

# metropolización y desigualdades socio-territoriales en Venezuela

sonia barrios

Centro de Estudios del Desarrollo - CENDES



© Fondo de Población de Naciones Unidas  
Primera edición 2008

Hecho el depósito de Ley  
Depósito legal: If100120083003989  
ISBN: 978-980-6579-08-8

Producido por:



***CDBpublicaciones***

Edición y corrección de textos: Helena González  
Diseño gráfico y montaje electrónico: Michela Baldi

# Índice

<b>Presentación</b> .....	5
<b>I.</b>	
<b>La explosión metropolitana (1940-1970)</b> .....	7
El surgimiento de la metrópoli industrial.....	7
Peculiaridades observadas.....	8
Problemas confrontados.....	16
<b>II.</b>	
<b>La emergencia de la metrópoli difusa (1970-2000)</b> .....	21
El caso de la Caracas Metropolitana.....	21
Del área metropolitana a la región metropolitana o ciudad-región .....	23
De la metrópoli “industrial” a la metrópoli de servicios .....	24
El fenómeno del gigantismo urbano.....	26
<b>III.</b>	
<b>Nuevas configuraciones territoriales</b> .....	29
La ciudad-de-ciudades .....	29
Las megalópolis o constelaciones urbanas .....	30
Redes virtuales y posicionamiento urbano .....	31
Nuevas formas de primacía urbana .....	32
<b>IV.</b>	
<b>Impactos económicos, sociales, institucionales y ambientales</b> .....	35
Dispersión y concentración industriales .....	35
Ampliación de la brecha social .....	37
La ciudad virtual <i>versus</i> la ciudad real .....	38
Deterioro ambiental .....	41
<b>V.</b>	
<b>Tendencias previstas</b> .....	45
Escenarios 2015-2025.....	45
Retos para las políticas públicas .....	48
<b>Bibliografía</b> .....	53
<b>Siglas y acrónimos utilizados en este libro</b> .....	57

El Fondo de Población de Naciones Unidas-UNFPA y la Asociación Venezolana de Estudios de Población-AVEPO no se hacen responsables por la información, los conceptos y opiniones emitidas por la autora de este trabajo.

*El acelerado proceso de metropolización que se inicia en los países industriales pioneros en la segunda mitad del siglo XIX representa un punto de inflexión en la historia de la humanidad. Su impacto se hará sentir en todos los órdenes de la vida social y, además, presentará una serie de distorsiones en aquellos países que se sumarán tardíamente a dicho proceso.*

*Desde esta perspectiva, los países de América Latina y particularmente Venezuela aparecen como casos emblemáticos de un modelo de concentración urbana de carácter inducido pues va a responder, antes que nada y en forma defasada, a los avances logrados en las economías avanzadas. La forma en que se instaura en Venezuela el modelo antes referido, las desigualdades socio-territoriales de allí resultantes y las oportunidades que ofrecen las metrópolis contemporáneas para la superación de tales desequilibrios constituyen los temas centrales del análisis que se presenta a continuación.*



## La explosión metropolitana (1940-1970)

### El surgimiento de la metrópoli industrial

A mediados de los años cincuenta Caracas alcanza la emblemática cifra de un millón de habitantes, ubicándose entre las principales metrópolis de América Latina. Anticipándose a este hecho, pocos años antes un decreto presidencial reconocía que la ciudad de Caracas, enclavada en el antiguo Distrito Federal, se había desbordado hacia localidades vecinas pertenecientes al estado Miranda y, seguidamente, con fines meramente estadísticos y censales, procedía a establecer sus nuevos límites territoriales (Montesino Samperio, 1957). Reflejando tales tendencias, la ciudad-capital, que sólo había logrado sobrepasar los 100.000 habitantes a principios del siglo XX, verá su población multiplicarse varias veces entre los años 1940 y 1970. Pero, en las décadas siguientes, esta vigorosa dinámica poblacional pierde su ímpetu inicial entrando en una fase de aparente estancamiento.

**Mapa 1**  
**Caracas dentro de la Región Capital**



Fuente: elaboración propia.

En realidad, los años setenta marcan un punto de inflexión en la forma en que venía ocurriendo el proceso de concentración urbana en Venezuela. En primer lugar, empiezan a caer las tasas de crecimiento de la población total, sin que por ello dejen de estar entre las más altas de América Latina. Concurrentemente, algunas capitales y ciudades regionales comienzan a adquirir características metropolitanas entrando a competir demográficamente con la principal aglomeración urbana del país. De hecho, en los años setenta Maracaibo ultrapasa la cifra de 500.000 habitantes, y en los años ochenta otras tres capitales regionales –Valencia, Maracay y Barquisimeto– logran también superar este umbral poblacional. De allí que a principios de los noventa Venezuela contara con dos nuevas ciudades millonarias, mientras dos más estaban en vías de alcanzar esa posición (cuadro 1).

**Cuadro 1**  
**Principales metrópolis venezolanas**  
**Dinámica demográfica 1920-2001 (miles de habitantes)**

Áreas Metropolitanas	Años Censales								
	1920	1936	1941	1950	1961	1971	1981	1990	2001
Caracas	118	259	354	705	1.360	2.158	2.586	2.686	2.763
Maracaibo	46	110	122	265	448	649	909	1.221	1.572
Valencia	23	49	55	131	225	433	726	1.017	1.366
Maracay	7	30	33	105	198	381	636	802	1.009
Barquisimeto	24	36	54	127	227	373	567	747	1.030
Ciudad Guayana	---	---	---	4	30	143	315	453	620
Barcelona-Puerto La Cruz	---	10	12	77	134	214	328	422	602
San Cristóbal	8	22	31	115	168	239	321	390	489
<b>Total</b>	<b>226</b>	<b>516</b>	<b>661</b>	<b>1.529</b>	<b>2.790</b>	<b>4.590</b>	<b>6.388</b>	<b>7.738</b>	<b>9.451</b>

Fuente: elaboración propia a partir de DGEyCN/OCEI/INE (varios años) Censos Nacionales de Población; Planes Urbanos y Urbanísticos de las metrópolis estudiadas.

Sin embargo, y tal como lo registra la experiencia de otras importantes metrópolis continentales, este acelerado proceso de concentración urbana viene acompañado de niveles crecientes de pobreza, exclusión y desigualdades socio-territoriales, como se verá más adelante. Situación que se diferencia notablemente de la experiencia vivida por los países hoy desarrollados, donde las ciudades jugaron un papel histórico en el desarrollo integral de sus sociedades. De allí la necesidad de examinar las circunstancias particulares que rodearon el proceso de metropolización en Venezuela, para explorar las posibles causas de tan marcados contrastes.

## Peculiaridades observadas

Entre las peculiaridades que diferencian el desarrollo urbano de Venezuela y de Caracas en los contextos hemisférico y latinoamericano, se encuentran las que se citan a continuación.

## ***1. La urbanización en Venezuela, un proceso esencialmente atípico.***

Si se toma como referencia la trayectoria urbano-industrial de los países desarrollados, se advierte que sus contrapartes de América Latina –y particularmente Venezuela– van a tomar un rumbo completamente distinto bajo el supuesto de que estaban replicando dicha trayectoria. De hecho, el proceso generalizado de urbanización en el continente no va a ser el resultado de un proceso de industrialización propio sino que va a ser inicialmente inducido –en forma rezagada y vía comercio exterior– por las revoluciones industriales que estaban teniendo lugar en Europa Occidental y Estados Unidos. En consecuencia, los cambios ocurridos en el proceso de ocupación del territorio en el continente no serán acompañados por cambios de igual signo y magnitud en los ámbitos productivo, social, institucional y cultural, generándose así un conjunto de distorsiones que se sumarán a las heredadas de un pasado predominantemente rural (Halperin Donghi, 1980; Morse, 1980).

Así mismo, cuanto más rezagada sea la incorporación de un país a dicho proceso, más pronunciados serán los desajustes generados. Esta es la razón por la cual, al tratar de establecer las diferencias y similitudes observadas en las trayectorias urbanas de los países de América Latina durante el período examinado, se observa que Venezuela y su ciudad-capital aparecen por lo general ubicadas en situaciones extremas. A modo de ejemplo, en un estudio realizado a principios de los años sesenta por un conocido experto en temas de población se señalaba que en el período 1940-1950 Venezuela encabezaba la lista de varios países de América Latina en cuanto al porcentaje aproximado de crecimiento urbano debido a migraciones: 71,0% versus 29,0% de crecimiento natural. Allí se mencionaba también que era el país que mayor distancia marcaba entre el índice de urbanización (31,0%) y el índice de industrialización (15,6%) (Hauser, 1962: pp. 113 y 118).

Finalmente, cabe destacar que el proceso de metropolización en Venezuela –que en este caso involucra a la ciudad-capital y a varias metrópolis regionales– prácticamente se superpone al de urbanización, lo que implicará un menor impacto sobre el resto del territorio nacional (Violich, 1987). En consecuencia, si en 1941 las ocho principales aglomeraciones venezolanas concentraban 17,3% de la población nacional, para 1971 esta cifra ascenderá a 42,8%, tal como se desprende de las cifras del cuadro 1.

## ***2. Caracas, un caso de metropolización tardía.***

La tendencia a la concentración poblacional en la ciudad-capital a partir de los años cuarenta aparece claramente vinculada al inicio del proceso de industrialización sustitutiva, cuyo arranque en el país se verifica en la inmediata posguerra. Se trata, por lo tanto, en ambos casos, de procesos rezagados respecto a los vividos por otras metrópolis latinoamericanas como Buenos Aires, Río de Janeiro, Ciudad de México y São Paulo, las cuales no sólo superan la barrera del millón de habitantes en las primeras décadas del siglo XX sino que también se suman más tempranamente a la carrera industrial (cuadro 2).

**Cuadro 2**  
**Principales metrópolis de América Latina**  
**Período en que alcanzan el millón de habitantes, 1910-1960**

<b>Metrópolis</b>	<b>1910-1920</b>	<b>1920-1930</b>	<b>1930-1940</b>	<b>1940-1950</b>	<b>1950-1960</b>
Buenos Aires	X				
Río de Janeiro	X				
Ciudad de México		X			
São Paulo		X			
Santiago				X	
Lima					X
Bogotá					X
Caracas					X

Fuente: elaboración propia a partir de UN, 2003.

Así mismo, a diferencia de lo sucedido en los casos antes nombrados, este proceso de industrialización muy tardía no sólo estará basado, desde un principio, en el modelo fordista de producción masiva; también se llevará a cabo en momentos en que las grandes corporaciones foráneas expanden sus operaciones a escala mundial (Cohen, 1981). Tales circunstancias tendrán un fuerte impacto en términos económicos, sociales y territoriales pues se traducirán, entre otras cosas:

- En la decisiva participación de subsidiarias del capital transnacional en las ramas más dinámicas de la economía como la automotriz y la de productos químicos, acompañada de la intervención directa del Estado en el manejo de las industrias básicas, y de la presencia menos destacada del empresariado nacional en ramas de menor contenido tecnológico (Fajnzylber, 1987; Katz, 2000).
- En el amplio predominio de la gran empresa frente a las PyMI, lo que generará desde un principio grandes desbalances dentro de la estructura industrial, con fuertes repercusiones sociales y territoriales.
- En el uso generalizado de sistemas productivos intensivos en capital, lo que se traducirá en una relativamente baja generación de empleos industriales.
- En una extremada dependencia de las importaciones de insumos, maquinarias, equipos, tecnología y servicios, lo que llevará a la localización de las nuevas plantas industriales en las cercanías de los principales puertos del país, favoreciendo así a Caracas y algunas capitales regionales, como Maracay y Valencia, y en menor medida Barquisimeto.
- En la consecuente baja integración inter- e intrasectorial de la industria manufacturera venezolana, profundizando los desequilibrios territoriales preexistentes.
- Y, en resumidas cuentas, en una generalizada y baja demanda de recursos humanos calificados.

Paralelamente, un recién estrenado y estratégico sector petrolero, desde sus bastiones en Maracaibo y Barcelona-Puerto La Cruz, continuará actuando como el principal enlace con el mercado mundial, manteniéndose así el carácter rentista de la economía venezolana. Y el Estado, a su vez, asumirá el papel de gran receptor y distribuidor de los abultados ingresos petroleros, condición ésta

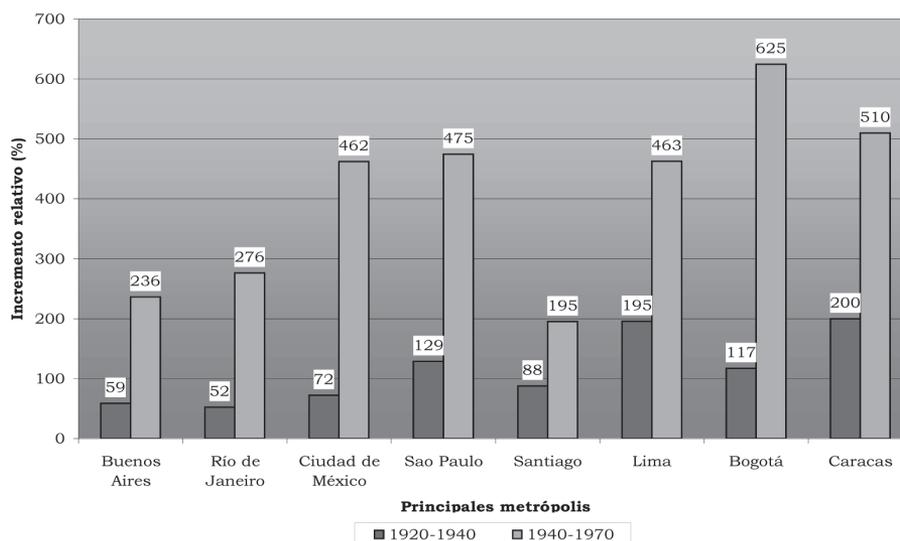
que le permitirá –más allá de lo observado en otros países del área– compensar en mayor medida las distorsiones introducidas por el modelo excepcionalmente tardío, subsidiario e incompleto de industrialización adoptado.

### 3. Caracas, la “Metrópoli instantánea”.

Así la denominó Violich (1987: p. 140) para tipificar lo que en su momento consideró como “la expresión más dinámica del crecimiento urbano que América Latina ha testimoniado”. Aunque ello no fuera exactamente así para el período examinado, y conociendo que el autor se estaba refiriendo al desarrollo de las metrópolis más importantes del continente durante la segunda mitad del siglo XX, existen otras razones que respaldan la validez de tal afirmación.

De hecho, si se focaliza la etapa comprendida entre los años 1940-1970, fase estelar del proceso de industrialización sustitutiva en el continente, se advierte en términos generales que las ocho principales metrópolis del área aceleran sus procesos de concentración urbana respecto a las dos décadas anteriores. Dentro de esta dinámica, las aglomeraciones que ya habían alcanzado el millón de habitantes en la primera mitad del siglo XX lo hacen a un ritmo relativamente más pausado lideradas por São Paulo y Ciudad de México. En cambio, Santa Fe de Bogotá y Caracas, que sólo habían ingresado a esta categoría en fechas más recientes, incrementan 7,2 y 6,1 veces sus respectivas poblaciones en el mismo lapso, quedando Lima y Santiago en un segundo plano. Mientras tanto, las siete futuras metrópolis regionales venezolanas en su conjunto incrementan su población en 7,9 veces. Los valores relativos correspondientes aparecen reflejados en el gráfico 1.

