

Capítulo 7

EL CRECIMIENTO DE LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS, 1870-1930

INTRODUCCIÓN

El europeo o el norteamericano que visitaba América Latina en los años anteriores a 1870 quedaba invariablemente impresionado por la diversidad de la región: de su geografía, de sus habitantes, de su ambiente. Había ciudades. De hecho, las ciudades desempeñaron un papel dominante en el desarrollo de la América española al menos, incluso cuando en ellas vivía sólo un pequeño porcentaje de la población total de la región. Pero generalmente eran pequeñas, pobres y agotadas. La América Latina rural impresionaba mucho más: los imponentes Andes, la vasta jungla amazónica, las interminables praderas de los llanos o las pampas, los pintorescos villorrios indios, las enormes haciendas. Por consiguiente, era la América Latina rural la que surgía con mayor vida de las crónicas de viaje, las cartas y los despachos de los decenios intermedios del siglo XIX. A pesar de ello, la contemplación a vista de pájaro de la ciudad latinoamericana de 1870 preparará al escenario para los cambios espectaculares que decenios subsiguientes trajeron al paisaje urbano de la región.

Hasta las mayores ciudades latinoamericanas parecían pequeñas, en gran medida por estar orientadas a la plaza. Tanto las residencias de los ricos y poderosos como las principales actividades urbanas de administración, servicios y comercio se concentraban alrededor de la plaza central. Río de Janeiro, La Habana, Ciudad de México y Buenos Aires: todas ellas tenían distritos centrales compuestos por sólo unos centenares de bloques. Estos distritos, que a menudo no se extendían más de cinco o diez manzanas desde la plaza principal, tenían aspecto de zona urbanizada: viviendas sólidas, pavimentación, aceras y faroles. En este distrito se ubicaban mercados, oficinas, almacenes, clubes, teatros, iglesias y escuelas, todo ello al servicio de la elite. Más allá de este núcleo se extendían las casuchas de los pobres, los caminos polvorientos de los distritos alejados y un ambiente que incluso al observador superficial le parecía más rural que urbano.

En estos centros urbanos pequeños, los hogares de las familias, especialmente

de la clase alta, estaban protegidos de la ciudad. Predominaba la arquitectura hispánica de patio. Detrás de gruesas paredes, sólidas puertas de madera y ventanas con rejas se desarrollaba una existencia social reservada, que dependía poco del mundo exterior. Construidas en solares urbanos alargados, extendiéndose desde la calle hasta tres o cuatro veces su anchura de veinte o treinta metros, estas cómodas residencias albergaban patios, pozos, jardines, árboles frutales, leñeras, letrinas, gallinas, patos, a veces incluso algunas cabras, cerdos o caballos, junto con sirvientes, primos y primas lejanos, tías solteras o algunos empleados y sus familias. Poca tentación había de ostentar riqueza, ya que sólo los miembros de la familia entraban en este santuario.

El grueso de la población urbana —peones, sirvientes, artesanos— vivía de forma mucho más modesta. Sus casas estaban construidas con los materiales más baratos que se encontraban en el lugar, tales como cañas, ramas, paja, o piedras, y se alzaban en los bordes urbanos, a veces hasta a tres kilómetros de la plaza principal. Aunque su dieta diaria consistía en sólo uno o dos alimentos —maíz, judías, patatas o mandioca, según la zona— y no incluía fruta del tiempo, verduras y carne, estas clases bajas, por el hecho de vivir en la ciudad o desplazarse a ella, se habían librado en gran parte de la explotación y los controles asociados con la vida rural en América Latina. La demanda que sus habilidades y servicios encontraban dentro de la economía monetaria urbana incluso permitía que algunos de ellos mejorasen su posición económica y social.

En este medio urbano aparentemente primitivo y estático, la Revolución industrial de Europa había sembrado las semillas del cambio. La creciente demanda que había en los mercados y fábricas europeos de la gran variedad de alimentos y materias primas que podían producirse en América Latina, sumada al hecho de que desde hacía poco los habitantes locales podían comprar manufacturas procedentes del extranjero, empezaba a estimular niveles de comercio que eran impensables en el período colonial. Y la nueva tecnología incrementaba aún más la actividad comercial. La navegación a vapor dobló la capacidad de los barcos en los dos decenios que precedieron a 1870 y redujeron a la mitad la duración de la travesía del Atlántico. No sólo era posible transportar cantidades mucho mayores por un coste mucho menor, sino que, además, con el añadido de refinamientos tales como la refrigeración y la mejora de la manipulación en el decenio de 1870, hasta los productos perecederos tomarían parte en el comercio mundial. A mediados de siglo los resultados ya eran notables. La importación de vinos franceses a Buenos Aires subió de 500 barriles anuales antes de 1850 a más de 300.000 barriles en el decenio de 1870, a la vez que las exportaciones de lana se incrementaron de 7.000 a 100.000 toneladas al año. En Brasil, las exportaciones de café ascendieron de 19.000 toneladas anuales en el decenio de 1820 a 158.000 toneladas en el de 1850. El comercio exterior de Chile se triplicó en el período comprendido entre 1845 y 1860. Varias ciudades costeras dejaron de ser villorrios de pescadores o marineros para convertirse en grandes puertos: Tampico en México, Colón en Panamá, Barranquilla en Colombia, Bahía Blanca en Argentina.

En los ferrocarriles se registraron cambios todavía más importantes. Las tarifas de carga bajaron hasta quedar en una duodécima parte de las que cobraban los carros tirados por bueyes y las reatas de mulas, al mismo tiempo que la velocidad de transporte aumentaba treinta veces. Aunque los ferrocarriles tendían

a seguir los trillados senderos de rutas comerciales más antiguas, dieron una vitalidad insólita a los lugares que pasaron a desempeñar el papel de centro o terminal. Así, el sorprendente aumento de la población de Valparaíso, que entre 1850 y 1870 se multiplicó por dos, probablemente debía tanto a la terminación, en 1863, del ferrocarril procedente de la capital chilena como a su situación privilegiada a orillas del océano Pacífico. También Rosario casi dobló su tamaño durante el decenio que siguió a la terminación, en 1870, del primer ferrocarril importante que iba desde este puerto fluvial hacia el interior de Argentina. Panamá salió de su grave postración económica cuando en 1855 se terminó de construir el ferrocarril que cruzaba el istmo hasta Colón. El enlace ferroviario con Río de Janeiro y la costa de Santos provocó el principio del vertiginoso crecimiento de São Paulo a partir de 1870.

Así pues, el ferrocarril y el barco de vapor, por su misma naturaleza como vehículos de carga muy mejorados, estimularon la concentración del comercio. Más que diseminar los efectos del incremento del comercio, lo que hizo la nueva tecnología del transporte fue estimular el crecimiento de los centros que ya existían. El mayor volumen de mercancías que transportaban los trenes individuales hizo necesario manipular los cargamentos en lugares centrales con el fin de utilizar al máximo la capacidad de transporte. Las navieras, debido a que el volumen de buques de carga era todavía mayor, y debido también al coste que representaban las repetidas escalas, procuraban cargar y descargar en un solo emporio en cada país. La Pacific Steam Navigation Company hacía escalas regulares en Valparaíso, Callao y Guayaquil, mientras que en el decenio de 1860 líneas británicas y francesas pasaban con regularidad por los puertos caribeños de Veracruz, Colón, Cartagena, La Guaira y La Habana, así como, en el Atlántico Sur, por los puertos de Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires.

Las capitales eran las ciudades que más se beneficiaban, toda vez que poseían instalaciones que les permitían afrontar la importación de productos acabados y la exportación de materias primas, amén de que vivían en ellas elementos de clase alta y clase media que consumían artículos europeos. El mayor crecimiento tuvo lugar en las capitales costeras: Buenos Aires, Montevideo, Río de Janeiro, Lima, con su puerto adyacente de El Callao, y Caracas, con su cercana salida de La Guaira. Pero la construcción de un enlace ferroviario con el puerto de mar más próximo también tendía a estimular el crecimiento de las capitales del interior, así como de sus salidas, como en los casos de Santiago y Valparaíso, Ciudad de México y Veracruz o, en la zona cafetalera en desarrollo de Brasil, la capital del estado de São Paulo y su puerto en Santos.

Sin embargo, en 1870, la nueva tecnología y el incremento del comercio habían producido pocos cambios en la calidad de la vida urbana, incluso en los puertos y las ciudades principales. Los puertos seguían dando escasas señales de actividad frenética. Las balas de cueros o de lana, los sacos de grano de café, trigo o azúcar sin refinar, las cajas de artículos finos, alimentos y ferretería procedentes de Europa, nada de todo ello había adquirido aún el volumen suficiente para causar algo más que un movimiento letárgico de estibadores y peones. La llegada de un barco o de un tren podía provocar bullicio durante un rato, pero pronto volvía la tranquilidad.

Exceptuando el comercio y los negocios, pocas cosas conseguían sacar a las

gentes acomodadas de sus hogares o a los pobres de sus remotos suburbios. Por consiguiente, en las calles había poco movimiento: sirvientes que hacían recados, algún que otro grupo de mujeres que iban a misa, un carruaje o un jinete que pasaba. Las calles, que raras veces superaban los nueve metros de ancho que constituían la norma desde los tiempos de la conquista, parecían aún más angostas y más oscuras al quedar encerradas por las sólidas paredes de obra de los edificios que se alzaban desde el borde mismo de las aceras, con sus balcones en los pisos segundo y tercero. Los adoquines habían mejorado un poco el estado de las calzadas, pero seguían abundando los baches, el polvo o el barro y la basura. Como en la ciudad medieval, muchas familias, incluso las acomodadas, echaban a la calle las sobras de la mesa y la basura, junto con el contenido de los orinales. En los climas lluviosos y los terrenos montañosos, los albañales, que cruzaban por el centro de las calles a intervalos, ayudaban a eliminar parte de la porquería que iba acumulándose, pero nada podía disimular su función principal de cloacas a cielo abierto. La presencia rural parecía dispuesta a abrumar a la ciudad en todas partes. Animales extraviados, sobre todo cerdos y perros, vagaban por la ciudad buscando comida, complementando así la esporádica recogida de basura. Algunas vacas, conducidas de puerta en puerta, traían la leche diaria a los hogares de los ricos. De modo parecido, mulas, asnos y caballos transportaban mercancías y alimentos de casa en casa, al mismo tiempo que manadas de animales que iban al mercado o transportaban mercancías continuaron siendo un espectáculo común en muchas ciudades latinoamericanas hasta finales del siglo XIX. Y todos los que podían permitírselo recorrían las calles a caballo en vez de a pie. En las fachadas de algunos edificios había antorchas o lámparas de aceite, ambas de luz vacilante, como en el período colonial, que permanecían encendidas varias horas durante la noche. Pero pocos individuos se aventuraban a salir en la oscuridad. En caso de necesidad, el individuo prudente salía de casa provisto de espada o pistola y un farol y, en compañía de unos cuantos amigos o parientes armados, cruzaba la ciudad a caballo. La seguridad consistía en algunos vigilantes nocturnos que cantaban las horas, pero no formaban un eficaz cuerpo de policía.

