

La estructura de dominación ciudad-campo

(Un marco teórico)

JEAN CASIMIR

BERTA LERNER SIGAL

La desigualdad regional puede considerarse a primera vista como un proceso muy similar al divorcio creciente entre los países pobres y los ricos. Si las relaciones entre países dominantes y dominados preocuparon a muchos estudiosos, el imperio que una ciudad o un grupo de ellas y sus regiones establece sobre otras formaciones similares no fue sin duda objeto de una atención particular por parte de los sociólogos y antropólogos. Suelen dedicarse, salvo algunas excepciones notables entre los antropólogos, a los problemas urbanos o a los rurales y dejar a los geógrafos la tarea de analizar la relación entre ambos mundos.

Sería vano tratar de definir la ciudad después de que numerosos geógrafos se acercaron a este concepto clave, con un éxito muchas veces discutido. La aglomeración urbana abarca realidades históricas y regionales muy variadas difícilmente reducibles en un enunciado que las defina con todas sus facetas.

Según las regiones, según las épocas, la idea que se tiene de la ciudad se modifica. Si la oposición de la ciudad y del campo es permanente, esta oposición toma matices muy diferentes. A cada forma de civilización corresponde una concepción de la ciudad (...). Algunas ciudades antiguas, inclusive entre las más célebres —pobladas sobre todo de cultivadores— no se considerarían, sin duda, como ciudades, si se observan en nuestra óptica del siglo xx.¹

Producto histórico, no siempre existió,² ni siempre cumplió con las mismas funciones. Tampoco agota en las que observamos, sus posibilidades de organización y de dominación. Al constituirse en Europa, la ciudad occidental, marca el inicio de una nueva era³ que desborda los límites de este continente. “Centro de gravedad de la

estructura socioeconómica del espacio”,⁴ toma un cariz especial en los países creados por el Occidente.

Con el estudio de sus funciones se intentó detectar sus formas de influencia y en clasificarlas. Función militar, comercial, industrial, terapéutica, de recreo y turismo, cultural, religiosa, administrativa...⁵. La insistencia sobre la clasificación representa un intento de abarcar la variedad de concentraciones humanas constituidas paralelamente a la integración y expansión de la civilización occidental. La antigüedad de estas concentraciones obscurece y relega a un plano secundario el problema de su génesis y el de su papel creador y organizador de civilización y cultura.

Al emigrar la ciudad europea hacia paisajes relativamente nuevos y al no poder repetir con el mismo éxito la organización espacial en que se originó, se plantea a la investigación el tema de las peculiaridades de su imperio sobre tales medios. Deseamos presentar un marco teórico para el estudio de la estructura de dominación ciudad-campo, referida a los problemas de desarrollo económico. Trataremos de precisarlo de acuerdo con las peculiaridades de Latinoamérica.

Ciudad y organización económica regional

La ciudad brota *de* una región dada y la organiza. Desempeña en ella una función. “Si los hombres se han agrupado en esta forma, es para ejercer mejor ciertas formas de actividades. Estas actividades constituyen la función de las ciudades. La función es en cierta manera la profesión desempeñada por la ciudad, es su razón de ser.”⁶

Las funciones que condicionan más directamente el desarrollo económico pueden determinarse en el análisis de las influencias de la aglomeración urbana en la región y de las repercusiones del carácter de esta última en el de las actividades ciudadinas.⁷ El desarrollo económico es ante todo el proceso de producción de la vida material, de distribución y de participación de sus beneficios. Hay tres sectores económicos, el primario, el secundario y el terciario. Si se suma la extracción minera a las demás actividades industriales, no es necesario considerar en la determinación de la función urbana a la producción agrícola que se ubica en los medios rurales. Son pues, en principio, dos tipos de ciudades relevantes para la implantación y organización territorial de las actividades económicas: las ciudades industriales y las comerciales o de servicios.

Se distinguieron dos grupos de funciones urbanas: las funciones generales ligadas al papel de la ciudad en toda región y las funciones particulares que se refieren a sus actividades específicas.⁸ El papel

genérico de las ciudades consiste en concentrar los servicios que hacen falta a la población regional. No se trata forzosamente de servicios directos a la producción. Los servicios bancarios y los servicios educacionales condicionan en grados diversos los sistemas de producción. Si toda ciudad posee un servicio educacional, las hay que no tienen bancos o casi.

