

EL PAPEL DE LIMA DENTRO DEL SISTEMA MUNDIAL
DE CIUDADES

*Cándida Gago García**

* Doctora en Geografía. Universidad Complutense de Madrid.

RESUMEN

Este estudio tiene como base la Tesis Doctoral que defendí en Julio de 1998; en ella se determinó un sistema mundial de ciudades rectoras; las relaciones entre éstas y también las que mantienen con el resto de ciudades del planeta imprimen una determinada organización al espacio planetario. A partir del éxito obtenido en esta investigación trataremos –siguiendo una metodología similar, que posteriormente expondremos– de determinar cuál ha sido la trayectoria que ha seguido la ciudad de Lima desde 1970; su importancia dentro de la organización espacial del planeta en diferentes años y también dentro del contexto latinoamericano, ámbito geopolítico y cultural en que se enmarca como capital y ciudad más importante de Perú.

Antes de abordar de lleno todas estas cuestiones creemos necesario presentar el concepto de ciudad mundial a fin de fijar las bases conceptuales que nos permitan desarrollar todo el proceso de análisis de forma clara y concisa.

ABSTRACT

This research is based on my doctoral dissertation in 1998, where I identified a World system of major cities, their inter relationships among themselves and with the rest of cities in the planet, which give way to a particular spatial organization. Due to the exit in this research, I will try –following the same methodology– to determine the steps followed by the city of Lima since 1970; its importance through time within the spatial organization of the planet and within the Latin American context, geopolitic and cultural environment where it is inmerse as the capital and the most important city of Peru.

Before going into de full discussion of this issue I will present conceptualization points about the World city in order to develop clearly the analysis process.

INTRODUCCIÓN

Los procesos de globalización económica, que se han acelerado fundamentalmente a partir de la crisis económica de los setenta, han estado acompañados por la configuración de un sistema de organización espacial que concentra y distribuye la mayor parte de los flujos (comerciales, financieros, poblacionales, intelectuales, etc.) de nuestro mundo. Algunos geógrafos coinciden al afirmar que estos procesos de mundialización se han desarrollado a partir de una serie de ciudades, que se conocen como “ciudades mundiales” (Hall, P., 1982. Friedmann, J., 1986. Sassen, S., 1991). En ellas se asientan la mayor parte de los agentes, fundamentalmente económicos, que interactúan a nivel mundial y que controlan la inmensa mayoría de los movimientos y flujos que se desarrollan en La Tierra.

Las repercusiones que los procesos económicos recientes han producido en las ciudades han sido muy numerosos y se han analizado desde la mayoría de sus manifestaciones posibles: reestructuración y configuración física de la ciudad, planificación urbana, conflicto y lucha social por el control del espacio urbano, problemas medioambientales, problemas de crecimiento –sobre todo en aquellas ciudades de países menos desarrollados económicamente–, etc.

Los trabajos que se ocupan del papel desarrollado por las ciudades como organizadoras de un espacio mundial son, sin embargo escasos y la mayor parte de las veces carecen de concreción (Gago, C., 1998). J. Friedmann y G. Wolff (1982) señalan que uno de los aspectos fundamentales a investigar dentro de los estudios urbanos debe ser *“el papel crucial que en la formación y articulación del sistema mundial han tenido las extensas regiones urbanas que constituyen su sistema espacial”*.

Para E. Jones (1992) la característica fundamental de una ciudad-mundo consiste en que ha superado la red urbana nacional y ha pasado a formar parte de un sistema global internacional. Son los centros del comercio mundial, de las comunicaciones, –por lo general simbolizadas por los aeropuertos internacionales– y se constituyen, además, en las primeras ciudades bancarias y financieras del planeta.

Sassen, S., (1991) señala que en estas ciudades mundiales se concentra gran parte de los puestos de mando de la economía mundial: son localizaciones claves para las finanzas y las firmas de servicios especializados, que han sustituido a la industria como sector económico principal; además, son los marcos adecuados para el desarrollo del comercio y el intercambio de las innovaciones.

Según A. Markusen y V. Gwiasda (1996) estas ciudades llevan a cabo en la actualidad una serie de funciones de alcance superior al de sus fronteras

urbanas: comercio, finanzas, servicios a las empresas, industria –englobando también, en esta actividad dirección y administración–, investigación y desarrollo, gobierno, educación, cultura, bienestar social, inmigración, etc.

A. Smith y M. Timberlake (1995) presentan un cuerpo teórico que considera las ciudades como nodos territoriales fundamentales de la economía global; completan esta visión que presentamos sobre el concepto de ciudad mundial con una serie de ideas que facilitan y permiten ver las ciudades dentro del sistema espacial mundial:

- Las ciudades están situadas –en la dinámica del sistema mundo capitalista hoy imperante– en una red global y jerarquizada.
- El sistema mundial debe ser contemplado, por consiguiente, como un sistema de ciudades entrelazadas y solapadas.
- Las ciudades están en frecuente y directo contacto con otras a través de los variados tipos de conexiones que se establecen ciudad a ciudad.
- Por tanto, un estudio de las conexiones interurbanas permite identificar el sistema mundial y el papel que juegan ciudades concretas en este sistema. Este hecho supone que “*la naturaleza de las interrelaciones entre las ciudades, tales como su frecuencia, tipo, intensidad, etc., denota la estructura del sistema mundo*” (Smith, A., y Timberlake, M., 1995).

A todas estas anotaciones –muy acertadas– debemos añadir algunas propias. En primer lugar, creemos que tener un importante tamaño demográfico no es equiparable “*per se*” al concepto de “ciudad mundial”: puede afirmarse que el crecimiento urbano desmesurado que sufren algunas megaciudades en la actualidad en parte es fruto de las dinámicas económicas actuales, entre las que se encuentran los procesos de mundialización económica, pero es erróneo pensar que toda ciudad mundial tiene necesariamente que tener un peso poblacional considerable; mucho más importante que el volumen demográfico es el poder específico que alberga un núcleo urbano representado en sus agentes políticos, económicos, culturales, etc. (Gago, C., 1998).

