

Editorial

ESTE ESPECIAL DE CUADERNOS DE GEOGRAFÍA: *Revista Colombiana de Geografía* tiene como antecedente el Seminario internacional *Miradas geográficas a las ciudades latinoamericanas*, organizado por la Embajada de Francia en Colombia, el Instituto Francés de Estudios Andinos y las unidades de geografía de las Universidades Nacional de Colombia y Los Andes. El evento se desarrolló los días 21 y 22 de mayo del 2014 y convocó conocidos investigadores franceses y latinoamericanos de los cuales, algunos participaron con artículos para esta edición. El objetivo principal del seminario era reflexionar sobre las lógicas contemporáneas de las ciudades y, específicamente, el fenómeno metropolitano, extendido en América Latina, el cual posee una dinámica específica, que lo hace distintivo y que determina políticas particulares.

El dossier de *Cuadernos de Geografía* fue organizado bajo esa premisa, con una convocatoria más amplia atendida desde varios países. Se estructuró en tres ejes: sistemas urbanos y redes metropolitanas; la geografía social de la ciudad y su extensión metropolitana; e integración, ambiente y seguridad: retos en la gobernanza metropolitana. Esta presentación inicia con una disquisición sobre la naturaleza de la urbanización en el subcontinente y las condiciones de su particularidad. Luego se desarrollan cada uno de los ejes, presentando allí los contenidos del dossier.

La metrópoli es, sin duda, una realidad constitutiva de nuestro tiempo y los numerosos intentos por comprenderla han derivado a menudo en nociones polisémicas. Entretanto, parece imposible profundizar en un debate que la erija como centro sin enfrentar la complejidad del fenómeno urbano, que involucra procesos de urbanización y metropolización, formas de ciudad y de lo urbano y, fundamentalmente, la historicidad del objeto en cuestión. En otras palabras, discutir el fenómeno urbano conduce a la definición del periodo tratado y al espacio geográfico que le es indisoluble.

Lo urbano aparece, se manifiesta, se revela, ayer y hoy, como existencia concreta del espacio geográfico, arrojando luces y sombras. De allí la necesidad de abordarlo como fenómeno, cuya explicación es, pues, indispensable para

ofrecer una interpretación sistemática de la vida social en el pasado y en el presente, sin olvidar las tendencias que anticipan el futuro. Ya Beaujeu-Garnier y Chabot (1963) habían alertado sobre la pertinencia del término ‘fenómeno’ para referirse al surgimiento sorprendente de lo urbano y a lo que puede tener de paradójico el desarrollo de las ciudades. Abordar el fenómeno urbano supone un esfuerzo por considerar, al mismo tiempo, la ciudad, la metrópoli, la red urbana y el proceso de urbanización.

El fenómeno urbano adquiere aún mayor importancia a partir de la segunda posguerra, cuando la división internacional del trabajo incorpora nuevas regiones y, en consecuencia, se implanta o consolida un nuevo sistema técnico, el cual contribuye a reforzar las formas capital-intensivas de producción y circulación. El corolario es la acelerada reorganización y redistribución de la producción, del empleo y del consumo. Podría decirse que, en gran medida, el mundo se vuelve urbanizado, pero también, como nunca antes, las diferencias entre los espacios son más evidentes. La visión única del fenómeno, que hacía de un proceso histórico particular —la urbanización de los países desarrollados— un parámetro de análisis de los demás procesos particulares, comienza a ser puesta en cuestión. Alcanzando grados diferentes de visibilidad en virtud del ámbito de producción y circulación de las ideas, algunas interpretaciones buscaron revelar, con énfasis en variables distintas, la especificidad del fenómeno urbano en los demás países, entonces denominados subdesarrollados, dependientes, del tercer mundo.

Precisamente, de estos aspectos se ocupa el primer apartado del dossier. Allí se examina cómo se ha venido constituyendo la red urbana en tres casos en América Latina. Por un lado, el primer documento de Ruiz y León, indaga en el sistema urbano colombiano, reconocido en la literatura como uno relativamente equilibrado —al menos frente al resto de América Latina—, pero con características comunes marcadas por los grandes vacíos demográficos, la condición periférica de su desarrollo capitalista, las dificultades sempiternas de comunicación y la concentración de la actividad económica en las llamadas ‘economías de extracción’. Los autores,

empero, si bien reconocen el sostenimiento de una jerarquía urbana a pesar de los cambios demográficos, económicos y técnicos, llaman la atención también sobre la creciente emergencia de las ciudades intermedias. En el mismo sentido, pero aplicado a Chile, Maturana, Böttner y Poblete examinan el carácter macrocefálico del sistema urbano chileno, fortalecido aun más con los procesos de liberalización económica que impactan las economías regionales. Tal es el caso de regiones como la de Bío-Bío, donde las ciudades medias y pequeñas, difícilmente, logran responder a las demandas de la población, frente a una concentración de la población y la riqueza que se proyecta, desde el paisaje urbano nacional, en Santiago, al nivel regional de Concepción. Este eje culmina con el estudio de Massin quien, a partir de la idea de posmetrópolis de Soja, caracteriza, con una detallada y elaborada cartografía, el corredor metropolitano entre Buenos Aires y Rosario.