Durante los últimos decenios del siglo XIX, empero, varios factores diferentes pero relacionados entre sí transformaron por completo el paisaje urbano de América Latina: el crecimiento demográfico y un ritmo de urbanización más rápido; la integración más eficaz de las economías latinoamericanas en la economía mundial como fuentes de productos básicos; los comienzos del crecimiento industrial en algunas zonas; la mejora de los transportes y de los servicios públicos; la integración política nacional y la centralización administrativa; mayor diferenciación social, y, en medida no menor, el alejamiento gradual de los grupos de elite de su lugar tradicional cerca de la plaza principal para trasladarse a los barrios periféricos. Era frecuente que muchas ciudades de importancia secundaria, así como poblaciones y pueblos, dieran la impresión de haber quedado detenidas en un siglo anterior, pero las ciudades principales de América Latina, como mínimo, experimentaron un espectacular cambio de tamaño y de estructura. Y casi en todas partes las capitales empezaron a presentar rasgos muy parecidos a los de las principales ciudades europeas y norteamericanas, además de gozar de muchas de las comodidades de las mismas.

LA POBLACIÓN URBANA Y EL TAMAÑO DE LAS CIUDADES

La expansión mundial de la población y la concentración de personas en las ciudades habían adquirido una intensidad nueva durante el siglo XIX. En las naciones europeas que se estaban industrializando, especialmente en Inglaterra, la tasa de crecimiento demográfico y la expansión urbana parecían las más pronunciadas, pero los factores que influían en ese crecimiento también existían de algún modo en las zonas no industrializadas o que se estaban industrializando marginalmente, entre ellas América Latina. Los cambios revolucionarios habidos en la producción agrícola, el desarrollo de la mecanización y el uso de la fuerza del vapor, la rápida aplicación de la tecnología a los transportes, en particular los ferrocarriles y los barcos de vapor, la consiguiente especialización del trabajo y de las funciones comerciales e industriales, y las medidas encaminadas a fomentar la higiene y controlar las epidemias, permitieron y estimularon una concentración demográfica que hasta entonces era impensable.

Todos estos factores empezaron a desempeñar papeles importantes en América Latina durante los últimos decenios del siglo XIX. Quizá el más sensacional fue el descenso de la tasa de mortalidad, especialmente en las mayores ciudades, que podían permitirse tener instalaciones de abastecimiento de agua, así como un sistema de alcantarillas. La mortalidad infantil causada por la gastroenteritis disminuyó espectacularmente, sobre todo entre las clases bajas, a la vez que medidas destinadas a controlar epidemias, tales como la fiebre amarilla, también surtieron efecto. Mientras tanto, las tasas de natalidad, con escasas excepciones, mostraban poca tendencia a disminuir, incluso en el medio urbano. Al mismo tiempo, el ferrocarril y el barco de vapor añadían poderosos incentivos y medios para aumentar la cada vez más rentable exportación de productos agrícolas y minerales, así como para concentrar el tratamiento y la comercialización de artículos. Esta revolución de los transportes estimuló una considerable migración hacia las ciudades y, en unas cuantas zonas, la inmigración en masa tanto a la ciudad como al campo.

A resultas de estos factores, en el período que va de 1850 a 1930 aumentó el crecimiento demográfico total de América Latina y, a partir de 1900, el incremento fue más rápido que el que se registraba en Europa y América del Norte. La población de América Latina pasó de 30,5 millones en 1850 a 61,9 millones en 1900 y 104,1 millones en 1930.¹ La población latinoamericana, que en cifras absolutas había quedado rezagada al producirse el rápido incremento demográfico de los Estados Unidos y Canadá en el decenio de 1880, finalmente volvió a dar alcance a la de Norteamérica en el decenio de 1950 al disminuir la tasa de natalidad en los Estados Unidos. Durante estos años (y, según las proyecciones demográficas, al menos hasta el año 2000) América Latina mostró relativamente poca tendencia a copiar el modelo de Europa y de Norteamérica, donde el descenso de las tasas de natalidad disminuyó el crecimiento demográfico.

Dentro de este marco global de expansión demográfica, los países latinoamericanos individuales mostraron amplias variaciones que, a su vez, afectarían a

1. Véase Sánchez-Albornoz, *HALC*, VII, capítulo 4, cuadro 1.

su grado de urbanización. En todos los casos, sin embargo, los incrementos rápidos de la población total dieron origen a elevadas tasas de urbanización. Uruguay y Argentina, los dos países con el porcentaje más alto de población urbana en 1930, fueron los que tenían el promedio más alto de tasa anual de crecimiento. De forma parecida, el marcado aumento de la población urbana de Brasil y Cuba a comienzos del siglo xx estuvo relacionado con el de la tasa de crecimiento. En cada uno de estos cuatro casos, la mejora de la salud pública y la inmigración en masa producida por los cambios económicos fomentaron el incremento y facilitaron la explosión urbana. Chile, Colombia y Perú, con tasas de crecimiento inferiores pero regulares, que en gran parte no se vieron afectadas por la inmigración en masa, aportaron una expansión urbana menos espectacular. En otras partes, el crecimiento demográfico y el desarrollo urbano de México sufrieron un descenso durante los años revolucionarios que siguieron a 1910, mientras que en Venezuela la tasa relativamente baja de crecimiento demográfico provocó pocos cambios en el nivel de urbanización.

Así pues, durante el período 1870-1930, hubo una gran variedad de pautas de crecimiento urbano en América Latina. Curiosamente, sin embargo, la población urbana de América Latina no puede determinarse con la exactitud que se da en el caso de las cifras de población total. Las estadísticas del cuadro 1 (p. 209) proporcionan la mejor estimación que tenemos de la población urbana de América Latina durante estos años, pero el lector debe tener en cuenta las limitaciones de los datos.²

2. La siguiente información, extraída de la biblioteca del Congreso, *General Censuses and Vital Statistics of the Americas*, Washington, D.C., 1943, proporciona cierta medida de los problemas con que se enfrentan quienes pretenden comparar datos sobre la población urbana anterior a 1940 en diferentes países latinoamericanos.

Argentina: Buenos datos censuales con detalles de centros urbanos con un mínimo de 2.000 habitantes; censos muy extendidos, 1869, 1895 y 1914.

Bolivia: Sólo un censo publicado en 1900 y basado en datos muy incompletos.

Brasil: No se hizo ninguna distinción de poblaciones urbanas antes de 1940; todos los censos —1872, 1890, 1900 y 1920— fueron criticados por sus graves defectos de enumeración.

Colombia: Los censos de 1870, 1912, 1928 y 1938 defectuosos a causa de enumeración insuficiente y falta de distinción exacta entre poblaciones urbanas y rurales.

Costa Rica: El primer censo adecuado data de 1927.

Cuba: Limitaciones de enumeración insuficiente y falta de distinción entre lo urbano y lo rural en los censos españoles de 1877 y 1887; censo exhaustivo a cargo de los norteamericanos en 1899; enumeraciones subsiguientes de 1907, 1919 y 1931 se preocuparon principalmente de obtener información para efectos electorales.

Chile: Aunque las distinciones del siglo xix entre zonas urbanas y rurales son defectuosas, ventajas en las poblaciones urbanas de un mínimo de 1.000 habitantes y en la frecuencia de los censos: 1865, 1875, 1885, 1895, 1907, 1920, 1930.

Dominicana, República: Los primeros censos datan de 1920 y 1935.

Ecuador: Ningún censo completo efectuado o publicado.

Guatemala: Graves problemas de enumeración insuficiente y falta de distinciones entre lo urbano y lo rural en los censos de 1880, 1893 y 1921.

Haití: Ningún censo efectuado o publicado.

México: El primer censo nacional data de 1895; los de 1900, 1910 y 1921 fueron criticados por graves defectos de enumeración; el de 1930 contiene distinciones entre lo urbano y lo rural, y extensos desgloses de población.

Paraguay: El censo de 1886 es incompleto y el de 1936 nunca se publicó.

La diferencia entre la población urbana y la rural nunca se determinó con claridad en las crónicas o los censos de la época ni en la literatura histórica. Aunque los actuales estudiosos de la urbanización están en gran parte de acuerdo en que 20.000 habitantes es el límite inferior para el estudio de la ciudad contemporánea, los encargados de preparar o analizar los censos en el siglo XIX no imponían ninguna distinción numérica estándar de ese tipo. La imposición retrospectiva de una línea divisoria entre lo urbano y lo rural debe hacer frente a varios problemas. Según el país o el año, las ciudades podrían definirse como poblaciones cuyo tamaño mínimo oscilaba entre 500 y 2.500 habitantes, o como cabeceras de municipio cuyas poblaciones a veces se cifraban sólo en unos pocos centenares de habitantes. Incluso cuando se han establecido mínimos estándar, hay que tener en cuenta el hecho desalentador de que en América Latina el término o los límites de un municipio varían enormemente de un país a otro. Entonces, como hoy, era frecuente que los municipios encerraran extensiones considerables de granjas y asentamientos rurales, con lo cual la población «urbana» podía verse tergiversada en varios cientos por ciento. Las publicaciones brasileñas, por ejemplo, no tratan de distinguir entre las poblaciones urbanas y las rurales hasta el censo de 1940. En Venezuela, Colombia y Perú no existen medidas sistemáticas que tengan por objeto separar a los individuos que viven en las calles de una población o de una ciudad de los que viven en granjas o en asentamientos rurales situados en la periferia.

Más allá de las consideraciones numéricas hay juicios más subjetivos de función, actitud y forma de vida que pueden distinguir una población urbana de una población rural. Por ejemplo, las comunidades pueblerinas a menudo daban cabida a varios miles de campesinos. Estos asentamientos, que son especialmente característicos de ciertas regiones montañosas e indias de México, Guatemala, Ecuador, Perú y Bolivia, parecían poseer pocos elementos urbanos, si es que poseían alguno. Al mismo tiempo, casi en cualquier parte de América Latina, una estación de ferrocarril con unos cuantos almacenes y casas junto a ella y varios cientos de habitantes podía poseer muchas más instalaciones de las que generalmente se asocian con una ciudad y representar una forma de vida urbana.

Además de estas dificultades que surgen cuando se quiere definir lo urbano en contraposición a lo rural, hay otras distinciones impuestas por el tamaño del asentamiento urbano. Existen diferencias enormes entre el centro urbano de varios miles de habitantes y los que cuentan más de un millón de habitantes. Con el fin de relacionar estas diferencias con el número de habitantes de la ciudad en cada país y, al mismo tiempo, hacer algunas definiciones viables de los asentamientos urbanos que puedan expresarse en términos numéricos, se han establecido cuatro categorías para ocho países latinoamericanos importantes en el cuadro 1:

Perú: El de 1876 adolecía de grave insuficiencia de enumeración y falta de distinciones entre lo urbano y lo rural; no volvió a hacerse ningún censo hasta 1940.

Uruguay: Los censos de 1860, 1873 y 1900 proporcionaron breves resúmenes solamente; el censo de 1908 fue el último que se hizo hasta el decenio de 1960 porque los uruguayos consideraban que los censos eran una violación de la intimidad.

Venezuela: Graves problemas de falta de distinciones entre lo urbano y lo rural; los censos de 1873 y 1881, criticados por graves defectos de enumeración; censos subsiguientes en 1891, 1920, 1926 y 1936 muestran algunas mejoras.

