

Desarrollo histórico del sistema urbano venezolano: modelos de organización

*The historical development of the venezuelan urban system:
models of development*

Carlos Andrés Amaya*

Resumen

El presente trabajo tiene como objetivo principal sistematizar y sintetizar el desarrollo histórico del Sistema Urbano de Venezuela, a través del análisis de sus principales fuerzas o principios organizativos y de las estructuras y relaciones resultantes. La síntesis se realiza sobre la base de una periodización que resume las particularidades del Sistema Urbano en cada momento histórico y permite las debidas comparaciones internacionales, en términos de las relaciones estáticas, esto es, la distribución geográfica de las ciudades, la curva rango-tamaño y las funciones regionales dominantes; igualmente, en términos de las relaciones dinámicas esto es, el conjunto de interacciones o flujos de intercambio y las redes en las cuales operan.

Se reconocen cinco períodos históricos o modelos de crecimiento del Sistema Urbano Venezolano a saber:

1. Conquista y poblamiento mediante el cual el crecimiento del Sistema Urbano es el resultado del proceso de conquista y fundación de ciudades;
2. Agro-exportador, en el cual el crecimiento dependió de la producción de frutos y materias primas tropicales y su colocación en los mercados internacionales;
3. Petrolero, cuyo crecimiento fue el resultado de la exportación y explotación de los recursos de hidrocarburos;
4. Sustitución de importaciones, cuyo motor de crecimiento fue la inversión de la renta petrolera a través de una industrialización sustitutiva;
5. Promoción de exportaciones no tradicionales, en el cual el crecimiento en el Sistema Urbano es el resultado de un modelo económico que privilegia las exportaciones no tradicionales y la competitividad, dentro del marco de una economía globalizada.

Palabras clave: Venezuela; sistema urbano; desarrollo histórico; modelos de organización.

* Universidad de Los Andes, Escuela de Geografía, Mérida-Venezuela.
E-mail: carhamay@ula.ve

Abstract

The aim of this essay is to resume the historical development and growth of the Venezuelan Urban System, through the analysis of the principal forces or organizing principles and the resulting structures and relationships. This synthesis is based on some historical particularities of Venezuela: The so called models of development. Also based in terms of the geographical distribution of cities, the rank-size rule, the dominant regional functions and the development of the urban network.

It is possible to recognize five historical or development models as follows:

1. Conquest and Initial Settlement, in which growth within the urban system is the result of the foundation of cities and towns;
2. Export of Traditional Products, with growth depending on the exploitation and exportation of colonial products (fruits and minerals);
3. Oil, in which oil exports became the organizing principle of the urban system;
4. Imports Substitution, whose force of development was the selective industrialization in some regions of the country;
5. The Promotion of Non-Traditional Exports, in which growth mechanisms are the result of the development of new export strategies within the global economy.

Key words: Venezuela; urban system; historical development; organization models.

Introducción

El sistema urbano como elemento importante de la estructura espacial, se define como un conjunto de objetos (en nuestro caso las ciudades), más las relaciones directas e indirectas entre los atributos (propiedades de los objetos) (Celis, 1988). Las relaciones de un sistema son las posiciones relativas (relaciones estáticas) y las interacciones (relaciones dinámicas) que comunican y dan cohesión al sistema.

En el caso de los sistemas urbanos, sus relaciones son las posiciones de las ciudades en el espacio geográfico (distribución horizontal), el número de ciudades en cada tamaño que hay en el sistema (distribución vertical), las complementariedades funcionales (base económica y función regional), y las

interacciones o flujos de información, personas (migraciones o viajes) y artículos, estos últimos en términos de comercio, importación y exportación (Racionero, 1978). En conjunto determinan la organización y funcionamiento del sistema urbano.

La organización y funcionamiento del sistema urbano está determinado por la combinación de diferentes principios o fuerzas que se estructuran en diferentes condiciones históricas. De allí la necesidad de analizar los contextos históricos en que se desarrollan las distintas fuerzas o principios organizativos.

El presente trabajo tiene como propósito principal sistematizar y sintetizar el desarrollo histórico del

sistema urbano de Venezuela a través del análisis de las principales fuerzas o principios organizativos y de las estructuras y relaciones resultantes. En tal sentido la propuesta gira en torno a una periodización que resuma las particularidades del país pero que a su vez permita las debidas comparaciones internacionales.

Se trata, en general, de responder dos interrogantes fundamentales a saber: 1- ¿Sobre que bases es posible diferenciar históricamente la evolución del sistema urbano venezolano? 2- ¿Cómo caracterizar cada período en términos de su organización y funcionamiento? Para tal fin se propone el enfoque de los modelos de desarrollo, bajo la premisa de que su estudio permite examinar, en períodos de tiempo relativamente significativos, la naturaleza de los principios organizativos, especialmente las fuerzas internas y externas que los determinan.

El trabajo sigue un esquema similar al utilizado por Simmons (1978), en el cual, como producto de una revisión bibliográfica, se modela la organización y funcionamiento histórico del sistema urbano norteamericano y se identifica, en cada modelo, sus aspectos relevantes a través de un cuadro síntesis.

Modelos de organización del Sistema Urbano Venezolano

La evolución económica y social de Venezuela no escapa del curso histórico

que, en general, caracteriza al subcontinente latinoamericano. Sin embargo, dentro de esa evolución, Venezuela constituye en algunos aspectos, un caso singular: Sigue, desde la Conquista y la Colonización, hasta finales del siglo XIX, el curso histórico que es común a la mayoría de los países de la región; pero continúa, en el siglo XX, una trayectoria particularmente diferenciada del resto de Latinoamérica (Malavé, 1974). Esa particularidad se la da el surgimiento de modelos de desarrollo que tienen su fundamento en la extraordinaria dotación de recursos naturales, en especial los yacimientos de hidrocarburos. Esos modelos, que definen el conjunto de relaciones políticas, económicas, sociales y espaciales de Venezuela, son el resultado de ciertas condiciones materiales, donde la renta petrolera ha desempeñado un papel de primer orden como fuente de ingresos para financiar los proyectos nacionales que han estructurado las élites políticas y económicas del país (España y Manzano, 1995).

Esa particularidad del desarrollo histórico venezolano ha creado la necesidad de redefinir los períodos de organización espacial y, dentro de ellos, los del sistema urbano, como una manera de sintetizar los diferentes principios organizativos, sus estructuras y sus relaciones dinámicas preponderantes. En ese sentido, varios autores han descrito y discutido el proceso de desarrollo histórico del

sistema urbano de Venezuela. Dependiendo de sus disciplinas y de la escala en tiempo y espacio en las cuales enfocan sus trabajos, han trabajado en diferentes temas interpretativos, aunque en la mayoría de los casos coincidiendo en algunos principios básicos y en algunas estructuras organizativas. La mayor coincidencia recae en el análisis de la distribución espacial de los asentamientos urbanos, el tamaño de las ciudades, los flujos y las redes de transporte y, particularmente, la dinámica de crecimiento dentro del sistema. Este último es el criterio taxonómico que se usa a continuación, en el cual se distinguen cinco modelos:

1. Conquista y Poblamiento: el crecimiento dentro del sistema urbano es el resultado del proceso de conquista del territorio venezolano a través de la fundación de ciudades;
2. Agro-exportador: el crecimiento urbano dependió de la producción de frutos y materias primas tropicales y su colocación en los mercados internacionales;
3. Petrolero: el crecimiento urbano fue el resultado de la explotación y exportación de los recursos petroleros;
4. Sustitución de importaciones: el crecimiento urbano tuvo su motor en la inversión de la renta petrolera a través de un proceso de industrialización por sustitución de importaciones;

5. Promoción de exportaciones no tradicionales: el crecimiento urbano es el resultado de un modelo económico que privilegia las exportaciones no tradicionales y la competitividad.

Cada modelo, aunque tiene su propia época y su propia estructura organizativa, es concebido como un agregado histórico, es decir, como uno en el cual se sientan las bases del futuro desarrollo del sistema.

A continuación se describen sus principales características.

Conquista y poblamiento

La población indígena precolombina de Venezuela estaba ampliamente distribuida a través del territorio. Sus economías eran esencialmente autosuficientes de tal manera que había poco intercambio entre ellos. Los asentamientos más importantes estaban localizados en los Andes y en el Centro norte- agricultura- y cerca de la Costa-pesca- (Véase a Morón, 1964; Medina, 1977). Al arribo de los españoles, los asentamientos indígenas fueron destruidos (Arcila Farias, 1957), pero el patrón de distribución geográfico permaneció inalterable durante los primeros años de la Conquista. En realidad fue reforzado. Los asentamientos españoles iniciales fueron creados a lo largo de la costa caribe, en los Andes y en el Centro Norte,

cerca y en los sitios de antiguos asentamientos indígenas, los cuales presentaban excelentes condiciones geográficas para actividades militares y el desarrollo de la agricultura y el comercio (Amaya, 1979).

La organización del espacio de Venezuela durante los siglos dieciséis y diecisiete estaba condicionado por aspectos de la vida material: el comercio de esclavos, la violenta y compulsiva transformación de la población indígena en esclavos y sirvientes, y por el escaso desarrollo de los sistemas productivos (Brito Figueroa, 1961). En gran parte de lo que hoy es Venezuela, la fundación de un pueblo envolvía no sólo la distribución de tierras entre los miembros de la comunidad (españoles), sino también la de indios, quienes eran vistos como los medios para cultivar la tierra (Bernstein, 1964; Robinson, 1971). Esto explica porque los españoles tomaron ventaja del patrón de asentamiento precolombino.

Además de esto, el relieve, la localización geográfica y la accesibilidad, también influenciaron el proceso de poblamiento. Esta influencia puede ser vista en el período inicial de fundación de ciudades, pues entre los cinco primeros asentamientos fundados en Venezuela cuatro eran costeros: Cubagua y Cumaná en el este; Coro y Borburata en el oeste y en el centro norte. El quinto, El Tocuyo, fue fundado cerca del río Tocuyo el cual conecta los andes con la costa noroccidental.

Los colonizadores españoles tendieron a crear pueblos en las partes más accesibles de cada territorio, proceso previamente definido por la Corona española para propósitos militares y administrativos. Las tierras más accesibles se hallaban a lo largo de la costa, los bancos de los ríos y los piedemontes. Desde allí era posible explorar otras áreas, de acuerdo con las dificultades de acceso. La mayoría de los exploradores seguían la dirección de los valles y el curso principal de los ríos o cruzaban las tierras planas que no ofrecían obstáculos.