Como la educación, la salud y la defensa, la administración pública no es una actividad directamente ligada a la producción. La ciudad desde su nacimiento es el punto de encuentro de las instituciones encargadas específicamente de la gestión de los recursos humanos y materiales de la población. Aunque ciertas aglomeraciones destacan por ser responsables de la organización de territorios amplios, su importancia económica no deriva de su rango político y administrativo, sino de la superposición de otras actividades. Varias capitales nacionales desempeñan papeles económicos totalmente secundarios y se revelan incapaces de dar forma y sentido a la localización de las actividades de producción y de distribución. Desde este punto de vista, admitiremos la existencia de dos funciones, la función comercial y de servicio (a la producción y a la distribución) y la función industrial.

Henri Pirenne demuestra que donde el intercambio comercial es reducido y la división territorial del trabajo en sus inicios, la ciudad como tal no existe.⁹ La función comercial crea la aglomeración urbana, lugar de distribución de bienes. En ciertas épocas históricas trafica exclusivamente con productos agrícolas y artesanales. Es la ciudad preindustrial. Al alcanzar cierta madurez, en el momento en que asegura el vínculo entre regiones diversas y a veces lejanas, su estructura interna se diferencia y un importante sector de sus habitantes toma a su cargo la actividad comercial.

De la ciudad comercial nace la ciudad industrial, especializada en la producción de bienes semielaborados o de bienes manufacturados finales. La ciudad pasa a ser un centro básicamente productor. Iniciados en el taller artesanal, estos cambios se hacen patentes después de la revolución industrial. Desembocan en el complejo industrial que hoy conocemos.

“La ciudad preindustrial, escribe Hauser (...), económicamente sólo ofrece una conexión más bien laxa con el territorio que suministra su sostenimiento alimenticio, y un comercio interregional incipiente, sin mostrar una clara división territorial del trabajo.”¹⁰ Le sigue en línea de evolución, según el mismo autor, la ciudad industrial y la metrópoli.¹¹

Si se observa una ciudad industrial, se notará en algunos casos

que antes de cumplir esta función, presentaba características similares a las que señala Hauser. Pero si se enfoca al conjunto de ciudades latinoamericanas, por ejemplo, sobresale que núcleos muy bien vinculados con su territorio, en intercambio interregional constante, con una clara división territorial del trabajo, mantienen su carácter de preindustrial, sin señal de cambio. La evolución llamada clásica¹² de la ciudad comercial a la industrial, no es una vía necesaria en que debe encauzarse todo organismo urbano.

El comercio distribuye bienes agrícolas o industriales. Ciertas ciudades que organizan regiones con aptitudes particulares subsisten con una función típicamente comercial, porque se hacen cargo de la distribución. Distribución de productos agrícolas por lo general y distribución —que no altera su papel— de productos industriales locales o no.

Estas aglomeraciones integran un cierto número de actividades secundarias que tienen como finalidad satisfacer las necesidades de la población local. El *city serving production*.¹³ Hay que incluir en estas actividades de manutención, las tareas realizadas por los zapateros, ebanistas, panaderos, garagistas y reparadores de todo tipo. Al alcanzar dichas aglomeraciones un volumen dado, surgen en ellas actividades propiamente industriales que no siempre tienen la envergadura suficiente para modificar la función urbana.

Son actividades industriales *ubicuas*.¹⁴ Antes de la revolución industrial y todavía hoy en día en los países más atrasados, se trata de una proporción omnipresente de la población económicamente activa empleada en el sector secundario o más exactamente en talleres artesanales. En los países y zonas desarrollados, se encuentran en casi todos los lugares, algunas industrias de productos alimenticios, de la construcción, del mueble y a veces del vestido. Las industrias ubicuas varían de acuerdo con las etapas de desarrollo económico.