CUADRO 1

Población en los principales tipos de asentamiento urbano como porcentaje de la población nacional total
(número de asentamientos de cada categoría entre paréntesis)

País	1 Población nacional total (miles)	2 Ciudades primarias (más de 100.000)	3 Ciudades secundarias (20.000 a 99.999)	4 Poblaciones (10.000 a 19.999)	5 Pueblos (5.000 a 9.999)
<i>Argentina</i>					
1869	1.737	(1) 10,8	(2) 3,8	(5) 3,5	(12) 4,7
1895	3.955	(1) 16,8	(7) 7,4	(8) 2,6	(29) 5,0
1914	7.885	(3) 24,1	(19) 9,4	(26) 4,6	(80) 7,1
<i>Brasil</i>					
1872	10.112	(3) 4,9	(10) 3,6		
1890	14.334	(4) 5,8	(11) 2,8	(19) 2,4	
1940	41.570	(10) 10,7	(31) 4,6		
<i>Chile</i>					
1875	2.076	(1) 6,3	(1) 4,7	(6) 4,2	(14) 4,3
1895	2.696	(2) 14,0	(4) 5,0	(6) 2,8	(22) 5,9
1930	4.287	(2) 20,7	(13) 11,7	(17) 5,6	(22) 3,7
<i>Colombia</i>					
1870	2.951	—	(2) 2,4	(7) 2,7	
1905	4.144	(1) 2,9	(6) 4,8	(5) 1,7	
1928	7.851	(1) 1,8	(15) 6,9		
<i>Cuba</i>					
1877	1.509	(1) 13,2	(3) 7,4		
1899	1.573	(2) 15,0	(5) 10,0	(7) 5,7	
1931 ^a	4.962	(2) 12,7	(8) 7,4	(26) 7,4	(28) 2,9
<i>México</i>					
No hay datos censuales antes de 1895					
1900	13.607	(2) 3,3	(21) 6,0	(35) 3,4	
1930	16.553	(4) 8,8	(26) 6,8	(51) 4,3	(137) 5,6
<i>Perú</i>					
1876	2.700	(1) 3,7	(2) 2,2	(10) 4,7 ^b	
No hay datos censuales entre 1876 y 1940					
1940	6.208	(1) 8,4	(10) 6,2	(41) 6,0	
<i>Venezuela^c</i>					
1873	1.725	—	(4) 7,3	(14) 9,5	
1891	2.222	—	(4) 8,5	(23) 14,2	
1926	3.027	(1) 4,5	(11) 12,5	(45) 19,7	

^a En categorías censuales de 1931, ciudades secundarias equivalentes a 25.000-99.999; poblaciones, 8.000-24.999; y pueblos, 4.000-7.999.

^b Datos estimados.

^c Los datos correspondientes a las ciudades secundarias y las poblaciones son discutibles debido a la posible inclusión de poblaciones rurales dentro de las clasificaciones urbanas.

ciudades primarias con poblaciones de más de 100.000 habitantes; ciudades secundarias de entre 20.000 y 100.000 habitantes; poblaciones de entre 10.000 y 20.000 habitantes; y pueblos de entre 5.000 y 10.000 habitantes. Dado que los datos de algunas de estas categorías no pueden calcularse con exactitud en el caso de varios países, los porcentajes de población urbana se indican basándose en tres definiciones numéricas: más de 20.000 habitantes con datos disponibles para todos los países; más de 10.000, y más de 5.000 con datos disponibles sólo para Argentina y Chile (véase el cuadro 2).

CUADRO 2

Población de centros urbanos clasificados de diversos modos como porcentaje de la población total, 1870-1930

País	Clasificaciones nacionales (más de 2.000)	En centros de más de 20.000	En centros de más de 10.000	En centros de más de 5.000
<i>Argentina</i>				
1869	28,6	13,8	17,3	22,0
1895	37,4	24,2	26,8	31,8
1914	52,7	33,5	38,1	45,2
<i>Brasil</i>				
1872	—	8,5	—	—
1890	—	8,6	11,0	—
1940	22,5	15,3	—	—
<i>Chile</i>				
1875	24,0	11,0	15,2	19,5
1895	32,7	19,0	21,8	27,7
1930	46,1	32,4	38,0	41,7
<i>Colombia</i>				
1870	—	2,4	5,1	—
1905	—	7,7	9,4	—
1928	—	8,7	—	—
<i>Cuba</i>				
1877	—	20,6	—	—
1899	—	25,0	30,7	—
1931	—	20,1	27,5	30,4
<i>México</i>				
1900	—	9,3	12,7	—
1930	37,2	15,6	19,9	25,5
<i>Perú</i>				
1876	—	5,9	10,6	—
1940	26,9	14,6	—	20,6
<i>Venezuela</i>				
1873	—	7,3	16,8	—
1891	—	8,5	22,7	—
1926	—	17,0	36,7	—

A pesar de la naturaleza fragmentaria de los datos, de estas cifras surgen varias conclusiones interesantes. No importa la definición de *urbana* que se adopte, hay un incremento significativo del porcentaje de la población total que vive en las ciudades en la totalidad de los ocho países durante los sesenta años que van de 1870 a 1930. Argentina, Chile, Cuba y Venezuela son claramente las naciones más urbanizadas de este grupo. En tres de cuatro casos, el incremento de la población urbana es impresionante: el número de argentinos que vivían en centros de más de 10.000 habitantes aumentó del 17,3 al 38,1 por 100 de la población nacional; el de chilenos, del 15,2 al 38,0 por 100; y el de venezolanos, del 16,8 al 36,7 por 100. Muy diferentes son los casos de Brasil, Colombia, México y Perú. En lugar de tener un tercio o más de la población viviendo en centros de más de 10.000 habitantes en 1930, la proporción se acerca más al 15 por 100.

Las ciudades primarias, que, con las excepciones de Brasil, México y Argentina, nunca fueron más de dos en cada país, absorbieron una proporción considerable de ese incremento. Está claro que de estas cifras cabe sacar la conclusión de que el fenómeno contemporáneo de la concentración del crecimiento y los recursos en centros importantes tuvo sus raíces en este período de expansión rápida, tanto de las poblaciones nacionales como de los centros urbanos. En Argentina y en Cuba esa concentración en una única ciudad importante ya aportaba un poco más del 10 por 100 de la población nacional en el decenio de 1870. Mientras que esa proporción se mantuvo en el caso de las dos ciudades más grandes de Cuba en 1931, en 1914 las tres ciudades más grandes de Argentina aportaban casi una cuarta parte del total nacional. En Chile, el 6,3 por 100 del total nacional que vivía en Santiago de Chile en 1875 había aumentado hasta alcanzar el 20,7 por 100 en 1930, dividido entre Santiago y Valparaíso. En Perú, Lima tenía el 3,7 por 100 de la población total en 1876 y el 8,4 por 100 en 1940. En México, el 3,3 por 100 que vivía en Ciudad de México y Guadalajara en 1900³ se había

3. El primer censo mexicano data de 1895, por lo que los datos anteriores son conjeturas.

(Cuadros 1 y 2) FUENTES: Richard M. Morse, *Las ciudades latinoamericanas*, 2 vols., México, D.F., 1973, II, pp. 62-63, 82-84, 120-121, 144-145, 164, 174-175, 200, 214; Jorge E. Hardoy y María E. Langdon, «Análisis estadístico preliminar de la urbanización de América Latina entre 1850 y 1930», *Revista Paraguaya de Sociología*, 42-43 (1978), pp. 115-173; Nicolás Sánchez-Albornoz, *The population of Latin America*, Berkeley, California, 1974, pp. 178-179; William P. McGreevey, *An economic history of Colombia, 1845-1930*, Nueva York, 1971, p. 110; Miguel Izard, *Series estadísticas para la historia de Venezuela*, Mérida, 1970, pp. 54-60; Perú, Oficina Nacional de Estadística y Censos, *La población del Perú*, Lima, 1974, pp. 147-148; Argentina, *IV censo general de la nación*, 3 vols., Buenos Aires, 1948-1952, I, pp. 68, 146-149, 171, 198-199, 226, 246, 263, 284, 307, 331, 355, 372, 397-398, 424, 440, 472, 530, 546; Mariano Felipe Paz Soldán, *Diccionario geográfico-estadístico del Perú*, Lima, 1877, pp. 716-740; Chile, *X censo de la población*, 3 vols., Santiago, 1931-1935, I, pp. 46-49; Brasil, *Análise de resultados do censo demográfico*, 12 vols., Río de Janeiro, 1944-1950, IX, p. 9; México, *V censo de la población*, 8 vols., México, D.F., 1933-1935, Cuadro III de la sección estadística de cada estado; John Durand y César A. Peláez, «Patterns of urbanization in Latin America», *Milbank Memorial Fund Quarterly*, 32/4, 2.ª parte (1965), pp. 166-196; Venezuela, *V censo nacional, 1926*, 4 vols., Caracas, 1926.

Sin hacerles responsables de los posibles errores que contengan estos datos, expreso mi aprecio por su ayuda en la búsqueda de información a Nicolás Sánchez-Albornoz, John Lombardi, Thomas Davies, Jr., Brian Loveman, Richard M. Morse, Joseph Love y Stuart Schwartz.

convertido en un 8,8 por 100 en 1930, distribuido entre Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey y Puebla. La sola excepción de esa pauta apareció en Colombia, donde la única ciudad primaria del país, Bogotá, bajó del 2,9 por 100 del total nacional en 1905 al 1,8 por 100 en 1928.

Dentro de la categoría de las ciudades primarias se encontraba el fenómeno afín de la ciudad primada o centro urbano grande y único que se alzaba por encima de todas las demás poblaciones del país. En años recientes los estudiosos y los analistas han determinado que la ciudad primada a menudo domina y dirige el desarrollo económico y político de los países latinoamericanos. La ciudad principal de cada país ha recibido a gran número de inmigrantes que han hecho que su población aumentara hasta representar una quinta parte, y en algunos casos una tercera parte, del total nacional. Los recursos en términos de poder político, demanda de consumo y potencial industrial se concentran abrumadoramente en este núcleo.

Según la definición más sencilla, la tendencia a la primacía la indica una población que representa a más del doble de la que vive en la segunda ciudad importante del país. El cuadro 3 clasifica en orden descendente de primacía (en 1930) las capitales de las ocho mayores naciones latinoamericanas, con las poblaciones correspondientes a las dos ciudades mayores de cada país en el período 1870-1930. De acuerdo con esta definición, la ciudad primada tenía gran importancia en Cuba, México, Argentina y Perú en 1870 y en todos estos países, más Chile, en 1930. Brasil era la nación que en 1930 mostraba la menor tendencia a la primacía, aunque en el caso brasileño cabe argüir que, debido a la extensión territorial del país, las mayores ciudades primarias —Río de Janeiro, São Paulo, Recife, Salvador y Porto Alegre en 1930— hacían las veces de ciudades primadas de sus regiones respectivas. Es obvio que la capital de Colombia y la de Venezuela no alcanzaban la primacía. Entre las naciones menores, una abrumadora tercera parte de la población de Uruguay se encontraba concentrada en Montevideo; en 1930 ninguna ciudad alcanzaba siquiera una vigésima parte de su tamaño. En el otro extremo, en Ecuador, la capital, Quito, situada en las tierras altas, con más de 100.000 habitantes en 1930, tenía virtualmente la misma población que su rival, el puerto de mar tropical de Guayaquil.