**Gráfico 1**  
**Principales metrópolis de América Latina**  
**Incrementos relativos (%) 1920-1940, 1940-1970**



Fuente: Elaboración propia a partir de UN, 2003.

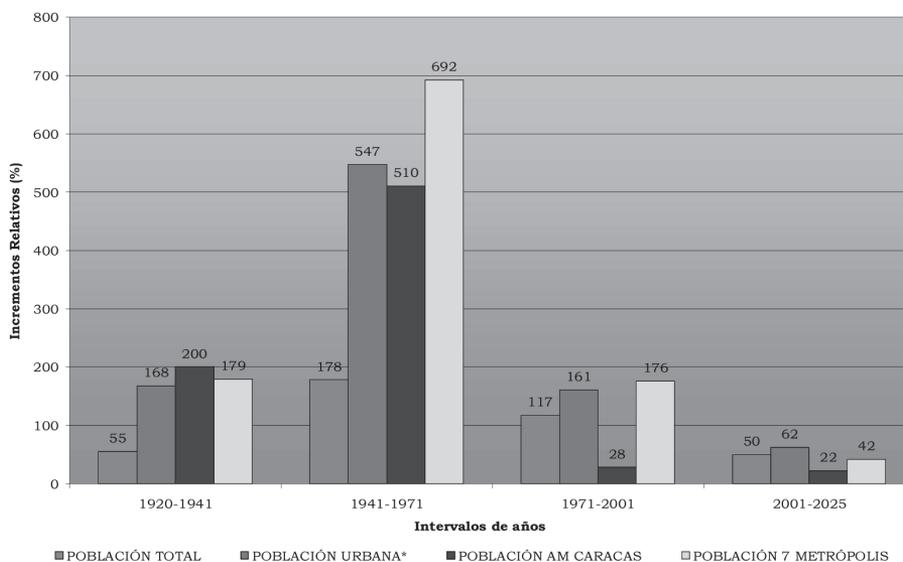
El vertiginoso crecimiento de Caracas encuentra su primera explicación en variables de tipo demográfico. A saber:

- En el sostenido incremento de la población nacional que se verifica entre 1941 y 1970: 178% frente a 55% en las dos décadas anteriores. Fenómeno asociado a la persistencia de altas tasas de natalidad y a la continua baja en las tasas de mortalidad, gracias a los avances médico-sanitarios logrados en la primera mitad del siglo XX.
- En las masivas migraciones internas que ocurren en el período, provocadas, por un lado por la simultánea decadencia de la agricultura tradicional y la poca capacidad empleadora del moderno sector petrolero y, por otro lado, por las oportunidades de trabajo y las mejores condiciones de vida que parecían ofrecer la ciudad-capital y, en alguna medida, las futuras metrópolis regionales.
- Y en el importante aporte migratorio externo que se materializa entre los años cuarenta y sesenta. Se calcula que entre 1941 y 1950 Venezuela recibe excepcionalmente un contingente de 150.500 nuevos inmigrantes, de los cuales alrededor de 50% se radicará en Caracas (Montesino Samperio, 1957; Barrios, 1985).

## Gráfico 2

### Venezuela: población total, urbana y metropolitana.

#### Incrementos relativos (%) 1920-1941, 1941-1971, 1971-2001, 2001-2025



\* Localidades de 2.500 y más habitantes

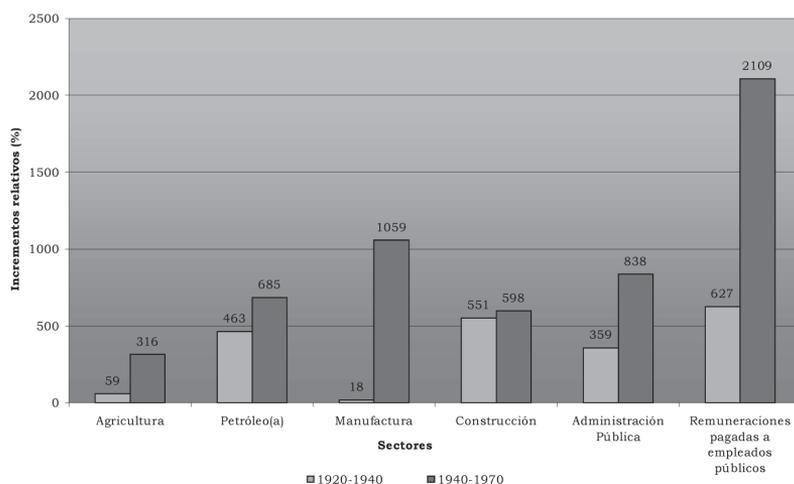
Fuente: Elaboración propia a partir de DGEyCN/OCEI/INE (varios años) *Censos Nacionales de Población*; CEPAL/CELADE, 2005; *Planes Urbanos y Urbanísticos de las metrópolis estudiadas*.

Un segundo conjunto de variables, ahora de índole económica y político-institucional, se combinan para apuntalar el surgimiento de la “metrópoli instantánea”. Aquí se destaca, en primer lugar, la estratégica y acelerada inserción del país en el mercado mundial como uno de sus principales

proveedores de petróleo, cosa que ocurre a grandes saltos a partir de 1920 y con mayor ímpetu a partir de los años cuarenta; y, en segundo lugar, la presencia de un Estado altamente centralizado que aparece como el principal beneficiario de los ingresos que genera el pujante sector petrolero. A partir de allí, juega un papel fundamental la forma que asumirá el gasto público, expresada a través de las medidas proteccionistas, de los subsidios y del financiamiento otorgados al naciente sector industrial; de su directa intervención en la actividad de producción material; del excepcional crecimiento de la burocracia estatal, y del fuerte aumento de las inversiones en obras públicas.

A la par de los cambios poblacionales ya analizados, los reajustes antes descritos se verán reflejados en los extraordinarios incrementos que exhibirán varios indicadores económicos en el mismo lapso –todos ellos con un fuerte sesgo metropolitano– contribuyendo así a reforzar la imagen de “instantaneidad” asignada a la ciudad-capital (gráfico 3).

**Gráfico 3**  
**Venezuela. Incrementos relativos (%) del PIB\***  
**en sectores económicos seleccionados, 1920-1970**



\* PIB en mill. Bs. 1968.

Fuente: elaboración propia a partir de Baptista, 1991.

Al cierre de este punto es interesante conocer los comentarios que sobre la expansión física de Caracas hace un experto en planificación urbana y excepcional testigo de lo vivido en esa época:

Mirando (...) a ese período histórico sin precedente de los años 1950, Caracas puede ser vista claramente como una ciudad en transición, aunque estaba cambiando tan rápidamente y aparentemente tan fuera de control que su forma definitiva no podría ser imaginada. Aquellos que intentaron desesperadamente relacionar el proceso de planificación a algún modelo reconocible o de racionalidad básica, fueron vencidos (por el curso de los acontecimientos) (Violich, 1987, p. 140).

#### 4. ¿Un moderado nivel de primacía urbana?

Venezuela se va a caracterizar no tanto por el fenómeno de la ciudad-primada, sino por el tremendo crecimiento de sus capitales regionales (FPECM, 1998, p. 26). En realidad, Caracas alcanza

su máximo nivel de primacía urbana al final del período analizado; i.e., en los años setenta. Para ese momento la ciudad-capital concentraba 20,1% de la población total de Venezuela y 27,4% de su población urbana, cifras relativamente moderadas si se comparara con las exhibidas por metrópolis como Buenos Aires (34,9% y 44,0%, respectivamente) y Santiago de Chile (31,4% y 43%). Ahora bien, considerando que la primacía urbana está estrechamente asociada al fenómeno de la centralización del poder económico y político, y que ambas condiciones se cumplen con creces en el caso venezolano, ¿cómo explicar el hecho antes señalado?

**Cuadro 3**  
**Principales metrópolis de América Latina. Niveles de primacía urbana, 1970**

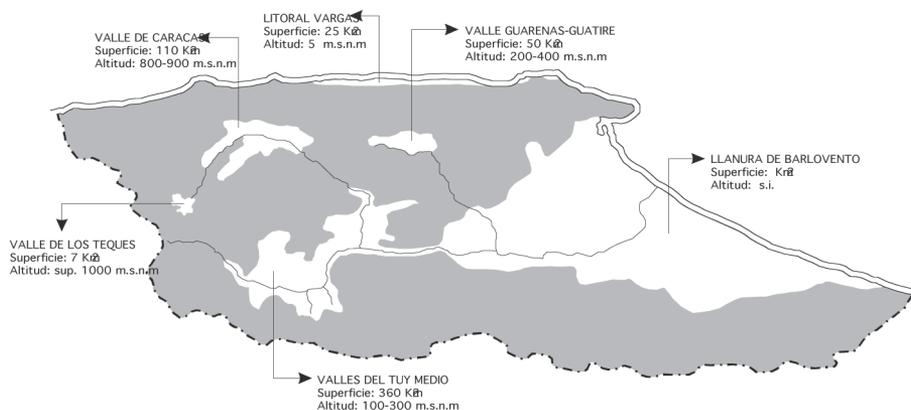
<b>Principales Metrópolis</b>	<b>% Población Nacional</b>	<b>% Población Urbana*</b>
Buenos Aires	34,9	44,0
Río de Janeiro	7,3	14,8
Ciudad de México	24,0	41,3
São Paulo	8,3	16,7
Santiago	31,4	43,7
Lima	24,4	46,6
Bogotá	12,6	22,0
Caracas	20,4	27,4

\* Urbana: localidades de 2.000 y más habitantes.

Fuente: Elaboración propia a partir de CEPAL/CELADE, 2005.

Para empezar, hay que considerar las limitaciones físicas que presentaba la ciudad-capital en cuanto a la disponibilidad de terrenos planos, por estar asentada en una zona montañosa interrumpida por una serie de valles ubicados a distintas altitudes. El Valle de Caracas, representado por los cinco municipios que lo conforman, abarca 77.000 hectáreas, de las cuales sólo 22.000 son efectivamente desarrollables (FPECM, 1998, p. 26). Ello no sólo implicaba una seria restricción para la implantación de un sector industrial de gran porte, sino que también dificultaba su instalación en los centros poblados localizados en su periferia inmediata, cuya accesibilidad no estaba garantizada. Sin embargo, a partir del arranque del proceso de industrialización sustitutiva la metrópoli caraqueña alcanza cierta figuración dentro del sector de transformación venezolano. Esto se logra al especializarse en ramas poco demandantes de suelo urbano y al conformar un eje industrial con capitales regionales vecinas, mejor posicionadas para los fines propuestos.

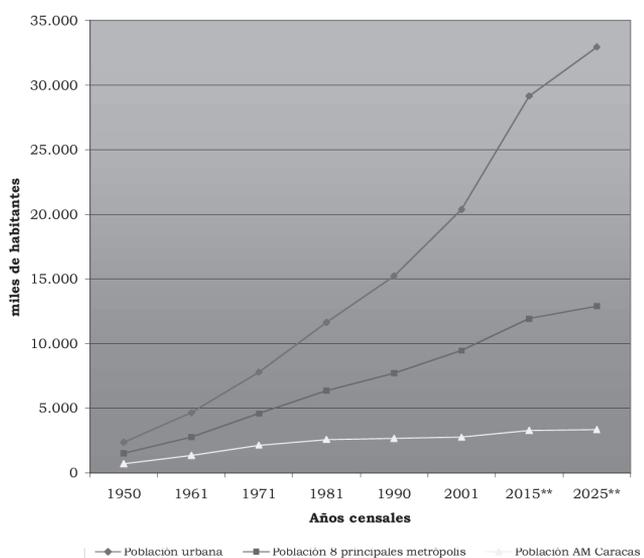
## Mapa 2 Región Capital. El marco físico-ambiental



Fuente: Adaptado de OMPU,1983; Morales Tucker, 1984; MARNR,1992.

En realidad, otra serie de circunstancias también relacionadas con el medio físico y el medio intervenido, representadas por la dispersión territorial que mostraba Venezuela de sus recursos naturales más demandados; por las ventajas comparativas que presentaba la localidad de Puerto Cabello –ubicada a 250 km de Caracas– en términos de acceso marítimo a los mercados internacionales; y por la existencia de una amplia oferta de suelos industriales servidos por una extensa red de autopistas de ámbito nacional, favorecerán ampliamente la expansión urbana de las 7 futuras metrópolis regionales (gráfico 4).

## Gráfico 4 Principales áreas metropolitanas venezolanas. Dinámica poblacional 1950-2025



Fuente: elaboración propia a partir de DGEyCN/OCEI/INE (varios años), Censos Nacionales de Población; y Planes Urbanos y Urbanísticos de las metrópolis estudiadas.

Sin embargo, a pesar de los reajustes interurbanos observados, la pérdida de primacía de Caracas será más aparente que real como se verá más adelante. Cabe aquí recordar que a finales de los años cincuenta, Vance y Smith (1959) ya advertían que una cosa era el tamaño de la ciudad y otra las funciones que desempeñaba, condiciones que no siempre eran coincidentes. Además, la literatura especializada tampoco ha dado mayor atención a la posibilidad de que el clásico fenómeno de la primacía urbana se replicara a escala regional, como sucederá en el caso venezolano.

## Problemas confrontados

Los procesos casi simultáneos de urbanización y concentración urbana vividos por Venezuela en la post-guerra van a permitir el rápido ingreso del país a la modernidad. Pero, paralelamente, van a generar un conjunto de problemas de gran magnitud y complejidad. En particular, el explosivo crecimiento de Caracas se traducirá en una enorme presión sobre la tierra, los servicios, la infraestructura y el empleo urbanos, superando los esfuerzos públicos y privados por atender a tales demandas. Al mismo tiempo, la menor atención dada a las restantes áreas urbanas y rurales del país, acentuará los desequilibrios territoriales preexistentes. Algunos de estos problemas son examinados a continuación.

### *1. La existencia de marcadas desigualdades socio-territoriales.*

A principios de los años setenta Caracas se presentaba como una metrópoli signada por grandes desigualdades socio-territoriales, situación que contrastaba con su condición de ciudad-capital de un país que para entonces contaba con el mayor ingreso per cápita de América Latina. La expresión más visible de esta desigualdad venía dada por la conformación de barrios pobres autoconstruidos los cuales para la fecha acogían alrededor de 860 mil habitantes, lo que equivalía a casi 40% de la población caraqueña. Caracas aparecía entonces posicionada junto a Ciudad de México, Río de Janeiro y Bogotá como las capitales latinoamericanas más afectadas por el fenómeno de la urbanización espontánea y precaria (Gilbert, 1996). Además, de acuerdo con los registros disponibles, se podía constatar que la población desasistida de Caracas venía incrementándose a una tasa mucho mayor que la de su población total (cuadro 4 y gráfico 5).

