

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES,
DIVISION DE ESTUDIOS DE POSGRADO

00482

3

2e

GRANDES RUTAS DEL ESPACIO SOCIAL.
ELEMENTOS PARA EL ANALISIS POLITICO DE LAS DI-
RECCIONES RECIENTES DE LA MOVILIDAD EN MEXICO.

TESIS
QUE PARA OBTENER EL GRADO DE DOCTOR EN CIENCIA
POLITICA

PRESENTA

MARGARITA ROSA CAMARENA LUHRS

MEXICO, D.F.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

1987



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE

INTRODUCCION	1
PRIMERA PARTE. UNA APROXIMACION CONCEPTUAL	
<u>Introducción</u>	27
Capítulo 1. <u>Rasgos de la evolución histórica de la movilidad</u>	30
Capítulo 2. <u>La producción social del espacio</u>	64
Capítulo 3. <u>El poder en movimiento</u>	89
SEGUNDA PARTE. ANALISIS DE LAS GRANDES RUTAS	
<u>Introducción</u>	119
Capítulo 4. <u>El cambio en la dirección de las rutas de movilidad</u>	123
Capítulo 5. <u>Dos grandes rutas en juego</u>	154
Capítulo 6. <u>Un nuevo orden del espacio social</u>	176
CONCLUSIONES	206
<u>Notas</u>	226
<u>Bibliografía citada</u>	256
ANEXO	
<u>Indice de mapas</u>	262
<u>Listados de ciudades</u>	263
<u>Cuadros estadísticos</u>	299

INTRODUCCION

El paso regular entre lugares, universal por su carácter humano, se ha multiplicado hasta recorrer todo el planeta. Es a la vez, audacia e interés, fecunda intuición y previsión, y hasta la flexibilidad del espacio social. Para alcanzar la riqueza de la tierra y de la civilización, realiza una síntesis única de las distancias, engloba el punto de partida, el de su destino -a veces desconocido- y como medio elige alguna línea de deseo -que apenas será explorada o que ha sido transitada regularmente-, y simultáneamente, despliega las direcciones cardinales, las topográficas, y las del propósito o conciencia del viaje que son sociales. El paso regular entre lugares forma la ruta.

Las rutas son historia prolongada. Animadas por la coyuntura o por necesidades cotidianas, cambian rápidamente sus prioridades o, por el contrario, sólo lo hacen para hacer surgir otras distintas y quedar en espera de mejor oportunidad para ser renovadas: grandes y pequeñas rutas, son testimonios no siempre imparciales de lo recorrido para establecer un estilo de vida. Pero además son el producto de los artifices de la distancia, el espacio social y el territorio.

Las rutas describen distintos espacios que, sin embargo, son los mismos; a través de ellas se persiguen motivos tan distintos que los de nuestra época parecen ser totalmente nuevos. Sus cambios son una consecuencia y un

aviso de lo que sucede en las extensiones organizadas igual que en las condiciones de la circulación; señalan períodos de calma o intranquilidad social, en ocasiones los límites entre ellos, el cambio de uno en otro; destacan la coincidencia de esos períodos con distintas marcas y barreras naturales y sociales; en los períodos de calma, pueden ser transitables y en los otros inaccesibles, o viceversa.

En el interior de las fronteras, o aún sin ellas, las rutas sirven a los ensayos de la necesidad y, particularmente las grandes rutas, a los afanes de la libre o forzada expansión de las tierras. Las olas de los acontecimientos sociales, los cambios en las circunstancias de la economía y la política modifican sus cauces, los ritmos de sus corrientes y el impacto de su fluidez; modifican la capacidad articuladora que cumplen junto con las ciudades y el balance espacial de los dominios que enlazan a los centros económicos, culturales o políticos, si acaso los tienen, con las áreas de influencia.

Asimismo, transforman la realidad vivida en líneas del tiempo, descubren en la naturaleza otra naturaleza, asisten a quienes la remodelan y hacen crecer. El movimiento, la marcha continua, el devenir, las hacen partícipes de las acciones humanas, y la relación de éstas con la naturaleza las convierte al mismo tiempo en productos de la experiencia.

Las grandes rutas junto con las ciudades crean

una especie de ejes históricos de articulación que le dan sentido a la cercanía o alejamiento; le dan rumbo a la organización del espacio social, y le dan dirección a su orden. Estos ejes pueden ser hacia atrás en el tiempo, primero primordialmente económicos y después más complejos, según la sociedad de que se trate ceda al movimiento, o según se adapte y apoye en la circulación.

Estos ejes describen la forma del espacio social y su carácter más o menos polar, en unas épocas, o denso y concentrado en otras. Expresan en su disposición la coherencia y la manera como se cumple una función histórica de centralidad, la cual tiene localización pero no es idéntica a la existencia de una sede central, sino a la extensión dominada. Existen grados en el cumplimiento de esa función porque su extensión puede ser diversa tanto por su naturaleza como por la de quienes la habitan y porque no borra ni los orígenes ni las distintas aspiraciones, en cuyo caso, la fragmentación, la defensa de la libertad que da la diferencia y el poder de atracción hacia un centro o propósito principal, mantendrá en firme la identidad de los lugares y la necesidad de un conjunto de centros locales.

Las fracturas o quiebres del terreno que sirven para demarcar áreas de influencia distintas, mantendrán al espacio social, en ese caso, como un elemento diferenciador que si bien se articula por acuerdo o por fuerza, hará persistir sus diferencias por encima del esfuerzo que tendería

a cohesionarlo de otro modo para alcanzar esa función centralizadora; es decir, la cohesión interna de los extremos, y con ellos la del resto de lugares, mantendrá la articulación con el centro, condicionándolo; a la inversa de lo que presupondría la función histórica mencionada.

La jerarquía entre lugares centra las diferencias mencionadas, permite que sus recorridos las fortalezcan, o bien, que cambie el tipo particular de relación entre lugares, haciéndola corresponder con una pauta de cohesión y sujeción social.

El objetivo de este trabajo es tratar de mostrar que ése es el sentido de las grandes rutas: formar un ensamble entre zonas que se definen y justifican mutuamente para establecer un orden en el espacio social.

Con ello se supone un universo en el cual lo social prevalece sobre lo geográfico y sin embargo, permite hablar del espacio social más que como un escenario, como una jerarquía que interviene en la acción.

Puesto que para conocer un determinado orden (jerarquía) es suficiente conocer la relación que lo motiva o algunas de sus manifestaciones, este supuesto puede abrir una vía entre muchas otras que ofrezca posibilidades para establecer, hasta que resulte claro, el tipo particular de relación entre grandes rutas y espacio social, y así, su orden.

¿Cómo hacer cobrar una dimensión accesible a los

enormes conceptos de naturaleza, sociedad, movimiento, para que nos sean útiles a lo largo de este trabajo? Identifiquemos tres maneras de hacerlo: en la historia que distingue a cada uno de ellos, dotándolos de significados; en la correspondencia que priva entre ellos en el momento observado y en el momento de su transformación; en los patrones de gran permanencia que caracterizan a sus relaciones recíprocas.

Agrupemos estas maneras de precisar los conceptos generales mencionados para centrar la atención sobre la producción histórica del espacio social y reconocer los elementos que permiten introducirnos al tema.

La dimensión real que representa el espacio físico o natural en el quehacer del hombre, referido tanto a la idea de recurso -de conjunto de riquezas naturales- como a los usos que se tienen para aprovecharlo mejor según la costumbre y de ese modo rendirlo a una finalidad simplificadora de la vida, permite garantizar la supervivencia y junto con ella la continuidad de una organización social.

La diversidad natural promueve que la vida social y económica se desenvuelva de una manera múltiple, pero además, que en su base territorial se manifieste esa diversidad y multiplicidad,¹ aunque en términos del dominio o señorío implícito en la noción de territorio se reconozca una tendencia hacia la homogeneización de esas diferencias naturales y hacia la unificación de patrones

y características del comportamiento social; es decir, contrastando con una tendencia a producir un espacio social indiferenciado.

Es claro que en mayor o menor medida, la diversidad natural ² señala marcas de separación, cuencas y espacios físicos o regiones, y accidentes como montañas y ríos, y que en razón de ellas se establecen divisiones territoriales y líneas del movimiento humano. Estas marcas, divisiones y líneas se superponen a veces, pueden ser tajantes y coincidir con zonas de separación (como las formadas por el trópico húmedo, trópico caliente y seco, y las grandes extensiones áridas y desérticas que describen por lo menos tres Méxicos distintos) que reaparecen continuamente, de una u otra forma, en la división o unificación política de tierras circundantes.³

Pensemos en condiciones geográficas como valles aislados o mesetas que estimulan un intenso espíritu de grupo⁴ y diferencian la fortaleza de distintos centros de coherencia -unidades de población, de la actividad económica, la cultura o el poder político. Recordemos que existen fronteras naturales que aún en la actualidad resultan difíciles de franquear, como los polos ártico y antártico o el mismo océano Pacífico, y grupos de población que escapan al control de las autoridades nacionales, por ejemplo nómadas, trashumantes o bandidos que han limitado esporádicamente el reforzamiento de intenciones políticas centraliza-

doras al crear condiciones de inseguridad para el tránsito, limitando así la extensión de la influencia dominante.⁵

La diversidad de los medios naturales o la dispersión de las regiones favorecidas por la naturaleza y las que no lo son, hace mayor la necesidad de articular las diversas partes. Por ello, la diferenciación política a que da lugar la diversidad natural, en algunas ocasiones se presenta como oposición y desintegración social en virtud de que mientras desaparece la influencia de límites naturales -aislamiento por ausencia de vías de transporte- o de límites políticos -como lo son las fronteras internas o internacionales-, la influencia de las secciones perdura.⁶

La evolución de grupos sociales y la valorización de recursos naturales distantes contribuye a modificar la relación entre el hombre y la naturaleza, y favorece el acceso a productos y experiencias distintos de los locales, estimulando los contactos humanos y la interacción social, y de esta forma, al ampliar las posibilidades de rápido acceso -por ejemplo a mercados grandes y lejanos-, amplía su propia capacidad para ordenar el espacio social, facilitar su control y el uso y explotación de los recursos naturales.

Los factores que extienden el radio de acción de las actividades y modifican los límites que representan las tradicionales barreras naturales de distancia y tiempo,

también determinan formas en que se expresa y satisface la necesidad de movimiento; reflejan en el intercambio de experiencias y recursos para la producción colectiva de medios de vida la manera como se va gestando o se ha impuesto un estilo social, histórico, en la apropiación del espacio natural, volviéndolo social.

Por espacio social podemos entender, brevemente, la transformación histórica que sucede en la disposición e integración del conjunto de recursos naturales en una cierta extensión cuando son apropiados o producidos para los fines humanos de reproducir su estilo de vida. Pero esto lo detallaremos a lo largo del trabajo, por el momento sirve para ir aproximando una distinción entre espacio físico y la manera como sus condiciones naturales son alteradas para beneficio humano, produciéndolo entonces de una manera histórica particularmente determinada; es decir, haciéndolo social.

La articulación del espacio social tiene direcciones que coinciden con las facilidades o dificultades que levanta la configuración del terreno o el clima, pero además, tiene direcciones que corresponden con las tendencias que sigue la explotación de recursos y la dinámica de las actividades y sus correspondientes delimitaciones político territoriales.

Estas direcciones se expresan en, y combinan con, las que describen las grandes rutas de movilidad; por ello

es que permiten identificar o señalar las zonas que estarán sujetas al crecimiento o bien a presiones y tensiones sociales que pueden modificar el equilibrio entre lugares, advirtiéndolo sobre la necesidad de prever el posible impacto social y natural de los cambios que ocurren en las direcciones de la articulación mencionada.

Si se acepta que el enlace político de diferentes núcleos de población es, simultáneamente, enlace espacial de las distintas áreas y lugares a que pertenecen y delimitación de sus influencias respectivas, entonces se puede sugerir que los intercambios básicos y la producción del espacio social son formas de este enlace político de grupos localizados y responden igualmente a condiciones técnicas y naturales, sociales y psicológicas aunque lo expresan de maneras distintas.

En la capacidad multiplicada que funda o constituye al grupo humano, es decir en el poder social, se incluyen distintas expresiones: la estructura comunitaria; el ejercicio de la actividad productiva; la capacidad de resistencia al contexto de la productividad; y la expresión institucionalizada en un aparato que es acaparado por una minoría, quizá la forma más concentrada. Todas estas expresiones parten de un complejo de relaciones humanas frente a la naturaleza y permiten hablar del poder comunitario, económico, político y del Estado, o bien de la combinación de estas expresiones del poder social.

A partir de esta precisión se puede deducir que la forma del enlace político-espacial o la manera como están articuladas las bases espaciales del poder político económico se desprende de la posesión de tierras y recursos que sostienen el dominio sobre una cierta extensión, del mando entendido como una capacidad de hacer o impedir la consolidación de áreas competitivas o autónomas, y de la dominación que sujeta por la fuerza o rige a la población y sus actividades conforme a un cierto acuerdo; esto nos permite diferenciar y jerarquizar sus áreas de influencia.

Esta manera de articulación expresa específicamente aquellos elementos que tienen relación con la disposición espacial de las fuentes del poder político económico y pueden coincidir con la aparición de nuevas áreas de fluidez o confluencia, integración o atracción y autonomía que entran en juego para establecer un balance territorial o un equilibrio en el espacio social.

En este último sentido, la movilidad se caracterizaría más como una relación que como un proceso, es decir - identificaría el orden del espacio social y su coincidencia con las orientaciones del poder político económico.

Se puede agregar que el cambio en la dirección de la movilidad, y con ella de la relación entre poder político económico y espacio social expresa en los límites de la extensión en donde se ejerce la influencia de uno o varios grupos sociales y también alteraciones en su poder.

rio, capacidad, organización y relaciones.

Aunque la extensión sea uno de los criterios básicos de los enfoques geográficos sólo debe asignársele un valor complementario, pues frecuentemente subordina su importancia a la de, por ejemplo, el efecto integrador de la movilidad entre áreas y grupos distantes, y de un modo más amplio subordina su importancia a otras causas y fuerzas del avance social que se aúnan para corregir restricciones espaciales.

Particularmente, las rutas de movilidad y su distribución sugieren el trazo que sigue la distribución espacial del poder de la sociedad, de su conservación -señalando áreas coherentes con el núcleo inmediato y el principal del poder político económico, que no necesariamente sean contiguas o circundantes de la localización que éste adquiera-; de su multiplicación -por la extensión del o los dominios-; de la renovación de las fuentes del poder político económico -y con ello de la consistencia de las actividades que producen riqueza material-, así como de los confines hasta donde se extiende la facultad de mando.

Aunque desde luego, no debemos olvidar respecto a esto último, que estos confines pueden prolongarse casi indefinidamente y formar una especie de inmensas "fronteras" y ser surcados apenas débilmente por las rutas humanas, como ha sucedido en México, que fue un México central hasta el siglo pasado y en cuya ruta centro norte -la más importante de tierra adentro en la época colonial-, rumbo

a Santa Fe el número de leguas andadas se medía usando como patrón las vidas perdidas.⁷

La movilidad que da sentido a esa y a todas las rutas puede influir en el acercamiento o distanciamiento de los grupos sociales y, según ello, modificar su posición, o más aún, el orden que asignan al espacio social. Estas implicaciones pueden variar de acuerdo con ciertos intereses que impulsan o rechazan la intercomunicación entre grupos y lugares, y de acuerdo con los recursos técnicos disponibles para facilitar el acceso a los mismos.

Ahora bien, si estamos de acuerdo con que la función social que amplía de un modo indirecto el ámbito de las relaciones humanas, y con ello de las oportunidades culturales, describe a la movilidad, entonces también podemos apreciar que se caracteriza porque influye en la localización de la población, de sus actividades y medios de vida, así como en la conformación de los espacios edificados, en la modificación del uso del suelo y en las formas de identificación social.

El cambio entre los límites y definición de lo rural y lo urbano -o más generalmente, entre lo regional y lo nacional- ejemplifica lo anterior y permite notar la manera como expresa otra vinculación espacial que puede ser apoyada por un aumento en las vías de transporte, o por mayores posibilidades de acceso a determinados lugares y por la construcción de enlaces paralelos tan característi-

cos de la época actual, como lo son los de la radiotelefonía.

Hay que tomar en cuenta que existen muchas maneras de enfocar a la movilidad, la hay demográfica, económica, social, cultural, política y la que buscamos identificar que la considera un medio para consolidar la dominación sobre la naturaleza y reproducir, de acuerdo con ciertos intereses el espacio para la vida humana, o, brevemente, como un cambio físico en la posición que sucede por el traslado o desplazamiento a otros lugares. Sin embargo, este enfoque no incluye ninguno de los fenómenos que asociados con ella incluyen al arraigo, sino sólo el tránsito a pie o por el uso de medios que permiten el transporte en los caminos o grandes rutas por tierra.

Desde este enfoque la movilidad quedaría representada por el desplazamiento humano, el traslado de mercancías, tránsito y tráfico entre lugares, el comercio, las ferias, los intercambios entre lugares, el proceso y la producción del transporte, pero sobre todo las rutas de transporte y en ellas las grandes líneas de movimiento o grandes rutas; en una palabra, las circulaciones de todo tipo.⁸

Por otra parte, en general, la movilidad es una con la capacidad concentradora de las ciudades, pero su propiedad difusora o de irradiación de influencias no se debe confundir con el poblamiento ni colonización ni tampoco exclusiva y directamente con la apropiación humana

del espacio físico, porque de lo contrario, se pierde su carácter de acción humana -intencional y colectiva que no niega su sentido económico original ni su carácter intrínseco, espontáneo e individual, aunque lo subordine y vuelva más complejo- y se confunde con la función instrumental o mediatizadora de otros fines distintos que también cumple en ciertas circunstancias.

La permanencia de la naturaleza, la preferencia en la sociedad por mantener lo establecido y en el movimiento humano por conservar viejas formas de circulación, es decir, la conservación de lo perene o lo antiguo con contenidos igualmente viejos o por el contrario totalmente distintos, señala para los tres conceptos generales que destacamos antes, la flexibilidad, adaptación o resistencia a la historia cambiante de cada uno de ellos.

Por su parte, la correspondencia entre ellos -naturaleza, sociedad y movimiento-, nos permite notar claras tendencias innovadoras que precisen la inminencia de una transformación, o bien la necesidad de la misma que priva en el momento considerado, afectándolos por igual o no e incluso sin afectarlos; su correspondencia advierte sus variaciones, sobre todo en el momento mismo en que empiezan a cambiar.

En cuanto a los patrones que hacen duraderas a sus relaciones -por encima de cambios que hayan podido tener lugar entre ellos, o en cada uno por separado-,

tenemos que la unidad natural, y su correspondiente social -que podemos suponer es la conciencia histórica y social- así como los límites al movimiento humano que ambos le dan, identifica razones estructuradoras o patrones de continuidad que como inmensas fortalezas conservan su correspondencia aún frente a grandes cambios.

Antes de continuar, conviene señalar que ni la sociedad ni el espacio físico forman por sí solos el espacio social, aunque la configuración del terreno y de sus características geográficas, en general, deriven elementos para acotar el espacio social, y aunque de la sociedad misma surjan las capacidades para superar las fronteras naturales, ya que no producen socialmente al espacio sin un marco político.⁹

Es posible que lo anterior parezca evidente; sin embargo, cuando se trata de entender cabalmente al espacio natural en su relación con la condición humana de poder y coacción, resultan insuficientes las explicaciones de las propiedades geográficas o físicas que lo caracterizan y establecen sus diferencias en distintas áreas del planeta, aunque ciertamente nos permita reconocer la enorme diversidad de paisajes naturales y culturales; de la misma manera, resulta incompleta la explicación que proponen algunas disciplinas humanas, pues aún proporcionando elementos de gran penetración explicativa para entender la vida de la sociedad, particularmente cuando se aborda la evolución del

Estado y la participación de las clases y estratos sociales en su conformación, existe una ausencia de criterios para discernir en la relación espacio natural social-poder político económico, su unidad y explicar a partir de ello, la generación de uno y otro.

Por su parte, el enfoque de la teoría o filosofía política, aunque tampoco da cobertura a todo lo espacial implicado en la movilidad, sí ofrece como sistema teórico mayores elementos para explicar esa relación y entonces poder situar con precisión la mediación estudiada entre la condición natural o espacio y la humana de poder, como se verá al principio del trabajo.

Es interesante notar que la movilidad, incluso como se la considera aquí, está presente en otros procesos sociales que la identificarían como problema de estudio de la demografía, a través del fenómeno migratorio,¹⁰ como problema específicamente económico, por la función de enlace que puede cumplir entre el proceso industrial y el de circulación mercantil,¹¹ y como tema de estudio para la sociología, particularmente por la vinculación que reconoce entre ascenso o descenso en la escala social y cambio en los lugares de vida.¹²

También existen diversos enfoques sobre la movilidad y las rutas que resultan de interés para la ingeniería en varias de sus ramas, para la geografía humana o para la geografía política, y para otros campos de conocimiento que

sin abordar este fenómeno ni considerarlo como objeto de investigación podrían ofrecer puntos de vista sugerentes.¹³

Es claro que la multiplicación de procesos que implican una organización compleja y el surgimiento de nuevas formas del contacto humano han actuado simultáneamente para crear problemas y fenómenos sociales de nuevo tipo. Dentro de ellos, el carácter espacial de la interacción social en ámbitos territoriales amplios sugiere una exploración novedosa adelantada por los geógrafos.

La discusión entre los geógrafos a propósito de la pertinencia de incluir entre su objeto de estudio fenómenos sociales y especialmente políticos, merece atención especial, porque de ella se derivan muchas de las ideas recogidas en el presente trabajo.

Al respecto, cabe señalar, por una parte, la especificidad que otorgan al Estado y sus formas correspondientes de acuerdo con el espacio geográficamente acotado y de la que derivan su argumento los defensores de la llamada geopolítica,¹⁴ y por otra parte la postura de aquéllos que presentan a la geografía política como una especialidad de la geografía humana.¹⁵ Existen posiciones intermedias entre las cuales, la que resulta especialmente relevante es la que postula la necesidad de incorporar en el sistema de conceptos políticos aquéllos específicamente geográficos, rebasando así el objeto de estudio de la geografía.

Esta discusión tiene varias décadas y aún no está

resuelta, pero aporta elementos de gran interés porque al cuestionar las fronteras tradicionales de la geografía como disciplina generadora de conocimientos que describen la faz de la tierra y atiende la necesidad de elaborar conocimientos adecuados para explicar socialmente los fenómenos tan acuciosamente observados por la geografía de manera tradicional que subordinan lo social en lugar de destacarlo, también pone en juego las fronteras de otras disciplinas humanas que hacen omisión de la dimensión física espacial; pero sobre todo, pueden llegar a modificar el alcance del estudio de la política y el poder social al permitir un mayor rigor en el tratamiento de los fenómenos que delimitan su campo de conocimiento.¹⁶

Desde el punto de vista que se plantea en el trabajo se tratará de indagar si hay o no un desplazamiento y cambio de los ejes articuladores del espacio nacional y, en función de ello, estudiar a la movilidad; los flujos de personas y mercancías que la caracterizan; y con ellos, los cambios en las grandes zonas del espacio nacional, y en las relaciones entre los lugares -de grupos sociales- respecto al centro y a las zonas de nuestro país.

