acepta que el mundo ya está —o pronto estará— completamente urbanizado pierden vigencia las tesis anti-urbanas que predominaron en América Latina durante la segunda mitad del siglo XX. Para entonces la urbanización acelerada era vista como un proceso destructivo que despoblaba el campo y congestionaba a las ciudades, generando problemas de difícil solución en los dos ámbitos territoriales. Para contrarrestar tales tendencias las políticas territoriales se orientaron entonces a frenar el crecimiento de las grandes aglomeraciones con miras a alcanzar un crecimiento regional más equilibrado (Hauser, 1961; UN-Habitat, 1995; 2001)

Hoy día en cambio, ante el avance indetenible de los procesos de urbanización y concentración urbana y ante el protagonismo que han alcanzado las ciudades dentro de la nueva era del conocimiento, se empieza a reconocer, en primer lugar, que para los individuos y sus familias, las áreas urbanas ofrecen mejores oportunidades de generación de ingresos tanto a través de las actividades formales como informales, lo que explica las migraciones campo-ciudad; y, en segundo lugar, que el desarrollo nacional está indisolublemente ligado al desarrollo de las ciudades ya que estas últimas son clave para el avance social general, la sustentabilidad ambiental y la viabilidad económica de los países (Banco Mundial, 2000; UN-Habitat, 2001).

Sin embargo, de acuerdo a la información disponible, el enfoque anti-urbano tiene todavía muchos seguidores, principalmente en los países menos desarrollados. De hecho, en el 2003, el 52,0% de dichos países manifestó insatisfacción con la distribución espacial de sus poblaciones mientras sólo el 11,0% de los países desarrollados mantuvo la misma opinión. Más aún, para el mismo año casi las tres cuartas partes de los 146 países en desarrollo habían aprobado leyes destinadas a reducir el flujo de personas hacia las áreas metropolitanas (UN-Habitat, 2003:3).

II. La paradoja latinoamericana: altamente urbanizada e insuficientemente desarrollada

Los materiales reseñados contienen también valiosa información estadística sobre el avance del proceso de urbanización en distintas partes del mundo. Sobre el particular, llama inicialmente la atención el comportamiento muy dispar de las denominadas grandes áreas continentales, las cuales de acuerdo a sus niveles de urbanización y desarrollo relativo pueden ser agrupadas en tres grandes bloques: el primer de ellos está conformado por Europa, Norte América y Oceanía, donde se verifica una fuerte correspondencia entre altos niveles de desarrollo y altos niveles de urbanización. El segundo bloque engloba a África y Asia, insuficientemente urbanizadas e integradas fundamentalmente por países de menor desarrollo relativo. Finalmente, en el tercer bloque se encuentra América Latina y el Caribe, un área que frente las anteriores aparece sorprendentemente como altamente urbanizada e insuficientemente desarrollada. Así mismo, la información manejada permite observar los diferentes ritmos en que avanza el proceso de urbanización en los ámbitos territoriales indicados (Cuadro 1).

Cuadro 1
Grandes áreas continentales
% Población urbana y tasas de crecimiento anual 2000-2030

Grandes Áreas Continentales	Población urbana (%)		Tasas crecimiento (%)
	2000	2030	2000-2030
Más desarrolladas:			
Europa	72,7	79,6	0,10
Norteamérica	79,1	86,9	1,16
Oceanía*	72,7	74,9	1,83
Menos desarrolladas:			
África	37,1	53,5	3,10
Asia**	37,1	54,5	2,22
Latinoamérica/Caribe	75,5	84,6	1,42

* Excluye Melanesia, Micronesia y Polinesia

** Excluye Japón

Fuente: UN-Habitat, 2003, tabla 5 y p. ix. Elaboración propia.

Centrando ahora la atención en el caso de los países más poblados de América Latina, vemos que en la mayoría de ellos la población urbana supera el promedio continental, ya de por sí bastante elevado como queda en evidencia en el cuadro anterior. Venezuela, en especial, se ubica entre los países más urbanizados del continente al presentar una cifra de 86,9% de población urbana para el año 2000, la cual deberá llegar al 91,9% dentro de tres décadas. Hay que convenir entonces, parafraseando el informe de las Naciones Unidas, que existen sobradas razones para decir que el continente está hoy día completamente urbanizado. Ahora bien, si existe una fuerte correlación entre los niveles de urbanización y de desarrollo alcanzados por un dado país ¿cómo explicar lo que podría calificarse de «paradoja latinoamericana»; es decir, su ubicación entre las regiones en vías de desarrollo?