#### Cuadro 4

##### Área Metropolitana de Caracas.

##### Población total y población en barrios pobres 1950-1990 (miles de habitantes)

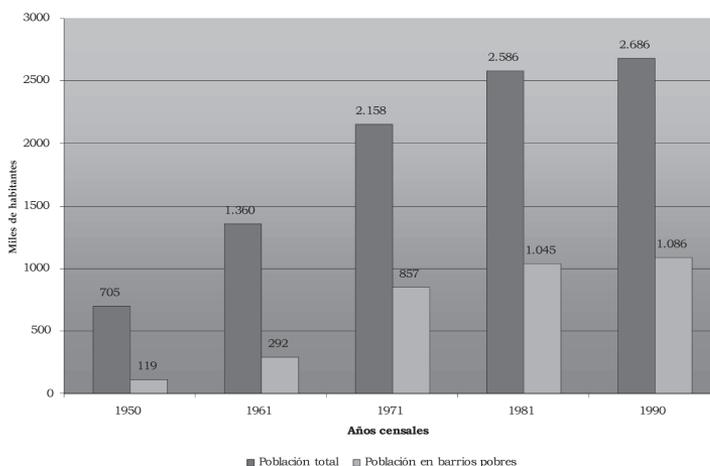
Años censales	Población Total (1)	Población en barrios pobres (2)	(2) / (1) (%)
1950	705	119	16,9
1961	1.360	292	21,5
1971	2.158	857	39,7
1981	2.586	1.045	40,4
1990	2.686	1.086	40,4

Fuente: Elaboración propia a partir de OMPU, 1981; FUNDACOMUN, 1994.

#### Gráfico 5

##### Área Metropolitana de Caracas.

##### Población total y población en barrios pobres 1950-1990



Fuente: Elaboración propia a partir de OMPU, 1981; FUNDACOMUN, 1994.

Según Morales Tucker (1969, p. 115), una encuesta llevada a cabo en Caracas en los años sesenta revelaba que, debido a sus bajos ingresos, 50% de los grupos familiares estaba marginado de la oferta habitacional pública y privada, teniendo además dificultad para satisfacer otras necesidades elementales. Se trataba de una población con hábitos rurales y sin la mínima capacidad técnica para insertarse en el nuevo medio en que les tocaba desenvolverse. De allí la importancia que atribuía a la educación y la capacitación de este amplio segmento de la población capitalina.

## 2. La insuficiencia y baja calidad de los servicios educativos y demás servicios urbanos.

Sin embargo, en un informe técnico presentado a finales de los años setenta por la Oficina de Planeamiento Urbano Metropolitano-OMPU, se afirmaba que los servicios educativos que prestaba Caracas –particularmente el sector público– se caracterizaban por “la insuficiencia del servicio, la

mala localización de las instalaciones y la utilización frecuente de edificaciones inadecuadas" (OMPU, 1979, p. 21; ver también Violich, op. cit., pp. 159 y ss.). Tales hechos contribuían al mantenimiento de marcadas desigualdades de acceso al mercado laboral, ya de por sí estructuralmente limitado, dificultando así la movilidad social.

Adicionalmente la OMPU planteaba en términos generales, que Caracas se caracterizaba por la insuficiencia y el deterioro cualitativo de los servicios de asistencia social, abastecimiento de agua, recolección y disposición de desechos sólidos, recreación y transporte (1979, pp. 18-27).

### 3. Las desigualdades de acceso al mercado laboral.

No debe extrañar, por lo tanto, de acuerdo a los resultados del Censo de 1971 para la Región Capital, que 21,4% de su población ocupada de 15 años y más fuera analfabeta; 48,1% tenía algún nivel de educación primaria; y sólo 5,9% tenía algún nivel de educación superior. Así mismo, y en completa sintonía con el papel que le tocaba desempeñar dentro de la economía venezolana, el sector público absorbía casi la mitad del segmento ocupacional con algún nivel de educación superior, y respondía por una alta proporción de los sueldos y salarios devengados por la población trabajadora de Caracas (DGEyCN, 1975).

#### Cuadro 5

#### Área Metropolitana de Caracas 1971.

#### Población ocupada de 15 años y más por categoría ocupacional y nivel educativo (en%)

Categorías ocupacionales	Algún nivel de educación				Total
	Analfabetas	Primaria	Secundaria/ Media	Superior	
Empleado/Obrero Sector Público	3,0	8,7	7,5	2,8	22,0
Empleado/Obrero Sector Privado	9,6	27,2	12,9	2,1	51,9
Otras Categorías *	8,8	12,2	4,1	1,0	26,1
<b>Total población ocupada</b>	<b>21,4</b>	<b>48,1</b>	<b>24,5</b>	<b>5,9</b>	<b>100,0</b>

\* Patronos, ayudantes familiares, servicio doméstico, trabajadores por cuenta propia

Fuente: cálculos propios a partir de DGEyCN, Censo Nacional de Población 1971.

### 4. Los desequilibrios territoriales.

Pero el panorama descrito cambiaba sustancialmente si se comparaba la situación de la Región Capital con las que presentaban las demás Regiones Administrativas que integraban el territorio nacional, con la parcial excepción de la Región Central donde se localizaban las ciudades de Maracay y Valencia. Desde esta perspectiva, la distribución de ingresos en la Región Capital era mucho más

equitativa que en el resto del país: el índice de analfabetismo era muy inferior al promedio nacional; allí se localizaba 34,5% de los planteles de educación media y técnica y 50,0% de los planteles de educación superior; y la proporción de viviendas precarias o carentes de servicios de agua y de disposición de desechos sólidos también se ubicaba por debajo del promedio nacional (CORDIPLAN, 1975).

Esta situación relativamente privilegiada de las Regiones Capital y Central reflejaba, entre otras cosas, su condición de objeto preferente de los gastos gubernamentales. Por ejemplo, entre 1969 y 1972 ambas regiones habían sido favorecidas con 42,5% de las inversiones en construcción efectuadas por el influyente Ministerio de Obras Públicas. Situación que también daba cuenta del alto grado de concentración que mostraba la recién implantada industria manufacturera en esa parte del país. Para 1971 ambas regiones respondían por 67,6% de los establecimientos industriales existentes en Venezuela, por 74,6% de la ocupación y por 65,1% del valor de la producción industrial (CORDIPLAN, 1975).

### 5. *Obsolescencia, desequilibrio y desenfoco institucionales.*

Mientras tanto, los entes gubernamentales que deberían responder a los múltiples desafíos que planteaba el crecimiento de la ciudad-capital enfrentaban una serie de limitaciones para ejercer debidamente sus funciones de provisión de infraestructuras básicas, de prestación de servicios comunales y de regulación del funcionamiento y crecimiento de Caracas. En primer lugar, porque Caracas seguía siendo administrada por una estructura político-institucional que no respondía a la nueva realidad metropolitana. En consecuencia, allí actuaban varios entes públicos sin la debida coordinación, lo que contribuía a agravar los problemas existentes. En segundo lugar, los gobiernos locales y regionales carecían de las competencias, los recursos, las capacidades técnicas y la autonomía política requeridos para actuar con la debida eficacia y contundencia en sus respectivas jurisdicciones. El cuadro 6 y el gráfico 6 permiten apreciar la debilidad que mostraban ambos niveles gubernamentales frente al nivel central, en materia de los ingresos percibidos y los gastos realizados en los años 1971 y 1981.

**Cuadro 6**  
**Venezuela 1971-1981.**  
**Ingresos y gastos del sector público por niveles administrativos (Sector Público = 100%)**

Niveles Administrativos	1971		1981	
	Ingresos	Gastos	Ingresos	Gastos
Agentes centrales *	95,5	84,3	98,9	92,9
Agentes regionales y locales	4,5	15,7	1,1	7,1
Sector público	100,0	100,0	100,0	100,0

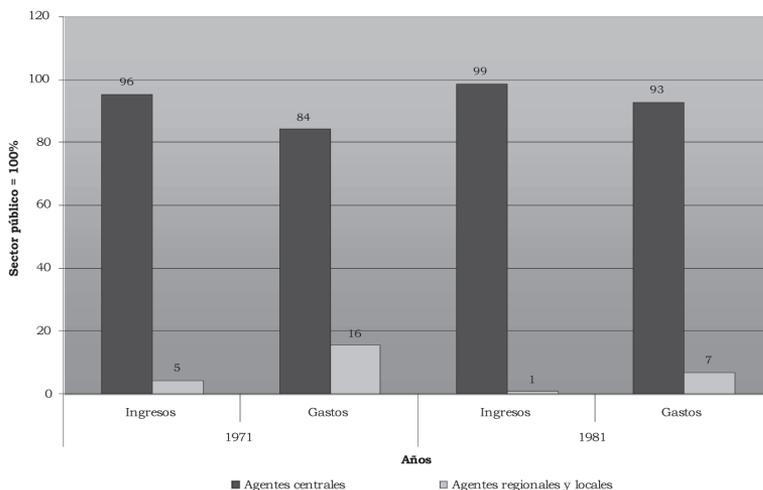
\*Gobierno Central, Entidades Administrativas y Empresas del Estado no Petroleras.

Fuente: elaboración propia a partir de BCV, Informe Económico años 1971 y 1981, Cuadros A-IX-2 y III-2.

## Gráfico 6

### Venezuela 1971-1981.

#### Ingresos y gastos del sector público por niveles administrativos (Sector Público = 100%)



Fuente: elaboración propia a partir de BCV, *Informe Económico años 1971 y 1981*, Cuadros A-IX-2 y III-2.

Como resultante de todo lo anterior, el crecimiento de Caracas quedará a merced de las fuerzas del mercado por la falta de voluntad política para poner en ejecución los planes urbanos elaborados durante el período aquí analizado. Por consiguiente, en los niveles técnicos y gubernamentales tampoco se evidenciará una mayor preocupación por afrontar la creciente inequidad que acompañaba el proceso de metropolización en Venezuela. Refiriéndose a cómo la situación antes descrita se presentaba a finales de los años 1970, Violich hace los siguientes señalamientos:

Se siente la falta de urgencia en desarrollar un plan basado esencialmente en la construcción de recursos humanos en la amplia población marginal y (orientado a) un equitativo y juicioso uso de los amplios recursos financieros de Venezuela. Mientras tanto, los determinantes básicos de la movilidad social: educación, salud, sanidad y empleo (quedan) encubiertos bajo la retórica de las mega-construcciones (1987, p. 193).

## La emergencia de la metrópoli difusa (1970-2000)

En años recientes, el proceso de metropolización ha sufrido importantes mutaciones, las cuales se expresan a distintas escalas territoriales obedeciendo a procesos simultáneos de concentración y dispersión poblacionales. 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).

### El caso de la Caracas Metropolitana

En los albores del siglo XXI, la Caracas Metropolitana –conformada por el núcleo original, los municipios conurbados, los municipios de la corona regional y los municipios en áreas de expansión– engloba, según el criterio adoptado, de 17 a 23 municipios. El núcleo original, representado por la Ciudad de Caracas, abarca hoy día nominalmente todo el municipio Libertador cuyos límites coinciden con los del Distrito Capital. La mancha urbana correspondiente al Área Metropolitana de Caracas (AMC) incorpora los cinco municipios sobre los cuales se extiende el llamado Valle de Caracas: Libertador, Baruta, Chacao, El Hatillo y Sucre. El área conurbada presenta, además, importantes ramificaciones hacia algunos de los municipios circunvecinos, las cuales van a ser tomadas en cuenta en el momento de definir el área metropolitana censal en 1990. Sin embargo, como El Valle sigue reteniendo más de 96% de la población metropolitana urbana, usualmente se le identifica con el AMC (Barrios, 2000).

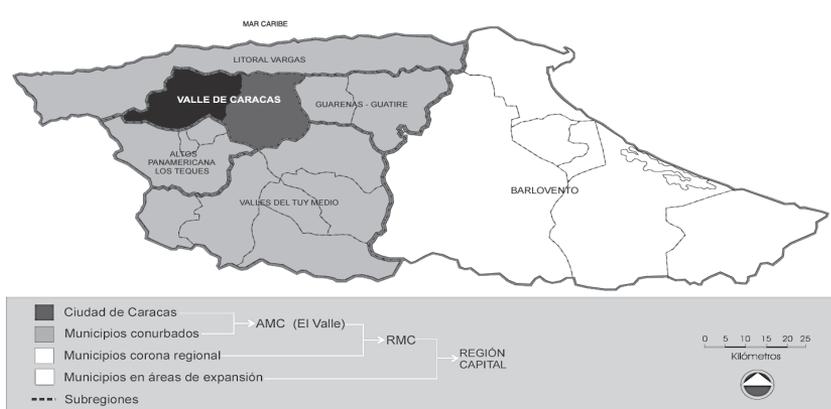
### Mapa 3 AM de Caracas: municipios y parroquias conurbados 2001



Fuente: FPECM, 1998.

Desde el punto de vista funcional, la Región Metropolitana de Caracas (RMC) está integrada en primera instancia por El Valle y por los 12 municipios correspondientes al entorno regional inmediato, los cuales han sido agrupados en cuatro sub-regiones o componentes funcionales: Litoral Vargas, Altos Mirandinos, Guarenas-Guatire y Valles del Tuy. Concurrentemente, tanto el Decreto Presidencial sobre Regionalización Administrativa del 11 de junio de 1969 como el Decreto sobre Regionalización y Participación Ciudadana del 14 de enero de 1980 reconocían la existencia de una Región Capital (RC) conformada por los 23 municipios pertenecientes al Distrito Federal y al estado Miranda (mapa 4) <sup>1</sup>.

### Mapa 4 La Caracas Metropolitana. Regiones y sub-regiones funcionales



Fuente: Adaptado de FPECM, 1998.

1. Para ese momento, lo que se conocía como Municipio Vargas estaba adscrito al entonces denominado Distrito Federal.

Cabe aquí anotar que a partir de la promulgación del Plan Nacional de Ordenación del Territorio, en octubre de 1998, se define un nuevo espacio funcional para Caracas que comprende ahora, además de la Región Capital, los estados Aragua y Carabobo (CNOT, 1998). Con ello se trataba de crear el marco jurídico-institucional que permitiera contrarrestar lo que –según la visión oficial– constituía una exagerada concentración de oportunidades económicas y sociales en dicho espacio y, más específicamente, en el eje La Guaira-Caracas-Maracay-Valencia–Puerto Cabello. Se afirmaba, además, que esta inadecuada ocupación del territorio había producido “tremendos desequilibrios que afecta(ban) severamente la calidad de vida de los habitantes, el propio desarrollo y la conservación del ambiente” (Ibidem, p. 2). Esta regionalización pocos años después es ratificada por el nuevo Ministerio de Planificación y Desarrollo (MPD, 2001).

## 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 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 el ámbito territorial más amplio de la Región Capital.

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 discontinua, 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 7 y el gráfico 7, tipifica muy bien los procesos aquí analizados (Barrios, 2000 y 2002).

