



Revista de Geografía Norte Grande

ISSN: 0379-8682

hidalgo@geo.puc.cl

Pontificia Universidad Católica de Chile
Chile

Williams Montoya, Jhon

Globalización, dependencia y urbanización: la transformación reciente de la red de ciudades de
América Latina

Revista de Geografía Norte Grande, núm. 44, 2009, pp. 5-27

Pontificia Universidad Católica de Chile

Santiago, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=30012208001>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Globalización, dependencia y urbanización: la transformación reciente de la red de ciudades de América Latina¹

Jhon Williams Montoya²

RESUMEN

Este documento tiene como propósito evaluar la dinámica reciente del sistema urbano latinoamericano en un contexto de globalización. Teóricamente el ensayo se apoya en la teoría de la ciudad mundial, entendida como una evolución de la teoría de la dependencia y, por ello, se inicia con una contextualización teórica e histórica de la transformación del sistema de ciudades. Luego, a partir de datos demográficos, de flujos de transporte y análisis de la organización regional, se elabora un balance general de la jerarquía del sistema de ciudades y los cambios en la primacía urbana. El documento finaliza enfatizando la pertinencia actual de la teoría de la dependencia y su variación a la teoría de sistema-mundo, como instrumentos importantes para el análisis de los cambios en las redes urbanas, en el contexto de una economía en proceso de globalización.

Palabras clave: Urbanización, teoría de la dependencia, ciudad mundial, ciudad global, sistemas urbanos.

ABSTRACT

The Latin American countries have suffered a fast and intense process of economic globalization in the 90's decade. This report examines the urban consequences of the economic liberalization and the changes in the urban primacy; the demographic data are used to establish the variations in the urban primacy and the cartography of air transportation served to illustrate the exchanges between cities. The paper ends with a discussion on the relevance of the Dependence Theory and its variation to the System-world Theory. Both are considered like central instruments for analysis of changes in the urban networks of a globalised economy.

Key words: Urbanization, dependence theory, world city, global city, urban systems.

El presente ensayo examina la reestructuración reciente de la red latinoamericana de ciudades a partir de los cambios derivados de un proceso creciente de liberalización económica e inserción en la economía global. El objetivo fundamental es ofrecer una

panorámica de la organización de la red de ciudades, el funcionamiento de la misma como un sistema urbano y los cambios experimentados por esa red desde 1980. Desde una perspectiva teórica, el documento enfatiza sobre tres conceptos interrelaciona-

¹ Artículo recibido el 20 de abril de 2009 y aceptado el 11 de junio de 2009.

² Departamento de Geografía, Universidad Nacional de Colombia (Colombia).
E-mail: jwmontoyag@bt.unal.edu.co

dos: el desarrollo geográfico desigual, la teoría de la dependencia y la teoría de ciudad mundial. Estos conceptos, derivados de la geografía radical y de los discursos neomarxistas, se consideran metodológicamente útiles para examinar la redistribución de las relaciones económicas entre ciudades, especialmente porque permiten reconocer su posición en función a unas relaciones de intercambio asimétricas y la consolidación de unas relaciones centro-periferia subordinadas.

El documento se organiza en tres apartados. El primero que refiere a una reflexión teórica sobre la lectura de las ciudades latinoamericanas. Un segundo capítulo en torno a la herencia de la estructura urbana, específicamente el carácter fragmentado de la urbanización regional y sus transformaciones según procesos diferenciados de inserción en la economía mundo; y un tercer apartado, apoyado en los precedentes, donde se ofrece una panorámica de la red contemporánea de ciudades, enfatizando en los cambios ocurridos desde 1980.

La urbanización latinoamericana: teorías y discursos

La discusión sobre las teorías de la urbanización latinoamericana resulta particularmente problemática porque no es fácil identificar teorías concretas orientadas a explicar la morfología y organización de estas ciudades y redes de ciudades. De hecho, aunque la historiografía urbana permite reseñar una amplia riqueza ideológica que ha influenciado las acciones sobre las ciudades y el urbanismo latinoamericano, puede demostrar una variada historia de ensayos de intervención, donde la mayor parte corresponde a importaciones y adaptaciones de modelos urbanísticos europeos y norteamericanos, muchos de ellos en el contexto del debate sobre barbarie y civilización (Almandoz, 2002, 2003). Por esa razón, el debate teórico sobre la urbanización siempre mantendrá una estrecha asociación con la discusión de los problemas del desarrollo y, en estricto sentido, plantear una teoría de la urbanización latinoamericana enfrentará dificultades (ver, por ejemplo, Jaramillo y Cuervo, 1993).

Y es que, precisamente, la preocupación por elaborar un discurso sobre la urbanización nace del debate en los años veinte acerca del rol de los países de la periferia en la economía mundial y la eventual búsqueda de alternativas a las condiciones crónicas de atraso de los países de América, Asia y África; una discusión que simplemente daba continuidad a los discursos modernistas de finales del siglo XIX, cuando en muchos países de América Latina se iniciaron profundas transformaciones económicas y sociales a fin de alcanzar la modernidad que promovían activamente los imperios europeos a través de la *intelligentsia* local.

Sin embargo, estos desarrollos estuvieron más asociados a un urbanismo intervencionista que a una actividad científica de elucidación de las causas fundamentales de la urbanización latinoamericana. De esta manera, solo hacia los años 50, según Santos (1979), comienza a plantearse de manera más precisa la necesidad de una teoría sobre la urbanización tercermundista, y el mismo autor desarrollaría un cuerpo teórico orientado a interpretar las características distintivas de la ciudad latinoamericana, en particular la dualidad de la economía urbana, la urbanización como un proceso condicionado por la posición en la división territorial del trabajo (Santos, 2000) y la condición de espacios derivados de los países latinoamericanos (Santos, 1991). En la década de los sesenta, de otro lado, se comienzan a consolidar discursos concretos sobre la urbanización latinoamericana, esencialmente en la tradición culturalista liderada por Ángel Rama (1996) y José Luis Romero (1999), los discursos modernizadores derivados de las teorías clásicas de la modernización (Potter, 1999) y la teoría de la dependencia; esta última de interés central en esta exposición por su pertinencia en la explicación de la asimetría en las relaciones económicas y por tanto adecuada para el análisis de la organización espacial de la red contemporánea de ciudades.

La teoría de la dependencia

Como muchas otras teorías, la teoría de la dependencia no tiene, inicialmente, un sesgo ideológico preciso. De hecho, sus antecedentes directos se remiten a la propues-

ta cepalina de los años 50 y especialmente los trabajos de Raúl Prebisch, quien ideológicamente se situaba en el intervencionismo keynesiano pero que, en su análisis de la realidad económica latinoamericana, hizo evidente dos situaciones (Ocampo, 2001): una, que el camino de la modernización vía especialización en exportación de materias primas no conllevaba la generación de empleo industrial suficiente para ocupar el creciente flujo de migrantes hacia las ciudades latinoamericanas. Dos, la dificultad para examinar la dinámica de los países en desarrollo sin tener en cuenta que la economía mundial estaba organizada a partir de unas relaciones asimétricas centro-periferia, y que en la periferia, su economía industrial tecnológicamente dependiente más la baja capacidad regulatoria del Estado, obligaba a actuar bajo condiciones de fuerte competencia y no en el contexto monopolístico en que las empresas de países desarrollados habían podido fortalecerse y expandirse (Baer, 1971).

La teoría de la dependencia tuvo, sin embargo, su mayor desarrollo a partir de los trabajos de connotados intelectuales situados en las corrientes neomarxistas. André Gunder Frank (1979), uno de sus más conocidos teóricos, reclamaba que para el análisis del funcionamiento del capitalismo en la periferia, era necesario reconocer el legado colonial como un limitante del desarrollo económico; ello rompía con la idea imperante de la dualidad del desarrollo capitalista a cambio de una lectura integral en la que se reconocía que el capitalismo penetraba todas las esferas de la vida económica y, por tanto, por ejemplo, economía formal e informal estaban estrechamente articuladas. A la obra de Frank se añadiría el trabajo de otros intelectuales latinoamericanos como Dos Santos, Alonso Quijano, Osvaldo Sunkel y Enrique Cardoso, entre otros (Dos Santos, 1998).

Se hará referencia ahora a los puntos clave de la teoría, junto con su pertinencia para el contexto actual de América Latina y su relevancia en un análisis geográfico de la red de ciudades. En primer lugar, es necesario considerar que la argumentación de André Gunder Frank (1979) planteaba tres hipótesis centrales:

1. El desarrollo de las metrópolis subordinadas es siempre limitado por su condición de satélite (Frank, 1979: 25).
2. Los satélites conocen su mayor desarrollo cuando sus vínculos con las regiones centrales son más tenues.
3. Las regiones hoy más subdesarrolladas son aquellas que tuvieron en un pasado los vínculos más estrechos con las metrópolis, especialmente como exportadoras de materias primas (Frank, 1979: 29).

Quijano (1975), por su parte, restablece como absolutamente indispensable la necesidad de un análisis unitario del sistema capitalista, rechazando de paso el excesivo énfasis sobre la dependencia externa, y estableciendo que no es posible separar los procesos internos de las sociedades dependientes, de las dinámicas inherentes a la posición de un país dentro del sistema de interdependencia. Así, la interdependencia determina y da forma a las estructuras de las sociedades dependientes (Quijano, 1975) y por eso la estructuración del territorio no corresponde necesariamente a una inadaptación interna a las demandas externas o a los requerimientos coyunturales del desarrollo, sino a una posición en una división regional e internacional del trabajo. De esta manera, se concluye que la dependencia no es una relación directa entre centro y periferia, sino que está amalgamada por los intereses locales y encadenada a una serie de interrelaciones que involucran desde la metrópoli externa hasta los espacios subsidiarios más periféricos de la unidad territorial dependiente; una situación que permite sobrepasar la explicación reducida del colonialismo y reconocer que la desigualdad espacial en el desarrollo se reproduce también a otras escalas (Roberts, 1995). Así, aparte de su relevancia política, la teoría de la dependencia permite insertar una perspectiva espacial en el problema del desarrollo y contribuye a trascender el examen puramente cuantitativo que había caracterizado el análisis del sistema urbano y particularmente de la primacía urbana³, para integrar el

³ Además de superar la trivial discusión que caracteriza el estudio de la primacía respecto a si corresponde a anomalías en el desarrollo económico o si es un expresión del parasitismo urbano.

análisis de la dinámica de la red de ciudades a la evolución e inserción de los países en el desarrollo capitalista.