Pero la urbanización también evidencia, más allá de la adaptación de las regiones y las ciudades a las cambiantes fortunas de la economía, una dimensión demográfica importante. No es posible leer hoy las metrópolis sin considerar el contexto de cambio en la dinámica poblacional. Efectivamente, nuestras ciudades se consolidaron, a mediados del siglo XX, a partir de una transición demográfica que adquirió rasgos revolucionarios y fue acompañada de intensas migraciones. Los procesos de urbanización fueron acelerados, alcanzando tasas de crecimiento urbano que eran del orden de 4,8% entre 1950 y 1960 para el conjunto de las naciones del mundo periférico. El mismo indicador era de 2,3% para los países desarrollados en el mismo decenio. Ya entre 1970 y 1980, mientras el primer conjunto de países revelaba una tasa de crecimiento urbano de 4,1%, el segundo mostraba una importante desaceleración, con 1,3%. La disminución de la mortalidad, gracias a la lucha contra la enfermedad y la muerte, la alta tasa de natalidad y el progreso en la organización sanitaria, en los transportes y en las condiciones de vida contribuyeron a esa aceleración. Ese proceso, que se completa en una o dos décadas en el tercer mundo, había demorado largos años en Europa.

Por otro lado, la destrucción de las estructuras agrarias preterritas provocó importantes migraciones y, de ese modo, algunas de las ciudades del mundo subdesarrollado recibieron contingentes de población, que reforzaron las centralidades nacionales y regionales. Muchas de esas ciudades vieron multiplicar y modernizarse las funciones que atendían la actividad agropecuaria o minera, la

administración del Estado y los consumos materiales e inmateriales. Se volvieron, de ese modo, el *locus* de divisiones territoriales del trabajo que organizaban los amplios territorios nacionales, aunque no siempre se fabricasen allí los bienes industriales que demandaba la producción y el consumo del país. En consecuencia, se forman grandes aglomeraciones urbanas en los países periféricos, revelando un perfil urbano concentrado y una marcada debilidad de la red urbana nacional. El rasgo más visible ha sido la macrocefalia, frecuentemente asociada de modo mecánico al subdesarrollo. En ese contexto, América Latina surgía como el continente más urbanizado del tercer mundo. En ese entonces, la urbanización galopante fue la causa de la expansión de la mancha urbana, cuyo medio construido se caracterizaba por la escasez de viviendas y equipamientos colectivos, alimentando el círculo vicioso de la pobreza. La ampliación del mercado de trabajo era insuficiente comparada a la velocidad de las migraciones y del crecimiento demográfico. De ese modo, buena parte de la sociedad era condenada al desempleo o a la realización de trabajos ocasionales en América Latina.

Así, uno de los rasgos peculiares del fenómeno urbano en América Latina, a diferencia de otras partes del mundo como Europa y Norteamérica, fue la simultaneidad entre el proceso conocido como metropolización y la intensificación del proceso de urbanización en un periodo de tiempo muy corto —crecimiento urbano rápido—. Esta conjunción de ambos procesos —metropolización y urbanización— da, sin lugar a dudas, una especificidad a las metrópolis latinoamericanas. Las grandes ciudades latinoamericanas siguen estando, hoy en día, profundamente marcadas por el proceso pasado de crecimiento rápido, aunque este, ahora, haya disminuido fuertemente en la mayor parte del subcontinente. En el marco de un régimen demográfico postransicional, el crecimiento vegetativo es hoy en día el mayor responsable del crecimiento urbano. Con una tasa de urbanización que ronda el 80%, el subcontinente es el más urbano del tercer mundo, lo que explica por qué las migraciones campo-ciudad no son ya el motor del crecimiento urbano. Sin embargo, y a pesar de la estabilización del crecimiento desde la década de los noventa, se sigue observando en los espacios urbanos actuales la herencia del proceso pasado de crecimiento rápido, tanto en sus expresiones morfológicas y sociales como en las políticas y la gestión urbana.

Pero, es preciso reconocer que el proceso de metropolización no es equivalente al crecimiento urbano —dicho así, este término se refiere al crecimiento demográfico

de las ciudades y no a la expansión espacial—. Prueba de ello es la diferencia entre los conceptos de ‘megápoli’ y de ‘metrópoli’: la primera se define a partir de un umbral poblacional —generalmente, ocho millones de habitantes— mientras que la segunda involucra muchas más dimensiones y, en sentido estricto, se refiere a los procesos de transformación de las ciudades relacionados con los impactos locales de la globalización desde la década de los ochenta.

Mucho se ha discutido sobre la pertinencia y el significado del término globalización, así como sobre el momento de origen de esa etapa de la historia que transformó radicalmente al espacio geográfico y a una de sus principales manifestaciones, el fenómeno urbano. Comprendida como un periodo histórico, la globalización revela que la actual división territorial del trabajo se estructura con base en la tecnociencia, la información y las finanzas (Chesnais 1998; Ianni 1992; Santos 1994). Jacques Lévy (2007) define la globalización como la fase más reciente del proceso geohistórico de mundialización, caracterizada, desde aproximadamente la década de los ochenta, por la predominancia de las actividades financieras en la economía global. Este proceso va de la mano con una concentración de los flujos de capitales, de mercancías, de información y de las personas en las ciudades que dominan jerárquicamente las redes urbanas: estas son las metrópolis. El espacio adquiere así una nueva composición técnica, gracias a los nuevos macrosistemas técnicos y a una nueva composición orgánica, en función de los agregados de biotecnología, química, informática y electrónica.