El desarrollo de actividades económicas y productivas fue un factor decisivo que dio características particulares al patrón inicial de asentamientos. Al comienzo del período colonial, la búsqueda de perlas condujo a la fundación de asentamientos como Cubagua, Cumaná y la Asunción, en la costa oriental del país. La isla de Margarita, donde esta actividad era más intensa, se convirtió en una de las áreas más densamente pobladas durante el siglo dieciséis. En la medida que los recursos perlíferos se agotaron, al final de ese mismo siglo, algunos de los asentamientos, incluidos Cubagua, gradualmente desaparecieron y la población migró a otras regiones (Vila, 1960). A diferencia de otros países latinoamericanos, la explotación de metales preciosos tuvo un impacto limitado en la fundación de ciudades en Venezuela. Muchos de los asentamientos inicialmente fundados

cerca de las minas desaparecieron al final del periodo colonial debido a su limitada producción. Muchas de las áreas potencialmente ricas en recursos mineros (Guayana, por ejemplo), estaban localizadas lejos de la costa en áreas de difícil acceso.

La ganadería jugó un papel especial en el poblamiento de los llanos. Alrededor de las haciendas ganaderas, se formaron algunos asentamientos. Algunos de ellos se convirtieron en aldeas y pueblos (v.g. El Sombrero, Calabozo, Barbacoas). En otros casos la producción ganadera facilitó el desarrollo de centros poblados en localizaciones estratégicas, como Barinas en el piedemonte suroccidental.

Las plantaciones de cacao, cultivadas con mano de obra esclava, facilitaron el desarrollo de asentamientos a lo largo de la costa desde la cuenca del Unare, en el este, hasta la cuenca del Yaracuy, en el oeste, y, en general, en tierras entre el nivel del mar y 500 metros de altitud. Las plantaciones de cacao también jugaron un importante rol demográfico ya que determinaron la formación de áreas con un predominio de población negra (traída desde África como esclavos). Tales áreas, que tienen una gran persistencia en el tiempo, son: 1. La costa caribe, delimitada por la península de Paraguaná y el Golfo de Paria; 2. Los valles de Aragua y Barlovento; 3. La cuenca del Yaracuy y 4. la parte sur del Lago de Maracaibo (Brito Figueroa, 1961).

Las plantaciones de café facilitaron el poblamiento de algunas áreas en colinas de las cordilleras de los Andes y la Costa (v.g. Trujillo, Mérida, Chacao, Aragua). Sin embargo, el impacto inicial de las plantaciones de café fue reducido debido a la pequeña escala de producción y de las limitaciones del mercado.

El proceso de poblamiento se concentró en los puntos más accesibles del país. En otras áreas este proceso fue tardío. En Guayana, por ejemplo, este proceso fue muy lento. Allí, aunque el río Orinoco constituía una localización ideal, en términos de transporte y recursos pesqueros, la colonización inicial no venció los obstáculos naturales representado por los densos bosques. Sólo las misiones religiosas establecieron algunos centros y fincas ganaderas de menor importancia.

El período de poblamiento en Venezuela comenzó en 1500-1550 con la fundación de Cubagua, Cumaná, Coro, Borburata y El Tocuyo (Vila, 1969). Entre 1551 y 1600, algunas de las ciudades más importantes de Venezuela fueron fundadas. Algunas de ellas permanecen en el tope de la jerarquía urbana: Caracas, Maracaibo, Valencia, San Cristóbal, Mérida, etc. La razón para ello es que mientras los primeros asentamientos fueron fundados como puntos iniciales de colonización del interior, aquellos fundados entre 1551 y 1600 fueron establecidos como puertos o centros administrativos (Amaya, 1979).

El proceso de poblamiento se aceleró durante el siglo XVII como resultado

del desarrollo de nuevos productos para la exportación. La expansión de los mercados europeos para los productos tropicales y la expansión de la fuerza de trabajo facilitó este proceso. Debido a que las tierras más fértiles y accesibles se encontraban en la zona norte, en los andes y en los llanos altos, fue allí que el proceso de poblamiento posterior ocurrió (Robinson, 1969). La mayoría de los nuevos asentamientos fundados durante el siglo XVII nunca llegó a ser más que centros locales y en muchos casos estuvieron dependiendo del desarrollo de los centros establecidos anteriormente.

La mayoría de las ciudades fundadas en los siglos XVI y XVII estaba situada en la mitad occidental del país en un corredor que va desde San Cristóbal a Caracas, y en un pequeño corredor de la costa oriental.

Para resumir, se puede afirmar que el patrón de poblamiento urbano inicial (v.g. siglos XVI y XVII), incluyó un grupo de ciudades costeras, un gran número de ciudades intermontanas dentro de la región central y los andes, y algunos centros en los piedemontes. Sólo los asentamientos periféricos del Orinoco se mantuvieron fuera de estas zonas de poblamiento.

El modelo agroexportador

El desarrollo económico y espacial de Venezuela fue desde el comienzo fuertemente condicionado por factores

externos. La Venezuela del período colonial inicial estuvo caracterizada por una serie de limitadas economías regionales ligadas directamente con la Corona española y sin lazos permanentes entre ellas. La formación y desarrollo de un sistema de regiones mutuamente dependientes fue retardado por el limitado desarrollo de las redes de transporte y las comunicaciones internas. Sólo estructuras complementarias orientadas hacia la Metrópoli española fue desarrollada, en forma similar al modelo descrito por Taaffe, Morrill y Gould (1963).

Durante los tres primeros siglos la economía colonial venezolana se organizó sobre la base de un grupo de pequeños puertos y postas comerciales a lo largo de la costa Caribe y del lago de Maracaibo. En aquel tiempo la organización espacial de la economía estaba condicionada a la extracción de materias primas para satisfacer las necesidades de los mercados europeos. Bajo estas condiciones, el desarrollo de adecuadas facilidades portuarias era crucial al igual que lo fue el proceso de descubrir depósitos minerales.

Una consecuencia de la forzada orientación económica hacia los mercados españoles era que los focos a través de los cuales el comercio se movilizaba -los puertos costeros-, llegaron a ser los centros de crecimiento económico. Las regiones que producían para la exportación se organizaban alrededor de estos puertos. El interior de Venezuela permanecía desconectado

de la economía colonial con la excepción de lazos entre los puertos y sus hinterlands inmediatos.

Como señala Hussey (1934), el sistema de comercio entre Venezuela y España estaba estructurado en un esfuerzo por monopolizar el comercio local y protegerlo de la competencia francesa, británica y holandesa. Una vez que el sistema de comercio fue regulado, permaneció inalterado hasta la segunda mitad del siglo XIX. Bajo estas condiciones, las rutas de comercio y los puertos fueron especialmente designados por la Corona española, la cual establecía el control sobre las actividades mercantiles y decidía cuales productos debían ser exportados a España. Esto favoreció a los puertos con hinterlands más productivos dentro de las limitaciones de transporte y tecnología. Dentro de ellos, Maracaibo, Coro, Borburata (más tarde desplazado por Puerto Cabello), La Guaira, Barcelona, Cumaná y Porlamar, constituyeron los puntos desde los cuales se establecieron relaciones directas con la Corona. Entre ellos, Maracaibo, Coro, Barcelona, Cumaná y Porlamar, también funcionaron como centros administrativos provinciales.

El comercio entre España y Venezuela incluía varios productos (cacao, café, algodón, caña de azúcar, añil), pero el cacao era el principal producto debido a la creciente demanda en Europa por el chocolate. De hecho este producto llegó a ser la principal fuente de crecimiento económico en

muchas partes de Venezuela, especialmente en los valles paralelos a la costa caribe por debajo de los 500 metros de altitud (Parra Pérez, 1964). Las actividades orientadas hacia la exportación fueron igualmente organizadas en las tierras más accesibles del interior, donde algunos asentamientos habían sido previamente creados. Algunos centros establecieron contacto directo con los puertos de exportación a través de líneas de penetración débilmente desarrolladas. Los productores de algunos centros del interior (v.g. Mérida, Guanare, Barinas, Valencia), tomaron ventaja de líneas naturales de comunicación, como los valles, para transportar sus productos a los puertos más inmediatos.

El desarrollo y crecimiento de los puertos durante el siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII fue muy lento, al igual que lo fue el desarrollo económico y el crecimiento de la población. En 1607, por ejemplo, la población de Venezuela estaba estimada en unos 80.000 habitantes, una cifra que aumentó a unos 200.000 habitantes en 1767 (Arellano Moreno, 1960). El comercio exterior era igualmente reducido. Esto era principalmente una consecuencia del bajo nivel de productividad del sistema económico basado en la "encomienda" pues este modo de producción llegó a ser improductivo (Gonzalez Abreu, 1974). Además, la limitada demanda externa por los productos tropicales se convirtió en una barrera al desarrollo económico.

Los puertos servían como lugares de residencia de los más prominentes hacendados (encomenderos), como centros de intercambio de los productos artesanales, como centros de transferencia para el embarque de productos hacia España, y como centros administrativos y militares. Pocas actividades productivas y culturales domésticas fueron desarrolladas. En general, la función principal de los puertos era el embarque de ganancias desde los territorios coloniales hacia España. Alrededor de 1610, por ejemplo, los mayores centros urbanos apenas habían alcanzado un tamaño demográfico cercano a los 5.000 habitantes (Rojas, 1972).

Fue solo durante la segunda mitad del siglo XVII que la economía y la población crecieron como resultado de la declinación de las encomiendas y su sustitución por un sistema más productivo de explotación de la tierra basado en el trabajo esclavo: la plantación. Este difería de las encomiendas en que era una unidad económica abierta sin ninguna subdivisión de tierras que usaba una mayor y más productiva fuerza de trabajo. Aunque el tabaco y el añil fueron incorporados como productos de exportación, el cacao siguió siendo el producto líder (Olavarría, 1965).

El desarrollo de la economía de plantación ocurrió paralelamente y fue, quizás, una consecuencia de la expansión de la demanda en Europa por el cacao y el tabaco. Debido a las

excelentes condiciones climáticas de Venezuela, al igual que por el trato preferencial acordado por la Corona, el desarrollo de la economía de plantación dio origen a una expansión económica y demográfica. En 1800, por ejemplo, la población de Venezuela fue estimada entre 500.000 y 700.000 habitantes (Arellano Moreno, 1960). Similarmente, ocurrió una intensificación y extensión de las áreas de integración económica a través de un incremento de las conexiones comerciales entre los puertos y el interior de los territorios.

