

El rol de las ciudades en el desarrollo regional en América Latina

Industrialización y urbanización
(Información resumida)

FRÉDÉRIC MAURO

Las investigaciones de nuestro grupo finalmente se han referido a tres ciudades: el Cuzco, Medellín y Guadalajara. Se han efectuado muestreos en Brasil, en Chile y en Río de la Plata. Pero sólo las tres ciudades precedentes han sido verdaderamente vistas desde cuatro puntos de vista que son los nuestros: histórico, geográfico, económico y sociológico. En cuanto a la industrialización, debemos hacer caso omiso de Cuzco, bastante negligible, recordando solamente que en Perú, representa la capital de la altiplanicie, en oposición a Lima, la capital de la llanura. Uno se pudiera preguntar por qué, de acuerdo con el país, es a veces la capital de la altiplanicie (Quito, Bogotá, México, sin tomar en cuenta Centroamérica) que lo ha llevado, a veces es la capital de la llanura, digamos de la llanura costera (Lima, Río, Buenos Aires) y haremos a un lado los casos particulares de Caracas y Santiago de Chile, intermediarios quizás.

Por lo tanto nos hemos limitado provisionalmente a inclinarnos hacia Guadalajara y Medellín, por lo tanto sobre las redes urbanas de México y de Colombia. Algunos dirán quizás que estos dos países son muy diferentes, uno, teniendo una estructura federal (México) y el otro, una estructura más unitaria. En realidad, no hay que olvidar que el federalismo ha animado las reivindicaciones de los liberales colombianos, a partir de 1850, y que Popayán se volvió colombiano bastante tarde, mientras que el Estado mexicano parece ser a veces bastante artificial. Por otra parte, muchas características acercan a los dos países: los tamaños bastante comparables, climas vecinos, un relieve tipo andino de rebordes montañosos que dividen el *Planalto* o lo separan de las llanuras costeras. Ambos países conocen la oposición entre *tierras frías, templadas, calientes*. Tanto el uno como el otro tienen recursos mineros y dan a ambos océanos.

Ahora bien, ambos países tienen sistemas urbanos de apariencia bastante

parecida, alrededor de los cuales parece organizarse su crecimiento. ¿Podemos hablar de un sistema tetrárquico o quincuárquico?

Tomemos el caso de México. A la cabeza, la capital, México, enorme aglomeración, a la vez como zona de consumo y como centro de producción. Después, entre los centros provinciales, uno de los dos llega a dominar, aplastando a los demás por su poderío industrial: Monterrey, situado en una zona fronteriza y minera, cerca del exterior.¹ Ciudad situada en condiciones difíciles (región árida, sin ríos navegables, recursos agrícolas mediocres). Ante Monterrey, otro gran centro, Guadalajara, capital también de una provincia fronteriza de suelos ricos, pero con subsuelos pobres donde el indio, después de haber resistido al azteca, ha resistido al español que lo ha masacrado y se ha instalado en su lugar. Por lo tanto es una capital donde predominan los blancos, donde la ausencia de mano de obra, el aislamiento, han estimulado la ganadería en detrimento de los cultivos. En la Nueva Galicia se desarrolla también una civilización rural donde la jerarquía se funda en la tenencia de la tierra y el prestigio social de los altos puestos, donde la mentalidad aristocrática se repugna al cálculo burgués de la inversión, donde el ideal económico sigue siendo la renta, descansada y confortable. Allí se acumula el ahorro no utilizado. Mientras que Monterrey se desarrolla, Guadalajara tendrá una ocasión inesperada de “colocar” su dinero, de sacar de él un interés fijo, modesto pero seguro, mientras que los industriales regiomontanos van a hacer que este dinero rinda frutos y van a sacar de él grandes utilidades. Así es cómo Guadalajara cae bajo el dominio financiero de Monterrey. En fin, cuarta cabeza de la tetrarquía mexicana: el puerto sobre el Atlántico, Veracruz, con nexos directos con el enorme distrito federal (hay dos carreteras, un ferrocarril, una línea de aviación), este Veracruz al cual Monterrey logra escapar por Tampico más al norte y posiblemente por Brownsville, del otro lado del Río Grande esperando la apertura del puerto de Matamoros, al sur mismo del Río Grande. ¿Falta decir Quincuárquía, y notar la presencia de un gran puerto, Acapulco, o puertos menos grandes como Puerto Vallarta, en la costa del Pacífico? En realidad, la barrera rugosa de la Sierra Madre Occidental hace que las relaciones con el Pacífico sean difíciles, así como las relaciones por el Pacífico. Pero los medios de transporte, cada día más poderosos, dejan todas las esperanzas para el futuro.