Equipados de esta forma, los territorios nacionales acogen nuevas redes y flujos, convirtiéndose, por ello, en causa y consecuencia de la aceleración contemporánea. Ciertas regiones pasan a ser más utilizadas que otras porque reciben desigualmente las modernizaciones y sus actores dinámicos. La dispersión del sistema técnico permite producir en áreas hasta ahora periféricas, que demandan información, dinero, técnicas y normas para completar sus especializaciones territoriales productivas. El desarrollo de actividades económicas intensivas en capital refuerza la tendencia a la disminución del empleo en ciertos sectores y regiones, y a la caída del valor real del salario. En ese sentido, la significativa expansión de los terciarios encuentra sus causas en factores aparentemente contradictorios, como la modernización de la producción, las migraciones y la falta de empleo. De allí la evidente heterogeneidad dentro de ese conjunto de actividades relacionales, que abarcan desde tareas de

alta calificación hasta actividades banales. Pobreza y fenómeno urbano no pueden ser disociados.

Al mismo tiempo, en virtud de la expansión de los transportes y de la difusión de la información y del consumo, se refuerzan los procesos de urbanización, especialmente en países donde el Estado fue menos eficiente en implantar servicios esenciales fuera de los espacios urbanos. Aun más, desde la década de los ochenta, en América Latina aumenta el número de metrópolis y su tamaño, aunque más recientemente se observe cierta desaceleración en el crecimiento de varias de ellas. Realmente, el proceso es más complejo y, mientras se experimentan bajos niveles de crecimiento poblacional e, incluso, pérdida de habitantes en las ciudades centrales de las grandes áreas metropolitanas, aparecen nuevas ciudades en expansión, la mayor parte de las veces en las periferias de las mismas. En el caso de la región metropolitana de São Paulo, por ejemplo, en el periodo 2000-2010, el crecimiento anual de la ciudad fue del 0,8%, mientras que algunas ciudades del área metropolitana crecieron un 19,7% o 4,7%, como Mogi das Cruzes y Santana de Parnaíba, respectivamente. Esta situación se repite en Bogotá. La ciudad central creció, entre 1993 y 2005, solo un 1,7%, mientras que asentamientos como Chía —un enclave suburbano preferencialmente de rentas medias y altas— y Gachancipá —un importante núcleo industrial reciente— crecieron un 5,2% y un 4,8%, respectivamente. Por último, los datos del área metropolitana de México confirman la tendencia de desconcentración de la población y las actividades económicas por fuera de la ciudad central. En la comparación de los datos censales 2000-2005, la mayor parte de las delegaciones del área metropolitana —ciudad central— tuvieron tasas inferiores al 1%; a la vez que municipios de la periferia norte, como Huehuetoca, Acolman y Tizayuca, tuvieron tasas por encima del 7% en el periodo 2000-2010.

Por lo tanto, para entender el dinamismo demográfico de las grandes metrópolis, es menester examinar su dinámica interna y unas nuevas lógicas de migración que incluyen la ralentización de la misma, la menor duración de la estancia y el retorno frecuente de los migrantes a sus regiones de origen. Este fenómeno ha sido examinado en detalle para la metrópoli paulista por Aparecido Soares, quien ofrece un dato contundente de la nueva lógica de la migración: de un saldo migratorio positivo de 376.592 personas que tenía la región metropolitana de São Paulo entre 1986-1991; pasó a escasas 76.592 personas en el periodo 2005-2010 (2015, 201).

El proceso de metropolización, en todo caso, acentuó el liderazgo de las ciudades que dominaban las jerarquías urbanas, nacionales y regionales; por lo tanto, rompió con las lógicas *christallerianas* de organización del espacio, donde las áreas de influencia de las ciudades encajaban entre sí, como muñecas rusas, desde la base hasta el tope de la jerarquía urbana: las formas tradicionales de relacionamiento de las ciudades con sus entornos regionales —basadas en el control territorial y el comercio de los productos del campo en las ciudades— se debilitaron, a la vez que se fortalecieron las relaciones entre ciudades incluso más distantes, pero muy bien conectadas dentro de la economía global. En ese sentido, la metropolización pudo llevar al estancamiento de ciudades pequeñas o medias, en beneficio de las metrópolis. Esta tesis, en todo caso, aún es precaria, visto el aumento reciente, en número y tamaño, de las ciudades medias; dicho fenómeno, además, está reconfigurando las dinámicas de las redes urbanas.

Por otra parte, estos procesos son geográficamente desiguales y varían de intensidad y forma. Algunas ciudades, alejadas de los flujos globales, con dificultades para insertarse en la nueva economía, pueden presentar un estancamiento económico y demográfico, incluso, a veces un decrecimiento; mientras que otras, con ciertas ventajas comparativas específicas dentro del orden espacial de la globalización, conocen un fuerte dinamismo: ciudades turísticas, ciudades fronterizas o portuarias, ciudades con actividades productivas muy especializadas. Por ello, puede concluirse que el proceso de metropolización fue acompañado de profundas recomposiciones de los sistemas urbanos y las complejidades territoriales actuales que se observan en cada contexto geográfico. Estas recomposiciones requieren de análisis empíricos precisos y multiescalares.

Pero, retornemos a una de las ideas centrales que han marcado la urbanización latinoamericana: su precocidad. Es un idea que puede ser contrastada en, al menos, dos acepciones del fenómeno: la de la metropolización como idea de modernidad —incluyendo el cosmopolitanismo y la ciudad como proyecto civilizatorio— y la metropolización como fenómeno físico de expansión de la urbanización, más allá de los límites de la ciudad. Esta situación fue vista desde la década de los veinte como amenaza, especialmente en el modelo de expansión de la ciudad norteamericana. En el primer caso, dicha precocidad deriva de la esencia misma del proceso de ocupación española, desarrollada no por campesinos y

agricultores, sino por soldados, comerciantes, religiosos y caballeros, que hicieron de la conquista y colonización un proyecto urbano (Romero 1999). A lo largo de los siglos siguientes, la vida urbana fue el referente principal para la ocupación y explotación de los grandes vacíos demográficos del continente, pero también el referente técnico y cultural para la transformación de las naciones latinoamericanas. Ello es evidente en las economías regionales; en la planificación regional y urbana; en la política; en la literatura, etc.