Algunas ventajas de incorporar en el análisis político la dimensión espacial, que aproxima lo natural a lo humano, permiten desarrollar el examen de las condiciones en las cuales las rutas de movilidad pueden hacer un paralelismo con los cauces de dominación política y económi-

ca, que permiten hacer un señalamiento del problema con el cual se orienta la búsqueda de una solución al objetivo planteado al principio, en los siguientes términos: ¿qué tipo de orden del espacio social permiten observar las direcciones recientes de la movilidad en nuestro país? y con ello, intentar reconocer si es que existen principios que se repiten y dejan ver un patrón de reordenamiento, de larga duración y suficientemente característico del que predomina actualmente.

Más adelante, veremos que los rasgos de la movilidad y sus rutas describen distintas relaciones entre las zonas del país, reflejan un tipo de balance o equilibrio espacial que también puede ser político, sobre todo cuando apunta hacia un cambio en los ejes históricos articuladores del espacio nacional. Que muestran singularmente la conformación hacia el centro de las distintas zonas del país; las direcciones básicas de la intercomunicación; los intereses a los que esas direcciones responden, y el tipo de beneficios que se promueven con la construcción de infraestructura para el transporte y con otros recursos que facilitan o impiden el acceso a los lugares.

Por ahora, sin embargo, es fundamental reconocer que matices históricos y geográficos advierten sobre la necesidad de reconocer una pauta común en esos cambios, un reordenamiento espacial que recoge las características de distintas épocas y simplifica las razones por las cuales

han tenido lugar formando una gran tendencia histórica que obligaría a estudiar con cautela esos cambios y a la vez, a intentar extender sus significaciones y alcances, contrastándolos con la permanencia de sus elementos fundamentales (o contrastándolos con las causas que han fundado esos órdenes y que aún cambiándolos las han hecho prevalecer).

La riqueza cultural y natural del territorio mexicano ha sido continuada y desarrollada por sus habitantes en las distintas épocas. Esto que puede resultar obvio (o muy probable) merece ser destacado porque, como se ve en el mapa de la página siguiente, existe coincidencia entre las direcciones de las rutas de colonización y conquista trazadas durante 1519 a 1763 sobre la base de las antiguas rutas indígenas, y las que forman los caminos y carreteras de la actualidad.

Hechos económicos y sociales que favorecieron la colonización de regiones enexploradas se encuentran ligados de una manera impresionante con la formación de los principales centros urbanos y con la diferenciación de formas de vida y del ejercicio de la autoridad que va con ellas. Sucede igual con la construcción de vías de acceso y la explotación de la riqueza natural, los cuales se encuentran ligados: los intereses, ambiciones y aspiraciones políticas que dieron prioridad -y aún ahora- a las regiones mineras y agrícolas definen la orientación de las rutas de movilidad por tierra. (Véase el listado 1 en el anexo).

MAPA 1. Direcciones de las rutas de colonización y conquista de 1519 a 1763 y su correspondencia con el trazo de las actuales rutas por carretera en México.



Elaborado con base en: Angel Bassols Batalla, México, formación de regiones económicas, México, UNAM, 1933, Mapa núm. 10. "Colonización y fundación de Villas-Distritos mineros en la Nueva España. siglos XVI-XIX", p. 97.

Esa continuidad entre rutas y ciudades permite pensar que existe una correspondencia entre la forma de dominación y la organización del espacio social. De modo que cambios en la forma de dominación, que naturalmente también son cambios en la política, permiten reconocer o esperar el surgimiento de tipos distintos de movilidad, de su sustitución por otros o de su alteración, aunque desde luego, no siempre pueda suceder lo contrario. Alteraciones en la relación que establece la sociedad con sus condiciones naturales se expresan y cambian la movilidad y en mayor o menor medida pueden en ocasiones expresar a través de ésta, el orden espacial del poder político económico.

La oposición de la provincia del país al centro y a la centralización que se ha hecho evidente a lo largo de la historia muestra que existen reivindicaciones propias, diversos grados de coherencia respecto de los diversos centros y del principal, así como en relación con su proceso de extensión y afirmación sobre el contexto territorial nacional.¹⁷ Con ello se apunta la idea de que por unidad territorial también es posible entender el cuestionamiento que formulan ciertas áreas sujetas a un control central sobre la centralización que las articula.

Sería conveniente diferenciar, para el caso de México, que hasta la creación de la verdadera unidad geográfica espacial -que coincide con la introducción y auge de los ferrocarriles-, base de su ulterior unidad económica

y luego del real dominio político nacional, el obstáculo a vencer no fue otro que la propia distancia, la distancia geográfica, la distancia deshumanizada, el despoblado y casi vírgen espacio natural;¹⁸ por tanto, su dominio político era algo secundario y marginal, en tanto nuestro suelo, aún vago e impreciso, no fuera motivo o ambición de otros países.

Sin embargo, la afirmación del Estado sobre el conjunto territorial, prolonga la identidad social más allá de los cambios que pueden ocurrir en el sistema político y en su correspondiente de relaciones territoriales haciendo perdurar de esta manera diferencias seccionales; favorece la integración de las localidades que configuran el conjunto nacional al diversificar los puntos de contacto y los acuerdos y bases para la dominación, pero con ello, simultáneamente, complica los términos de la integración y puede ampliar desmesuradamente discrepancias que llegan a modificar la cohesión territorial. Por otra parte, así como refuerza la centralidad del poder político económico, también puede provocar el efecto inverso, favoreciendo la autonomía, diferenciación y competitividad de las partes de ese conjunto territorial e incluso propiciar procesos independizadores.¹⁹

La distribución de los efectos que provoca la movilidad no es uniforme a lo largo de las rutas que la encauzan ni tampoco entre ellas.²⁰ La diversidad natural y de

las actividades imprime sellos que las caracterizan; las rutas y sus caminantes de montaña, de selva o desiertos; o las rutas de la plata, el café o de los migrantes estacionales, lo ejemplifican. Pero además existen criterios que permitirían afinar la clasificación de sus efectos de una forma más completa.

La influencia dinamizadora de las rutas de movilidad se nota tanto en forma intermitente, a lo largo de los trayectos que describe, como en forma global, atendiendo a la red de relaciones que enlazan el conjunto territorial, y en ambos sentidos corresponde con la influencia del Estado.²¹ Esta correspondencia puede resumirse en ocasiones como una contradicción entre el Estado y la organización espacial que se expresa en el grado de desarrollo de los medios de desplazamiento,²² en la que prevalece el carácter diferenciado de los componentes del espacio social; o bien, puede darse como una relación complementaria en la que prevalezca la tendencia indiferenciadora en la producción del espacio social y en el carácter de la articulación de sus componentes, modificando los límites naturales en favor de la cohesión territorial.

Podemos preguntarnos si la relación entre el Estado y la organización espacial de la sociedad pone de manifiesto que el dominio se mantiene con ayuda de los medios de circulación y que el espacio social tiene para la política del poder un carácter preciso, de ninguna manera

abstracto, determinado por la necesidad de articular sus diversas partes.

Y así, tenemos una necesidad política elemental: la articulación del dominio; una acción que adapta la sociedad al movimiento: la circulación; un medio por excelencia: las grandes rutas de movilidad, y un actor polifacético en la naturaleza -hombre, sociedad y poder social- que se conoce en la personalidad del viajero. Todos ellos como una historia de antiguos y modernos viajeros en sucesión renovada, como las olas se renuevan unas a otras; una historia que fue hazaña en el ejercicio de una extraña libertad y que ahora se repite con el mismo éxito impresionante, pero sin ella.

PRIMERA PARTE. UNA APROXIMACION CONCEPTUAL

Introducción

A lo largo de la historia y a todo lo ancho del planeta se han establecido corrientes de movilidad de la población que coinciden con la distribución geográfica de las áreas de influencia político económica. De ahí que para comprender el problema a que da lugar esa coincidencia en México sea necesaria una aproximación conceptual y a la vez un análisis de sus peculiaridades históricas.

En esta primera parte, se destaca la discusión teórica previa a la investigación sobre el caso de nuestro país, y se busca definir cierto tipo de elementos simples de la movilidad que permitan reconocer las peculiaridades históricas y expresar sus razones originales.

El problema y supuesto principales que se han señalado en este trabajo en el sentido de que existe un cambio en la corriente tradicional de la movilidad de personas y mercancías en el país y que a partir de ello se identifica una posible redefinición de los centros de poder político económico, conlleva el presupuesto de una íntima interconexión entre rutas de movilidad y poder político.

Este presupuesto puede sumergirse en un antiguo problema teórico político: el uso de medios para la apropiación de la tierra como condición de dominación.²³ La influencia de la tierra, y en general de las condiciones espaciales naturales, sobre la acción y el pensamiento político ha

dado lugar al estudio de problemas teóricos y empíricos, de los cuales se han desprendido diversos resultados, cruciales o aislados, de aplicación inmediata o nula, que en resumidas cuentas han aprovechado sólo una parte de los elementos desarrollados.

El pensamiento acumulado que revisé a este respecto, rebasa el alcance de lo obtenido por mi cuenta en la investigación sobre la movilidad como uno de esos medios para la apropiación de la tierra, y sin embargo ha requerido una ardua elaboración proque, hasta donde pude estudiar, son numerosos los autores que abordan las generalidades que también inscriben el problema central de este trabajo y muy contados los que lo hacen atendiendo a su peculiaridad histórica para México.

De esta manera, la virtual ausencia de una concepción sistemática sobre el tema de las relaciones entre el poder y el espacio aplicable a México, así como de estudios sobre el problema planteado, sólo permiten una aproximación conceptual de la presencia espacial del poder político económico cuando es articulada por la movilidad.

Para ello, se consideran algunos rasgos de la evolución histórica de la movilidad y de sus rutas, cuando ha sido posible; se presentan algunas de las propiedades de la movilidad que la convierten en un factor insustituible para la producción social del espacio; se señala como uno de sus efectos principales el repliegue del espacio social; se

abordan dimensiones fundamentales de la relación de dominación y normalidad en la reproducción social, y finalmente se discute la posibilidad de una valoración política del tiempo y el espacio a través de la movilidad.

Con todo lo anterior se establece simplemente que la movilidad puede articular, en ciertas ocasiones y en ciertos sentidos, la condición espacial del poder político económico. Sobre esta base se detallan los elementos generales que permiten identificar a las rutas de movilidad como un medio y un factor en el ordenamiento del territorio, con lo cual se da sentido y organiza la exposición del cambio en las direcciones de la movilidad en el país, motivo de la segunda parte del trabajo.

Capítulo 1. Rasgos de la evolución histórica de la movilidad

La movilidad es un atributo humano natural que evoluciona conforme la experiencia permite producir artefactos que amplían la capacidad de desplazamiento, pero sobre todo cuando la disposición de medios de desplazamiento facilita y aumenta el alcance de la movilidad para ir más allá de los confines conocidos, del espacio localizado, apropiado, es decir, producido socialmente. En la medida en que la movilidad aumenta la capacidad de generar riqueza material y de extender el dominio y la territorialidad, abre el horizonte natural para ampliar las bases del poder. Puede suponerse que éste es uno de los rasgos principales de la evolución de la movilidad porque permite agrupar y evaluar los cambios que presenta históricamente.

Es importante hacer notar que en la evolución de la movilidad existen rasgos que se repiten tanto en lo que se refiere a las modificaciones que ocurren en las prácticas de movilidad como a la introducción o sustitución de los medios de transporte. En su permanencia o cambio están presentes características que dependen de estructuras más grandes o de casualidades mayores que las identificables propiamente con la movilidad.

Por ello, es necesario tener en mente que la movilidad es una parte activa del proceso histórico social y

que los rasgos de esa participación pueden variar, pero permanecen a lo largo de su evolución. Se trata del impacto que ejerce sobre las condiciones naturales, las cuales, por sus propias características, hacen aparecer a la naturaleza como algo diferenciable de lo social, como un valor constante; y en virtud de que aún en su evolución tiene, en relación con la condición humana, un carácter fijo y permanente, las modificaciones que provoca el proceso social sobre cualquiera de las cualidades peculiares de la naturaleza, adquiere ese mismo carácter permanente.

Como el proceso social permite distinguir procesos particulares que son capaces de reflejar su sentido principal, y debido a que también existen acciones específicas que se extienden hasta provocar o influir en la acción social global, es indudable que existe una correspondencia constante entre sus cambios, la cual dependerá de la naturaleza y alcance de los mismos. De igual modo, sus efectos se encuentran ligados, aunque sus repercusiones pueden variar muy ampliamente; un cambio en el proceso social repercute quizá más drásticamente que uno ocurrido en la movilidad.

El problema de la correspondencia entre procesos generales y específicos también puede entenderse como un problema de mediación entre lo real y lo ideal que obliga a pensar los hechos en consecuencia con ellos mismos, es decir, a buscar que los elementos conceptuales desarrollados puedan utilizarse cabalmente para explicar los hechos.

Este problema surge, por ejemplo, al reconocer la presencia o influencia natural en cualquier situación social; también al identificar las interrelaciones que se pueden plantear entre proceso histórico social y movilidad o cualquier otra acción particular.²⁴ En estos casos, uno se enfrenta con generalizaciones que efectivamente pueden adquirir un gran poder explicativo siempre y cuando se establezcan y maticen sus mediaciones con el proceso real.

Así, puede sugerirse que las interrelaciones entre proceso social y movilidad adquieren más bien el carácter de intercambios sociedad-naturaleza-movilidad. Y que este carácter es múltiple y susceptible de una selección arbitraria para destacar algunos de sus componentes o determinantes históricos.

Si se atiende a uno de sus determinantes político económicos, por ejemplo la competencia comercial, que impulsa esos intercambios, se tiene una representación del propósito de anudarlos de una cierta manera para alcanzar mayores beneficios, mejores condiciones organizativas, exclusividad en el control de los mercados e incluso para explotar esos intercambios como dados previamente, aprovechando su estructura para otros fines.

En este ejemplo puede verse que el radio de los efectos resulta perfectamente diferenciable y separable de las circunstancias que los han generado y que ofrecen como imagen una dinámica propia; pero también puede notarse que

existe la posibilidad de identificar el medio como una finalidad, que a su vez resulta instrumento de objetivos más amplios.

Sin abandonar la idea de la correspondencia entre procesos -uno amplio y otro particular que es diferenciable del anterior pero que se encuentra incluido en él-, se comprende que en el caso de la movilidad como acción movilizadora esa correspondencia se desdobra en la historia rebasando lo imaginablemente posible. La movilidad es un producto social, una acción en sí misma, y además un resultado de la convergencia entre proceso social y la propia movilidad; de esto puede desprenderse la idea de que, en consecuencia, la movilidad es una manera específica de los intercambios entre sociedad y naturaleza, y de que actúa, a su vez, sobre la intensidad, amplitud y potencia de éstos.

Muy estrechamente relacionado con la idea anterior, se encuentra el carácter de la movilidad como factor de la acción que permite transformar o modificar el alcance de las finalidades inmediatas que cumplen diversas actividades básicas y complementarias, como son alimentación, vestido, edificación de espacios para fines habitacionales o de diversa índole y otros como garantizar en las libertades ciudadanas las posibilidades de tránsito, encuentro y simultaneidad de las actividades, con las cuales la movilidad adquiere un carácter posibilitador, un carácter político.

Ese es un carácter político, determinado históri-

camente dentro del conjunto de intercambios sociedad-naturaleza-movilidad y se expresa en: 1) la necesidad de actualizar constantemente la acción movilizadora, es decir, de renovarla; 2) la operación del conjunto de medios, vías y vehículos, para facilitar o permitir el desplazamiento que asigna un valor mediatizador a las rutas; 3) la explotación de la capacidad movilizadora directamente humana -o como extensión de esa capacidad por medio de artefactos- para producir riqueza material y permitir la realización de otras finalidades colectivas, incluyendo algunas intangibles como el intercambio de experiencias, por ejemplo; 4) la dirección que toma la acción movilizadora como factor que cohesiona o rompe tanto el espacio social producido como las prácticas de movilidad, y con ello, en parte a la propia intercomunicación que mantiene adherida a la sociedad en su proceso de cambio y a las formas de ejercer dominio sobre el espacio social.

Estas expresiones combinadas con la función básica de la movilidad, que es la de servir para la integración social, y con los efectos que provoca en el sentido de: 1) transformar las condiciones físicas de la naturaleza para hacer un uso adecuado del espacio natural; 2) favorecer la comunicación social por el acercamiento entre personas, y a través de ellas de las experiencias grupales, de los productos y de las prácticas que se realizan en lugares distintos, y obviamente distantes; 3) acelerar la intensi-

dad en el ritmo de expansión de la actividad productiva por el enlace de sus fases constitutivas, producción y consumo, sirven como guía para exponer algunos de los rasgos de la movilidad en el proceso histórico social con referencia a nuestro país.

La participación de la movilidad en el proceso histórico social de México se pone especialmente de manifiesto durante la construcción de la unidad nacional, cuando se le impulsa y utiliza como un medio para señalar los límites de su extensión física.²⁵

Se acepta comúnmente que entonces se define la relación entre ese límite de la extensión nacional y la configuración del sistema político;²⁶ sin embargo, vale preguntarse hasta qué punto esa relación fue convergente o divergente. La participación de la movilidad en ese momento crucial puede resultar mínima si se la compara con otros grandes eventos o intereses en juego, y en efecto, sólo aporta indicios de los distintos puntos y lugares sobre los cuales el poder político económico afirma su hegemonía.

Sólo se pretende encontrar la inserción de la movilidad en uno de los procesos clave de la historia del país, pensando que sobre esta base es posible afirmar su valoración desde épocas antiguas. Por lo demás, es cierto que el poder político económico tiene una presencia espacial previa y al margen de la movilidad que hace relativo, y difícil de identificar con precisión, el papel que desem-

peña la movilidad para señalar los límites físicos de la nación, y más aún, incorporarlos en el orden del espacio social en razón de prioridades políticas, haciéndolas converger con ellas o no.

Pueden destacarse cuatro períodos en la evolución de la movilidad: 1) la llegada sucesiva de los primeros pobladores y de su posterior asentamiento, cuando se realizó el primer reconocimiento de las riquezas del territorio hoy nacional y entonces divididos entre varias naciones, o comunidades y espacios inexplorados; 2) la invasión española y el coloniaje que introdujo la zona mesoamericana en el imperio español y que situó al México que entonces se identificaba con el México central, en la geografía del mundo; 3) cuando México se integra al capitalismo internacional y se desarrolla una apropiación social sistemática del espacio nacional, marcando una profunda diferencia respecto a toda su historia anterior, y que comprende desde la reforma de 1864 hasta los años posteriores a la revolución de 1910; 4) cuando el reconocimiento y apropiación social del espacio nacional y por tanto la unidad -económica, política, social, cultural, étnica- de los intereses dominantes hace posible la consolidación de las instituciones políticas y estimula la expansión industrial expresando una nueva dinámica del proceso social, y que podía extenderse hasta los años sesenta de este siglo.²⁷

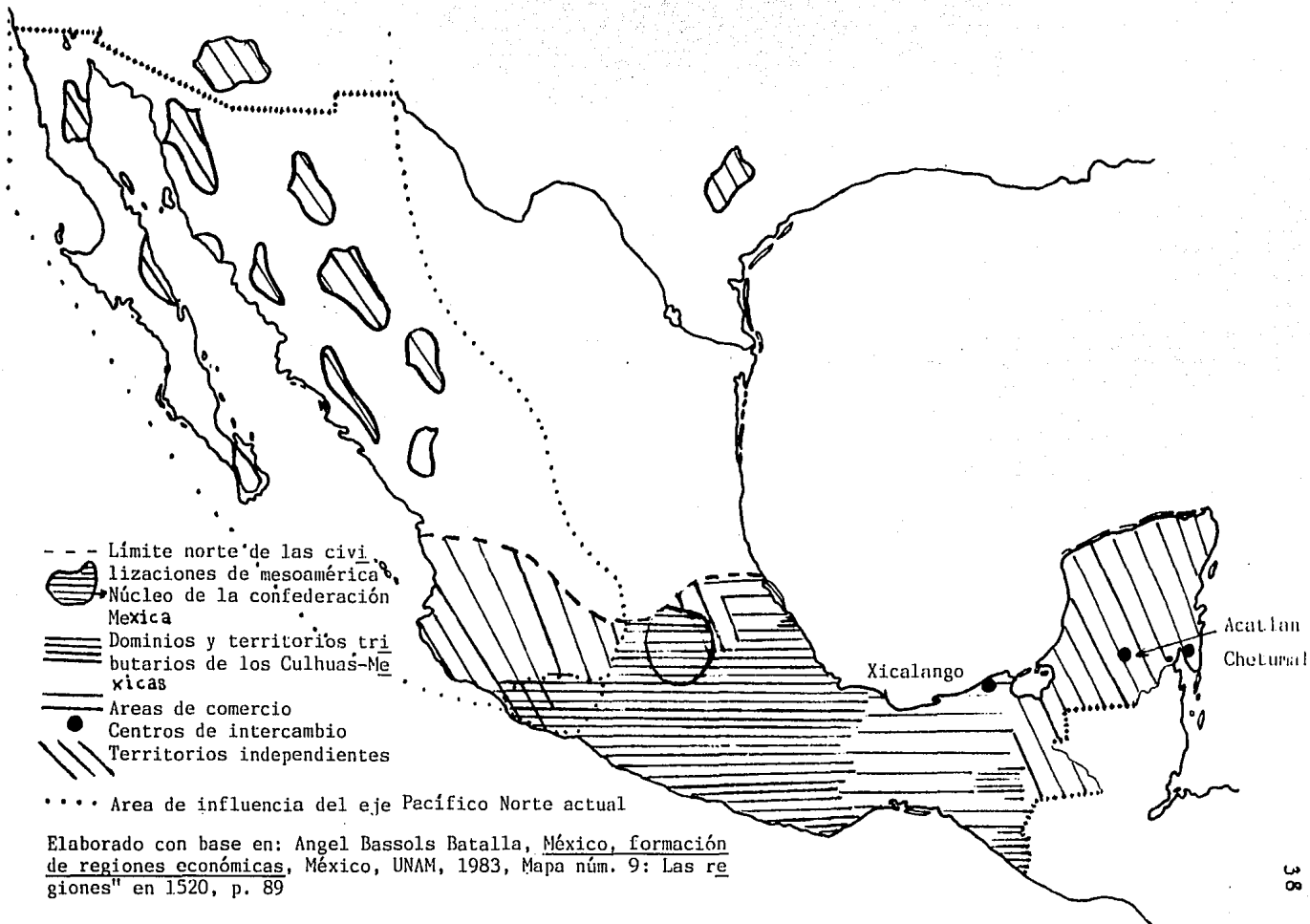
En el primer período, la exploración y coloniza-

ción de nuevos lugares creó las primeras rutas que comunicaron las diversas regiones y grupos sociales, delimitando sus áreas de influencia y sus territorios. Sobre la base de estas experiencias tendrían lugar después los avances conocidos en la red de enlaces terrestres.²⁸ En la configuración de las sociedades de la época, la movilidad contribuyó a su recomposición por la expansión de sus actividades que estuvo conectada fuertemente con la expansión de los propios territorios.