Las clasificaciones corrientes distinguen las ciudades especializadas en el comercio al mayoreo de las ciudades de comercio al menudeo.¹⁵ Clasificación inadecuada para nuestros fines. Ambos tipos de comercio no se localizan en el mismo espacio económico.¹⁶ Observados individualmente o en conjunto no se refieren a productos similares ni evolucionan de acuerdo a las mismas normas económicas.

Nos parece más correcto llamar la atención sobre la distribución en la región de bienes que la ciudad compra del exterior y la canalización fuera de la misma de artículos que se producen ahí. Estos dos corrientes comerciales son de importancia muy desigual. El valor total de los bienes que una región importa depende del de sus

exportaciones. Una ciudad debe llamarse comercial, no a causa de la importancia global de sus actividades de comercio, sino a causa del volumen de sus exportaciones. La relación importación-exportación tiene la ventaja de ser uno de los mejores indicadores de los términos del intercambio entre unidades geográficas diferentes y de señalar la jerarquía de éstas.¹⁷

Se definió la ciudad industrial como aquella en que la mayor parte de la población activa se ocupa de la industria.¹⁸ Desde el punto de vista de la estructura interna de la aglomeración urbana, tiene gran valor esta definición —así como la distinción entre ciudad especializada en el comercio al mayoreo y ciudad especializada en el comercio al menudeo. No obstante si nos interesamos por “la profesión de la ciudad”, si prestamos atención al papel que desempeña en la región y en el país —y a esto se refiere el término función— hay que distinguir las ciudades de industrias *escasas* de las ciudades de industrias *ubiguas*.¹⁹ Las primeras constituyen las ciudades industriales por excelencia. En cuanto a las segundas definen núcleos de esta categoría si su número y su producción *per capita* pasan un determinado umbral y si exportan fuera de la ciudad.

La nota que define el centro comercial es la exportación fuera de la región, ya que el producto intercambiado proviene del medio rural. Paralelamente a la producción industrial de manutención, existe una actividad comercial que atiende exclusivamente la región y no afecta a la función urbana por su incapacidad de provocar o de obstaculizar el desarrollo. Es el servicio que presta la ciudad al transferir productos agrícolas de una subregión a otra dentro de su propia área de influencia. La característica definitoria de la ciudad industrial es el volumen de bienes exportados fuera de la misma, puesto que ella es el lugar de producción.

La ciudad industrial es causa y consecuencia de la aceleración de la productividad agrícola y de la tecnología.²⁰ Si admitimos que las actividades de esta índole substituyen a las artesanales, se sigue que aquel núcleo urbano brota por lo común en regiones agrícolas ricas o en donde por una razón u otra, el conjunto de la población constituye un mercado satisfactorio. Algunas actividades industriales muy especializadas surgen en paisajes muy pobres. La ciudad industrial, en este caso, pertenece a una región *económica* más amplia, la que abarca su mercado y no a su región *natural*. Si sus exportaciones son suficientemente elevadas, puede pasarse de un territorio contiguo de sostenimiento alimenticio.

Hay que atender al hecho de que ciertas industrias están localizadas en cuanto a sus insumos y otras en cuanto a sus mercados. Las

industrias ubicuas se inscriben en la región geográfica y se localizan en sus relaciones regionales de mercado. Reciban o no sus insumos de la región tributaria, no se pueden considerar como motores del desarrollo económico. Se aprovechan de la riqueza regional, la multiplican pero no la provocan. Las industrias escasas se localizan generalmente en cuanto a sus insumos. Ya que sus productos se exportan fuera de la región, el crecimiento económico de la misma suele depender de su posición en la red de intercambio económico.

Si hacemos del comercio de exportación fuera de la región la característica que define la función comercial y de la venta de productos manufacturados fuera de la ciudad la que confiere un carácter industrial a ésta, se deduce que una ciudad puede ser a la vez industrial y comercial, en la medida en que su área tributaria rural esté bien explotada y en que posea industrias escasas o industrias ubicuas de importancia.