Tomemos ahora el caso de Colombia. Aun si los unimos por su espíritu, los tres grandes valles históricos colombianos (Bogotá, Magdalena, Cauca) no representan una superficie igual a aquella del Planalto mexicano. Pero desempeñan un poco el rol. Bogotá corresponde aquí a México, situada en la región más antiguamente poblada, cosa que le da, desde sus inicios, su lugar de capital política, religiosa y económica. Pero frente a ella, tenemos a Medellín, en una zona fronteriza, zona tradicional de minas, donde los

recursos del suelo están limitados, pero donde los contactos con el extranjero son numerosos (pensamos en las relaciones que tiene desde la época colonial con la región del Caribe y los mercados de Jamaica). Medellín conoce un desarrollo industrial fundado en el capitalismo comercial y financiero; el dinamismo de los hombres de negocios de Antioquia puede rivalizar con el de los empresarios de Nuevo León, tomando de sorpresa como éste la capital nacional, imponiéndose y oponiéndose en todas partes a los hombres del “distrito especial”, el equivalente del “distrito federal” mexicano.² Y también, rival de Medellín, Cali, la “Guadalajara” colombiana, diferente de Guadalajara por sus mestizos y mulatos, pero como ella, situada en una región más rica que la rival del norte, haciendo como ella, recientemente, un esfuerzo para desarrollarse; pero como ella, no teniendo ni los medios ni el dinamismo de la rival del norte. La desembocadura en el Atlántico, es aquí Cartagena o Santa Marta o más bien, entre ambas, Barranquilla, menos rica en recuerdos históricos, pero mejor situada en el estuario del río Magdalena. Cali, mejor que Guadalajara, se ha creado una desembocadura sobre el Pacífico: Buenaventura, cuya importancia rebasa muchísimo la importancia de este pequeño puerto mexicano de Puerto Vallarta en relación bastante fácil con Guadalajara por Ameca y el río de Ameca. Sin embargo, aun en Colombia, las relaciones con el Pacífico están lejos de igualar aquellas con el Atlántico.

¿Este sistema “tetrárquico” se encuentra en otros países de América Latina? La instalación de la capital en la altiplanicie se explica por el clima, más salubre. Allá donde la llanura es aguantable para el europeo, la capital ha quedado en la llanura: Lima, Caracas, Santiago, Buenos Aires, Río. La pareja de capital-puerto existe cuando la capital no es un puerto: Caracas-La Guayra, Lima-Callao, Santiago-Valparaíso; también cuando la capital está en la altiplanicie interior: Quito-Guayaquil o San José-Puntarenas. ¿Acaso existe a menudo la oposición México-Monterrey o Bogotá-Medellín? Se piensa un poco en ella en el caso de Quito-Guayaquil con toda la diferencia que se percibe entre la red urbana de la altiplanicie, herencia, alrededor de su centro Quito, de la vieja estructura administrativa española y la anarquía de la red costera urbana donde predomina Guayaquil ciudad “fronteriza”, puerto, ciudad de comercio, de la industria y de los negocios, la antítesis misma de Quito. Uno piensa más bien en la oposición México-Monterrey en el caso de Santiago-Concepción, esta última siendo la única ciudad capaz de oponer a Santiago cierta vida autónoma, puesto que Valparaíso es demasiado directamente el puerto de la capital. Pero Concepción parece cortada de su interior y vive sobre todo del océano. La semejanza es mucho más verídica con la pareja de Buenos Aires-Córdoba. Sin duda alguna junto a Córdoba hay Rosario y el grupo Santa Fe-Paraná. Pero uno se puede preguntar si por su rol portuario no son