Se examina ahora la relación entre dependencia y urbanización. Aunque la preocupación fundamental de los teóricos dependentistas fueron los problemas del desarrollo, sus argumentaciones pudieron extenderse a la explicación de la organización del territorio y la configuración del sistema de ciudades, en la que se materializaban las relaciones de dependencia, consideradas como una determinante fundamental en la evolución territorial de América Latina (Jaramillo y Cuervo, 1993). De hecho, se ha reconocido claramente que algunas características especiales de la urbanización latinoamericana, como la ocupación dominante de la costa, la presencia de grandes vacíos interiores y la existencia de una fuerte primacía, se relacionan con asimetrías en el poblamiento asociadas a posiciones subsidiarias en la hegemonía de diferentes potencias en diferentes periodos: colonial, republicano y contemporáneo (Morse, 1964). A ello se añade el hecho de que América Latina surgió como una economía mercantil volcada al comercio mundial. La relación urbanización-dependencia también remite a la división territorial del trabajo (Santos, 2000), en la que tradicionalmente América Latina ha estado subordinada a las diferentes potencias, generalmente ejerciendo la función de proveedora de materias primas, fuese para el imperio español, para Portugal, para el imperio británico en la postindependencia y para Estados Unidos en el siglo XX.

El impacto de la dependencia se refleja igualmente en la tendencia de los países latinoamericanos a concentrar el poder político en las capitales, situación que solo cambió en periodos de crisis o como resultado de la emergencia de enclaves económicos radicalmente diferentes (Cuervo y González, 1997). Esta circunstancia coincide con algunos de los fundamentos de la teoría de la dependencia respecto a que la tendencia a sistemas primaciales en América Latina es resultado del dominio de economías de exportación, pues la infraestructura tiende a conectar puertos y centros administrativos, dejando el resto del territorio como una vas-

ta periferia (Chase-Dunn, 1985; Gwynne, 1985). A lo anterior se añade la evidencia acumulada que permite establecer cómo la organización espacial y particularmente la jerarquía del sistema de ciudades tienen unas bajas tasas de cambio y más bien tienden a consolidar las tendencias primaciales iniciales, sobre todo en razón a que los espacios inicialmente más articulados a la economía internacional van a tener más posibilidades de aprovechar los nuevos ciclos, aun si estos dependen de la explotación de recursos alejados de ella, puesto que la infraestructura y conexión a mercados internacionales necesariamente pasan por las redes preestablecidas (Portes, 1989; Potter, 1989; Roberts, 1995; Portes *et al.*, 1996). Como señala Santos (1979): “[...] la constitución del espacio en países subdesarrollados es condicionado por intereses externos que frecuentemente operan en una escala mundial y su impacto sobre factores espacializados es localizado y sujeto a una considerable inercia” (Santos, 1979: 7).

En conclusión, la relación dependencia v/s urbanización es claramente identificable en la jerarquía del sistema urbano y más particularmente en el fenómeno de la primacía urbana, identificado como un factor fundamental en la organización del territorio y una variable determinante en las trayectorias de desarrollo de los países (Morse, 1964).

La teoría de ciudad mundial

Si bien la teoría de la dependencia fue sujeto de fuertes críticas tanto de la derecha y sectores liberales, como del marxismo, el cual veía la problemática dependentista ligada al imperialismo (Fernández y Ocampo, 1974), la teoría evolucionó, aunque conservando gran parte de sus bases epistemológicas. Algunos autores incluso sugieren que a partir de dicha teoría se podría construir una alternativa frente al evidente fracaso del modelo neoliberal y la caída del socialismo real, resaltando la vigencia del estructuralismo cepalino y la teoría de la dependencia en la explicación de la profundización de las asimetrías espaciales que genera la globalización, pero particularmente el que los problemas del desarrollo se inscriben en un contexto global, tal como lo plantearan desde un comienzo los dependentistas

(Gwynne y Kay, 2001). Tal vigencia no es solo ideológica, sino también empírica. Efectivamente, puede demostrarse que América Latina, a pesar de la expansión económica de la década de los noventa y su entrada en las llamadas economías emergentes, continúa siendo una región subordinada en las relaciones capitalistas globales; subordinación que se materializa en una participación mínima en el mercado internacional (3,5% de las exportaciones y 2,8% de las importaciones), dependencia en la exportación de recursos mineros, que en el 2005 por primera vez superaron la exportación de manufacturas y en general un reforzamiento de su condición periférica que ha llevado que de un 12,3% de las exportaciones mundiales que tenía en 1958, en el 2000 solo participe con el 5,8%, a igual nivel que en 1983 (World Trade Organization, 2006)⁴.

De otro lado, la teoría también evolucionó y hoy muchos ven en la de sistema-mundo y el discurso de ciudad mundial (distinto al de ciudad global), una reformulación de las teorías dependentistas (Dos Santos, 1998). Igualmente, Frank (1992) señala que su enfoque en particular, siempre partió de la consideración del análisis de la realidad latinoamericana en el contexto de un sistema capitalista de alcance global, por lo que considera que no existe diferencia fundamental en los dos enfoques; contrario a la opinión de algunos de sus críticos que ven la teoría de la dependencia excesivamente restringida al sur y anotan que su principal contribución fue haber elaborado, junto con Wallerstein, Arrighi y Amin, la teoría de sistema-mundo (Kay, 2005).

Las primeras referencias a ciudad mundial, de otro lado, se pueden ubicar en la obra de Patrick Geddes, en 1915, en alusión directa a las capitales de las grandes potencias, erigidas como centros económicos y de poder del mundo, concepto que sería reto-

mado por Peter Hall (1966) en la obra que se considera pionera del discurso de ciudades mundiales: *Megaciudades del mundo*. Más recientemente, la idea de ciudad mundial tomó renovado vigor con el trabajo de John Friedmann, de 1986, donde tal categoría deriva directamente de la posición resultante de los núcleos urbanos y su área de influencia en la cambiante división internacional del trabajo. Friedmann la plantea a manera de hipótesis, recalcando que la ciudad mundial es un punto obligado de referencia en la organización global del capitalismo, y resume sus dinámicas, tanto las de la localización de los centros de poder y decisión de los grandes capitales, como aquellas referidas a la polarización de clases y la migración. En la reformulación de su teoría, Friedmann (1995) precisa que esta hipótesis de ciudad mundial refiere a un tipo concreto de ciudades que interconectan las economías regionales, nacionales e internacionales en un espacio global de acumulación, y donde lo global no incluye necesariamente todo el planeta, sino una red que excluye la mayor parte de la población. La ciudad mundial, igualmente, aparece como resultado histórico de procesos de acumulación y por tanto ha sido una constante en la historia del capitalismo.

El discurso de ciudad mundial, sin embargo, mantiene importantes diferencias con el de ciudad global. Este último, desarrollado por Saskia Sassen (2001) y con un importante impacto público, restringe el análisis a los procesos recientes de globalización y evalúa la ciudad global como el resultado de procesos recientes de globalización económica. El discurso igualmente se centra en el estudio de la estructura económica de las ciudades en la parte superior de la jerarquía y sobre variables económicas, especialmente la concentración de actividades terciarias y de comando de grandes transnacionales. A pesar de tales diferencias, se asiste a una rica profusión de producción alrededor de estos conceptos y, en este caso, interesa en particular la extensión de la hipótesis de ciudad mundial al análisis de la urbanización del Tercer Mundo y en particular de América Latina.

Al respecto Grant y Nijman (2000) subrayan el hecho de que la mayor parte de

⁴ La relación con la dependencia está en la atención prioritaria de los gobiernos a las economías de exportación que exigen los países centrales y la despreocupación por priorizar y estimular tanto el mercado interno como las actividades económicas asociadas con los intereses nacionales (como por ejemplo la industria nacional, en decadencia en gran parte de América Latina).

los estudios sobre globalización se centran en las ciudades de Europa y Estados Unidos, a lo que habría que añadir que en numerosas ocasiones, cuando en el Tercer Mundo se invoca la globalización, se hace a partir de la presunción de una homogeneidad, de manera que no hay reparo en examinar la ciudad latinoamericana, como si en su funcionamiento y estructura fuese una ciudad del Primer Mundo, llegando incluso a afirmarse que la globalización ha homogeneizado los procesos urbanos (ver por ejemplo Dick y Rimmer, 1998). De lo anterior deriva la necesidad creciente de examinar, como lo señala Simon (1995), los procesos de ciudad mundial desde la periferia, principalmente cuando las principales ciudades del Tercer Mundo se convirtieron en el foco para la expansión del capital internacional en la periferia y hoy combinan de manera dramática la excentricidad consumista de la expansión económica, con la marginalidad propia de la exclusión de vastas regiones y grupos de población.

La diferencia fundamental radica, entonces, en que las ciudades del Tercer Mundo no manifiestan las mismas posibilidades de absorción de los procesos de la economía global. Ellas, por ejemplo, aun tienen que lidiar con un flujo importante de migrantes rurales y su infraestructura es rápidamente sobrepasada por las demandas externas e internas, las primeras asociadas a la implantación de nuevos agentes económicos, y las segundas, de una población que no es completamente asimilada por la economía de la ciudad (Gugler, 2003). Esta situación se reconoce igualmente en el discurso de Sassen (2001), quien describe la ciudad global como un lugar ligado estrechamente a los contextos de las economías regionales y nacionales, en las que el Estado juega un papel esencial, y no como frecuentemente se señala, es excluido en el destino de la economía global.

En conclusión, se puede señalar que los procesos de reestructuración espacial en las ciudades del Tercer Mundo son distintos de los que experimentan las ciudades globales del mundo desarrollado, en particular porque no son solamente procesos asociados a las grandes multinacionales, sino que también intervienen de manera activa compa-

ñas locales que compiten o cooperan con las transnacionales, así como la intervención de otros actores urbanos con alcance puramente local o regional (Sassen, 2001).

La red latinoamericana de ciudades

En este apartado se examinará el comportamiento de las ciudades latinoamericanas como un sistema, es decir, una red jerarquizada de ciudades, con una organización espacial definida en la que hay funciones específicas para cada asentamiento y se encuentran enlazados por vías de comunicación (Hardoy, 1972). En la caracterización de tal sistema se enfatizará la evolución y herencias de la jerarquía urbana y las transformaciones recientes derivadas de procesos contemporáneos de globalización.

La herencia de la jerarquía urbana

La articulación de América Latina a partir de una red de ciudades estrictamente jerarquizadas y con una clara división del trabajo, fue un proceso continuo y coherente hasta la independencia. La necesidad de controlar un territorio tan vasto, exigió al imperio español la organización temprana de una red de ciudades lo suficientemente amplia como para garantizar la extracción y exportación a España de los recursos mineros, a la vez que le permitía controlar y reducir la población indígena y redistribuir en las colonias las manufacturas españolas. Rápidamente, entonces, América Latina se estructuró como un espacio dependiente, con una jerarquía urbana controlada inicialmente por Sevilla en España, que poseía el monopolio del comercio, y Santo Domingo en las colonias, que se consideró la verdadera metrópoli del Nuevo Mundo en el siglo XVI (Martínez Lemoine, 2003). En este proceso, los asentamientos costeros tuvieron gran importancia, aunque el cambio en las relaciones comerciales determinaron la modificación de los rangos de algunas de las ciudades: La Habana, por ejemplo, que desplazó a Santo Domingo o Cádiz, la cual, a su vez, había reemplazado a Sevilla en el monopolio del comercio; en general el sistema urbano mantuvo una jerarquía liderada por centros que muy tempranamente habían

alcanzado dominio en las relaciones comerciales con la metrópoli (La Habana, Lima, Cartagena) o mantenían áreas de influencia vastas, pues cumplían funciones de administración y conexión del interior con las áreas litorales y el comercio transatlántico (México, Bogotá, Caracas).