En el segundo caso, la expansión de las grandes metrópolis ha tenido temporalidades distintas; con una expansión muy temprana de São Paulo (finales del siglo XIX); un poco más tardía, la de Buenos Aires, que se extiende con fuerza fuera de los límites de la ciudad a partir de la década de los treinta (Gómez Pintus 2015); y, finalmente, otras ciudades, como Lima, Caracas y Santiago, que tendrían sus fases de expansión mayores en las décadas de los cincuenta y sesenta (Schteingart y Torres 1973). Invariablemente, en esos procesos, la discusión de los responsables de la ciudad, en particular los planificadores, se centró en impedir la expansión de la misma, a la vez que actores de diferente orden desarrollaban una activa especulación con las tierras de la periferia, esperando el avance de la urbanización hacia ellas. Este proceso de expansión también fue impulsado por los avances técnicos, en particular, de la infraestructura de transportes y la incorporación al imaginario de todos los grupos urbanos, aunque, especialmente, de las élites, de las periódicas novedades en el hábitat residencial desarrolladas en Estados Unidos y Europa. Así, las ciudades latinoamericanas fueron influenciadas por las utopías de la Ciudad Jardín de Howard, la *Broadcare city* de Lloyd Right —quien visitó Brasil en 1931— o la ciudad radiosa de Le Corbusier —quien fue calurosamente recibido en Argentina, Colombia, Chile y Brasil, con lo cual consiguió influenciar enormemente tanto la arquitectura como el urbanismo local—; aparte de otras influencias menos publicitadas, como la del urbanismo vienés a través de Karl Brunner en Colombia y Chile, el estilo *Beaux Arts* con Joseph Bouvard en la primera década del siglo XX en Argentina o el *Tudor Style* importado por Guillermo y Alberto Carrizosa a Bogotá.

La metropolización en América Latina ha sido, entonces, un mosaico en el que se mezclan diversos factores: la influencia de los movimientos urbanísticos y arquitectónicos anglosajones y europeos; la política local asociada con el control y especulación de la tierra; y los avances

técnicos en términos de comunicaciones, que permitieron descentralizar el trabajo, especialmente industrial, y que también facilitaron, a diferentes grupos, largos desplazamientos diarios. Esta última circunstancia se dio a la par que la ciudad central iba disminuyendo su movilidad, compensando la calidad del espacio habitable con la huida de la densificación, la contaminación y los altos precios del suelo.

El segundo eje del dossier busca aprehender esta heterogeneidad morfológica y, por tanto, social. Allí se presentan cinco textos que tratan la geografía social de las metrópolis, incluyendo un examen de la relación, desde un punto de vista teórico, entre globalización y la emergencia de una nueva realidad urbana, escrito por Pedro Martín Martínez Toro. A él le sigue la exploración por Bertonecello e Iuso de la dinámica turística en el área metropolitana, texto en el que se evidencia cómo esta actividad es una apuesta de primer orden en la nueva gobernanza de la ciudad, para lo cual los gobiernos urbanos desarrollan diversas estrategias de promoción que terminan en una turistificación fragmentada de los espacios metropolitanos. Esta fragmentación, empero, no es solo impuesta al visitante: también es desarrollada mediante estrategias inmobiliarias dirigidas al habitante mismo. Dicha temática es abordada por Capron y Esquivel para ilustrar cómo —a través tanto de la acción escasamente regulada de las constructoras, como de la producción estatal de vivienda— se promueve una forma de guetización de la vida metropolitana, tanto en grupos de alta renta, como para habitantes que demandan vivienda social.

Los dos últimos textos del eje abordan problemáticas más específicas: en el primer caso, Harold Córdoba examina las dinámicas de emigración e inmigración en Bogotá en las últimas dos décadas, enfatizando la alta diferenciación social según destino y la predilección de la clase media bogotana por Estados Unidos como destino. El segundo estudio, adelantado por Julieta Capdevielle, se centra en el mercado inmobiliario de Córdoba y su expansión reciente asociada con el crecimiento económico de la Argentina de postcrisis (2003). Entre los principales resultados de la autora se resalta la descripción detallada de las estrategias empresariales de las compañías inmobiliarias y su compleja relación con el Estado en procura de la maximización de sus beneficios, pero especialmente de la flexibilización de la actividad constructora.