De esa larga historia recuperemos el trazo de los dominios mexicas y de los territorios independientes de ellos en el mapa de la siguiente página donde podemos notar una zona densa central, además de extensos espacios de confluencia que la vinculaban con territorios independientes situados al este y sureste, y una coincidencia entre la distribución de territorios independientes hacia el noroeste y la zona de influencia del eje Pacífico norte actual. Este trazo limitaría durante la época colonial el alcance del reordenamiento y apropiación del espacio social preexistente como del espacio despoblado y natural.

El segundo período se caracterizó especialmente por el dinamismo de la actividad minera y agrícola que transformó el proceso social y su orden espacial, reordenándolo. Los cambios provocados por la dominación extranjera reorganizaron los territorios anteriores y sin eliminar la identidad de sus habitantes, señalaron un segundo trazo

MAPA 2. DELIMITACION DE LOS TERRITORIOS PREHISPANICOS EN MEXICO Y AREA DE INFLUENCIA DEL EJE PACIFICO-NORTE ACTUAL



la identidad de sus habitantes, señalaron un segundo trazo en las vías y medios de acceso a los lugares, en las prácticas de movilidad y en su contribución a la explotación de la riqueza natural.

La conquista, colonización y el crecimiento de la actividad productiva y comercial fue desigual tanto en su intensidad como en las extensiones que abarcó. Podemos ver reflejado algo de ello en el mapa de la siguiente página donde se registran cuatro etapas distintas del reordenamiento del espacio social prehispánico y de su crecimiento durante 1519 y 1763.

El dominio central y hacia el sur fue conquistado e incorporado al imperio español en sólo once años, a continuación y durante el resto del siglo XVI se extendió hacia la península de Yucatán y hacia la parte baja y de extremo a extremo del norte del país, salvo una porción de la costa del Golfo de México. Pasaron dos siglos más antes de incluir con alguna estabilidad a las extensas zonas del norte y de generalizar o articular su dominio sobre las zonas descritas en su conjunto.

Al aumento en las actividades correspondió el aumento en las circulaciones, y con la alternancia que caracterizó a las primeras se construyeron, descuidaron o abandonaron los caminos que sin embargo, con el paso del tiempo fueron cobrando mayor cobertura y extensión igual que la movilidad. Estas manifestaciones otorgarían los rasgos prin-

cipales de la distribución de la mayor parte de los centros económicos que forman el sistema de ciudades de la actualidad. Entre estos rasgos, destaca el establecimiento de nudos de fuerza que articularían, con varias excepciones, el proceso de crecimiento regional centralizado del país.

En México, y quizá de manera semejante en el Perú, los principales recursos naturales que se buscaban eran el oro y la plata. Como la meseta, fácilmente unificada, de nuestro país era una de las zonas productoras de esos minerales, el virreinato formado en ese lugar construyó su sede sobre la del imperio indígena que encontró Cortés.²⁹

La localización de la sede principal tuvo importancia, al igual que la definición de una estación de paso y acceso entre el mar y la tierra continental. Puede considerarse un balance en el papel que jugó el puerto de Veracruz y la ciudad de México. La entrada del Atlántico hacia el occidente y sur de América -así como su posterior continuidad hacia el Pacífico y el oriente asiático-, fue establecida en el golfo de México y hacia la meseta mexicana³⁰ y posteriormente incluyó el corredor hacia Acapulco.

También resulta interesante considerar que la conquista y la posterior colonización española siguió un patrón concentrador y centralizador, de tal manera que los españoles se esforzaron por consolidar su poderío en dos o

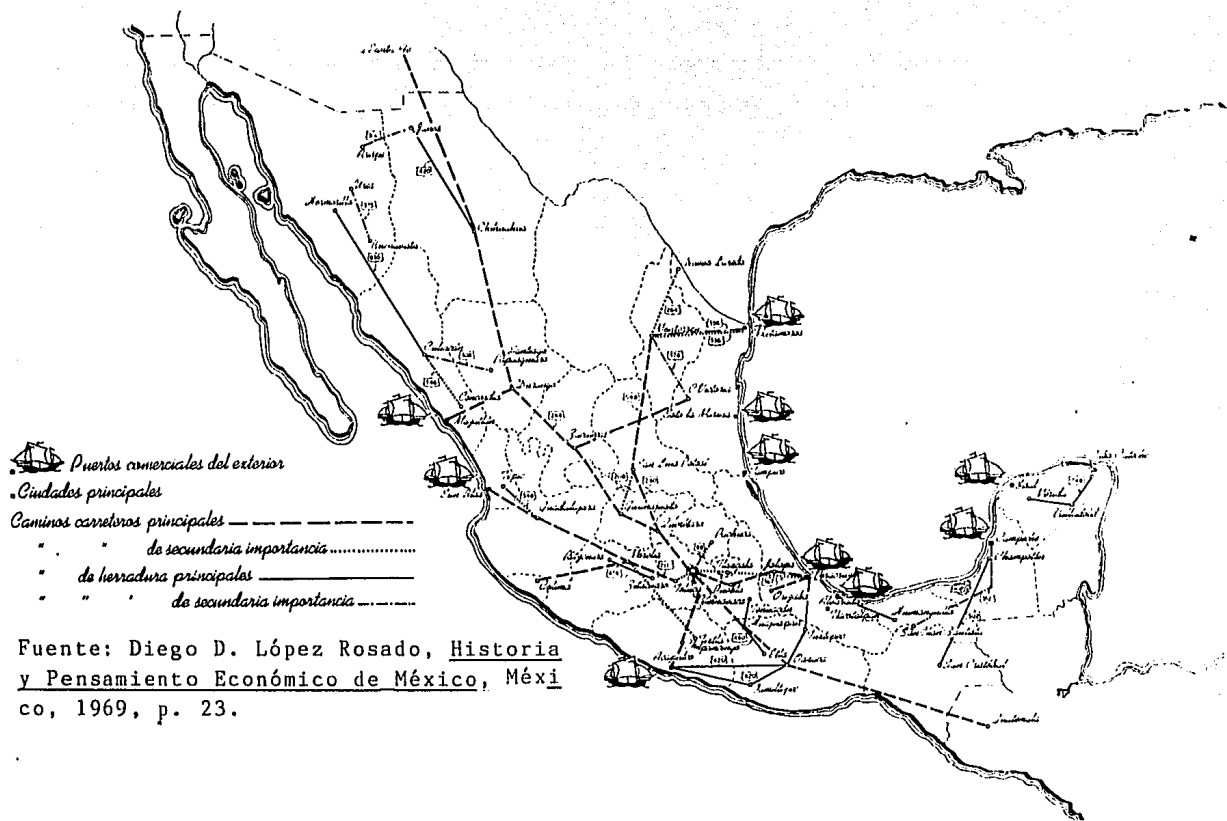
tres zonas para lograr así más fuerza y mejor dirección.³¹
 Al igual que hoy en día, se nota que en este período las regiones y zonas unidas por rutas de tránsito conservaron trazos antiguos, redefiniendo su carácter de principales y secundarias, como vemos en el mapa de la siguiente página. Se agregaron vías para unir nuevos yacimientos y centros de población; y desde luego, este segundo trazo de la red de rutas fue reflejando cambios en la tecnología disponible para ampliar brechas y senderos de paso.³²

Durante este período se repitió el sistema de relaciones centro-sureste del país y no de una manera casual pues obedeció a condiciones que en parte se explican por las ventajas comparativas que representaba la conquista y colonización de un espacio civilizado y denso frente a los otros extraños y de alguna manera rebeldes al dominio del hombre.

Se dice que a la llegada de los españoles ya estaban trazadas las principales rutas de mesoamérica, y que en efecto: "Todas llevaban desde Tenochtitlán, a occidente hasta el Nayar (Nayarit) y había comunicación con la zona purépecha, en Michoacán; al norte, hasta La Quemada y las Huastecas. Las sierras y costas del Golfo también estaban comunicadas; hacia el sur, las veredas conducían hasta el señorío de Tultepec, en la costa de Guerrero, hasta Oaxaca y el Soconusco."³³

Antes de la conquista se establecían como cen-

MAPA 4. Red de caminos en México a fines del período colonial.



tros, respectivamente, el Valle de México y Acalán en el centro sur de la península de Yucatán;³⁴ con la llegada de los españoles, ese sistema alteró el contrapeso situado en Yucatán, trasladándolo hacia el norte, y así, el sistema de relaciones quedó representado por el Valle de México -y no por Puebla por razones políticas- Veracruz y Campeche como puerto alternativo.

Al cambio en la distribución de esa línea de interacción principal se agregó el hecho de que el primer centro, en el Valle de México, sería afianzado como dominante, y los otros dos polos, el nuevo en Veracruz y el anterior en Yucatán, serían constituidos como nudos de fuerza subordinados y alimentadores o intermediadores de la ciudad central de Tenochtitlán. Con ello se modificaron las líneas naturales de comunicación y las corrientes de movimiento de recursos y mercancías así como de personas,³⁵ pero también y de un modo alternativo, la importancia de los centros económico políticos.

El tercer período incluye la recuperación de los caminos que fue notable después de la reforma y con posterioridad de la derrota del imperio de Maximiliano en 1867. Sin embargo, podría llevarse unas décadas atrás y tomar en cuenta dos antecedentes importantes: la promulgación de leyes y decretos relativos a los caminos, de 1821 a 1852, que no se aplicaron por la escasez de los recursos del erario, la inestabilidad política y lo accidentado del terreno.

no nacional; y la destrucción de muchos de los caminos existentes por la guerra civil, de 1858 a 1863.

Estos dos antecedentes evidenciaron la necesidad de contar con condiciones adecuadas para la circulación. Los cambios que trajo consigo la independencia de México, además de bruscos reacomodos y violencia social durante casi cincuenta años, también se señalaron por los movimientos de los contingentes armados, la pérdida del dinamismo del tráfico que acompañó a la reorganización de las actividades, aunque no pueda generalizarse absolutamente para todas ellas y especialmente para el comercio. Y se señalaron especialmente por la urgencia de contar con los medios de transporte adecuados para satisfacer las necesidades de expansión del nuevo orden espacial que requería el también renovado sistema social y político.

La incorporación del ferrocarril y la sustitución, aunque no eliminación, de los estilos anteriores de desplazamiento, reflejaron transformaciones radicales en el uso del espacio social que propiciaron la redefinición de los criterios coloniales para el poblamiento y crecimiento de nuevas regiones; reorientaron a la vez la participación y concurrencia hacia los mercados interno y externo, y señalaron la redefinición de la actividad productiva, que continuaría siendo extensiva, pero ahora orientada claramente por propósitos exportadores.

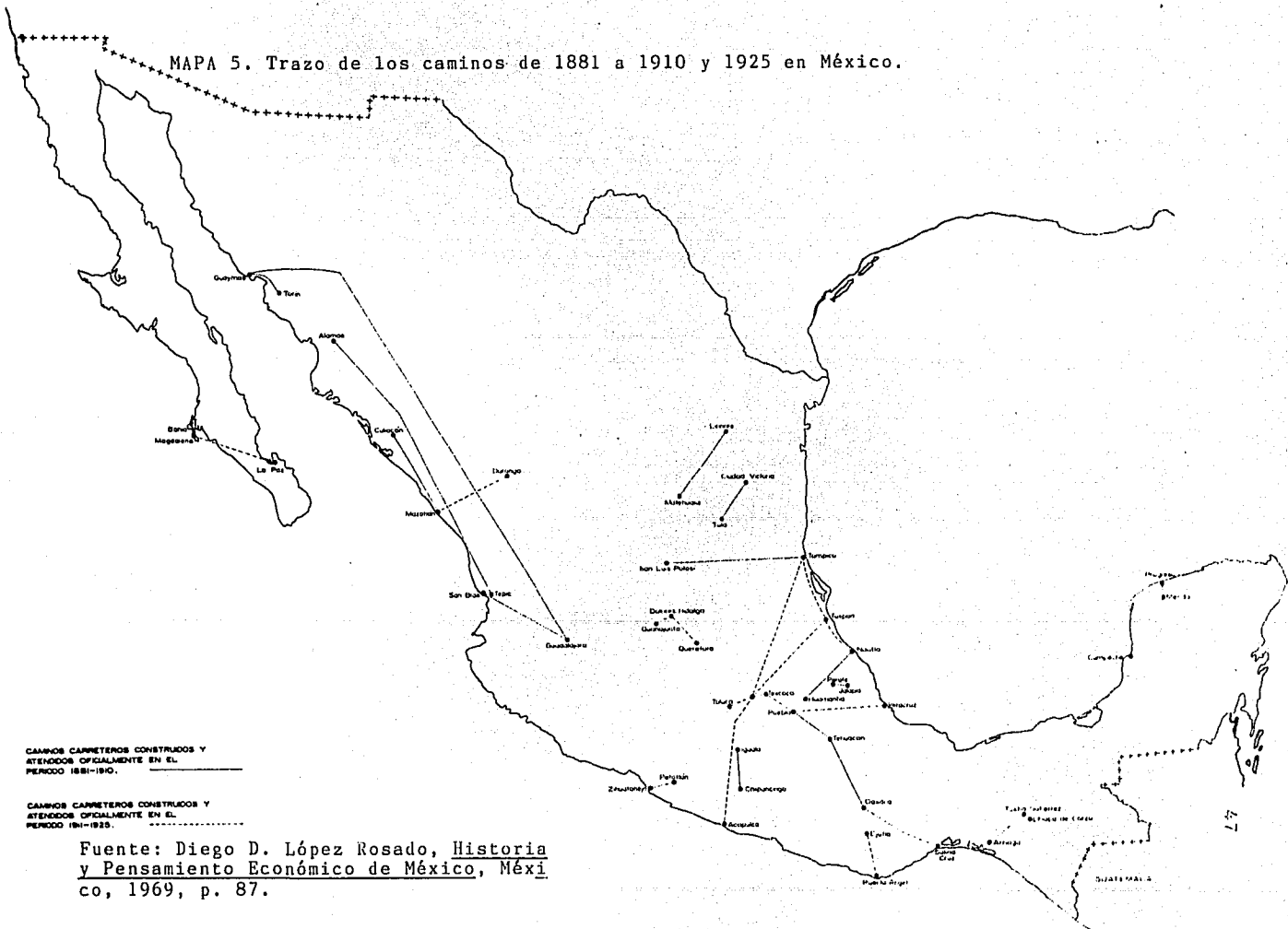
Además de la presencia y participación del fabri-

cante o comerciante nacional en mercados más amplios, es notable que el país seguiría desempeñando de muchas maneras el papel de paso obligado hacia el occidente, de intermediario para las avanzadas, ahora de comerciantes e inmigrantes (y antes de mineros o exploradores, aventureros y misioneros), hacia centro y suramérica.

De los seis caminos con que contaba la red troncal en 1865, cuando comenzó a ampliarse, contaba diez años más tarde con casi el triple. Aunque como señala Diego G. López Rosado, "Sin embargo, puede apreciarse que la red troncal que existía en 1876, mantenía a la zona Pacífico Norte completamente aislada del resto del país, al igual que la faja ístmica del sureste."³⁶ La recuperación de los caminos y su uso todavía no podía competir con el poderoso efecto articulador del ferrocarril.

En estos años se advierte que sólo dos caminos de todos los principales no llegaban a la zona central que era la mejor comunicada.³⁷ Y con ello se marca una clara diferencia; antes del porfiriato se reconoce y lucha contra la distancia y el espacio geográfico, después se observa que el país cuenta con una unidad geográfico espacial, fortalecida en buena medida por la introducción de los ferrocarriles que hace posible la socialización de ese espacio físico recién producido, porque antes no había sido posible apropiárselo en términos verdaderamente orgánicos. Puede verse enseguida el trazo de los caminos de 1881 a 1910 y 1925.

MAPA 5. Trazo de los caminos de 1881 a 1910 y 1925 en México.



CAMINOS CARRETEROS CONSTRUIDOS Y
ATENIDOS OFICIALMENTE EN EL
PERIODO 1881-1910.

CAMINOS CARRETEROS CONSTRUIDOS Y
ATENIDOS OFICIALMENTE EN EL
PERIODO 1911-1925.

Fuente: Diego D. López Rosado, Historia y Pensamiento Económico de México, México, 1969, p. 87.

En el cuarto período, que va de principios de siglo hasta los años sesenta, se destacó el papel dominante del autotransporte, que sentó las bases para la articulación de distintas vías y medios de comunicación por tierra, mar y aire. En este período, el transporte se vuelve más complejo y el acceso a medios para facilitar el desplazamiento aumentó el área de los recorridos; en correspondencia, el transporte se vuelve más especializado y tendrá mayor articulación con la producción y entidades de gobierno, por ello ocupa una posición estratégica en la reproducción de las condiciones necesarias para la conservación del estilo de desarrollo que predomina.

En este período, se repitió el trazo concéntrico de la red de rutas hacia el Valle de México y su disposición hacia el norte y los puertos principales;³⁸ desconociendo experiencias anteriores de relación con el medio físico y cultural, se negó el beneficio de los ferrocarriles pero se aprovechó la intención de integración territorial que ofrecían, se pavimentaron los caminos de herradura y siguieron las rutas del comercio para que la circulación de los automóviles abriera paso a la modernidad y a un estilo de movilidad que sustituyó por la velocidad y las vías rígidas las ventajas de los flexibles caminos anteriores que ahora sí serían drásticamente abandonados.

La introducción de vías rígidas de asfalto o fierro junto con el uso masivo de vehículos motorizados, impu-

sieron nuevas prácticas de movilidad. En México, a diferencia de otros países, no fueron acompañadas por una concepción adecuada de la evolución tecnológica de los transportes, estas prácticas se ajustaron al crecimiento inconexo de las vías.³⁹

En estos cuatro períodos puede observarse que la acción movilizadora ha contribuido al reconocimiento de la riqueza natural, colonización y conquista del espacio, definición de las áreas de influencia de comunidades o grupos sociales, sustitución de unas prácticas de desplazamiento por otras acordes desde luego con los nuevos medios empleados, pero principalmente con los requerimientos de la dinámica productiva. Como dice Angel Bassols Batalla:

"En realidad la historia de las comunicaciones en México no es sino el relato de cómo y en que forma se han ido conquistando para el progreso nuevas regiones: basta ver los mapas de diversas épocas." 40

Se presentan a continuación algunos ejemplos que caracterizan la continuidad del proceso social y con ella a los cambios que han ocurrido en la movilidad. A finales del siglo pasado y principios del actual, se hizo especialmente evidente la manera como estos cambios en el proceso social incluyen los ocurridos en las condiciones y características de la movilidad en el país.

Después de 1910, cuando se empezó a limitar el crecimiento de los ferrocarriles y el nuevo auge de las carreteras les fue restando su importancia inicial, pudo

observarse que el reemplazo del ferrocarril más bien aseguraba la permanencia del mismo tipo de orden económico pero actualizado; las transformaciones ocurridas por radicales y drásticas que fueron, y por más que efectivamente alteraron la composición y distribución de la sociedad -sobre todo para la posteridad, porque en muchos aspectos resultaron irreversibles-, ampliaron y dotaron de mayor flexibilidad al escenario donde se representaba, como en la actualidad, la lucha por la autonomía cultural, autogestión productiva, apropiación equitativa de los recursos, aprovechamiento continuo de la riqueza natural, mejora en las formas de organización, de vida, trabajo y consumo de la población que sirven como orientaciones de una lucha a través de la cual se orientaron las perspectivas de desarrollo.

La sustitución paulatina del ferrocarril por el autotransporte, abrió nuevas posibilidades a la evolución de la movilidad en el país, pero de ninguna manera le quitó el alcance que tuvo el ferrocarril desde 1876 cuando se inauguró la primera línea México-Veracruz con terminal en Puebla, e incluso hasta los años cuarenta cuando se estancó como modalidad de transporte y cuando sus efectos dinamizadores ya se habían dejado sentir ampliamente; las carreteras y el autotransporte que circula por ellas, no reemplazaría el papel de los ferrocarriles en la configuración del transporte como actividad específica, y se asemejaría sólo en su efecto articulador que ahora de una manera distinta,

impulsaría el reordenamiento económico y social.⁴¹

Con lo cual puede reconocerse una especie de ciclos de cambio en la movilidad. Hay un periodo de 1876 a 1940 que determina y condiciona un tipo de movilidad específico, el cual vuelve a modificarse a partir de 1940 por el giro en la importancia de los ferrocarriles y por su sustitución a través de los autotransportes. En estos ciclos puede distinguirse que una es la duración con que predomina un tipo de movilidad, en su sentido práctico, y muy otra, la concepción e intereses a los cuales sirve y corresponde.

Como ejemplo se tiene para el caso del ferrocarril el hecho de que a finales del porfiriato, en 1906, Yves Limantour manifestaba claramente la conveniencia para la nación de limitar la participación extranjera en los ferrocarriles aún a costa de cancelar drásticamente el patrón de las actividades vinculado con este tipo de vehículo de transporte. Esto no sucedería sino hacia fines de los años cuarenta y por otras razones.

Otro ejemplo puede encontrarse en el hecho de que el concepto de automóvil que predomina aún en la actualidad se encontró completamente definido antes de la primera guerra mundial, y se conserva ese concepto prácticamente sin modificaciones, a pesar de que existen razones de índole energética, ambiental y de defensa de ciertas normas mínimas de convivencia que reclaman su sustitución.

Volviendo a los años veinte, se tiene que enton-

ces se reanudaron los esfuerzos por dotar al país de una red de rutas. Debido a la reestructuración que ocurrió en la organización social y política mexicana, a la redefinición de su papel en el proceso internacional de la acumulación capitalista y a la propia expansión y crecimiento de los autotransportes, las bases para dirigir en algún sentido la movilidad y las nuevas necesidad que con ellas se expresaban eran otras, tan distintas como los efectos benéficos que había proporcionado y podría proporcionar en ese momento. A la modificación y aumento en las características de la demanda de desplazamiento se respondía con un cambio en la forma de satisfacerla.⁴²

La introducción de un nuevo modo de transporte tuvo enormes consecuencias sobre las prácticas de movilidad que habían sido características hasta entonces. El auto-transporte -y las carreteras que lo acompañan para hacer posible su operación- agrupó y subordinó las diversas modalidades de transporte que existían entonces, sin embargo, también revolucionó la dinámica social de una manera comparable con los otros momentos (por lo menos dos) anteriores de la configuración de la red de rutas. La consiguiente adecuación de la práctica de desplazamiento a las nuevas vías y vehículos que surgían como alternativas a los modos anteriores se realizó rápidamente. Estas ocasiones se identifican con la introducción de caballos y recuas de mulas, con la apertura de brechas y caminos adecuados para el tránsito

con estos medios, por el empleo de carretas que tiraban estos animales, y después, por la introducción del ferrocarril. De igual modo, en ocasión de la introducción del auto-transporte, este proceso será resultado más que antecedente de los cambios en el orden político y económico.