El sistema de comercio entre Venezuela y España, que consistía en una forzada selección de puertos, rutas y productos, favoreció el desarrollo de varios puertos a lo largo de la costa Caribe y del lago de Maracaibo, como fue visto anteriormente. Ninguno de estos puertos llegó a ser claramente dominante en las exportaciones y las importaciones ni en funciones políticas y administrativas. Cada región portuaria mantenía contactos directos con la Corona y no existían relaciones laterales algunas. Esto fue el resultado de la organización política y administrativa anterior a 1777. Las antiguas provincias (Caracas, Maracaibo, Cumaná, Margarita y Guayana), que hoy día constituyen Venezuela, no estaban integradas en una unidad política y administrativa. Ellas dependían de los Virreinos de nueva Granada (Bogotá) y Santo Domingo, los cuales a su vez estaban bajo control directo de España. El

comercio entre las provincias estaba prohibido, y sólo contactos directos con Bogotá, Santo Domingo o España, eran permitidos.

El sistema político - administrativo fue modificado en 1777 creándose la Capitanía General de Venezuela, la cual tuvo su capital en Caracas, quedando las restantes provincias bajo su subordinación (Morón, 1964). La nueva organización permitió que la nueva Venezuela fuera formalmente estructurada.

La creación de la Capitanía General de Venezuela modificó el anterior patrón espacial de organización, dominada por un conjunto de pequeños puertos, mientras que el eje Caracas - La Guaira, emergía como el centro de dominación político y económico. Allí se concentraron las actividades comerciales y administrativas más importante. La proximidad de Caracas al puerto de La Guaira y su localización central, facilitó, de esta manera, su expansión política, social y económica. El fácil acceso a otras provincias de la región Caribe, aseguró un rol prominente del eje Caracas - La Guaira en el comercio, gracias a la libertad para comerciar otorgada por España a sus provincias. En los años finales del siglo XVIII Caracas se había convertido en la ciudad más importante de Venezuela y La Guaira había emergido como el principal puerto para las exportaciones e importaciones.

El desarrollo y la integración de los hinterlands constituye a partir de

ese entonces una nueva fase en la organización del sistema urbano, la cual estuvo caracterizada por la definitiva incorporación de los asentamientos del interior del país a la economía mercantil, cubriendo un período de más de un siglo: desde 1800 hasta 1920, aproximadamente.

Dos factores principales contribuyeron al desarrollo e integración de los hinterlands: el surgimiento de nodos intermedios y el desarrollo de redes locales de transporte, especialmente los ferrocarriles.

El surgimiento de nodos intermedios constituyó una importante fase en la integración de la economía agro-exportadora. El comercio se movió más allá de los hinterlands portuarios y se expandió hacia el interior. La expansión de la demanda europea por los productos tropicales y materia prima durante el siglo XIX, puso en acción una serie de procesos económicos y espaciales y una serie de reajustes que afectaron el anterior patrón de asentamientos. El hecho más importante fue el desarrollo de nuevos cultivos y la expansión de los hinterlands agrícolas. Al final de la primera mitad del siglo XIX, el café ya había reemplazado al cacao como el principal producto de exportación, como resultado de cambios en la demanda mundial.

Las plantaciones de café rápidamente se expandieron a los numerosos valles intramontanos del occidente, centro y oriente del país, con excelentes condiciones para su producción. Otros

cultivos como el algodón y el tabaco, al igual que la actividad ganadera, expandieron su producción y permitieron la incorporación de otras regiones a las actividades comerciales de exportación. La expansión de la agricultura de exportación reforzó el rol de los puertos como los centros de mayor actividad económica en Venezuela, pero también estimuló el desarrollo de nodos intermedios, puesto que las zonas más productivas estaban localizadas lejos de la costa. Brito Figueroa (1963), señala, por ejemplo, que aunque los puertos crecieron rápidamente durante el siglo XIX, el rasgo más sobresaliente durante el mismo período fue el desarrollo tanto en número como en tamaño de numerosos puestos de intercambio en las regiones de expansión agrícola.

El desarrollo de los nodos intermedios fue una condición necesaria para el comercio de los productos agrícolas puesto que el escaso desarrollo del transporte dificultaba las conexiones directas hacia los puertos de exportación. Por esa razón la mayoría de las postas intermedias emergió en las tierras más accesibles del territorio, conectando la costa Caribe o el lago de Maracaibo.

La declaración de independencia en 1811 y la subsecuente creación de Venezuela como un Estado modificó la anterior estructura política y administrativa. Se crearon nuevas provincias en las cuales surgieron nuevas ciudades como sus capitales, en el

interior del país. La integración espacial, sin embargo, era muy débil aún. El poco desarrollo de los sistemas de transporte y comunicaciones dificultó los contactos directos. El comercio, por ejemplo, estuvo organizado al nivel local y regional con las provincias controlando la mayor parte de la producción y los beneficios. Esto contribuyó al surgimiento de una economía regional centrada en un gran número de pueblos con poco intercambio comercial entre sí (Friedmann, 1967). Estas estaban todavía orientadas hacia los mercados externos y conectada a los puertos de exportación. Al comienzo del siglo XX el espacio económico de Venezuela estaba, de esta manera, caracterizado por tales economías regionales semi-aisladas, organizadas en términos de la demanda externa por productos agrícolas y materias primas.

Estas economías regionales habían evolucionado desde simples puertos hasta unidades económicas lineales: puertos- nodos intermedios-hinterlands. En el oeste del país, la mayor parte del intercambio comercial se organizaba alrededor de Maracaibo, la cual controlaba la producción del café de la región andina a través de intercambios con sus principales centros: San Cristóbal, Mérida y Trujillo. En el centro-norte Puerto Cabello y La Guaira eran los puertos de exportación más importante para la región centro-occidental, los valles interiores de la cordillera de la Costa y los llanos

altos. Cumaná y Barcelona llegaron a ser los, mayores puertos para la exportación de la producción cafetalera de la cordillera oriental. En los llanos centrales, la actividad ganadera se centró alrededor de San Fernando, la cual a través de las rutas del río Apure tenía fácil acceso al Atlántico.

La diferenciación regional en producción más la jerarquía urbana que emergió durante este período, constituyeron las base del actual patrón de organización del sistema urbano. En los comienzos de los años veinte del actual siglo, los focos del intercambio comercial ya habían sido establecidos: La región de Caracas contenía la mayor concentración de población y actividades económicas, mientras que Maracaibo, en el oeste, se había convertido en la segunda ciudad del país condición que aún mantiene.

El segundo factor para el desarrollo e integración de hinterlands, fue el surgimiento de grandes líneas de penetración desde la costa hacia el interior. Esto no sólo contribuyó a la integración de los asentamientos interiores con la actividad económica externamente orientada, sino que también estimuló el desarrollo de nuevos nodos y reforzó el rol de los ya formados.

Taaffe y asociados (1963) reconocen tres motivos principales para la construcción de líneas de penetración en los países subdesarrollados: 1. El deseo de conectar los centros

administrativos de la costa con las áreas del interior para propósitos de control político y administrativo; 2. El deseo de alcanzar áreas de explotación mineral; 3. El deseo de alcanzar áreas potencialmente agrícolas para la exportación. En el caso de Venezuela, el segundo y tercer motivo han sido los más fuertes, al menos durante las etapas iniciales del desarrollo de las redes de transporte. La expansión de la actividad económica y el incremento de la demanda de los mercados externos hizo posible el desarrollo de redes locales de transporte (como en el caso de la región centro-norte) para facilitar el intercambio desde las áreas de producción hasta los puertos de exportación. De hecho, el desarrollo de las líneas de transporte especialmente los ferrocarriles, dependió de inversiones extranjeras, interesadas en la explotación de materia prima (especialmente minerales) y en el comercio de productos agrícolas, principalmente café (Lieuwen, 1965).

En la década de 1880 los inversionistas británicos y alemanes comenzaron a construir cortas líneas ferroviarias en la región centro-norte, para conectar a Puerto Cabello y La Guaira con las ciudades interiores de Valencia y Caracas. Estas ciudades eran, entonces, los centros comerciales más importantes de los ricos valles agrícolas de la cordillera de la Costa. Más tarde, en la década de 1890, otras líneas conectaron los puertos de Tucacas con Aroa y Barquisimeto, en la región

centro-occidental, con el propósito de transportar cobre, y Guanta con las minas de Naricual en el este. En el oeste, las zonas productoras de café del estado Táchira fueron conectadas con las rutas del lago de Maracaibo a través de la línea La Fria-Encontrados (Galey, 1971).

Como puede ser visto, la construcción de ferrocarriles reflejó el desarrollo económico básico del país orientado a la exportación de materia prima y productos agrícolas tropicales. Con la excepción de dos líneas internas que conectaban Caracas con Valencia y Valencia con Montalbán, la red ferroviaria conectaba los puertos de la costa marítima o lacustre con las áreas de producción agrícola o minera. Mas allá de la costa, las redes de transporte estaban poco desarrolladas.

En Venezuela, las líneas de penetración ferroviarias formaron la base principal de la red del sistema urbano hasta los comienzos de los años veinte del sigloXX. La única área de penetración carretera extensiva estaba en el centro-norte, en la cual Caracas y Valencia se conectaban con varios pueblos en los valles interiores. El desarrollo de las redes locales de transporte no contribuyó a la integración del espacio económico de Venezuela, sino que por el contrario reforzó el patrón de economías regionales orientado hacia los mercados externos.

El modelo petrolero

El espacio regional heredado del periodo agroexportador sufrió importantes modificaciones con la llegada de las actividades petroleras, en especial, el patrón de distribución geográfico del poblamiento. En efecto, el desarrollo de la actividad petrolera condujo al surgimiento de nuevos asentamientos, en este caso petroleros, lo cual contribuyó a modificar sustancialmente el anterior patrón geográfico de distribución de la población, al llenar el vacío demográfico de la costa oriental del lago de Maracaibo y la parte centro-oriental del país (estados Anzoátegui, Monagas y Guárico), donde se localizó la mayor parte de las actividades petroleras de la época. Este hecho no solo hizo que se ampliaran las áreas de poblamiento sino que facilitó la posterior integración física y funcional de los extremos occidental y oriental con el resto del país. Sobre la base de la localización geográfica de estos nuevos asentamientos se construyeron, en periodos mas recientes, redes de transporte carretero y se desarrollaron nuevos subsistemas urbanos (Amaya, 1979).