**Cuadro 7**  
**AMC, RMC y Región Capital. Dinámica demográfica 1950-2001 (miles de habitantes)**

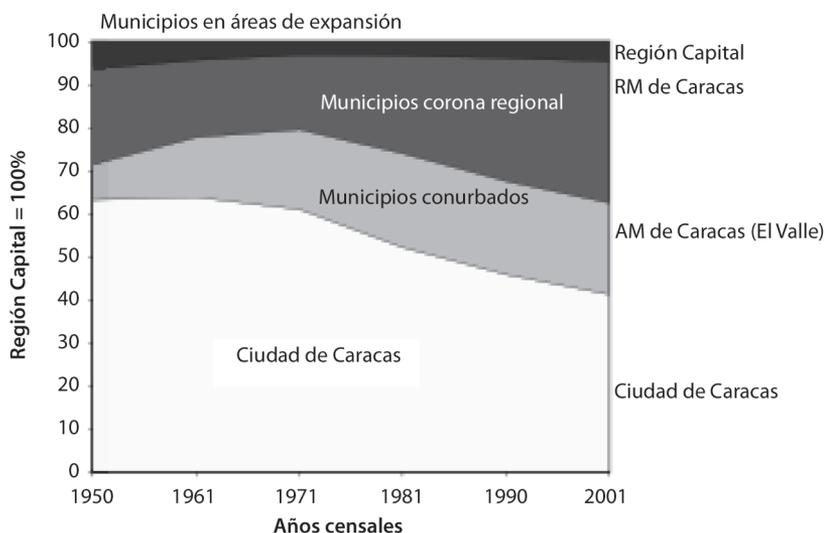
Ámbitos Funcionales	Años censales					
	1950	1961	1971	1981	1990	2001
AM de Caracas*	705	1.360	2.158	2.586	2.686	2.763
Corona Regional**	217	315	472	790	1.133	1.498
RM de Caracas	922	1.675	2.630	3.376	3.819	4.261
Área de expansión***	64	75	87	16	156	204
<b>Región Capital</b>	<b>986</b>	<b>1.750</b>	<b>2.717</b>	<b>3.492</b>	<b>3.975</b>	<b>4.465</b>

\* Valle de Caracas. \*\* Litoral Vargas, Altos Mirandinos, Guarenas-Guatire y Valles del Tuy \*\*\* Restantes municipios del Estado Miranda

Fuente: Elaboración propia a partir de DGEyCN/ OCEI/INE: *Censos Nacionales de Población 1950-2001; FPECM, 1998.*

## Gráfico 7

### Reestructuración de la Región Capital 1950-2001 (Región Capital = 100%)



Fuente: elaboración propia a partir de DGEyCN/OCEI/INE *Censos Nacionales de Población 1950-2001*; FPECM, 1998.

## De la metrópoli “industrial” a la metrópoli de servicios

Como se afirmó en un punto anterior, Caracas nunca ha sido una importante ciudad industrial entendida en su acepción tradicional. No obstante, durante el período de industrialización sustitutiva y mientras la presión poblacional no fue excesiva, la metrópoli caraqueña acogió a varios segmentos de las industrias ligera, intermedia y mecánica. Pasada esa etapa, en los años ochenta y noventa los organismos a cargo de la planificación urbanística de la ciudad van a seguir señalando a las subregiones Guarenas-Guatire y Valles del Tuy como los sitios naturales para el emplazamiento industrial dentro de la RMC (OMPU, 1983; ORCOPLAN, 1983).

Aunque es evidente que en los últimos años ha habido importantes desplazamientos de plantas y depósitos industriales hacia los dos componentes antes anotados, pareciera que este movimiento ha sido contrarrestado por una racionalidad económica que continúa favoreciendo la localización de una industria más competitiva y moderna en otras áreas del país. En consecuencia, la Región Capital viene reduciendo su participación en el empleo y el valor de la producción del sector industrial a escala nacional. Sin embargo, lo anterior no ha sido obstáculo para que Caracas siga concentrando las sedes sociales de las principales empresas industriales del país.

La desindustrialización de Caracas, vista en términos de la pérdida de empleos industriales, contribuye a profundizar la terciarización de la economía urbana, segmento que pasa a responder por 77,3% del empleo urbano total en el año 2000, frente a 73,4% en 1989 (cuadro 8). Esta evolución, que reproduce patrones ya conocidos, es impulsada fundamentalmente por avances del Terciario Superior y del sector Transporte y Comunicaciones. Paralelamente se asiste al debilitamiento del

Terciario Banal, representado por los sectores Comercio, Servicios al Consumidor y Administración Pública (Barrios, 2002).

### Cuadro 8

#### AM de Caracas 1989-2000. Terciarización de la economía urbana (AMC= 100%)

Grandes Sectores de Actividad	1989	2000
Primario (a)	1,2	1,0
Secundario (b)	25,3	21,4
Terciario (c)	73,4	77,3
ANBE (d)	0,1	0,3
<i>Total</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

(a) Agricultura, Minería, Hidrocarburos;

(b) Manufactura, Electricidad, Gas y Agua, Construcción;

(c) Restantes sectores;

(d) Actividades no bien especificadas.

Fuente: elaboración propia a partir de OCEI: Encuesta de Hogares 1989; INE: Encuesta de Hogares 2º semestre 2000.

Un análisis más detallado de la economía del AMC permite averiguar, en primer lugar, que los sectores de actividad allí localizados absorbían a principios del presente siglo 18,0% de la población ocupada del país, y 29,6% de la misma población con algún nivel de educación superior; y, en segundo lugar, que la ciudad-capital concentraba una alta proporción de la ocupación nacional en los sectores líderes de la nueva economía del conocimiento, a saber: Transporte/Comunicaciones y Terciario Superior: 20,6% y 41,4%, respectivamente. Y esta concentración era aún mayor cuando se tomaba en cuenta los estudios de tercer nivel de la población ocupada: 36,9% y 49,3%, muy por encima del promedio metropolitano. Hechos que demuestran la indiscutible centralidad económica de Caracas y ratifican su condición de lugar privilegiado para la localización de las actividades más directamente vinculadas con la dinámica global, como es el caso del sector financiero (cuadro 9 y gráfico 8).

### Cuadro 9

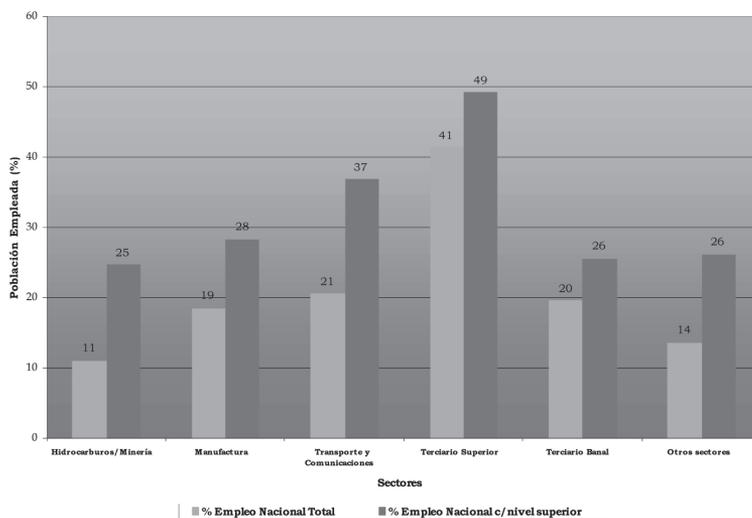
#### AM de Caracas 2002. Población empleada en sectores seleccionados, con algún nivel de educación superior (Venezuela = 100%)

Sectores Seleccionados	% Empleo Nacional	
	Total	c/nivel superior*
Hidrocarburos/Minería	11,1	24,7
Manufactura	18,6	28,4
Transporte y Comunicaciones	20,6	36,9
Terciario Superior	41,4	49,3
Terciario Banal	19,7	25,6
Otros sectores	13,7	26,2
<b>A.M. Caracas</b>	<b>18,0</b>	<b>29,6</b>

Fuente: elaboración propia a partir de INE, Encuesta de Hogares, 2º semestre 2000.

## Gráfico 8

AM de Caracas 2002. Población empleada en sectores seleccionados, con algún nivel de educación superior (Venezuela = 100%)



Fuente: elaboración propia a partir de INE, Encuesta de Hogares, 2º semestre 2000.

## El fenómeno del 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 significativa y generalizada de las tasas de crecimiento natural de la población mundial (cuadro 10).

## Cuadro 10

Proliferación de ciudades gigantes a escala mundial, 1980-2015

Tamaño (nº hab)	Número de ciudades			% Población Mundial		
	1970	2000	2015	1970	2000	2015
10 mill. y más	5	18	22	4,7	8,8	9,2
5-10 mill.	21	24	39	9,1	5,8	7,0
<b>Subtotal</b>	<b>26</b>	<b>42</b>	<b>61</b>	<b>13,8</b>	<b>14,6</b>	<b>16,2</b>
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
<b>Subtotal</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>86,2</b>	<b>85,4</b>	<b>83,8</b>
<b>Total</b>	<b>s.i.</b>	<b>s.i.</b>	<b>s.i.</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fuente: elaboración propia a partir de UN, 2003, Cuadro A.17.

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 de 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 11).

**Cuadro 11**  
**Distribución geográfica ciudades gigantes a escala mundial 1970-2015**

Grandes áreas continentales	Nº ciudades 5 millones y más habitantes		
	1970	2000	2015
<b>Más desarrolladas</b>	8	10	14
Europa	5	6	6
Norteamérica	3	4	8
Oceanía*	-	-	-
<b>Menos desarrolladas</b>	18	32	47
África	1	2	4
Asia**	12	23	35
Latinoamérica/Caribe	4	7	8

\* Excluye Melanesia, Micronesia y Polinesia.

\*\* Excluye Japón.

Fuente: elaboración propia a partir de UN, 2003, Cuadro A.17.

En el caso de América Latina y el Caribe, las ocho ciudades indicadas en la última fila del cuadro 11 son, por orden de tamaño, las siguientes: Ciudad de México, São Paulo, Buenos Aires, Río de Janeiro, Santiago de Chile, Bogotá, Lima y Belo Horizonte, esta última una capital regional brasileña. Caracas, que en 1980 ocupaba la octava posición entre las metrópolis latinoamericanas, se ubica en la décimo 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 importante punto a precisar de ahora en adelante, dada la coexistencia de diferentes configuraciones metropolitanas.



## Nuevas configuraciones territoriales

### La ciudad-de-ciudades

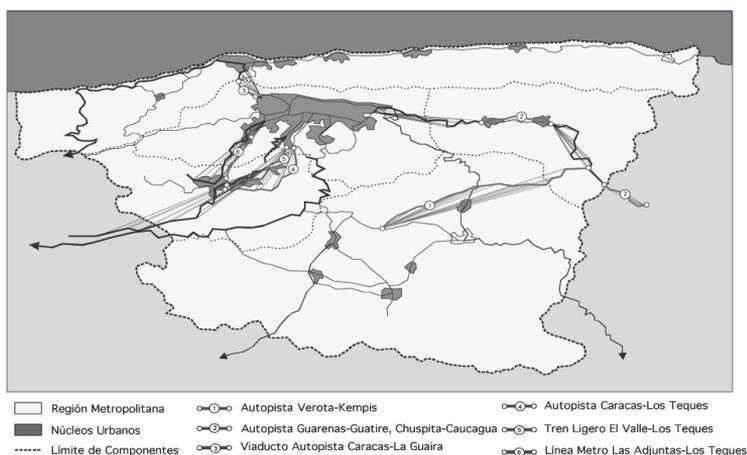
Entre los factores que impulsan el actual proceso de reestructuración metropolitana, destacan los siguientes: a) la presente revolución tecnoproductiva y organizacional, la cual requiere el respaldo de un potente sector de servicios avanzados y el apoyo estratégico de las nuevas tecnologías de información y comunicación (TIC); b) 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; c) las facilidades de movilización de personas, carga, capitales e información que ofrecen los nuevos sistemas de transporte y las TIC; y d) 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 y 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 fue sugerido, 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, 1998).

El desarrollo y la consolidación de estas redes de ciudades se convierten, 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 de más 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 (mapa 5).

**Mapa 5**  
**Conformación de la gran ciudad-de-ciudades.**  
**Propuestas de accesibilidad al Valle de Caracas**



Fuente: FPECM, 1998.

## 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 éstas empiecen a integrarse –primero funcionalmente y después desde un punto de vista territorial– 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 los dos puertos marítimos más importantes del país (Iracheta, 2002; Negrón, 2001).

**Mapa 6**  
**Eje Caracas-Maracay-Valencia**



Fuente: elaboración propia.

Actualmente, la megalópolis venezolana concentra una población de 7,6 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, 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-Cumaná; Ciudad Guayana-Ciudad Bolívar; y la metrópoli binacional San Cristóbal-La Fria-Cúcuta (CORDIPLAN, 1975; Urdaneta, 2000). Sin embargo, se trata en todos los casos de configuraciones metropolitanas de tamaño modesto cuando se comparan 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 Estados Unidos, ambas cercanas a los 50 millones de habitantes; o 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.

## 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 describir las relaciones de poder que se establecen al interior de las estructuras examinadas (Sassen, 1991; 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 con importantes y reconocidas irradiaciones internacionales (Barrios, 2002). En efecto, 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).

## Mapa 7

### Caracas: la gran metrópoli-de-metrópolis. Comienzos de los años 2000



Fuente: Barrios, 2002.

## Nuevas formas de primacía urbana

Si se considera además que la ciudad-capital moviliza, a través del Aeropuerto Internacional de Maiquetía, alrededor de 84,0% del flujo internacional de pasajeros y de 98,0% de la carga de igual signo que registra Venezuela entre los años 1997 y 2001; que cuenta con el primer puerto del país (La Guaira) en cuanto al movimiento de pasajeros y el segundo en cuanto al volumen de carga (INE, 2002); que concentra los más prestigiosos núcleos universitarios y centros de investigación del país; y que, a finales de los años noventa había sido escogida como base regional de operaciones para 20 conocidas corporaciones transnacionales (Chiappe, 1998), se podría incluso inferir que Caracas debe haber incrementado su nivel de primacía urbana en las últimas décadas. Pero se trataría ahora de una primacía de carácter funcional, mientras la primacía poblacional estaría siendo ejercida por las 7 metrópolis regionales (cuadro 12).