La finalidad de este trabajo, una vez hechos estos planteamientos conceptuales, es ver cuál es la posición de Lima dentro del sistema de ciudades mundiales; básicamente se intenta responder a las siguientes preguntas: ¿cuál es la posición que ocupa Lima respecto al sistema de ciudades mundiales?, ¿qué posición tiene dentro del sistema de ciudades americanas?, ¿cuál ha sido su trayectoria teniendo en cuenta los procesos de globalización y también, la gravísima

crisis económica que han sufrido la mayoría de países latinoamericanos durante de la década de los ochenta?

No cabe duda, que dentro del sistema urbano peruano su capital posee un peso específico muy superior al resto de ciudades, aún más, este peso específico se ha incrementado durante el período analizado. El crecimiento demográfico de Lima durante los últimos decenios ha sido muy importante, ha superado la tasa mundial media de urbanización y también el propio crecimiento de la población urbana peruana (Figura N° 1). El sistema urbano peruano, puede considerarse básicamente macrocefálico, de hecho, en 1993 su capital concentraba algo menos del 30 % de la población total (Fuente: dato propio a partir de Anuario Atlante Agostini, 1997). Figura N° 1.

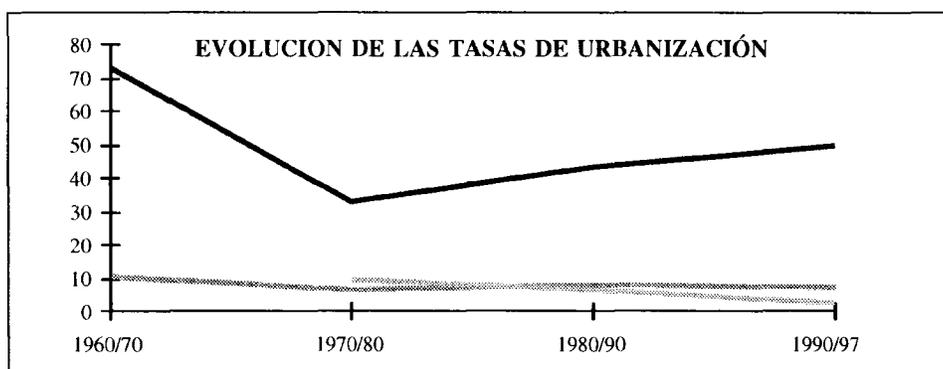


Fig. 1

En la actualidad, la aglomeración urbana de Lima ocupa el sexto puesto de toda América por su volumen demográfico (datos para 1990), sólo superada por Nueva York, Los Ángeles, Buenos Aires, Sao Paulo, Chicago, y Washington¹. Este fenómeno se encuadra dentro de los procesos de macrocrecimiento de algunas megalópolis mundiales, muchas de ellas localizadas en países con un desarrollo económico débil.

1 Población de las principales ciudades americanas (aglomeraciones urbanas).

Ciudad	Población	Año	Ciudad	Población	Año
Nueva York	19670175	1992	Lima	6414500	1990
Los Angeles	15047772	1992	San Francisco	6409891	1992
Buenos Aires	10686163	1991	Filadelfia	5938528	1992
Sao Paulo	9480427	1991	Boston	5438815	1992
Chicago	8410402	1992	Río de Janeiro	5336179	1991
Washington	6919572	1992	Detroit	5245906	1992
			Dallas	4214532	1992

Fuente: Anuario Demográfico ONU.

Por tanto, la pregunta de si Lima se puede considerar una “ciudad mundial” tal como se entiende en las líneas anteriores debe someterse a otras consideraciones, basadas en criterios de poder, relación, movimiento, control de la información, etc.

Uno de los rasgos más importantes de la sociedad actual es que los transportes, las telecomunicaciones, la energía son elementos claves del modelo productivo. Existe una clara coincidencia al afirmar que las ciudades mundiales son importantes centros de transporte; estos centros constituyen una salida del movimiento generado dentro de ellas o en sus hinterlands y son también los centros polarizadores de todo tipo de flujos.

Podemos considerar el movimiento de largo o medio-largo alcance bien generado, bien aglutinado por las ciudades como un indicador de su protagonismo a nivel internacional. En este estudio el indicador elegido para medir este movimiento es el transporte aéreo.

Este medio de transporte ha revolucionado la manera tradicional en se concebían las relaciones espaciales a nivel planetario (Córdoba, J. A.), encogiendo las distancias entre dos puntos conectados por vía aérea. Además se ha demostrado (Gago, C., 1998) que el sistema de transporte aéreo es el canal por el que circulan gran parte de las relaciones políticas y económicas que se establecen en el mundo, siendo, también un elemento muy importante para la difusión de innovaciones, la toma de decisiones, la inversión y el movimiento de capital. Esto se debe, sobre todo, a que una parte de los usuarios que acceden a este sistema de transporte –sobre todo a los vuelos regulares y a los servicios de mayor calidad que ofrecen las compañías aéreas– lo hacen por motivos de negocio; se trata de un usuario de alta formación intelectual, con un alto poder adquisitivo y que desempeña puestos de responsabilidad política y económica.

METODOLOGÍA Y FUENTES

El método que presentamos para ver la posición de Lima dentro del sistema de ciudades mundiales es el análisis de su salida aérea internacional y su comparación con la que poseen una lista de ciudades seleccionadas a priori. Estas ciudades, que pertenecen a todas las áreas geográficas del mundo sin excepción, han sido escogidas por el peso demográfico que poseen bien a nivel mundial, bien dentro del ámbito en que se sitúan; también se han incluido algunas otras que poseen una importancia financiera, económica, o política reconocida a nivel internacional (ver Anexo N° 1).

Una vez elaborada la lista analizaremos la conectividad que posee Lima con todas ellas mediante una medida estadística: el “coeficiente de conexión de un nodo”. Este coeficiente es una ponderación o un porcentaje de las conexiones aéreas que tiene la ciudad respecto a todas las posibles: (conexión con todas las ciudades seleccionadas menos una –ella misma–)².