Una forma más compleja de abordar este asunto amplía esta definición de la primacía al examinar la distribución categoría-tamaño de las ciudades partiendo del supuesto de que cuanto más se aparta esa distribución de la pauta logarítmica-normal (con las ciudades segunda, tercera, cuarta, etcétera, albergando a la mitad, un tercio y un cuarto respectivamente de la población de la primera ciudad), mayor es la tendencia a la primacía. Esto demuestra que las capitales de México, Cuba y Chile ya habían alcanzado un grado significativo de primacía en 1870; que en Argentina, Brasil y Perú se creó una estructura primada entre 1870 y 1930, mientras que la primacía de las capitales de Venezuela y Colombia no llegó hasta el decenio de 1960.⁴ Este enfoque nos ayuda a comprender mejor los orígenes históricos de la primacía en América Latina. Sus mediciones,

4. Véase William P. McGreevey, «Un análisis estadístico de hegemonía y lognormalidad en la distribución de tamaños de las ciudades de América Latina», en Richard M. Morse, ed., *Las ciudades latinoamericanas*, 2 vols., México, D.F., 1973, II, p. 231.

CUADRO 3

Grado de primacía correspondiente a capitales de los principales países latinoamericanos, en 1930 y 1870, determinado por el ratio de población en la ciudad más grande con la segunda ciudad en importancia del país, dispuesto en orden descendente de primacía en 1930

País	Ciudades primera y segunda	Fecha de los datos	1. ^a	2. ^a	Ratio
			ciudad (miles)	ciudad (miles)	
1. Cuba	La Habana/Santiago	(1931)	654	102	6,4
	La Habana/Santiago	(1875) (1879)	230	45	5,1
2. México	Ciudad de México/ Guadalajara	(1930)	1.049	180	5,8
	Ciudad de México/ Guadalajara	(1877)	230	65	3,5
3. Argentina	Buenos Aires/Rosario	(1932) (1930)	2.178	481	4,5
	Buenos Aires/Córdoba	(1869) ^a	187	29	6,4
4. Perú	Lima/Arequipa	(1931) (1933)	273	66	4,1
	Lima/Arequipa	(1876)	100	29	3,4
5. Chile	Santiago/Valparaíso	(1930)	696	193	3,6
	Santiago/Valparaíso	(1875)	150	98	1,5
6. Colombia	Bogotá/Medellín	(1938)	330	168	2,0
	Bogotá/Medellín	(1870)	41	30	1,4
7. Venezuela	Caracas/Maracaibo	(1936)	203	110	1,8
	Caracas/Valencia	(1873)	49	29	1,7
8. Brasil	Río de Janeiro/São Paulo	(1940) ^b	1.519	1.258	1,2
	Río de Janeiro/Salvador	(1872)	275	129	2,1

^a Para este caso, los datos proceden de Argentina, *IV censo general de la nación*, 3 vols., 1948-1952, I, pp. 68 y 198.

^b Para este caso, los datos proceden de Brasil, *Análise de resultados do censo demográfico*, 12 vols., 1944-1950, IX, p. 9.

FUENTE: Jorge E. Hardoy y María Elena Langdon, «Análisis estadístico preliminar de la urbanización de América Latina entre 1850 y 1930», *Revista Paraguaya de Sociología*, 42-43 (1978), pp. 146-148.

que son más complejas, indican, por ejemplo, que, a pesar de la presencia de varias ciudades primadas importantes en Brasil, Río de Janeiro había establecido su primacía durante los comienzos del siglo XX.

En el nivel de las ciudades secundarias (20.000-100.000 habitantes), el crecimiento de la población nacional, tanto en números absolutos como en porcentajes, también se produjo, aunque raras veces al ritmo de las ciudades primarias o de las primadas. En 1869, las dos ciudades secundarias de Argentina juntas tenían un 3 por 100 del total nacional; en 1914, esta categoría había aumentado hasta cifrarse en 19 ciudades con un 9,4 por 100. En Chile, el incremento de una ciudad con el 4,7 por 100 en 1875 a 13 ciudades con el 11,7 por 100 en 1930; en Colombia, de dos ciudades con el 2,4 por 100 en 1870 se pasó a 15 ciudades

con el 6,9 por 100 en 1928; en México, de 21 ciudades con el 6 por 100 en 1900 a 26 con el 6,8 por 100 en 1930; en Perú, de dos ciudades con el 2,2 por 100 en 1876 a 10 ciudades con el 6,2 por 100 en 1940, y, en Venezuela, de cuatro ciudades con el 7,3 por 100 en 1873 a 11 ciudades con el 12,5 por 100 en 1926.⁵

En el nivel de las poblaciones (10.000-20.000 habitantes), el crecimiento fue generalmente más modesto que en el de las ciudades secundarias. Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México y Perú solían tener entre el 3 y el 5 por 100 de sus habitantes viviendo en poblaciones. Venezuela era la única excepción significativa de esta tendencia con casi el 20 por 100 en 1926. Puede que estos últimos datos estén hinchados debido a que zonas rurales de extensión considerable se encuentren dentro de los límites de las poblaciones, pero también, dado que Venezuela no tenía una parte tan grande de su población concentrada en ciudades primarias y secundarias, bien puede ser que el lugar de residencia de los habitantes urbanos se haya desviado a favor de las poblaciones. Cuba también mostraba cierta tendencia en esta dirección con el 7,4 por 100 del total nacional viviendo en poblaciones en 1931, el mismo porcentaje que el correspondiente a ciudades secundarias.

La generalización en el nivel del poblado (5.000-10.000 habitantes) sólo es posible en los casos de Argentina y Chile y, en 1930, México.⁶ En los demás países, los que elaboraron los censos no hicieron una distinción entre las viviendas contiguas de tipo urbano y las granjas rurales aisladas o los pequeños grupos de viviendas en el campo. En Argentina parece que hubo un crecimiento considerable en los asentamientos tipo poblado, un poco más que en las poblaciones y paralelo al de las ciudades secundarias, mientras que en Chile y en México la pauta del poblado se parecía más a la de las poblaciones.

Estas consideraciones de la población urbana y el tamaño de las ciudades en América Latina inducen a sacar varias conclusiones: la primera es que el número de habitantes urbanos y la proporción de la población nacional que vivía en las ciudades aumentaron mucho en los principales países latinoamericanos entre 1870 y 1930, período de incremento rápido de la población total; la segunda es que los países con el mayor incremento de la población total, acentuado a menudo por la inmigración en masa, eran también los que se urbanizaron con la mayor rapidez; la tercera es que las mayores ciudades tendían a crecer con la máxima rapidez y a absorber un porcentaje cada vez mayor de la población total; la cuarta es que el extraordinario crecimiento de las capitales nacionales confirmó una tendencia a la primacía en la mayoría de los países grandes, así como en varios de los pequeños; la quinta es que, si bien las ciudades secundarias, las poblaciones y los poblados también aumentaron en número de habitantes y en porcentaje de la población nacional total, adquirieron una proporción mucho menor de población urbana.

5. Tanto en el caso de Venezuela como en el de Colombia en 1870, las capitales, Caracas y Bogotá, se incluyen en la categoría de ciudades secundarias.

6. En Cuba, aunque se han incluido datos correspondientes a 1930 en el nivel de poblados, las definiciones de población y poblado son diferentes, por lo que las comparaciones resultan imposibles.

LA FUNCIÓN ECONÓMICA: COMERCIO, BUROCRACIA E INDUSTRIA

Las variaciones de la población y el tamaño de las ciudades latinoamericanas fueron en gran medida fruto de diferencias en la función económica. El comercio demostró ser el factor dominante en todas estas experiencias urbanas, y el crecimiento o el estancamiento dependía en gran parte del grado de integración de la ciudad y su región en la economía internacional, dominada por las naciones que se estaban industrializando en Europa y América del Norte. La expansión demográfica y el crecimiento urbano que la acompañó ocurrieron durante períodos de auge económico, resultantes de la rápida expansión de las exportaciones de productos agrícolas o minerales. La falta de crecimiento urbano significaba el aislamiento del comercio mundial o una pérdida del valor, o de la ventaja competitiva, de la materia prima que se estuviera produciendo.

Con el fin de aclarar el estudio de su función, las ciudades latinoamericanas pueden agruparse en cuatro categorías principales. El tipo más notable y conocido era la ciudad comercial-burocrática. Un segundo tipo, que era menos común, tenía un componente industrial importante además de actividades comerciales y burocráticas y, por ende, se parecía más a las ciudades de la Europa occidental y los Estados Unidos. Un tercer tipo estaba especializado y era la ciudad comercial-minera, en la cual la actividad principal, además del comercio, consistía en la extracción y el tratamiento de un producto mineral. Los restantes centros urbanos entraban en la categoría comercial, donde la función principal era prestar servicio en calidad de punto de recogida y distribución para las inmediaciones o centro a través del cual se encauzaban las mercancías.

El primer tipo, el comercial-burocrático, incluía todas las capitales nacionales, provinciales o estatales, y hasta varias sedes de entidades administrativas inferiores. Sin embargo, donde mejor puede verse la relación directa de tales centros comerciales y administrativos con la economía orientada a la exportación es en el nivel nacional y, por esa razón, hablaremos principalmente de las capitales nacionales. Excepto la elevada Quito, en Ecuador, que se enfrentaba con un centro de poder muy diferente y rival en el puerto de mar de Guayaquil, o exceptuando Bogotá, en Colombia, que tenía que competir con varios otros centros regionales, en las sedes de la administración imperial española y portuguesa en el siglo XVIII, y luego en las capitales de las naciones que acababan de nacer en el XIX, un control desacostumbrado de los recursos comerciales y financieros dentro de sus zonas se sumaba a sus funciones gubernamentales.

En varios países, esta dominación histórica de signo comercial y administrativo se reflejaba también en la proporción de los habitantes que vivían en la capital de la nación. En Buenos Aires se encontraba el 20 por 100 de la población argentina en 1930; un tercio de todos los uruguayos vivía en Montevideo, a la vez que tanto La Habana, en Cuba, como Santiago de Chile alojaban al 16 por 100 de los habitantes del país en 1930 (veáse cuadro 4). Por otra parte, entre 1870 y 1930, en todas las capitales se registró un aumento del porcentaje de la población nacional: La Paz, Bogotá, Santiago de Chile, Ciudad de México y Caracas habían doblado dicho porcentaje en sesenta años, mientras que Río de Janeiro y San José de Costa Rica quedaron ligeramente por debajo de estas cifras.

CUADRO 4

Tamaño de las capitales nacionales (en miles) y porcentaje de la población nacional localizada en la capital, 1870 y 1930

País	Capital	Población de la capital		Porcentaje del total nacional	
		1870	1930	1870	1930
Argentina	Buenos Aires	187	2.178	10,8 ^a	18,3
Bolivia	La Paz	69	176	3,5	8,2
Brasil	Río de Janeiro	275	1.701	2,7	5,0
Colombia	Bogotá	41	330	1,4	3,8
Costa Rica	San José	9	51	5,5	10,8
Cuba	La Habana	230	654	15,2	16,5
Chile	Santiago	150	696	7,2	16,2
Ecuador	Quito	76	127	7,1	8,2
Guatemala	Guatemala	50	121	4,6	6,0
México	Ciudad de México	230	1.049	2,4	6,3
Paraguay	Asunción	25	97	7,6	11,0
Perú	Lima	100	273	3,7	4,8
Uruguay	Montevideo	110	572	25,0	33,0
Venezuela	Caracas	49	203	2,8	6,0

^a 1869. Las cifras del censo nacional argentino sustituyen a las utilizadas por Hardoy y Langdon.