Cuadro 2
América Latina. Países seleccionados
% Población urbana 1970 – 2030.

América Latina Países seleccionados	% población urbana		
	1970	2000	2030
Argentina	78,9	89,5	93,7
Brasil	55,8	81,1	91,3
Colombia	56,6	74,9	85,2
Chile	75,2	85,9	92,3
México	59,0	74,7	82,9
Perú	57,4	72,8	82,6
Venezuela	71,6	86,9	91,9

Fuente: UN-Habitat, 2002, tabla A.2

III. Metropolización: nuevas configuraciones territoriales

En años recientes el proceso de metropolización ha sufrido importantes mutaciones, las cuales se expresan en distintas escalas territoriales obedeciendo a procesos simultáneos de concentración y dispersión territoriales. Así, por un lado, desde la óptica continental y nacional se generaliza el fenómeno del gigantismo urbano, y por otro lado, desde la óptica local y regional la figura de la ciudad difusa o ciudad-región y la de las constelaciones urbanas o megalópolis empiezan a afianzarse como las representaciones más emblemáticas del actual proceso de concentración urbana, posición antes ocupada en forma exclusiva por las áreas metropolitanas tradicionales (Monclús, 1998; De Mattos, 2002; Capel, 2002).

A. El gigantismo urbano:

Si nos atenemos a lo que ocurre a escala mundial, observamos que en los últimos 20 años se ha multiplicado el número de ciudades millonarias, dinámica liderada por las megaciudades, i.e. por aglomeraciones urbanas de 10 millones y más de habitantes (Gilbert, 1996; De Las Rivas, 1999). Se espera además, que este proceso siga operando en el futuro inmediato pero a un ritmo más pausado, reflejando la tendencia a la baja sustancial y generalizada de las tasas de crecimiento natural de la población mundial (Cuadro 3)

Cuadro 3
Proliferación de ciudades gigantes a escala mundial
1980 - 2015.

Tamaño	Número de ciudades			% población mundial		
	1980	2000	2015	1980	2000	2015
10 mill. y más	5	18	22	4,7	8,8	9,3
5 - 10 mill	21	24	39	9,1	5,8	7,0
Subtotal:	26	42	61	13,8	14,6	16,3
1 - 5 mill.	213	345	480	22,5	23,1	23,7
0,5 - 1 mill.	269	419	510	10,8	10,2	9,3
< 0,5 mill.	s.i.	s.i.	s.i.	52,9	52,1	50,8
Total	s.i.	s.i.	s.i.	100,0	100,0	100,0

Fuente: UN-Habitat, 2003: tabla A.17. Elaboración propia.

En lo que atañe a la distribución a escala continental de las ciudades de 5 millones y más de habitantes, las cuales se espera concentrarán alrededor del 16,3% de la población urbana mundial para el año 2015, se observa que la mayoría de ellas estará ubicada en Asia, un área que junto con África vive actualmente un acelerado proceso de urbanización. Frente al fenómeno asiático, el número de aglomeraciones localizadas en América Latina y el Caribe, Europa y Norte América luce bastante modesto, reflejando la situación de un conjunto de ámbitos territoriales en donde el proceso de urbanización, en términos reales, está a punto de culminar (Cuadro 4).

Cuadro 4
Distribución geográfica ciudades gigantes a escala mundial
1970 - 2015.

Grandes áreas continentales	Número de ciudades > 5 millones de habitantes		
	1970	2000	2015
Más desarrolladas	8	10	14
Europa	5	6	6
Norteamérica	3	4	8
Oceania*	-	-	-
Menos desarrolladas:	18	32	47
África	1	2	4
Asia**	13	23	35
Latinoamérica/Caribe	4	7	8
Mundo	26	42	61