Piensan de otro modo quienes consideran que el transporte es un factor del desarrollo y suponen que los ferrocarriles en México, y en otros lugares son una precondition del cambio económico que impulsa la verdadera expansión espectacular de los mercados internos. Frente a esa polémica me inclino a pensar que se trata, por el contrario, de una consecuencia del desarrollo y que, efectivamente, en procesos posteriores -no en los originales que cambian el sentido del transporte y los tipos de movilidad-, el transporte puede desempeñar un papel motriz pero siempre asociado y actuando conjuntamente con otras causas del desarrollo y que no es posible concebirle como un determinante por sí mismo.

A partir de los años veinte, la incorporación del transporte al ámbito de los servicios públicos organizados por el Estado tendría efectos posteriores de gran alcance. En ello se aprecia una diferencia importante: se trata de un cambio en el aspecto funcional de la conducción del transporte, que siendo responsabilidad parcial de las entidades públicas, pasará a ser paulatinamente objeto de su control exclusivo. En efecto, el transporte se reestructuró

y planteó sobre nuevos fundamentos una política de transporte y comunicación que enmarcaría los sentidos principales que desde la acción gubernamental se intentaría imprimir a la movilidad; estos nuevos fundamentos correspondían con lo que podía ofrecer el fortalecimiento del Estado y la mayor consistencia funcional de las instituciones de esa época.⁴³

Entre las razones que permiten explicar por qué a partir de esos años crece la escala del desarrollo de los medios de transporte, y en general de las comunicaciones del país, se puede destacar que sobre la formación de los mercados de capitales, fuerza de trabajo y mercancías se generalizó un patrón de acumulación capitalista, activando las bases anteriores de la producción y comercialización y permitiendo una articulación más dinámica con la economía mundial, y de esta manera se hizo presente un mayor alcance de los movimientos para el intercambio y de los circuitos generales de la circulación mercantil en el país.

Esta razón de índole económica complementó y apoyó otras razones fundamentales, políticas e ideológicas. Favoreció la creación de condiciones que hicieron propicia una alternativa de país que se había venido gestando y debatiendo por más de un siglo. Alternativa que prácticamente se tradujo en el caso de la movilidad en la puesta en cuestión de la funcionalidad de todos los modos de transporte, los arcaicos y los introducidos por los colonizadores,

sustituyéndolos o reincorporándolos alternativamente hasta articularlos como un complemento de las enormes ventajas que entonces ofreció el ferrocarril, y haciendo posible una mayor cobertura para la movilidad, organizándola sistemáticamente sobre la base integradora de un medio insustituible que antes no existía, pues contra el ferrocarril no había posibilidad de competencia por parte de los modos de transporte anteriores.

Posteriormente, el impulso al autotransporte sustituyó el impacto original de los ferrocarriles y tuvo consecuencias importantes sobre el trazo de la nueva red de rutas camineras e indudablemente también, sobre la estructuración que el conjunto de modos de transporte presentaría muchos años después, en el sentido de hacer depender absolutamente todos los procesos de desplazamiento de las características técnicas que ofrece el autotransporte por carretera.

En este proceso, la participación gubernamental aparece de manera constante y también refleja los cambios y adaptaciones que ocurren en sus distintos niveles operativos y funcionales.⁴⁴ Quizá esto se deba a que los medios de la movilidad se fueron modernizando y adecuando a las necesidades sólo en partes y que su articulación haya seguido principios derivados de una visión pragmática y momentánea de las necesidades de desplazamiento.

Después de la crisis económica de 1929-1933 que

tuvo una influencia importante en el país al forzar la contracción de las actividades exportadoras, y con ello el comercio exterior y el transporte, así como otros movimientos de la población que lo acompañan; y por otra parte, al reorientar la actividad productiva hacia el mercado interno, el crecimiento de las condiciones para favorecer la movilidad, asimilaría los cambios mencionados, presentando una modificación en su dirección principal. A la reorientación de los intereses comerciales e industriales hacia el mercado interior, la expansión de las condiciones para la circulación interior correspondería redefiniendo parcialmente sus rutas y adecuándose entonces a las nuevas pero momentáneas corrientes del comercio y de la movilidad. Se apreció de manera contundente la incorporación del auto-transporte (del transporte en general) a la dinámica social del país, no sólo económica o política.⁴⁵

El cambio en la relación entre los diversos modos de transporte y de otros innumerables aspectos técnicos, contribuyeron a fortalecer los lazos de unión entre las diferentes partes del país. Aunque es cierto que la red de rutas que se abrió para el paso de los automóviles presenta un paralelismo en su trazo y configuración básica respecto al de los ferrocarriles -dejando de lado la apertura de caminos en lugares que aún permanecen incomunicados y que no son atendidos por ningún modo de transporte-, esto no obsta para reconocer que las carreteras han recuperado par-

tes importantes de la significación que tuvieron en diversos momentos históricos para la consolidación de poderosos centros político económicos, permiten reconocer que las modernas carreteras rígidas, de asfalto, superan la funcionalidad de los caminos antiguos que se utilizaron en México, precisamente porque su alcance como instrumento político es mayor.

En la época de Cárdenas y después cuando se exigía mayor solidez y cohesión interna al país, la participación de la movilidad, y de las condiciones construidas para permitir la con el nuevo alcance que le daba el autotransporte, tuvo consecuencias importantes. El transporte sería cada vez más especializado, permanente y estratégico para la actividad productiva, igualmente lo sería en el plano de la intercomunicación entre regiones y a nivel nacional.

Las modificaciones que tuvieron lugar en el país antes o después de la Revolución mexicana establecieron otras bases para el desarrollo posterior de los transportes. En el primer plan sexenal de 1834-1940 se contemplaba explícitamente su importancia estratégica y se le otorgó a partir de entonces el lugar que durante el maximato se le había prefigurado.⁴⁶

La segunda guerra mundial abrió coyunturalmente nuevos cauces a la actividad económica del país. El proceso de industrialización por un lado, y el de la redefinición funcional del Estado por otro, que ya se habían resuelto

como eje fundamental en torno del cual giraría la organización social y económica del país, veía alentado su crecimiento en esos momentos y con ello también el transporte, las facilidades de desplazamiento y en general las circulaciones.⁴⁷

A partir de Cárdenas y con Avila Camacho se hizo patente el predominio de las rutas del transporte por carretera. La nueva tendencia de la movilidad que se insinuaba tímidamente desde 1925, se volvió más firme en estos años. El hecho de que dos largas e importantes líneas ferroviarias comenzaron a funcionar entonces, no indicaría un receso en el movimiento progresivo del autotransporte.⁴⁸

Los siguientes años que incluyen dos administraciones públicas más, continuaron mostrando que la dirección de la movilidad seguiría dada por la política de comunicaciones y transportes que conservaba la misma orientación ya experimentada, esto es, sobre la base del crecimiento de la vía carretera, la de enlazar todo el territorio nacional sobre el tendido de una red que acercara las penínsulas y las provincias al centro.⁴⁹

Destacó en este período el propósito de coordinar las diversas instituciones, públicas y privadas, para llevar adelante de manera conjunta la serie de directrices antes mencionadas, así como otros aspectos particulares, esto respondía más que a una responsabilidad consciente que se asumía por parte de ellas (aunque sea inobjetable que en

algunos casos hubo personas para quienes así fuera), a un cierto afán por participar de los jugosos beneficios que reportaría la construcción de obras de una magnitud que sólo tenía precedente en las obras de riego y curiosamente del propio ferrocarril, o a lo sumo que calculaban las ventajas, comerciales o políticas, para extender la influencia de los grupos a que pertenecían.

La SCOP, en efecto, procuró integrar bajo un programa a los diversos tipos de comunicación y transporte, paralelamente, estableció una política más amplia y consistente.⁵⁰ Sin embargo, aun cuando los intereses de grupos poderosos perseguían su propio beneficio, resultaba claro para las entidades públicas que la atención a los usuarios requería con urgencia de una mayor racionalidad en el funcionamiento de los recursos y equipos disponibles ya que ahora debía permitir no sólo la movilidad, sino garantizar su acceso permanente tanto como la continuidad de sus operaciones.

A continuación de los esfuerzos realizados en la década de los años cincuenta para coordinar las instituciones oficiales y privadas con el objeto de llevar adelante el programa construido por la SCOP, pudo observarse que en efecto se logró consolidar una especie de modelo operativo sobre el cual seguiría normándose la participación pública en esta actividad, cada vez más como prestadora del "servicio" y como constructora exclusiva de las condiciones nece-

sarias para permitir la circulación general de personas y bienes en el país.

En la década de los años sesenta el "Plan de acción inmediata. 1962-1964" y el "Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social. 1966-1970" consideraban un 28.6 y un 22.6 porcientos de la inversión pública total destinada a la inversión en transportes y comunicaciones, respectivamente.⁵¹ Como se ve, la parte de la inversión pública que se destinó a la actividad del transporte continuó representando una parte importante del capital productivo del país.

La inversión pública y en general el esfuerzo realizado en estos años para crear una infraestructura moderna del transporte tuvieron resultados sorprendentes. Hacer crecer en treinta años, treinta veces la extensión de las carreteras es una obra titánica, como quizá también lo sea de algún modo el ver cobrar nuevos ánimos a los viejos senderos, a las brechas ampliadas para permitir el paso de cabalgaduras, los caminos de herradura y los trazos hechos a conciencia o intuitivamente de una gran parte de los pasos milenarios que han impreso huellas permanentes o fugaces, como dice Jorge A. Vivó en el título de su famoso libro de 1956, en la historia de la conquista de nuestro suelo.⁵²

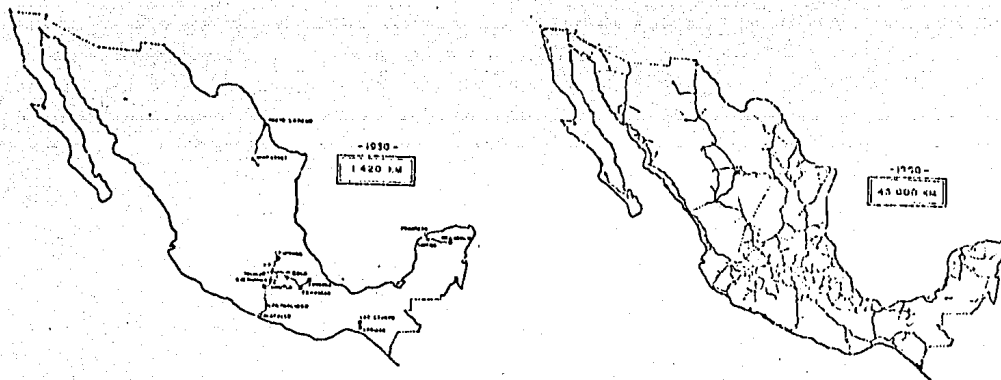
También puede dejarse constancia del asombro que provoca darse cuenta de que sólo hasta 1950 los caminos modernos alcanzaron la distancia que se recorría durante la

colonia, con todo y el crecimiento impresionante que mostraron (véanse los mapas de la página siguiente). Sorprende además, que la extensión actual de los caminos y carreteras, de unos 244,000 kilómetros, sólo ha llegado a superar en diez veces la extensión máxima que alcanzaron durante la colonia, contrariando toda proporción respecto de otros indicadores funcionales del crecimiento de México. (Véase el cuadro 1.1 Extensión de la red de terracerías, caminos revestidos y carreteras de México, 1925-1985, del anexo).⁵³

En los años setenta, se estimuló la apertura de caminos, extendiendo la red de carreteras, de una manera que reforzaría el predominio del autotransporte en detrimento de la articulación de un sistema de transporte. El trazo de las metas públicas en estos años, reflejó el criterio cuantitativo que había caracterizado desde muchos años atrás la política oficial para el crecimiento y desarrollo del transporte en el país, se daba prioridad al aspecto constructivo de la infraestructura por encima del organizativo y de la atención a la demanda como principio rector, dejando de lado al doble actor principal: circulación, movilidad.

Estos ejemplos responden al propósito de ilustrar la idea planteada inicialmente en el sentido de que la movilidad también puede ser considerada como un objeto de la acción política, de donde también puede derivar el carácter unitario de sus efectos, y sus posibilidades de correspon-

MAPA 6. Red de carreteras en México, 1930 y 1960.



Fuente: Carlos Mier y Terán, "propósitos de la planeación del transporte", en Revista Ingeniería, México, Instituto de Ingeniería UNAM, enero de 1935, p. 32.

der con otras finalidades asociadas con el control directo o indirecto de los accesos a lugares distintos y con un cierto interés que permite seleccionar una, entre varias, maneras de resolver la necesidad colectiva de desplazamiento para preservar el juego y la disposición de los grupos sociales, así como la presencia dominante de algunos de ellos.

Capítulo 2. La producción social del espacio

La tierra tiene un valor más permanente que los medios usados para transformarla de acuerdo con las estructuras de relación y dominación social; es una condición de la existencia humana. Por eso me ha parecido conveniente situarla en primer plano para desplegar el problema que plantea el uso de medios para la apropiación de la tierra como condición de dominación, en términos de la existencia o ausencia de un control social en el acceso a los lugares.

La apropiación de la tierra, aún relativamente -así sea sólo con la mirada-, vuelve social, humaniza, su condición natural. Aunque esto nunca sucede de una manera total, por algo es una condición, tampoco sujeta rígida e inexorablemente al hombre, por eso es, a la vez que condición material espacial de la naturaleza, un producto histórico.

Este primer aspecto de las condiciones naturales que se vuelven sociales porque el hombre las asume -por voluntad o conciencia, o porque simplemente se las apropia y modifica-, permite adelantar algo sobre los otros elementos considerados: el uso de medios y las condiciones de dominación.

La organización que garantiza una forma de sobrevivencia social se conserva por acuerdo o por fuerza entre sus componentes. En cualquier caso da lugar a una cierta

disposición de los poderes -y con ello, de las fuentes político económicas del poder social-, donde alguno es predominante y más o menos estable según las condiciones y momentos de que se trate. El juego entre estos poderes ajusta los cambios para conservar o sustituir la organización que los agrupa; es decir, ajusta las condiciones sociales y naturales en las que se desenvuelve la actividad y se desarrolla la conciencia social.

De modo que puede pensarse, junto con varios autores, que el tiempo y el espacio son dimensiones materiales fundamentales de la relación de dominación y normalidad en la reproducción social. Entre lo natural y lo humano, el ajuste en las condiciones de vida es una fuente de poder; ese ajuste transforma la dimensión histórica y física de la sociedad, imprime un sentido a la primera y un carácter social específico a la segunda. Con este adelanto de ideas puede agregarse ahora algo sobre la perspectiva que se ofrece del espacio singularizado, es decir como diversidad de espacios.

Se afirma que, "Todo espacio concreto es resultado, a la vez, de nuevos determinantes sociales que se desarrollan en su seno y de las formas cristalizadas del espacio históricamente construido.",⁵⁴ y puede agregarse que el sentido temporal del espacio, lo reduce o amplía de acuerdo con ciertos fines, pero siempre tendiendo a producirlo con características muy permanentes.

Desde esta perspectiva, el espacio es un producto histórico; pero además, por la intermediación del poder social, se convierte también en un productor de historia, de experiencia humana encaminada a ciertos fines.⁵⁵ En esa medida, participa en un complejo conjunto de factores que se organizan según la relación de dominación que predomina en un momento dado: "... la historia produce el espacio, y en consecuencia ... un determinado espacio se va conformando según los ritmos de las relaciones de dominio y dependencia que marcan su historia".⁵⁶ Por ello, el concepto de ritmo resulta útil pues permite extender la posibilidad de fragmentación del tiempo hacia la de la delimitación espacial, y con esto último afirma la idea de que el espacio socialmente producido se delimita correspondiendo con la disposición y localización de los grupos humanos que constituyen al poder político y económico dominante.

La dirección constructiva que existe entre poder social y espacio natural es múltiple, sin embargo, su sentido se aprecia más claramente si se considera como dominante la intención y finalidad para la cual es apropiado y así producido socialmente. El tipo de relaciones de poder y dominación que producen un modo de uso del espacio muestra la manera como se establece la relación sociedad-naturaleza en un momento determinado, y a la vez, expresa el modo como el espacio producido propicia, dificulta o impide las relaciones sociales en general, favoreciendo unos procesos en detrimento

de otros.⁵⁷

Al considerar al espacio como producto histórico se supone que está sujeto a cambios. La correspondencia entre espacio social y organización política y social puede presentar distintos niveles y grados de articulación y coherencia, pero invariablemente su relación está sujeta al tipo de uso, transformación, reorganización, de acuerdo con el cambio en el objetivo para el cual fueron ideados y experimentados.⁵⁸ La capacidad para producir un espacio de acuerdo con ciertos fines y necesidades dependen desde luego de los recursos disponibles pero también de la orientación de los propósitos con que se construye.

El poder político combina la capacidad de la sociedad y la coerción sobre ella para que al conseguir ciertos fines, por la explotación de recursos propios, se conforme una dirección y un sentido al avance de la sociedad que asegura su permanencia. El poder social y su política se distinguen aquí por tres de sus aspectos: 1) como posesión de bienes y riquezas que da actualidad al poderío o tenencia de recursos; 2) como capacidad de hacer o impedir que algo suceda que da sustento a la facultad de mandar, y 3) como fuerza rectora y coactiva que potencia la dominación.

Con base en esta distinción se intenta exponer enseguida que la apropiación de la tierra es una fuente de poder social y que el espacio como condición física o como

producto histórico participa de cada una de esas características mencionadas, y aunque no tenga que hacerlo necesariamente, sí puede adquirir ese carácter condicionante del poder social -y de sus formas política y económica- bajo circunstancias determinadas.

El espacio natural y el apropiado socialmente tiene que ver con el poder político, en cuanto a los tres aspectos mencionados, de la siguiente manera: en relación con el primer aspecto, la tenencia de recursos siempre tiene una extensión y una capacidad acotada espacialmente; para generar o simplemente sentar señoría sobre los bienes contenidos en una determinada área que asegura su beneficio, explotación y usufructo de modo privilegiado o privado, su delimitación, que señala los límites hasta los cuales puede ser aprovechado el recurso natural ahí contenido.⁵⁹

La delimitación del espacio como propiedad para beneficio individual indistinto (o colectivo) y diferenciado (competitivo), influye en el carácter del poder político económico, porque es diferente el tipo de cohesión que se debe ejercer para integrar una comunidad que se organiza sobre una base indiferenciada de la propiedad, el trabajo y la apropiación de los beneficios respecto a aquellas en donde sí lo está. Sin considerar la posibilidad que da la propiedad colectiva y sus variantes de aprovechamiento para beneficio también colectivo o individual, sino solamente

aquella que resulta cuando la apropiación y producción del espacio es privada, la opción que se sugiere es que el poder político mantiene un determinado orden social para el beneficio colectivo cuando el énfasis sobre el espacio está dado sólo en términos de su aprovechamiento, o bien cuando el poder político económico mantiene la propiedad, como disposición limitada de los recursos naturales en el espacio, para conservar el orden social. Este último caso requiere necesariamente que el poder político se ejerza de manera compulsiva.

Respecto al segundo aspecto, la capacidad para impulsar o impedir que suceda algo previsto como posibilidad requiere que el poderío baste para imponer un mandato, o bien que esa facultad de mandar sea respaldada a través del ejercicio de la fuerza militar. En ambos casos, esa facultad del poder político se complementa con la disposición de los poderes económicos menores y del conjunto dominado para acatar cualquier acto de dominio, en el momento en que no es acatado por convencimiento o conveniencia, por rebeldía, puede notarse que la dominación está también presente en la actitud de los propios subordinados y dominados, que les predispone a reconocer una facultad propia en otro, a transmitir su soberanía a otro (a otro poder o persona), al que se ligan en diversas formas de convivencia.

Aparte de la consideración sobre las actitudes, y regresando a la relación que este aspecto del poder polí-

tico establece respecto al espacio natural o socialmente producido, puede señalarse que la facultad de mandar, y de ser obedecido,⁶⁰ siempre reconoce y valora una jerarquía fincada en la capacidad de apropiación y expansión, o en el tamaño de los bienes y riquezas; al establecer una comparación entre los tamaños y capacidades, acepta la existencia de un poder político o económico superior desigual, y de un espacio mayor al propio. El espacio es una fuerza expansiva del poder político económico,⁶¹ que puede manipularse para provocar mayores o menores grados de desigualdad, según sea asimilado o no como condición material -en cualquiera de sus expresiones natural o social- de ese poder social.

Respecto al tercer aspecto, el poder político como rectoría y coacción, puede pensarse que articula su dominación haciendo coincidir en los fines predominantes a los distitos poderes económicos menores, y si no los hace coincidir busca usar su propia fuerza y conforma así, a través del control del espacial social -como área de influencia, extensión y base del poder económico político, en este caso de los poderes menores o locales-, una sujeción que desarticula las fuerzas en contra al quitarles su presencia soberana en el espacio social, aunque esto no sea suficiente para destruir un poder político económico opositor ni tampoco para construir uno emergente, muestra que el espacio social forma parte de la fuerza del poder político, sobre todo en su confrontación. ¿Qué tiene que

ver el espacio social con la cualidad rectora y coactiva del poder político? es una pregunta que puede contestarse diciendo que la rectoría y la coacción del poder político se ejerce sobre la riqueza y sobre la conciencia para imponer límites en uno y otro plano social; el espacio social es un recurso, fundamental, para asegurar la reproducción del orden social que establece ciertas relaciones de dominación. Por eso, el espacio es una condición para la sobrevivencia: un cambio en el espacio pone en juego la capacidad no sólo de dominación o resistencia, sino del poder mismo para mantenerse como tal.

Si la movilidad sujeta o cambia el espacio producido conforme a las finalidades políticas del poder, entonces se comprende que desempeña, como instrumento, un papel que abre o cierra opciones para conservar en el espacio una capacidad generadora de riqueza y mantener sus límites como mejor convenga al interés dominante.

En resumen la movilidad mantiene el dominio sobre las posesiones; multiplica la capacidad para imponer un mandato y conservar un orden establecido por la fuerza; es un medio para comunicar entre sí las fuerzas que reúne el poder político dominante respecto a las que se encuentran fuera de su hegemonía y control (en condición de igualdad, por tanto de autonomía e independencia o bien sin relación, aunque en este caso no hay efecto ni causa que tenga que ver con lo planteado). La movilidad es un medio que hace

activa y eficaz esa capacidad.