**Cuadro 12**  
**Metrópolis regionales venezolanas. Niveles de primacía urbana 2001**

<b>Entidad Federal (EF)</b>	<b>Población (miles)</b>	<b>Área metropolitana (AM)</b>	<b>Población (miles)</b>	<b>AM/EF (%)</b>
Zulia	3.032	Maracaibo	1.572	51,8
Carabobo	1.932	Valencia	1.366	70,7
Aragua	1.450	Maracay	1.009	69,6
Lara	1.556	Barquisimeto	1.030	66,2
Bolívar	1.257	Ciudad Guayana	620	49,3
Anzoátegui	1.231	Barcelona-Puerto La Cruz	602	48,9
Táchira	993	San Cristóbal	489	49,2

Fuente: elaboración propia a partir de INE, Censo Nacional de Población 2001; *Planes Urbanos y Urbanísticos de las metrópolis estudiadas.*



## Impactos económicos, sociales, institucionales y ambientales

### Dispersión y concentración industriales

Como se vio anteriormente, la economía de Caracas, a través de su Terciario Superior y del sector Transporte y Comunicaciones, se viene ajustando a las exigencias de un mercado globalizado e informatizado. Al mismo tiempo, la mayoría de sus metrópolis regionales han fortalecido su base industrial más allá del eje La Guaira-Caracas-Maracay-Valencia-Puerto Cabello, tal como aparece reflejado en el cuadro 13. No obstante, estas metrópolis siguen dependiendo de la ciudad-capital en lo que respecta al Terciario Avanzado.

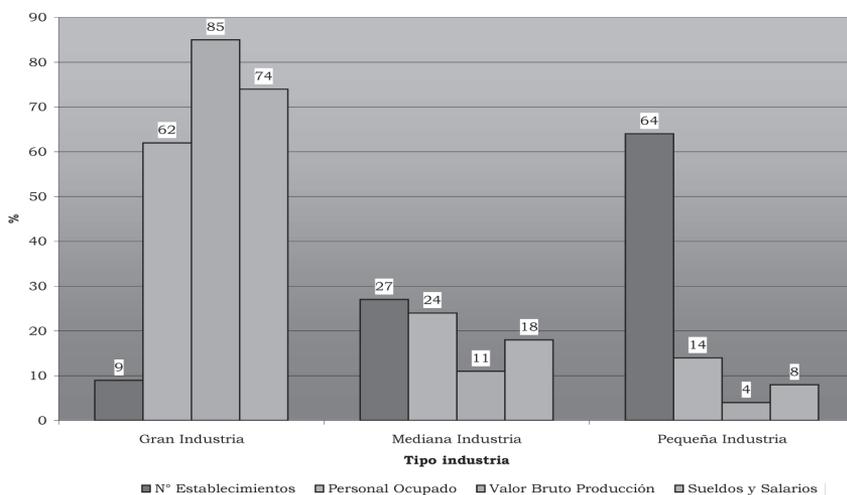
**Cuadro 13**  
**Metrópolis regionales. Indicadores de la industria manufacturera fabril 1999\***  
(Venezuela =100%)

Principales Áreas Metropolitanas	Población (miles)	Número Establecimientos (%)	Ocupación (%)	Valor Producción (%)
Maracaibo	1.572	9,5	16,6	21,4
Valencia	1.366	14,7	17,3	21,2
Maracay	1.009	11,0	15,1	12,0
Barquisimeto	1.030	8,6	7,1	7,4
Ciudad Guayana	620	3,8	7,1	9,6
Barcelona/Pto La Cruz	602	3,6	3,2	5,6
San Cristóbal	489	2,8	2,1	0,7
Subtotal	<b>6.688</b>	<b>54,0</b>	<b>68,5</b>	<b>77,9</b>
Caracas	2.763	33,4	29,2	15,9
Total	<b>9.451</b>	<b>87,4</b>	<b>97,7</b>	<b>93,8</b>

\*Datos referidos a las entidades federales que conforman el área de influencia de las metrópolis consideradas.  
Fuente: elaboración propia a partir de OCEI, Encuesta Industrial 1999.

Ahora bien, si se toma como referencia la Encuesta Industrial 2003 y se revisa el desempeño de dicho sector por tamaño de empresa, se reafirma la debilidad estructural de las PyMI a escala nacional, sobre todo en términos de sueldos y salarios y de valor bruto de la producción. Se concluye entonces que no han superado su condición de unidades productivas de muy bajo nivel tecnológico y muy baja productividad, hecho que se refleja negativamente tanto en las principales áreas metropolitanas como en las ciudades de menor tamaño (gráfico 9). En el primer caso, porque dichas empresas no están ofreciendo opciones de empleo relativamente bien remunerados para un amplio segmento de su población trabajadora; y en el segundo caso, porque deberían jugar el papel de uno de los principales motores de las economías locales.

**Gráfico 9**  
**Venezuela 2003. Indicadores industriales por tamaño de empresa**  
**(Total industria = 100%)**



Fuente: Elaboración propia a partir de INE, Encuesta Industrial 2003.

En años recientes, el gobierno nacional ha impulsado la creación de un sin número de cooperativas para que actúen tanto en el campo de la producción de bienes como en el de la prestación de servicios. Con ello se busca promover la inclusión de un gran número de trabajadores, con limitadas calificaciones, a la economía formal (López y Ochoa, 2002). Sin embargo, para que respondan a los desafíos que plantea la nueva economía informacional, estas políticas deben enfatizar no sólo la calificación técnica y empresarial, también deben venir acompañadas de cambios institucionales que permitan, por un lado, eliminar los vicios del paternalismo, el clientelismo y el rentismo y, por otro lado, desarrollar su capital social: i.e. la confianza mutua, la capacidad de organizarse en redes, entre otras cosas.

El desarrollo del capital humano sigue constituyendo, entonces, una variable estratégica en el campo del desarrollo económico. Sin embargo, a pesar de los indudables avances logrados respecto a décadas anteriores, la situación a escala nacional deja todavía mucho que desear. En el año 2000, en

un país altamente urbanizado y metropolizado, la población ocupada analfabeta y con algún nivel de educación básica todavía representaba 6,8% y 55,6%, respectivamente, del total nacional. En el otro extremo, sólo 16,6% de esa población tenía algún nivel de educación superior (INE, 2000).

Pero al tratar de establecer alguna comparación internacional en función de las calificaciones y habilidades requeridas por la nueva economía digital, queda al descubierto los insuficientes recursos humanos de que dispone el país en el campo de la ciencia y tecnología. En efecto, para el año 2000 Venezuela contaba únicamente con 0,45 investigadores por cada mil integrantes de la población económicamente activa frente a 0,67 en Brasil, 1,53 en Costa Rica y 5,20 en Corea. Además, del total de investigadores venezolanos, sólo 9,9% se desempeñaba en el área de ingeniería y tecnología (Mercado et al., 2002, p. 26). Situación que lleva a plantear que la inserción de Venezuela en la economía global se está dando en forma selectiva, lo que permite hablar con propiedad de un fenómeno creciente de segmentación urbana y territorial, donde los individuos y las empresas que no logran conectarse a las redes globales resultan excluidos desde el punto de vista económico y social (Irazábal, 1999, p. 127).

Por último, en lo que respecta a las tasas de desempleo y de informalidad, variables típicamente urbanas, las mismas continúan siendo excepcionalmente altas en Venezuela y en la Región Capital. Para el año 2001 se situaban en 12,0% y 42,2%, respectivamente, a escala nacional; y en 13,2% y 34,8% a escala regional (INE, 2001, p. 264).

## Ampliación de la brecha social

Como una de las expresiones más contundentes de las condiciones económicas antes descritas, a mediados de los años noventa la ciudad auto-construida y precaria seguía densificándose o bien extendiéndose en diferentes puntos de la RMC. Además, todas las previsiones apuntaban hacia el aumento de la población allí asentada tanto en términos relativos como absolutos. Baldó y Villanueva, quienes lideraron un ambicioso proyecto de habilitación física de los barrios de rancho, advertían también que:

A partir de estructuras sumamente precarias de carácter provisional, (tales) desarrollos tienden a permanecer y a consolidarse a lo largo del tiempo, mientras las viviendas se convierten en el principal, si no único, patrimonio de sus habitantes... (1995, p. 14).

Y concluían señalando que mientras tales condiciones persistieran –como han persistido hasta el presente– “ninguna labor social ni educativa logrará integrar a los habitantes como ciudadanos iguales dentro de la sociedad” (Ibidem, p. 15).

Apoyando tales aseveraciones, casi una década más tarde un informe de la CEPAL ubicaba a Venezuela entre los seis países de América Latina que se estima incrementarán sus niveles de pobreza para el año 2015, pese a un favorable desempeño de su economía en años recientes. En palabras de un analista: “Un coeficiente de Gini de 0,49 y niveles de pobreza que afectan aproximadamente el 80% de nuestra población, nos permiten concluir que el problema va más allá del crecimiento económico” (Acosta García, 2006).

En lo que respecta a los servicios educativos, a principios de los años noventa algunos analistas reconocían que en décadas anteriores Venezuela había expandido notablemente su sistema de escuelas básicas, medias y superiores. “No obstante, existía una inquietud creciente entre muchos venezolanos en el sentido de que los estudiantes no estaban aprendiendo las habilidades y conocimientos necesarios para tener éxito en una economía competitiva” (Enright et al., 1994, pp. 311-315).

Más recientemente, Ramón Casanova, conocido especialista en el tema, denunciaba los atolladeros de la reforma educativa puesta a andar en América Latina a partir de los años ochenta. Según este investigador, la misma “no había logrado contrarrestar las consecuencias de la débil institucionalidad de los servicios; del fracaso escolar temprano; de un estancamiento del aprendizaje adquirido por las poblaciones que lograban salvarse de la repetición; de una pérdida de... (los) patrimonios técnicos e infraestructurales acumulados por largas décadas de inversión y administración públicas; de una proletarianización de los maestros y de un ‘vaciamiento’ de la jornada de enseñanza” (Casanova, 2005, p. 210).

Refiriéndose después concretamente al caso de Venezuela, planteaba que la nueva estrategia educativa adoptada por el sector gubernamental a principios de los años 2000 defendía la idea de “la escuela pública pensada como instrumento para vencer los déficit de integración nacional y cohesión política... con un Estado más regulador del funcionamiento del sistema escolar y responsable por la garantía de la satisfacción de la oferta de servicios”. Y aseguraba que lo que sí quedaba claro, era “la voluntad para hacer las cosas de una manera tal que difícilmente podremos volver a la experiencia de la década de los noventa” (Ibidem, pp. 231 y 233).

Por último, desde una perspectiva más global y a despecho de todos los problemas mencionados, hay que destacar que serán las ocho entidades federales donde se asientan las principales metrópolis venezolanas las que van a presentar los Índices de Desarrollo Humano más altos del país para el año 1999 (PNUD, 2002, p. 233).

## La ciudad virtual *versus* la ciudad real

Las metrópolis dispersas enfrentan hoy severos problemas de gobernabilidad en la medida en que van expandiendo su espacio funcional sobre ámbitos territoriales cada vez más amplios. Ello implica la coexistencia e interacción de autoridades locales y supralocales de distinta naturaleza: gobiernos locales, gobiernos metropolitanos, asociaciones y consorcios municipales, redes de ciudades, entre otros (Borja y Castells, 1996; Polèse, 2001; Capel, 2002).

Muy en consonancia con lo anterior, el AMC y la RMC vienen experimentando una grave crisis de gobernabilidad. A ello se suma la debilidad político-administrativa, financiera y técnica de los gobiernos estatales y locales; la ausencia de un sistema de planificación urbana y territorial que abarque y compatibilice los diferentes ámbitos en que se desenvuelve la vida metropolitana; y la persistencia –entre los entes oficiales– de una visión negativa respecto al proceso de concentración de población y actividades en la Región Central, integrada ahora por el Distrito Capital y los estados Aragua, Carabobo, Miranda y Vargas.

En realidad, hay que empezar por reconocer que Caracas siempre careció de una instancia de gestión y coordinación de sus funciones metropolitanas, lo que dará lugar a una marcada fragmentación institucional, política y administrativa. Al final de la etapa señalada, la situación política del país condujo a la instalación de una Asamblea Nacional Constituyente, lo que creó una coyuntura favorable para tratar de revertir una situación que se estaba haciendo inmanejable. La propuesta constitucional correspondiente fue presentada por la Fundación Plan Estratégico Caracas Metropolitana-FPECM en 1999. Allí se contemplaban dos ámbitos de gestión metropolitana: el Distrito Capital, que abarcaría todo el Valle de Caracas y contaría con un gobierno a dos niveles, y el Distrito Metropolitano, con jurisdicción bien sea sobre la RMC, bien sea sobre la Región Capital, sin menoscabo de los niveles de gobierno existentes. Se insistía, además, en la necesidad de evitar reformas aisladas e inconexas dada la complejidad de la situación que se tenía entre manos (Vallmitjana, 2001; FPECM, 1999 y 2001).

Como la creación del Distrito Capital implicaba afectar la integridad del estado Miranda, se genera una fuerte oposición por parte de las respectivas instancias de gobierno. Tratando de conciliar posiciones antagónicas la Asamblea Nacional Constituyente decide, en forma apresurada, hacer coincidir el Distrito Capital con el actual Distrito Federal y crear un Distrito Metropolitano que ahora cubriría únicamente el Valle de Caracas. Se violenta así la lógica que orientaba la propuesta original de la FPECM, generando una situación confusa y ambigua que “más que contribuir con la gobernabilidad de Caracas constituye, per se, un serio obstáculo para su realización” (Delfino, 2001, p. 45; FPECM, 2000). A manera de conclusión se podría decir, entonces, que si bien el AMC cuenta ahora con un gobierno metropolitano a escala urbana, está todavía muy lejos de alcanzar su gobernabilidad.

En lo que atañe a la situación de los gobiernos estatales y locales, entre finales de los años ochenta y principios de los años noventa –y en el contexto de una severa crisis económica y política– se sienta en Venezuela las bases legales de un proceso de descentralización que implicará su elección directa por parte de los ciudadanos; la asunción de varias competencias antes ejercidas por otros entes gubernamentales; una mayor participación en los ingresos y gastos públicos; y, evidentemente, un mayor liderazgo territorial.

Casi una década más tarde, Carlos Mascareño hace un balance de los resultados arrojados por el esquema de descentralización adoptado. En lo que respecta a los gobiernos locales, plantea, entre otras cosas, que el tamaño de la burocracia municipal seguía siendo pequeño en relación al número de habitantes de cada municipio; que una proporción elevada del personal correspondía a mano de obra no calificada; y que el grado de profesionalización tendía a ser mayor en los municipios más grandes. En materia financiera, se constataba que los ingresos conjuntos de los entes regionales y locales se habían incrementado en el lapso analizado. Si en 1989 representaban 17,2% de los ingresos totales no-petroleros del sector público, en 1999 alcanzaban la proporción de 27,1% gracias a la diversificación de las fuentes de transferencia desde el poder nacional. No obstante los avances logrados, estos montos eran todavía insuficientes y el origen de los ingresos indicaba que la capacidad tributaria seguía siendo pequeña en relación con las necesidades de recursos (Mascareño, 2005). Además, el mismo autor señalaba que:

“...la descentralización de los noventa se ha desvanecido, a pesar de que quedan varias de sus formas: gobernadores y alcaldes electos, mermadas transferencias de recursos y competencias consagradas constitucionalmente.

Desde 1999 estamos asistiendo, paulatinamente, a un escenario de profunda recentralización del poder...” (Ibidem, p. 147).