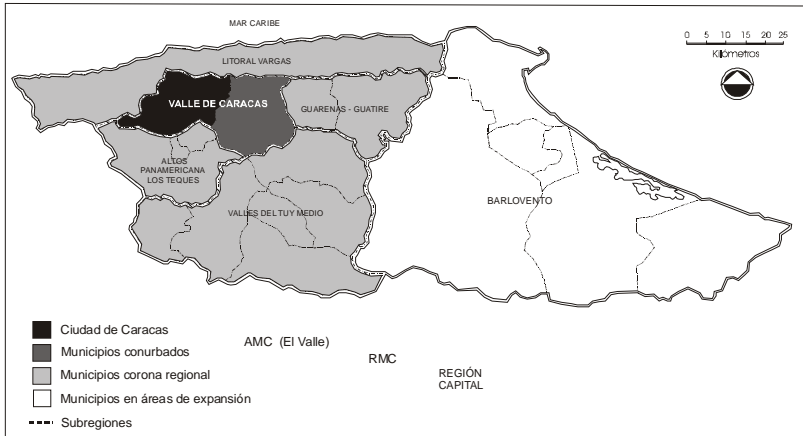
Fuente: Ibidem

En el caso de América Latina, las 8 ciudades indicadas en el cuadro precedente son por orden de tamaño las siguientes: Ciudad de México, Sao Paulo, Buenos Aires, Río de Janeiro, Santiago de Chile, Bogotá, Lima y Belo Horizonte, esta última una capital regional brasilera. Caracas, que en 1980 ocupaba la octava posición entre las metrópolis latinoamericanas, se ubica en la décima tercera posición en el año 2001. Sin embargo, hay que tener en cuenta los criterios adoptados en cada caso para definir el ámbito territorial y consecuentemente, la magnitud poblacional de las concentraciones urbanas consideradas. En otras palabras, ¿se trata de áreas metropolitanas, regiones metropolitanas o megalópolis? Este es un punto importante a precisar de ahora en adelante, dada la coexistencia de diferentes configuraciones metropolitanas.

B. Del área metropolitana a la región metropolitana o ciudad-región

Las tradicionales áreas metropolitanas de base industrial, resultantes del proceso de expansión de un núcleo central sobre su entorno inmediato —suburbanización—, se caracterizaban por ser monocéntricas, compactas y territorialmente extendidas. Éste sería el caso de los cinco Municipios que integran el llamado Valle de Caracas —AMC—, ahora conocido como Distrito Metropolitano. Estas áreas metropolitanas estaban limitadas por una corona regional poco poblada, con amplios espacios abiertos y una serie de pequeños núcleos urbanos totalmente dependientes de la aglomeración principal, tal como ocurría con la Región Metropolitana de Caracas —RMC—, la cual, además, estaba inserta en un ámbito territorial más amplio entonces denominado Región Capital (Figura 1).

Figura 1
A.M.Caracas, R.M.Caracas y Región Capital.



Fuente: Adaptado de FPECM, 1998.

A finales del siglo XX, a raíz de los profundos cambios que experimenta la economía mundial, este modelo de configuración metropolitana se reestructura, otorgándole creciente protagonismo a las modernas regiones metropolitanas, también conocidas como ciudades-región o ciudades dispersas. Estas últimas son ahora de carácter policéntrico, reflejando no sólo la expansión, en forma dispersa, de la metrópoli compacta sobre su periferia inmediata, sino también la activación de su sistema de ciudades subsidiario (periurbanización). La dinámica demográfica que presentan los diferentes componentes de la Región Capital entre los años 1950 y 2001, tal como se aprecia en el Cuadro 5 y el Gráfico 2, tipifica muy bien los procesos aquí analizados (Barrios, 2000; 2002).

Cuadro 5
AMC, RMC y Región Capital. Dinámica demográfica 1950-2001.
 (miles habitantes)