Considero que lo expuesto hasta ahora sobre estas tres características del poder político y las diversas relaciones que alrededor de ellas pueden establecer las condiciones del espacio social, permiten contar con elementos básicos para el análisis que motiva este trabajo. Esto podría ser motivo de una investigación especial, pero por el momento sólo puedo intentar señalar algunas de las mediaciones que es conveniente establecer para dotar a estas ideas generales de una significación más rigurosa y aproximarlas al problema de la existencia o ausencia de control social en el acceso a los lugares.

Estas mediaciones se establecen teniendo presente una perspectiva amplia de las consecuencias históricas que se han anudado de acuerdo con ciertos tipos de relación entre poder político y espacio social o bien de la manera como se han conjugado circunstancias y casualidad para generar también algún tipo de relación entre poder político y espacio social. Estas mediaciones pueden limitarse por el efecto diferenciador de los componentes del espacio social que depende de la manera como se le ha producido, es decir, relacionado conforme a las estructuras fundamentales de la sociedad.

Al respecto, se toma en cuenta que los componentes del espacio social son múltiples y que pueden ser objetivos o subjetivos según los fines o características mate-

riales de su construcción. Entre estos diversos componentes destaco únicamente dos por considerarlos fundamentales y estructuradores de ese espacio social: las rutas de movilidad y las ciudades.

También se destaca la articulación, sistemática, o no, entre las localidades que sitúan los poderes políticos y económicos y el carácter cohesionador de distintos intercambios realizados entre esas localidades, es decir, a distancia. Por último se incluye la alteración que ocurre en la disposición de los elementos naturales del espacio físico geográfico cuando es producido socialmente. Se pone énfasis especialmente en el carácter ordenador de los componentes del espacio social que caracteriza a la movilidad, que en términos abstractos puede identificarse como mediación entre lo comprensivo y la concreción histórica.

La movilidad contribuye a la producción social del espacio de una manera que será presentada después. Lo que ahora interesa es que también tiene un efecto diferenciador de los componentes del espacio que contribuye a producir junto con la localización, mediante el ordenamiento de sus elementos. La movilidad diferencia la densidad, la gama y los matices de los componentes y de las relaciones que éstos establecen con el espacio producido socialmente.

Es muy clara la manera como las rutas distinguen zonas y regiones por las diferencias en el tránsito y tráfico, pero resulta menos evidente la manera como pueden

hacer corresponder estas zonas y regiones con el grado de autonomía y consolidación de los poderes locales respecto al poder central dominante, y más aún jerarquizarlas articulándolas políticamente de una manera sistemática o no.

El efecto político de la apertura de nuevas vías o de la clausura de accesos tradicionales, así como de los cambios en la intensidad, dirección y extensión de la movilidad, consiste en modificar la relación entre las bases o destacamentos del poder político y espacio social.⁶² El alcance de esa modificación puede ser nacional, zonal, regional o local, pero generalmente resulta significativo para todo el sistema u organización espacial del poder político, porque cambia el orden de las jerarquías.

La existencia o ausencia de un control social del acceso a los lugares puede determinar que el efecto político mencionado refuerce o debilite la articulación espacial del poder político, cuyas repercusiones pueden ser más o menos amplias y drásticas. Es necesario aclarar que ese control social se entiende como un control directo, afianzado en una norma jurídica que dispone, ordena y sanciona la acción de acceder a las distancias, o bien, como un control indirecto, que actúa sobre las prácticas y recursos para facilitar la movilidad de la población (trazando un camino en un sentido y no en otro, o haciendo prevalecer un modo de transporte sobre los demás) y que también puede incidir sobre preferencias, costumbres de desplazamiento, imágenes

y atracción de determinados lugares.

Existen ejemplos que muestran cómo cambios en el sistema político del poder, que reordenan sus componentes, no tienen efectos paralelos sobre la jerarquía de los espacios construidos, por ejemplo: la definición de los límites políticos de la administración de las entidades federativas en el Congreso Constituyente de 1917, o de la nueva demarcación territorial que siguió a la guerra de independencia un siglo antes, conservan los linderos trazados por la administración eclesiástica después de 1521.⁶³ Es notable que estas divisiones territoriales sirvieran a propósitos formalmente muy distintos.

De manera semejante hay ejemplos que muestran que cambios en la jerarquía de los espacios locales, por el agotamiento de distintos tipos de riqueza natural, tienen escasa repercusión sobre el orden espacial del poder político. Sin embargo, cuando el poder político y económico se asocia con la extensión, y la disposición del espacio con la dominación, es decir, cuando no es posible separar las cualidades políticas y las espaciales en una circunstancia determinada, cuando éstas funcionan unitariamente, reordenan la jerarquía de los poderes políticos y económicos y los espacios concretos.

Ejemplos de este último tipo de relación entre poderes y espacios en los que participa la movilidad se pueden apreciar en la afirmación del Estado sobre el conjunto

territorial, y en la identidad, integración y autonomía de las localidades que configuran el conjunto soberano.⁶⁴

Los usos del espacio y la inigualable fluidez en los contactos humanos que permiten las rutas de movilidad, contribuyen a destacar el carácter político de los distintos intercambios (internacionales, nacionales, regionales o al interior de poblados y centros urbanos). De modo paralelo permiten advertir un papel decreciente de los obstáculos naturales⁶⁵ tanto para la generación de riqueza material como para imponer un estilo de desarrollo predominante y una forma de poder que los unifique.

La afirmación del Estado sobre el conjunto territorial, que es una de sus bases constitutivas o elemento definitorio más estrecho, requiere de enlaces permanentes que mantengan la unidad de las diferentes áreas de autonomía, y que venzan los obstáculos que levantan las grandes distancias para mantener la cohesión de las ciudades o entidades más alejadas.

Al respecto se puede agregar que en el país, la unidad en las diferentes áreas de autonomía se refiere no sólo a los aspectos administrativos, representados en las entidades federativas, sino al económico y geográfico que está representado por regiones o cuencas y de modo general por zonas y sistemas de ciudades, y fundamentalmente, a la política y a la hegemonía del poder. Al referir la unidad de las áreas de autonomía a la hegemonía del poder polí-

tico, se entiende que existe un mandato y directrices que deben acatarse a lo largo y ancho del conjunto territorial por parte de la población y sus grupos, por parte de los productores de riqueza y de los agentes que aseguran la continuidad de procesos sociales -siempre inscritos en un espacio social representable física y geográficamente-; se supone además que al cumplir esos requisitos garantizan un sentido a la facultad de mandar y que la rectoría, o en su caso la coacción, se ejerza o acate de forma unitaria.

Por otra parte, hay ocasiones en que a la soberanía fincada en el desarrollo de redes de rutas se agregan cambios drásticos en el sistema de relaciones de los componentes espaciales. Estos cambios se pueden identificar con la adquisición o pérdida de la identidad, sea como miembro de la nación, como ciudadano, o bien como miembro de una comunidad menor (local) y en este sentido, como adquisición o pérdida de un tipo de identidad: por el oficio, la topografía, el acento y la manera de hablar o por el estilo de conseguir los medios para sobrevivir. Un ejemplo que muestra con claridad ese contraste se tiene en las dificultades que sufre la población al cambiar de una condición rural a una urbana y viceversa.

En este último sentido, la movilidad y sus rutas tienen efectos que no siempre resultan previsibles ni benéficos para la población y para asegurar la continuidad del proceso social; el desarraigo, la pérdida de identidad, los

movimientos migratorios, las diferencias entre generaciones y otros, tienden a modificar ciertos patrones de conducta consolidados.

Las rutas transforman al espacio y el uso que se hace de él, directa o indirectamente, porque transforman el ritmo local y amplio de las actividades, aunque evidentemente se puede distinguir la manera como lo hace su creación y diseño o su uso y operación (aunque también es posible, e incluso necesario, distinguir los efectos que provocan cada uno de los distintos modos de transporte). Al hacerlo así, modifican una de las bases materiales del poder político económico: la generación de riqueza y del poderío por la explotación de los recursos de una determinada extensión. Por esto se puede comprender a las rutas como manifestación del avance en las actividades y como una manera de alterar la disposición natural del espacio.

Todo esto presenta al espacio socialmente producido como una masa heterogénea, de muy diversas densidades, en la que su forma física definida natural y territorialmente se recompone ofreciendo un perfil distinto de lo que se apreciaría en cualquier mapa físico. Precisamente porque existen diferentes densidades del espacio producido, la significación política del área de dominio debe ser entendida de una manera tal que de cuenta de la distribución real de la potencia social, no sólo natural; esto convierte al mapa en representación gráfica de la distribución del poder po-

lítico económico y más aún, de los centros y ejes de fuerza que lo compactan y articulan.

Hasta aquí se ha puesto énfasis sobre el espacio social y la manera como su carácter natural original es transformado e incorporado en las características del poder político, señalando elementos de mediación. Para continuar, el énfasis se traslada ahora a la condición espacial del poder político, identificada con la existencia y forma de la estructura de relación social.

Consideraré ahora hasta qué punto el uso de medios para la producción social del espacio, referida en un principio como apropiación de la tierra, afecta a la estructura de relación social y con ella las condiciones de dominación. Y de qué manera el control en el acceso a los lugares puede alterar el orden de ese espacio y de esa estructura de relación social.

Para ello he tenido que utilizar conceptos a los que se atribuye un gran valor explicativo pero que pueden resultar vagos e imprecisos por ser tan generales; así, el intento por dotarlos de significación precisa se realiza con el riesgo de emplearlos de forma poco convencional y para resolver un problema que tiene otro orden de generalidad.

La valoración colectiva de la experiencia que se obtiene a través de la acción reiterada de la movilidad, se expresa como una concepción de las propiedades y funciones

que caracterizan a la movilidad y como una concepción de los fines para los cuales sirve, de una manera directa e inmediata, o bien, indirecta y complementaria cuando el control del acceso a los lugares se combina con otros factores del avance social para conseguir fines que fueron reconocidos con anticipación.

Esta concepción de la movilidad la convierte en instrumento de la producción cultural en la medida que representa un conjunto de conocimientos que sirven para encauzar los efectos de la acción movilizadora, y en la medida en que asume como propios los valores generales sobre los que se finca el avance de la sociedad. En este sentido, el desarrollo de la movilidad resume experiencias anteriores de la relación que se ha establecido entre el medio natural y las condiciones sociales y permite destacar que es una manera de la intermediación entre el empleo de recursos naturales y de capacidades sociales.⁶⁶

Existe una relación estrecha entre la generación de experiencias de movilidad y su reconocimiento; los conocimientos permiten ampliar los horizontes del alcance de la movilidad, y las acciones de desplazamiento enriquecen su conocimiento y manejo, como se ha puesto en evidencia en los descubrimientos espaciales, no sólo del cosmos, sino del propio planeta. Así como la acción de movilizarse corresponde con el valor instrumental que puede otorgársele como parte de la producción cultural, de igual modo, es

posible identificar en un fenómeno en especial como la movilidad el estado general del desarrollo de la sociedad.

La estructura de relación de la sociedad expresa su estado general. Su jerarquía también es una distribución de las posibilidades de acceso a las condiciones de vida y al disfrute de los excedentes. La desigualdad social también lo es de las posibilidades de acceso a los lugares.

Esa relación estrecha entre generación de experiencia y su reconocimiento, que se mencionó antes, refleja a través de ciertos patrones de movilidad a la estructura de relación social. Así como la extensión ideal de las posibilidades de movilización se ve limitada por la pertenencia a un grupo, estrato o clase de la sociedad, la extensión ideal de las posibilidades que representa para la sociedad en su conjunto -más claramente imaginables si se piensa en términos de las rutas- varía conforme lo hacen los límites físicos y políticos del dominio territorial, el avance de la técnica y la eficacia de los medios e instituciones para el intercambio de experiencias y productos.

La actualidad de las diversas circunstancias que han rodeado a los momentos clave en la adopción de nuevos patrones de movilidad se nota precisamente porque la introducción de nuevas prácticas de movilidad siempre está acompañada de la producción de vías y vehículos correspondientes que reflejan cambios en el grado de desarrollo. La conexión entre infraestructura para la movilidad y su prác-

tica reiterada no es de ninguna manera casual, responde, aunque en ocasiones lo haga de manera desequilibrada, a una pauta global del desarrollo. El desarrollo de la movilidad se refleja en el grado de configuración, articulación y sistematización de los medios que aseguran su continuidad, es decir que se pueda tratar de una actividad prolongada y repetitiva. A cada momento de la acción de desplazamiento corresponde un conjunto de vías y vehículos, de artefactos para el desplazamiento y de transformación en los medios y condiciones físicas de la naturaleza para conseguir el traslado de un lugar a otro distinto.

El desarrollo de la movilidad se aprecia en el carácter de la construcción de medios físicos y artefactos para producir el desplazamiento, específicamente en la construcción de vías de comunicación y en la introducción de nuevos medios de tránsito y tráfico. Pero también se aprecia en la cohesión funcional de las actividades, especialización y división del trabajo, que definen una cierta estructura para la operación y sobre todo para el diseño y construcción de la infraestructura (de una manera más amplia, podría llamársele equipamiento, ya que en él se incluiría no sólo la vía sino también el vehículo, el conjunto de artefactos que resultan indispensables para permitir el tránsito y con él, la transportación y la movilidad).

Los cambios en las prácticas de desplazamiento que identifican a la movilidad como un elemento que actúa

en el proceso social son mucho más ágiles que los observados en su desarrollo. El cambio en el carácter instrumental de la movilidad -aunque responda al ritmo del proceso social que mediatiza a la movilidad- tiene una dinámica distinta. Esto se debe en parte a que se trata de un resultado de la acción social que ciertamente determina a la movilidad pero en un momento posterior; además, el desarrollo de la movilidad, al convertirla en un producto cultural, prolonga su efecto sin más límite que el cambio en la estructura de los recursos de desplazamiento, lo cual sucede muy esporádicamente.

Los cambios en el desarrollo de la movilidad, son cambios, en la orientación de sus fines y en las características técnicas de los instrumentos físicos de los que se vale para producir el desplazamiento, estos cambios son provocados por insuficiencia de recursos y medios o por cambios en la concepción que aprovecha las experiencias anteriores.

Frente a la acción social singularizada en la acción movilizadora, el desarrollo, también singular, de esa capacidad tiene un valor fijo y permanente, su efecto es inmediato pero reiterado, mientras que la acción movilizadora no se repite nunca de la misma manera. El instrumento, vía y vehículo, se emplea una y otra y otra vez, persiste su empleo incluso cuando es reemplazado por otros modos de transporte y otros artefactos, lo cual significa que la

estructura sólo se modifica por la introducción de nuevos instrumentos para la movilidad, y al hacerlo así conserva modalidades anteriores recomponiéndolas y subordinándolas, como se vió en los rasgos históricos de la evolución de la movilidad.

La concepción más o menos adecuada de aquello que resulta indispensable para provocar el desplazamiento, incluye, por supuesto, el aspecto instrumental mencionado antes, pero también comprende una reflexión sobre las ventajas y limitaciones de la manera práctica de realizar el desplazamiento. Los dos aspectos tienen un valor general, pero tienen sobre todo un valor práctico, es decir, implican la elaboración de conocimientos no sólo generales sino aquéllos que facilitan la actividad y se orientan por la búsqueda de medios más eficientes o de instrumentos que aseguran la continuidad de la movilidad.

Lo más interesante de todo es que el sentido práctico del desarrollo de la movilidad, y de los medios de transporte como sus expresiones más simples, otorga a la movilidad el carácter de factor que hace posible alcanzar otros fines distintos, fines a través de los cuales, muchas veces resulta más fácil apreciar el potencial y las características de la movilidad.

Por ejemplo, si se la considera como factor de cohesión social es un estímulo para el desarrollo social global, en cualquiera de sus formas, desde las primitivas

hasta las complejas, antiguas y actuales, ha fortalecido el equilibrio entre grupos sociales y sus lugares, pero también ha agudizado notablemente cualquier rasgo de inestabilidad o descomposición social. A esto se debe que el transporte, en torno del cual se identifican comúnmente los atributos y relaciones que se han expresado para caracterizar a la movilidad, deba ser comprendido como algo más que acción y efecto del traslado de un lugar a otro, y que deba rebasar esa definición y ser englobado en la movilidad, como fenómeno social, como un medio que puede actuar conjuntamente con otros para ordenar componentes territoriales.

El desplazamiento de personas y recursos contribuye a la integración social y a ordenar en el espacio la evolución de los grupos sociales y de sus actividades; de esta manera afecta a la estructura de relación de la sociedad al favorecer la intercomunicación da valor a una cierta concepción de la relación entre medio físico y social. Así como el desarrollo de la movilidad se encuentra ligado con la racionalidad dominante, entendida como un medio de vinculación espacial, responde a esa manera de comprender el espacio en la reproducción de la sociedad.

Esta comprensión, naturalmente es política, expresa una manera de la conveniencia de acondicionar y distribuir los recursos naturales en un cierto sentido y de hacerlos corresponder de un modo más amplio con las pautas de comunicación, identificación y agrupación social. Esto

reflejará modificaciones que ocurren en las condiciones de dominación y en la manera como ésta se ejerce.

La movilidad, como uno de los medios que se pueden usar para producir socialmente el espacio, en correspondencia con esa estructura de relación social, afecta el grado de flexibilidad de esta estructura -en términos de la movilidad horizontal que permite- y con ello las condiciones de dominación. Por su parte, el control en el acceso a los lugares, que es una forma de dominación, puede alterar el orden de los componentes de ese espacio social sin modificar la constitución de la estructura mencionada, o bien haciéndolo intencionalmente. En el primer sentido, los efectos tienen un rango de variación mayor pero consecuencias de menor alcance, por lo general, en cuanto a la conservación de esa estructura; en el segundo sentido, los efectos son menos variables, de igual permanencia o duración y mayor estabilidad, aunque su alcance es extremo en términos de las decisiones conservadoras o disruptivas.

En cualquier caso, para que la movilidad participe de manera significativa necesitará la actuación de mayores elementos que los definidos estrictamente por las condiciones físicas del espacio; así como para recorrer las distancias es necesario salvar obstáculos naturales del terreno y cubrir ciertos requisitos o prerrequisitos: pago por derecho de paso, mantenimiento de las vías y vehículos, preparativos de viaje, resulta indispensable que los medios

y conocimientos de desplazamiento se encuentren al alcance de quienes deseen hacer uso de ellos.

Esta especie de concertación y arreglo de las condiciones para que pueda tener lugar el desplazamiento individual requiere una organización y especialización del trabajo que se manifiesta en intercambios más o menos complejos para satisfacer el afán de desplazamiento; colectivamente significa que exista una contraparte de la movilidad, como el arraigo en el lugar, el asentamiento de población en puntos localizados -que dan mayor densidad a diversos componentes del espacio nacional-, puntos de encuentro -como los puertos marítimos y cualquier terminal-, bases de partida y llegada; pero además debe existir una práctica articulada de distribución y cambio de recursos naturales o producidos y un orden que disponga los aspectos espaciales y organice las circulaciones.

El impulso a la movilidad, entendida como acción y a la vez como reconocimiento que es dirigido intencionalmente, rebasa su cometido funcional y permite aprovechar sus efectos para alterar la disposición humana y natural en el espacio. Pero esto no es un atributo ni una posibilidad de la movilidad en general; sólo es aplicable para el análisis de lo que podría llamarse su función máxima que le permite participar en el control y ordenamiento del espacio social y desempeñar una misión unificadora -siempre como un medio. Se entiende por ello que pueda ser objeto de un

control directo o indirecto para derivar otros procesos y conseguir otras finalidades que las que tradicionalmente la caracterizan.

Capítulo 3. El poder en movimiento

Ir y volver, los caminos que se ensanchan, abrir la vista a una de las más fantásticas formas de integrar la naturaleza en lo social. Imaginar la interiorización de quienes experimentan las distancias, la compañía del horizonte, el ansia de llegar, el gusto por lo desconocido, el azoro y la incertidumbre de los tantos viajeros que han recorrido y poblado la tierra. ¿Cómo definir lo que han hecho en su aventura?, ¿cómo atrapar las consecuencias de su paso y entender con ello la hazaña de multiplicar el espacio?; en una palabra ¿cómo explicar el poder en movimiento?

Para buscar una respuesta a esta pregunta, supongamos que cualquier cambio en la orientación del poder político, es decir, de su área de influencia principal, es acompañado y correspondido por una modificación en la configuración del espacio social y con esto del sentido predominante de las corrientes de movilidad.

Observemos que el problema teórico político que se deriva del uso de medios para la apropiación de la tierra como condición de dominación se puede replantear en términos más simples -lo cual nos permite comprender la consecuencia central del cambio en la correspondencia entre orientación del poder político y configuración del espacio social-, de modo que se establezca de la siguiente manera:

mostrar que el repliegue del espacio social fortalece o rompe el orden territorial del poder político.

Así, al cambio en la extensión, densidad, disposición y distribución de los flujos que alimentan y dispersan a los centros de fuerza modificando la configuración del espacio social, corresponde un cambio en el dominio, poderío y capacidad de controlar los movimientos de la población. La correspondencia entre estos cambios implica, en lo espacial, otro perfil de la relación social entre distancias y, en lo político, distintos soportes de la dominación; implica, en una palabra, otro arreglo de las fuentes territoriales y espaciales del poder político económico.

Para los fines de este trabajo, la posibilidad de que todo lo anterior obligue o no a reorientar, es decir, a reagrupar fuerzas políticas y económicas, o bien de que en un caso extremo hiciera surgir un poder político sustituto o debilitara considerablemente al hegemónico, sólo interesa en la medida en que permite pensar anticipadamente el movimiento del poder político. Sería interesante contemplar más a fondo esa posibilidad en un estudio sobre el cambio político.

Ahora podemos empezar a detallar el supuesto mencionado, y a la vez, ir buscando alguna solución al problema planteado anteriormente. En primer lugar, vale la pena destacar el papel que desempeña la movilidad y averiguar, aunque resulte reiterativo, si éste puede derivar en

en cuestiones políticas que afirmen su vinculación con los cambios en el orden del espacio social, y enseguida, resulta indispensable exponer las razones que permiten pensar el repliegue del espacio social como un centro de las respuestas que se pueden dar a este problema.

Si en la síntesis entre sociedad y espacio necesaria para la formación del Estado y para dar un orden al espacio socialmente producido, como nación o territorio, la movilidad cumple alguna función, ésta se debe, particularmente en el mundo capitalista moderno, a que tiene fundamentalmente un objetivo económico: posibilitar la libre circulación de la fuerza de trabajo, mercancías, dinero, créditos, capitales y recursos para el mejor funcionamiento del capital, lo cual también incluye el uso político de esa movilidad y de sus múltiples expresiones o consecuencias sociales, culturales, étnicas, demográficas, espaciales.⁶⁷

Entendida de la manera más general, la movilidad incluye sus formas en el objetivo económico y político descrito antes el cual está invariablemente asociado con la expansión del capital -entendido en su acepción económica como reproducción creciente de las condiciones para la valorización del trabajo y en su sentido sociológico como ampliación de la polaridad entre las principales clases sociales. Sin embargo, para situarlo como un medio de la actuación política, resulta conveniente, además, reconocer que la forma más significativa de la movilidad se tiene

nes políticas pudiera contradecir el derecho o la práctica de libre tránsito, que garantiza una posibilidad de elección individual; pero no es así, o no necesariamente así, en principio porque la movilidad no puede ser controlable nunca de un modo absoluto y general, y además porque las decisiones políticas han de ser consensuales y no desatender en el orden de sus prioridades las que son funcionales.