En opinión de Barrios (1976), el inicio de las operaciones petroleras va a tener como repercusión directa más inmediata la creación de empleo en el sector petrolero. Señala que si bien la gran mayoría de los técnicos especializados tuvo que ser traída del exterior, la demanda de mano de obra

para las tareas de exploración y explotación va a ser cubierta con trabajadores de las áreas vecinas a las zonas de actividad. Desde el punto de vista de vista regional y de la estructura funcional del sistema urbano, este hecho tuvo gran importancia ya que definió nuevas áreas geoeconómicas en las cuales los centros urbanos desarrollaron funciones muy especializadas, de alcance nacional e internacional, algo que anteriormente estuvo reservado, casi exclusivamente, a las ciudades puerto.

La llegada del capital extranjero y la reinversión de la renta petrolera implicó el fortalecimiento de algunas actividades a través de efectos indirectos. Estas actividades fueron desarrolladas tanto por el Estado como por el sector privado. La participación del Estado se hizo sentir a través de un intenso programa de obras públicas, principalmente carreteras y obras urbanas para las ciudades más importantes del país, y a través de la ampliación del aparato burocrático estatal. De esta manera, el empleo en el sector público aumentó considerablemente, convirtiéndose en el sector de actividad económica de mayor capacidad empleadora en la economía venezolana. El segundo sector más importante en este renglón lo constituyó el sector de la construcción.

Este aumento en el empleo de los sectores público y de la construcción, aunado al producido directamente por la actividad petrolera, va a repercutir en la ampliación del mercado interno,

originando así una demanda, fundamentalmente urbana, orientada a los bienes de consumo: productos agrícolas, servicios y bienes industriales.

El desarrollo de la demanda interna tuvo dos repercusiones adicionales. La primera de ellas es la reacción favorable del sector agrícola no exportador, que orientó, dentro de sus limitaciones estructurales, buena parte de su producción a satisfacer esa demanda, surgiendo así algunas áreas de agricultura comercializada en las cercanías de las principales ciudades del país. La segunda de ellas tiene que ver con la demanda de bienes industriales, ya que el escaso desarrollo del sector manufacturero no permitió satisfacerla, y por lo tanto se debió recurrir masivamente a las importaciones. Las importaciones de bienes manufacturados conjuntamente con insumos agrícolas no producidos en el país, resultado de los nuevos hábitos de consumo generados principalmente en las ciudades, contribuyó al fortalecimiento de la actividad comercial, la cual no solamente se desarrolló en las principales ciudades sino en la mayoría de ellas.

Todas estas repercusiones contribuyeron, a su vez, a la reorganización funcional del sistema urbano, como se verá mas adelante.

La actividad petrolera, en general, tuvo un impacto importante en la distribución de la población sobre el territorio nacional a través de los movimientos migratorios. Estos

ocurrieron principalmente en dos sentidos. En primer lugar, hacia las áreas donde se desarrolló la actividad petrolera propiamente dicha, dando lugar al auge demográfico de los estados Zulia, Anzoátegui y Monagas y, en menor grado, de los estados Falcón, Guárico y Barinas. Estas áreas canalizaron, fundamentalmente, los movimientos migratorios de las áreas rurales. En segundo lugar, hacia la región centro-norte-costera y, principalmente hacia Caracas, región que resultó mayormente favorecida por las inversiones del sector público. Esta región canalizó, además de migraciones rurales, migraciones desde pequeños pueblos y ciudades y migraciones internacionales.

El gran flujo migratorio se conjugó con cambios significativos en las estructuras demográficas para inducir y sostener un acelerado proceso de urbanización. En efecto, el aumento vertiginoso de la población venezolana producto de una reducción drástica de la mortalidad y una alta fecundidad, la primera de ellas como consecuencia de un mejoramiento del aparato médico - asistencial, a lo cual el Estado dedicó grandes recursos, junto a la gran magnitud de los movimientos migratorios, hizo posible el aceleramiento de la urbanización. Los valores de los niveles de urbanización, o de los porcentajes de población urbana, en los años censales comprendidos en el período, así lo confirma: de 21,5 por ciento en 1920,

aumentó a 28,9 por ciento en 1936, a 31,3 por ciento en 1941 y a 47,9 por ciento en 1950.

La conjugación de los tres efectos señalados, esto es, el nuevo poblamiento, la creación de actividades directas e indirectas y los movimientos migratorios, con las repercusiones que cada uno de ellos trajo consigo, tuvo un impacto adicional en el funcionamiento y organización del espacio a nivel nacional y, por ende, en el sistema urbano. Dos consecuencias merecen especial atención. La primera de ellas tiene que ver con la distribución geográfica de las actividades económicas y la segunda con la repartición geográfica de la población. En cuanto a la distribución geográfica de las actividades económicas, se creó un patrón espacial fuertemente concentrado en la región centro-norte-costera y en los estados petroleros, en contraposición con un patrón disperso en el resto del país, compuesto principalmente por áreas con económicas poco desarrolladas: agricultura de subsistencia, ganadería extensiva, pesca y pastoreo. En cuanto a la repartición geográfica de la población, se consolidó un periferismo o patrón desequilibrado, en función de la distribución geográfica de las actividades económicas, en el cual las mayores densidades de población se encontraron en las zonas más próximas a la costa. Este hecho reforzó el tradicional patrón zonal de poblamiento en el cual es posible distinguir un área de concentración demográfica en

el arco costero montañoso al norte del país, un área de presencia demográfica entre los piedemontes andino-llanero y andino-caribe y el río Orinoco, en la llamada zona intermedia, y un área de vacío demográfico al sur de este río (López, 1968). Estos efectos son de fundamental importancia para el análisis de los cambios ocurridos, pues incidieron fuertemente en la reorientación de las relaciones del sistema urbano, como se verá a continuación.

Según Racionero (1978), es indudable que existe una relación entre la estructura espacial urbana y el desarrollo económico, en el entendido de que el sistema urbano como expresión de esa estructura espacial urbana, es un elemento inherente de desarrollo y no solamente su consecuencia. En este sentido, el sistema urbano, entendido como el conjunto de relaciones entre ciudades (o entre los componentes sociales de las ciudades), directas e indirectas, es también un elemento estructural de los modelos de desarrollo, pues cada uno de ellos requiere una cierta estructura que lo favorezca.

En Venezuela, como se mencionó anteriormente, durante el periodo agro exportador se gestó un sistema urbano, en el cual se privilegió el poblamiento costero y de sus áreas agrícolas vecinas cuya producción estuvo orientada, principalmente, a la exportación. El resultado de ello fue un patrón de distribución concentrado de tipo lineal, a lo largo de los principales ejes de

navegación, con conexión dendríticas hacia el interior inmediato. Salvo el poblamiento a lo largo de los principales ríos, el resto del país estuvo casi despoblado. De allí que el sistema urbano fuese uno muy simple, el necesario para el funcionamiento del modelo de desarrollo agroexportador.

Durante el período petrolero inicial, surgieron, como ya se vio, nuevas áreas de poblamiento en función de la actividad petrolera, y se desarrollaron nuevas actividades como consecuencia de la reinversión de la renta petrolera, principalmente en la región centro-norte-costera. Si bien no ocurren transformaciones fundamentales en el patrón general de poblamiento, pues más bien se refuerza el poblamiento a lo largo de la costa, si cambia sustancialmente la naturaleza de la concentración al definirse con mayor claridad redes o subsistemas urbanos. Se estructuran, igualmente, los centros de gravedad espacial de los subsistemas urbanos emergentes y del sistema urbano nacional.

En efecto, la antigua estructura espacial multidendrítica se reduce y aparece una más bien tripolar, propia de sistemas urbanos más complejos, y necesaria para un modelo de desarrollo igualmente más complejo que el anterior. El primer subsistema, estructurado alrededor de la región centro-norte-costera, tiene su centro de gravedad en Caracas, la capital de la República. Allí se localizan, además de Caracas, dos importantes ciudades

como Valencia y Maracay y dos de los puertos más dinámicos del país: La Guaira y Puerto Cabello. El segundo subsistema, formado en la cuenca petrolífera del lago de Maracaibo, en el occidente, tiene su centro de gravedad en la ciudad de Maracaibo e incluye importantes centros petroleros como Cabimas y Ciudad Ojeda. Y el tercer subsistema, desarrollado en la región centro-oriental, sobre la base de áreas petroleras, tiene su centro de gravedad en las ciudades de Barcelona y Puerto La Cruz. Estos dos últimos subsistemas se integraron, aunque muy débilmente, con el subsistema urbano de la región central, a través de los canales intergubernamentales y de algunos flujos comerciales y financieros, convirtiéndose Caracas en el centro de gravedad del sistema urbano nacional. La naturaleza de esa estructura tripolar puede ser vista con mayor claridad, cuando se consideran las dos restantes posiciones estáticas y las interacciones y redes de circulación.

En el caso venezolano, hasta la llegada del petróleo, la distribución vertical dominante era una muy simple, en la cual predominaba un estrato de ciudades relativamente pequeñas, aquellas con funciones portuarias y administrativas. Hasta 1920, ninguna ciudad venezolana tenía más de 100.000 habitantes, y sólo Caracas se aproximaba a esta cifra. Durante el desenvolvimiento del modelo de desarrollo petrolero cambia la naturaleza de esta distribución. Como resultado

de los procesos migratorios y el surgimiento de nuevas actividades económicas en el país, y, en general por el aceleramiento de la urbanización, varias ciudades de la región centro-norte-costera, algunas capitales de estado y la mayoría de los centros petroleros tienden a crecer fuertemente aunque en forma diferenciada, dando lugar a una distribución más jerarquizada, aunque de naturaleza igualmente primada. Si bien se formó un estrato de ciudades intermedias, en términos nacionales para la época, constituido principalmente por las capitales de estado y algunos centros petroleros, una sola ciudad, Caracas, alcanzó un tamaño relativamente grande, convirtiéndose esta ciudad a su vez, en el motor del sistema urbano, pues concentró, además de población, gran parte del desarrollo económico del país. Las ciudades intermedias, por su parte, no tuvieron la fortaleza necesaria para desarrollar funciones dinámicas y su alcance solo se circunscribió a su región más inmediata. Al finalizar el período considerado, en 1950, la distribución rango-tamaño, mostraba un sistema urbano más equilibrado que aquel del período agro exportador, aunque evidentemente con una primacía, producto de la existencia de una sola ciudad de gran tamaño (Caracas, con 694.586 habitantes). Los detalles de esta distribución pueden ser vistos en el trabajo de Amaya (1990).