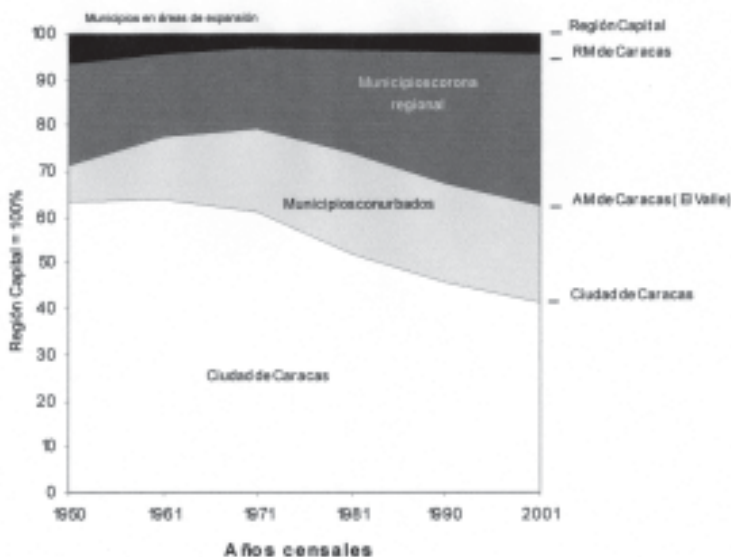
Ámbitos funcionales	Años censales					
	1950	1961	1971	1981	1990	2001
AM de Caracas*	705	1.360	2.152	2.566	2.686	2.771
Corona Regional	217	315	472	790	1.133	1.480
RM de Caracas**	922	1.675	2.620	3.376	3.819	4.216
Área de expansión	64	75	87	16	156	204
Región Capital	986	1.750	2.717	3.492	3.975	4.465

* Valle de Caracas

** Valle de Caracas más Edo. Vargas y 11 Municipios del Estado Miranda

Fuente: Elaboración propia a partir de datos OCEI 1950-1990; INE, 2001

Gráfico 2
Reestructuración de la Región Capital 1950-2001.
 (Región Capital= 100%)



Fuente: Ibídem

IV. Nuevas configuraciones territoriales

A. La ciudad-de-ciudades:

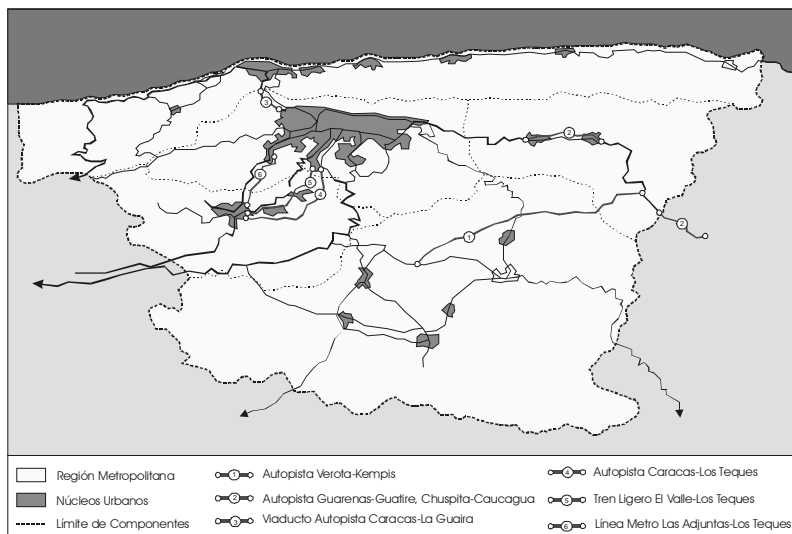
Entre los factores que impulsan el actual proceso de reestructuración metropolitana se encuentran los siguientes:

- i) La actual revolución tecnoproductiva y organizacional, la cual requiere la presencia de un potente sector de servicios avanzados y el apoyo estratégico de las nuevas tecnologías de información y comunicación (TIC);
- ii) La creciente desagregación y especialización del sector productivo, el cual funciona ahora como un racimo de empresas y plantas ubicadas crecientemente en las periferias metropolitanas y en otras regiones dentro y fuera de los ámbitos nacionales;
- iii) Las facilidades de movilización de personas, carga, capitales e información que ofrecen los nuevos sistemas de transporte y las TIC; y
- iv) La búsqueda de tierras más baratas tanto para usos residenciales como industriales y comerciales (De Mattos, 2002; Capel, 2002).