Las metrópolis latinoamericanas hoy, por otra parte, se soportan en unas bases técnicas y políticas y en redes

globales que, si bien no son completamente nuevas, han mutado considerablemente de aquellas heredadas en los años noventa de la hegemonía del régimen keynesiano, permitiendo una circulación amplificada de bienes materiales e inmateriales, dentro de una división internacional del trabajo que ha llevado a una inserción más plena de ciertas ciudades. En consecuencia, algunas ciudades se internacionalizan más que otras y su vida de relaciones se vuelve más compleja. De ellas parten y a ellas llegan los más importantes flujos informacionales y financieros, permitiendo, al mismo tiempo, su participación en un trabajo mundializado y la concentración de la gestión de numerosas actividades desarrolladas en los respectivos territorios nacionales en los cuales están insertas. En esas ciudades tienen lugar las actividades de un terciario calificado que organiza la división territorial del trabajo del país. Esa doble condición de inserción internacional y de organización interna del territorio nacional podría ser reconocida como constitutiva de la condición metropolitana. El resultado es, como ya lo subrayó Mumford (2004), la concentración política, financiera y tecnológica. Sin embargo, en América Latina —donde algunas aglomeraciones pretenden alcanzar el status de ciudad global—, la selectividad de los procesos de modernización y una enorme diferencia de ingresos no permite olvidar que la metrópoli es una yuxtaposición de divisiones del trabajo mundiales, nacionales y locales, que utilizan de forma desigual las variables técnicas, científicas, informacionales y financieras del período actual. La complejidad del trabajo moderno coexiste con una multiplicidad de formas de la economía de la pobreza.

Otro aspecto que ha sido largamente abordado en las metrópolis latinoamericanas es la complejidad de los mercados de trabajo. La coexistencia de formas de producir y comercializar dispares ha despertado la atención de los estudiosos de la teoría social a lo largo del tiempo. El desempleo estructural y las formas más o menos sutiles de subempleo en la misma metrópoli —que ve crecer un terciario altamente calificado, o cuaternario, como Gottmann (1976) propuso denominarlo—, parecen haber permitido una miríada de interpretaciones dualistas. Fundadas en los problemas de evasión fiscal, en las llamadas barreras de entrada o en las condiciones estructurales de pobreza, esas teorías han tenido como *leitmotiv* la idea de informalidad. McGee (1977) y Santos (1975) ya habían cuestionado esas visiones y habían propuesto ideas como la de proto-proletariado y la de circuitos de la economía urbana, respectivamente,

para enfatizar que la economía urbana constituía un sistema único. Autores como Geisse (1988) y Quijano (1998) también cuestionaban la existencia de una marginalidad vista en términos absolutos. La expansión y diversificación de las clases medias en las metrópolis latinoamericanas ha jugado un papel en la dinámica del mercado de trabajo, ya que, en sociedades crecientemente desiguales, es posible contratar numerosos servicios personales y domésticos que suelen redundar en formas de subempleo o en empleos precarios.

La metropolización se observa así como el resultado de un conjunto de cambios en los sistemas productivos y en los sistemas de movilidad —movilidad residencial y movilidad cotidiana—, entre los cuales pueden destacarse: la mutación de los sistemas productivos de fordista a posfordista; la revolución de las nuevas tecnologías de la información y comunicación que permite la desconexión y deslocalización de las unidades productivas; el consumo masivo, la proliferación y el cambio de escala de la gran distribución y de los centros comerciales; el incremento de la velocidad de los desplazamientos intra-urbanos y, por ende, de las movilidades cotidianas que hacen posible la localización cada vez más lejana de nuevos proyectos inmobiliarios para viviendas, oficinas o bodegas; las preferencias de las familias hacia un modo de vida que asocia casa y carro particular, el cual es fuertemente consumidor de espacio, al producir suburbios residenciales de bajas densidades. Una de las manifestaciones morfológicas más significativas de esos procesos es el gigantismo de las manchas urbanas (Drakakis-Smith 2000). Esas metrópolis extendidas son, también, causa y consecuencia de un verdadero proceso de urbanización corporativa (Santos 1990) con modernizaciones materiales y organizacionales al servicio de las empresas hegemónicas, abandonando a su suerte un buen número de demandas sociales de equipamientos colectivos y servicios universales.

La dinámica de expansión del capital es la que alimenta, tal vez, el fenómeno más visible del proceso de metropolización: la expansión espacial de las ciudades, es decir, de las manchas urbanas. Hoy en día, la expansión espacial de las ciudades es mucho más rápida que su crecimiento demográfico, lo que conlleva varias consecuencias, como la disminución de las densidades poblacionales promedio, las construcciones periféricas de muchos espacios de bodegaje y la intensificación de los procesos de conurbación, i. e. la integración morfológica —continuidad del espacio construido— de centros

urbanos anteriormente separados por espacios abiertos. La metropolización invita a pensar las ciudades como el espacio privilegiado de acumulación del capital globalizado, tanto en las áreas de expansión con las nuevas formas de promoción inmobiliaria —conjuntos cerrados, ciudades privadas, etc., gestionados con fiducias u otros montajes financieros—, como en las áreas ya construidas con las operaciones de renovación, revitalización urbana u otras formas de reciclaje urbano muy favorables a la expansión del capital. La financiarización de las ciudades, con la desmaterialización de la relación a la propiedad urbana que conlleva, intensifica los procesos de expansión urbana y también las presiones, las tensiones sobre los espacios urbanos en los cuales se busca invertir.

La constitución de grandes aglomeraciones urbanas, más allá de los límites político-administrativos, es un elemento importante del proceso de metropolización que se lee directamente en los paisajes urbanos contemporáneos. Sin embargo, en la medida que la metropolización remite a la recomposición de los sistemas productivos urbanos, la expansión espacial de las metrópolis no se da únicamente en torno a la ciudad central, sino que afecta también las periferias de otros centros urbanos funcionalmente integrados dentro de las áreas metropolitanas. Las áreas metropolitanas funcionales, con un mercado de trabajo unificado, suelen, por lo tanto, abarcar varios municipios, distritos, regiones y, a veces, Estados federales —caso de Ciudad de México— o Estados nacionales —caso de metrópolis transfronterizas como Ginebra o Singapur—.