En el caso brasileño, la urbanización es un proceso que arranca fundamentalmente en el siglo XVIII, pues hasta 1720 la red se componía apenas de 63 villas y ocho ciudades, aunque Salvador Bahía había ya sobrepasado el umbral de los 100.000 habitantes (Santos, 1994). Durante el siglo XVIII la expansión fue muy rápida, asociada especialmente al crecimiento de la actividad agrícola, convirtiéndose la ciudad en el sitio desde donde se dirigen las grandes haciendas del interior inmediato, por lo que el patrón costero es reforzado, y hacia 1900 las cinco principales ciudades están sobre el litoral; cubre de norte a sur toda la franja costera: Belem, Recife, Salvador, Río de Janeiro, São Paulo y Porto Alegre (Santos, 1994).

La independencia, sin embargo, transformó la situación, pues lo que hasta el momento había funcionado relativamente como un sistema integrado en función de los intereses de la metrópoli, se fragmentó en varios territorios comandados por las ciudades principales. De esta manera podría decirse que casi cada ciudad importante de América logró convertir su *hinterland* en un país⁵, y la articulación entre grandes centros urbanos se debilitó, dando lugar al fortalecimiento de los puertos ahora en función de los intereses del comercio británico, particularmente a partir de mediados del siglo XIX, cuando se consolida un proceso de inserción del subcontinente a la economía mundial. Platt (1972) considera que para 1875 esa inserción estaba terminada y se manifestaba en importaciones masivas británicas, que destruyeron la industria local, y por la búsqueda permanente de ajustes a las cambiantes demandas de materias primas por parte del Reino Unido, especialmente por

que las colonias británicas asumían rápidamente el suministro de los productos que constituían casi la única fuente de exportación de muchos países latinoamericanos: tabaco, caucho, quina, azúcar, entre otros.

Como consecuencia, finalizando el siglo XIX, América Latina era marginal en el comercio internacional, pues fue incapaz de competir con las colonias británicas, y gran parte del comercio pasó a manos americanas y alemanas (Platt, 1972). A ello se añadía la pervivencia de vastos espacios interiores que incluso habían sido más dinámicos durante la colonia y que no habían logrado incorporarse a unas economías nacionales favorecedoras de la importación de artículos para una franja mínima de la población y de la explotación de áreas muy localizadas, favorables a la explotación de ciertas materias primas. En resumen, si en 1814 el 8,7% de las importaciones británicas provenían de América Latina, ese valor sería del 6,4% en 1856; del 9,9% en 1913; un máximo de 10,6% en 1929 y caería al 1,6% en 1995 (Bulmer-Thomas, 1998).

En todo caso, el flujo de capitales británicos, y de otras naciones, tuvo un impacto importante en la red de ciudades. En el caso de Argentina, por ejemplo, estos recursos permitieron el trazado de una red ferroviaria que unió alejadas regiones del interior con Buenos Aires, dando a la ciudad un gran empuje y permitiendo su rápida modernización a comienzos del siglo XX, llegando a ser llamada la "París de América" (Almandoz, 2002: 51). En otros países, Colombia por ejemplo, los procesos de modernización no fueron tan exitosos y si bien se intentó masificar el uso del ferrocarril, fue progresivamente abandonado por las carreteras, y aunque las ciudades articuladas por esa red obtuvieron un importante impulso, no fue comparable al caso del Cono Sur.

Durante el siglo XX la red de ciudades se transformó en función de un proceso de industrialización que, aunque de intensidad variable en los diferentes países, generó grandes oleadas de migración rural que modificaron la fisonomía de las grandes metrópolis. Esta transformación estuvo estrechamente asociada con la recesión de 1929 que hizo evidente la imposibilidad de sostener

⁵ La principal excepción es quizás Cartagena, muy debilitada económicamente por la alteración del comercio y que pagó un alto costo en población durante los asedios de 1815 y 1821.

solamente unas economías de exportación, sin atender el mercado interno. En ese sentido, las exportaciones crecieron rápidamente, pasando de apenas 1.000 millones de dólares en 1885 a 3.000 millones en 1913 y 14.600 millones en 1951; allí hubo igualmente una división territorial claramente definida: carnes, productos forestales y agrícolas para los países del Cono Sur y Brasil, además de América Central; minerales y metales concentrados en México, Bolivia y Chile; Colombia, Perú y Ecuador, actividades frecuentemente organizadas por compañías americanas e inglesas que controlaban la producción (Rippy, 1958).

Así, la década de 1930 testifica un importante crecimiento de la industria ligera en varios países y un intento de diversificación agrícola orientado a la provisión de materias primas para la industria naciente (Rippy, 1958); estos dos aspectos vigorizaron las ciudades más grandes y mejor posicionadas para construir un mercado regional importante, por lo que se considera que la industrialización sostenida en la sustitución de importaciones fortaleció la primacía urbana de las principales ciudades (Chase-Dunn, 1985).

Como ejemplificación del fortalecimiento de las grandes metrópolis, ciudades como La Habana llegaron al millón de habitantes en 1931; Ciudad de México pasó de 615.376 habitantes en 1921 a 2.234.795 en 1950, empujada por la modernización impulsada por Lázaro Cárdenas desde 1936; Lima pasó de 250.000 personas en 1926 a 835.468 en 1950; Quito pasó de 80.700 a comienzos de siglo a 128.873 habitantes en 1950; La Paz pasó de 109.750 a 321.063, y Santiago de Chile alcanzó 1.500.000 en 1950. Finalmente en Brasil el nacionalismo económico impulsado por Getulio Vargas y la bonanza económica apuntalada en las grandes inversiones norteamericanas y británicas en minerales y caucho permitieron que ciudades como São Paulo y Río de Janeiro superaran, para 1950, el umbral de los 2 millones de habitantes (Rippy, 1958).

En general, la constante fue que las grandes ciudades crecieron más rápido que la población nacional, situación que en gran

medida se debía al control que ejercían unas elites cuyos principales intereses estaban en las economías de exportación y por tanto tenían poca preocupación en el fortalecimiento del mercado interno (Figura N° 1). Ello se reflejó en el posicionamiento solamente de aquellas ciudades que tenían una relación con los mercados externos, fuese por su posición de capital nacional, y por tanto centro político de los países, o por localizarse en áreas con economías de enclave como Manizales, Ilhéus, Goiânia, Ciudad Guyana, Santa Cruz, Tijuana Toluca, Porto Alegre, Belo Horizonte, entre otras; algunas también mantuvieron una prosperidad efímera como Manaos, Salvador Bahía o Fortaleza (Ortells, 1992-1993).

Sin embargo, la industrialización no alcanzó los niveles suficientes para absorber la creciente demanda de empleo y para 1960 el crecimiento de la participación del empleo industrial estaba estancado, el sector artesanal había caído y las ciudades estaban (re)terciarizando rápidamente sus economías (Morse, 1971)⁶. Paralelamente, el empleo agrícola también se contraía, por lo que las tasas de migración y de urbanización no se alteraron, lo que permite ratificar que en América Latina “si existió alguna vez un fuerte enlace entre urbanización y empleo industrial, las fuerzas que rigen el desarrollo latinoamericano lo han debilitado lo suficiente como para volverlo prácticamente indiscernible” (Mamalakakis, 1977: 292).

Finalizando la década de los sesenta, entonces, el modelo de sustitución de importaciones estaba agotado y, por otro lado, los mercados de materias primas comenzaron a deprimirse rápidamente. Como respuesta, los países latinoamericanos inician, en los años setenta, unos procesos masivos de en-

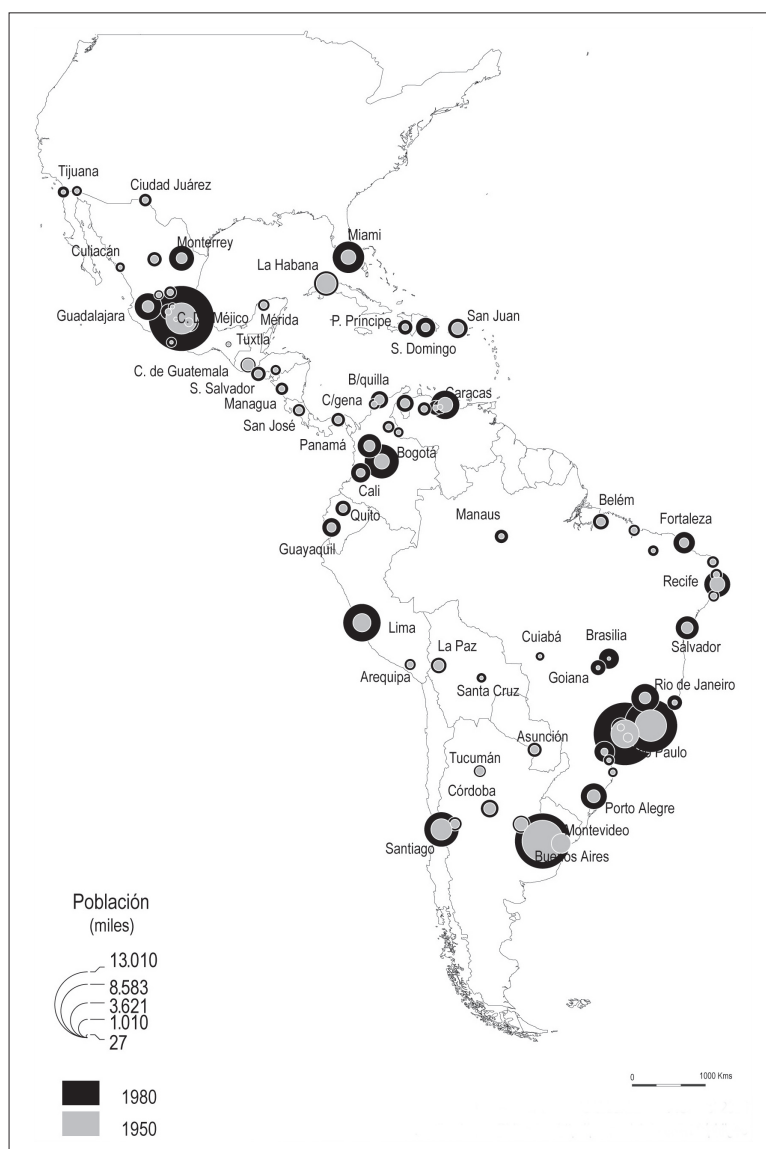
⁶ Morse (1971) muestra cómo, mientras el porcentaje de población urbana en ciudades de más de 20.000 habitantes pasa de 29,5% en 1929 a 46,1% en 1960, el porcentaje de población activa en manufactura pasa de 13,7% a 14,3% y de población en factoría de 3,5% a 7,5%. A su vez, el sector artesanal se deprime de un 10,2% a un 6,8%. Por ello, más que una industrialización en regla, lo que se produce es una proletarianización del artesanado, hecho que muy bien retrató Camilo Torres (1987) para Bogotá.

deudamiento que culminarían con la crisis de la deuda en 1982 y que significaría una liberalización económica generalizada exigida como contraprestación a los préstamos privados (De Oliveira y Roberts, 1996). El endeudamiento fue orientado a la construcción principalmente de infraestructura energética y de comunicaciones, lo que permitió

la consolidación de algunos enclaves industriales, apalancados generalmente por capitales extranjeros.