Desde el punto de vista territorial las grandes áreas metropolitanas pasan entonces a concentrar las sedes gerenciales de las grandes empresas, el sector de servicios avanzados —consultorías, asesorías legales, marketing, investigación & desarrollo, ingeniería, publicidad—, así como los segmentos más estratégicos de los sectores de transporte y telecomunicaciones. En consecuencia, a diferencia de un pasado reciente, se establecen fuertes relaciones de interdependencia entre la ahora denominada ciudad metropolitana y las unidades productivas ubicadas dentro y fuera de su área de influencia inmediata. Estas relaciones de interdependencia se refuerzan en la medida en que los núcleos urbanos circunvecinos aumentan su población, fortalecen y diversifican su base económica y logran dotarse de algunas centralidades —servicios y equipamientos urbanos de cierto porte—, y de un excelente sistema de transporte. Por consiguiente, como ya se sugirió anteriormente, la unidad realmente representativa de la moderna metrópolis de servicios es la región metropolitana y, más concretamente, la red de ciudades que la identifica también llamada ciudad-de-ciudades (Trullén, 98).

El desarrollo y la consolidación de estas redes de ciudades se convierte entonces en uno de los instrumentos más importantes y novedosos de las nuevas políticas urbanas y territoriales. Además, esta nueva visión del fenómeno metropolitano permite sobrepasar las preocupaciones recientes por la aparente pérdida de dinamismo demográfico del AMC, puesto que su verdadera dimensión poblacional y económica viene dada, antes que nada, por su región metropolitana —RMC—. Es decir, por una concentración poblacional de 4,3 millones de personas para el año 2001 (Barrios, 2002). Sin embargo, cabe advertir que la metrópoli caraqueña sólo empezará a funcionar como una verdadera ciudad-de-ciudades cuando empiece a operar la moderna red de transporte que la conectará con los núcleos urbanos de la corona regional (Figura 2).

Figura 2
Conformación de la gran ciudad-de-ciudades
Propuestas de accesibilidad al Valle de Caracas.



Fuente: FPECM, 1998.

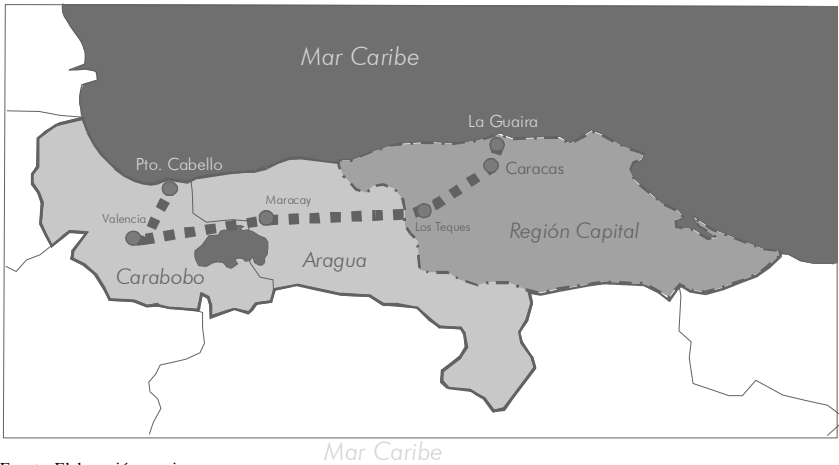
B. Las megalópolis o constelaciones urbanas:

En la medida en que las áreas metropolitanas tradicionales se expanden hacia sus coronas regionales se crean las condiciones para que empiecen a integrarse, primero funcionalmente y después territorialmente, con áreas metropolitanas vecinas dando lugar al surgimiento de las denominadas megalópolis, constelaciones urbanas o metrópoli-de-metrópolis de ámbito regional (Veltz, 1996). Este proceso se lleva a cabo principalmente a lo largo de los grandes ejes de transporte, lo que determina según las condiciones físicas existentes, que estas megalópolis sean de tipo radial, como ocurre con Ciudad de México o de tipo axial, como se observa en el caso del eje Caracas/La Guaira-Maracay-Valencia/Puerto Cabello, que une a los dos puertos marítimos más importantes del país (Iracheta, 2002; Negrón, 2001).

Actualmente la megalópolis venezolana concentra una población de 7,8 millones de habitantes, ofreciendo así importantes economías de aglomeración para las empresas ubicadas en sus cercanías. Además, hay que tomar en cuenta que en el país existen otros corredores urbanos en proceso de consolidación, los cuales ya habían sido identificados por CORDIPLAN hace tres décadas atrás. A saber: Maracaibo-Costa Oriental del Lago, que concentra hoy día unos 2,4 millones de habitantes; Barquisimeto y área de influencia inmediata; Barcelona-Puerto La Cruz-Cumana; Ciudad Guayana-Ciudad Bolívar; y la metrópoli binacional San Cristóbal-La Fría-Cúcuta (CORDIPLAN, 1975; Urdaneta 2000).