simplemente anexos de Buenos Aires más cómodos que éste por las facilidades que le da el río mismo. Al contrario, Córdoba, situada en una región de acceso más difícil, tomando tradicionalmente la cabeza de las ciudades del interior, industriales y proteccionistas, contra Buenos Aires, comerciante y cambista libre, Córdoba por lo tanto conoce una autonomía, un gusto de oposición al poder central, un dinamismo industrial donde flota algo del aire antioqueño o neolonés. Nada comparable en Uruguay o en Paraguay, éste demasiado pequeño y poco desarrollado, y el primero demasiado suburbano y campo de Montevideo para que se pueda dejar enfrentar un rival. Sin embargo, la pequeña ciudad de Paysandú, a lo largo del río Uruguay, representa a la escala del país un centro agrícola, industrial y comercial activo, un pequeño Monterrey en miniatura. Por otra parte, en Bolivia, se notará la oposición de las antiguas capitales del Planalto, La Paz, Cochabamba, Sucre y Potosí, a la altura y a las ambiciones de Santa Cruz, en la llanura tropical cálida: la política reciente, las dificultades del último gobierno boliviano se explican en parte por esta oposición y por el choque de dos sociedades con medios y ambiciones diferentes.

Nos queda Brasil donde la investigación de una pareja tipo México-Monterrey o Bogotá-Medellín es mucho más complicada. De hecho, el territorio brasileño representa la mitad de la superficie sudamericana. Hasta el siglo xx, el Brasil útil es una especie de archipiélago de norte a sur, las islas están formadas por algunos puertos grandes y su interior inmediato. El camino más corto de un punto a otro pasaba por el océano. Las ciudades eran puertos. Con el descubrimiento de las minas en el interior, el semillero de las ciudades mineras se agrega al de los puertos. La diferencia era importante con la red urbana hispanoamericana: en ésta, las ciudades portuarias y mineras formaban una red marginal, la red esencial, siendo la proyección geográfica de la jerarquía administrativa y política. Al contrario, en Brasil, este sistema minero y marítimo es el que era el sistema esencial.³ En el siglo xx, ocurren grandes transformaciones: la colonización rápida del sur, detrás de una zona pionera que se desplaza rápidamente, dejando atrás de ella una red urbana jerarquizada alrededor de la salida de los productos primarios en un sentido, de los productos manufacturados en el otro, el desarrollo y más bien (¿alrededor de 1950?) el arranque del sur, éste oponiéndose más y más al noreste (verdadera colonia del sur, es decir, lo que la India es para Inglaterra hacia 1914) y naturalmente al norte, es decir en la cuenca aún virgen en parte, del Amazonas.

En el sur, la oposición México-Monterrey se llama Río-São Paulo, cuando menos hasta la Segunda Guerra Mundial, Río es su propio puerto. Bahía, la antigua capital del noroeste, desempeña el papel de Guadalajara o de Cali. Santos es el puerto de São Paulo. Pero con la guerra y por la presión que la siguió, São Paulo se desarrolla de tal forma que rebasa mu-

chísimo la actividad carioca. Su población hoy en día es más que el doble de Río. Las dos masas urbanas cada día se aproximan más a pesar de los 500 km que las separan y gracias a su puerto aéreo, a la carretera, al ferrocarril, a las ciudades industriales que se instalan a lo largo de estos caminos, sobre todo Volta Redonda y los centros activos del Valle del Paraíba. Más bien, a la oposición Río-São Paulo se sustituye cada día más la “Megalópolis” Río-São Paulo. Frente a ella, ¿quién desempeña el papel de Medellín o de Monterrey? Aquí hay que escoger, no entre las capitales de Estado —algunas son bastante débiles— sino entre cierto número de grandes metrópolis regionales. Las del noroeste deben hacerse a un lado: Recife y Salvador desempeñan, respectivamente, el papel de Guadalajara o de Cali, se recuperan como ellas, un poco tardíamente y gracias a la SUDENE. En el sur, dos centros dominan los otros: Porto Alegre y Belo Horizonte. El primero es más grande e independiente de Río-São Paulo que el segundo. El segundo está más cerca de la Megalópolis y forma la tercera punta de este triángulo al cual a menudo se le ha considerado como conteniendo lo esencial del poderío industrial de Brasil. Por lo tanto se escogerá entre los dos según lo que se busca, o bien no se escogerá; tampoco en el noreste, no se escogerá entre Bahía y Recife.