Además de la posición que ocupa la capital peruana en la actualidad, este estudio se interesa por la evolución de las relaciones y la jerarquía urbana en un período anterior, que permita ver cómo la crisis económica que ha sufrido Perú durante la década de los ochenta ha afectado a su conectividad aérea internacional. Por ello realizaremos un análisis diacrónico centrado en cuatro tiempos: 1970, 1981, 1991 y 1996.

Resulta también interesante ver cuál es la posición que Lima va ocupando en este período respecto al resto de ciudades americanas, de manera que pueda observarse cómo ha variado la jerarquía del sistema de ciudades americano, cuál es la posición que ha ocupado nuestro caso de estudio en cada momento, cuáles son las ciudades polarizadoras del movimiento en el continente americano, y consecuentemente, cuáles son aquellos nodos con una proyección planetaria más amplia. Para este segundo caso utilizaremos un índice que relaciona la posición –por el número de conexiones– que ocupa cada ciudad americana respecto a las demás ciudades americanas incluidas en el análisis³.

Para la obtención de la información necesaria hemos utilizado las Guías World Airways pertenecientes a varias fechas. Estas guías contienen datos referentes a todos los vuelos regulares que se establecen entre todas las ciudades del mundo. Por medio de ellas podemos acceder a diferentes niveles de información:

- Conexiones internacionales establecidas entre las ciudades consideradas en el análisis. A partir de estos datos se puede determinar la conectividad de las ciudades tanto a nivel mundial como dentro del ámbito geográfico al que

2 Coeficiente de conexión

$$CC \text{ Lim.} = n * 100 / (n-1)$$

CC Lim = Coeficiente de conexión de Lima

n = número de conexiones aéreas

3 Índice de relación

$$Ir (a) = p(a) / na$$

Ir (a) = Índice de relación de una ciudad (a)

p (a) = posición que ocupa una ciudad por el número de vuelos respecto al total de ciudades americanas

na = número de ciudades americanas consideradas

pertenecen y, por tanto, ver qué ciudades ocupan una posición central. El número de conexiones que posee cada nodo determina las cabezas del sistema de ciudades mundiales.

- Número de vuelos que se establecen entre las diferentes ciudades. En esta investigación sólo nos detendremos en la descripción de la salida aérea internacional de Lima, considerando la frecuencia o intensidad con que parten desde ésta las conexiones aéreas; realizaremos un análisis de la especialización de la dirección de los flujos y también interpretaremos el significado que puedan tener los flujos nodales. Estos últimos permiten observar niveles de dependencia respecto a otras ciudades.

La direccionalidad y la intensidad de la salida aérea de Lima puede compararse con otro tipo de flujos, de tal manera que quede aún más explícita cuál es la dinámica espacial de la que participa. La dificultad para obtener datos de flujos que no sean aéreos es un handicap a la hora de correlacionar los resultados. Sería muy interesante disponer de datos referentes a flujos telefónicos o informáticos; muy a nuestro pesar estos datos son difíciles de obtener, en algunos casos ni siquiera las compañías telefónicas disponen de información desagregada suficientemente; además, la competencia entre compañías hace que los datos de flujos telefónicos sean más que confidenciales. Mucho más disponible para el investigador es la información referente a los flujos comerciales, además las series estadísticas suelen ser más amplias. Debe matizarse que los flujos comerciales no corresponden a una ciudad en concreto, sino a un Estado. A pesar de ello son también indicadores claros de la dinámica espacial a nivel internacional.

Una vez determinada la metodología sólo nos resta introducirnos de lleno en la investigación que constará de las siguientes partes:

1. Estudio de la posición espacial de Lima a nivel planetario.
2. Análisis de la salida aérea internacional de Lima.

LA POSICIÓN DE LIMA A NIVEL PLANETARIO

Los datos de este apartado proceden de la Tesis Doctoral que defendí en el mes de julio de 1998. En ella, entre otras investigaciones, se realizó un análisis diacrónico de la conectividad de las principales ciudades del mundo. Como ya se ha expuesto con anterioridad, la lista de núcleos urbanos considerados era amplia. Una vez realizado el recuento de las conexiones que tenía cada uno de los núcleos con todos los demás se determinaba su coeficiente de conexión. Un

análisis diacrónico permitía ver cómo había variado la dinámica espacial en el período que comprende desde 1970 hasta 1996.

Abstrayendo los resultados de esta investigación para el caso americano, y más concretamente para el caso de Lima, podemos ver cuál ha sido la evolución en estos más de veinticinco años (Cuadro N° 1; Figura N° 2).

En estos datos se aprecia un descenso paulatino de la conectividad de Lima, de tal manera que si en 1970 conectaba con más de un tercio de las ciudades consideradas en el análisis en 1996 esta cifra se reducía a un 27% (un poco más que la cuarta parte de todos los nodos considerados en el estudio). Este descenso paulatino de la conectividad de la capital de Perú es paralelo al de otras ciudades latinoamericanas: Buenos Aires, México, Caracas, Bogotá y también Santiago de Chile, –aunque esta última ciudad haya mejorado su conectividad en los noventa–. Por el contrario, la salida internacional de casi todas las ciudades estadounidenses se ha incrementado. Sin duda, la crisis económica que han sufrido los países latinoamericanos durante la década de los ochenta puede haber influido en esta dinámica⁴.

Cuadro N° 1
EVOLUCIÓN DE LAS CONEXIONES EN RELACIÓN CON EL MUNDO

Coeficiente de conexión	1970	1981	1991	1996
NYC	76,3	68,75	66,52	70
LAX	40,7	43,75	53,62	54,29
CHI	27,1	20,31	33,3	44,29
MIA	22	32,81	31,08	38,57
YTO	25,4	28,13	49,28	37,14
YMQ	35,6	29,69	26,09	30
WAS	20,3	25	30,43	28,57
SAO	32,2	35,94	37,68	48,57
RIO	37,3	39,06	42,03	44,29
BUE	33,9	37,5	30,43	32,86
SCL	35,6	28,13	27,54	30
MEX	37,3	39,06	28,99	28,57
CCS	30,5	29,69	28,99	27,14
LIM	37,3	32,81	28,99	27,14
HAV			14,49	25,71
BOG	25,4	21,88	18,84	22,86

Fuente: Gago, C., 1998.