Sin embargo, se trata en todos los casos de configuraciones metropolitanas de tamaño modesto comparadas con las existentes en los países desarrollados. Concretamente, las gigantescas megalópolis conformadas alrededor de las ciudades de Boston y Washington; y de Cleveland y Detroit, en los Estados Unidos, ambas cercanas a los 50 millones de habitantes; la megalópolis que abarca Tokio y otras importantes aglomeraciones urbanas japonesas, con 45 millones de habitantes; y la llamada megalópolis renana, ubicada en Alemania con 33 millones de habitantes.

Figura 3
Eje Caracas-Maracay-Valencia.



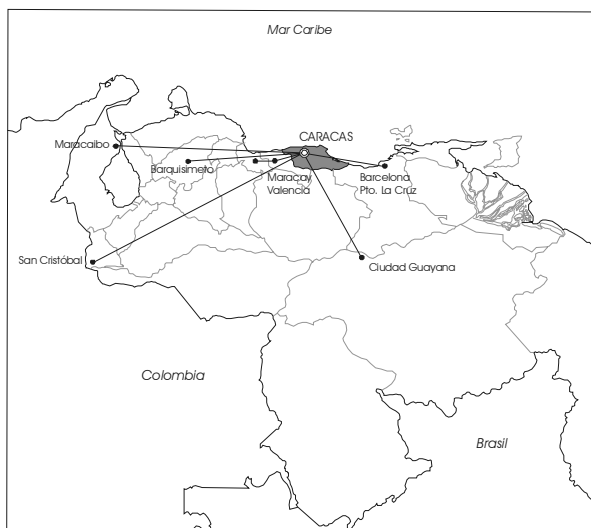
Fuente: Elaboración propia.

C. Redes virtuales y posicionamiento urbano:

Dada la creciente globalización económica, las metrópolis deben afrontar el reto adicional de lograr posicionarse favorablemente en redes urbanas de ámbito nacional y supranacional. Las expresiones «ciudad global» y «ciudad regional» de reciente factura, intentan justamente describir las relaciones de poder que se establecen al interior de las estructuras examinadas (Barrios, 2000).

En el caso de Caracas, la fortaleza de su terciario superior aunada a la amplia dispersión geográfica que muestran los sectores estratégicos de la economía venezolana —petrolero, gasífero, siderúrgico, hidroeléctrico—, determinan que la ciudad-capital funcione presentemente como una metrópoli-de-metrópolis de ámbito nacional (Barrios, 2002). Cabe resaltar, que dentro de esta red, el eje Caracas-Maracay-Valencia juega un rol fundamental. Finalmente, el simple hecho de servir de sede a PDVSA, una empresa de porte mundial, permite ubicar a Caracas, a pesar de ser una concentración de tamaño modesto, entre las llamadas ciudades continentales (Taylor y Walker, 2001).

Figura 4
Caracas: La gran metrópoli-de-metrópolis. Principios años 2000.



Fuente: S. Barrios, 2002.

V. Implicaciones para las políticas públicas

Son varias las conclusiones que se desprenden de los planteamientos expuestos en páginas anteriores, todas ellas con profundas implicaciones para la formulación de políticas públicas en el campo urbano-regional. Entre ellas, cabe destacar las siguientes:

- En el marco de presente revolución tecno-productiva e informacional, las ciudades han reafirmado su condición de piezas clave para el desarrollo integral de naciones, entidades federales y municipios. En otras palabras, es a través de la activación de los núcleos urbanos y principalmente de las grandes aglomeraciones que se logra incorporar las áreas rezagadas al proceso antes mencionado. En consecuencia, no tiene más sentido la disyuntiva: desarrollo del centro vs. desarrollo de la periferia. Lo que se busca ahora es el aprovechamiento de las potencialidades locales y regionales a todo lo largo y ancho de la geografía nacional.
- Sin embargo, para que estas redes de cooperación urbana logren efectivamente consolidarse y para que no se vean sobrepasadas por las que se estructuran a escalas suprarregional y supranacional, es indispensable contar en los ámbitos local y regional, con una sociedad y un liderazgo esclarecidos y emprendedores que logren combinar la necesaria apertura externa con la cohesión interna, tanto en términos económicos como sociales.