Muchas veces, se encuentran trabajos sobre la metropolización que la reducen a un proceso institucional, es decir, la institucionalización política de áreas metropolitanas funcionales en términos socioeconómicos. Es cierto que el proceso de metropolización genera agudos problemas políticos de gestión de estos territorios complejos, extensos y potentes, en particular, en cuanto a la necesaria creación de niveles territoriales *ad hoc*, más abarcadores, para lograr más coherencia en la toma de decisión política. Sin embargo, la metropolización como tal es un proceso multifacético de transformación profunda de los espacios urbanos a escala mundial.

Entretanto, cuanto más se afianza la globalización, invitando a la producción de interpretaciones que tienden a homogeneizar las diferentes metrópolis, desprovistas de sus respectivos contextos, más se renueva la necesidad de considerar el territorio de la nación como escala de análisis indispensable. Ni las formas y normas

preexistentes, ni la mediación del Estado pueden ser ignoradas en los procesos contemporáneos en los lugares. Ese es el peso de la formación socioespacial, que contribuye a explicar la urbanización en cada lugar y las particularidades de las metrópolis contemporáneas en América Latina. Sin el entendimiento de tales particularidades, las acciones técnicas y políticas tampoco podrán alcanzar los propósitos buscados.

Del mismo modo, el entendimiento del fenómeno urbano, como una dualidad y no como una realidad unitaria, ha dado lugar a la persistencia de interpretaciones dualistas que parecen alejar de la verdadera comprensión de las metrópolis. Aunque todo ejercicio analítico suponga la escisión de la realidad a estudiar, la conciencia de la unidad del objeto de investigación lleva a una vigilancia epistemológica —en los términos de Bourdieu, Chamboredon y Passeron (2008)—, para no disociar lo indisoluble y poner de relieve las relaciones que ontológicamente unen lo que provisoria y metodológicamente fue escindido. Entretanto, no han sido pocos los esfuerzos de superación de tales dualismos frente a los nuevos retos del conocimiento y la política, como también lo revelan los artículos de este dossier.

Por otra parte, a pesar de que las metrópolis cuentan con la mayor parte de las riquezas de los países, siguen manteniendo altos porcentajes de población sin empleo o en subempleo, muchas de ellas hacinadas en vastos anillos de las periferias de las ciudades centrales y en algunos de los asentamientos metropolitanos. Es el caso de Soacha en Bogotá (Montoya, Amézquita y Duque Franco 2015); de las colonias de las delegaciones de Xochimilco, Edomex, Tultitán, Tlalpan, Huixquilucan, especialmente, en la periferia norte de la zona metropolitana de Ciudad de México (Aguilar y Mateos 2011); o de las villas y asentamientos del Gran Buenos Aires, construidas en su mayoría en la década de los ochenta pero densificadas en las dos décadas posteriores, y que se sitúan en su mayoría al noroccidente y suroriente del centro tradicional, fuertemente densificado, propio de una ciudad que mantiene, más que otras metrópolis, una fuerte monocentralidad (Ciccolella y Vecslir 2012).

Así, aunque las áreas metropolitanas en general mantienen mejores indicadores que el conjunto de los países en términos de pobreza, concentran empero los mayores volúmenes de ciudadanos pobres. Ello a pesar de importantes esfuerzos en las últimas décadas por incorporar los barrios marginales a las economías urbanas y por políticas de inclusión, que han permitido una masificación

sin precedentes de algunos servicios básicos como el alcantarillado, acueducto, energía y telefonía en los barrios marginales. Los retos de la pobreza urbana en las metrópolis latinoamericanas, sin embargo, siguen siendo altos: Ciudad de México, por ejemplo, mantiene un 34% de sus poco más de 20 millones de habitantes en esa condición; Bogotá, aunque ha aumentado de manera importante su clase media en las dos últimas décadas, aún registra cerca de 1,2 millones de personas como pobres —según el indicador de pobreza multidimensional—; el Gran Buenos Aires, por su parte, registra en la Encuesta de hogares del 2010, un 12,4% de la población con necesidades básicas insatisfechas —aproximadamente 1,2 millones de personas—. Las metrópolis brasileras, finalmente, exhiben los mayores contrastes en procesos recientes de periferización de la pobreza impulsada por la acción directa del Estado en la ubicación de grandes proyectos y la masificación de servicios a la periferia; diseminación de la pobreza en la medida en que actúan los procesos de renovación urbana, pero también por una mayor movilidad de los grupos pobres (Torres et ál. 2003); y la reestructuración del trabajo con procesos marcados de desindustrialización de las ciudades centrales (Gomes Ribeiro, Gonçalves Costa y de Queiroz Ribeiro 2013).

Sin lugar a dudas, hoy en día, los procesos de producción de la ciudad siguen siendo altamente segmentados, aunque con mayor grado de complejidad y, por lo tanto, son un factor importante de producción y reproducción de las desigualdades urbanas, tanto en las periferias como en los espacios centrales. En efecto, la ciudad ya no se produce solo en sus bordes sino desde adentro, a partir de la renovación, rehabilitación y densificación de los espacios centrales y pericentrales que, a menudo, son asociados con expulsiones y mayor precarización de los habitantes de los barrios afectados. Por ejemplo, en Manizales —Colombia—, donde la construcción del macroproyecto San José de vivienda social, en un sector de renovación urbana, desató una amplia movilización ciudadana.