4 Hay estudios que demuestran que existe una amplia correlación entre la actividad aérea y la actividad económica, de tal manera que la buena marcha del sector aéreo está en gran medida determinada por resultados económicos satisfactorios.

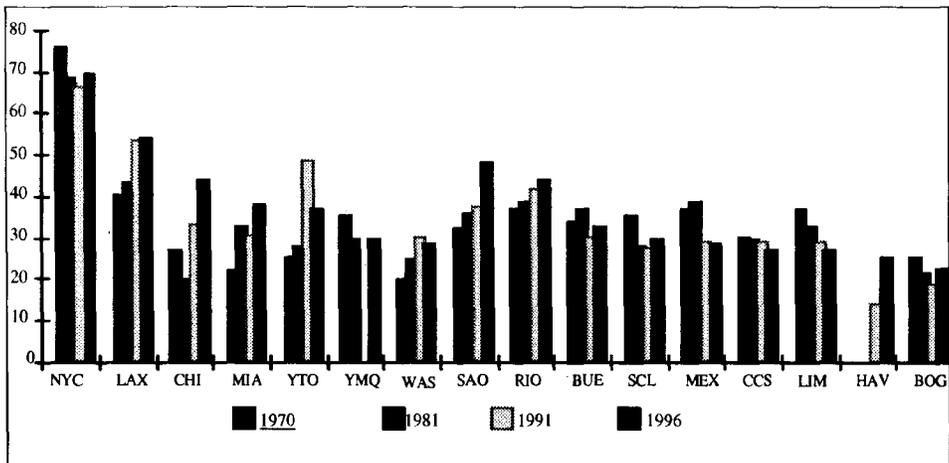


Fig. 2. Evolución del coeficiente de conexión de los nodos americanos

La embergadura de esta crisis económica ha sido tan importante que pese a los indicadores macroeconómicos recientes, bastante alentadores, todavía no se han alcanzado los niveles de renta de finales de los setenta: “El producto interno bruto de América Latina y el Caribe creció un 4,5% en 1994, lo que significa que se aceleró su moderada recuperación iniciada en 1991. Por lo tanto, el producto por habitante volvió a registrar un incremento, esta vez del 2,6%. Sin embargo, como el producto regional de 1994 resultó sólo un 30% superior al de 1980, antes de que se desencadenara la crisis de la deuda externa, todavía el PIB por habitante fue 2% inferior al de entonces”. (ONU, 1995. Estudio económico de América Latina y el Caribe. 1994-1995).

El índice de relación elaborado (Cuadro N° 2) nos indica además, cómo Lima se ha ido alejando de las primeras posiciones por su salida internacional dentro del conjunto de ciudades americanas. Lima ha pasado de ser la tercera ciudad en importancia por su salida internacional junto con Río de Janeiro y Ciudad de México—sólo superada por Nueva York y los Ángeles—, a ocupar en 1996 el décimo lugar, compartiendo el puesto con Caracas, y siendo superada además por Nueva York y Los Ángeles por todas las ciudades norteamericanas consideradas en el estudio—Chicago, Miami, Toronto, Montreal, Washington— y por Sao Paulo, Río de Janeiro, Buenos Aires, Santiago de Chile y Ciudad de México.

Una lectura conjunta de todos estos datos nos viene a señalar que la conectividad de Lima y de otras ciudades latinoamericanas ha descendido durante el período de análisis.

Mientras que Norteamérica y fundamentalmente las ciudades estadounidenses se integran cada vez más en el sistema planetario, las ciudades del Sur

Cuadro N° 2
EVOLUCIÓN DEL PUESTO DE LAS CIUDADES AMERICANAS
EN RELACIÓN CON SUS CONEXIONES CON EL MUNDO

Índice de relación	1970	1981	1991	1996
NYC	0,067	0,067	0,063	0,063
LAX	0,133	0,133	0,125	0,125
CHI	0,733	1,000	0,375	0,250
MIA	0,933	0,467	0,438	0,375
YTO	0,800	0,733	0,188	0,438
YMQ	0,400	0,600	0,875	0,563
WAS	1,000	0,867	0,500	0,688
SAO	0,600	0,400	0,313	0,188
RIO	0,200	0,200	0,250	0,250
BUE	0,533	0,333	0,500	0,500
SCL	0,400	0,733	0,813	0,563
MEX	0,200	0,200	0,625	0,688
CCS	0,667	0,600	0,625	0,813
LIM	0,200	0,467	0,625	0,813
HAV			1,000	0,938
BOG	0,800	0,933	0,938	1,000

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Gago, C. 1998.

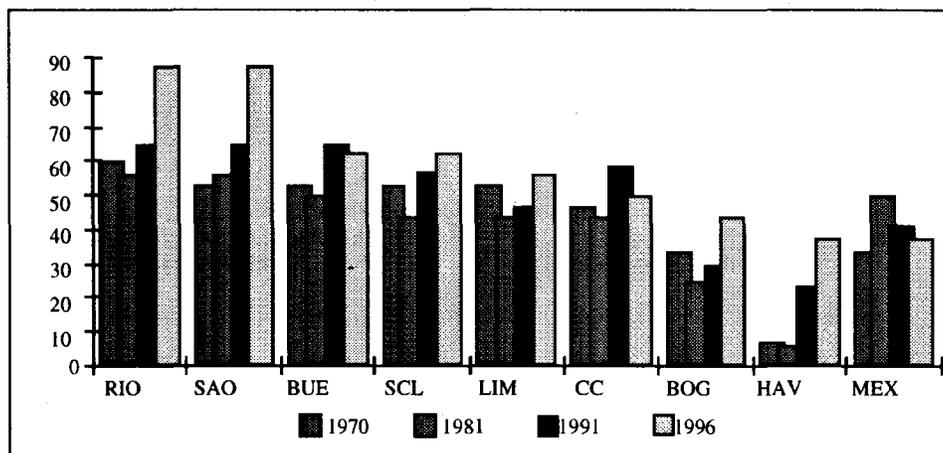
americano van ocupando lugares más periféricos, tanto desde el punto de vista global –conexiones con las ciudades del resto del mundo– como por la posición que ocupan dentro el conjunto de núcleos americanos considerados.