En Venezuela, el modelo de desarrollo petrolero trajo consigo una

importante modificación de la estructura funcional del sistema urbano. De una estructura funcional focalizada en un pequeño número de lugares centrales y puertos de exportación, dominante durante el período agro exportador, se pasó a una algo más compleja, en la cual aparecieron ciudades con nuevas funciones dominantes, aunque fuertemente especializadas: petroleras, administrativas, nodos de transporte y comerciales. En efecto, las actividades ligadas a la extracción del petróleo hicieron posible que esta función fuese dominante en las ciudades de la cuenca del Lago de Maracaibo y en la región centro oriental del país; el aumento de la burocracia estatal convirtió a las capitales de estado en ciudades especializadas en administración; y la construcción de carreteras convirtió a muchas ciudades en verdaderos nodos de transporte, en varias partes del país. El auge de las importaciones, por su parte, contribuyó a que muchas ciudades, especialmente aquellas localizadas en las grandes áreas de mercado, como en la región centro-norte costera, desarrollasen muy fuertemente funciones comerciales.

El auge de las importaciones hizo posible, a su vez, que en aquellas áreas donde se desarrolló una agricultura y ganadería de cierta envergadura, como en los andes, en los piedemontes y en los llanos altos centrales, se ampliase el sector terciario y se formasen enjambres de lugares centrales. Y las importaciones, más las exportaciones

petroleras, fortaleció la función portuaria, tanto en la región centro-norte costera (Puerto Cabello y La Guaira), como en la cuenca del Lago de Maracaibo (Maracaibo) y la región nor-oriental (Puerto La Cruz). El modelo de desarrollo no permitió, sin embargo, el surgimiento de ciudades industriales ni la diversificación funcional. Solo Caracas, por su condición de capital, y por su localización en un área de gran mercado pudo diversificarse funcionalmente, gracias a la creación de algunas actividades industriales y artesanales.

Como ya se ha mencionado, durante el período agro exportador, Venezuela no había desarrollado redes de transporte hacia el interior del país. El modelo de desarrollo privilegió los flujos externos, principalmente la exportación de productos agrícolas tropicales, por lo cual solamente se desarrolló una red de transporte muy simple que conectaba las áreas de producción agrícola con los mercados externos a través de los puertos. De allí la importancia que adquirió la navegación marítima, lacustre y fluvial, y los ferrocarriles, desarrollados sobre redes que se orientaron, principalmente, hacia el exterior.

Con el modelo de desarrollo petrolero cambió sustancialmente la naturaleza de los flujos. Por una parte, las exportaciones de petróleo, por su misma naturaleza, hicieron necesario nuevos desarrollos técnicos en los medios de transporte, privilegiando la

navegación marítima y la construcción de oleoductos. Por otra parte, el auge de las importaciones, hizo igualmente necesario el desarrollo de redes de transporte, para la redistribución de esas importaciones hacia el interior del país. De esta manera se configuró una red de transporte más compleja, orientada tanto hacia el exterior como hacia el interior del país, y que, a su vez, privilegió el uso masivo del transporte automotor, tanto para el flujo de mercancías como para el flujo de pasajeros. El auge del transporte automotor, por su parte, hizo necesario, como lo señala Barrios (1976), contar con carreteras adecuadas. Gracias a la renta petrolera los gobiernos de turno iniciaron un proceso de apertura de carreteras. El dictador Juan Vicente Gómez construyó entre los años veinte y treinta la Gran Carretera de Los Andes, que unía a Caracas con San Cristóbal, esta última ciudad localizada en el extremo suroccidental del país; la carretera Caracas-LaGuaira, que conectaba a la capital de la República con el litoral central; y la carretera que unía a Valencia con Acarigua, es decir la región central con la región centro occidental. Los gobiernos sucesivos igualmente construyen importantes carreteras, de tal forma que a finales del periodo considerado, en 1950, ya se había ampliado considerablemente la red carretera hasta abarcar buena parte del área habitada del arco costero-montañoso, la mayor área de concentración demográfica del

país. En el resto del territorio nacional la navegación marítima, lacustre y fluvial y el transporte ferroviario, aunque en decadencia, continuaron siendo las redes de transporte más importantes.

El flujo monetario generado por los ingresos petroleros y las importaciones, hizo necesario igualmente el desarrollo de una incipiente red bancaria que conectó a buena parte de las ciudades del país, especialmente a la mayoría de las ciudades capitales. Igualmente el desarrollo de medios de comunicación, especialmente de telefonía, junto al surgimiento de una red de radioemisoras, permitió una mayor integración funcional del sistema urbano venezolano (Amaya, 1979).

Sustitución de importaciones

A partir de la década de los años cincuenta se define un nuevo modelo de desarrollo sobre la base de cuatro pilares fundamentales: 1. El valor retornado de las exportaciones petroleras; 2. El gasto público; 3. La construcción pública y privada; y, 4. La sustitución de importaciones. Todas ellas se nutren, en cierta forma, del primero y de sus efectos multiplicadores, para conformar un nuevo sistema distinto al modelo petrolero ya que las fuentes de creación de riqueza, la generación de empleo y toda la dinámica social adquieren un nuevo condicionamiento interno (Travieso, 1972), bajo el rol decisivo del Estado.

El proceso de sustitución de importaciones, o la industrialización sustitutiva, asociado a políticas del gobierno nacional y de organismos internacionales como la CEPAL, jugó un papel importante en el desenvolvimiento del sistema urbano. El propósito fue utilizar los recursos existentes en el país, expandir el mercado interno e integrar las economías regionales. La industrialización comenzó con la sustitución de importaciones, especialmente en los sectores de alimentos, textiles, artículos del hogar y electrodomésticos y posteriormente requirió piezas, bienes intermedios e incluso materias primas (Acosta, 1973). Por esta razón, poca o ninguna integración con el resto de la economía fue posible ya que las actividades industriales dependían fuertemente de insumos externos, incluyendo tecnología y mano de obra especializada (Maza Zavala, 1966). El hecho de que la industria sustitutiva inicial estuviese dirigida a los bienes de consumo final, conllevó una vocación de la misma hacia la ubicación cerca de los mercados de las grandes ciudades en las que el ingreso de la población era mayor, debido a la mayor difusión en ellos de la renta petrolera. Esta situación, unida a la dificultad de incorporar insumos nacionales, indujo la localización de la industria en la región centro-norte del país, ya que en ella se conjugaban la concentración de los mercados (las ciudades de Caracas, Maracay y Valencia) y la fuente

indirecta de materias primas: los puertos de La Guaira y Puerto Cabello (Travieso, 1972). Este hecho contribuyó a reforzar el patrón concentrado del poblamiento y de la actividad económica y acentuar uno de los rasgos más sobresalientes del sistema urbano venezolano de mediados del presente siglo: la primacía de la ciudad de Caracas y la tendencia a la formación de un complejo urbano múltiple en el centro-norte (Chaves, 1963). El desarrollo de esta megalópolis, además de una consecuencia del proceso de sustitución de importaciones, fue, a su vez, una condición necesaria para su funcionamiento.

Fue solo a partir de los años sesenta que la política de industrialización se extendió a la producción interna de insumos, especialmente maquinaria y equipos, y al desarrollo de las industrias básicas en recursos (v.g. petroquímica, siderurgia, etc.), de tal forma que, ya a mediados de los años sesenta, por ejemplo, el 80 por ciento del valor de los insumos empleados por la industria nacional eran producidos en Venezuela. Ello dio como resultado que la industria nacional estuviera más conectada con otros sectores de la economía del país, incluyendo la agricultura, el petróleo y la energía y con el desarrollo de los recursos humanos (Asociación Pro-Venezuela, 1971). La paulatina expansión de la industria nacional hizo posible una mayor articulación del sistema urbano, aunque fuertemente centralizada, de tal forma que en las

dos décadas siguientes- setenta y ochenta- surgieron y se fortalecieron otros focos de concentración demográfica y económica (Guayana, Costa Oriental del Lago de Maracaibo, costa nor-oriental, centro-occidente), y se dio inicio a un proceso de expansión urbana de carácter metropolitano (véase a Fossi, 1984; Chaves, 1992; Amaya, 1992).

Uno de los principios organizativos más importantes del sistema urbano y concomitante con el proceso de sustitución de importaciones, lo constituyó la marcada centralización de la toma de decisiones desde el punto de vista político y económico. Las capitales de los estados y de los municipios mantuvieron una gran dependencia del gobierno central y de las grandes corporaciones públicas localizadas en la capital de la República, especialmente para asignación y distribución de recursos financieros. Los estados no eran verdaderamente autónomos en términos políticos y administrativos, de tal forma que la fuerte centralización del sistema federal y la falta relativa de autonomía de los estados y municipios hizo necesario los estrechos lazos entre la capital nacional y las capitales de los estados y municipios. Estos lazos se establecieron en varios niveles. El más común y el más importante en la integración del sistema urbano nacional fue aquel de los tres niveles de organización administrativa: nacional, estatal, municipal. Las decisiones eran normalmente tomadas en Caracas y

luego pasadas a las capitales de estado y de municipios, dando lugar a un patrón espacial de organización y funcionamiento, administrativo y económico, fuertemente jerarquizado. Este patrón caracterizó el desarrollo del sistema urbano de Venezuela, de tal forma que el crecimiento del mismo estuvo fuertemente asociado a la jerarquía urbana existente (Amaya, 1990).

Este patrón de organización y funcionamiento caracterizó la mayor parte de las actividades económicas del país, principalmente el sistema bancario y las inversiones públicas y privadas. En el caso de la banca pública, y aún de la privada, por ejemplo, regía una estructura piramidal, en la cual las oficinas principales se localizaban en Caracas mientras que las sucursales se ubicaban en las capitales de estado, en función de la posición en la relación rango-tamaño del sistema urbano. La economía privada siguió un esquema similar, muy asociado al funcionamiento de la del sector público, lo cual favorecía a la capital nacional y a las capitales de los estados (Amaya, 1979). Las inversiones públicas se difundieron siguiendo muy de cerca el patrón jerárquico, especialmente en cuanto a la infraestructura y las comunicaciones se refiere (Amaya, 1993).