En todo caso, las dos décadas, entre 1960 y 1980, fueron bastante difíciles. Aparte del marasmo industrial, la producción de materias primas también se vio duramente

Figura N° 1
Población 1950-1980 para las principales ciudades latinoamericanas



Fuente: Elaboración propia en base a datos United Nations, 2005.

afectada, e igualmente los precios. Así, mientras los países en desarrollo participaban en 1960 con el 44% de las exportaciones mundiales de materias primas (excepto petróleo), su contribución cayó al 36% en 1978; a ello se sumaba la caída de los precios, que se calcula perdieron un tercio de su valor entre 1950 y 1980 (Gwayne, 1985). Esta situación obligó a varios países a reorientar sus actividades hacia la producción manufacturera, pero el proteccionismo de los países desarrollados obligó a que esos productos circularan preferencialmente en la región; además con costos muy superiores a los que tenían en los países desarrollados: Gwynne (1985) señala que un vehículo ensamblado en Chile costaba al consumidor tres veces más del valor en el país de origen.

De otro lado, la industrialización por esta vía también tuvo comportamiento asimétrico: Brasil, México y Argentina contaban, para 1978, con el 78,6% de la producción industrial de la región, mientras Bolivia, por ejemplo, solo participaba con el 0,4% (Gwynne, 1985). Al interior de los países, esta política determinó cambios importantes en la red urbana: en Brasil, por ejemplo, el nordeste tuvo un fuerte desarrollo, pasando de tener el 5% de las 500 empresas más grandes del país en 1970, al 13% en 1985; a la vez, el sudeste pasa de un 85% a un 68% (Santos, 1994); ello sin detrimento de la fuerte metropolización en el corredor São Paulo-Río de Janeiro (Figura N° 1). En México, la urbanización acelerada estuvo acompañada de una profunda crisis rural en la que la participación de la agricultura en el PNB pasó de un 23% en 1950 a un 39% en 1970; a la vez que la industrialización crecía, estimulada por los incentivos estatales y las concesiones especiales que atrajeron las fábricas norteamericanas a las ciudades de frontera, especialmente Tijuana y Ciudad Juárez (Ward, 1998). En el Cono Sur, por otro lado, las centralidades existentes crecieron menos que en otras ciudades latinoamericanas, pero tampoco aparecieron nuevos centros urbanos que pudieran sacar provecho del relativo marasmo demográfico de las grandes ciudades; más que una reestructuración territorial, lo que muestran Santiago, Buenos Aires y Montevideo es el agotamiento de las fuentes migratorias rurales dado su proceso temprano de urbanización

(Almandoz, 2003) y la finalización de la migración extranjera a mediados del siglo XX (Lattes, 1973).

Así, es evidente que la industrialización de los años setenta, basada en flujos externos de capital, se concentró en algunas regiones privilegiadas por estos actores, rompiendo lo que durante los años cincuenta fue un proceso más homogéneo en términos regionales (Figura N° 1); como señala Morse (1964), la migración favoreció principalmente la ciudad primada y dejó las redes secundarias subdesarrolladas. Al menos así se desprende de algunas experiencias como Colombia, que hacia los años 50 tenía un desarrollo regional industrial y en los años ochenta mostraba un patrón de fuerte concentración en Bogotá, Cali y Medellín; estas últimas ciudades incluso perdieron participación en la PEA industrial, mientras Bogotá subió su participación de un 16% del PIB en 1960 a un 21% en 1975 (Kruijt *et al.*, 1982). Brasil igualmente registra, al decir de Santos (1994), “un proceso de concentración de la economía vigoroso y rápido en pocas empresas” (Santos, 1994:101) generalmente multinacionales que, a través de la producción y el consumo, ejercen un control del mercado y con él del territorio. Tal industrialización, de otro lado, estuvo basada en gran medida en procesos de deslocalización industrial de Estados Unidos, por lo que las nuevas industrias tenían un alto componente tecnológico y de capital (Gwynne, 1985). Esta situación, aparte de generar una fuerte dependencia tecnológica, también limitó ostensiblemente la absorción de los excedentes de mano de obra, y por tanto la industrialización de la década de los setenta no significó una solución importante a la llamada sobreurbanización típica de las ciudades latinoamericanas.

Neoliberalismo y cambio urbano

A pesar de los discursos modernizadores que colocaron a América Latina siempre al margen de las corrientes mundiales, incluso las económicas, para justificar procesos rápidos de modernización y transformación social, la región ha estado desde muy temprano de su historia postcolombina integrada a las redes internacionales de comercio y con funciones específicas en la división te-

ritorial internacional del trabajo. Basta, para ilustrarlo, evocar el papel de Portobelo como sede de las más grandes ferias comerciales del siglo XVII, el poder de los comerciantes limeños y mexicanos, el papel del contrabando británico, holandés y francés en las postrimerías del siglo XVIII (Walker, 1979), la integración comercial al imperio británico en la segunda mitad del siglo XIX (Platt, 1972), la lucha por el control geopolítico del Caribe en los siglos XIX y XX con la separación de Panamá y, finalmente, la construcción del canal como evento transicional a una nueva hegemonía (Montañez, 2004). De esta manera, plantear la globalización económica como un fenómeno reciente en América Latina es excesivamente simplista y, por el contrario, este fenómeno más bien se incrusta en una dinámica de ciclos, dependientes de los cambios en el funcionamiento del sistema mundo capitalista.

Siguiendo esta línea de análisis, se podría señalar que la experiencia latinoamericana posterior a 1970 refiere a una nueva etapa en los procesos de globalización o, como lo señala Smith (2003), una reinención de la misma en una escala mayor, hecha en América y construida según los intereses e ideologías de los Estados Unidos y establecida al menos desde comienzos del siglo XX. Esta nueva globalización, o tercera etapa de la hegemonía norteamericana, se caracteriza por: el dominio ideológico neoliberal; la contradicción entre las economías regionales nacionales y un creciente peso del capital trasnacional que absorbe cada vez una participación mayor del comercio mundial, 40% en 1980; una escala creciente de acumulación global, aunque gran parte de la economía aún tenga una regulación nacional; y finalmente, la deslocalización de una parte importante de la industria manufacturera hacia países del Tercer Mundo, deslocalización donde las empresas locales son absorbidas y convertidas en subsidiarias de grandes compañías norteamericanas, europeas y japonesas (Knox, 1997)⁷.

Los impactos de estas transformaciones sobre América Latina son complejos y variados, dependientes en gran medida de la posición geopolítica de las naciones y su fuerza económica. Así, Gwynne y Kay (2001) distinguen entre la dependencia casi total de los pequeños países centroamericanos respecto a Estados Unidos, de las relaciones con las grandes economías regionales, particularmente Brasil y México o el contrapeso regional que significa el Mercosur. En todo caso, a pesar de los impactos diferenciales y en ocasiones contradictorios, algunas consecuencias generales pueden ser adelantadas: de un lado, la conversión hacia unas economías cada vez más dependientes de las exportaciones y en función de mercados externos trae como consecuencia la pérdida de control sobre la economía local y una reestructuración de la función de varios centros urbanos. De otra parte, la desaparición de numerosos empleos por desindustrialización y disminución del empleo estatal, no compensados por el sector exportador debido a su baja demanda de mano de obra, genera un crecimiento de los indicadores de pobreza y marginalidad urbana.

Finalmente, estos procesos han acelerado la destrucción de las actividades rurales y como consecuencia estas áreas continúan enviando población hacia las grandes ciudades. Aunque la migración rural-urbana disminuyó en términos porcentuales en las dos últimas décadas, los países que aún mantenían una importante población rural continúan expulsándola, principalmente a los jóvenes. En el caso de México, por ejemplo, la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio significó la expulsión de 1.300.000 campesinos que perdieron sus trabajos, y aunque se crearon 600.000 empleos industriales, muchos de los campesinos engrosaron el flujo migratorio hacia Estados Unidos, que aumentó de 700.000 personas en 1994 a 1.300.000 en 2001 (Papademetriou *et al.*, 2004).

⁷ Si bien el proceso de deslocalización ha sido intensivo en los últimos años, es necesario anotar que un examen de su distribución global muestra que aún persiste una concentración importante de las actividades manufactureras en la tríada USA-Japón-Europa, y la transferencia de estas activida-

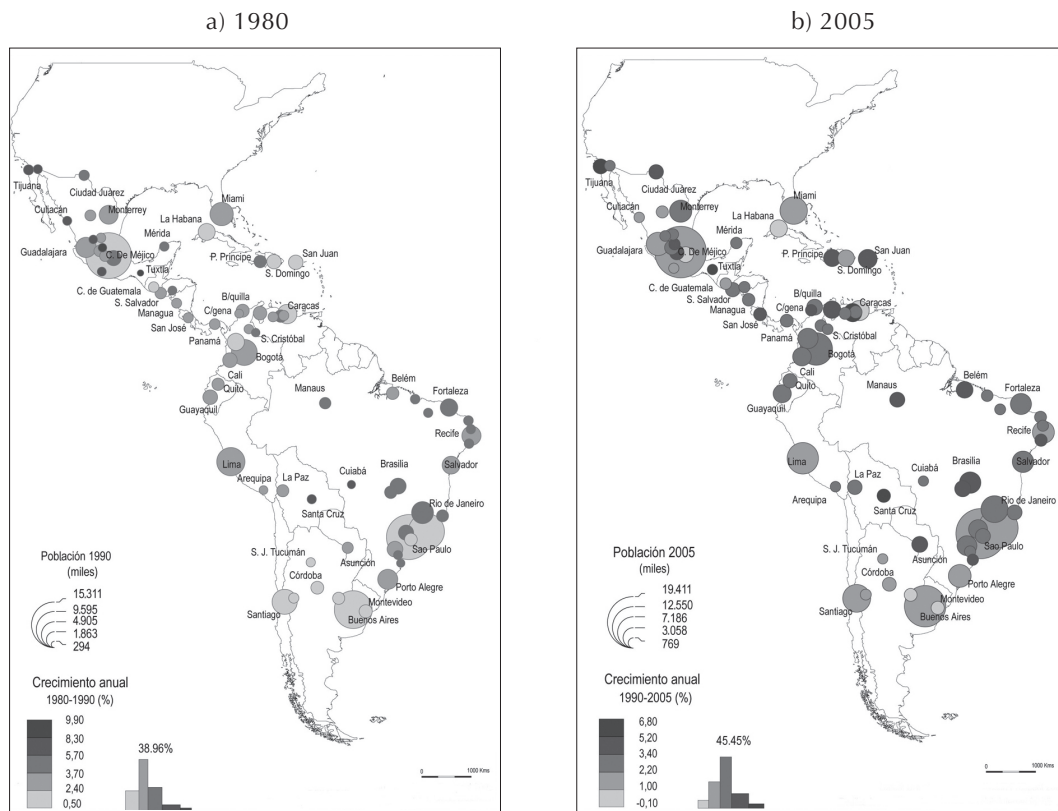
des especialmente a América Latina ha sido limitada; por ejemplo, en automóviles los tres principales productores de la región, México, Argentina y Brasil, solo participan con el 5,9% de la producción mundial, mientras Japón retiene el 20,5% y Estados Unidos el 14,2% (Dicken, 2003).