En síntesis, es evidente que el modelo mexicano o el colombiano se aplican difícilmente al monstruo brasileño.⁴

Queda por saber por qué se desarrolla en esta forma este sistema “te-trárquico”, ligado a la industrialización. Se buscan quizás comparaciones fuera de América Latina. Dejemos a un lado Asia y África donde la industrialización es —aparte del Japón— todavía débil. Dejemos a un lado también la América del Norte anglosajona donde una geografía “voluntaria”, separando las capitales administrativas de las capitales industriales, ha perturbado un poco las cartas. Queda Europa. ¿Diríamos que Italia es la tetrarquía Roma-Milán, Nápoles-Génova?, ¿que Inglaterra ha tenido en el siglo xix, ante Londres, el centro algodónero de Manchester, el puerto de Liverpool y un sur en vía de desindustrialización, sin capital rentista precisa?

Para Francia opondremos París, Lille o Lyon según las épocas, Marsella y Havre como puerto, Toulouse y Burdeos como especies de “Guadalajara”. Toulouse y Bourdeaux desde hace mucho tiempo capitales de una región en vías de subdesarrollo. Toulouse, de donde al día siguiente de la Segunda Guerra Mundial, salen los capitales para invertirlos en otros lados. ¿Burdeos que, después de la gloria del siglo xviii fundada en el maíz, el vino y el comercio de las Antillas, conoce una larga decadencia? ¿Hablabremos de Lisboa y Porto, de Madrid, Burgos y Bilbao, sin olvidar Barcelona? La comparación no es la razón, pero presentimos que a menudo no es un pero; varios Monterrey, y varios Guadalajara, varios Cali y

Medellín, varios Veracruz y Barranquilla que han conocido al mismo tiempo o sucesivamente los países de Europa. En el fondo hay, por una parte, los centros industriales dinámicos que han tenido su arranque; y por otra parte, las antiguas capitales rurales almibaradas en sus tradiciones, su amplitud agrícola, el equilibrio de una sociedad contenta sin problemas ni ambiciones. Por lo tanto las dos preguntas que subsisten son las siguientes: ¿por qué estos dos tipos de ciudades, diferentes de la capital y de los puertos, y que se unen con ellas en la tetarquía? ¿Y por qué en América Latina hay, por lo general, una sola ciudad de cada categoría?

I). La primera pregunta ya ha sido estudiada por los expertos en la materia. Los que se han inclinado hacia el caso latinoamericano a menudo se han sorprendido por el papel de varios factores, y han dado a uno y otro una importancia variable. La proximidad de las minas ha favorecido el nacimiento de Monterrey y el de Medellín. Por otra parte, la riqueza de la tierra ha alentado a Cali y Guadalajara. Por ejemplo, la zona cultivable alrededor de Cali es mucho más vasta que la del centro, donde Medellín está ubicada. Monterrey es un oasis en una región árida. Parece ser que la ausencia de fertilidad haya sido el reto del cual habla A. Toynbee. También cabe notar que esta ausencia no debe ser absoluta. La zona cultivable del valle donde se ha instalado Medellín está, hoy en día, completamente ocupada por la aglomeración. Pero, desde el principio, era lo suficientemente importante como para abastecer a una comunidad urbana al principio de su arranque. Al igual, Monterrey seguía siendo un oasis, un punto de agua para los rebaños trashumantes de San Luis Potosí. Estaba y sigue colocada a la salida de un valle fértil, la *Gran Cuenca* que ha conocido, después del ciclo de la caña, aquel de los frutos agrios.

Además de los recursos naturales, hay ventajas que resultan de la posición geográfica y los recursos humanos. En cuanto a situación, los geógrafos distinguen entre el sitio y la situación. El primero, claro está, debe ser favorable para todas las ciudades independientemente de cuáles sean, "Monterrey" o "Guadalajara". Por otra parte, la situación puede ayudar a dar una vocación diferente. Cali ha sido un punto sin salida, antes de la creación de ferrocarriles hacia el puerto de Buenaventura. Estaba separada de Bogotá por el paso de Quindío y las comunicaciones con el norte, es decir, con Medellín, no eran cómodas. Más bien ligada a Popayán, estaba orientada junto con ésta hacia el Ecuador, esta "presidencia de Quito" de la cual Popayán había formado parte. No debe sorprendernos que la riqueza aquí haya creado una autonomía poco orientada hacia los intercambios y la expansión. Al contrario, Medellín tenía relaciones más fáciles con Bogotá y con los puertos del mar de las Antillas. En México, Guadalajara también está en un callejón sin salida, fuera de las grandes carre-