Bajo estas condiciones tendió a organizarse el sistema urbano venezolano durante casi tres décadas (1950-1983), de tal forma que al final del período presentaba una estructura fuertemente

centralizada, concentrada y jerarquizada. La región centro-norte y especialmente la capital nacional (Caracas), debido a su mayor desarrollo industrial, mayor población y mercado, gran concentración de actividades financieras, mayor escala de sus funciones administrativas, localización central y mayores economías de aglomeración, tendió a dominar la mayoría de los flujos que se originaban en otras regiones y fuera del país. En el oeste, la región de Maracaibo combinaba sus actividades petroleras (incluidas las industrias asociadas) con las facilidades portuarias para organizar los flujos que se originaban en los andes y en los estados Zulia y Falcón. El eje Barcelona - Puerto La Cruz, con sus actividades comerciales y portuarias, al igual que su rol como centro de nuevos desarrollos petroleros, tendía a organizar los flujos de la parte oriental del país. Y, Ciudad Guayana, inmediatamente al sur del río Orinoco, organizaba los flujos generados por las actividades de las industrias básicas de la región de Guayana. Estos subcentros, o si se quiere llamar, subsistemas, estaban fuertemente dominados por el centro nacional. Esta estructura básica, ya descrita a comienzos de los años sesenta por Friedmann (1963), tendió a caracterizar, en general, el funcionamiento y organización del sistema urbano venezolano durante la mayor parte del período sustentado en la sustitución de importaciones y la renta petrolera.

Promoción de exportaciones no tradicionales

El modelo de desarrollo basado en la renta petrolera y la sustitución de importaciones entra en crisis a partir de 1983 con la caída de los precios y la producción petrolera y con la devaluación de la moneda, que durante más de veinte años se mantuvo estable; además; por el extraordinario peso de la deuda externa. Esta situación favoreció la adopción de un nuevo modelo de desarrollo y la necesidad de introducir cambios estructurales en la economía y el funcionamiento del Estado, en el marco de un programa de ajuste macroeconómico concertado con el Fondo Monetario Internacional, y que se inserta formalmente en el VIII Plan de la Nación (Muñoz, 1993). Como lo señala Rojas (1993), el objetivo del nuevo modelo de desarrollo es la apropiación de los beneficios que resultan de la explotación económica de los recursos humanos y naturales del país a través de la readaptación del aparato productivo interno y no ya la apropiación de la renta petrolera. Esta situación obliga a que se realicen importantes cambios estructurales en el funcionamiento del aparato del Estado y de las empresas privadas en la actividad productiva. Uno de ellos tiene que ver con la Reforma del Estado, proceso que se inicia formalmente a finales de la década de los ochenta a través de los distintos proyectos elaborados por la Comisión

Presidencial para la Reforma del Estado (COPRE), en el cual se gesta un cambio de acción en la esfera productiva, al Estado ceder a través de un proceso de privatizaciones, su participación fundamental en la producción de capital y en el uso de recursos naturales y humanos; este proceso adquiere, gradualmente, la gestión y participación de particulares, con otros intereses, típicamente capitalistas. El otro tiene que ver con un cambio en la estructura empresarial a través de un reordenamiento tecnológico de las empresas, la búsqueda de nuevos rubros de producción, la diversificación de las exportaciones, la competitividad y la integración regional y hemisférica para ampliar los mercados.

El cambio estructural pudiera sintetizarse en un proceso de reformas económicas y reformas del Estado. Las reformas económicas giran en torno a una estabilización monetaria, fiscal y cambiaria, una liberalización interna en términos de eliminación de restricciones a la oferta y la demanda de bienes y servicios, y una apertura externa orientada a la reducción de obstáculos al comercio exterior y a la competitividad. Las reformas del Estado por su parte, se orientan a achicar el Estado y a aumentar las eficiencias del mismo a través del traslado de empresas y funciones del sector público al sector privado y a la eliminación de monopolios estatales. Igualmente a la desburocratización a través de una movilidad laboral y una descentralización administrativa.

El cambio estructural ha tenido, en síntesis, dos repercusiones importantes: en primer lugar, una mayor flexibilización del sistema económico y social; y en segundo lugar, el surgimiento de nuevos y complejos comportamientos y procesos espaciales.

La flexibilización ha incidido en la transformación del sistema económico en forma diversa y específica: se modifica radicalmente la estructura ocupacional, cambian las relaciones tradicionales entre actores públicos y privados, y surge un nuevo ambiente que no es más simplemente económico, sino también tecnológico e institucional.

La complejidad espacial resultante se manifiesta en la necesidad de estar presente en los nodos de la red de información, comercial y financiera, mundial y regional. Igualmente por la necesidad de presentarse como eficiente y competitivo. De allí que el viejo esquema de unidad espacial monofuncional y especializada, esta siendo sustituida por uno de integración funcional.

Bajo este nuevo contexto se desenvuelve la economía nacional. Aunque la actividad petrolera y la renta que ella genera tienen aún un gran peso, las nuevas condiciones del mercado internacional han hecho necesario el desarrollo de otros sectores de actividad económica, en especial la promoción de exportaciones no tradicionales sobre la base de las ventajas comparativas que tiene el país.

Esto, en consecuencia, ha traído como resultado, un mayor desarrollo capitalista de la economía, ya no sustentado en la renta petrolera, sino en las fuerzas productivas al interior del país, pues para exportar productos no tradicionales, sin la intervención del Estado, se requiere de la participación del sector privado, nacional o internacional, mas particularmente de este último a través de capital financiero.

Bajo este contexto es de esperar que el desarrollo reciente de la economía venezolana, haya producido y requerido algunos cambios estructurales en la organización del espacio, tanto en el espacio exterior como en el sistema urbano.

Dado que hasta fines de los años ochenta, predominaron las exportaciones petroleras, el espacio exterior de Venezuela tenía su centro de gravedad en los Estados Unidos, principal mercado de las exportaciones petroleras Venezolanas. Pero es a partir de comienzos de los años noventa cuando se modifica el espacio exterior con el vertiginoso aumento de las exportaciones no tradicionales. En efecto, aunque el peso de las exportaciones petroleras sigue siendo elevado y los Estados Unidos sigue siendo el primer socio comercial de Venezuela, otras regiones se incorporan a la red internacional del país. Se define una red integrada, además de los Estados Unidos, por otras áreas económicas en la que destacan ALADI (América del Sur), Europa y Asia. Dentro de ALADI los

mayores flujos de exportaciones se dan con el grupo de países andinos, y dentro de estos con Colombia, país vecino, el cual se convierte en el segundo socio comercial de Venezuela. Las mayores exportaciones hacia Europa se dan con Holanda mientras que hacia Asia se dan con Japón.

El intercambio comercial a través de las importaciones define igualmente un espacio externo de gran amplitud, aunque dominado por países y regiones desarrolladas: Estados Unidos, Europa y Asia. Las importaciones provenientes de estas regiones son por lo general bienes industrializados, muy asociados al consumo global, mientras que las provenientes de América y especialmente de los países andinos, son productos e insumos agrícolas, bienes semielaborados y algunos bienes industriales desarrollados gracias a sus ventajas comparativas en relación con Venezuela, como por ejemplo los textiles.

Dado que el nuevo modelo de desarrollo de Venezuela depende fuertemente del sector externo, y que en el nuevo orden internacional es necesario la inclusión en un bloque o mercado económico, de acuerdo con la regionalización económica del mundo, las estrategias políticas de integración regional o hemisféricas han contribuido a la formación del nuevo espacio exterior venezolano. En el caso de Venezuela, su exclusión de los grandes bloques regionales al nivel mundial, ha hecho posible una mayor integración con los países de América Latina.

En efecto, a mediados de los años ochenta se dio un cambio de actitud hacia la integración, especialmente con los países de América Latina. Junto con la nueva política económica, a tono con las premisas de apertura y liberalización que caracteriza el nuevo modelo de desarrollo económico, el país ha intentado revitalizar y estimular viejos esquemas de acuerdos de libre comercio, tanto bilaterales como multilaterales. En este contexto, como lo señala Silva (1993), se ha logrado un importante progreso en la consolidación del grupo andino, el cual se ha convertido en el área de mayor estímulo para la integración y crecimiento de la economía venezolana. En este acuerdo de integración el mayor éxito lo ha tenido las relaciones con Colombia, con el cual se ha establecido un mercado unificado, a través de relaciones bilaterales: completa libertad de intercambio, acuerdos sobre estructuras tarifarias y coordinación de políticas económicas.

En estos contextos de integración es de esperar que en un futuro próximo, el espacio exterior venezolano se expanda a casi toda Latinoamérica.

A través de las redes, los intercambios y los vínculos establecidos entre Venezuela y el resto del mundo, se revela la pertenencia del país a un espacio exterior cambiante. Aunque ésta todavía dominado por Estados Unidos, en función del gran peso que tiene las exportaciones petroleras y las importaciones provenientes de ese país

en el conjunto de los intercambios comerciales, es apreciable el rol que en este espacio exterior desempeñan actualmente los países latinoamericanos, especialmente los de la región andina. Dada la naturaleza de la economía global, en la que la formación de bloques económicos es un aspecto crucial para la promoción de exportaciones, y en consecuencia para el desarrollo del aparato productivo interno, es de esperar una mayor integración con el resto de los países latinoamericanos, en virtud de las similitudes estructurales de la economía y de sus aspectos culturales. Igualmente por la localización geográfica y estratégica de Venezuela que le permite una fácil comunicación con casi todos los países del continente y por la existencia de grandes recursos naturales, lo cual le otorga inmensas ventajas comparativas.

No deben existir dudas en cuanto a las transformaciones que ocurren en el espacio regional y en el sistema urbano de Venezuela. El desarrollo de un modelo económico sustentado externamente en las exportaciones petroleras y en la promoción de exportaciones no tradicionales, e internamente en un mayor desarrollo de fuerzas productivas capitalistas y en una reforma del Estado, así lo sugiere. Además porque este modelo económico se desenvuelve en el marco de una crisis generalizada de la sociedad venezolana, cuyo modelo trata de superar, y porque la población venezolana vive casi exclusivamente en ciudades.

La población venezolana crece muy fuertemente aún (18,105,265 habitantes en 1990 y 21,844,496 en 1995), en razón de una elevada natalidad (25.63 por mil en 1995) y una baja mortalidad (4.22 por mil en 1995). Este crecimiento es mucho mayor en la población urbana (19,137,417 habitantes en 1995), lo cual hace suponer una importancia trascendental del sistema urbano en el desenvolvimiento actual de la sociedad venezolana. Dentro de este contexto, el hecho más resaltante es la tendencia a la concentración de la población en centros urbanos de tamaño grande e intermedio y a la selectividad regional del crecimiento demográfico.

El cambio más importante tiene que ver con el crecimiento absoluto y relativo de la población que reside en el estrato comprendido entre 100,000 y 500,000 habitantes, esto es en las ciudades intermedias. Igualmente con el estrato de más de un millón de habitantes.