Las ciudades a la vez comerciales e industriales constituyen las metrópolis. Algunos autores no enfatizan el carácter comercial de la metrópoli, la consideran como una evolución de la ciudad industrial, provocada por recientes cambios tecnológicos.²¹ Les llama particularmente la atención el tamaño de esas aglomeraciones. Pero es la función de la ciudad la variable clave que explica sus relaciones con el área de influencia. La metrópoli no es tal por su dimensión, lo es por el papel que desempeña.²²

Se definió la metrópoli como el organismo urbano donde existe una complejidad de funciones capaces de atender a todas las formas de necesidad de la población urbana nacional o regional.²³ De esta complejidad de funciones, enfatizamos, de acuerdo a nuestras hipótesis anteriores, las comerciales y las industriales.

Una ciudad puede considerarse como metropolitana, es decir capital de una región, cuando concentra con miras al comercio buena parte de los productos de la región, cuando les paga mediante su propia producción y cuando asume las operaciones financieras que resultan de ahí. Finalmente esta metrópoli se vuelve un centro cultural y administrativo.²⁴

Estos diferentes tipos de ciudades controlan una zona de influencia determinada. Las áreas tributarias varían de acuerdo a las funciones que se observan. Si retenemos dos funciones económicas, tendremos dos tipos de áreas tributarias, una correspondiente a la ciudad comercial y otra a la industrial. Llamamos ciudad comercial la que compra en su región y exporta productos agrícolas y materias primas. La zona de influencia estará constituida por los territorios

frente a los cuales esta ciudad se encuentra en una posición monopsonista. La ciudad industrial, la que exporta los productos manufacturados, ejerce una influencia indiscutida en aquella zona en que goza de una posición monopolista.

La organización de estos espacios es una función secundaria de la especialización de la ciudad, depende sobre todo de las características de la circulación de los productos exportados. Si la región que domina una ciudad comercial exporta un producto cuya demanda es inelástica, recibe un flujo constante de ingreso global y puede considerarse como zona de sostenimiento de los grandes mercados nacionales. En el caso en que la demanda de productos exportados por la región conoce variaciones cíclicas, obtenemos una zona de reserva.

Si las industrias ubicuas caracterizan a la ciudad, exigen un mercado regional. Tienden a organizar zonas de sostenimiento. Cuando la demanda de materias primas de las industrias escasas se satisface sin que se transforme la economía regional, las ciudades que caracterizan dominan una zona de reserva.

Definiremos la zona de sostenimiento como el área que ofrece productos de demanda inelástica. Si se observa en estas regiones una desorganización de la economía agrícola, no se debe a la función que ejerce la ciudad, sino a fenómenos de otra índole. Son regiones cruzadas generalmente por una tupida red de carreteras, mantienen con la ciudad dominante relaciones recíprocas, aunque favorables a esta última.

La zona de reserva, aquella que no puede discutir el valor de sus productos, se liga comúnmente a los mercados por vías de penetración o de evacuación de productos, encargadas de un “desenclavamiento” de tipo colonial.²⁵ La relación de esa región con las ciudades se hace en una sola dirección. Ella agota paulatinamente sus riquezas materiales y humanas, debido a la probable desorganización de su economía agrícola y de su vida rural en general, provocada por el núcleo dominante.

La zona de influencia de una metrópoli está formada: 1) por regiones contiguas,²⁶ 2) regiones que le aseguran los productos esenciales a su sostenimiento, 3) zonas de reserva. Estas dos últimas formaciones constituyen la región económica de la metrópoli; la primera, su región natural.

Un territorio nacional está, pues, compuesto por un conjunto de compartimientos económicos organizados por centros urbanos. En los más bajos niveles encontramos ciudades comerciales o industriales que dominan subregiones con aptitudes diversas. A un nivel in-

termedio, ciudades comerciales e industriales, que organizan una región (metrópolis regionales) o un conjunto de regiones (metrópolis interregionales).²⁷ Y en la cúspide de la organización espacial de la economía nacional, las metrópolis nacionales que dominan el territorio o parte de él.