Asimismo, la penetración de las lógicas del capitalismo global en los barrios de origen informal, hasta ahora marcados por lógicas asociadas a la pobreza urbana, genera significativos procesos de reestructuración socioterritorial interna a las periferias populares y nuevas formas de organización espacial profundamente diferenciadas, tanto en términos morfológicos como sociales. La llegada de modos de transporte masivo y rápido (BRT) está redefiniendo las rentas de accesibilidad, tal como se ha

estudiado en Bogotá y como se puede observar también en Lima. De tal manera, están surgiendo lugares de centralidad en sectores populares que conforman una “nueva urbanidad periférica” (Beuf 2012). Tales procesos llevaron a profundizar los estudios sobre la segregación socioespacial, haciendo énfasis en las nuevas escalas y formas de la segregación (Dureau 2002; Sabatini 2003): segregación de escala ‘micro’, segregación en cuanto a la accesibilidad diferencial a los recursos que ofrece la ciudad, segregación escolar, etc.

En ese sentido, algunos autores acudieron al concepto de fragmentación, influenciado por teorías postmodernas, cuyo propósito radica en cuestionar la posibilidad para una ciudad de constituir una unidad socioespacial. A diferencia de la tradicional ciudad segregada heredada de la época industrial, donde ingenieros y obreros vivían separados, pero trabajaban conjuntamente, la ciudad fragmentada no tendría unidad ni social ni morfológica —e, incluso, ni siquiera política para los autores que se refieren a los casos de secesiones urbanas, como sucede, por ejemplo, en Estados Unidos—. La ciudad estaría conformada por una yuxtaposición de fragmentos socioespaciales que funcionarían de manera autónoma, sin mayores relaciones con los demás: enclaves exclusivos para ricos, barrios marginales, condominios y otros conjuntos cerrados articulados con centros comerciales y lugares de esparcimiento altamente securizados, que no dejan entrar las personas indeseables (Janoschka 2002; Prevot-Schapira 1999). De allí, se desprendió un campo de investigaciones geográficas muy amplio sobre la “ciudad de muros” (Caldeira 2007) y los dispositivos materiales y normativos de cierre y privatización de los espacios urbanos (Capron 2006; Davis 1990). La problemática subyacente a estos estudios es la capacidad de las ciudades de ‘integrar’ a todos sus habitantes y garantizar la igualdad de acceso a los recursos, bienes y servicios, respetando la diversidad de los grupos sociales que componen la ciudad, las modalidades bajo las cuales se ‘forma sociedad’ a pesar de las desigualdades que se profundizan. En fin, muchos investigadores examinan el derecho a la ciudad efectivo para todos en un contexto histórico y geográfico post-crecimiento rápido y, en general, marcado por el urbanismo neoliberal. Sobre todos estos asuntos, la investigación geográfica contemporánea realiza aportes y contribuciones claves para entender las transformaciones urbanas y sus expresiones socioespaciales. Para tal propósito, no se puede prescindir de una dimensión

descriptiva que documente las nuevas formas urbanas como un primer paso hacia la teorización de los procesos.

Ese es el objeto del último eje del dossier, “Integración, ambiente y seguridad: retos en la gobernanza metropolitana”. Basado en los aportes teóricos de Lefebvre sobre el espacio concebido, el primer texto, de Alice Beuf, ausculta cómo se configuran las centralidades de Bogotá, entendidas como productos de una racionalidad burocrática derivada de la normativa territorial, en particular de los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) de la ciudad. Hidalgo, Azar y Bosdorf, por su parte, examinan la dinámica de oferta de hotelería de lujo en el área metropolitana de Santiago de Chile, poniendo de presente el rol no solo de ese grupo particular que son los ejecutivos y viajeros de diverso orden que visitan y usan la ciudad, sino también resaltando el papel del poderoso capital ligado a la hotelería de lujo que deja su impronta en el paisaje social y económico de las metrópolis, en particular, sobre los espacios en los que se concentran las funciones de comando y control que vinculan las economías nacionales a la economía global.

Los dos textos restantes, por último, se ocupan de dos asuntos que, aunque están inicialmente poco asociados entre sí, ilustran problemáticas distintivas de las metrópolis globalizadas: la geopolítica del agua y la geopolítica de la seguridad. En el primer caso, Buitrago examina el proceso alrededor de la provisión del agua en el área metropolitana de Cali —Colombia—, impulsada por la necesidad de crear los elementos infraestructurales necesarios para tener una competitividad territorial a la altura de las demandas de un modelo que valora de neoliberal, en tensión con las necesidades y disputas de las comunidades donde se buscan asentar dichos proyectos. El segundo texto, basado en premisas similares, y que analiza una territorialidad metropolitana orientada por el Estado, con miras a garantizar un alto nivel de competitividad, evalúa la política de Seguridad democrática del gobierno de Álvaro Uribe Vélez en Colombia (2002-2010) y su incidencia sobre las prácticas policivas de los diferentes niveles de gobierno en Bogotá y sus alrededores.

Solo nos resta señalar que esperamos que este especial cumpla a cabalidad el objetivo primario en su concepción de estimular el debate y la producción científica sobre las metrópolis, sujeto en el que es necesario un esfuerzo sustantivo que nos permita un mejor reconocimiento de los rápidos cambios en todos los órdenes que enfrentan nuestras ciudades y sus espacios inmediatos.

Esos productos, con seguridad, permitirán a los agentes políticos tomar decisiones más acertadas y determinar soluciones más apropiadas a los problemas ambientales, sociales, económicos y de gestión que retan todos los días no solo al Estado, sino también a los intelectuales y a la sociedad en su conjunto.