Ahondando en la misma dirección, un oportuno reporte de UN/HABITAT publicado en 2001 suministraba información sobre los ingresos percibidos por las municipalidades de distintas áreas continentales, permitiendo así apreciar en su justa dimensión la inaceptable situación en que se encontraba América Latina y el Caribe en el ámbito municipal (cuadro 14 y gráfico 10).

**Cuadro 14**  
**Grandes áreas continentales 2001. Ingresos municipales per cápita (US\$)**

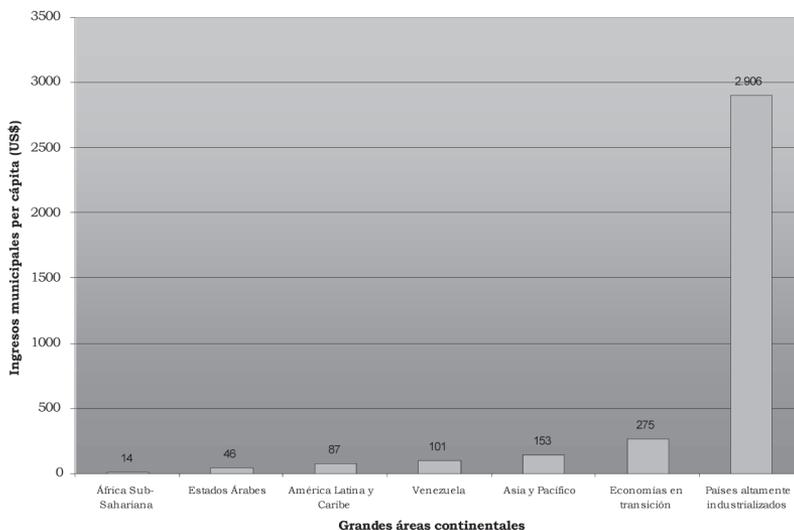
Grandes Áreas Continentales	Ingresos municipales per cápita (US\$)
África Sub-Sahariana	14
Estados Árabes	46
América Latina y el Caribe	87
<b>Venezuela*</b>	<b>101</b>
Asia y Pacífico	153
Economías em transición **	275
Países altamente industrializados	2.906

\* Incluye ingresos corrientes propios, transferencias corrientes, y transferencias de capital desde el sector público.

\*\* Países de la antigua URSS.

Fuente: elaboración propia a partir de UN/HABITAT 2001, pp. 12-17; ONAPRE, 2001, p. 53.

**Gráfico 10**  
**Grandes áreas continentales 2001. Ingresos municipales per cápita (US\$)**



Fuente: Elaboración propia a partir de UN/HABITAT 2001, pp. 12-17; ONAPRE, 2001, p.53.

Finalmente, en lo referente al sistema de planificación urbana y a la visión anti-urbana que prevalecía entre los entes centrales, se puede añadir, de manera sintética, que desde finales de los años setenta la acción del sector público sobre Caracas ha sido prácticamente nula como aseguran varios expertos, quienes igualmente plantean que el Poder Municipal debe reasumir plenamente sus competencias en la materia (Rodríguez, 1999; Cilento, 2002; Negrón, 2005). Por otra parte, en los Planes de Nacionales Desarrollo Regional 1999-2004 y 2001-2007 se sigue insistiendo en la necesidad de distribuir más equitativamente la población y las actividades económicas en el territorio venezolano, en el marco de una estrategia de descentralización desconcentrada (CORDIPLAN, 1999; MPD, 2001). A propósito, vale aquí recordar otro de los oportunos señalamientos de UN/HABITAT sobre el tema: “(Muchas organizaciones) tienden a ignorar a la ciudad como un motor de desarrollo económico y social que puede también contribuir a un desarrollo rural sustentable” (UN/HABITAT, 2001, p. 12).

## Deterioro ambiental

El impacto ambiental de la metrópoli dispersa puede ser evaluado desde dos perspectivas: la primera da cuenta de los cambios en la calidad de vida en dichas aglomeraciones urbanas; la segunda se ocupa del fenómeno de la expansión incontrolada de las áreas residenciales y de otros usos urbanos hacia la periferia metropolitana.

Desde el punto de vista del ambiente natural y construido, el concepto de calidad de vida engloba elementos tales como la adecuada dotación y prestación de servicios públicos, la preservación de los espacios públicos y recreacionales, las facilidades de movilización y comunicación, el saneamiento de las áreas de crecimiento urbano espontáneo, la rehabilitación de espacios urbanos deteriorados, la reducción de la vulnerabilidad ante los desastres naturales, y el control de la contaminación atmosférica y sónica.

Sobre el particular, en las últimas décadas distintos entes públicos y privados, así como distintos profesionales conocedores de la problemática urbana han venido refiriéndose a los bajos niveles de calidad de vida que ofrece la ciudad-capital a la mayoría de sus habitantes. En lo que atañe a la prestación de servicios públicos se ha señalado que Caracas estaba lejos de ser, como a primera vista pareciera, una metrópoli superpoblada; se trataba en realidad de una pequeña metrópoli, cuyos servicios básicos e infraestructura urbana “... son insuficientes y deficientes en alto grado. Particularmente el suministro de agua potable, los drenajes, el transporte público, los servicios de salud y sanidad, los de educación pública, parques y recreación, y los de prevención y seguridad públicas” (Cilento, 1995, p. 140).

Mientras tanto, a finales de los años noventa la Fundación Plan Estratégico Caracas Metropolitana reconocía, por un lado, que los servicios prestados por las empresas privadas –energía eléctrica, telecomunicaciones, agua, aseo urbano– habían mejorado su calidad de acuerdo a encuestas recientes y, por otro lado, denunciaba también las graves carencias en materia de salud, educación y recreación que experimentan las demás comunidades de la Región Metropolitana. Con relación al transporte público superficial, planteaba que era quizás uno de los servicios públicos más críticos en el Área

Metropolitana de Caracas, recordando además que la mayor parte de las carreteras y autopistas que conectaban a Caracas con su área de influencia estaban saturadas (FPECM, 1998, pp. 36-47).

Siguiendo con sus señalamientos, la FPECM reiteraba la idea de que en Caracas convivían dos realidades urbanas: *la ciudad formal y la ciudad marginal* la cual ocupaba generalmente áreas de fuertes pendientes, circunstancia que dificultaba dotar a las viviendas allí ubicadas con todos los servicios básicos para un estándar de vida urbana aceptable. Por consiguiente, la cuestión fundamental que tenía la ciudad en aquel momento era cómo integrar esta gran proporción de la población a la vida urbana formal y organizada. Y concluía señalando que “El problema es tan complejo que supone actuar en varias vertientes, pero evidentemente una es inescapable: el rescate de la educación como factor fundamental de progreso económico y social...” (Ibidem, pp. 53-54).

Finalmente, en lo que atañe a *la vulnerabilidad urbana a los desastres naturales*, Alfredo Cilento sostenía que la Región Metropolitana de Caracas era un área expuesta a distintos tipos de amenazas ambientales. Una de ellas era su vulnerabilidad física, derivada de una densa ocupación de las laderas y planicies de valles altos cercanos a la falla geológica de Tacagua-El Ávila, fuente de actividad sísmica a todo lo largo del borde norte de la ciudad (1995, p.141). Así mismo, la utilización de terrenos inestables para la construcción de viviendas formales y las enormes deficiencias constructivas en los barrios de ranchos hacían temer una catástrofe de enormes proporciones de ocurrir un sismo de magnitud superior a 7 grados. La vulnerabilidad de los servicios urbanos –suministro de agua y electricidad, provisión de servicios sanitarios y médico-asistenciales, transporte público superficial– representaba otra seria amenaza para los habitantes de la ciudad-capital. Y al no contar con acceso marítimo o fluvial directo y tener fuertemente limitadas las vías de acceso desde otros puntos del país, Caracas corría el riesgo de sufrir severas restricciones a la entrada y salida de personas y mercancías (Ibidem, pp. 53-54).

Centrando ahora la atención en el fenómeno de la dispersión urbana, y particularmente de los usos residenciales, se advierte que esta tendencia tiene implicaciones tan graves para el funcionamiento de la sociedad en su conjunto que hoy día existe una corriente de opinión experta que plantea la necesidad no sólo de regular sino incluso de revertir este proceso (Ducci, 1998; Borja y Castells, 1996; Trullén, 1998).

En efecto, desde una *perspectiva técnico-económica*, es evidente que los gastos energéticos y los costos de provisión de servicios urbanos a residentes dispersos son mucho más altos que los correspondientes al modelo concentrado. Esto implica que finalmente sólo los sectores de ingresos medios y altos podrán ser atendidos. Además, la dispersión conlleva la subutilización y la obsolescencia de inversiones públicas y privadas existentes en las áreas concentradas. Hay que corregir, entonces, la excesiva dispersión del suelo urbano y facilitar la implantación de servicios urbanos para todos los ciudadanos (Ibidem).

En *términos ambientales*, la preocupación por la sustentabilidad se expresa concretamente a través del control de una urbanización despilfarradora de tierras agrícolas y otros recursos naturales y, a la vez, muy dependiente del automóvil como principal medio de transporte. Se busca, además, que las áreas preservadas por motivos ambientales, paisajísticos o estratégicos no tengan un carácter residual; es decir, que formen un todo continuo de gran presencia territorial (Carbonell, 2002).

Desde el *punto de vista sociocultural* se plantea que con la urbanización dispersa se está creando una anticuidad ya que en la ciudad del suburbio “no existen los lugares (...) donde se produzcan los intercambios espontáneos que han sido base del surgimiento de nuevas ideas y nuevos proyectos de civilización humana...”. ¿Cómo lograr, en tales condiciones, la calidad de vida, la convivencia pacífica y la cohesión social? (Ducci, 1998, pp. 90-91). Aquí cobra sentido la afirmación de que el objetivo principal de la política urbana hoy día es HACER CIUDAD (Borja y Castells, 1996, p. 144).

Por último, en *términos político-institucionales*, el desbordamiento de la ciudad sobre jurisdicciones cada vez más numerosas está creando serios problemas de gobernabilidad y ello está ocurriendo justamente en momentos en que se asegura que una de las principales causas de la decadencia y del deterioro urbanos es una gestión local ineficiente e inefectiva (Banco Mundial, 1999; UN/HABITAT, 2001).



## Tendencias previstas

### Escenarios 2015-2025

#### 1. A escala urbana

Las estimaciones oficiales permiten anticipar que el acelerado proceso de urbanización en Venezuela culminará en el año 2015, momento en el que 94,0% de su población total estará viviendo en ciudades de 2.500 y más de habitantes. De esta forma, Venezuela afianza su posición como uno de los países más urbanizados del continente y del mundo, al tiempo en que aparece como el país de Suramérica que exhibió la más alta tasa de crecimiento de su población urbana entre los años 1950 y 2000: 4,4% anual (CEPAL/CELADE, 2005, tabla 2).

Ahora bien, si se centra 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. Frente a tales evidencias y aceptando, como se afirma insistentemente, que existe una fuerte correlación entre los niveles de urbanización y de desarrollo alcanzados por un país en un momento dado (UN/Habitat, 2001), ¿cómo explicar lo que podría calificarse de *paradoja latinoamericana*, i.e., su ubicación entre las regiones en vías de desarrollo? Quedaría entonces por averiguar si algunas de las distorsiones que rodearon el arranque de los procesos de urbanización, industrialización y metropolización en Venezuela continúan ejerciendo su influencia negativa en la vida del país.

#### 2. A escala metropolitana

Las visiones que se manejan en América Latina y en los países avanzados respecto al futuro de las grandes metrópolis de la sociedad del conocimiento son por lo general coincidentes. Se prevé que en las próximas décadas las mismas seguirán dispersándose territorialmente a escalas cada vez más amplias. Tales tendencias indican que de ahora en adelante se tendrá que trabajar simultáneamente con las categorías de áreas metropolitanas y regiones metropolitanas, para así poder analizar e interpretar debidamente las realidades urbanas nacionales y supranacionales (Ascher, 1995; Borja y Castells, 1996; Castells, 2001; UN/HABITAT, 2001; Ne.lo, 2002; Polèse, 2001).

**Cuadro 15**  
**Grandes áreas continentales.**  
**Población urbana y tasas de crecimiento anual 2000-2030 (en %)**

Grandes áreas continentales	Población urbana (%)		Tasas de crecimiento (%)
	2000	2030	
<b>Más desarrolladas</b>			
Europa	72,7	79,6	0,10
Norteamérica	79,1	86,9	1,16
Oceanía*	72,7	74,9	1,83
<b>Menos desarrolladas</b>			
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: Elaboración propia a partir de UN, 2003, Cuadro 5 y p. ix.

En lo que respecta a Venezuela y sus ocho principales metrópolis, esta doble perspectiva permite ver, en primer lugar, que las mismas empezarán a perder peso dentro de la población urbana del país a partir del año 2015, dinámica que afectará principalmente a Caracas. En el ínterin cabe esperar que surjan otras aglomeraciones urbanas de menor tamaño y que se fortalezcan sus ciudades medias (cuadro 16 y gráfico 11).

**Cuadro 16**  
**Principales áreas metropolitanas de Venezuela.**

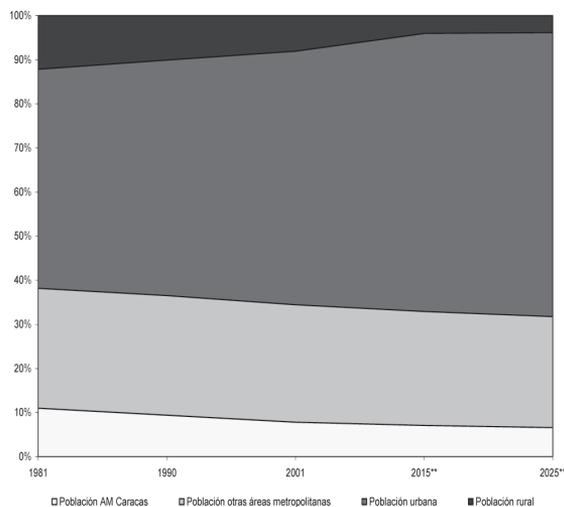
Dinámica demográfica 1981-2025 (miles de habitantes)

Áreas Metropolitanas	Años Censales				
	1981	1990	2001	2015*	2025*
Caracas	2.586	2.686	2.763	3.285	3.363
Maracaibo	909	1.221	1.572	2.050	2.262
Valencia	726	1.017	1.366	1.744	1.923
Maracay	636	802	1.009	1.258	1.359
Barquisimeto	567	747	1.030	1.324	1.467
Ciudad Guayana	315	453	620	837	919
Barcelona-Pto. La Cruz	328	422	602	799	884
San Cristóbal	321	390	489	645	725
Total	6.388	7.738	9.451	11.942	12.902

\* Proyecciones.

Fuente: elaboración propia a partir de DGEyCN/OCEI/INE *Censos Nacionales de Población 1950-2001*; *INE, Proyecciones de Población 1950-2050*; *Planes Urbanos y Urbanísticos* de las metrópolis estudiadas.