Urbanización y desarrollo económico

El estudio de las relaciones ciudad-campo, al restringirse a la observación de unidades regionales, encierra una explicación insuficiente de la repartición geográfica de la producción y de la riqueza. El desarrollo económico, en las particularidades de su evolución y de su implantación en medios geográficos determinados, se explica al nivel de la especificidad de las relaciones de producción. La observación de la relación ciudad-campo muestra cómo se generan las desigualdades entre las regiones y en ellas, enmarca las relaciones entre grupos y clases sociales y tiende a especificarlas.

Desde principios del siglo pasado, se está produciendo una reestructuración del poblamiento tendiente a concentrar a la población en unos pocos puntos. El proceso de predominio de la población urbana sobre la rural principia con la revolución industrial que desorganiza la economía rural europea, libera una mano de obra que se acumula en las ciudades o emigra hacia países ultramarinos.

En América Latina, el proceso es más reciente. Se trató de equiparar sus causas con las de la urbanización europea, al destacar las modificaciones en las tasas de crecimiento demográfico, y la desorganización de la vida rural. Se añadió a la explicación una nota local, la revolución en las aspiraciones. Sin negar que estos factores desempeñaron algún papel en el proceso de urbanización de la región —de hecho, el primero y el último apenas lo aceleraron—²⁸ se comprobó recientemente que no logran dar cuenta del fenómeno.²⁹

A diferencia de su homóloga europea, la ciudad latinoamericana es en su origen una construcción que refleja los intereses de potencias extranjeras. En los medios densamente poblados surgen las primeras ciudades importantes de la América española, centros comerciales y administrativos que organizan la producción minera, mientras la hacienda, unidad fundamentalmente de dominación y no de producción,³⁰ se encarga de imprimir la nota del conquistador en el medio rural. Las exigencias subsecuentes del capitalismo industrial inglés y luego estadounidense provocan el desarrollo de otros nú-

cleos urbanos más aptos a organizar sobre una base comercial la producción de materias primas.

En ambos casos, la ciudad mira hacia el exterior. Negocia con productos que no tienen una demanda asegurada. Organiza una zona de reserva. No refleja su área tributaria y mantiene con ella relaciones bastante tenues.

La ciudad (en Latinoamérica ya no es la expresión misma de una civilización, sino más bien un fenómeno casi periférico, escribiríamos casi "colonial" (...)). Estos Estados no lograron todavía contrarrestar completamente la influencia de las condiciones económicas de antaño y la localización de la red urbana se resiente de ello. Una gran parte de las ciudades son puertos, herederos directos de las cabezas de playa de la colonización: la lista sería larga, de Pernambuco o Recife a Buenos Aires, de Cartagena a Valparaíso. Al mismo sistema se vinculan las ciudades situadas en tales condiciones en el interior que constituirían para las bases litorales puntos de apoyo o centros complementarios indispensables como São Paulo, Lima, Santiago...³¹

Lejos de ser la culminación de una civilización localizada, llega a reflejar formas de vida y de organización político-social en principio extrañas. Lejos de ser el eje de la organización y del desarrollo económicos en su zona de influencia, desempeña frente a ésta un papel de trasmisor de órdenes o decisiones externas a los territorios que controla. Al estrechar sus relaciones con los centros internacionales de poder económico, transfiere a su área de influencia los efectos de la dominación externa, y en ese momento principia el proceso de urbanización latinoamericano.

Durante los años treinta, la conjunción de crisis económicas conocidas y de condiciones favorables presentes en ciertas capitales del sub-continente, permite el surgimiento de un embrión de sistema industrial. Gracias a ese proceso, algunas aglomeraciones se convierten poco a poco en *ciudad*, o sea en base de civilización. Se modifican los vínculos de dependencia que las unen a los centros internacionales, mientras que paralelamente asistimos a una penetración lenta de la ciudad en su región, así como a la de la región en la ciudad. Este tipo de evolución invierte el desarrollo clásico donde la existencia de las aglomeraciones urbanas es concomitante a la de las relaciones recíprocas mencionadas.