FUENTE: Igual que para el cuadro 3.

Las tasas de crecimiento, sin embargo, variaban enormemente y estaban muy relacionadas con la medida en que cada país producía para la exportación (véase el cuadro 5). El crecimiento de Buenos Aires osciló entre el 3 y el 6 por 100 anual hasta el final del período, momento en que disminuyó, no por motivos económicos, sino porque la población de la zona del Distrito Federal se acercaba al punto de saturación y el crecimiento había empezado a desbordarse y penetrar en las contiguas zonas urbanas del Gran Buenos Aires. La ciudad se benefició de la continua expansión de la economía argentina siguiendo líneas ya establecidas y, a comienzos del siglo xx, se mantuvo gracias al crecimiento de las exportaciones de carnes refrigeradas, que complementaban las de lana, cueros y cereales, y al aumento de las inversiones extranjeras. También el rápido crecimiento de Montevideo hacia el medio millón de habitantes respondía al floreciente comercio de exportación de productos agrícolas a través de este puerto y capital. En otros países la pauta de crecimiento fue más irregular. Santiago de Chile creció a un ritmo sostenido del 2 al 3 por 100 durante todos estos años, a medida que los auges cíclicos alternos de la producción de cobre y la de nitrato recibían el apoyo complementario de las exportaciones de trigo y lana. Una tasa de crecimiento muy parecida caracterizaba a Río de Janeiro, donde el efecto del auge del café brasileño contribuyó, en gran parte, al crecimiento industrial, además del comercial y burocrático, de la capital del estado de São Paulo. Otras capitales nacionales mostraron aumentos del crecimiento, principalmente en el siglo xx. La Paz

CUADRO 5

Porcentaje del crecimiento anual medio de las capitales nacionales, 1870-1930^a

País	Ciudad	1870	1880	1890	1900	1910	1920	1930
Argentina	Buenos Aires	3,3	6,0	5,5	4,0	4,9	3,4	1,0
Bolivia	La Paz	0,1	—5,5	2,1	1,1	3,7	2,4	3,8
Brasil	Río de Janeiro	2,8	—	3,6	2,8	2,9	2,1	2,4
Chile	Santiago	2,7	2,3	3,1	2,2	—	3,3	3,2
Colombia	Bogotá	2,2	6,3	2,5	—1,5	2,8	4,2	3,5
Cuba	La Habana	1,0	—	0,4	1,8	2,4	4,0	2,9
México	Ciudad de México	0,6	3,7	0,8	1,1	3,2	3,1	5,2
Perú	Lima	0,8	—	0,3	1,8	—	3,0	3,4
Uruguay	Montevideo	4,7	5,9	6,1	0,8	3,5	1,5	3,7
Venezuela	Caracas	—0,3	1,7	2,5	0,1	—	2,0	5,1

^a El número de años utilizado para cada cálculo varía según los datos disponibles.

FUENTE: Igual que para el cuadro 3.

empezó a registrar una expansión notable a partir de 1900 debido al incremento de las exportaciones de estaño boliviano. Bogotá se benefició de un provechoso auge del café después de comenzar el siglo. La tasa de crecimiento de La Habana aumentó considerablemente dado el rápido incremento de la producción de azúcar de la isla, ligada a los mercados y las inversiones de los Estados Unidos. Gracias al estímulo de la creciente producción de petróleo venezolano, Caracas alcanzó un 5 por 100 de crecimiento anual a finales del decenio de 1920. El más modesto 3 por 100 de Lima fue fruto del incremento de la dominación comercial y política que ejercía sobre las otras ciudades de Perú.

La ciudad comercial-burocrática, cuyo ejemplo es el desarrollo de las capitales nacionales, mostró una tendencia constante a la expansión basada en el incremento del comercio, facilitada por los auges de la producción de materias primas para la exportación y por la influencia del gobierno en el transporte y los recursos financieros. Incluso cuando el estímulo comercial disminuía, la centralización política que este tipo de ciudad ejercía en sus inmediaciones tendía a sostener el crecimiento continuo. Los casos de expansión más espectaculares se producían cuando los efectos del incremento del comercio y de la centralización política de una zona extensa se concentraban de forma abrumadora en un único punto.

Buenos Aires brinda uno de los ejemplos más asombrosos de crecimiento comercial-burocrático. Su expansión de ciudad primaria de casi 200.000 habitantes en 1870 a metrópoli mundial de más de dos millones en 1930 fue acompañada de un aumento de la proporción de habitantes del país que vivía allí: del 10 al 20 por 100. Desde las postrimerías del siglo xvii, Buenos Aires había sido la mayor de las ciudades del Río de la Plata y, desde 1776, era la capital, primero del virreinato rioplatense, luego de Argentina. Su extraordinario crecimiento a finales del siglo xix fue resultado directo del virtual monopolio que a través de su puerto ejercía sobre las exportaciones argentinas, que aumentaban sin interrupción, así como sobre la entrada de artículos de consumo procedentes del ex-

tranjero. En 1890, ya se había convertido también en el centro del sistema ferroviario nacional, que se encontraba en vías de desarrollo. Debido a ello, hacía las veces de centro de distribución del comercio para toda Argentina y para gran parte del comercio que entraba y salía de Bolivia y Paraguay. El potencial para la expansión de la producción agrícola en las fértiles pampas parecía ilimitado, como ocurría también con la expansión de los mercados que los productos argentinos tenían en Europa. Gran número de inmigrantes europeos —principalmente españoles e italianos— llegaba a la zona costera de Argentina en respuesta a la demanda de trabajadores manuales. Llegaba también capital extranjero para financiar la infraestructura comercial y de transportes, así como para modernizar la ciudad de Buenos Aires. La prosperidad económica, asimismo, reforzó la posición de Buenos Aires como capital de la nación y aumentó la importancia de la función burocrática. La centralización política borró gradualmente la autonomía local de las provincias e hizo de Buenos Aires la verdadera residencia de una elite nacional. Esa centralización incrementó la parte de los fondos federales que correspondía a Buenos Aires, así como el dominio que ejercía sobre la red de transportes y su control sobre las posibilidades de inversión.

Aunque el segundo tipo de ciudad latinoamericana, la ciudad comercial-industrial-burocrática, era mucho menos frecuente que el centro comercial-burocrático, resultó significativo debido a la presencia de la función industrial, que sólo raras veces se encuentra como componente importante del crecimiento urbano de América Latina. La experiencia industrial más común era que antiguas industrias artesanales o domésticas, en otro tiempo florecientes, fuesen vencidas por manufacturas extranjeras más baratas y a menudo superiores. En estas situaciones, características de la mayoría de las grandes ciudades comerciales-burocráticas, la producción industrial tendía a limitarse al tratamiento inicial de una materia prima para su exportación o a producir artículos voluminosos o perecederos, tales como algunos materiales para la construcción, bebidas y alimentos. Los siguientes ejemplos de ciudades en cuyo crecimiento la industria desempeñó un papel importante sugieren paralelismos y distinciones interesantes en relación con las ciudades comerciales-burocráticas.

El más notable de los casos de este tipo fue São Paulo, que despegó gracias al ímpetu comercial-burocrático del auge del café brasileño y a su condición de capital del estado homónimo. La tasa de crecimiento de São Paulo superó incluso la de Buenos Aires: en 1870, tenía 30.000 habitantes; en 1930, ya se acercaba al millón en su rápida subida para dar alcance a Río de Janeiro.

El auge del café, que había empezado en valles próximos a Río de Janeiro en los decenios de 1830 y 1840, durante los decenios siguientes se había extendido hacia el sur y el oeste, penetrando en el estado de São Paulo en busca de nuevas fronteras que fuesen apropiadas para ese tipo de cultivo extensivo. En 1870, la región de los alrededores de Río seguía dando diez veces más café que el estado de São Paulo. En 1890 las dos regiones ya estaban igualadas, mientras que de 1900 a 1930 São Paulo produjo el doble de café que Río. Al igual que en Buenos Aires, los inmigrantes —especialmente, italianos a partir de 1890— y el capital extranjero respondieron rápidamente a las oportunidades e hicieron posible gran parte de esta expansión.

Lo que resultó único en el caso de São Paulo, sin embargo, fue que la elevada

tasa anual de crecimiento demográfico (4,2 por 100 en 1890; 14,0 por 100 en 1900; 4,8 por 100 en 1910; 3,6 por 100 en 1920; 7,1 por 100 en 1930) fue consecuencia, no sólo de una infraestructura comercial y de la gran ayuda que el gobierno del estado prestaba a un producto de exportación en auge, sino también de un considerable crecimiento industrial inducido por las exportaciones. Los ingresos crecientes que proporcionaba el cultivo del café, así como las actividades afines de secar, envasar y transportar el producto, crearon demandas y mercados locales que animaron a los productores a competir con la tendencia a importar todos los artículos de consumo del extranjero. Los magnates del café destinaron sus beneficios, al menos parte de ellos, a industrias locales de textiles y de preparación de alimentos, así como a las industrias de la construcción, de loza y vidrio, de tratamiento de la madera y, también, a industrias químicas de tipo sencillo. Nació una alianza natural, facilitada por los enlaces matrimoniales y por los intereses comunes, entre los inversionistas en la agricultura y la industria de São Paulo, alianza que aportó nuevos efectos multiplicadores al proceso de industrialización en la ciudad. Estas condiciones prepararon el terreno para que continuaran la industrialización y el crecimiento urbano que han caracterizado el desarrollo de São Paulo desde 1930.

El auge del café en Colombia empezó mucho después que en Brasil, pero, de modo parecido, sus repercusiones de 1900 a 1930 se concentraron en una sola zona, Antioquia, y especialmente en la ciudad principal y capital de la región, Medellín. Los 30.000 habitantes que la ciudad tenía en 1870, igual que São Paulo, casi se habían doblado en 1900 y volvieron a multiplicarse por dos antes de 1930. En 1920, el café de Antioquia ya representaba más de una cuarta parte de las exportaciones totales del país. El mismo mercado local y los mismos efectos multiplicadores que fomentaron el crecimiento industrial en São Paulo estimularon las inversiones en las fábricas textiles de Medellín. Muchos autores también han sugerido que el anterior auge de las minas de oro de Antioquia, que duró hasta 1850, fomentó la capacidad de los empresarios, en lo que se refiere a arriesgarse y asociarse, y proporcionó capital y habilidades técnicas que resultaron útiles para la industrialización. La protección arancelaria por parte del gobierno nacional, el mayor uso de energía hidroeléctrica, la afluencia de capital extranjero para ayudar a construir la infraestructura de transportes y la tendencia de los cultivadores de café a apoyar las manufacturas locales fueron factores que contribuyeron a crear una base firme para la industrialización de Medellín antes de 1930.