En términos demográficos, los cambios también fueron importantes. Luego de la crisis de la deuda de 1982, el proceso de urbanización ha continuado a espensas de los espacios rurales, golpeados por la modernización de la agricultura y como consecuencia la desaparición de muchas de las actividades rurales, para las cuales fue imposible competir con importaciones masivas de alimentos provenientes de los países desarrollados, así como también fueron desplazadas por la expansión de la agricultura de exportación. La contracción del campo se ejemplifica con la caída de las exportaciones agropecuarias que en 1980 significaron un 29% de los bienes exportados, en 1990 un 24% y en el año 2000 solamente un 15% (CEPAL, 2002). Como consecuencia se dio un rápido crecimiento urbano y la región pasó de tener 235 millones de habitantes ur-

banos en 1980, a 313 millones en 1990 y 391 millones en el año 2000; en términos porcentuales significó variar del 64,9% de población urbana en 1980, al 75,1% en el 2000. Así, aunque la región disminuyó su crecimiento y las grandes ciudades ralentizaron su expansión, en la década de los noventa el número de grandes ciudades aumentó, junto con las ciudades medias (50.000 a 1 millón de habitantes).

El mapa de la Figura N° 2 a), además de mostrar la estructura básica de la red de ciudades, permite visualizar que las mayores tasas de crecimiento en la década 1980-1990 se dieron por fuera de las grandes áreas metropolitanas y asociadas con fenómenos particulares, especialmente la expansión de la maquila en México y un mayor dinamismo en las relaciones económicas

Figura N° 2
Dinámica demográfica de las grandes ciudades latinoamericanas



Fuente: Elaboración propia en base a datos United Nations, 2005.

con América del Norte. Lo anterior se correlaciona con el fortalecimiento de las ciudades fronterizas (Tijuana, Ciudad Juárez, Culiacán) y el crecimiento de las capitales regionales y otras pequeñas ciudades en el norte y nordeste de Brasil, que explican un proceso de integración de las regiones a la economía nacional e internacional, a través de la ampliación de la infraestructura de telecomunicaciones que facilitó un fuerte proceso de desconcentración industrial entre 1970 y 1990 (Diniz, 2003). Igualmente, resalta el fortalecimiento de Brasilia como centro administrativo y el desarrollo importante de Cuiabá y Santa Cruz, apoyado en la expansión de la agricultura de soja hacia el occidente brasileño y una relativa integración de la economía binacional.

La estructura contemporánea de la red de ciudades

Se revisará ahora cómo se organiza la red de ciudades en un contexto en el que ya es posible evidenciar consecuencias directas del proceso reciente de globalización, paralelo también a un cambio geopolítico que ha revitalizado a Mercosur, no solamente como bloque económico, sino también político. En el mapa de la Figura N° 2 b) son distinguibles varios subsistemas urbanos que responden a relaciones de grupos económicos en reconfiguración a partir de los cambios económicos recientes. En este apartado se caracterizarán algunos de ellos.

a) América Central

Un primer corredor urbano se identifica en la red de ciudades mexicanas, cuya estructura se ha venido modificando en función a la expansión de la maquila y la consolidación del NAFTA. Como consecuencia, se observan dos características del sistema urbano mexicano, el fortalecimiento de la región centro, gravitando alrededor de Ciudad de México y la creciente importancia de la región norte, estrechamente ligada a la economía binacional y en la que las ciudades fronterizas (de Tijuana y Juárez especialmente) se han beneficiado grandemente de la industria maquiladora de exportación. Sobre este punto es necesario mencionar que si bien se identificó un desplazamiento de la industria hacia el sur y se consideraba que

el domino del borde norte no podía darse por ganado (MacLachlan y Aguilar, 1998), los datos muestran la preferencia de la actividad maquiladora por las ciudades de frontera, en particular la de exportación donde los empleados se concentran en un 52% en las municipalidades de: Tijuana (14%), Juárez (20%), Reynosa (8%), Matamoros (5%) y Mexicali (5%) (INEGI, 2007); datos que no difieren mucho de los que mostraban MacLachlan y Aguilar para 1996 (44% para Juárez, Tijuana y Matamoros).

La otra gran área urbana corresponde a la llamada Región centro, que concentra el 33% de la población nacional y que entre 1993-1998 reunía el 41,8% del PIB nacional, 23,2% de él en el Distrito Federal (Sánchez, 2002). Esta última zona ha tenido un alto desarrollo, pasando de 9,9 millones de habitantes en 1970 a 17,3 en 1995 (Sánchez, 2002), con tendencia a formar una gran región metropolitana, controlando una red de ciudades que integra tanto el corredor del norte como las otras grandes áreas metropolitanas de Guadalajara y Monterrey.

Finalmente, es importante señalar que si bien la maquila ha perdido dinamismo, la manufactura en general (18% del PIB mexicano) sigue definiendo gran parte de la centralidad económica de las grandes ciudades, particularmente aquellas con población superior a 500.000 habitantes (Aguilar y Vázquez, 2000). Igualmente, el turismo comienza a contar como una actividad muy importante en la economía mexicana y explica parcialmente tanto la expansión demográfica de los asentamientos costeros como Cancún (Figuras N° 2 y N° 3), como el particular patrón de flujos que ilustra la Figura N° 4.

Un segundo subsistema de ciudades lo conforman las capitales nacionales de los países centroamericanos. Dada la fuerte concentración del poder económico y político que históricamente han tenido estas urbes, es notable la alta primacía urbana en la región (Cuadro N° 1) y, por otra parte, los cambios económicos no han modificado sustancialmente esta situación, por el contrario, las inversiones en maquila y turismo han reforzado el rol de las capitales. Efectivamente el turismo, manejado en general

por operadores internacionales, se ha desarrollado como economías de enclave, con protagonismo de las grandes ciudades y los circuitos internacionales a los que están conectados y donde las ciudades primadas tienen la función de servir como pivote en el movimiento hacia áreas específicas de alto valor ambiental o cultural (Inman *et al.*, 2002; CEPAL, 2004). La industrialización igualmente ha estado condicionada al desarrollo de actividades tipo maquila, concentrada en las grandes ciudades y orientada al mercado americano, especialmente en el sector de las confecciones en las que la región exportó 3.073 millones en 1995, lo que significó un crecimiento de 30,5% en cinco años y donde países como Honduras y El Salvador aumentaron tales exportaciones en más de un 50% (OIT, 1997). La maquila, especialmente en textiles, progresivamente ha reemplazado la exportación de productos mineros y agrícolas, significando en el año 2000 el 51% de las exportaciones del Mercado Común Centroamericano (Martínez y Zabalo Arena, 2005).

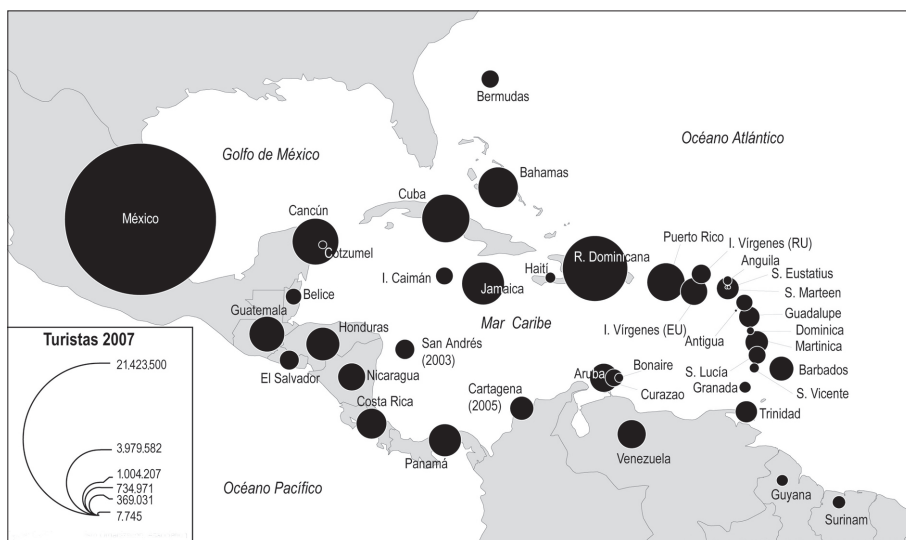
Las consecuencias a nivel urbano de esta estructura económica se expresan en un proceso de urbanización que, contrario a la

mayor parte de los otros países, no estuvo acompañada de aumentos en el ingreso y, por ende, de bienestar. Los datos para América Central muestran un aumento constante de la población pobre como porcentaje del total nacional y un crecimiento del empleo urbano en sectores de baja productividad (CEPAL, 2004). En términos de redes urbanas, solamente las grandes ciudades atrajeron este tipo de actividades, mientras las ciudades secundarias, afectadas por la violencia y pobreza en infraestructura, se mantuvieron detrás de las ciudades primadas y solamente algunas como San Pedro de Sula en Honduras y Santiago de los Caballeros en República Dominicana alcanzaron cierto progreso (Portes *et al.*, 1996).

b) Las Antillas

Siguiendo con la Figura N° 2 (b), la atención se centra ahora en las Antillas y el litoral Caribe donde se ha configurado una red de asentamientos marcada principalmente por el turismo. Desde los años sesenta la región estuvo sometida a una fuerte transformación, asociada en gran medida con una política económica de Estados Unidos que algunos autores como Pierre-Charles (1981)