Así la ciudad latinoamericana es esencialmente una bisagra, un encuentro de dos civilizaciones. Este encuentro se facilitó (o no tuvo lugar) en los espacios casi vacíos —o vaciados— de población

indígena. Ahí las zonas de sostenimiento se estructuraron más rápidamente. Por ejemplo, en el caso de México, J.P. Berthe y sobre todo Henri Enjalbert subrayan que la región del Bajío y la de Guadalajara hasta Nayarit recibieron una organización nueva de ciudades, contrariamente a la parte oriental del planalto central.³² Las ciudades del norte, particularmente las mineras, son pioneras, en el sentido que preceden el cultivo de la tierra, mientras que las del sur emergen en un campo ocupado.

En esa forma ciertas ciudades comerciales se industrializan y se vuelven metrópolis más y más completas. Otras aglomeraciones crecen sin industrializarse y crean aquellos organismos urbanos llamados, a falta de un término mejor, “metrópolis incompletas”:

La realidad del mundo subdesarrollado puede permitir hablar también de metrópoli incompleta. Son los grandes organismos en que la mayoría de los servicios esenciales está presente, pero donde el nivel de vida de la población local y regional, o factores económicos de otra índole, no permitan que se fabriquen bienes, o que se instalen servicios, reclamados por una parte de la población, parte que está en crecimiento.³³

Estas ciudades no tienen la fuerza suficiente para retener las corrientes migratorias y se producen las megalocefalías propias del subcontinente.

En las últimas décadas, el crecimiento y el cambio de funciones de muchas ciudades de provincia lleva a la observación de la reducción del índice de primacía de las ciudades³⁴ y a la aparición de metrópolis de equilibrio potenciales.³⁵ Vale la pena notar, en el caso de México al menos, que éstas son más numerosas en las regiones de reciente poblamiento, excepción hecha de Puebla y de la cuenca del golfo de México. Ahí, fuera de las herencias de la antigüedad del poblamiento y de las civilizaciones, y de las de la penetración colonial, los vínculos de México con el foco industrial este de los Estados Unidos³⁶ y los recientes núcleos petroleros³⁷ explican la presencia de algunas metrópolis de equilibrio potenciales. El crecimiento de las ciudades del norte —y sobre todo de la frontera— no está a su vez libre de la influencia del florecimiento industrial del centro y del Pacífico estadounidenses.

Estos cambios en las tendencias de la urbanización latinoamericana modifican las relaciones ciudad-campo. La industrialización de ciertas ciudades las hace más autónomas de los centros exteriores, al paso que estrecha sus vínculos de dependencia con ellos. Son más autónomas porque el crecimiento de su parque industrial es conco-

mitante con la estructuración de un mercado nacional o al menos regional, les resguarda en cierto grado de las variaciones de precio en el mercado exterior y les ofrece mayores posibilidades de manobra en sus relaciones con los países desarrollados. Estrechan sus vínculos de dependencia con estos últimos porque sus industrias necesitan de tecnología y capitales que no se producen internamente a un ritmo satisfactorio.

La dependencia comercial y financiera cede el lugar a la dependencia en inversiones directas, invade los sectores primarios, secundarios, terciarios y hasta el campo de la ciencia y de la cultura.³⁸ No obstante, la metrópoli industrial ya no es una simple bisagra, los frutos de estas relaciones de dependencia, cualitativamente diferentes, se implantan en ella misma, aceleran y sostienen su crecimiento económico, aunque aumentan al mismo tiempo el ritmo de desorganización de la economía rural sin poder crear los puestos de trabajo para la mano de obra así liberada. La zona de sostenimiento se estructura, la metrópoli mantiene intercambios recíprocos con su red urbana. Se agudizan las desigualdades regionales al paso que se procesa una lenta conquista del territorio nacional.

Las ciudades rezagadas siguen organizando zonas de reserva, unas dependientes económicamente de metrópolis nacionales, otras directamente ligadas con el exterior.

Las fronteras nacionales crean compartimientos político-administrativos bastante cerrados en una economía abierta a las influencias mundiales.³⁹ Los recursos succionados por los centros extranjeros de producción, en su tránsito por las metrópolis "completas" echan un lastre de volumen variable según los periodos observados. El problema de los recursos materiales llamó particularmente la atención de los analistas. Conviene destacar el paradero de los contingentes humanos, residuos de la desorganización socioeconómica provocada por los remolinos del comercio exterior. La metrópoli "completa" es el receptáculo de estos excedentes y le incumbe transformarlos o al menos colocarlos en sus cédulas internas. Reflejo de su área tributaria, recibe también los impactos de zonas que no domina económicamente.