En México, el desarrollo de Monterrey fue consecuencia de los medios de transporte y de los recursos minerales más que de los estímulos de la agricultura de exportación o del acervo empresarial. Su enlace ferroviario con los Estados Unidos, que pasaba por Laredo y había sido creado en 1882, su proximidad a yacimientos de carbón y de mineral de hierro al norte y al oeste de la ciudad, su conexión con el cercano puerto de Tampico y su línea ferroviaria a Ciudad de México, así como la presencia de un abundante potencial hidroeléctrico, facilitaron la formación de empresas metalúrgicas e industriales en los decenios de 1880 y 1890, fuertemente financiadas por capital norteamericano. A finales del siglo XIX, leyes estatales y nacionales fomentaron estas inversiones extranjeras, a la vez que los pastos y regadíos adyacentes proporcionaban una base cuyos funda-

mentos eran los trabajadores, los consumidores y el capital locales. El crecimiento de la ciudad se pareció mucho al de Medellín: de 29.000 habitantes en 1880 pasó a tener 133.000 en 1930. En esa última fecha, las fábricas productoras de cerveza, cristalería, alfarería, textiles, cemento y alimentos, así como las fundiciones y las herrerías, hacían que la industria fuese, como mínimo, tan importante para Monterrey como su condición de capital del estado de Nuevo León o de principal centro de distribución comercial del noroeste de México.

São Paulo, Medellín y Monterrey son ejemplos distintos de crecimiento urbano. Sin embargo, tienen en común la característica de la función industrial. Su experiencia demuestra que en ciertas condiciones la industria podía florecer por derecho propio, incluso en el seno de economías muy orientadas a la exportación, y podía llegar a ser un componente de la urbanización tanto como lo era en Europa o en los Estados Unidos.

El tercer tipo de ciudad, el comercial-minero, caracterizaba a centros urbanos especializados que se encontraban en los desiertos de nitrato del norte de Chile, en los campos de petróleo de Venezuela y México, y en las regiones elevadas del centro de Chile, Perú, Bolivia y México, donde se extraía cobre, estaño, plata y oro. También se incluyen en esta categoría, debido a su parecido económico, las estaciones y pueblos recolectores de caucho de la jungla amazónica. En todos estos casos el crecimiento o la decadencia de la ciudad dependía directamente de la demanda mundial del producto de la región. La comercialización de ese producto y, en algunos casos, su tratamiento o refinación inicial atraían a gentes que formaban una población activa que a su vez se convertía en consumidora de servicios urbanos y mercados al por menor. Pero cuando los mercados mundiales dejaban de pedir ese producto, o recurrían a fuentes de abastecimiento más baratas o mejores, ninguna otra función podía sostener este tipo de centro urbano, que se marchitaba o desaparecía rápidamente.

En los decenios de 1860 y 1870, los yacimientos de nitrato que hay en los áridos desiertos del norte de Chile y el sur de Perú pasaron a ser la mejor fuente mundial de este ingrediente esencial de fertilizantes y explosivos. Desde 1879 hasta 1883, Chile hizo la guerra contra Perú y Bolivia para garantizar la total posesión de estos recursos. Bajo la soberanía chilena, campamentos mineros, cuya población oscilaba entre unos cientos y varios miles de habitantes, daban alojamiento a los trabajadores migrantes que rompían la dura costra de los yacimientos de nitrato en el suelo del desierto, la transportan a las calderas donde se disolvía, purificaba y secaba, y luego la cargaban en vagones planos para su transporte a los puertos y las capitales provinciales de Iquique, Arica y Copiapó. Estos campamentos mineros prosperaban o se arruinaban, según si los migrantes se desplazaban hacia el norte o volvían a dedicarse a las tradicionales labores agrícolas de subsistencia en el centro de Chile mientras el mercado mundial fluctuaba. La invención de los nitratos sintéticos, que recibió un gran estímulo durante la primera guerra mundial, acabó provocando la decadencia de estas poblaciones, y en 1930 muchas de ellas ya habían desaparecido.

También el desarrollo del caucho como material que necesitaban las naciones industriales fomentó el súbito e inverosímil florecimiento de la región amazónica de Brasil entre 1890 y 1920. Surgieron numerosos asentamientos a orillas de los ríos y, desde ellos, se proporcionaban las bolas duras, coaguladas sobre hogueras

humosas utilizando el látex recogido de los árboles silvestres, a los centros comerciales-burocráticos de Manaos y Belém, que registraban una rápida expansión. A finales del siglo XIX, botánicos británicos consiguieron que semillas del árbol de caucho se reprodujeran en Ceilán, Malaya y la India, y con ello pusieron fin rápidamente a la ventaja relativa de que gozaba el producto de la jungla brasileña. El caucho de plantación, era mucho más fácil de controlar, recoger y comercializar que el caucho silvestre, y los cauchos sintéticos, potenciados por las necesidades alemanas durante la primera guerra mundial, anunciaron la muerte de muchos de estos poblados ribereños.

En otros países, aunque los altibajos del estaño, el cobre, la plata, el oro y otros metales, así como del petróleo, resultaron menos espectaculares que los del caucho y los nitratos, la misma dependencia del mercado mundial dominaba la vida y la existencia de estos campamentos y poblados. Allí donde la agricultura de subsistencia o comercial sustentaba a una nutrida población local, como ocurría en gran parte de las tierras altas de Perú, Bolivia, México o la costa de Venezuela, estos centros pudieron volver a dedicarse principalmente a las funciones comerciales. Pero en los lugares donde la población urbana dependía solamente de la exportación de un producto mineral, el efecto del descenso de los precios o la demanda mundiales podía ser desastroso.

El último tipo de ciudad latinoamericana, la ciudad comercial, requiere pocos comentarios, aun cuando, desde el punto de vista numérico, representara el grueso de la experiencia urbana de América Latina. La función comercial desempeñaba un papel importante en las tres categorías que acabamos de estudiar. En la ciudad comercial era la única función relevante. En lo que respecta al tamaño, estos centros iban desde la más pequeña de las poblaciones situadas junto a una vía férrea, o desde una población rural junto a una carretera sin asfaltar, hasta grandes puertos, como Santos en Brasil, Bahía Blanca y Rosario en Argentina, y Veracruz en México. También eran característicos de esta categoría los pequeños puestos avanzados de recogida y distribución que había en las zonas agrícolas: para el café en Brasil y Colombia; para el azúcar a lo largo de la costa septentrional de Perú; para el ganado en el norte de México, el interior de Venezuela, el sur de Brasil y el centro de Argentina; para las ovejas en Uruguay y el sur de Argentina; para el trigo en el centro de Chile y las pampas argentinas. En estas regiones era frecuente que el cruce de varias rutas de transporte fomentara el desarrollo de poblaciones y ciudades grandes que proporcionaban servicios y actividades que los poblados no podían sostener: diversos comercios al por menor, servicios médicos y jurídicos, bancos, escuelas secundarias, periódicos y teatros o cines. En última instancia, sin embargo, la prosperidad y el crecimiento de todos estos centros comerciales, incluso cuando satisfacían las necesidades de poblaciones bastante nutridas, dependían del funcionamiento de una red urbana dominada desde las ciudades comerciales-burocráticas y, en algunos casos, de los mercados y la demanda extranjeros. Pero esa dependencia nunca alcanzaba el nivel abrumador del centro comercial-minero.

En términos de la función económica, la dependencia de los mercados extranjeros influía mucho en el desarrollo urbano en toda América Latina. En el nivel de los centros mineros y de las ciudades comerciales pequeñas, la bajada de los precios mundiales o la competencia por parte de otras fuentes podía reducir mu-

cho el crecimiento o causar incluso un descenso de la población. Hasta en los casos de las ciudades comerciales grandes y de muchas ciudades comerciales-burocráticas, su crecimiento dependía en gran medida de la demanda extranjera de productos locales. Asimismo, los beneficios de semejante crecimiento inducido externamente tendían a ser asimétricos y a favorecer más a las grandes ciudades comerciales-burocráticas o a las ciudades que, además, poseían una función industrial. Como se indica en el cuadro 6, las ciudades secundarias de Argentina, Bolivia, Chile, Cuba y Perú crecieron a ritmos significativamente más lentos que las ciudades primarias, todas ellas centros comerciales-burocráticos. Aún más lento fue el crecimiento del campo, en el cual se hallaban incluidos los habitantes de las poblaciones y poblados que dependían principalmente del comercio y, en algunas zonas, de la minería.

CAMBIOS FÍSICOS: PLAZA Y SUBURBIO

A pesar de las variaciones de tamaño y función de las ciudades latinoamericanas, todas ellas compartían una experiencia común en el tipo de expansión física producida por el crecimiento. En unos cuantos casos, como el de Santiago de Chile, esa expansión ya comenzó en el decenio de 1850; en las ciudades de la mayoría de los países principales ya estaba en marcha a finales del siglo XIX

CUADRO 6

Porcentaje de crecimiento anual medio de la población^a de ciudades de países seleccionados

País	Período	Tasa global de crecimiento	Tasa de crecimiento en ciudades de más de 100.000	Tasa de crecimiento en ciudades de 20.000-100.000	Tasa de crecimiento en asentamientos de menos de 20.000, incluidos los rurales
Argentina	1869-1895	3,0	4,2	2,5	2,7
	1895-1914	3,5	4,8	3,9	
Bolivia	1900-1950	1,1	2,9	2,0	0,9
Chile	1907-1920	1,1	2,4	1,9	0,6
	1920-1931	1,4	2,7	2,4	0,9
Cuba	1919-1931	2,6	3,4	2,5	2,4
Perú	1876-1940	1,2	2,1	1,7	1,1

^a La tasa media de incremento se define como el incremento total a lo largo del período dividido por la población media (promedio de los censos primero y último) y por el período intercensal en número de años.

FUENTE: Seminario sobre Problemas de Urbanización en América Latina, Santiago de Chile, 1959, *Urbanization in Latin America* (ed. de Philip M. Hauser), Nueva York, 1961, p. 97.

(si bien en Bolivia, Paraguay y América Central tuvo que esperar hasta bien entrado el siglo XX). En todos los casos este crecimiento se desplazó hacia fuera desde la plaza principal, el foco de la ciudad colonial, en dirección a los barrios de las afueras.

Las clases altas determinaban en gran medida la dirección y el momento de este crecimiento hacia fuera, tanto en las ciudades primarias como en las secundarias. Aunque este desplazamiento de las clases altas hacia residencias de las afueras parece análogo a la anterior huida de las elites de los centros más antiguos de las ciudades europeas y norteamericanas, las clases altas latinoamericanas retuvieron su apego a la zona de la plaza y el resultado de ello fue un medio urbano totalmente diferente.