La experiencia y los conocimientos que se desarrollan para facilitar la movilidad van rebasando de una manera más o menos espontánea sus límites prácticos, pero cuando se convierte en una razón pública y afecta por ejemplo la fluidez de las circulaciones o interviene en acciones militares, entonces esos límites son superados de una manera intencional, incluso en sus alcances y significados.

A través de decisiones políticas, públicas o privadas, el uso de la fuerza mediatizadora y estructurante de la movilidad se ve potenciado artificialmente en un sentido que puede llegar a ser benéfico, a menos que diversos intereses impidan que así sea, como se observa en el empleo de petrocombustibles para propulsar la mayoría de los vehículos de transporte a pesar de disponer de tecnologías alternativas que harían posible un uso generalizado de mejores fuentes energéticas, o en el siguiente ejemplo: para superar artificialmente los alcances de la movilidad, el desarrollo de medios de transporte más veloces permitió vencer

cuando se anula o subordina la movilidad espontánea, individual o colectiva, relevándola por aquella que está dirigida políticamente.

En este último caso, la movilidad requiere medios, vías y vehículos, mayores y más amplios de los que son aprovechados estrictamente. Adquiere utilidad pública y política en estrecha relación con las experiencias adquiridas, mismas que serán seleccionadas conforme a criterios y valores que disciernen el tipo de experiencias que resultan expeditas para que la movilidad funcione en un determinado sentido y satisfaga determinados propósitos, lo cual, por cierto, siempre se logrará sólo de una manera aproximada.

Para ello es clave el estímulo y restricción de tipos particulares de movilidad de la población (y en ellos claramente de las direcciones de desplazamiento). Cuando políticamente se estimula o condiciona e induce en cierto sentido a las prácticas de movilidad se está reconociendo o haciendo uso implícitamente de su potencial ordenador para ampliar las libertades de tránsito o restringirlas y, también se está aceptando la necesidad de disponer de mayores recursos que los aprovechados estrictamente para aplicar ese potencial. El cálculo de los efectos que una y otra condición implícita provocan, sólo es posible realizarlo por medio de la política.

Pensar que la movilidad sea objeto de decisio-

de alguna manera las barreras naturales expresadas en términos de distancia, volviendo relativo el valor temporal que durante siglos se les asignó. En ello se vieron involucrados poderoso intereses que favorecieron el uso masivo, y no por ello menos elitista, del automóvil e introdujeron la aviación comercial.

A través de decisiones políticas se hace uso de ciertos beneficios de la movilidad. Estas decisiones pueden, efectivamente, restringirla o alterar proceso que tiendan a mejorarla, en términos de su organización o del uso de medios de transporte, de una forma espontánea; además, pueden actuar sobre tendencias que forman las prácticas de movilidad alterando su curso, pero encuentran su campo más propicio dentro de la construcción de vías y vehículos,⁶⁸ porque estos subordinan la dinámica más o menos flexible y espontánea de los desplazamientos, de su ritmo, de su intensidad, y de la manera como se le identifica con necesidades básicas, abriendo así las posibilidades para el control de la movilidad de acuerdo con ciertos intereses económicos que por el radio de acción sobre el cual inciden adquieren naturalmente un carácter político.

Al extender las posibilidades de la movilidad selectivamente y con medida, instrumentando entre las que se ofrecen las que se identifican como rentables, opone finalidades individuales a las colectivas y discrimina el acceso a los medios proporcionados por la sociedad y la

naturaleza, la ciencia y el conocimiento para satisfacer las necesidades del tránsito y tráfico y apoyar con la movilidad la obtención de otros fines.

El manejo político de la movilidad tiende a negar la experiencia proporcionada globalmente o de una manera espontánea y sólo aprovecha aquellas propiedades que le sirven; entre las cuales se incluyen, como se vió antes, un cierto potencial para transformar el espacio físico, imprimirle un orden y convertirlo en espacio producido, apropiado y valorado conforme a necesidades humanas, y particularmente en efecto difusor y estructurante⁶⁹ de estilos de explotación de algunos recursos que permiten aumentar la riqueza de la sociedad. Por ello se podría afirmar que la movilidad es un medio y un objeto de la acción política y que en ese caso puede servir para afirmar y unificar finalidades del poder político, aunque también pueda ser empleada o responder espontáneamente para negarlas y contradecirlas.

De acuerdo con lo anterior es posible imprimir una dirección política a la movilidad, misma que responderá a una manera de ejercer el poder y la coacción social y que definirá su enlace con el proceso social y la manera como se actualizan las finalidades que pueda cumplir.

La capacidad y los límites de la movilidad son mediatizados e instrumentados para obtener fines que de manera amplia se asocian con la unidad de la población en un marco territorial y de modo más preciso con la vincu-

lación de la condición humana y la natural del poder y el espacio que toma forma en la producción social de este último en sus cauces integradores y en sus rutas de movilidad. El resultado de esta dirección política de la movilidad -un cierto tipo de movilidad- la supera de dos maneras: por el mayor alcance de sus instrumentos, vías y vehículos, y por la mayor variedad de los valores y propósitos que se le asignan. Estas dos maneras de superar la capacidad movilizadora rechazan y renuevan la experiencia anterior adecuándola a nuevos fines particulares.

La manera como la política transforma a la movilidad y ésta hace que cambie la política, sigue ciertas pautas, pero no se repite siempre, es única en cada momento y por supuesto en este cambio, a cada movimiento corresponde un espacio particularmente acotado. La política asigna un valor a la movilidad y a la utilidad límite que debe cumplir, es decir, una utilidad que no puede dejar de cumplir ni tampoco sobrepasar. La movilidad, como instrumento de la política, da a ésta mayor coherencia en la medida que le permite aproximarse con mayor facilidad a la obtención de ciertos fines.

La movilidad como acción política puede ser un fin en sí misma, en el sentido de ser una garantía de la libertad de desplazamiento de la población, pero incluso en este sentido es más bien un medio para obtener otros fines políticos, pues contribuye a conservar o no, un orden

social y las condiciones de la circulación que lo soportan.

Es cierto que en ocasiones el intentar dirigir la movilidad de la población produce resultados opuestos a los perseguidos y contradice su capacidad estructuradora, acentuando así momentos críticos de estancamiento y desequilibrio en el desarrollo. Pero ello dependerá de que los cambios en el orden social garanticen o no su permanencia.

La política provoca cambios en la movilidad dándole otro sentido a su capacidad espontánea o inmediata, y la movilidad influye en la política al permitirle un mayor alcance en la explotación de los medios sociales y una mayor extensión a su dominio espacial, -en sentido amplio territorial y en sentido restringido referido al ordenamiento del espacio producido socialmente. La interacción entre política y movilidad es una manera específica de la relación entre las condiciones materiales de poder social y espacio que convierte a la movilidad en un medio de la acción política.

Resulta clara la manera como la movilidad es un instrumento político, pero es muy sutil la manera como la política adquiere los atributos de la movilidad y se puede definir a la vez como capacidad movilizadora. Una manera de describir esto último es la siguiente: la movilidad, incluso entendida de la forma más simple posible como cambio de lugar, inserta en la política uno de los atributos humanos naturales de los cuales se deriva y una noción primaria del

espacio físico al cual invariablemente se ajusta: la extensión y la distancia.

La política da sentido a la movilidad, la actualiza y mediatiza para alcanzar junto con los fines que le son propios otros distintos, pero también la restringe y limita controlando las posibilidades de tránsito y acceso a lugares distantes, y decidiendo la oportunidad y la manera de ampliar parte de sus recursos -vías y vehículos- o en menor medida modificando su potencial articulador, alterando el peso y dirección de sus redes de rutas. Al adecuar a la movilidad -para alcanzar fines colectivos que convienen al interés dominante, y conducir su práctica en el marco de determinados valores que aprovechan un tipo de experiencias y rechazan otras, estén o no ligadas con la costumbre y la tradición que tengan los grupos sociales-, la política refleja en la movilidad la relación de poderes y la manera como responden a una estructura y momento de la sociedad.

La movilidad por su parte, contribuye a dar mayor extensión a la base territorial de la política y con ello, mayor amplitud a la relación de dominación, a la influencia de los grupos poderosos que la mantienen, y mayor alcance al control de las fuerzas y grupos que soportan tal relación. La movilidad, como cualquier otro recurso que genera directa o indirectamente riqueza material, es para la política del poder social un sustento y un medio más de consolidación o expansión. La movilidad es un instrumento flexi-

ble, aunque incontrolable de un modo total, para imprimir un orden a la localización de los componentes del territorio y a la extensión de su dominio.

Para que la apropiación de las condiciones naturales, espaciales, sirva no sólo a finalidades específicas sino también a los propósitos de articulación y ampliación de los intercambios básicos que multiplican la capacidad de la sociedad para simplificar el esfuerzo humano, necesita ser parte de la acción política. De igual modo, para que la movilidad resulte significativa y socialmente valorable ha de formar parte de las finalidades de la sociedad, y con ello, también ha de servir como instrumento de control social; apropiación del espacio y dominación de lo que ocurre sobre él.

En resumen, la movilidad puede ser un medio de la acción política y de esta manera puede adquirir un sentido general de una forma más eficaz que espontáneamente. Por otra parte, la posibilidad de extender o conservar los confines de la dominación política orientando las corrientes de movilidad en determinadas direcciones es básica, aunque cada gobierno y en cada momento se establezca de manera distinta.

La movilidad contribuye a alcanzar determinados fines que intencional o indirectamente provocan el avance del conjunto social y la conservación de su orden, en la medida en que logra ser actualizada sistemáticamente y de

esa manera cambiar las fuerzas de las que se desprenden sus efectos.

De esta manera se comprende que el factor estructurante de la movilidad sea siempre el interés dominante y que su campo corresponda con las condiciones sociales y naturales que ponen en una determinada relación al poder y al espacio para generar riqueza y conservar el sentido de sus relaciones. La política cambia el sentido de la movilidad porque la vuelve sistemática, y la movilidad amplía el alcance de la política porque le permite imprimir un orden al espacio producido socialmente.

Entre las razones que permiten pensar el repliegue del espacio social como un centro de las respuestas que se pueden dar al problema planteado inicialmente en términos de que fortalece o rompe el orden territorial del poder político se encuentra una especialmente vinculada con el uso político de la movilidad que permite identificar en las rutas de movilidad un cierto paralelismo con las redes del poder político y económico.

Y con esto, pasemos a la correspondencia entre la orientación del poder político -que ahora también podemos entender como variación en la dirección en la que se localizan las fuentes del poder político y económico- y configuración del espacio social. Teniendo en cuenta las modificaciones que pueden ocurrir al interior de cada uno de estos dos elementos, es decir, al interior del poder

político y del espacio social, es indispensable agregar a la movilidad puesto que le atribuye una función articuladora.

Brevemente, lo anterior quiere decir que el cambio en esa correspondencia tiene por consecuencia central al repliegue del espacio social que puede verse anticipado por la movilidad. Sobre esta base, puede suponerse que al conocer la movilidad podemos identificar el repliegue que es una manifestación de un cambio en esa correspondencia. De modo que al estudiar la movilidad podemos obtener información sobre ese cambio y aproximar alguna respuesta, pues coincidiremos en que conocer la manifestación del cambio es distinto de su conocimiento en sí.

También sigue pendiente la respuesta a la pregunta ¿cómo explicar el poder en movimiento? esperemos a descubrir o encontrar y ver si se pueden predecir los cambios en la correspondencia mencionada para intentar una respuesta.

Se ha considerado el espacio en términos generales como condición natural, física o geográfica y la manera como puede pensarse que es apropiado socialmente y producido históricamente. A este último respecto se ha manejado un enfoque diferenciador y una perspectiva para su análisis que lo reconoce como heterogéneo al aceptar que sus cualidades y diferenciación física se mantienen aún cuando sea transformado para fines humanos.

Ahora es posible decir en resumidas cuentas que el espacio social resulta de la ocupación de la tierra y de las formas que toma su conexión, cualquiera que sea ésta, con el sistema político, y que representa un plano común para la ejecución de dos capacidades sociales fundamentales, el trabajo y el poder de la sociedad, de modo que la actividad humana que altera en la naturaleza la disposición del espacio físico y el ejercicio del poder que realiza el Estado ante la sociedad producen el espacio social y se expresan en él.

Para retomar el cambio en la configuración del espacio social y detallar los elementos que caracterizan al repliegue como una consecuencia central, hace falta incluir algunas ideas sobre la importancia de la extensión, los elementos que definen a los componentes del espacio social, su estabilidad frente a las características del espacio físico, y el tipo de cambios o tendencias que se pueden observar en la diferenciación del espacio.

La extensión es uno de los caracteres distintivos del espacio físico y se expresa como condición del espacio social en un sentido político absoluto. Junto con la extensión que abarca la sociedad, la forma de la estructura con la cual funciona delimita el espacio social. Pero la influencia del espacio físico en la configuración y organización del espacio social es relativa, indisociable pero relativa, cuando actúa sobre sus componentes.

Los componentes del espacio social están señalados por el desarrollo del conocimiento, la evolución de la técnica, el uso de las fuerzas que el Estado puede poner en movimiento y por la diversificación de la vida económica como fuente del poder político. La influencia de las características físicas del lugar sobre el espacio social se modifica permanentemente en virtud de que la apropiación de los recursos de la naturaleza es, simultáneamente, aprovechamiento de las facilidades que ésta ofrece y transformación de las barreras que opone, es asimilación de la naturaleza.

Frente a la estabilidad de las características del espacio físico, la persistencia del cambio social produce una continuidad distinta en las condiciones espaciales. Las diferencias en la distribución natural de los recursos, así como del conjunto de los componentes físicos del espacio, se acentúan por la selección de que son objeto según la utilidad que representen y de acuerdo con las posibilidades de acceder a ellos; de esta manera, describen un perfil distinto de la distribución y configuración física, natural, del espacio.

Por su parte, el cambio que produce la actividad social en la continuidad de las condiciones espaciales hace relativa la influencia del espacio físico,⁷⁰ cambia los términos de su definición en el contexto natural y lo relaciona con uno social que lo multiplica o condensa para conseguir ciertos fines que superan el carácter intensivo-

extensivo que le es propio. La producción del espacio social pone de manifiesto la capacidad del hombre para transformar a la naturaleza y permite destacar, sobre todo, que la redefinición de las condiciones físicas del espacio para producirlo socialmente constituyen la base mínima del poder político.

El sentido político de la influencia absoluta y relativa de las condiciones naturales del espacio sobre la sociedad se expresa como dominio sobre la tierra para y por la diferenciación o integración de la sociedad, mientras la repercusión que la acción social sobre el espacio físico provoca en la sociedad, es decir el efecto de la producción del espacio social sobre la misma sociedad, tiende a superar las diferencias en la distribución de los recursos y componentes físicos del espacios, profundizándolas físicamente y homogeneizándolas económicamente; lo cual se traduce políticamente en la construcción de territorios, de áreas de influencia o espacios unidos por la afinidad de intereses y aspiraciones políticas. Por ello, el efecto social de la producción del espacio es más complejo e imprevisible.

Insisto, el repliegue del espacio social es un cambio en el orden de sus componentes que le imprime una configuración notablemente distinta de la original. Es una consecuencia particular de las alteraciones políticas que ocurren en un plano de la sociedad -en la orientación del

poder político y económico- y alcanzan la fuerza suficiente para provocar un movimiento capaz de reconfigurar el aspecto y las relaciones que constituyen el espacio social. Entre los efectos distintivos de ese movimiento que ordena o reordena la disposición de los componentes del espacio social, dos son fundamentales: el que acentúa la densidad, y con ello diferencia los lugares entre sí, y el que vuelve indiferenciados los campos de influencia. Este segundo efecto es extremadamente importante cuando se aplica en el análisis un enfoque derivado de la definición del espacio social como indiferenciado u homogéneo, distinta de la empleada hasta ahora.

El cambio en las rutas y ciudades, que son dos componentes básicos del espacio social, particularmente en sus lazos, hace posible ese efecto ordenador que repliega el espacio social. Como con el cambio en la relación entre rutas y ciudades también varían las nociones de cercanía o lejanía, los criterios de extensión y distancia que permiten representar el aspecto que adquiere el repliegue del espacio social, también permiten describir el perfil que caracteriza en su nueva disposición a las áreas de concentración y dispersión.

Rutas y ciudades permiten observar, además del cambio en la configuración, las características que toman las relaciones entre los elementos que constituyen el espacio social, a través de, por ejemplo, la formación de pobla-

ción urbana, la delimitación de la propiedad territorial, el aprovechamiento de recursos naturales, el recultamiento de mano de obra, la creación de servicios públicos, la distribución de productos comerciales, las inversiones y el trabajo, y la diversificación de las redes de rutas y de las formas de comunicación.⁷¹

Sobre estas características pueden reconocerse algunas tendencias de la configuración que fortalece o rompe el orden territorial del poder político, así como de los objetivos políticos a los cuales puede responder, por ejemplo la producción de un territorio máximo, por su utilidad o valor, el acceso a zonas y puntos estratégicos, el libre desplazamiento a través de los circuitos que forma la movilidad -que se traduce en el control interior del territorio, por medio de su accesibilidad-, la unificación de los dominios, la conservación de condiciones adecuadas para el equilibrio de las fuerzas entre grupos rivales, y la regulación de los intercambios básicos.⁷²

La diferenciación espacial del sistema de gobierno y de sus conceptos políticos pone de manifiesto estas tendencias. Como un ejemplo puede considerarse la transculturación a otras zonas a través de la migración de grupos de población a otros medios, en donde conservan sus principios y prácticas políticas, por medio de la imposición de un sistema político a otros grupos de distinto origen, en forma de dominación colonial, o por la imitación, total o

parcial, del sistema político de otros pueblos.⁷³

Además la imposición o adopción de patrones políticos en otras zonas provocan ajustes en el proceso de multiplicación del espacio que frecuentemente se traducen en cambios de los límites, fronteras o áreas de influencia, que modifican la configuración del espacio social y que pueden observarse en el impacto de las influencias políticas que irradian los centros de poder político económico sobre el espacio producido.

Los límites de las áreas que describen el repliegue del espacio social son fijados en gran medida por el tiempo de los recorridos -jornadas de viaje- y por el valor que se les asigna. El tiempo de los recorridos por ejemplo de tres horas puede delimitar áreas entre los 20 y los 3 000 kilómetros según el modo de transporte empleado (dando un valor distinto a la distancia),⁷⁴ mientras que la variedad de propósitos que motivan el viaje y dan valor a los recorridos hace aún más flexible y relativo el espacio se ejerce influencia.

La duración de los trayectos, medidos de acuerdo con las características técnicas de los desplazamientos que permiten los modos de transporte masivos que operan en la actualidad, muestra la desigualdad entre los valores que se pueden dar a las nociones de cercanía o lejanía y la flexibilidad y rapidez con la cual pueden delimitarse áreas de influencia y con ello modificar los componentes del espacio

social de forma secundaria y sin consecuencias drásticas. Formas paralelas de comunicación hacen extremo el valor relativo de la distancia, por eso es conveniente emplear un criterio de orden, que resulta básico en este trabajo.

Conviene tener presente que las nociones de dirección y localización, o situación, tienen un valor permanente, en la medida en que estén asociadas con el espacio físico; los diversos tipos de influencia pueden extenderse de manera más o menos relativa, pero su origen está asociado invariablemente con algún lugar.⁷⁵ El área de dominio puede variar notablemente en un lapso breve, extender su irradiación o aumentar sus enlaces, pero sólo podrá garantizar la continuidad del espacio que produce por anexión o densificación de las relaciones entre sus componentes si genera simultáneamente combinaciones de poder tales que, integradas en el mismo sistema de poder, conserven el carácter centralizado del núcleo de donde se desprenden, y con ello una movilidad limitada, o bien, por el contrario, que liberen la fuerza expansiva del poder móvil configurando un sistema de estaciones.⁷⁶

Conservación y extensión de las fuerzas y recursos constituye un principio que aplican los Estados de muy diversas maneras.⁷⁷ Lo anterior se expresa en la oposición que surge entre los diversos tipos de movilidad, que en cierto modo tiende a disminuir su importancia en la actualidad: en la medida en que se conserven las diferencias en el

acceso a lugares distantes por el empleo de medios terrestres, acuáticos o aéreos, prevalecerá esa oposición pues el control sobre unas y otras condiciones identifica el tipo de poder que predomina y sus condiciones de fortaleza o debilidad frente a otros.

Si bien es cierto que la extensión es una medida del alcance de la movilidad, y que el problema de acceder a grandes distancias ha sido una razón clave del desarrollo del transporte, e incluso que en esta noción se oye una de las bases que constituyen el armazón del Estado, "Es obvio que no existe relación alguna de importancia entre el poder o vitalidad de un Estado y su extensión territorial".⁷⁸ Sin embargo, sí es relevante la selección de la tierra que a la sociedad le parece más apropiada para la satisfacción de sus necesidades, como también lo son la eficacia de las comunicaciones y el nivel de la técnica, que dan otro sentido a la idea de extensión.⁷⁹

Hay que tener presente que el problema establecido para orientar la exposición de las ideas en este capítulo obtiene históricamente sus dimensiones concretas. Se puede afirmar que sólo a partir de ellas es posible conocer cómo el repliegue del espacio social fortalece o rompe el orden territorial del poder político. Sin embargo, nuestro problema está centrado de una manera distinta, basta saber que lo hace y mostrarlo así.

De cualquier manera es indudable que el repliegue

del espacio social en territorios compactos o continuos señala las huellas de reconversiones sucesivas que han tenido lugar en la unidad política y sus variantes que dependen de la fuerza de la organización política predominante,⁸⁰ y de la capacidad para observar en la vida política a los complejos componentes de una nación. Refleja, en una palabra, "... cambios cíclicos en el carácter de la ocupación humana de una región, resultantes de esa propia ocupación."⁸¹

Y con ello, muestra el carácter cíclico que tiene el fortalecimiento o debilitamiento del sistema territorial del poder político que puede pensarse como una manera del poder en movimiento; y también muestra que en los términos del problema inicial de este capítulo puede referirse de un modo particular como cambio de orden en los componentes del espacio social que en virtud de una correspondencia distinta entre orientación del poder político y configuración de ese espacio tiene por consecuencia un repliegue.