Conclusión

La metrópoli nacional encuentra dificultad en organizar todos los territorios que administra. Para solucionar este problema, tendría que asegurar su imperio económico sobre la nación entera y distribuir más equitativamente el desarrollo. Los estudios de las

relaciones de clases sociales discuten la posibilidad de concretar ese proyecto, de cancelar las desigualdades regionales.

Éstas no son consecuencia de meras aptitudes locales. Resultan de un proceso histórico que se debe analizar tomando en cuenta las relaciones de dependencia entre el país de la periferia y las economías centrales, las condiciones particulares de eclosión de los núcleos ecológicos dominantes, así como el juego de las relaciones ciudad-campo en las naciones desarticuladas.

La geografía y la sociología urbanas ofrecen un gran número de categorías útiles para estos análisis. Entre éstas, definidas en función de los intereses inmediatos de sus autores, pueden escogerse algunas que permitan explicar la implantación geográfica de las actividades económicas, sus características y sus tendencias. Se pueden retener las funciones comerciales e industriales de las ciudades y construir la forma de dominación que ejercen sobre su zona de influencia. A partir de este punto, es posible caracterizar las áreas tributarias y observar sus estructuras internas. Al enfocar todo lo anterior en una óptica diacrónica, se podrá entender el origen de las desigualdades regionales de un determinado país y prever sus tendencias inmediatas. De ahí se llegará sin duda a la conclusión que desde el punto de vista de la distribución geográfica de las actividades económicas, el desarrollo es el proceso mediante el cual, las metrópolis van conquistando el territorio nacional.

¹ Jacqueline Beaujeu-Garnier y Georges Chabot. *Traité de géographie urbaine*. Paris, Armand Colin, 1963, p. 28.

² Henri Pirenne, *Las Ciudades Medievales*, Buenos Aires. Ediciones 3, 1962 (Colección Hombre y Sociedad).

³ Henri Pirenne, *op. cit.*, p. 133.

⁴ J.-R. Boudeville, *Les Espaces Économiques*, Paris, P.U.F. 1964 (Colección Que sais-je?) p. 77.

⁵ Georges Chabot, *Les Villes, Aperçu de Géographie Humaine*, Librairie Armand Colin 1958 (3era. edición) pp. 21-22.

⁶ Georges Chabot, en Jacqueline Beaujeu-Garnier y Georges Chabot, *op. cit.*, p. 104.

⁷ Robert E. Dickinson. "The regional relations of city" en Paul K. Hatt y Albert J. Reiss, ed., *Cities and Society, The Revised Reader in Urban Sociology*, Nueva York, The Free Press of Glencoe, 1961, p. 260.

⁸ Gabriel Schwartz, en *Allgemeine Siedlungsgeographie*, Berlin 1959 y 1961, citado por Georges Chabot en Jacqueline Beaujeu-Garnier y Georges Chabot, *op. cit.*, p. 105.

⁹ Cf. Henri Pirenne, *op. cit.*

¹⁰ Philip M. Hauser ed., *La Urbanización en América Latina*, UNESCO, 1962, p. 23.

¹¹ P. M. Hauser reconoce los límites de la tipología que maneja, aunque sostiene que es útil porque "subraya de un modo singular los factores tecnológicos y econó-

micos de mayor peso en la situación presente y que mejor permiten bosquejar el pasado inmediato y la actualidad latinoamericanos". *Ibidem*.

12 Henri Enjalbert, *Algunas Ideas sobre Regionalización Geográfica Económica en México*. México, D. F., Comisión Nacional de los Salarios Mínimos, 1968, p. 67.

13 Gunnar Alexandersson, citado por Georges Chabot en Jacqueline Beaujeu-Garnier y Georges Chabot, *op. cit.*, p. 104.

14 Gunnar Alexandersson, *The Industrial Structure of American Cities*, Lincoln, University of Nebraska Press, 1956.

15 Albert J. Reiss, "Functional specialization of Cities" en Paul K. Hatt y Albert J. Reiss, ed., *op. cit.*, pp. 563-564.