teras tradicionales. Por el contrario, Monterrey está al pie de la garganta de la Sierra Madre Oriental, a 200 km del Río Bravo, por lo tanto, a esta distancia de la frontera con Estados Unidos. Por la *Gran Cuenca*, al sur, Monterrey domina la antigua ruta de México y la bifurcación hacia Tampico. La proximidad de la frontera política sin duda alguna ha jugado un papel importante durante la Guerra de Secesión. El algodón sureño, en las costas, sale de Estados Unidos por México, y la burguesía de Monterrey sin duda se ha enriquecido gracias a este comercio. La acumulación de capital realizada de esta forma serviría para la industrialización.

Estas facilidades o estas dificultades de comercio que oponen nuestros dos tipos de ciudades, feliz o desafortunadamente, ¿han coincidido con la presencia o ausencia de grupos preparados en los negocios, de minorías étnicas activas, deseosas de compensar su situación inferior en la sociedad por el poderío económico? La pregunta ha apasionado a los historiadores de generaciones precedentes que habían leído Weber, Sombart o aun Tawney. Guadalajara fue, ante todo, una ciudad de caballeros recelosos de tierras y títulos. Por el contrario, para Monterrey se le ha hecho un sortilegio al nuevo cristiano portugués, Carvajal, nacido en 1539 quien, llegado a México a buscar fortuna, se instala en el río Pánuco y crea una estancia cerca del Tampico actual. En 1582, funda una pequeña ciudad minera al noreste del Monterrey actual, ciudad de León (hoy en día Cerralvo). Después funda San Luis (hoy en día Monterrey) para proteger las remesas de plata que vienen de ciudad de León a Saltillo y México.⁵ De aquí a pensar que los nuevos cristianos, por lo tanto los judíos, han sido la minoría activa que ha hecho de Monterrey la gran ciudad comercial que es ahora, solamente había un paso a brincar. Se ha brincado a menudo. Sin duda alguna no hay que hacer caso omiso de los nuevos cristianos en el México colonial. Pero no hay prueba alguna de que haya sido de especial importancia en Monterrey. En la misma forma para una época más reciente, se ha podido evaluar el papel de los catalanes. Pero tampoco podemos encontrar pruebas decisivas.

La misma incertidumbre existe en Colombia. Mientras que en torno al pequeño centro de Cali se creaba una civilización principalmente rural, Medellín era el centro del comercio. ¿El papel de los judíos? Estas leyendas creadas en el siglo XIX han sido comprobadas falsas: Medellín no ha tenido más judíos o vascos que las otras ciudades latinoamericanas. Por el contrario, las circunstancias históricas y geográficas han preparado, mejor que antes, a la población para su papel industrial y comercial. La existencia de minas le han dado el gusto de las técnicas. Quizás la ausencia de indios haya obligado, desde el principio, a los antioqueños a trabajar sus lanas y a formar una sociedad más democrática que las sociedades fundadas en base a la esclavitud o el servilismo. Sin embargo, no hay que

exagerar: los obreros de las minas a menudo eran indios o negros que habían llegado de las costas. ¿También hay que ver, como lo hace Everett Hagen, en los riesgos de las empresas mineras, un fomento del agrupamiento de las familias en asociaciones y por consiguiente, un fomento del espíritu comunal de los antioqueños del siglo XIX? En verdad, no parece ser, según el comentario de Frank Stafford, que el empresario antioqueño haya sido menos individualista que antaño. Y si está menos interesado que los demás en la política, se debe a que la economía lo ocupaba ya y no a la inversa.⁶