Otros indicadores muestran que la conectividad con las cabezas de la organización planetaria –ciudades mundiales– no disminuye sino que se incrementa en la mayoría de los casos, lo que sin duda concuerda fielmente con los procesos de globalización.

La siguiente figura (N° 3) representa la conectividad de algunas ciudades latinoamericanas con el sistema de ciudades mundiales determinado para diferentes años⁵. En ella se aprecia como la conectividad de la mayoría de estas ciudades con las cabezas del sistema espacial planetario ha mejorado.

5 Este sistema fue determinado en la investigación Región, Política y Transporte aéreo, para los cuatro momentos temporales que estamos considerando en este apartado. Los núcleos que conforman el sistema de ciudades mundiales en cada una de las fechas son los siguientes:: 1970: Amsterdam, El Cairo, Delhi, Frankfurt, Ginebra, Estambul, Karachi, Londres, Moscú, Nueva York, París, Roma, Teherán, Tokio y Zurich; 1981: Londres, París, Frankfurt, Amsterdam,

Todo lo expuesto hasta el momento refleja un aumento de la intensidad de las relaciones centro-periferia tanto en el caso de Lima como en la mayoría de ciudades latinoamericanas consideradas, a excepción de Río y Sao Paulo: mientras que los coeficientes de conexión con el mundo disminuyen, la conectividad con las cabezas del sistema aumenta, a pesar del bache ya superado que se aprecia en 1981.



Fuente: Gago, C. 1998

Fig. 3. Conexión con el sistema de ciudades mundiales

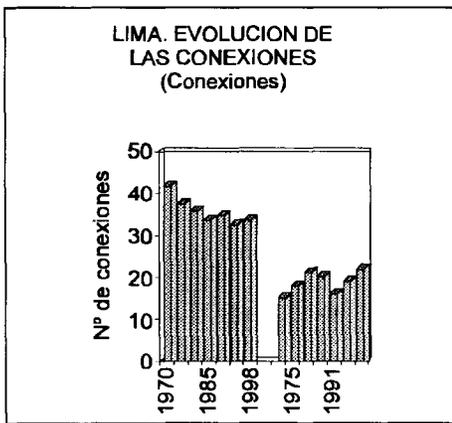
Estos datos vuelven a remitirnos a la crisis por la que han pasado la mayoría de los países latinoamericanos en el período estudiado; esta crisis no ha sido sólo económica sino que se ha complicado en algunas ocasiones con una problemática política difícil de solucionar.

Cabe apuntar que las perspectivas de desenclave y desarrollo económico de los países latinoamericanos están en función del éxito de las políticas económicas que se vienen realizando en los últimos años. Al menos desde una perspectiva macroeconómica se puede decir que en los noventa las economías de estos países están teniendo un desarrollo más dinámico que en la década anterior (CEPAL, 1995).

Bangkok, Hong Kong, Roma, Tokio, Singapur, Ginebra, Atenas, Manila, Bombay y Karachi; 1991: Amsterdam, Atenas, Bruselas, El Cairo, Copenhague, Frankfurt, Estambul, Londres, Madrid, Milán, Moscú, Nueva York, París, Roma, Tokio, Viena y Zurich; 1996: Amsterdam, Bangkok, Bruselas, El Cairo, Copenhague, Frankfurt, Los Ángeles, Londres, Madrid, Moscú, Nueva York, París, Roma, Singapur, Tokio y Zurich.

LA SALIDA AÉREA INTERNACIONAL DE LIMA

Una primera visión de la salida aérea de Lima –evolución de los vuelos y conexiones, Figuras N° 4 y 5– permite observar como se ha mantenido estable, incluso se ha estancado durante el período de crisis económica para recuperarse –principalmente en el capítulo de vuelos– durante la década de los noventa; los datos relativos a las conexiones permiten ratificar como la conectividad de Lima era superior al principio del período estudiado (1970): las conexiones totales se han reducido paulatinamente, mientras que las conexiones directas alcanzan un nivel máximo en 1981, en relación con el aumento de autonomía de las aeronaves, para descender en la década de crisis y volver a recuperar el nivel de 1981 en el año 1998.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las Guías World Airways. 1998.

Fig. 4.

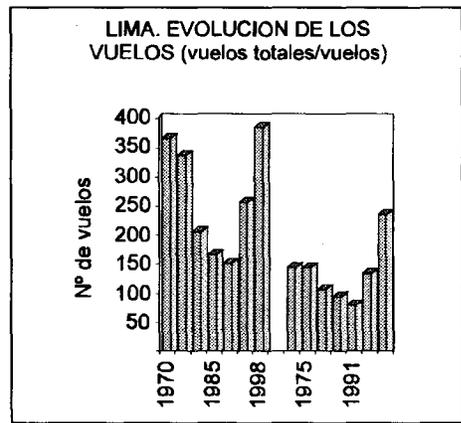
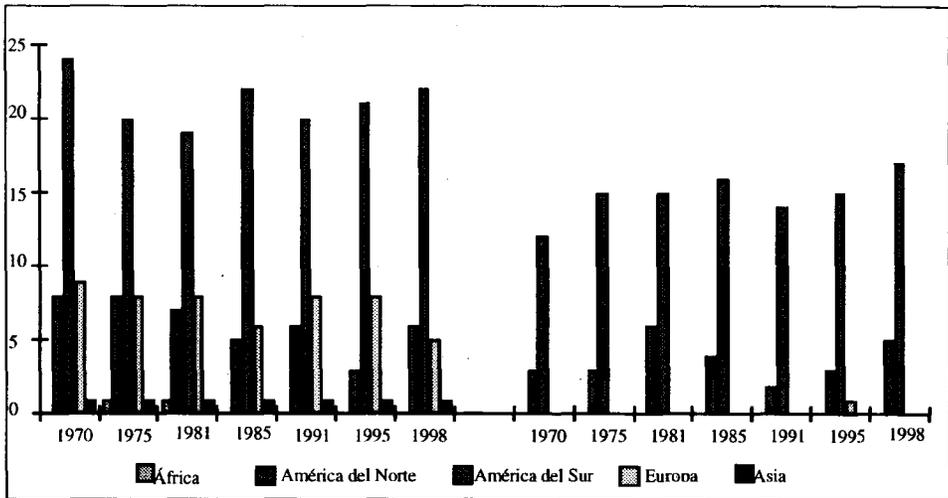


Fig. 5.