Figura N° 3
Turismo en el Caribe



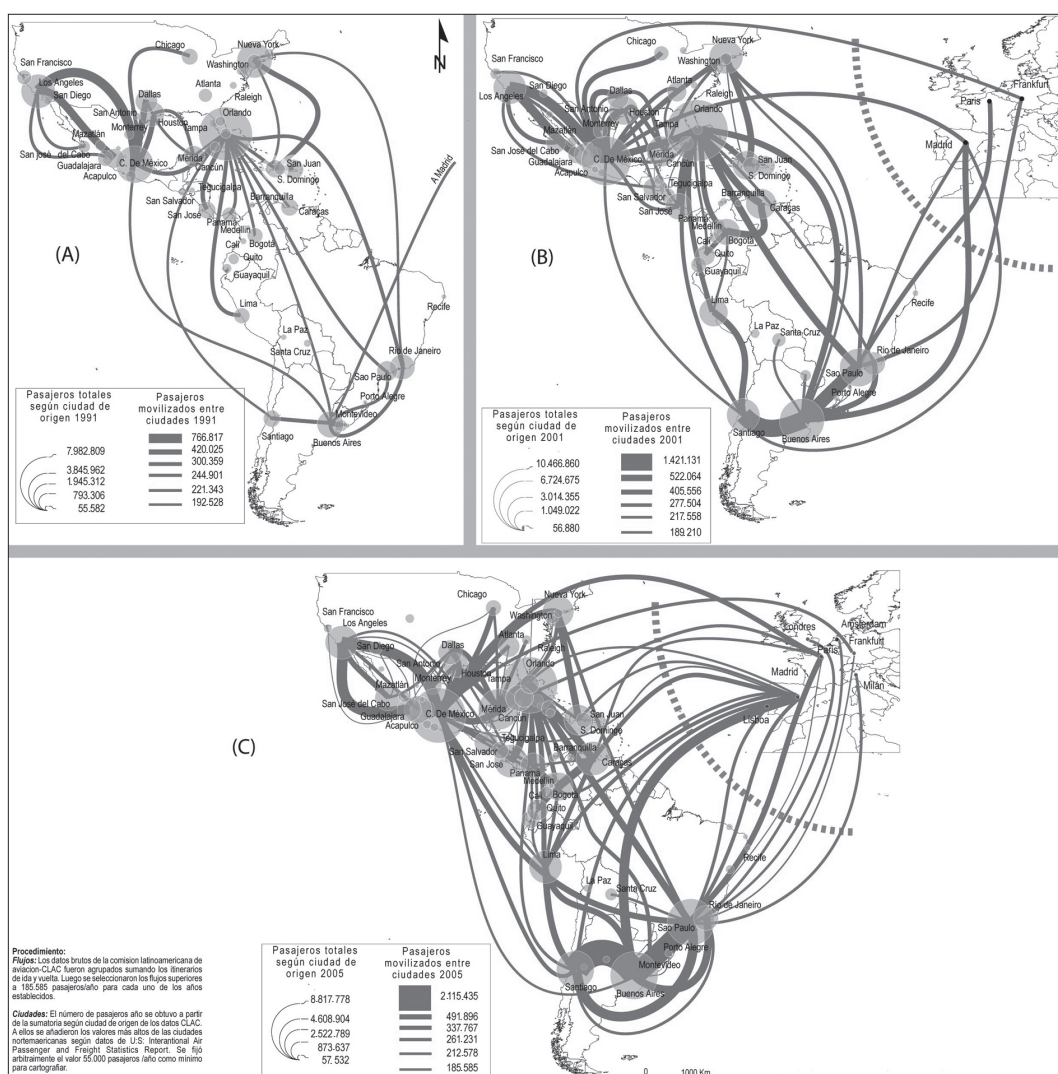
Fuente: Elaboración propia en base a datos Caribbean Tourism Organization, 2008.

no vacilan en tildar de imperial, pero también con el deterioro de la economía de plantación y la caída de los precios de materias primas, especialmente el azúcar, en los que se había especializado la región. En el contexto de tal proceso, las Antillas fueron progresivamente modificando su estructura económica, hacia una rápida industrialización impulsada por abundantes flujos de capital en sectores claves del capital transnacional (americano, británico, holandés y

francés principalmente), en particular la refinación de petróleo (Trinidad, Aruba, Curaçao), la extracción y procesamiento de bauxita (Jamaica, Guyana) y la industria manufacturera y farmacéutica en Puerto Rico (Pierre-Charles, 1981).

El proceso de dominación a través de una industrialización dependiente fue reforzado con la especialización en servicios, especialmente la banca y el turismo. Si bien

Figura N° 4
Flujos interurbanos de pasajeros, 1991-2005



Fuente: Elaboración propia.

varias islas del Caribe tuvieron un importante desarrollo turístico desde antes de la Segunda Guerra Mundial (Cuba especialmente), fue a partir de 1950 que el Caribe en general recibió una creciente demanda, derivada de los cambios tecnológicos y demográficos de las sociedades desarrolladas, especialmente Estados Unidos (Weaver, 1992). Así, Pierre-Charles (1981) plantea que desde los años setenta se comienza a configurar una nueva estructura económica dependiente y extrovertida basada en los flujos de divisas de los expatriados (frecuentemente de manera violenta para el caso de Haití y República Dominicana) y el turismo, que se transformó en una de las actividades más dinámicas. Así, la región recibió en el 2007 22,7 millones de visitantes con un incremento global de 19,4% entre 2002 y 2007, ello a pesar de tener que sortear la crisis del 11 de septiembre y los altos precios de los combustibles. El grueso de este grupo de visitantes son turistas americanos (11,6 millones), canadienses (2 millones) y cerca de 5,5 millones de europeos (Caribbean Tourism Organization, 2008).

El mapa de la Figura N° 3 permite, entonces, dimensionar tanto la importancia del turismo en la región como la fuerte asimetría en su distribución: por un lado, es evidente que los mayores flujos están orientados hacia aquellos países que mantienen una estrecha dependencia económica y política de Estados Unidos: México, Jamaica, República Dominicana, Bahamas y Puerto Rico; la excepción corresponde a Cuba que ha logrado impulsar, luego de la caída de la Unión Soviética, un turismo esencialmente canadiense (43%) y europeo (31%). Por otra parte, aunque el flujo es menor, la relación con el tamaño y la población total hace que el impacto del turismo en las Antillas menores sea significativo, pues igualmente reciben un alto número de visitantes, especialmente ciudadanos de las metrópolis de las que son dependientes las islas, bajo diferentes figuras administrativas. Finalmente, es importante resaltar la participación de los países continentales, especialmente México y Colombia, cuyo alto volumen de visitantes está asociado con un importante turismo interno; igualmente, el volumen de sus economías genera unas condiciones de menor dependencia de la actividad turística y una

mayor complementariedad con otras actividades económicas.

En términos urbanos, el dominio de una estructura económica volcada a los servicios al exterior ha generado una alta tasa de urbanización y un reforzamiento de la primacía urbana, exceptuando el caso de Jamaica donde la desconcentración económica, a través de zonas francas, permitió una disminución drástica de la primacía detentada por Kingston (Cuadro N° 1). En los otros países, las ciudades principales generalmente concentran la infraestructura y los servicios orientados al turismo, por lo que los asentamientos del interior solo reciben marginalmente algunos visitantes. Ello ha configurado un patrón de concentración de la población y las actividades en una franja del territorio, generalmente las áreas costeras, abandonando la producción agrícola para el consumo local (Potter, 1989); ello se verifica con ejemplos como el de Cuba, donde el 80% del consumo de sus más de 2 millones de turistas anuales proviene del exterior (Serrano, 2008). Este patrón igualmente se refleja en una escasa conexión de las economías nacionales al interior del Caribe, reduciendo los flujos de intercambio intrarregional y local, acelerando a su vez la dependencia de mercados externos, subordinados al comportamiento de la economía global⁸. Esta condición genera una alta inestabilidad en el empleo, inflación por la importación masiva de mercancías que afecta a la población local, generalmente con salarios bajos y, finalmente, un debilitamiento progresivo de la soberanía y por tanto de la capacidad del Estado para negociar y controlar los agentes económicos (Girvan, 1997).

c) América del Sur

En el caso de los Andes septentrionales, es clara en la Figura N° 2 b) la urbanización de los Andes colombianos, que, sin embargo, se articulan más a la economía caribeña

⁸ Después de un incremento importante de las relaciones económicas entre los países del CARICOM entre 1973-1981, vino un descenso sustantivo en la llamada "década perdida"; solamente hacia 1994 el comercio intrarregional comenzaría a ganar cierta importancia.

(sea Miami, México o Venezuela) que a un hipotético corredor andino, pues si bien son identificables una red de ciudades en la línea, Quito-Bogotá-Caracas, la conexión entre las ciudades es débil y se corresponden más con subsistemas nacionales. Ecuador, por su parte, mantiene un sistema bicéfalo con Guayaquil y Quito, donde las recurrentes crisis económicas han generado unas fuertes olas migratorias hacia Estados Unidos y Europa (Bolay y Rabinovich, 2004), pero también hacia las ciudades mayores e intermedias. Lima, por su parte, mantiene una alta primacía sobre su sistema urbano (3,6), superado en América Latina solamente por Chile y Uruguay (Cuadro N° 1); además de un mercado centralismo económico y político que genera un flujo permanente de población rural, la que, volcada hacia la

ciudad capital, genera severos problemas de vivienda, servicios públicos y empleo (Marulanda, 2002).

Continuando hacia el sur, es notorio el amplio vacío del centro andino amazónico, que se explica en parte por el peso excesivo de Lima y La Paz, así como por las barreras orográficas, que parcialmente condicionaron un desarrollo costero en la región septentrional de Sudamérica. En Brasil, São Paulo sostiene una posición primacial, amparada en el poder de la economía regional y la dinámica de Mercosur que ha permitido formar un mercado regional importante y sin paralelo en el resto del subcontinente.

A esta descripción y a la cartografía, se añade un análisis rápido de la primacía ur-

Cuadro N° 1
Evolución de indicadores de primacía urbana para las cuatro ciudades mayores

País	1950	1960	1970	1980	1990	2000
Uruguay	—	—	—	—	—	4,9*
Perú	3,5	5,1	4,5	4,3	4,2	3,6*
Chile	2,4	2,6	2,8	2,9	2,9	5,3
Puerto Rico	—	—	—	—	—	3,7
Argentina	4,0	4,0	4,0	3,8	3,5	3,5
Costa Rica	—	5,4	5,4	6,0	4,7	3,2
Haití	—	2,7	4,7	5,1	5,4	2,4
Panamá	—	—	—	—	—	2,4
Cuba	—	—	—	—	—	2,2
República Dominicana	—	2,7	2,7	2,7	—	2,1
Jamaica	—	7,2	4,4	2,6	2,2	1,9*
México	3,0	2,8	2,7	2,8	2,0	2,0
El Salvador	—	—	—	—	—	1,8
Nicaragua	—	—	—	—	—	1,6
Paraguay	—	—	—	—	—	1,6
Honduras	—	—	—	—	—	1,2
Guatemala	—	6,4	7,7	7,6	—	1,1
Ecuador	—	—	—	—	—	1,1
Colombia	0,7	0,8	0,9	0,9	1,2	1,0
Brasil	0,8	0,7	0,8	0,9	0,9	0,9
Bolivia	—	—	—	—	—	0,7
Venezuela	1,3	1,5	1,5	1,2	0,9	0,6

* 2005.