**Gráfico 11**  
**Principales áreas metropolitanas de Venezuela.**  
**Dinámica poblacional 1981-2025 (Venezuela = 100%)**



Fuente: elaboración propia a partir de DGEyCN/OCEI/INE *Censos Nacionales de Población 1950-2001*; INE, *Proyecciones de Población 1950-2050*; *Planes Urbanos y Urbanísticos* de las metrópolis estudiadas.

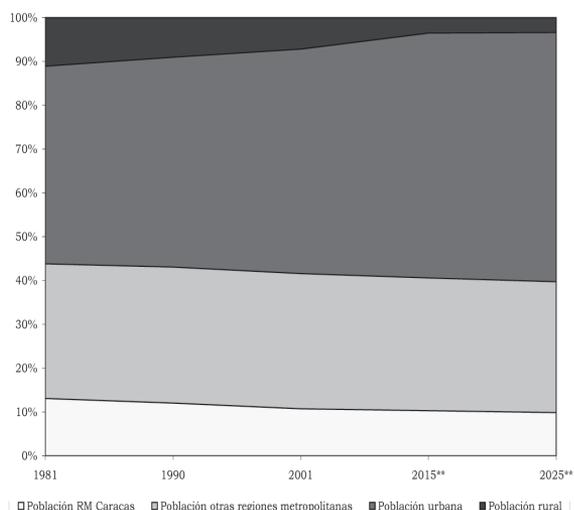
Mirando ahora a las respectivas regiones metropolitanas se constata, como cabía esperar, que su descenso relativo dentro de la población total de Venezuela es menos pronunciado que en el caso anterior. Tanto es así que para el año 2025 se prevé que dichas regiones todavía concentrarán 49,4% de la población total venezolana. Tendencia que sugiere que una parte significativa del nuevo crecimiento urbano ocurrirá dentro de sus ámbitos territoriales.

**Cuadro 17**  
**Principales regiones metropolitanas de Venezuela. Dinámica poblacional 1981-2025**  
**(miles de habitantes)**

Áreas Metropolitanas	Años Censales				
	1981	1990	2001	2015*	2025*
Caracas	3.376	3.819	4.261	5.371	5.705
Maracaibo	1.001	1.364	1.737	2.296	2.556
Valencia	966	1.322	1.756	2.254	2.495
Maracay	842	1.058	1.361	1.725	1.883
Barquisimeto	685	905	1.236	1.603	1.787
Ciudad Guayana	325	466	647	872	958
Barcelona-Pto. La Cruz	369	469	674	904	1.012
San Cristóbal	379	465	585	782	886
Total	7.943	9.850	12.259	15.807	17.282

Fuente: elaboración propia a partir de DGEyCN/OCEI/INE *Censos Nacionales de Población 1950-2001*; INE, *Proyecciones de Población 1950-2050*; *Planes Urbanos y Urbanísticos* de las metrópolis estudiadas.

**Gráfico 12**  
**Principales regiones metropolitanas de Venezuela. Dinámica poblacional 1981-2025**  
**(Venezuela = 100%)**



Fuente: elaboración propia a partir de DGEyCN/OCEI/INE Censos Nacionales de Población 1950-2001; INE, Proyecciones de Población 1950-2050; Planes Urbanos y Urbanísticos de las metrópolis estudiadas.

### 3. A escala del sistema urbano

La población urbana no-metropolitana, a su vez, se distribuye actualmente entre 25 aglomeraciones de tamaño medio (100 mil a 500 mil habitantes); y 111 ciudades pequeñas (20 mil a 100 mil habitantes) (CEPAL/CELADE, enero 2005). Este hecho pone en evidencia la presencia de un sistema urbano todavía desequilibrado, al no contar con el número suficiente de centros poblados de menor rango para atender a la demanda de servicios comunales de similar jerarquía requeridos por los habitantes de sus entornos inmediatos. El caso extremo viene dado por la Región Guayana, que cubre casi la mitad de la superficie del país (413.750 km<sup>2</sup>), y cuyo sistema urbano está conformado por una metrópoli regional de 620 mil habitantes (Ciudad Guayana); una ciudad media de 306 mil habitantes (Ciudad Bolívar, capital del estado del mismo nombre), y tres ciudades pequeñas entre 20 mil y 100 mil habitantes: Upata, Caicara del Orinoco y Puerto Ayacucho (Ibidem).

En la medida en que se sigan manteniendo en Venezuela las relaciones de poder hasta ahora prevalecientes, expresadas a través de la concentración de la propiedad agraria, de la concentración de ingresos y gastos por parte del gobierno central y entes adscritos, y de la debilidad estructural de las PyMI, difícilmente se podrá cambiar significativamente la situación antes descrita.

## Retos para las políticas públicas

### 1. Desarrollo metropolitano. Nuevos enfoques

En el marco de la presente revolución tecno-productiva e informacional, las ciudades han reafirmado su condición de piezas clave para el desarrollo integral de naciones, estados y municipios.

En otras palabras, es a través de la activación de los núcleos urbanos, y principalmente de las grandes aglomeraciones, como se logra incorporar las áreas rezagadas al proceso antes mencionado. En consecuencia, no tiene más sentido la disyuntiva desarrollo del centro versus 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, promoviendo en forma combinada el desarrollo económico, el desarrollo social y el desarrollo sustentable (ILPES, 1998; Albuquerque, 1997; Vázquez-Barquero, 1999).

A partir de esta visión positiva y comprensiva de los fenómenos urbano y metropolitano, se configura un nuevo marco de referencia para la formulación de las políticas públicas correspondientes. Cambios observados:

- *En el foco de atención.* Hasta hace dos décadas, las regiones eran los objetos preferentes de atención de las políticas territoriales. Y desde las regiones, se visualizaba a las ciudades. Hoy día, debido a la creciente importancia de los servicios urbanos para el funcionamiento de toda la economía, se recorre ahora el camino inverso. Es decir, son las ciudades –y especialmente las grandes ciudades– las encargadas de dinamizar sus áreas de influencia. Además, como bien señala Castells (2001, p. 213): “las ciudades son clave tanto como productoras (...) de conocimiento como de la capacidad de corregir los efectos negativos de una economía sin ninguna referencia a valores sociales más amplios”.
- *En las condiciones para el desarrollo local/regional.* Si antes el énfasis era colocado en la existencia de recursos naturales, de recursos humanos entendidos en términos cuantitativos y de recursos financieros genéricos, con el advenimiento de la sociedad del conocimiento se amplían y se multiplican, en términos cualitativos, los requerimientos a ser cumplidos para el logro del objetivo propuesto. Tales requerimientos enfatizan ahora la disponibilidad de recursos humanos calificados, la calidad y la suficiencia de la infraestructura y de los equipamientos básicos, la calidad de vida urbana, la accesibilidad a los entornos regional, nacional e internacional, y la existencia de instituciones, valores y organizaciones que favorezcan los procesos de cambio social (Vázquez-Barquero, 1999).
- *En el papel de los gobiernos locales/regionales.* Según Vázquez-Barquero “progresivamente han ido perdiendo fuerza las políticas (redistributivas) denominadas ‘de arriba abajo’, gestionadas por las administraciones centrales (...) Al mismo tiempo, ha ido tomando fuerza el enfoque ‘de abajo hacia arriba’, en el que las políticas están promovidas y gestionadas por los gobiernos regionales y locales y están orientadas al desarrollo de ciudades y regiones concretas” (Ibidem, p. 181). Albuquerque (1997), por su lado, añade que cada vez más se constata la superior eficacia de los planteamientos locales y regionales para afrontar las exigencias del cambio tecnológico y la calificación de los recursos humanos.
- *En la naturaleza de los planes urbanos.* Los planes urbanos tradicionales (PDUL, POU) tienen una orientación eminentemente sectorial. En otras palabras, son planes que se ocupan de la regulación del crecimiento físico de las ciudades y de su área de influencia y de la dotación de las infraestructuras y equipamientos correspondientes. A tales efectos se nutren de información selectiva suministrada por los entes públicos que se ocupan de los asuntos económicos, sociales, culturales, ambientales e institucionales. Pero a raíz del creciente protagonismo económico de

las ciudades, surge otro tipo de instrumento: los Planes Estratégicos Urbanos (PEU), de carácter global o transversal, y que implican, al igual que los Planes Regionales, la intervención de los agentes locales en todos los ámbitos de la vida urbana. Los PEU no sustituyen los planes tradicionales; los complementan.

## 2. *Temas clave dentro de la agenda metropolitana*

Las formulaciones anteriores permiten identificar una serie de temas clave a ser priorizados por las políticas públicas. A saber:

- *Calificación de los recursos humanos.* La inversión en la formación y capacitación de recursos humanos constituye un tema de gran relevancia dentro de las nuevas políticas territoriales. Al respecto, la bibliografía especializada –centrada en la transición hacia la nueva sociedad de la información y del conocimiento– plantea, entre otras cosas, la necesidad de avanzar en tres distintas direcciones:
  - a) *Garantizar una educación de calidad para todos* (básica, media y técnica), orientada a atender las necesidades fundamentales en materia de lectura, escritura, cálculo; y de conocimientos, aptitudes y valores. Todo ello implicaría, tal como lo propone el PNUD (2002), el uso intensivo y extensivo de las tecnologías de información y comunicación para proveer educación en distintos lugares y situaciones sociales, particularmente en el caso de los sectores excluidos.
  - b) *Transformar la educación superior*, con miras a mejorar el desempeño de las instituciones respectivas y de adecuar la oferta educativa a las nuevas realidades económicas y sociales. Aquí se incluiría los programas de educación continua que abarcarían la capacitación empresarial (aprender a emprender), laboral (actualización, reciclaje), comunitaria (la cultura del desarrollo), entre otros.
  - c) *Fortalecer la relación Universidad-Sector productivo y otros usuarios*, con el propósito de impulsar no sólo la formación de científicos y técnicos sino también la generación de proyectos pertinentes de investigación básica y aplicada. Desde esta perspectiva, las instituciones de educación superior juegan un papel decisivo en la difusión de las innovaciones tecnológicas y organizacionales en el tejido productivo local/regional; y en la identificación y mejor aprovechamiento de las potencialidades endógenas.
- *Creación de un entorno adecuado para el sector productivo.* La implantación de industrias de base tecnológica exige dotar de mayor calidad los espacios destinados a funciones industriales. Se trata de garantizar las infraestructuras y los equipamientos requeridos por las actividades productivas modernas: soporte físico (parques industriales); distribución de productos y de información (transporte, telecomunicaciones); soporte tecnológico (incubadoras de empresas, parques tecnológicos), entre otros. Especial atención debe ser dada a las micro-empresas y PyMI.
- *Elevación de la calidad de vida.* En este caso lo que se busca es convertir las áreas metropolitanas en lugares atractivos para residir, invertir, trabajar y visitar (turismo de ocio, turismo de negocios). Por tanto es necesario, entre otras cosas, regular la localización de actividades y prever áreas de expansión urbana mediante la actualización y sanción de los planes urbanos y territoriales;

garantizar la suficiencia y calidad de las infraestructuras y servicios urbanos, así como la formulación y ejecución de proyectos de vivienda que abarquen a todos los segmentos de la población metropolitana, dando prioridad a los estratos más pobres; fomentar la regeneración urbano-ambiental mediante la recuperación de espacios públicos y áreas verdes, la contención de la urbanización dispersa, la conservación del patrimonio histórico y físico-natural, y el saneamiento ambiental (acueductos, cloacas, drenajes, disposición de desechos sólidos).

- *Accesibilidad y conectividad urbanas.* Dentro de una economía crecientemente globalizada e informatizada, la accesibilidad a los entornos regional, nacional e internacional juega un papel fundamental en la promoción del desarrollo metropolitano, al facilitar toda clase de intercambios y al permitir que diferentes localidades, a través de la conformación de redes urbanas de variadas configuraciones –ciudad-de-ciudades, metrópoli-de-metrópolis, ejes urbanos– logren complementariedades económicas y compartan equipamientos y servicios que de otra forma estarían fuera de su alcance. Pero, como se señaló anteriormente, 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).
- *Creación de institucionalidad para el desarrollo metropolitano.* Por las razones anotadas, las nuevas políticas de desarrollo territorial atribuyen una relevancia estratégica a las estructuras institucionales y organizativas de las concentraciones urbanas, en la medida en que dichas estructuras condicionan fuertemente los procesos de desarrollo autosostenido. Ello implica, por un lado, el establecimiento de normativas formales e informales que garanticen la gobernabilidad de las áreas metropolitanas y reduzcan los costos de transacción; y supone, por otro lado, la existencia o creación de relaciones de cooperación entre actores que hagan posible la gestión coordinada de los distintos niveles de la administración pública y del sector productivo para evitar la duplicación de actuaciones, optimizar los recursos económicos disponibles y lograr la formulación de estrategias coherentes y consensuadas de desarrollo metropolitano.

Pero generalmente los países en desarrollo son débiles en esta materia, y Venezuela no es la excepción. Por ejemplo, en el caso de Caracas, la ciudad-capital no cuenta todavía con un verdadero Plan de Ordenación Urbanística de ámbito metropolitano urbano ni metropolitano regional; y el Plan Estratégico Caracas 2010, presentado en el año 1998, no ha tenido un impacto significativo más allá de su aporte parcial a la definición del ámbito de actuación del actual gobierno metropolitano. Además, como denunciaba Alfredo Cilento hace pocos años atrás, tampoco existía a nivel nacional un Plan de Desarrollo Urbano y Vivienda que orientara las actuaciones de los distintos entes públicos en un área de vital importancia para el desarrollo del país (Cilento, 2002).

Así mismo, el deterioro y la insuficiente cobertura de los servicios públicos en la ciudad-capital reflejan no sólo la ineficacia de figuras institucionales que no han podido adaptarse a las exigencias de la descentralización y la modernización de la gestión pública; también ponen al descubierto la extrema debilidad de los gobiernos locales dentro de la estructura político-administrativa venezolana.