16 Para una definición del espacio económico, cf. François Perroux, *L'Economie du XXeme. Siècle*, P.U.F., 1964 (2ª edición) capítulo primero de la segunda parte, pp. 123 y ss.

17 Wilbur R. Thompson se extiende bastante a este respecto y señala las dificultades de investigar este punto. Cf. "Urban Economic Growth and Development in a National System of Cities." in Philip M. Hauser y Leo F. Schnore, ed. *The Study of Urbanization*, Nueva York, Londres, Sidney, John Wiley & Sons, 1965, pp. 446 y ss.

18 Georges Chabot en Jacqueline Beaujeu-Garnier y Georges Chabot, *op. cit.*, p. 107.

19 Gunnar Alexandersson, *op. cit.*

20 Philip M. Hauser, "Urbanization: an Overview", en Philipp M. Hauser y Leo F. Schnore, ed., *op. cit.*, p. 4.

21 Philip M. Hauser, ed., *La urbanización en América Latina*, *op. cit.*, y R. D. McKenzie, "The rise of Metropolitan Communities", en Paul K. Hatt y Albert J. Reiss, ed., *op. cit.*, p. 212.

22 Rupert B. Vance y Sara Smith, "Metropolitan Dominance and Integration", en Paul K. Hatt y Albert J. Reiss, ed., *op. cit.*, pp. 103-104.

23 Milton Santos. *A cidade nos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro, Editora Civilização Brasileira, S. A., 1965, p. 44.

24 Robert Dickinson, citado por Georges Chabot en Jacqueline Beaujeu-Garnier y Georges Chabot, *op. cit.*, p. 446.

25 Jean Labasse, *L'Organisation de l'Espace, Éléments de Géographie Volontaire*. Paris, Hermann, 1966, pp. 130 y ss., y pp. 143 y ss.

26 Zona de sostenimiento en el concepto de *Pole*, *United States Daily*, 3 de enero de 1931, citado por R. D. McKenzie, *op. cit.*, p. 209.

27 R. D. McKenzie, *op. cit.*, p. 202.

28 Por lo que se refiere al crecimiento natural de la población mexicana, cf. Claude Bataillon, *Régions Géographiques au Mexique*, Paris, Universidad de Paris, Institut des Hautes Etudes de l'Amérique Latine, 1968, p. 33.

29 Aníbal Quijano, "Dependencia, Cambio Social y Urbanización en Latinoamérica." *Cuadernos de desarrollo urbano regional*, Universidad Católica de Chile, Cidu., núm. 6, marzo de 1968, pp. 3-49.

30 Claude Bataillon, *op. cit.*, p. 42.

31 Jacqueline Beaujeu-Garnier, *op. cit.*, p. 80.

32 J. P. Berthe, "Introduction a l'Histoire de Guadalajara et de sa région" en le Role des Villes dans la Formation des Régions en Amérique Latine, Paris, C.N.R.S., RCP 147 (mimeo) y Henri Enjalbert, *op. cit.*, p. 48.

33 Milton Santos, *op. cit.*, p. 44.

34 Luis Unikel et alii, *El proceso de urbanización en México. Anteproyecto de investigación*. México, El Colegio de México, Centro de Estudios Económicos y Demográficos, 1967, p. 16 (mimeo.)

³⁵ Henri Enjalbert, *op. cit.*, p. 49.

³⁶ Claude Bataillon, *op. cit.*, p. 29.

³⁷ Henri Enjalbert, *op. cit.*, p. 86.

³⁸ Cf., para una amplia discusión de las relaciones de dependencia, Aníbal Quijano, *op. cit.*, y Fernando H. Cardoso y Enzo Faletto. *Dependencia y desarrollo en América Latina, Ensayo de interpretación sociológica*. Santiago de Chile, Instituto Latinoamericano de Planificación Económica y Social, 1967, edición preliminar (mimeo.)

³⁹ F. Perroux, *op. cit.*, pp. 172 y ss.