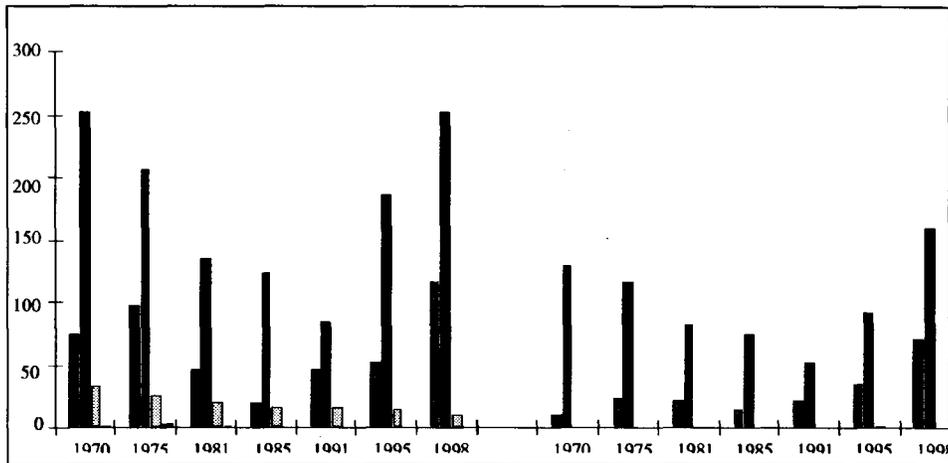
En cuanto a la dirección de la salida se concreta en los siguientes aspectos:

- salida mayoritaria hacia las ciudades latinoamericanas.
- salida muy importante hacia Norteamérica, fundamentalmente hacia dos nodos de los Estados Unidos de América: Miami y Los Ángeles.
- salida indirecta, en niveles muy inferiores a las anteriores, hacia Europa.
- conexión con Asia y el Pacífico Occidental mediante los vuelos indirectos con Tokio.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las Guías World Airways. 1998

Fig. 6. Lima. Evolución de las conexiones (conex. totales/conex. directas)



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las Guías World Airways. 1998

Fig. 7. Lima. Evolución de los vuelos (vuelos totales/vuelos directos)

De nuevo, el estudio de la evolución de la dirección de las conexiones descubre una crisis importante: en el período de mayor depresión económica se produce un estancamiento de las conexiones y un descenso de la frecuencia de los vuelos dirigidos tanto hacia Latinoamérica como hacia los Estados Unidos. La recuperación en los noventa se manifiesta en un crecimiento de la frecuencia, no así de la diversidad de las direcciones, que se restringe a la ya descrita. Pueden

observarse ciertas variaciones en la dirección del flujo nodal (primera dirección de los flujos por el número de vuelos), que de dirigirse hacia Latinoamérica –Santiago de Chile y Bogotá– es polarizado por Miami en 1991 y 1995, aunque vuelve a recuperarse el flujo nodal hacia Santiago de Chile en 1998 (cuadro N° 4).

Cuadro N° 4

LIMA. NÚMERO DE VUELOS SEMANALES. DIEZ PRIMERAS CONEXIONES
% vuelos norteamericanos

1970	SCL	GYE	BOG	LPB	PTY	UIO	MIA	SAO	LAX	BUE	8,3
1975	SCL	GYE	BOG	LPB	MIA	LAX	UIO	HOU	BUE	NYC	26,2
1981	SCL	BOG	LPB	MIA	LAX	GYE	MEX	PTY	BUE	UIO	19,8
1985	BOG	SCL	MIA	GYE	LPB	PTY	UIO	MEX	GCM	BUE	12,2
1991	MIA	BOG	SCL	LPB	LAX	GYE	RIO	BUE	MEX	UIO	34,3
1995	MIA	UIO	SCL	GYE	BUE	BOG	MEX	PTY	LAX	SAO	30,4
1998	SCL	MIA	NYC	UIO	BUE	GYE	PTY	BOG	SAO	DFW	33,0

CLAVES IATA UTILIZADAS

BOG. Bogotá.

CCS. Caracas.

DFW. Dallas.

GYE. Guayaquil.

HOU. Houston.

LIM. Lima.

MEX. Ciudad de México.

NYC. Nueva York

RIO. Río de Janeiro

SCL. Santiago de Chile.

WAS. Washington.

YTO. Toronto.

BUE. Buenos Aires.

CHI. Chicago.

GCM. Gran Caimán.

HAV. La Habana.

LAX. Los Ángeles.

LPB. La Paz.

MIA. Miami.

PTY. Ciudad de Panamá.

SAO. Sao Paulo.

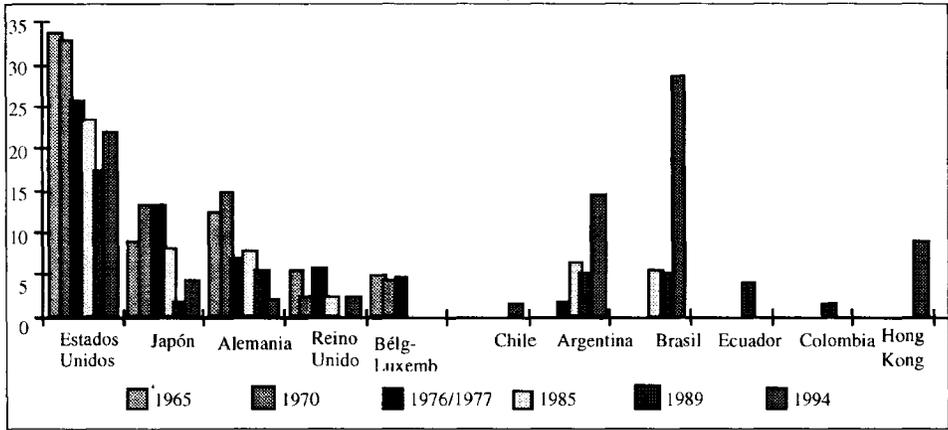
UIO. Quito.