Fuente: Villa y Rodríguez, 1996; United Nations, 2007; Portes *et al.*, 1996.

baña. El tema ha sido relevante en el análisis de las ciudades como un indicador de las conexiones del desarrollo de las urbes principales con los espacios nacionales. El Cuadro N° 1 muestra la evolución para algunos países, y los valores para el año 2000/2005 permiten verificar un mantenimiento de indicadores muy similares, ratificando que ni el período de sustitución de importaciones ni la globalización posterior incidieron sustantivamente en procesos de desconcentración primacial. Lo anterior a pesar de la apertura de frentes de poblamiento en algunas zonas transfronterizas (México y Brasil) o la expansión industrial en otros sectores como el nordeste brasileño y el norte de México (Villa y Rodríguez, 1996).

En todo caso, la pervivencia de esta estructura primacial se asocia no solamente con que las grandes áreas metropolitanas lograron contrarrestar la incipiente contraurbanización de los años ochenta, sino también con el hecho de que la primacía es una característica de la integración en la economía global (Roberts, 2005). En un ambiente de competencia y de inserción en cadenas comerciales globales, son las grandes ciudades las mejor dotadas de infraestructuras de comunicaciones y principalmente de mano de obra especializada para responder a las demandas de los capitales y empresas transnacionales; una situación que muy bien ilustran Parnreiter *et al.* (2002) en el rango de los servicios comerciales especializados en Ciudad de México y la imposibilidad de encontrar un abogado en derecho comercial americano en la periferia del país.

Para finalizar este análisis, se acude a la secuencia de mapas de la Figura N° 4 (A), (B) y (C), cuyo examen indudablemente contribuye a reafirmar la idea de sistema urbano no como un conjunto de puntos, sino como una red de interrelaciones. En ese sentido, la primera conclusión es el carácter fragmentado del sistema urbano latinoamericano, pues los vínculos entre la red de ciudades son débiles comparados con la articulación de urbes de otros sistemas. Así, las grandes metrópolis como Ciudad de México, São Paulo y Buenos Aires mantienen conexiones más fluidas con las centralidades económicas de América del Norte y Europa, que con las capitales de la región

(véase en la Figura N° 4), y las ciudades principales de los países con menor desarrollo económico, igualmente mantienen conexiones directas con ciudades como Miami y Nueva York.

En segundo lugar se constata la gran influencia de la economía norteamericana y en particular la posición de Miami, que para muchos se ha erigido en la capital económica de América Latina, pues con un 60% de población de origen latino y una dinámica actividad comercial, la ciudad se ha convertido en la sede de numerosas empresas con intereses en el Caribe y América Latina (Girault, 2003). Ella es el sitio donde la elite latinoamericana escapa de sus países de origen por seguridad, por placer o para huir de los procesos judiciales, después de escándalos de corrupción. La centralidad de Miami se apoya igualmente en una expansión importante del turismo hacia el Caribe y que hace de ella la primera ciudad en actividad de cruceros, con sus derivaciones al negocio inmobiliario, uno de los más dinámicos de los Estados Unidos, y la actividad financiera que se lucra de la cercanía de los paraísos fiscales de las Bahamas y las islas Caimán (Girault, 2003). La ciudad también se ha convertido en un centro administrativo y de toma de decisiones importante, el cual combina con su histórico reconocimiento como foco para el tráfico de drogas, armas y dinero ilegal (Sassen y Portes, 1993). Por tales razones, la adjetivación de Miami como capital económica de América Latina, no solamente se debe a su vocación internacional, sino también al drenaje permanente de migrantes (trabajadores, cuadros profesionales, artistas y empresarios, entre otros) y capitales, muchos de ellos provenientes de actividades ilegales.

Una tercera conclusión derivada de la imagen refiere al cambio en las relaciones internacionales de las ciudades. Después del proceso de liberalización económica de la década de los noventa, es claro que América Latina ha diversificado sus relaciones económicas, evidenciándose la penetración de capitales europeos, particularmente españoles. Ese impacto ha sido especialmente fuerte en Chile, donde España aumentó su participación de un 10,1% en 1996 a 80% en 2004; Argentina, de un 14,4% a 25,4%;

México de 0,9% a 10,3%, y Colombia de 16,6% a 25,6% (CEPAL, 2006). Lo anterior explica parcialmente el aumento considerable de flujos hacia Madrid y otras capitales europeas, a lo que debe añadirse la migración, como explicación de estos patrones de flujos. Simultáneamente, los datos de IED también permiten reevaluar la influencia norteamericana en la región, que se mantiene sólida en Centroamérica, pero que muestra un importante retroceso en el Cono Sur, Argentina y Chile principalmente (CEPAL, 2006).

Consideraciones finales

Las conclusiones del presente texto se pueden dividir en tres: las referidas a la teoría urbana, la relación entre una historiografía urbana y la red de ciudades y las tendencias contemporáneas en la organización de la red de asentamientos.

Sobre el primer asunto, es necesario resaltar la vigencia de muchas de las ideas dependencistas para explicar la organización regional y urbana de América Latina y, en especial, porque las tendencias recientes de cambio económico conducen a una mayor asimetría espacial en la localización de las actividades económicas y con ellas una polarización en la distribución de las mismas. Aparte de reivindicar la validez de viejos discursos, quizás precipitadamente descartados, es necesario también incorporar nuevas ideas y, como señalan Portes *et al.* (1996), es necesario un enfoque que considere tanto las dinámicas externas como internas y que explique cómo los cambios urbanos pueden ser leídos a través del análisis de la inserción diferencial de los países de la región a la economía mundo.

En ese sentido, los discursos de ciudad mundial se hacen necesarios no solo para imponer agendas urbanas de imitación a las aparentemente prósperas y sofisticadas realidades urbanas de las ciudades del Primer Mundo, tal como lo hacen frecuentemente discursos de centro-derecha, sino también para hacer evidentes las desigualdades, pero principalmente para integrar el análisis de la dinámica de la ciudad en el funcionamiento del sistema como un todo. Sistema, además, en el que las periferias también tienen pro-

cesos diferenciados de inclusión en la economía global y donde las formas urbanas de sus ciudades, sociales y físicas, responden a esa inserción, que necesariamente es parcial en términos de incorporación de todos los ciudadanos a los beneficios de las redes económicas globales (Roberts, 2005).

En el segundo aspecto, es pertinente reivindicar que la lectura de la red de ciudades parte de un examen histórico de los procesos de estructuración y reestructuración territorial, que modifican permanentemente las funciones de las ciudades y obligan al surgimiento y decaimiento de nuevas y viejas centralidades. Por otro lado, se reafirma la necesidad de considerar las permanencias, y así los discursos dependencistas y de centro-periferia permiten insertar la transformación de las redes urbanas, en procesos históricos de dominación y organización de economías extravertidas, o como lo llamaría Santos (1991), 'espacios derivados' de diferentes hegemonías capitalistas. Como ejemplo de esas permanencias emanadas de la evolución de sistemas mundo-capitalistas, la estructuración del sistema urbano latinoamericano ilustra la organización primacial de los países americanos y una tendencia histórica a su reforzamiento, tendencia que solo comienza a romperse tímidamente en la medida en que algunos procesos de integración económica nacional se han fortalecido (Brasil y México), o cuando se han construido economías transnacionales relativamente sólidas. Eso, al menos, es lo que permite deducir la cartografía de flujos aéreos (Figura N° 4), respecto a la relativa integración del sureste en el contexto de Mercosur, si bien los países como unidades tienden a mantenerse fuertemente primaciales.

Finalmente, la red contemporánea se ha transformado sustantivamente en las dos décadas precedentes. La cartografía de flujos, aunque sesgada hacia la información de pasajeros, y por extensión a los datos sobre turismo, permiten visualizar algunos cambios donde se evidencia mayor integración entre las ciudades latinoamericanas y una jerarquía más o menos definida con cabeza en Miami y las megalópolis de São Paulo, México y Buenos Aires. Queda por desarrollar un análisis más detallado que incorpore funciones urbanas, como se ha

ya elaborado para contextos nacionales (por ejemplo Aguilar y Vázquez, 2000) y también incluya la dinámica de ciudades intermedias, también desarrollado a nivel nacional (Mertins, 2001; Pulido, 2004) o centrado en la variación demográfica (Rodríguez, 2002).

Referencias bibliográficas

AGUILAR, A. y VÁZQUEZ, M. Crecimiento urbano y especialización económica en México. Una caracterización regional de las funciones dominantes. *Investigaciones Geográficas. Boletín del Instituto de Geografía - UNAM*, 2000, N° 42, p. 87-108.

ALMANDOZ, A. *Planning Latin America's capital cities, 1850-1950*. New York: Routledge, 2002.

ALMANDOZ, A. Historiografía urbana en Latinoamérica: del positivismo al postmodernismo. *Diálogos*, 2003, vol. 7, p. 117-156.

BAER, W. The economics of Presbich and the ECLA. In: LIVINGSTONE, I. (ed.). *Economic policy for development: selected readings*. Harmondsworth: Penguin Books, 1971, p. 178-196.

BOLAY, J. & RABINOVICH, A. Intermediate cities in Latin America risk and opportunities of coherent urban development. *Cities*, 2004, vol. 21, N° 5, p. 407-421.

BULMER-THOMAS, V. British trade with Latin America in the nineteenth and twentieth centuries. London: Institute of Latin American Studies, University of London, *Occasional Papers* N° 19, 1998. Disponible en Internet: http://www.peruembassy-uk.com/peru_uk_relations/bulmerthomas.pdf

CARIBBEAN TOURISM ORGANIZATION. *Latest tourism statistics. Onecaribbean*. Toronto: Caribbean tourism organization, 2008. Disponible en Internet: <http://www.onecaribbean.org/statistics/tourismstats/>

CHASE-DUNN, C. The coming of urban primacy in Latin America. *Comparative*

Urban Research, 1985, vol. XI, N° 1-2, p. 14-31.

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL). *Anuario estadístico de América Latina y el Caribe*. Santiago: CEPAL, 2002.

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL). *Manifestaciones territoriales del nuevo estilo de desarrollo en la región norte de América Latina*. México: Economic Commission for Latin America and the Caribbean, 2004.

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL). *La inversión extranjera en América Latina y el Caribe 2005*. Santiago: CEPAL, 2006.

CUERVO, L. y GONZÁLEZ, L. *Industria y ciudades en la era de la mundialización, 1980-1991: un enfoque socioespacial*. Bogotá: Colciencias, CIDER, TM Editores, 1997.

DE OLIVEIRA, O. & ROBERTS, B. Urban development and social inequality in Latin America. In: GUGLER, J. (ed.). *The urban transformation of the developing world*. New York: Oxford University Press, 1996, p. 253-304.

DICK, H. & RIMMER, P. Beyond the third world city: the new urban geography of south-east Asia. *Urban Studies*, 1998, vol. 35, N° 12, p. 2303-2321.

DICKEN, P. *Global shift: reshaping the global economic map in the 21st century*. New York: Guilford Press, 2003.

DINIZ, C. Repensando la cuestión regional brasileña: tendencias, desafíos y caminos. *Eure*, 2003, vol. 24, N° 88, p. 29-53.