Por otra parte, la imagen del poder en movimiento puede cobrar sentido de muchas maneras. Una de ellas está expuesta en todo lo anterior y otras se ilustran enseguida tomando como ejemplo dos patrones históricos en la extensión de los dominios, la relación entre circuitos de circulación y redes del poder político, la influencia cultural y económica sobre la configuración del espacio social, y la importancia que tuvieron los espacios continuos para ser

articulados políticamente. Con estas ilustraciones se cierra el presente capítulo, pero no la búsqueda de los indicios de esa imagen.

La colonización y conquista de lugares y territorios por los españoles en México, por ejemplo, fue selectiva, en 11 años enlazaron el Golfo de México y el océano Pacífico, por Veracruz y Acapulco, dominando la zona más densa en población y rica en recursos principalmente minerales que ya se encontraban en explotación; como se mencionó en otro capítulo, los españoles se concentraron en dos o tres zonas y lograron de este modo más fuerza y mejor dirección.⁸²

El ejemplo anterior puede ampliarse si se observan las características de las corrientes colonizadoras en suramérica por parte de los españoles y los portugueses. Resulta ilustrativo observar que las exploraciones costeras españolas se realizaron durante 5 o 6 años, mientras que las portuguesas demoraron alrededor de 54 años; esta diferencia se acentúa en el caso de las exploraciones de tierras interiores pues los españoles las realizaron en un lapso de entre 14 y 20 años mientras los portugueses demoraron entre 41 y 180 años. Otra diferencia es la que señala dos patrones de poblamiento, pues mientras en una extensión equivalente los españoles formaron 16 centros de población los portugueses establecieron 8. Aunque efectivamente la colonización portuguesa fue más lenta comparada con la

española, y ésta abarcó mayores distancias, es posible suponer una mayor 'inteligencia militar' en la colonización portuguesa. Hasta formar una base sólida de ocupación y conformarla como centro de operaciones, iniciaban nuevas exploraciones, prolongando su dominio después de haber consolidado las bases y posteriores avanzadas de penetración; mientras los españoles se preocuparon en primer lugar por dejar la señal de su paso y abarcar grandes extensiones, dejando a inmigrantes de viajes posteriores la consolidación de las zonas y lugares conquistados. Con excepción de la corriente colonizadora que señaló el viaje de Magallanes por la costa este suramericana (que identificó en 1515a Montevideo y en 1520 al paso por el estrecho que lleva su nombre), las otras corrientes se trazaron en los bordes costeros, predominantemente, pero también tierra adentro, sobre todo en la línea que uniría a Santiago de Chile y el mismo Montevideo. En este último sentido existe una semejanza entre las acciones españolas y portuguesas, ambas combinaron el desplazamiento por agua y por tierra. (Véase en la siguiente página el mapa Corrientes colonizadoras en suramérica.

Los ejemplos citados dejan ver dos patrones en la concentración de las posesiones conquistadas para ampliar los dominios y extender el área del imperio español en un caso y portugués en otro. Cabe destacar que en la producción de nuevas áreas de continuidad de los

imperios de esa época, estos ejemplos señalan un rasgo presente en la actualidad en lo que concierne a la correspondencia entre los ejes de concentración y dispersión de las corrientes de desplazamiento de la población y las mercancías, la orientación de las comunicaciones, características del poblamiento y del establecimiento de sedes de la administración pública regional.

Por otra parte, frecuentemente se asocian, aunque no necesariamente corresponden, las líneas de circulación y los ejes del movimiento de personas y mercancías, aunque no frecuentemente se les identifica como redes políticas. Por ejemplo, en Canadá, la red de comunicaciones -incluidas las carreteras- de este a oeste sirve como un trazo de unión del territorio con los circuitos de las rutas comerciales; en los Estados Unidos, "Las líneas de comunicación naturales se orientan de norte a sur, mientras el principal movimiento de mercancías y pasajeros es de este a oeste".⁸³ En México, el trazo de la red de comunicación se orienta de norte a sur y es concéntrico en el Valle de México; las corrientes de movilidad siguen ese mismo patrón concéntrico por razones históricas y geográficas que se remontan a los orígenes del poblamiento y de la primera ocupación militar y eclesiástica de los españoles, pero respondiendo también a los propósitos que han establecido dominaciones posteriores.

Si en la actualidad las carreteras y líneas del

ferrocarril describen el espacio nacional como una extensión del núcleo del poder político-económico localizado en la ciudad capital de México, también lo configuran en cierto sentido como una prolongación del espacio norteamericano. La geografía del terreno puede explicarlo anterior en parte, pues en efecto existe una notable continuidad en las características físicas que demarcan la amplia zona de la frontera México-Estados Unidos, pero la razón principal es de índole política.

Por otro lado, cambios sutiles en las formas de aceptar la dominación y el ejercicio de una influencia política, cultural y económica distinta se expresan acrecentadamente en la configuración y repliegue del espacio social. De la época colonial, cuando México fue un virreinato del imperio español, a la actualidad sigue siendo notable contar o no con los beneficios que se desprenden de la dominación de la extensión del país. Esta perspectiva, que es la de las potencias que ejercen su influencia, sugiere grandes cambios en la configuración del espacio social que a ellas pertenece o se encuentra anexado, pero no sucede así desde la perspectiva de la nacionalidad mexicana en formación ni de la que ofrece en la actualidad el grado de consolidación del Estado mexicano.

Es cierto que en concordancia con la formación de la nacionalidad mexicana, el perfil del espacio propio se ha diseñado a la zaga de su configuración como espacio de

continuidad de otras naciones, confundiéndose en unas ocasiones y diferenciándose en otras. En esta perspectiva se sugiere que la dominación extranjera ha regido la disposición y el orden de los componentes del espacio que ha producido el país, pero que, aún así, cierta fortaleza política o capacidad de resistencia permitió un paralelismo con propósitos internos y ha logrado consolidar condiciones que permiten el beneficio de algunos intereses propios.

La última ilustración se refiere al hecho de que con el desarrollo de medios de comunicación ha pasado a segundo plano la importancia de los espacios continuos de tierra como manera de coordinar las partes sobre las cuales ejerce influencia o dominación un Estado. Algo semejante ocurre con las formas de sujeción o control de la población, los recursos y las actividades; el emplazamiento para la ocupación de plazas que se realiza por medios indirectos, igualmente eficaces, pero con una proyección distinta en la historia, es efímero en la medida en que requiere ser trasladado fácilmente de un lugar a otro. Con ello, ha sido necesario fortalecer el poder unificador del Estado para vincular más estrechamente las distintas partes del territorio.

Así como la comunicación al interior del país con la capital le ha hecho formar parte de la estructura política nacional, la expansión del Estado, realizada no sólo por el aumento en la densidad del territorio sino por una

cohesión verdaderamente orgánica y por la consolidación de su autoridad en el conjunto de relaciones sociales, ha incluido los límites de unidades y subdivisiones consagradas, como los identificados con los grupos de pueblos yaquis o mayas o bien con la administración eclesiástica, la absorción de esos límites ha provocado desajustes que varían y que han tomado expresión política violenta, como en 1910, o conciliadora, tendiendo a romper viejos límites.

La reorganización de la estructura política del país no sólo creó la división del territorio en unidades administrativas, sino que definió áreas de interacción y de superposición de influencias y formas de articulación con el centro político, todas sujetas centralizadamente y atraídas por un mismo campo. Sin embargo, estas alteraciones políticas sólo modifican en parte los límites anteriores y sólo reorientan la interacción de áreas diferenciadas tradicional o geográficamente.

**SEGUNDA PARTE. ANALISIS DE LAS GRANDES
RUTAS DE MOVILIDAD**

Introducción

El movimiento al que cada sociedad cede y se adapta define la circulación y los imponentes medios de que se vale para soportar el funcionamiento de toda sociedad. Como dice Fernand Braudel:

"... las rutas, los medios de transporte, las mercancías transportadas, los impresos, los mercados, las ferias, los intercambios, la moneda en movimiento, el crédito, los diversos procesos de comercio, y naturalmente los hombres, sus actos, sus desplazamientos. En breve, por circulación, entiendo el ensamble de los movimientos económicos que supone el funcionamiento de toda sociedad, esos que aseguran naturalmente y que ésta se esfuerza por promover..." 84

Entre todos estos elementos y medios para la circulación y con base en esta definición se analiza a las rutas. Como ellas distinguen las diversas circulaciones y en sí mismas pueden dividirse en troncales y alimentadoras (para Fernand Braudel, altas y bajas) conviene señalar que sólo se estudian las corrientes que forma el desplazamiento de personas y mercancías a través de las rutas troncales por carretera o grandes rutas.

El movimiento por estas rutas expresa a casi todos los demás, así que se le puede considerar reflejo de la circulación y de sus causas en general, sin embargo, lo que más interesa es lo que expresa en particular. Las rutas troncales son grandes ejes de articulación espacial, también son minoritarias en cuanto a los kilómetros que

que comprenden en el total de la red de rutas -alrededor de la cuarta parte para nuestro país-, y están sujetas a cambios coyunturales que aceleran o aminoran la intensidad de su tránsito y con ello el cambio en sus prioridades.⁸⁵

A diferencia de las rutas troncales que son extremadamente sensibles a los cambios que ocurren en el ordenamiento del espacio social, las rutas alimentadoras responden a necesidades cotidianas regulares.⁸⁶ La circulación a través de éstas, se ve asegurada cualesquiera que sean las dificultades; sus enlaces son más lentos pero continuos⁸⁷ y permiten comprender la dualidad que caracteriza al conjunto de las rutas: rapidez, grandes movimientos, grandes cambios en las direcciones y por otra parte mayor tiempo en las travesías, pero mayor autonomía y permanencia en las circulaciones.

El enfoque con que se analizan las grandes rutas permitirá identificar la fluidez del espacio social, las formas del tránsito o más ampliamente de la movilidad, que comprende a su vez, el intercambio de ideas y experiencias, los motivos del viaje, las líneas de deseo que predominan y también otros medios e instituciones que facilitan o impiden el acceso a lugares; es decir, permitirá acercar un evento muy simple, el movimiento de personas y mercancías, con otros que llegan a formar relaciones o estructuras fundamentales para la sociedad.

Algo parecido sucede con el carácter rígido y con-

densado del espacio social, el cual puede ser identificado con las ciudades y la localización de grandes grupos de población y actividades, pero además, con las formas del arraigo e identificación, incluso topográfica, de la población, con las formas de propiedad y territorialidad, uso de los recursos, y de manera más amplia con el carácter del orden social del espacio que hace irrepetibles los acontecimientos y sus expresiones en lugares distintos y, sin embargo, va formando patrones de coherencia, cuya observación puede aportar información valiosa.

El problema principal del trabajo se plantea ahora en los siguientes términos: el cambio en las direcciones de las grandes rutas del país conserva o modifica la pauta del ordenamiento espacial que lo caracteriza. Sobre la base de que el cambio en estas direcciones señala un balance espacial distinto -caracterizado por una nueva jerarquía en los ejes que forma la relación entre rutas y ciudades y por una mutación en la función de centralidad histórica que el país ha otorgado a su capital política-, se puede notar un nuevo orden del espacio social.

Dentro de este marco, se hace un análisis de la función política de las grandes rutas y del cambio en sus direcciones para encontrar cuál es la principal entre ellas; se examina la relación que existe entre desarrollo de medios de transporte, movilidad y delimitación de zonas que estarán sujetas al crecimiento económico o a su desequi-

librio y se describe el balance espacial que forman dos rutas; se plantean elementos que permiten observar un nuevo orden del espacio social en México que puede llegar a alterar el patrón de reordenamiento espacial que ha prevalecido durante mucho tiempo en el país; finalmente, se detalla una aplicación de los elementos desarrollados a lo largo del trabajo, de la cual resulta una conjetura sobre la relación entre espacio social, movilidad y poder político económico en México.

Capítulo 4. El cambio en las direcciones de las rutas de movilidad

Las rutas de movilidad cumplen una función de enlace, tienen una posición intermedia en el proceso social que comunica y da continuidad a una gran variedad de acciones sociales.⁸⁷ Además, tienen un efecto espontáneo e inmediato a través del cual llegan a cumplir una función mediatizadora que permite destacar su participación en la evolución de los grupos sociales en el espacio así como su contribución a la cohesión territorial de regiones y naciones.⁸⁸

El problema que orienta el análisis en este capítulo es hacer inteligible y mostrar los elementos que permiten constatar el cambio en la dirección tradicional del movimiento de personas y mercancías en nuestro país: ver hasta dónde es posible reconocer un traslado en la corriente principal del centro al este y noreste (Veracruz y Tampico) que ahora parece dirigirse al este y sureste (Veracruz y Tabasco), y, en qué medida la corriente Pacífico norte rearticula el conjunto de las rutas de movilidad.

Para discernir las características de este traslado y cambio en las direcciones de las corrientes de movilidad y apreciar un sentido en el comportamiento actual de las grandes rutas de México conviene destacar algunos elementos políticos de la función social que cumple y tomar en

cuenta la participación del gobierno en su definición.

Es importante comenzar por señalar que la cohesión entre grupos sociales implica la existencia de una serie de elementos comunes que permiten su identificación y que las ocasiones en que los habitantes de regiones diferenciadas impulsan la unidad territorial ha dado lugar a tendencias que son estimuladas por "la comunidad de sentimientos que resulta del uso en común de recursos naturales, y sobre todo, por la facilidad de comunicaciones entre las distintas partes de su territorio".⁸⁹ Esta tendencia a la integración política permite pensar, de manera más amplia, que a través de la historia han habido coincidencias entre la cohesión o desintegración política y las facilidades de desplazamiento, de su costo, velocidad y seguridad.

Entre estas coincidencias se va reconociendo la función y finalidades que cumple la movilidad, así como la manera como se hacen extensivas a un conjunto mayor de procesos y productos culturales que son manejados, arreglados y predispuestos u organizados para conseguir resultados que generalmente han sido previstos y para los cuales es factible realizar el cálculo de sus posibles efectos, y del alcance e influencia que se espera pueden llegar a tener.

En la medida que la movilidad es uno de los factores que dan unidad a las circulaciones, favorece la cohesión entre grandes grupos sociales, dando un sentido específico a su funcionamiento; su utilidad dependerá del efecto

unitario que ejerce. Dentro de esta capacidad también se afirma el servicio que presta al interés dominante para consolidar las bases espaciales de muy diversos órdenes de su poderío.

Por esta última razón, resulta más clara la función de la movilidad cuando pierde su carácter estructurante, político, y cuando se desestabilizan condiciones que afirman un poder político económico como hegemónico. Frente a un cambio político se rompe la continuidad de sus efectos constructivos; cuando se dá un desajuste serio en los factores que ponen en relación al poder y el espacio, la movilidad se vuelve un tanto errática, convirtiéndose para esas circunstancias en uno de los indicadores más sensibles de inestabilidad.

La función de la movilidad como factor ordenador básico, aún circunscrito efectivamente por las posibilidades de vinculación o desarticulación del espacio producido socialmente, expresa el carácter contradictorio de la acción política. Esta contradicción se refleja en el estilo o patrón de movilidad y en la racionalidad que adquiere su desarrollo. Si bien es cierto que de por sí movilidad y política siempre se articulan desfasadamente -no quiere decir sin correspondencia, sino que la manera temporal de ella siempre es diferida-, existe una contradicción que impulsa la acción y desarrollo de la movilidad haciendo prevalecer la vía activa o instrumental (constructora de infraestruc-

tura, y que prácticamente resulta contraria a la actualización de la manera como la movilidad satisface necesidades sociales), sobre la vía alternativa que le correspondería, la organizativa, que se identifica por sus características más flexibles y adaptables.

Esto, que se ilustra claramente en nuestro país, demuestra que la participación del gobierno se guía por una serie de prioridades y finalidades a las que puede servir la movilidad, y que a éstas se ajustan los criterios que permiten conseguirlas, que son selectivos y no siempre los mejores posibles. Todo esto no debe significar que las posibilidades de la participación del gobierno sean limitadas, sino por el contrario, que una mejor selección brindará resultados que satisfacen los intereses a que responde y dará mayor cobertura funcional a sus propósitos.

La movilidad relaciona sistemáticamente dos magnitudes variables de las que depende, la condición humana y la natural de poder y espacio. Esta función puede detallarse como se ve a continuación:

. conserva la influencia política en áreas determinadas, y de esa manera es una medida de la extensión que abarca el poder político económico dominante, o sea que es una medida del área de influencia,

. modifica el área de influencia, tanto en la extensión como en la intensidad con la cual se ejerce, lo cual la convierte en un instrumento político y económico,

. impulsa la actividad productiva dando mayor alcance a las capacidades sociales para la producción y ampliando las posibilidades de acceso a recursos naturales y productivos distantes; entonces, es un factor que potencia los recursos contenidos en una extensión delimitada,

. es una manera de reconocimiento y cálculo de la política porque ajusta finalidades y medios de dominación territorial,

. hace patente el alcance y restricciones del control espacial, y de este modo limita los objetivos del poder económico y de su política,

. distribuye y dispone los componentes del espacio social, o bien, aprovecha su distribución anterior; de ese modo, ordena el desplazamiento y localización de las actividades de la población,

. enlaza poblaciones y recursos distantes; así, unifica en un estilo de vida las maneras de conservar el orden dominante,

. transmite muy diversos tipos de experiencias y se constituye, sobre todo en la actualidad, en una manera alternativa o paralela de comunicación; y así, contribuye a uniformar el estilo de desarrollo social,

. favorece el intercambio de ideas y productos; de esta manera, contribuye a afirmar ciertas identidades,

. facilita la explotación de recursos naturales; de esa manera imprime ritmos adecuados, más o menos inten

sivos, a la producción que pueden acclerar la dinámica de las actividades,

. integra condiciones naturales y sociales diversas; se convierte en un medio que subordina o centraliza los componentes del espacio social y de ese modo permite autonomía en las decisiones que pueden tomar poderes político económicos de las localidades,

. imprime un orden a la división natural o territorial del espacio; de esa manera es un medio que contribuye a la organización y gestión política económica.

Este detalle de la función que cumple la movilidad sólo sirve para tener una idea de hasta dónde puede extender su alcance; debe ser evidente que éste mismo no depende exclusivamente de la virtud política que puede asignársele, ni tampoco nadamás de la acción movilizadora, porque sólo tienen sentido en combinación con otros elementos y procesos de la sociedad.

El cumplimiento de esa función combina el efecto amplio del desplazamiento con otros efectos reducidos que, aunque también se identifican con ella, corresponden más bien al proceso de transportación específicamente. Esta distinción es importante pues es cierto que la movilidad en su sentido más restrignido es resultado del cambio en la situación espacial de personas y objetos; sin émbargo, dependiendo de la naturaleza de ese cambio y de su efecto, es posible diferenciar en la movilidad un producto amplio o específico.

La función de la movilidad también toma forma como instrumento para inducir otros procesos relacionados con la localización y el desplazamiento de la población, como por ejemplo la colonización o conquista de áreas vírgenes o de interés político económico, que también se expresa en términos de control de los mercados, de la extensión del área de influencia, de la introducción de patrones culturales dominantes e incluso de los propósitos unificadores que perseguiría el Estado para la nación.

Cuando se considera la función política de la movilidad es indispensable precisar el ámbito de los efectos o las características que se observarán dentro del proceso social en general.⁹⁰ De acuerdo con esta idea se considera que la movilidad está asociada, por una parte, con el proceso de transportación como prolongación de las bases naturales y sociales de las actividades y del poderío que se desprende de ellas y por otra parte, con la característica regularidad de las prácticas de desplazamiento que, a través de las rutas, imponen una forma de agrupación, más o menos integradora o desintegradora del espacio producido socialmente y con ello del poder político económico y de su acción política territorial.

Las características flexibles que constituyen a las prácticas de movilidad intervienen en la disposición y aprovechamiento de los recursos, y con esto provocan un efecto indirecto que exhibe la racionalidad productiva y el

tipo de desarrollo que caracterizan a la localización de la población y de sus actividades en nuestro país.

La acumulación de estos y otros efectos de la movilidad permiten reconocer las zonas que se encuentran sujetas a una mayor intensidad en las actividades, y a través de ellos también es posible reconocer las áreas que irán cobrando auge o que irán declinando su influencia y atracción sobre las áreas circunvecinas, y con ello modificando o replegando al espacio social.

En esto último, es importante notar que los efectos de la movilidad ya sean los relacionados directamente con el transporte o los que tienen que ver con el control político y ordenamiento territorial, hacen evidente el contraste entre la manera como se concibe el desarrollo del país y las prácticas sociales que caracterizan su racionalidad. La desigualdad en el acceso a los medios de transportación, la disposición concéntrica de las vías y el marcado énfasis en la construcción de carreteras, confronta el carácter de las necesidades de movilidad con el de los recursos disponibles para darle satisfacción y confronta la ilusión de progreso con la realidad que se vive.

Ese contraste se hace evidente en nuestro país no sólo porque existen y funcionan bien modos de transporte arcaicos y modernos, sino porque durante cincuenta años las soluciones nacionales a la demanda de desplazamiento de personas y productos han hecho depender de la carretera el pro-

greso del sistema de enlace del país. Aún en la actualidad resulta difícil sugerir que por la organización de la población pueda subordinarse la construcción de obras de infraestructura al desarrollo de formas de organización y participación de la población más adecuados. No obstante, debe insistirse en que el predominio de lo constructivo sobre lo organizativo es incapaz de conciliar las alternativas que ofrecen cada una de estas dos vías, mientras que consideradas a la inversa es posible superarlas.

Desde luego existen razones que explica por qué se ha seguido esa vía, y sería conveniente mencionarlas antes de seguir opinando críticamente. La satisfacción de las necesidades de movilidad y la manera de hacerlo están de acuerdo con la estructura capitalista del país; han de ser funcionales y congruentes con ella. El desplazamiento de cierto tipo de personas y mercancías, así como la construcción y generalización de cierto tipo de medios de transporte responden a la función económica que cumple.

El hecho de que esta función se desempeñe en el marco de una lógica, también fundamentalmente económica, para la construcción de infraestructura en general por parte del Estado, y de una manera contrapuesta con lo que podría pensarse como benéfico socialmente, no quiere decir que carezca de sentido, simplemente que tiene uno que responde a una cierta lógica y que incluso dentro de ella misma dista mucho de ser óptimo.

Los resultados del énfasis constructivo en la orientación del transporte son elocuentes de la manera en que se ha considerado muy escasamente la función de la movilidad que subyace en él: en la ciudad de México, por ejemplo, en 1983, con sólo el 2.98% de los vehículos en circulación se realizó el 86% de los viajes; el resto se hizo a través de los entonces casi tres millones de automóviles particulares; el uso excesivo del automóvil junto con las deficientes condiciones en las que se realiza el desplazamiento de la mayoría de la población, caracterizan a este patrón de movilidad que se apoya en poderosas razones económicas.