La vivienda y el estilo de vida de las clases altas cambiaron de forma considerable en las postrimerías del siglo XIX a causa del efecto de los crecientes beneficios comerciales desviados hacia las ciudades. Los ricos comenzaron a alejarse de la plaza central, a menudo en busca de sitios más elevados y, por ende, más agradables y más sanos o, sencillamente, en busca de mayor espacio, y estos movimientos determinaron el rumbo de la expansión urbana. En Ciudad de México, los ricos escogían con creciente frecuencia lugares situados hacia el sur, a lo largo del paseo de la Reforma, empezado en 1864, en dirección al palacio de Chapultepec; en Guadalajara, se extendían hacia el oeste, donde habían nuevos barrios residenciales. En São Paulo, los magnates que acababan de enriquecerse con el café se construían domicilios señoriales a lo largo de la cresta delimitada por la avenida Paulista. En Río de Janeiro construían a lo largo de la avenida Rio Branco, que había sido abierta en el centro de la ciudad antigua y ofrecía una perspectiva del pintoresco Pan de Azúcar, o hacia el sur, siguiendo la costa hasta Catete y Laranjeiras. En Buenos Aires, las familias de clase alta en el decenio de 1890 empezaron a trasladarse hacia el norte, a una docena de manzanas de los alrededores de la Plaza de Mayo, y a ocupar mansiones en la zona norte; para 1910, se asentaron a lo largo del estuario, hacia los barrios periféricos que se extendían más allá del Distrito Federal. En Montevideo, se desplazaron hacia el este, siguiendo la costa del estuario hacia Pocitos. En Lima, las conexiones ferroviarias con el puerto marítimo de El Callao, así como con la cercana Chorriillos, en la costa sur, al principio facilitaron el movimiento de la clase alta hacia fuera. En 1920, la apertura de la elegante avenida Arequipa aceleró ese éxodo hacia el suroeste en dirección al Pacífico. En Santiago de Chile, el alejamiento inicial de las inmediaciones de la plaza principal se vio acentuado por un movimiento hacia el este en el decenio de 1920, en busca de mejores aires y de mayor intimidad en el terreno, que se elevaba suavemente hacia los Andes. En Bogotá, los ricos permanecieron concentrados en torno a la plaza de Armas hasta el decenio de 1900, pero, con la expansión comercial y el auge del café, las familias pudientes comenzaron a trasladarse a zonas más altas, situadas inmediatamente al norte de la ciudad central, y en dirección al poblado de Chapinero. En Caracas, el movimiento fue hacia el sur, en dirección al barrio periférico de El Paraíso y, posteriormente, antes de 1930, hacia los Chorros, en el este.

Las clases altas no cambiaron sólo la ubicación, sino también el aspecto y la estructura de sus hogares. El patio interior ya no estaba de moda y había sido sustituido por modelos franceses, italianos, británicos y, para 1930, norteameri-

canos. Los ricos, en especial los nuevos ricos, preferían las mansiones de varios pisos proyectadas por arquitectos de París o Bruselas, pues les permitían ostentar mejor su posición social. Las entradas majestuosas y las amplias balaustradas proporcionaban una nueva sensación de espacio y, al mismo tiempo, anunciaban al mundo el poder de sus propietarios. Recargados salones de entrada y vestíbulos con profusión de cortinajes, brocados y sofás de raso acentuaban la distancia que se había recorrido desde la rústica, casi espartana, salita de estar de estilo colonial, con sus sillas de madera y sus sofás cubiertos de tela de crin. Al mismo tiempo, los chalés de dos pisos o las casas de una sola planta, apartados de la calle, tipificaban las preferencias de un número creciente de grupos profesionales y directivos. En cada caso, el hogar había perdido gran parte de su aspecto de refugio cerrado y oculto a los ojos del mundo para transformarse en expresión franca del prestigio y los ingresos de sus habitantes.

Simultáneamente con este movimiento hacia fuera se introdujeron pasatiempos que requerían más espacio físico. El golf, el rugby, el polo y el tenis pasaron a ser deportes populares entre los ricos. El paseo a media tarde o al anochecer en un carruaje o en un automóvil también se hizo popular: al parque de Palermo en Buenos Aires, al paseo de la Reforma y al parque de Chapultepec en Ciudad de México, al Jardín Botánico en Río de Janeiro, o por el paseo de Colón en Lima, el Prado en Montevideo y la Alameda en Santiago de Chile. En los alejados barrios residenciales de las elites hasta empezaron a abrirse unos cuantos restaurantes, clubes y teatros para gente rica.

El movimiento inicial hacia fuera de los ricos pronto se vio complementado por las presiones que ejercía el creciente número de habitantes de todas las clases sociales. Mientras las gentes acomodadas se congregaban a lo largo de ciertas avenidas atractivas, o en los apartados barrios residenciales, la expansión urbana creó muchos otros barrios periféricos, en los que con frecuencia predominaba la clase media o la clase trabajadora. En estos barrios, el foco era una iglesia, un cuartelillo de policía, un mercado público, una parada de tranvía, tren o autobús y una plaza. Alrededor de este núcleo aparecía una serie de comercios, una sucursal bancaria, unos cuantos despachos de profesionales liberales. Al igual que en la ciudad colonial, las personas más acomodadas construían sus residencias cerca de este centro con el fin de tener el transporte y los servicios a mano, mientras que las más humildes se instalaban en calles más alejadas. A medida que las ciudades se extendían hacia fuera, principalmente en forma de casas de una o dos plantas, la expansión se veía acompañada de comercios al por menor: abacerías, carnicerías, panaderías, puestos de fruta y verduras. En las zonas pobladas, los comercios de artículos básicos que se compraban a diario, carne, pan, y otros víveres, nunca quedaban a más de dos o tres manzanas de distancia. Por otra parte, en este mismo vecindario de una docena y pico de manzanas solía haber un dentista, un sastre, un zapatero, una farmacia, una lavandera, un herrero, un lechero, un fabricante de muebles, un albañil, un barbero o un representante de casi todos los oficios que podían ser necesarios. A causa de ello, aunque las zonas urbanas se extendieran hacia fuera, los barrios periféricos y las pequeñas unidades vecinales mostraban una suficiencia y una independencia notables.

Al mismo tiempo que las ciudades se extendían hacia fuera, el núcleo urbano conservaba su importancia. Las clases altas y medias de América Latina, incluso

cuando se trasladaban a lugares de residencia más apetecibles, conservaban su relación con la plaza central, así como su dependencia de ella. La creciente concentración de los recursos económicos y políticos había conducido gradualmente a la formación de una elite residente en las capitales nacionales, y sus miembros empezaron a insistir en que se crearan espacios modernos y abiertos del tipo que Georges Haussmann había introducido en París y otras ciudades europeas. A medida que el trazado de calles angostas y edificios achaparrados y destartalados fue haciéndose más opresivo, los residentes de clase alta buscaron una fachada y una arquitectura nuevas para sus capitales. Ello fue imitado a su vez por las elites de todas las capitales provinciales o estatales y, de hecho, de cualquier centro que dispusiese de fondos para llevar a cabo mejoras.

Un lugar central en esta reconstrucción del medio lo ocupaba el concepto de que la plaza principal representaba a la ciudad. Era este un concepto profundamente enraizado en los orígenes de estos centros hispánicos. En las ciudades grandes, la plaza se convirtió en el foco para la construcción de diagonales y paseos que despejaran las calles angostas e introdujeran perspectivas y una sensación de espacio. Alrededor de la plaza, los principales edificios públicos —la catedral, la mansión del ejecutivo, la legislatura, el tribunal supremo, los ministerios— fueron objeto de un buen adecentamiento o, más a menudo, fueron reconstruidos por completo con arreglo a imponentes líneas grecorromanas. En los centros pequeños, la misma constelación de la Iglesia y el Estado también se benefició de mejoras: un edificio municipal nuevo e imponente o una costosa restauración de la iglesia local.

Teatros, clubes y hoteles, sobre todo en las ciudades primadas, añadían una apariencia impresionante a las cambiantes fachadas del centro de la ciudad. El palacio de Bellas Artes en Ciudad de México, los teatros municipales de Río de Janeiro y Caracas, el teatro Colón en Buenos Aires, el Politeama en Lima o el teatro Solís en Montevideo reflejan el deseo de las elites nacionales de tener un local donde pudieran darse funciones de ópera y teatro y, lo que tal vez era más importante, un lugar para ver y ser visto. Los imponentes vestíbulos, los anfiteatros de mármol, las colgaduras, las butacas tapizadas de terciopelo, la moderna iluminación y los efectos escénicos, a menudo rivalizaban con los de Milán, Londres o Nueva York y atraían a algunos de los mejores intérpretes mundiales de la Scala, el Covent Garden y la Metropolitan Opera House. En las calles próximas había otros lugares donde la elite se reunía para divertirse, que eran cada vez más frecuentados por prósperos representantes de las clases medias. Estos teatros, cines, restaurantes, clubes particulares y cafés satisfacían los deseos de los ricos de tener lo mejor y más reciente de Europa.

También se hacían grandes esfuerzos por embellecer el centro de las ciudades, especialmente las plazas principales. Estatuas, árboles, jardines, bancos y surtidores se instalaban, suprimían o mejoraban siguiendo el empeño de la elite local de crear la mejor imagen posible. Las calles adyacentes habían sido las primeras en pavimentarse y en recibir luego las mejoras técnicas más recientes, ya fueran adoquines de madera o una capa de asfalto. Del centro partían las líneas de tranvías, que al principio eran tirados por caballos y posteriormente se electrificaron. Conexiones de agua y de alcantarillado, la utilización de petróleo, luego gas y finalmente electricidad para el alumbrado público, la instalación de teléfonos,

la recogida de basuras, el barrido de las calles, la protección que proporcionaban la policía y los bomberos, todas estas cosas ocurrían por primera vez invariablemente en el centro y continuaban siendo mejor mantenidas, más modernas y más eficientes en las zonas próximas a la plaza principal. ✓

Todos estos cambios produjeron una reconstrucción considerable de la ciudad latinoamericana. En los tiempos coloniales y en el siglo XIX, la gente rica había vivido siempre cerca de la plaza principal, donde se hallaban situadas las instituciones del poder y del prestigio, además de las comodidades urbanas. En este esquema, las clases bajas, exceptuando los sirvientes que vivían en casa de las personas acomodadas, ocupaban la periferia de las ciudades. Con la explosión demográfica de la ciudad a finales del siglo XIX, las preferencias residenciales de las elites, así como de los nuevos sectores intermedios formados por profesionales liberales, comerciantes e industriales, empezaron a cambiar. Más que los medios de transporte, la industria o el urbanismo, fueron sus demandas las que guiaron la dirección y el momento del crecimiento hacia fuera de cada una de las ciudades. Dado que la plaza y la zona central conservaban su atractivo para la elite y los sectores intermedios, la mudanza se hacía al terreno elevado más próximo, que ofreciera espacios más amplios, facilidad de comunicación con el centro de la ciudad, además de intimidad y retiro. De esta manera, las gentes acomodadas, al elegir nuevas zonas residenciales y adoptar estilos de vida que requerían más espacio y ostentación, empezaron a cambiar en gran medida el trazado físico de la antigua ciudad, cuyo centro era la plaza, sobre todo a partir de 1900, y se acercaron más al modelo de ciudad norteamericana y europea, que estaba orientada al barrio residencial periférico. Al mismo tiempo, siguieron prestando mucha atención a la ciudad central como foco principal de trabajo y diversión, con el resultado de que la zona de alrededor de la plaza principal adquirió todavía más importancia y más encanto, incluso cuando ya no era una zona residencial.

LAS CONSECUENCIAS POLÍTICAS DE LA URBANIZACIÓN

En general, el crecimiento urbano ha surtido un efecto mínimo en el gobierno municipal. La debilidad y la pobreza tradicionales de la autoridad municipal que caracterizaran la época colonial continuaron existiendo en el siglo XIX y han llegado hasta nuestros días. Si las ciudades desempeñaron un papel importantísimo en el control que los españoles y los portugueses ejercían sobre sus respectivos imperios americanos, ello se debió principalmente a que eran la sede de los militares y los funcionarios administrativos nombrados y dirigidos desde Madrid y Lisboa. La máxima autonomía que el gobierno imperial daba a la población o ciudad era la necesaria para regular los pesos y medidas, cuidar las calles y el alumbrado, y supervisar a los vigilantes nocturnos. La falta casi total de recursos financieros era una garantía más de que este nivel de gobierno no ejercería ningún control ni poder efectivo. Tan hueco era el poder, que las autoridades imperiales incluso permitían una representación local limitada mediante la venta de escaños municipales (o la elección a los mismos), cuyo valor era solamente honorífico.