El predominio de población en los centros urbanos mayores ha sido atribuido a los fuertes desequilibrios en la distribución de la población venezolana que se gestó durante el desarrollo del modelo económico basado en la renta petrolera y la sustitución de importaciones, hecho que aun tiene vigencia, gracias a la presencia de economías de aglomeración (Chaves, 1992). Las ciudades que componen este estrato se localizan en la región centro-norcostera y áreas vecinas, de fuerte concentración de la actividad industrial sustitutiva de bienes intermedios y de

consumo (Caracas con 2,985,965 habitantes en 1990; Valencia con 1,285,918 habitantes; Maracay con 864,567 habitantes y Barquisimeto con 826,314 habitantes); igualmente en la región petrolera del Lago de Maracaibo (Maracaibo con 1,450,569 habitantes) y en la región de industrias básicas-siderurgia- de Guayana (Ciudad Guayana con 501,115 habitantes). Estas ciudades, excepto Ciudad Guyana, son capitales de estados.

Aunque no existen evidencias contundentes que lo confirmen, el fuerte peso del estrato de ciudades intermedias (100,000 - 500,000 habitantes), adquirido durante el periodo comprendido entre 1981 y 1990, pudiera ser atribuido al desarrollo del nuevo modelo económico. Esta afirmación se sustenta en el hecho de que en este estrato predomina un conjunto de ciudades no capitales de estado, menos favorecido con la renta petrolera, y mayormente localizados en nuevas áreas geoeconómicas o de recolonización económica, en la denominada "zona o franja intermedia" (Camargo, 1994). El funcionamiento espacial de esta zona intermedia, tiene mucho que ver con el desarrollo de nuevas actividades agrícolas, agroindustriales y mineras, altamente competitivas en el mercado internacional, y cuyo proceso productivo se inserta en los acuerdos bilaterales con Colombia. El desarrollo del eje de navegación fluvial que conecta los ríos Apure y Orinoco, y la propuesta de un nuevo plan ferroviario, tiene,

precisamente, el propósito de integrar esta zona intermedia con los intercambios hemisféricos, especialmente con los países localizados al sur de Venezuela. Esta propuesta de integración a través del sistema urbano ya está formalmente expuesta en el nuevo Plan de Ordenamiento Territorial, a ser implementado en los próximos años.

Los cambios en la distribución de la población dentro del sistema urbano son, adicionalmente, consecuencia de la alta movilidad espacial de los venezolanos. En el período comprendido entre 1981 y 1990, un total de 3,088,194 personas cambiaron de residencia, dirigiéndose principalmente hacia las ciudades de la región centro norte costera y hacia las ciudades de la zona intermedia.

En los próximos años es de prever una mayor selectividad en la movilidad espacial. Dos razones sustentan esta premisa. En primer lugar, la formulación de una Ley de Asignaciones Especiales, mediante la cual el 25% de lo que se obtenga por el impuesto de la explotación de recursos naturales (incluido el petróleo y la minería) va a las regiones en que se realizan estas actividades, hace suponer una gran movilización de la población hacia estas áreas. En segundo lugar, la profundización de un proceso de competencia regional, sustentado en la descentralización administrativa, que permite el desarrollo alterno de fuentes de financiamiento distintas de las otorgadas por el gobierno central, hace

igualmente suponer una mayor movilización hacia las regiones que desarrollen actividades más competitivas. Bajo estas razones, es de esperar un mayor crecimiento de las ciudades localizadas tanto en áreas de recursos como en aquellas que tienen mayores ventajas comparativas y competitivas, especialmente aquellas que han desarrollado ciertas economías de aglomeración: la megalópolis del centro norte y las grandes metrópolis regionales.

Los cambios en las funciones regionales dentro del sistema urbano son igualmente claros. Es posible señalar algunas evidencias indirectas que pudieran aclarar esta situación. Una de ellas se refiere a los cambios recientes en la composición del empleo en los grupos principales de ocupación económica a nivel del país pero extensible al sistema urbano en virtud de la alta proporción de población urbana de Venezuela. Es de suponer que gran parte del empleo requerido en estas nuevas actividades sea el resultado de las transformaciones en el modelo económico y de las reformas que éste exige.

Este cambio estructural en la naturaleza del empleo sugiere una modificación importante en el comportamiento funcional de las ciudades. Hasta hace unas dos décadas existían en Venezuela muy pocas ciudades con funciones diversificadas. Dominaban las funciones propias de las ciudades muy especializadas,

especialmente en aquellas localizadas en áreas de recursos, y las funciones propias de los lugares centrales. Salvo las ciudades petroleras o mineras, y las ciudades localizadas en la región industrial de Guayana (siderurgia), las restantes ciudades especializadas orientaron su producción al mercado interno. Hoy día, sin embargo, pareciera haber cambiado esa situación, ya que muchas de ellas producen para el mercado exterior.

La reestructuración de la economía nacional ha conducido a un reajuste en el funcionamiento del sistema urbano necesario para la exportación de productos no tradicionales. Merece especial atención el proceso de reorganización y creación de aduanas regionales. De esta manera tiende a crearse una estructura en la cual distintas regiones crean condiciones para la exportación. En esta nueva estructura, las metrópolis regionales juegan un rol decisivo desde el punto de vista financiero y comercial, a tono con el proceso de descentralización pues sus gobiernos asumen funciones que antes estaban controladas por el gobierno central.

De una fuerte concentración regional de las exportaciones en 1987, liderada por Guayana y el Centro-Norte del país (81.39%), se pasa a una situación más equilibrada, en la cual otras regiones adquieren importancia. Resalta el aumento de las exportaciones a través de la región Zuliana, de importante actividad agrícola-minera, y

de la región Sur-Oeste, en la frontera Colombo-Venezolana. Ambas regiones con cerca de un 30% de las exportaciones no tradicionales, en 1996, están fuertemente integradas con el mercado de los países andinos.

El rol de las importaciones en el proceso de reestructuración funcional del sistema urbano es mucho menor, ya que aún se mantiene una fuerte concentración en la región Centro-Norte con cerca de 75% de las mismas. Es posible, sin embargo, que en los próximos años con el avance del proceso descentralizador, otras regiones tiendan a importar directamente.

Una característica reciente de la mayor parte de las ciudades venezolanas, es la tendencia a desarrollar servicios altamente especializados, especialmente los concernientes a la información y a la articulación con las redes internacionales. Esto no solo se evidencia con el aumento significativo de técnicos, gerentes y administradores sino con la proliferación de instituciones de educación superior, formadores de estos profesionales. En tal sentido, es posible afirmar que casi todas las ciudades venezolanas de más de cincuenta mil habitantes cuentan con universidades o institutos de educación superior, en las que predominan las carreras orientadas a formar profesionales en el sector terciario superior, lo cual, además es una exigencia de la globalización.

Una evidencia adicional de los cambios funcionales en el sistema

Modelos de organización del Sistema Urbano Venezolano. Síntesis Estructural

MODELO	PERIODO	PRINCIPIOS DE ORGANIZACIÓN	FORMA DE INTEGRACIÓN DEL SISTEMA URBANO	DISTRIBUCIÓN HORIZONTAL	DISTRIBUCIÓN VERTICAL	FUNCIONES DOMINANTES	REDES DE TRANSPORTE Y COMUNICACION DOMINANTES	PATRONES DE INTERACCIÓN PREDOMINANTES	AUTORES
Conquista y Poblamiento	Siglos XVI-XVII	Fundación de Ciudades y Poblamiento del Territorio	Relaciones Directas con la Corona Española a través de ciudades administrativas y militares (aislamiento)	Predominio del Poblamiento Costero e Intra-Montano	Conjunto de Ciudades Pequeñas	Predominio de las actividades administrativas y militares	Marítimo	Externos	Amaya, 1979 Chaves, 1982 Travieso, 1972
Agro-Exportador	1700-1920	Exportación de Productos Tropicales	Economías Regionales Independientes. Patrón Dendrítico	Red Portuaria y Desarrollo de Nodos e Hinterlands	Ciudades Pequeñas, Pueblos y Aldeas	Predominio de las Actividades Portuarias	Marítimo Fluvial Lacustre Ferroviario	Externos	Amaya, 1979 Chaves, 1982 Travieso, 1972
Petrolero	1920-1950	Explotación y Exportación de Petróleo. Destino de la Renta Petrolera	Concentración de la Población y la Actividad Económica en la Región Centro-Norte. Patrón Concentrado	Predominio del Poblamiento en el Arco-Costero y en las Montañas y en las Áreas de Explotación Petrolera	Primacía Urbana (Caracas)	Tendencia a la Especialización Primaria y al Desarrollo de Funciones Centrales	Marítimo Difusión de Innovaciones en las Comunicaciones	Externos (Exportación de Petróleo e Importaciones Internas (Migraciones Campo-Ciudad))	Amaya, 1968a Chaves, 1982 Barríos, 1976 Travieso, 1972
Sustitución de Importaciones	1950-1963	Industrialización por Sustitución de Importaciones. Destino de la Renta Petrolera	Desarrollo de Sub-Sistemas Regionales. Patrón Centro-Periferia y Patrón Jerárquico Centralizado	Expansión Urbana hacia las Áreas de Presencia Demográfica	Tendencia a la Jerarquización	Tendencia a la Diversificación Funcional	Terrestre Aéreo Telecomunicaciones	Externos (Exportación de Petróleo e Importaciones Internas (Flujo de Mercancías e Insumos))	Travieso, 1972 Chaves, 1982
Promoción de Exportaciones no Tradicionales	1963-	Promoción de Exportaciones no Tradicionales. Destino de la Renta Petrolera	Integración de las Metrópolis Regionales a los Procesos de Exportación. Flexibilidad Especial. Descentralización	Desconcentración y Colonización Urbana	Metropolización y Formación de Complejos Urbanos	Tendencia a la Especialización en el Sector Terciario Superior	Terrestre Aéreo Informática	Externos (Exportación de Petróleo e Importación de Productos Consumido Globalizado) Internas (Migraciones Selectivas y Escalonadas)	Amaya, 1968b

urbano tiene que ver con algunos cambios estructurales en la actividad comercial, especialmente con la proliferación de franquicias nacionales e internacionales, mecanismo mediante el cual se instalan en casi todas las ciudades del país, sucursales de establecimientos comerciales de otras regiones o países.

La atomización del mercado nacional ha permitido que empresas multinacionales, especialmente aquellas del ramo alimenticio dedicadas a las comidas rápidas, como McDonnals, Subway, Arturo's, Tinaja's, American Deli, Pizza Hut, entre otras, se instalen en el país. Actualmente cerca de 2000 establecimientos de éste tipo se localiza en las principales ciudades de Venezuela.