YMQ. Montreal.

En el cuadro anterior también se refleja un aumento de la importancia de los vuelos con ciudades norteamericanas con respecto al peso total de las diez salidas principales por su frecuencia semanal.

Por otra parte, los vuelos hacia Europa descienden, coincidiendo con un descenso de la actividad política de Europa en Latinoamérica.

Los flujos comerciales permiten establecer un paralelismo con lo observado para el transporte aéreo (figura N° 8): las importaciones procedentes de los Estados Unidos han descendido ligeramente, aunque este país sigue siendo el principal vendedor; las importaciones con origen en países latinoamericanos aumentan, mientras que las procedentes de Europa se estancan o reducen.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos ONU. Enciclopedia Británica y Anuario Atlante Agostini.

Fig. 8. Perú. Evolución de las Importaciones

El hecho de que flujos aéreos e intercambios comerciales con Latinoamérica se intensifiquen paralelamente en la década de los noventa coincide con una serie de estrategias macroeconómicas, pero también con cierto impulso dado a los bloques de integración económica: *“Los procesos multilaterales de integración mantuvieron en 1994 la tendencia expansiva que muestran desde 1990; también se concretaron nuevos acuerdos comerciales entre los países de América Latina con el propósito de liberalizar y promover el intercambio entre ellos, lo que ha contribuido a que se expandiera significativamente el comercio recíproco y, al mismo tiempo, ha puesto de manifiesto la conveniencia de llegar a una mayor coordinación de sus políticas macroeconómicas para así facilitar la profundización de los lazos comerciales. (...) También hubo avances en el proceso de integración del Grupo Andino, sea como resultado de acuerdos suscritos por todos sus*

miembros o por parte de ellos. (...) En los últimos años han proliferado, además, los acuerdos bilaterales o multilaterales entre los países de América Latina, suscritos al margen de los procesos de integración institucionalizados. En general se refieren a desgravaciones para incentivar el comercio recíproco. También se aprecia un mayor interés por los acuerdos internacionales de comercio y cooperación...". (ONU, 1995. Estudio económico de América Latina y el Caribe. 1994-1995).

De todo lo descrito puede decirse que a pesar de que las dinámicas de flujos centro-periferia se han perpetuado durante el período analizado, han aparecido nuevas dinámicas de relación Latinoamérica-Latinoamérica que pudieran anticipar una mayor integración del área geográfica en que Lima se incluye. Aún así hay que tener presente que las políticas comerciales del Presidente Fujimori han frenado la integración económica del área andina, de hecho, *"la reticencia peruana a aplicar el arancel mínimo común y la desgravación arancelaria dificultó la creación de una zona de libre comercio y un Mercado Común Andino entre Perú, Colombia, Venezuela, Ecuador y Bolivia, previstos originalmente para 1995"* (IEPALA. Guía del Mundo 1996-1997).

Otro aspecto a tener en cuenta en este análisis es cuál ha sido la evolución de la salida aérea de Lima en relación con el sistema de ciudades del Océano Pacífico. En un trabajo anterior (Gago, C., 1998) se demostraba como parte de la dinámica espacial planetaria ha pasado a estar protagonizada por nodos del Océano Pacífico, intensificándose no sólo los flujos aéreos sino también las transacciones comerciales y financieras entre ambas orillas, fundamentalmente desde 1990.

En el caso que nos ocupa puede observarse que en todo el período analizado ha existido una conexión aérea de Lima con Tokio; ésta ha tenido relativa importancia en 1975 (cuatro vuelos semanales) y se ha reducido desde entonces a un único vuelo semanal. Parece, por tanto, que en la dinámica de integración espacial y económica que se está produciendo en el Pacífico Lima desempeña un papel secundario. Aún así pueden hacerse algunas matizaciones, por ejemplo al analizar las relaciones comerciales (Figura N° 8) se aprecia que las transacciones comerciales con algunos países del Pacífico se intensifican, de esta manera, las importaciones procedentes de Japón se incrementan respecto al dato anterior; además Hong Kong pasa a ser un vendedor importante para Perú con más de un 9 % de las importaciones que realiza este país. Algunas otras circunstancias también permiten observar como la integración del Perú en la estructura económica del Pacífico se va intensificando: *"En 1993 los yacimientos mineros y la plata de Hierro Perú fueron adquiridos por una empresa estatal china. Este país se convirtió en uno de los principales socios comerciales de Perú, y es el cuarto*

mayor inversionista extranjero. Fujimori promovió la integración del país a la llamada Cuenca del Pacífico y efectuó cinco viajes a Japón, país que ha contribuido con préstamos y asistencia a Perú (...)" (IEPALA. Guía del Mundo 1996-1997).

Creemos que la integración espacial de Lima en el sistema de organización espacial pacífico se incrementará en cuanto que las relaciones comerciales y financieras se intensifiquen. Ello dependerá, a su vez, de la evolución económica peruana, pero también de su cada vez mayor integración en grupos de cooperación económica y comercial tales como el APEC (Asociación Económica Asia-Pacífico). Será muy interesante analizar los datos de conectividad aérea y de intercambios comerciales que se produzcan en los próximos años.

Puede anotarse que para el desarrollo económico del país e incluso de toda la zona andina es tanto más interesante la potenciación del comercio intrazonal que una salida comercial de todos estos países hacia el Pacífico, puesto que la primera potenciaría un desarrollo económico endógeno, facilitando la especialización de los países andinos, lo que disminuiría las dependencias de tipo centro-periferia; en el caso contrario, Japón y otros países asiáticos—dragones asiáticos—actúan como proveedores de una serie de bienes de consumo o de equipo, todos de alta tecnología, mientras puede existir una cierta competencia entre los países andinos al exportar a estos terceros países productos agrícolas o otro tipo de materias primas. En cualquier caso, los aspectos relacionados con el comercio internacional se escapan del objetivo propuesto en este estudio, aunque un buen análisis de la estrategia a seguir por Perú en cuanto a la política comercial sería muy beneficioso para su economía.