## Bibliografía

- Acosta García, A. (2006) "El capital social: una respuesta para equilibrar la distribución de la riqueza". *BCVOZ económico* 11, Edición especial. Caracas: Banco Central de Venezuela.
- Albuquerque, Francisco (1997) *Metodología para el desarrollo económico local*. CEPAL, Dirección de Desarrollo y Gestión Local. Santiago de Chile.
- Ascher, F. (1995) *Metapolis ou l'avenir des villes*. Éditions Odile Jacob. Paris.
- Baldó, J. y Villanueva, F. (1995) "Tendencias de crecimiento en las zonas de barrios del Área Metropolitana de Caracas y sector Panamericana-Los Teques de la Región Capital", Revista *URBANA* 16-17. Caracas.
- Banco Central de Venezuela-BCV (1972) *Informe Económico* 1971. Caracas.
- Banco Central de Venezuela-BCV. (1982) *Informe Económico* 1981. Caracas.
- Banco Central de Venezuela -BCV. (2003) *Informe Económico* 2002. Caracas.
- Banco Mundial (2000) En el umbral del siglo XXI. *Informe sobre el desarrollo mundial 1999-2000*. Ediciones Mundi-Prensa. Madrid-Barcelona-México.
- Baptista, Asdrúbal (1991) *Bases cuantitativas de la economía venezolana*. Comunicaciones Corporativas. Caracas.
- Barrios, Sonia (1985) "Urban problems and urban policies in oil-exporting countries. The case of Caracas Metropolitan Area". *JRP Series* 50. Institute of Developing Economies. Tokyo.
- Barrios, Sonia (2000) "Áreas Metropolitanas: ¿Qué ha cambiado? El caso del Área Metropolitana de Caracas", *Cuadernos del CENDES* 43. Caracas.
- Barrios, Sonia (2002) "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*. IET/ICCI/IEUT. Barcelona.
- Barrios, Sonia (en prensa) "Áreas metropolitanas", en P. Cunill Grau (coord.) *Geografía de Venezuela*. Fundación Polar. Caracas.
- Borja, Jordi y Castells, Manuel (1996): *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, volumen II. Hábitat II. Estambul.
- Capel, Horacio (2002) "Redes, chabolas y rascacielos. Las transformaciones físicas y la planificación de las áreas metropolitanas", en Orellana, A. (Editor).
- Carbonell, Francisco (2002) "Las claves de la planificación territorial metropolitana de Barcelona". En Orellana, A. (Editor).
- Casanova, Ramón (2005) "Venezuela después del liberalismo: ¿de los consensos de la reforma de los años noventa a un nuevo contrato educativo?", en CENDES: *Venezuela Visión Plural*. Tomo II. CENDES/BID. Caracas.
- Castells, M. (2001) "La ciudad de la nueva economía". En *Papeles de Población*, año 7-27. México.
- CEPAL/CELADE (2005) "América Latina: Proyecciones de Población Urbana y Rural 1970-2025". *Boletín Demográfico* XXXVIII-76. Naciones Unidas. Santiago de Chile.
- CEPAL/CELADE (2005) "América Latina: Urbanización y Evolución de la Población Urbana 1950-2000". *Boletín Demográfico* 75. Naciones Unidas. Santiago de Chile.
- CEPAL/HABITAT (2001). *El espacio regional. Hacia la consolidación de los asentamientos humanos en América Latina y el Caribe*. Naciones Unidas. Santiago de Chile.

- Chacón, R.M. y Almandoz, A. (1992) *Lo urbano como profesión. Lo académico y lo profesional en Alberto Morales Tucker*. Autoridades Rectorales de la Universidad Simón Bolívar. Caracas.
- Chiappe, Doménico (1998) "La estrategia gigante". En *Venezuela Now*. CONAPRI. Caracas.
- Cilento, Alfredo (1995) "Vulnerabilidad metropolitana. El caso de Caracas". Revista *URBANA* 16-17. Caracas.
- Cilento, Alfredo (2002) "Sobre un Plan Nacional de Desarrollo y Vivienda". Revista *URBANA* 7-30, Caracas.
- CNOT-Comisión Nacional de Ordenación del Territorio (1998) *Plan Nacional de Ordenación del Territorio. Un acuerdo a 20 años*. PDVSA. Caracas.
- Cohen, R.B. (1981) "The new international division of labor: multinational corporations and urban hierarchy", en M. Dear y A. Scott (editores) *Urbanization and urban planning in capitalist society*. N. York: Methuen.
- CORDIPLAN (1975) *Desconcentración Económica*. Anexos. XVIII Convención de Gobernadores.
- De Las Rivas, L. (1999) "La naturaleza de la ciudad-región: paisaje, artificio, lugar". Revista *URBANA* 4-24. Caracas.
- De Mattos, Antonio (1999) "Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana" en Revista *EURE* XXV-76. Santiago de Chile.
- De Mattos, Antonio (2002) "Santiago de Chile de cara a la globalización. ¿Otra ciudad?". En Orellana, A. (Editor).
- Dirección General de Estadísticas y Censos Nacionales- DGEyCN (1955) *Censo Nacional de Población y Vivienda 1950*. DGNyCN. Caracas.
- Dirección General de Estadísticas y Censos Nacionales- DGEyCN (1964) *Censo Nacional de Población y Vivienda 1961*. DGNyCN. Caracas.
- Dirección General de Estadísticas y Censos Nacionales- DGEyCN (1975) *Censo Nacional de Población y Vivienda 1971*. DGNyCN. Caracas.
- Delfino María de los Angeles (2001): "La gobernabilidad de Caracas Capital y del Distrito Metropolitano". Revista *URBANA* 29. Caracas.
- Ducci, M. Elena (1998) "Santiago, ¿ una mancha de aceite sin fin ?". Revista *Eure* XXIV-72, Santiago de Chile.
- Enright, M. ; Francés, A. y Scott, E. (1994) *Venezuela. El reto de la competitividad*. Ediciones IESA. Caracas.
- Fajnzylber, Fernando (1987) "Las economías neindustriales en el sistema centro-periferia de los ochenta", *Pensamiento Iberoamericano* 11.
- FPECM-Fundación Plan Estratégico Caracas Metropolitana (1998). "Temas prioritarios para la ciudad". *Plan Estratégico Caracas Metrópoli 2010*. Caracas.
- FPECM-Fundación Plan Estratégico Caracas Metropolitana (1999) Gobernabilidad de Caracas. Proposiciones a la Asamblea Nacional Constituyente. Documento preliminar. Caracas: FPECM.
- FPECM-Fundación Plan Estratégico Caracas Metropolitana (2001) "Gobernabilidad democrática de Caracas: Una propuesta a la Asamblea Nacional Constituyente". Revista *URBANA* 29. Caracas.
- FUNDACOMUN-Fundación para el Desarrollo de la Comunidad (1994) III *Inventario Nacional de Barrios*. Caracas.
- Gilbert, Alan (1996). *The mega-city in Latin America*. Tokio-New York-Paris: United Nations University Press.
- Halperin Donghi, T. (1980) "Las ciudades hispanoamericanas en el contexto económico-social (1825-1914)". *Revista SIAP* XIV 55-56. SIAP. México.
- Hauser, Philip (1961) *Urbanización en América Latina*, UNESCO. Paris.

- Instituto Nacional de Estadística-INE (2003) *XIII Censo Nacional de Población y Vivienda 2001*. Caracas.
- Instituto Nacional de Estadística-INE (2005) *Estimaciones y proyecciones de población 1950-2050*. Caracas.
- Instituto Nacional de Estadística-INE *Encuestas Industriales 1999 y 2003*. Caracas.
- Instituto Nacional de Estadística-INE *Encuesta de Hogares por Muestreo. Área Metropolitana de Caracas, segundo semestre 2000*. Caracas.
- Instituto Nacional de Estadística-INE (2004) *Anuario Estadístico 2002*. Caracas.
- Iracheta, Alfonso (2002) "Gobernabilidad en la zona metropolitana del Valle de México", en Orellana, A. (Editor).
- Irazábal, Clara (1999) "Simposio : Nexos urbanos y regionales en la era global: desarrollo e integración en América Latina", Revista *URBANA* 4-24. Caracas.
- Katz, Jorge (2000) "Pasado y presente del comportamiento tecnológico de América Latina". Serie *Desarrollo Productivo*. Naciones Unidas/CEPAL. Santiago de Chile.
- López, C.E. y Ochoa, H. (2002) "Políticas subnacionales de fomento a la economía social en Venezuela". *Revista de Ciencias Sociales*. Maracaibo.
- Mascareño, Carlos (2000) *Balance de la descentralización en Venezuela: logros limitaciones, perspectivas*. PNUD/ILDIS/Nueva Sociedad. Caracas.
- Mercado, A.; Testa, P.; Vessuri, H. y Sánchez, I. (2002) "Sistemas Nacionales de Ciencia y tecnología. Experiencias y aprendizaje de cuatro países de medio desarrollo". *Boletín ASOVAC – Capitulo CCS Nº 41*. Caracas.
- Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables-MARNR (1992) *Áreas naturales protegidas de Venezuela*. DGSPOA/ACM/01. Caracas.
- Ministerio de Desarrollo Urbano-MINDUR (1996) *Plan de Ordenación Urbanística para el Sistema Metropolitano de Caracas*. Informe Gerencial. Dirección de Ordenación Urbanística. Caracas.
- Ministerio de Planificación y Desarrollo-MPD (2001). *Plan de Desarrollo Regional 2001-2007*. Viceministerio de Planificación y Desarrollo Regional. Caracas.
- Monclús, Francisco J. (1998). *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*. Centre de Cultura Contemporànea. Barcelona.
- Montesino Samperio, J.V. (1957) "La población del Área Metropolitana de Caracas". Corporación Venezolana de Fomento (CVF), *Cuadernos de Información Económica IX-3*. Caracas.
- Morales Tucker (1969) "La problemática urbana de Venezuela: el caso de Caracas", en Chacón y Almandoz, A.
- Morales Tucker (1984) "Plan Rector del Área Metropolitana de Caracas y Litoral Vargas", en Chacón y Almandoz.
- Morse, R. (1980) "Los mundos urbanos de Angloamérica y Latinoamérica: reflexiones introductorias". *Revista SIAP XIV*, 55-56. SIAP. México.
- Ne-lo, Oriol (2002) "Las grandes ciudades en Europa y América Latina: dinámicas, retos y gobernación", en Orellana, A. (Editor).
- Negrón, Marco (2001) *Ciudad y modernidad. El rol del sistema de ciudades en la modernización de Venezuela*. Ediciones Instituto de Urbanismo – Comisión de Estudios de Postgrado FAU/UCV. Caracas.
- Negrón, Marco (2005) "Caracas de Latinoamérica". En *Caracas Cental*. Fundación de la Cultura Urbana. Caracas.
- Oficina Central de Estadística e Informática-OCEI (1984) *Censo Nacional de Población 1981*. Caracas.
- Oficina Central de Estadística e Informática-OCEI (1995) *Censo Nacional de Población 1990*. Caracas.

- Oficina Central de Estadística e Informática-OCEI *Encuesta de Hogares por Muestreo*. 2º semestre 1989. Caracas.
- Oficina Central de Planificación y Coordinación-CORDIPLAN (1999) "Descentralización Desconcentrada Hacia un Desarrollo Sostenible para Venezuela". *Plan Nacional de Desarrollo Regional 1999- 2004*. Versión preliminar para discusión interna. CORDIPLAN. Caracas.
- Oficina Metropolitana de Planeamiento Urbano-OMPU (1979) *Caracas 2000. Resumen*. Caracas.
- Oficina Metropolitana de Planeamiento Urbano-OMPU (1983) *Área Metropolitana de Caracas y Litoral Vargas. Plan Rector*. Caracas.
- Oficina Nacional de Presupuesto-ONAPRE (2001) *Presupuesto Consolidado del Sector Público*. Caracas.
- Oficina de Planificación y Coordinación de la Región Capital-ORCOPLAN RC (1983) *Plan Regional de Ordenación Territorial de la Región Capital*. Síntesis. Caracas.
- Orellana, A. (Editor) (2002) *El desafío de las áreas metropolitanas en un mundo globalizado. Una mirada a Europa y América Latina*. IET/ICCI/IEUT. Barcelona.
- PNUD-Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2002) "Las tecnologías de la información y la comunicación al servicio del desarrollo". *Informe sobre Desarrollo Humano en Venezuela 2002*. Caracas.
- Polèse, M. (2001) "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.
- Rodríguez, J. Carlos (1999) "Lecciones de la experiencia de Venezuela". *Ciudades*, 42. Puebla, México.
- Sassen, Saskia (1991) *The global city*. Princeton: Princeton University Press.
- Taylor, Peter J. y Walker, D.R. F. (2001) "World cities: a first multivariate análisis of their service complexes". *Urban Studies*, 38-1. Glasgow: University of Glasgow.
- Trullén, Joan (1998) *Novas estratègies econòmiques i territorials per a Barcelona*. Ajuntament de Barcelona. Barcelona.
- United Nations/HABITAT (2001) *The state of the world's cities 2001*. Nairobi, UN/HABITAT.
- United Nations-UN (2003) *World Urbanization Prospects. The 2003 Revision*. Nairobi: UN, Department of Economic and Social Affairs.
- Urdaneta, Alberto (2000) "Desarrollo urbano y vivienda en la integración binacional". *Cuadernos del CENDES* 17-44. Caracas.
- Vallmitjana, Marta. "Repensando el gobierno local participativo de Caracas Metropolitana". Revista *URBANA* 29. Caracas.
- Veltz, P. (1996) *Mondialisation villes et territoires. L'économica d'archipel*. PUF. París.
- Vance, B.R. y Smith, S. (1959) "Metropolitan integration and dominance". En Hatt y Reiss (editores) *Cities and Society*. Glence, Illinois: The Ferre Press.
- Vázquez-Barquero, Antonio (1998) Desarrollo, redes e innovación. *Lecciones sobre desarrollo endógeno*. Ed. Pirámide. Madrid.
- Violich, Francis (1987) *Urban Planning for Latin America*. Boston: OG&H.

## Siglas y acrónimos utilizados en este libro

ASOVAC	Asociación Venezolana para el Avance de la Ciencia
AMC	Área Metropolitana de Caracas
BCV	Banco Central de Venezuela
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CENDES	Centro de Estudios del Desarrollo
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
CELADE	Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía
CNOT	Comisión Nacional de Ordenación del Territorio
CORDIPLAN	Oficina Central de Coordinación y Planificación
CVF	Corporación Venezolana de Fomento
DGEyCN	Dirección General de Estadística y Censos Nacionales
FAU	Facultad de Arquitectura y Urbanismo (Universidad Central de Venezuela)
FPECM	Fundación Plan Estratégico Caracas Metropolitana
FUNDACOMUN	Fundación para el Desarrollo de la Comunidad
HABITAT	Centro de Asentamientos Urbanos de las Naciones Unidas
IESA	Instituto de Estudios Superiores de Administración
ILPES	Instituto Latinoamericano de Planificación Económica y Social
INE	Instituto Nacional de Estadística
MARNR	Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables
MINDUR	Ministerio de Desarrollo Urbano
MPD	Ministerio de Planificación y Desarrollo
OCEI	Oficina Central de Estadística e Informática
OMPU	Oficina Metropolitana de Planeamiento Urbano
ONAPRE	Oficina Nacional de Presupuesto
ORCOPLAN RC	Oficina de Planificación y Coordinación de la Región Capital
PDUL	Plan de Desarrollo Urbano Local
PDVSA	Petróleos de Venezuela Sociedad Anónima
PEU	Planes Estratégicos Urbanos
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
POU	Plan de Ordenación Urbanística
RMC	Metropolitana de Caracas
TIC	Tecnologías de Información y Comunicación
UCV	Universidad Central de Venezuela
UN	United Nations
UPA	Unidades Político-Administrativas



Este libro se terminó de imprimir en el mes de febrero 2009, en los talleres de Editorial Ignaka C.A., Caracas, Venezuela. Impreso en papel bond 24 y la tipografía utilizada fue Myriad Pro.  
Tiraje 500 ejemplares.