- Para lograr la gobernabilidad de estas redes urbanas, hay que trabajar a partir de múltiples visiones territoriales y sectoriales superpuestas, lo que implica la coexistencia e interacción de autoridades locales y supralocales de distinta naturaleza: gobiernos metropolitanos, consorcios y asociaciones municipales, entre otras (Carbonell, 2002; Polèse, 2001; Nel.lo, 2002).

Bibliografía

Banco Mundial. *En el umbral del siglo XXI. Informe sobre el desarrollo mundial 1999-2000*. Madrid- Barcelona-México, Ediciones Mundi-Prensa, 2000.

Barrios, Sonia. Áreas Metropolitanas: ¿Qué ha cambiado? El caso del Área Metropolitana de Caracas. Caracas, *Cuadernos del CENDES* 43, 2000.

_____. La Caracas metropolitana. De la ciudad compacta a la metrópoli-de-metrópolis, en Orellana, A. (Editor), *El desafío de las áreas metropolitanas en un mundo globalizado. Una mirada a Europa y América Latina*. Barcelona, IET/ICCI/IEUT, 2002.

Capel, Horacio. Redes, chabolas y rascacielos. Las transformaciones físicas y la planificación de las áreas metropolitanas. En Orellana, A. (Editor), *El desafío de las áreas metropolitanas*, o.c. 2002

Carbonell, Francesc. Las claves de la planificación territorial de Barcelona En Orellana, A. (Editor), *El desafío de las áreas metropolitanas*, o.c. 2002

De las Rivas, Juan Luis: La naturaleza de la ciudad-región: paisaje, artificio, lugar, en *Revista Urbana*, volumen 4 (24), Caracas, 1999.

De Mattos, Carlos. Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo, en *Revista Eure*, XXV (76), Santiago de Chile, 1999.

FPECM. *Caracas metropolitana. Temas prioritarios para la ciudad*. Plan Estratégico Caracas Metrópoli 2010, Caracas, 1998.

Gilbert, Alan (Editor). *The mega-city in Latin America*. Tokio-New York-Paris, United Nations University Press, 1996.

Hauser, Philip. *Urbanización en América Latina*, Paris, UNESCO, 1961

INE. *XIII Censo Nacional de Población y Vivienda 2001*.

Iracheta, Alfonso. Gobernabilidad en la zona metropolitana de Valle de México. En Orellana, A. (Editor), *El desafío de las áreas metropolitanas*, o.c. 2002

Monclús, Francisco J. (editor). *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporànea, 1998.

Negrón, Marco. *Ciudad y modernidad. El rol del sistema de ciudades en la modernización de Venezuela*, Caracas, Ediciones Instituto de Urbanismo – Comisión de Estudios de Postgrado FAU-UCV, 2001.

Nel.lo, Oriol. Las grandes ciudades en Europa y América Latina: dinámicas, retos y gobernación. En Orellana, A. (Editor), *El desafío de las áreas metropolitanas* o.c, 2002.

OCEI. *Censos Nacionales de Población y Vivienda 1950-1991*

Polèse, M.. Cómo las ciudades producen riqueza en la nueva era de la información: desafíos para la administración urbana en los países en desarrollo, en *Revista Eure*, vol. XXVII (81), Santiago de Chile, 2001.

Taylor, Peter J. y Walker, D.R. F. World cities: a first multivariate analysis of their service complexes, *Urban Studies*, volumen 38 (1), University of Glasgow, enero 2001.

UN-HABITAT. *The state of the world's cities 2001*. Nairobi, 2001.

_____. *World Urbanization Prospects. The 2003 Revision*. Nairobi, 2003.

Urdaneta, Alberto. Desarrollo urbano y vivienda en la integración binacional. En *Cuadernos del CENDES*, volumen 17 (44). Caracas, mayo-agosto 2000.

Veltz, P. *Mondialisation villes et territoires. L'économica d'archipel*. París, PUF, 1996.

Violich, Francis y Daughters, R.. *Urban Planning for Latin America*.. Boston, OG&H, 1987.