Es de mencionar, adicionalmente, el desarrollo de grandes centros comerciales tipo "Mall" en la mayoría de las grandes ciudades, a tal punto que cerca del 15% de las compras domésticas que se hacen en Venezuela tiene como escenario estos establecimientos.

Estas modalidades empresariales son los más claros ejemplos de la inserción de la economía mundial en nuestros países y una de las maneras de integrarse a las redes internacionales, a través del consumo generalizado de productos.

Conclusiones

El enfoque de los modelos de desarrollo para estudiar la evolución histórica del

sistema urbano de Venezuela, ha permitido sistematizar y sintetizar las principales características de su organización y funcionamiento en cada etapa o período definido, lo que se ha denominado, modelo de organización. Cada modelo, en este sentido puede ser fácilmente caracterizado en términos de la distribución espacial de las ciudades, sus relaciones rango-tamaño, su estructura funcional, resumidas en sus relaciones estáticas, y los flujos, las redes de funcionamiento y las fuerzas de crecimiento, resumidas en sus relaciones dinámicas.

El método empleado ha permitido lograr una síntesis del desarrollo del sistema urbano de Venezuela en términos de cinco modelos o períodos históricos claramente definidos. Un primer modelo, de fundación de ciudades y de poblamiento del territorio, que ocupa los siglos XVI y XVII, en el cual la dinámica de crecimiento está determinada por las decisiones externas tomadas por la Corona española. Un segundo modelo, el llamado período agro exportador, que ocurre entre los siglos XVIII y XIX y que se extiende incluso hasta 1920, en el cual el sistema urbano se estructura "dendríticamente", en función de la exportación de productos tropicales, por decisiones tomadas tanto por el imperio colonial como por las élites republicanas. Un tercer modelo, el modelo petrolero, que cubre el período entre 1920 y 1950, y en el

cual el crecimiento del sistema urbano es el resultado de la actividad petrolera y del destino de la renta que ella genera. Un cuarto período, el de industrialización por sustitución de importaciones, el cual hizo posible una mayor integración del sistema urbano aunque fuertemente concentrado, centralizado y jerarquizado, cubriendo el período entre 1950 y 1983. Y, un quinto modelo, el acá denominado de promoción de exportaciones no tradicionales, que se inicia a partir de 1983 y que se inserta en el denominado proceso de globalización, y en cual el funcionamiento y organización del sistema urbano se torna más flexible y su crecimiento impredecible.

El estudio del desarrollo del sistema urbano venezolano ha sido posible gracias a la contribución que han hecho muchos autores, en distintas épocas y en distintas disciplinas, lo cual ha permitido su reinterpretación en un esquema síntesis como es el de los modelos de organización. El esquema, sin embargo, pareciera ser adecuado para un estudio de tal naturaleza, pues permita establecer las comparaciones nacionales e internacionales de rigor.

Referencias citadas

- ACOSTA, M. 1973. *Urbanización y Clases Sociales en Venezuela*. *Revista Interamericana de Planificación*. Vol. 7; 3-40
- AMAYA, C. A. 1979. *The Development of the Venezuelan National Settlement System*. University of Toronto, Department of Geography. (M.A. Thesis).
- _____. 1990. *Dinámica de Crecimiento de las Ciudades de Venezuela*. Mérida, Ediciones del Colegio de Geógrafos de Venezuela, Capítulo de Mérida.
- _____. 1992. *Metropolización en la Organización del Espacio Venezolano*. Panadero, Miguel, et al. (Editores), *América Latina: La Cuestión Regional*. Colección Estudios, Castilla La Mancha- España; 171-192.
- _____. 1993. *Difusión Espacial en Venezuela*. Mérida, Consejo de Publicaciones de la Universidad de Los Andes.
- _____. 1998a. *El Desarrollo Histórico del Sistema Urbano de Venezuela: El Período Petrolero Inicial (1920-1950)*. Universidad de Los Andes, Escuela de Geografía (Inédito).
- _____. 1998b. *La Economía Global y el Sistema Urbano Venezolano*. Universidad de Los Andes, Escuela de Geografía (inédito).
- ARCILA FARÍAS, D. 1957. *El Régimen de la Encomienda en Venezuela*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla.
- ARELLANO MORENO, A. 1960. *Orígenes de la Economía de Venezuela*. Madrid, Ediciones Edime Asociación Pro-Venezuela (1971). *Un Programa Para Venezuela*, Caracas, Senda Ávila, C.A.
- BARRIOS, S. 1976. *Urbanización y Crecimiento Regional en Venezuela: Etapa Petrolera Industrial (1920-1950)*. *Cuadernos de la Sociedad Venezolana de Planificación*, 144-145; 7-103.
- BERNSTEIN, H. 1964. *Venezuela and Colombia*. Englewood Cliffs, N.J. Prentice-Hall

- BRITO FIGUEROA, F. 1961. **La Estructura Social y Demográfica de Venezuela** Colonia. Caracas, Ediciones Historia
- _____. 1963. **Historia Económica y Social de Venezuela**. Caracas, Universidad Central de Venezuela.
- CAMARGO, M. G. 1994. **Análisis de la Tendencia a la Formación de una Faja de Centros Urbanos en la Zona Intermedia del Espacio Venezolano**. (MSc tesis). IGCRN, Mérida.
- CELIS, F. 1988. **Análisis Regional**. Editorial de Ciencias Sociales, La Habana.
- CHAVES, L. F. 1963. *Tendencia a la Formación de Agrupación Urbana Múltiple en el Centro Norte de Venezuela*. **Revista Geográfica** (Mérida), Vol. 4-5; No. 10; 31-49
- _____. 1982. *Crecimiento Histórico y Desarrollo de Sistemas de Asentamiento en Venezuela*. **Revista Geográfica Venezolana**, Vols. XXII- XXIII; 23-42
- _____. 1992. **Geografía Humana de Venezuela**. Escuela de Geografía, Universidad de Los Andes, Mérida.
- ESPAÑA, L. P. y MANZANO, O. 1995. **Venezuela y su Petróleo: El Origen de la Renta**. Fundación Centro Gumilla, Curso de Formación Sociopolítica no. 10, Caracas
- FOSSI, V. 1984. *Desarrollo Urbano y Vivienda: La Desordenada Evolución Hacia un País de Metrópolis*. En Naim, Moises y Piñango, Ramón (Compiladores). **El Caso Venezuela: Una Ilusión de Armonía**. Ediciones IESA, Caracas; 472-497
- FRIEDMANN, J. 1963. *Economic Growth and Urban Structure in Venezuela*. **Cuadernos de la Sociedad Venezolana de Planificación**, Edición Especial
- _____. 1967. **Regional Development Policy: A Case Study of Venezuela**. Cambridge, The MIT Press.
- GALEY, J. 1971. *Venezuela*. En : Morse, R. (Editor). **The Urban Development of Latin America 1750-1920**. Center for Latin American Studies, Stanford University.
- GONZÁLEZ ABREU, M. 1974. **Dependencia Colonial Venezolana**. Caracas, Universidad Central de Venezuela.
- HUSSEY, R. 1934. **The Caracas Company, 1728- 1784**. Harvard University Press.
- LÓPEZ, J. E. 1968. **Tendencias Recientes de la Población Venezolana**. Universidad de Los Andes, IGCRN, Mérida
- LIEUWEN, E. 1965. **Venezuela**. Oxford University Press
- MALAVÉ, H. 1974. **Formación Histórica del Antidesarrollo en Venezuela**. Fondo Editorial Salvador de La Plaza. Ediciones Rocinante, Caracas.
- MAZA ZAVALA, D. 1966. **Condiciones Generales del Area Metropolitana de Caracas Para su Industrialización**. Ediciones del Cuatricentenario de Caracas.
- MEDINA, L.J. 1977. *Acerca de la Agricultura Prehispánica de Venezuela*. **Academia Nacional de la Historia**. Boletín, Vol. 60, No. 237; 61-78.
- MORÓN, G. 1964. **A History of Venezuela**. Londres, George Allen and Unwin Ltd.
- MUÑOZ, C. 1993. *Neoliberalismo e Perspectivas Das Geoeconomias Regionais*. En: Francisco Çapuano (Organizador). **Globalização e Espaço Latino Americano**. Hucitec- Anpur, São Paulo.

- OLAVARRÍA, P. J. 1965. **Instrucción General y Particular del Estado Presente de la Provincia de Venezuela en los Años 1720 y 1721**. Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia.
- PARRA PÉREZ, C. 1964. **El Régimen Español en Venezuela**. Madrid: Ediciones Cultura Hispánica.
- RACIONERO, L. 1978. **Sistema de Ciudades y Ordenación del Territorio**. Madrid, Alianza Editorial
- ROBINSON, D. J. 1969. **The City as a Centre of Change in Modern Venezuela**. Londres, Latin American Publications Fund.
- _____. 1971. *Venezuela and Colombia*. En: Blackmore H. And Smith C.T. (editors): **Latin American Geographical Perspectives**, Londres, Matheu and Co. Ltd.; 179-246
- ROJAS, A. 1972. **Estudios Históricos. Orígenes Venezolanos**. Caracas, Imprenta Nacional.
- ROJAS S., A. 1993. **Ideas Para Estudiar la Transición Venezolana (1980-1990)**. Fundación Luis F. Chaves, Mérida.
- SILVA M., A. 1993. *Diagnóstico y Perspectivas de la Integración del Sector Externo Venezolano*. En: Edgar Paredes (editor): **Venezuela, Opciones Para Una Estrategia Económica**. Copre, Ediciones Nueva Sociedad, Caracas.
- SIMMONS, J. 1978. *The Organization of the Urban Systems*. En Bourne, Larry and Simmons, James: **Urban Systems**. New York, Prentice Hall.
- TAAFEE, E. J; MORRIL, R.L.; GOULD, P.R. 1963. *Transport Expansion in Underdeveloped Countries: A Comparative Analysis*. **Geographical Review**, 53; 503-529
- TRAVIESO, F. 1972. **Ciudad, Región y Subdesarrollo**. Caracas, Fondo Editorial Común.
- VILA, P. 1960. *Consolidación del Poblamiento de Margarita 1600-1650*. **Revista Geográfica** (Mérida), Vol. 1. No. 4; 234-259
- _____. 1969. **Visiones Geohistóricas de Venezuela**. Caracas, Ediciones del Ministerio de Educación.