CONCLUSIONES

Puede decirse que Lima, pese a su importante y creciente peso poblacional a nivel continental y planetario, ha perdido peso dentro del sistema mundial de ciudades: como centro principal de salida de la economía peruana hacia el exterior, los flujos aéreos de esta ciudad reflejan el estancamiento económico que ha sufrido Perú durante la década de los ochenta.

La dinámica de flujos permite, además, observar un doble proceso. Se ha producido un incremento de la polarización espacial que realiza los Estados Unidos respecto a toda Latinoamérica, siendo los nodos brasileños (Sao Paulo y Río de Janeiro) los únicos que escapan a esta dinámica, ya que han incrementado sus flujos no sólo con Norteamérica sino también con otros ámbitos geográficos del planeta. A su vez, la salida internacional de Lima ha experimentado una

intensificación de las relaciones con ciudades latinoamericanas vecinas que puede interpretarse como un ejemplo más de la importancia que los bloques de integración económica van adquiriendo en la actualidad. El desarrollo económico de Perú y el papel a desempeñar por Lima dentro de un sistema de ciudades latinoamericano será tanto más importante en cuanto que se intensifiquen este último tipo de relaciones, que a su vez potencian un desarrollo endógeno y complementario de las economías de los diferentes países de la zona.

Una vez vista la posición de Lima dentro del sistema de ciudades mundiales y del sistema americano sería conveniente realizar un trabajo sobre el sistema de ciudades peruano en vistas a analizar cómo se vertebra espacialmente este territorio; sin duda, la política centralista del Presidente Fujimori debe haber influido en la organización de este sistema espacial. Este aspecto, que influye de manera más importante en temas sociales y en la accesibilidad de la población a los servicios centrales, nos ocupará un segundo trabajo que presentaremos próximamente.

BIBLIOGRAFÍA

CORDOBA, J.A.

Artículo sin publicar realizado para el Homenaje al Profesor Casas Torres.). "Transporte aéreo y espacialidad diferencial". Departamento de Análisis Geográfico Regional y Geografía Física. Universidad Complutense. Madrid.

FRIEDMANN, J. y WOLFF, G.

1982 "World city formation: an agenda for research and action". *International Journal of Urban and Regional Research*. Vol. 6. Nº 3, septiembre.

FRIEDMANN, J.

1986 "The world city hypothesis". *Development and Change*. pp. 69-83.

GAGO, C.

1998 *Región, Política y Transporte Aéreo*. Tesis Doctoral. Madrid, 14 de julio de 1998. Departamento de Análisis Geográfico Regional y Geografía Física. Universidad Complutense. Madrid.

HALL, P.

1966-1977-1984 *The World Cities*. Butler and Tanner Limited. Londres.

IEPALA. Instituto de Estudios Políticos para África y América Latina
1996 *Guía del Tercer Mundo 1996-1997*. Madrid.

JONES, E.
1992 *Metrópolis. Las grandes ciudades del Mundo*. Alianza Editorial. Madrid.

MARKUSEN, A. y GWIASDA, V.
1994 "Multipolarity and the layering of functions in world Cities: New York city's struggle to stay on the top". *International Journal of Urban and Regional Research*.

ONU
1995 *Estudio Económico de América Latina y el Caribe. 1994-1995*. Santiago de Chile.

SASEN, S.
1991 *The global city. New York, London, Tokyo*. Princenton University Press. Princenton.

SMITH, A. y TIMBERLAKE, M.
1995 "Conceptualising and mapping the structures of the world city system". *Urban Studies*, Vol 32, Nº 2. pp. 287-302.

FUENTES

Enciclopedia Británica. Varios Años. Nueva York, Londres.
Anuario Atlante Agostini. Varios Años. Instituto Geográfico de Agostini. Novara.
Guías World Airways. Años 1970, 1981, 1991, 1996, 1998. Reed Travel Group Ltd. Dunstable, Bedfordshire.
ONU. Anuario Demográfico 1995. Nueva York.
ONU. Statistic Yearbook. Varios años. Nueva York.

ANEXO 1
CIUDADES UTILIZADAS PARA DETERMINAR EL COEFICIENTE DE
CONEXIÓN DE LOS NODOS Y CRITERIO PARA SU INCLUSIÓN

	Criterios		Criterios
Abidján	P	S. Petersburgo	P
Addis Abeba	P	Lima	P
Argel	P	Londres	P-E
Amsterdam	E	Lagos	P
Atenas	P	Madrid	P-E
Berlín	E-P	Melbourne	P
Pekín	P	México	P
Bangkok	P	Miami	P-Pol
Bogotá	P	Milán	P-E
Bombay	P	Manila	P
Bruselas	E-Pol	Moscú	P-Pol
Bucarest	P	Munich	P-E
Budapest	P	Nairobi	P
El Cairo	P	Nueva York	P
Casablanca	P	Osaka	E- P
Caracas	P	París	P-E
Calcuta	P	Río de Janeiro	P
Colonia	E	Roma	P-E
Copenhague	E	Sao Paulo	P
Ciudad del Cabo	P-E	Santiago	P
Chicago	P-E	Seúl	P-E
Dhaka	P	Shangay	P
Dar es Salaam	P	Singapur	P
Delhi	P	Sydney	P
Buenos Aires	P	Teherán	P
Kinshasa	P	Tianjín	P
Frankfurt	E	Tokyo	P-E
Ginebra	E-Pol	Viena	Pol
Hamburgo	P	Washington	Pol
La Habana	P	Montreal	P-E
Hong Kong	P	Toronto	P-E
Kiev	P	Zurich	E-Pol
Estambul	P		
Johanesburgo	P-E		
Jakarta	P		
Karachi	P		
Luanda	P		
Los Ángeles	P-E		

Criterios: P: poblacional o demográfico
E: económico
Pol: político