DOS SANTOS, T. La teoría de la dependencia un balance histórico y teórico. En: LÓPEZ, F. (ed.). *Los retos de la globalización: ensayos en homenaje a Theotonio dos Santos*. Caracas: UNESCO, 1998. Disponible en Internet: <http://168.96.200.17/ar/libros/unesco/lopezpaco.html>

FERNÁNDEZ, R. & OCAMPO, J. The Latin American revolution: a theory of imperialism, not dependence. *Latin American Perspectives*, 1974, vol. 1, N° 1, p. 30-61.

FRANK, A. *Le développement du sous-développement: l'Amérique latine*. Paris: F. Maspero, 1979.

FRANK, A. Latin American development theories revisited: a participant review. *Latin American Perspectives*, 1992, vol. 19, N° 2, p. 125-39.

FRIEDMAN, J. Where we stand: a decade of world city research. In: TAYLOR, P. & KNOX, P. (eds.). *World cities in a world-system*. New York: Cambridge University Press, 1995, p. 21-47.

GIRAULT, C. Miami, capital du bassin caraïbe. *Mappemonde*, 2003, vol. 72, N° 4, p. 29-33.

GIRVAN, N. *Societies at risk? the Caribbean and global change*. París: UNESCO, *Discussion Paper Series N° 17*, 1997. Disponible en Internet: <http://www.unesco.org/most/girvan.htm>

GRANT, R. & NIJMAN, J. Globalization and the corporate geography of cities in the less-developed world. *Annals of the Association of American geographers*, 2000, vol. 92, N° 2, p. 320-340.

GUGLER, J. World cities in poor countries: conclusions from case studies of the principal regional and global players. *International Journal of Urban and Regional Research*, 2003, vol. 27, N° 3, p. 707-712.

GWYNNE, R. *Industrialization and urbanization in Latin America*. London: Croom Helm, 1985.

GWYNNE, R. & KAY, C. Latin America transformed: changing paradigms, debates and alternatives. In: GWYNNE, R. & KAY, C. (eds.). *Latin America transformed: globalization and modernity*. London: Arnold, 2001, p. 2-30.

HALL, P. *Megaciudades del mundo*. Barcelona: Alianza, 1966.

HARDOY, J. (ed.). *Las ciudades en América Latina*. Buenos Aires: Paidós, 1972.

INMAN, C.; RANGEVA, J.; SEGURA, G.; MESA, N. & PRADO, A. *Destination: central America a conceptual framework for regional tourism development*. Managua: CLACDS, 2002. Disponible en Internet: <http://www.incae.ac.cr/ES/clacds/investigacion/pdf/cen603.pdf>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA (INEGI). *Estadística mensual de la industria maquiladora de exportación* (EMIME). Ciudad de México: INEGI, 2007. Disponible en Internet: <http://www.inegi.gob.mx/>

JARAMILLO, S. y CUERVO, L. *Urbanización latinoamericana: nuevas perspectivas*. Bogotá: ESCALA, 1993.

KAY, C. André Gunder Frank: from the 'development of underdevelopment' to the 'world system'. *Development and Change*, 2005, vol. 36, N° 6, p. 1177-1183.

KNOX, P. Globalization and urban economic change. *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 1997, vol. 551, p. 17-27.

KRUIJT, D.; MAIGUASHCA, F. y VELLINGA, M. *Industrialización y desarrollo regional en Colombia*. Utrecht: Universidad Nacional de Utrecht, 1982.

LATTES, Z. El proceso de urbanización en la Argentina: distribución, crecimiento y algunas características de la población urbana. *Desarrollo Económico*, 1973, vol. 12, N° 48, p. 867-886.

MACLACHLAN, I. & AGUILAR, G. Maquiladora Myths: locational and structural change in Mexico's export manufacturing industry. *Professional geographer*, 1998, vol. 50, N° 3, p. 315-331.

MAMALAKIS, M. Urbanización y transformaciones sectoriales en Latinoamérica 1950-1970. Antecedentes e implicaciones para una reforma urbana. En: HARDOY, J. y SCHAEDEL, R. (eds.). *Asentamientos urbanos y organización*

socioproductiva en la historia de América Latina. Buenos Aires: Siap, 1977, p. 269-347.

MARTÍNEZ, R. The classical model of the spanish-american colonial city. *The Journal of Architecture*, 2003, vol. 8, N° 3, p. 355-368.

MARTÍNEZ, E. y ZABALO, P. El incierto futuro del empleo femenino en la maquila centroamericana y dominicana. *La harremanak: Revista de Relaciones Laborales*, 2005, N° 13, p. 199-228.

MARULANDA, L. Perfil de la región Lima Metropolitana (Lima y El Callao). En: HOSHINO, C. y RODRÍGUEZ, M. (eds.). *Seguridad humana y desarrollo regional: perfiles regionales y estudios de caso*. Bogotá: Centro de las Naciones Unidas para el desarrollo regional, 2002, p. 319-355.

MERTINS, G. Las ciudades medianas en Colombia. *Cuadernos de Geografía*, 2001, vol. 10, N° 1, p. 59-76.

MONTAÑEZ, G. El istmo de Panamá y Colombia: de puente natural a juego geopolítico de la unión. En: BONILLA, H. y MONTAÑEZ, G. (eds.). *Colombia y Panamá: la metamorfosis de la nación en el siglo XX*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2004, p. 125-154.

MORSE, R. Latin American cities: aspects of function and structure. In: FRIEDMANN, J. & ALONSO, W. (eds.). *Regional development and planning: a reader*. Cambridge: M.I.T. Press, 1964, p. 361-381.

MORSE, R. Trends and issues in Latin American urban research, 1965-1970. *Latin American Research Review*, 1971, vol. 6, N° 2, p. 19-75.

OCAMPO, J. Raúl Prebisch y la agenda del desarrollo en los albores del siglo XXI. *Revista de la CEPAL*, 2001, vol. 75, p. 25-40.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT). *La industria de la maquila en Centroamérica*. Guatemala: OIT, 1997. Disponible en Internet: <http://www.ilo.org/>

public/english/dialogue/actemp/downloads/publications/spanish/maquila_sp.pdf

ORTELLS, V. Macrocefalia urbana y desequilibrios territoriales en América Latina. *Boletín de la asociación de geógrafos españoles*, 1992-1993, N° 15-16, p. 175-187.

PAPADEMETRIOU, D.; AUDLEY, J.; POLASKI, S. y VAUGHAN, S. *La promesa y la realidad del TLCAN: lecciones de México para el hemisferio*. Washington: Carnegie, 2004.

PARNREITER, C.; FISCHER, K.; JÄGER, J. y KOHLER, P. Ciudad de México: el camino hacia una ciudad global. *Eure*, 2002, vol. 85, N° 28, p. 89-119.

PIERRE-CHARLES, G. *El Caribe contemporáneo*. Ciudad de México: Siglo Veintiuno Editores, 1981.

PLATT, D. *Latin America and British trade 1806-1914*. London: Adam & Charles Black, 1972.

PORTES, A. Latin American urbanization during the years of the crisis. *Latin American Research Review*, 1989, vol. 24, N° 3, p. 7-44.

PORTES, A.; ITZIGSOHN, J. y DORE, C. La urbanización en la cuenca del Caribe: el proceso de cambio durante los años de crisis. En: PORTES, A. y DORE, C. (eds.). *Ciudades del Caribe en el umbral del nuevo siglo*. Caracas: Editorial Nueva Sociedad, 1996, p. 27-63.

POTTER, R. Caribbean urban development and planning. In: POTTER, R. (ed.). *Urbanization, planning, and development in the Caribbean*. New York: Mansell, 1989, p. 316-322.

POTTER, R. *Geographies of development*. Harlow: Longman, 1999.

PULIDO, N. Globalización y surgimiento de ciudades "intermedias" en América Latina y en Venezuela. *Revista Geográfica Venezolana*, 2004, vol. 45, N° 1, p. 91-121.

QUIJANO, A. The urbanization of Latin American society. In: HARDOY, J. (ed.). *Urbanization in Latin America: approaches and issues*. New York: Anchor Press, 1975, p. 109-153.

RAMA, A. *The lettered city*. Durham: Duke University Press, 1996.

RIPPY, F. *Latin America a modern history*. Ann Arbor: The University Of Michigan Press, 1958.

ROBERTS, B. *The making of citizens: cities of peasants revisited*. New York: Halstead Press, 1995.

ROBERTS, B. Globalization and Latin American cities. *International Journal of Urban and Regional Research*, 2005, vol. 29, N° 1, p. 110-123.

RODRÍGUEZ, J. Distribución territorial de la población de América Latina y el Caribe: tendencia, interpretaciones y desafíos para las políticas públicas. Santiago: CEPAL, *Serie Población y Desarrollo* N° 32, 2002.

ROMERO, J. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 1999.

SÁNCHEZ, A. Importancia del sistema de ciudades de la región Centro de México. En: DELGADILLO, J. e IRACHETA, A. (eds.). *Actualidad de la investigación regional en el México central*. Ciudad de México: Plaza y Valdés, 2002, p. 93-108.

SANTOS, M. *The shared space: the two circuits of the urban economy in underdeveloped countries*. London: Methuen, 1979.

SANTOS, M. *O trabalho do geógrafo no Terceiro Mundo*. São Paulo: Editora Hucitec, 1991.

SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Editora Hucitec, 1994.

SANTOS, M. *La naturaleza del espacio: técnica y tiempo; razón y emoción*. Barcelona: Ariel, 2000.

SASSEN, S. *The global city: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press, 2001.

SASSEN, S. & PORTES, A. Miami: a new global city?. *Contemporary Sociology*, 1993, vol. 22, N° 4, p. 471-477.

SERRANO, I. Turismo de Cuba no implica riesgo. *El Universal*, 20 de agosto de 2008, 6-B.

SIMON, D. The world city hypothesis: reflections from the periphery. In: KNOX, P. & TAYLOR, P. (eds.). *World cities in a world-system*. New York: Cambridge University Press, 1995, p. 156-170.

SMITH, N. *American empire: Roosevelt's geographer and the prelude to globalization*. Berkeley: University of California Press, 2003.

TORRES, C. *La proletarianización de Bogotá*. Bogotá: CEREC, 1987.

UNITED NATIONS. *World urbanization prospects: the 2007 revision population database*. New York: United Nations, 2007. Disponible en Internet: <http://esa.un.org/unup/>

VILLA, M. y RODRÍGUEZ, J. Demographic tendencies in Latin America's metropolises, 1950-1990. In: GILBERT, A. (ed.). *The mega-city in Latin America*. New York: United Nations University Press, 1996, p. 25-52.

WALKER, G. *Política española y comercio colonial: 1700-1789*. Barcelona: Ariel, 1979.

WARD, P. *Mexico city*. New York: John Wiley & Sons, 1998.

WEAVER, D. Mass tourism an alternative tourism in the Caribbean. In: HARRISON, D. (ed.). *Tourism and the less developed countries*. New York: Halsted Press, 1992, p. 161-174.

WORLD TRADE ORGANIZATION. *International trade statistics 2006*. Geneva: World Trade Organization, 2006.