II) La segunda pregunta que nos hacemos —¿por qué en los países de América Latina generalmente sólo hay una ciudad de cada una de las categorías descritas? O en otras palabras, ¿por qué se ve más evidentemente una tetrarquía? Esta segunda pregunta nos hará pensar, también, en respuestas prudentes y matizadas, y posiblemente menos convincentes que las anteriores. Cabe recordar que el fenómeno urbano no es el mismo que en Europa. En el viejo mundo, la población es más antigua y más densa. Una jerarquía urbana lo suficientemente compleja ha podido colocarse en su lugar y ha buscado cierto equilibrio en las ciudades. El nivel económico y cultural, el patrimonio artístico de una comunidad urbana son mucho más elevados que en América; tendríamos la tentación de decir que es dos veces más elevado porque los recursos de una ciudad francesa de 400 000 habitantes son más o menos los mismos que aquellos de una ciudad mexicana de 800 000 habitantes, si uno acredita hasta cierto punto las experiencias de los viajeros. Por consiguiente, en un país nuevo o en vías de desarrollo, el número de polos urbanos capaces de jugar un papel determinante ya sea como polos de crecimiento y de *actividades empresariales (entrepreneurship)*, ya sea como proveedor de fondos, es bastante limitado. Este papel doble lo juega primero la capital o el puerto. La capital, porque aquí es donde se forma la primera burguesía capaz de ahorrar y de invertir; aquí también están los mercados con el Estado, el cliente más importante en un país nuevo. El puerto, porque es el pulmón del país, su lazo con el mundo exterior, el lugar donde se concentran las utilidades del comercio marítimo. Pero fuera de estos lugares privilegiados, las fuerzas centrífugas, los grupos de oposición al poder central acaban por cristalizarse a tal punto que las circunstancias sociales, económicas y geográficas resultan ser las más favorables. Un drenado de los capitales ocurre hacia este punto de cristalización y concentración; un drenado de cerebros, de mano de obra, de equipo y de materias primas.

Pero el aparato económico-nacional no es capaz, cuando menos en el primer estadio, de crear un segundo polo de desarrollo, una segunda metrópoli de equilibrio, puesto que hay necesidad de empezar de un punto cero.

De hecho, otros centros industriales pueden aparecer rápidamente como

satélites de la capital o del primer centro de provincia, pero permanecen, a menudo, modestos y dispersos. Los esfuerzos de imitación hechos por todas partes, están divididos, limitados y debilitados por su número mismo: Jalapa, Puebla, Orizaba, Ciudad Sahagún, para citar unos cuantos ejemplos mexicanos que responden a esta situación.

Sin embargo, las Guadajaras y las Calis reaccionan contra su situación. Salvador instala la zona industrial de Aratu. Recife aprovecha la SUDENE. Guadalajara, desde 1962, ha desarrollado, al sur de su aglomeración, su propia zona industrial y Cali ha creado una segunda zona industrial al norte, la primitiva, situada al oriente de la ciudad, se muestra insuficiente. Hay aquí el aliciente de una transformación que llevará a estos países a un sistema bastante completo de "metrópolis de equilibrios" frente a sus capitales.

¹ Cf. nuestro estudio sobre "Le développement économique de Monterrey" publicado en *Cahiers du monde luso-hispanoaméricain (Caravelle)*, núm. 2, 1964, pp. 35-126, e Isidro Vizcaya Canales, *Los orígenes de la industrialización de Monterrey*, Monterrey, 1969.

² Sobre Medellín, véase Daniel Herrero, "Le développement économique de Medellín", *Memoria de maestría*, París-Nanterre, Histoire 1969, ejemplar mecanografiado.

³ Cf. *Nuestra comunicación ante el Congreso de Americanistas*, Lima, agosto 1970, para publicarse.

⁴ Cf. *Nuestra comunicación ante el Congreso Argentino de Historia Económica y Social*, Buenos Aires, Instituto Torcuato di Tella, agosto 1970.

⁵ Cf. nuestro artículo en las misceláneas *Vicens Vives*, artículo que cita a François Chevalier, "La formation des grands domaines au Mexique".

⁶ Cf. Frank Stafford, "Significación de los antioqueños en desarrollo económico colombiano: un examen crítico de las tesis de Everett Hagen", *Anuario colombiano de historia social y de la cultura*, núm. 3, vol. 2. Bogotá, 1965, pp. 49-69, y las obras a las que se refiere de James Parsons y de Everett Hagen, publicadas en inglés y en español simultáneamente.