María Laura Silveira

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas
(CONICET)-Universidad de Buenos Aires, Argentina

Alice Beuf Jhon W. Montoya

Universidad Nacional de Colombia, Bogotá

EDITORES INVITADOS

Referencias

- Aguilar, Adrián Guillermo, y Pablo Mateos. 2011. "Diferenciación sociodemográfica del espacio urbano de la Ciudad de México." *EURE: Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales* 37:5-30. doi: 10.4067/S0250-71612011000100001.
- Beaujeu-Garnier, Jacqueline, y Georges Chabot. 1963. *Traité de géographie urbaine*. Paris: A. Colin.
- Beuf, Alice. 2012. "De las luchas urbanas a las grandes inversiones: la nueva urbanidad periférica en Bogotá." *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines* 41 (3): 473-501. doi: 10.4000/bifea.344.
- Bourdieu, Pierre, Jean-Claude Chamboredon, y Jean-Claude Passeron. 2008. *El oficio del sociólogo: presupuestos epistemológicos*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Caldeira, Teresa. 2007. *Ciudad de muros*. Barcelona: Gedisa.
- Capron, Guénola. 2006. *Quand la ville se ferme: Quartiers résidentiels sécurisés, col. d'autre part*. Paris: Bréal.
- Chesnais, François. 1998. *A Mundialização do Capital*. São Paulo: Xamã.
- Ciccolella, Pablo, y Lorena Vecslir. 2012. "Dinámicas, morfologías y singularidades en la reestructuración metropolitana de Buenos Aires." *Revista Iberoamericana de Urbanismo* 8:23-41.
- Davis, Mike. 1990. *City of quartz: excavating the future in Los Angeles*. London: Verso.
- Drakakis-Smith, D. W. 2000. *Third World cities*. 2^{ed}. London: Routledge.
- Dureau, Françoise. 2002. "Las nuevas escalas de la segregación en Bogotá." En *Metrópolis en movimiento: una comparación internacional*, editado por Françoise Dureau, 162-170. Bogotá: Alfaomega.
- Geisse, Guillermo. 1988. "Alternativas urbanas para enfrentar la crisis." En *Repensando la ciudad en América Latina*, editado por Jorge Enrique Hardoy, 83-95. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano.
- Gomes Ribeiro, Marcelo, Gonçalves Costa, y Luiz César de Queiroz Ribeiro, eds. 2013. *Estrutura social das metrópoles brasileiras: análise da primeira década do século XXI*. Rio de Janeiro: Letra Capital.
- Gómez Pintus, Ana Helena. 2015. "La configuración histórica del Gran Buenos Aires: transformaciones y debates en torno al objeto." *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía* 24 (1): 173-191. doi: 10.15446/rcdg.v24n1.43061.
- Gottmann, Jean. 1976. "A dinâmica das grandes cidades." *Boletim Geográfico* 34 (255): 5-14.
- Ianni, Octávio. 1992. *A sociedade Global*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- Janoschka, Michael. 2002. "El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización." *EURE: Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales* 28 (85): 11-20. doi: 10.4067/S0250-71612002008500002.
- Lévy, Jacques. 2007. "Geografía y mundialización." En *Tratado de Geografía Humana*, editado por Daniel Hiernaux y Alicia Lindón, 273-302. México: Anthropos.
- McGee, T. C. 1977. "The Persistence of the Proto-Proletariat: Occupational Structures and Planning of the Future of Third World Cities." En *Third World Urbanization*, editado por Janet Abu Lughod y Richard Hay, 257-270. Chicago: Maaroufa Press.
- Montoya G., Jhon Williams, Lizethe Alejandra Amézquita, e Isabel Duque Franco. 2015. "Bogotá: de la ciudad industrial a la ciudad post-industrial: Evidencias de una 'nueva' ecología social de la ciudad." *Bollettino della Società Geografica Italiana Serie XIII* 8 (1): 57-74.
- Mumford, Lewis. 2004. *A cidade na história*. São Paulo: Martins Fontes.
- Prevot-Schapiro, Marie-France. 1999. "Amérique latine: la ville fragmentée." *Esprit* 258 (11): 128-144.
- Quijano, Aníbal. 1998. *La economía popular y sus caminos en América Latina*. Lima: Mosca Azul.
- Romero, José Luis. 1999. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. 2^{ed}. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Sabatini, Francisco. 2003. *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina*. Washington: Banco Interamericano de Desarrollo-Departamento de Desarrollo Sostenible-División de Programas Sociales.
- Santos, Milton. 1990. *Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo*. São Paulo: Nobel.
- Santos, Milton. 1994. *Técnica, tempo, espaço: globalização e meio técnico-científico-informacional*. São Paulo: Hucitec.

Santos, Milton. 1975. *L'Espace Partagé. Les deux circuits de l'économie urbaine des pays sous-développés*. Paris: M.-Th. Génin, Librairies Techniques.

Schteingart, Martha, y Horacio Torres. 1973. "Procesos sociales y estructuración metropolitana en América Latina. Estudio de casos". *Desarrollo Económico* 12 (48): 725-760. doi: 10.2307/3466302.

Soares da Cunha, Aparecido. 2015. "A migração na Região Metropolitana de São Paulo e os espaços da mobilidade

intrametropolitana - 1980/2010." Tesis de doctorado em Demografia, Universidade Estadual de Campinas, Brasil.

Torres, Haroldo da Gama, Eduardo Marques, Maria Paula Ferreira, y Sandra Bitar. 2003. "Pobreza e espaço: padrões de segregação em São Paulo." *Estudos Avançados* 17:97-128.