Las nuevas naciones independientes heredaron instituciones municipales débiles. Los caciques locales y los caudillos rurales ejercían la autoridad efectiva, y cuando decidían legitimar su gobierno recurrían a instituciones políticas nacionales o provinciales, pero no a las municipales. Al producirse la expansión de las ciudades y hacerse más apremiantes los problemas relacionados con la salud pública, la higiene, los transportes y la seguridad, una vez más fueron las autoridades nacionales y provinciales, pero no el gobierno municipal, las que proporcionaron instrucciones, dinero y soluciones. Las ciudades comerciales-burocráticas, con acceso a la combinación de riqueza y poder administrativo de la nación o la provincia, eran las que mejor podían resolver estos problemas de crecimiento. Y en toda América Latina, quien en esencia gobernaba las ciudades era el jefe de policía, el comandante de la guarnición u otro representante de la autoridad superior, pero no los concejales municipales. Al mismo tiempo, la actividad política durante estos decenios, generalmente, no iba dirigida a buscar soluciones de los problemas urbanos, sino que, en vez de ello, tenía que ver con problemas regionales y nacionales.

Desde el punto de vista de la cambiante estructura del poder en el nivel nacional, la creciente importancia de las ciudades en el período 1870-1930 dio origen a varios ajustes importantes de las percepciones y los cometidos. El primero de ellos fue una perspectiva cada vez más urbanizada, y pocos comentarios requiere porque ya estaba casi terminado al empezar el período. En todos los países principales de América Latina, el final de la época de los caudillos rurales había empezado a mediados del siglo XIX. Durante los decenios inmediatamente posteriores a la eliminación de los controles imperiales administrativos desde Madrid y Lisboa, gran parte de la autoridad había vuelto a poder de las familias terratenientes locales, especialmente las que podían formar, empleando los trabajadores de sus haciendas, fuerzas militares nutridas aunque mal preparadas. El terrateniente, transformado en poderoso caudillo rural, se había convertido así en la fuerza política decisiva en toda América Latina. Que los países experimentaran períodos prolongados de anarquía o, al contrario, alcanzaran rápidamente un estado de orden autoritario y de estabilidad dependía en gran parte de la rapidez con que, de las luchas entre caudillos locales, surgiera un caudillo dominante que supiese ejercer su autoridad sobre los demás. En ese proceso de establecimiento del control nacional, sin embargo, estos caudillos rurales ya no podían depender exclusivamente de fuerzas militares irregulares compuestas por campesinos. Cada vez recurrían más a los habitantes de las ciudades en busca de recursos financieros, pericia y apoyo. Y paulatinamente el propio caudillo rural se transformó en hombre de ciudad y, debido a ello, acabó perdiendo su base de poder en el campo.

Otro fenómeno afín ocurrió en el seno de las clases altas. Cuando la población y el comercio hicieron que el tamaño y la riqueza de las ciudades crecieran enormemente, las gentes acomodadas y poderosas tendieron más y más a residir en ellas y adoptar una perspectiva urbana. También aumentó progresivamente su dependencia de las ciudades y, en especial, de la capital de la nación. No toda la clase alta vivía en la capital, pero empezó a formar una elite nacional única que estableció su principal centro de poder y liderazgo en aquella, donde vivían muchos de sus miembros, al menos durante temporadas. Incluso cuando residían

en capitales provinciales, en poblaciones o en fincas rurales, mantenían una comunicación estrecha con los acontecimientos y los colegas de la capital. Esta creación de una elite nacional fomentó a su vez la sustitución del hombre fuerte o caudillo individual por un gobierno institucionalizado que se componía de un ejecutivo poderosísimo, nombrado por consenso de la elite, y un brazo legislativo, cuyo papel era principalmente consultivo y estaba formado y controlado por la misma elite.

Esta dominación ejercida por una elite nacional acabó provocando una reacción alimentada, a su vez, por el aumento del tamaño, la riqueza y la diferenciación social de los principales centros urbanos. La aparición y el crecimiento de grupos nuevos, tales como un estamento militar más profesional (antes, durante y después de la primera guerra mundial), los estudiantes universitarios (en especial con la propagación del movimiento de reforma universitaria desde la ciudad argentina de Córdoba a partir de 1918), las organizaciones laborales y, sobre todo, las clases medias administrativas, profesionales y comerciales, ensancharon la base de los que aspiraban a participar en el gobierno.

Debido a las protestas y la influencia de elementos de clase media en particular, empezaron a introducirse cambios que alteraron significativamente el grado de control político que ejercían las elites nacionales en varios países latinoamericanos. Partidos políticos de base más amplia, la creciente participación electoral y programas políticos cuyo objetivo era beneficiar a sectores más amplios de la población fueron, finalmente, consecuencias políticas del crecimiento de las ciudades principales.

En toda América Latina habían florecido partidos políticos desde comienzos del siglo XIX, pero eran sólo facciones que apoyaban a caudillos rurales o, más adelante, coaliciones en el seno de la elite nacional. Los líderes podían movilizar a peones y trabajadores para que votasen, del mismo modo que podían movilizar sus recursos económicos o sus fuerzas militares irregulares para las confrontaciones decisivas. Pero, en el mejor de los casos, los resultados de las elecciones habían sido determinados de antemano por las maniobras que tenían lugar entre estos grupos de la elite y, por ende, no llevaban aparejada ninguna participación popular en el proceso político. A causa del creciente tamaño de las poblaciones urbanas a finales del siglo XIX, especialmente de los grupos intermedios que no tenían acceso a la elite ni a la clase alta, pero que se distinguían de la masa de trabajadores manuales por su educación, sus ingresos y sus actitudes, a la elite le resultaba cada vez más difícil seguir controlando la política. De entre las clases medias urbanas surgieron líderes políticos que formaron sus partidos propios o ensancharon la base de los que ya existían. Por medio de periódicos, mítines públicos, desfiles y manifestaciones lograron movilizar a un número creciente de ciudadanos contra la corrupción, por ejemplo, o contra la inflación, y a favor de una mayor participación en las decisiones políticas. Hasta en las rebeliones tomaba parte un número considerable de elementos civiles de las ciudades, por ejemplo en Buenos Aires en 1890, en Lima, Guayaquil y Quito en 1895, y en Asunción en 1904. Y pocos golpes de Estado o regímenes duraban mucho sin contar, como mínimo, con la aquiescencia de las clases medias urbanas. En 1911, la oposición de la clase media urbana influyó en la caída de Porfirio Díaz en México, además de desencadenar un decenio de guerra y rebelión alimentadas

por tensiones e injusticias que llegaban mucho más allá de las principales ciudades mexicanas. Las clases medias urbanas estuvieron, hasta cierto punto, detrás de la subida al poder de José Batlle y Ordóñez en Uruguay en 1903 y, de forma más temporal, tras la administración de Nicolás de Piérola de 1895 a 1899 en Perú. En Argentina, a consecuencia del atractivo y el poder del Partido Radical en la relativamente urbanizada zona costera después de 1890, la elite gobernante aceptó el sufragio universal para los varones en 1912 y, cuatro años después, entregó la presidencia al caudillo radical Hipólito Yrigoyen. En Chile, Arturo Alessandri, al abogar por reformas políticas y sociales en las elecciones de 1920, se hizo eco de muchas de estas actitudes de la clase media, y lo mismo cabe decir de las intervenciones militares de 1924 y 1925. Durante el mismo decenio, la ruptura de Augusto Leguía con la tradicional elite hacendada de Perú, sus cuantiosos desembolsos en obras públicas y burocracia gubernamental, y el consiguiente acceso de elementos nuevos a posiciones de influencia política y económica, prepararon el camino para las llamadas más radicales de la Alianza Popular Revolucionaria Americana (APRA) y su líder, Víctor Raúl Haya de la Torre.

Los primeros pasos hacia una participación política más amplia los dieron principalmente las clases medias de las ciudades, cuyos componentes eran empleados administrativos. Con frecuencia lograban que estudiantes y sectores del ejército apoyaran sus programas reformistas, a la vez que líderes «populistas» empezaban a hacer llamamientos a la clase trabajadora. Pero sus primeros éxitos solían deberse a que parecían tan desorganizados y, al mismo tiempo, se parecían tanto a las elites nacionales en sus actitudes y antecedentes que despertaban pocos temores y poca resistencia en estas mismas elites. A medida que el control político de las elites nacionales empezó a debilitarse, el objetivo limitado de una mayor participación solía dar paso al deseo de sustituir a dichas elites en el poder. En esta situación, la falta de unidad o de objetivos de las clases medias, la misma que había servido para aplacar los temores de la elite, acabaría siendo su perdición. En los decenios que siguieron a 1930, esta debilidad permitió que tomaran la iniciativa elementos más disciplinados, por ejemplo los militares y los obreros.

CONCLUSIÓN

En el presente capítulo se ha resumido un proceso de urbanización rápida, concentrada especialmente en las ciudades primarias y primadas de América Latina durante las postrimerías del siglo XIX y los comienzos del XX. En 1930 lo que antes era una parte del mundo abrumadoramente rural ya podía jactarse de tener metrópolis como Buenos Aires, Río de Janeiro y Ciudad de México. La proporción de la población nacional que vivía en centros urbanos con más de 20.000 habitantes oscilaba entre un tercio en Argentina y Chile y, aproximadamente, un 15 por 100 en otros países importantes. En unos cuantos países, la mitad de la población vivía en asentamientos de más de 2.000 habitantes. El intercambio comercial alimentaba la mayor parte de esta expansión urbana. El incremento de las exportaciones de materias primas a las naciones en vías de industrialización de Europa y América del Norte, y de los bienes de consumo que

se recibían de dichas naciones, respondiendo en gran parte a nuevas demandas de los centros urbanos, estimularon el crecimiento de los centros de elaboración y de minería, los puertos, las terminales ferroviarias y, sobre todo, las capitales nacionales y provinciales. Al producirse la expansión tanto de las ciudades como de la riqueza, las clases altas, especialmente en los grandes centros urbanos, se alejaron de su anterior ubicación de alrededor de la plaza principal y buscaron mejores lugares de residencia en terrenos más elevados de la periferia. Las gentes acomodadas, sin embargo, siguieron estrechamente vinculadas por los negocios, las diversiones y la tradición a la zona de la plaza y, por consiguiente, dedicaban esfuerzos y dinero a embellecerla y modificarla. El crecimiento de las ciudades, que alcanzó la mayor evidencia en las capitales nacionales y en unas cuantas capitales estatales o provinciales, fomentó y facilitó la formación de elites nacionales progresistas. Pero en 1930 estas elites, que en su mayor parte habían sustituido a los caudillos rurales de principios del siglo XIX con instituciones de gobierno representativo que respondían a su dominación, ya se encontraban, a su vez, bajo la creciente presión que ejercían nuevos grupos urbanos, especialmente las clases medias, para que compartieran dicho control o renunciaran a él. Así pues, en los años comprendidos entre 1870 y 1930, la ciudad desempeñó un papel crítico en el desarrollo económico, social y político de América Latina.