Otro ejemplo extremo se ve en la escasa complementariedad entre modos de transporte, y en la concentración en el Valle de México de los destinos para cerca del 50% del movimiento nacional de carga, y de cerca del 80% para el total de fletes que tienen que ocurrir a él para alcanzar su destino final, también referidos al movimiento nacional de carga. Desde luego, existen razones que lo explican, aunque no lo justifiquen; una muy destacada es que la concentración de las actividades - para el primer ejemplo en prácticamente un sólo modo de transporte, y para el segundo en una sede principal que se convierte en paso obligado-, aún en niveles extremos satisface de mejor manera el máximo de eficiencia que supone el estilo predominante en la generación de rendimientos como los que se buscan en cualquier economía capitalista.

Frente a ello, se sugiere que primero debe incidirse sobre lo flexible; sobre el proceso que constituye a las prácticas de movilidad, aprovechándolas, y enseguida, sobre lo rígido, sobre la vía que siendo un artefacto puede subordinarse. De lo contrario, la desproporción en el uso de los distintos modos de transporte y entre transporte individual y colectivo continuará exhibiendo el contraste que caracteriza en el estilo de desarrollo mexicano al de la movilidad.

Entre las características de ese estilo destaca que México no ha realizado una síntesis de sus recursos naturales ni de sus potencialidades y capacidades sociales como es el caso de la movilidad. Esto se debe a que se desconoce la composición global de estos recursos y a que la combinación espontánea de que ha sido objeto para actualizar su explotación ha rendido sus beneficios en una escala mucho menor de la que podría alcanzarse, restringiendo unas posibilidades de cohesión social o sustituyéndolas por otras.

En el marco anterior que permitió apreciar algunos elementos políticos de la función social que cumple la movilidad y de la vía que ha sido seleccionada para orientar la participación del gobierno en la creación de condiciones para permitir las circulaciones en general y el desarrollo del transporte y de las acciones de desplazamiento en particular, podemos continuar ahora con las caracte-

rísticas del comportamiento actual de las grandes rutas de movilidad en México.

La construcción y operación de las carreteras permite observar que el 80% de los flujos interurbanos tiene lugar en la región que rodea a la ciudad de México en un radio de unos 215 kilómetros. Ahí convergen y predominan los grandes ejes longitudinales del país que provocan triangulaciones innecesarias limitando las posibilidades de crecimiento en áreas alternativas. En esta región tiene lugar casi la mitad del movimiento total de carga, como se dijo antes, una tercera parte restante tiene como destino final o como paso obligado a la capital y sólo el otro 20% restante se distribuye en provincia sin necesidad de su intermediación.

Estos datos sólo reflejan algunos aspectos espaciales del estilo concentrado y desigual de la movilidad en el país, que también se aprecia en el hecho de que en las 171 ciudades de provincia se distribuya el 63% de la población urbana, solamente el 30% de las operaciones financieras, la mitad de la producción industrial, comercial, de servicios y medios de transporte.⁹¹

Las carreteras alimentan a la capital, o en general a las ciudades, o bien facilitan el acceso y explotación de recursos naturales para el consumo industrial del país o del extranjero; sin embargo, su cobertura, que permite al 85% de la población un desplazamiento permanente

durante todo el año, y la carencia de ejes transversales que permitan enlazar directamente las áreas comprendidas entre los dos litorales -puesto que sólo hay tres ejes transversales- han dificultado el crecimiento articulado del conjunto de actividades en toda la extensión del territorio, así como su consolidación.

Por las características de la acción movilizadora, el transporte cumple una función como factor de vinculación espacial que deriva sus prácticas de la racionalidad productiva imperante, como se ha dicho, y que depende estrechamente de su articulación. Como enlaza procesos sociales y económicos fundamentales, y a veces funciona como extensión de procesos estructurales de la dinámica del país, se le ha considerado como un factor de desarrollo, cuando en realidad es sólo un medio corrector de la separación física entre las distancias, y más bien se trata de una consecuencia del desarrollo, aunque efectivamente en ciertas ocasiones se haya convertido en impulsor importante de procesos sociales posteriores.

Consideremos ahora algunos elementos que definen de la manera más breve posible a los grandes ejes de fluidez con los que cuenta el país. Para ello, conviene establecer la explicación de rutas que se detalla a todo lo largo del trabajo y ver en qué casos se les puede identificar indistintamente con los términos de circuito, corriente o eje.

La ruta resulta de la práctica de desplazamiento

regular entre un origen y un destino previsto; considerada de manera global, se le identifica en un conjunto de líneas o trayectorias del movimiento humano que tienen un carácter más o menos permanente. Entre las diferentes clases de rutas que se pueden identificar existe un rasgo común básico, que invariablemente establecen una función con el espacio natural -regional, acotado por accidentes del terreno y del clima y por las costumbres que afianzan la dominación de un territorio cuando el espacio natural ha sido producido socialmente; territorio nacional, delimitado por fronteras, o supranacional, en tanto exista la posibilidad de ejercer la libertad de tránsito-; función para la cual cada uno de sus puntos está asociado con uno o varios centros de atracción, ciudades o nudos de fuerza y de confluencia, en cuyo campo queda delimitada la extensión física que es la condición mínima del dominio político sobre el espacio social.

Las grandes rutas son sinónimo de las grandes líneas de movimiento que establecen una regularidad en los contactos humanos. Se identifican con las vías de comunicación en general porque, al igual que cualquiera de ellas, abren posibilidades para el intercambio de ideas, experiencias y productos y porque la función de los medios por los que estos intercambios se realizan es exclusiva.

Esta identificación de la acción movilizadora con el medio por el cual se realiza hace difícil separar la infraestructura para la movilidad de ésta, y la infraestruc-

tura y operación del transporte, de las rutas mismas. Sin embargo, resulta clara la distinción entre medios, acción movilizadora y las finalidades que cumple.

Para describir los grandes ejes de fluidez del país, se parte de una identificación de las rutas con la distribución geográfica de la red de carreteras, de los circuitos que marcan el tipo de enlace entre ciudades, de la intensidad y volúmenes que transitan por ellos formando corrientes, grandes corrientes de movimiento, y de sus direcciones básicas, que como se sabe se anudan en torno a la capital del país.

Al hacerlo así se está considerando que en efecto, la infraestructura, en este caso carretera, es estrictamente un producto social y que por tanto refleja el carácter de la producción cultural y de las formas políticas que le corresponden. Pero además, se acepta que las rutas son producto y no antecedente de acciones sociales más amplias.

Con ello, se ve en esta parte del trabajo y quizá como en ninguna otra, que las rutas son sólo un elemento de la circulación en general, en donde también intervienen los hilos invisibles y realmente universales de toda la vasta red de las telecomunicaciones (un poblado aislado, puede no obstante tener televisión, radio y otros medios que ponen a su alcance una relación a distancia como la telefonía o la telegrafía, pero es claro que no existe sin accesos y salidas a la distancia).

Lo que permite discriminar las formas de la movilidad según el tipo de contacto humano que facilitan; directo, físico e inmediato, o indirecto por medio de las telecomunicaciones, o bien un contacto directo-indirecto, como el que se produce en los viajes por avión, también permite identificar la forma que aquí se analiza. Lo que las diferencia es la intención específica que puede identificarse en los términos de las disciplinas o especialidades que la estudian: demográfica, cultural, política, social, económica y otras que son distintas entre sí por la intención inicial o final del movimiento humano.

La forma estudiada se vincula con una manera de enfocar su sentido amplio y espacial, como tránsito, como traslado de un lugar a otro. Y coincide con la que se identifica sociológicamente como movilidad horizontal, pero sólo en el más estricto de sus elementos: el cambio de una situación a otra y sin alterar por ello necesariamente la jerarquía vertical de la escala social; también con la económica, porque cualquier fenómeno relativo a la distribución cae en su campo, y con la demográfica, aunque aquí no se le vincula con los movimientos migratorios porque ellos implican además de la movilidad el arraigo o desarraigo de un contexto más o menos estable.

Respecto a las otras dos formas, la movilidad cultural y la movilidad política, su relación es menos estrecha porque en la medida en que se les identifica con ascen-

sos o descensos en una jerarquía, implican el análisis de grupos y sus relaciones que aquí no se contempla sino a través de algunos de sus efectos.

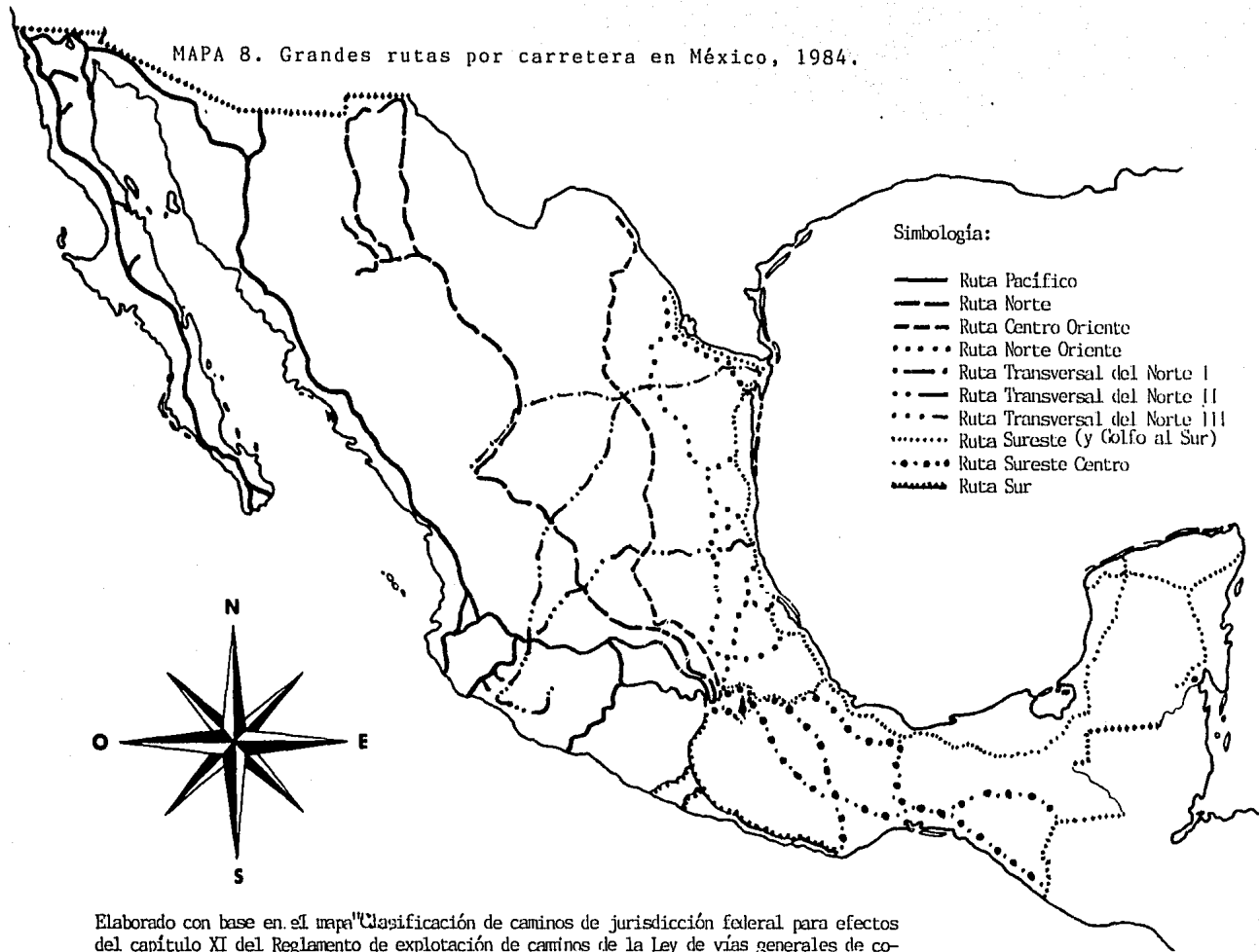
Dejando atrás las aclaraciones, podemos pasar a ver las características que presenta el comportamiento de los grandes ejes de fluidez del país para señalar el cambio que ha ocurrido en ellos.

México cuenta con ocho grandes rutas por carreteras: la Pacífico norte, Norte, Centro norte, Norte oriente, Transversal del norte I, II y III, Sureste, Sureste centro y Sur.⁹² La distribución geográfica de las grandes rutas se observa en el mapa que aparece en la siguiente página. (Para un mayor detalle puede verse en el anexo la lista de ciudades que son atendidas por cada ruta y los mapas que la acompañan.) Entre sus características destacan las siguientes:

. Las rutas por carretera son las predominantes en todos los modos de transporte nacional de personas y mercancías en virtud de que el autotransporte permite el desplazamiento del 96.6% de personas y el 57.6% de la carga (excluyendo transporte de petróleo y el realizado por gasoducto), movilizadas en el país, el resto se desplaza a través de los otros modos de transporte.

. Las rutas por carretera constituyen los grandes ejes físicos de fluidez con los cuales cuenta el país para favorecer los intercambios básicos que caracterizan a las

MAPA 8. Grandes rutas por carretera en México, 1984.



Elaborado con base en el mapa "Clasificación de caminos de jurisdicción federal para efectos del capítulo XI del Reglamento de explotación de caminos de la Ley de vías generales de comunicación", SCT, Dirección General del Autotransporte Público Federal, México, 1981.

actividades de la población. Desde los años treinta se inició un proceso de adaptación de las demandas de movilidad a las características que presenta el transporte por carretera, lo cual trajo consecuencias que impiden la integración de los diversos modos de transporte de una manera sistemática y la dependencia hacia las carreteras y los vehículos que transitan a través de ellas para satisfacer la demanda de movilidad.

La extensión de la red de carreteras y caminos creció diez veces de 1950 a 1980, al pasar de 21 422 kilómetros a 61 252 kilómetros en 1965 y a 212 900 kilómetros en 1980.⁹³ De este último total, 139 790 kilómetros representan las carreteras y caminos asfaltados y revestidos y el resto (cerca del 46%) incluye terracerías, caminos rurales y brechas mejoradas.⁹⁴

. La red de carreteras también se caracteriza por su orientación norte-sur concéntrica en la ciudad de México, por el énfasis que se ha dado a las carreteras básicas -sobre las cuales se identifica el trazo de las grandes rutas- y por el descuido de las carreteras alimentadoras. Así, por razones económicas, las carreteras encauzan la circulación en beneficio de las grandes metrópolis que articulan el sistema de ciudades: la ciudad de México, Guadalajara y Monterrey.

. Los tramos que comprenden las carreteras troncales representaron, en 1980, 25 000 kilómetros del total

de la red. Se estima que en ellos, el nivel de servicio es fluido para 6 450 kilómetros, bueno para 10 920 kilómetros y deficiente para 7 630 kilómetros.⁹⁵

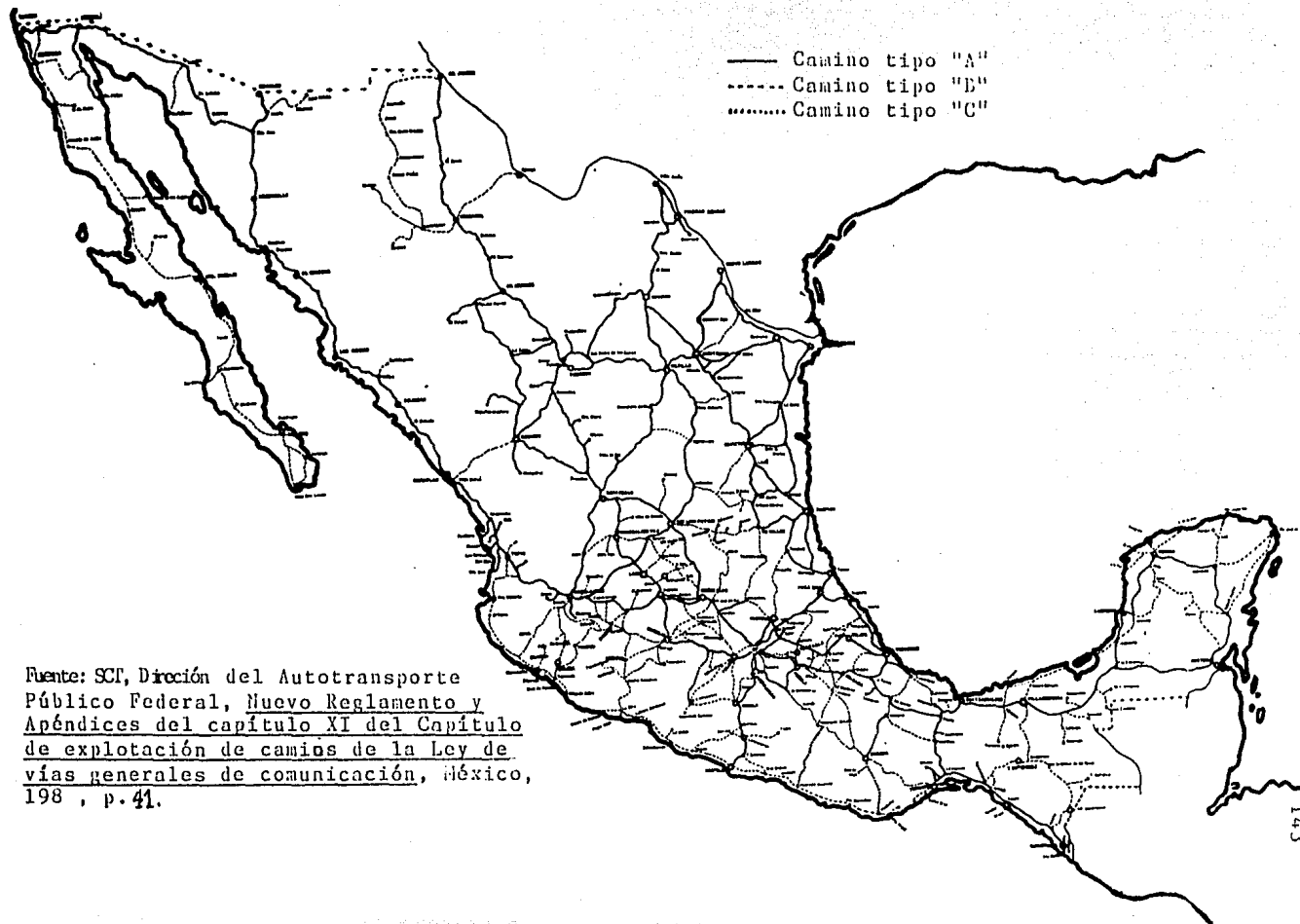
. Para los tramos comprendidos bajo la jurisdicción federal -que en 1980 representaban 42 000 kilómetros del total de carreteras y caminos- se calculan tránsitos característicos de menos de 500 vehículos al día para el 9%, entre 500 y 3 000 vehículos al día para el 65% y de más de 3 500 vehículos diarios para el 35% restante.⁹⁶

. Sólo la mitad de las carreteras de jurisdicción federal permiten el tránsito de todo tipo de vehículos, son las del tipo A, el resto, que se encuentran localizadas preferentemente en las zonas centro y sur del país, restringen el peso del vehículo y sus dimensiones; son las carreteras del tipo B, y el 4%, las del tipo C, resulta prácticamente inoperantes por soportar exclusivamente vehículos ligeros ⁹⁷ Véase la distribución de los caminos según estos tres tipos en el mapa que aparece en la página siguiente.

. Las carreteras troncales están incluidas principalmente en la ruta del Pacífico, las tres transversales norte y las dos que bordean la costa del Golfo de México, su extensión representa el 24.2%, el 19.9% y el 14.7% del total, respectivamente. (Véase el cuadro 1 del anexo).

. Al revisar los registros del tránsito diario promedio anual elaborados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes -sobre los cuales insistiremos más

MAPA 9. Clasificación de los caminos de jurisdicción federal en México, 1984.



Fuente: SCT, Dirección del Autotransporte
Público Federal, Nuevo Reglamento y
Apéndices del capítulo XI del Capítulo
de explotación de caminos de la Ley de
vías generales de comunicación, México,
198 , p.41.

adelante-, se observa en 1984 que las rutas que se orientan hacia el sur del país registraron mayor intensidad en el tránsito que el resto de las rutas. Como se aprecia en el cuadro 2 del anexo, el tránsito diario promedio anual en la ruta sureste registró un promedio de 5 542 vehículos; en la ruta Pacífico norte, 5 214 vehículos, en la ruta Sureste centro, 5 057 vehículos y en la ruta Centro norte, 4 397 vehículos diarios, que rebasan con mucho el promedio de los 3 500 registrados para los tramos de jurisdicción federal.

. Las características de circulación según el tipo de vehículos hacen destacar a la ruta Pacífico norte, la cual registró la mayor cantidad de vehículos para el transporte de personas (4 945 camiones transportaron a 277 056 personas) y de carga (14 405 camiones transportaron 24 376 000 toneladas). Véanse los cuadros 4, 5, 6 y 7 del anexo, donde se ofrece el detalle de la flota vehicular para el transporte de pasajeros y de carga por ruta en 1984.

. La densidad del tráfico que registran las relaciones pasajero/kilómetro y toneladas/kilómetro, sugiere que los principales desplazamientos de personas se realizan en la ruta Pacífico norte (17.3), Transversal norte II (13.9%), y Norte (12.2%). También se desprende que el movimiento dominante de carga, y con ello de las corrientes de comercio, se realiza en las siguientes rutas: Pacífico norte (19.1%), Centro norte (17.8%) y Norte (13.9%), seguidas por la ruta Norte oriente (9.8%) y Sureste (9.5%). Respecto al

movimiento de carga, destaca el hecho de que sólo la ruta Centro norte concentra el 20% de los camiones de mayor tonelaje y con los cuales se mueve el 69.4% de la carga en esta ruta. (véase el cuadro 6, en el anexo).

Quizá sorprenda el hecho de que el movimiento de personas y mercancías no sea equivalente ni otorgue exactamente el mismo peso en la importancia de cada una de las rutas. Pero no obsta para afirmar que la ruta Pacífico norte recoge el mayor movimiento de personas y mercancías en el país y que las rutas hacia el noreste -Norte oriente y Centro norte- que agruparon los movimientos más dinámicos, junto con la ruta al puerto de Veracruz -ahora incluidas en la ruta del Sureste-, tienen un peso menor y ocupan entre el cuarto y quinto lugar en importancia en relación con todas las demás.

Ampliémos el panorama que ofrecen las características del comportamiento de las rutas en 1984 tomando en cuenta los rasgos del tránsito y tráfico ocurrido durante los años de 1970 a 1984.

. De 1971 a 1984, la movilidad en el país tuvo un crecimiento extraordinario, como se observa en el comportamiento del tráfico que se duplicó (véase el cuadro 6.1 en el anexo) y en el del tránsito que superó en más de tres veces el movimiento de personas registrado en 1970. (Véase el cuadro 4.1 en el anexo). Al aumento en el pasaje se aunó el aumento en la relación pasajeros/kilómetro, que también

se triplicó, y el crecimiento en el número de vehículos destinados al transporte de pasajeros, que se duplicó indicando un mayor uso de los equipos e instalaciones y una mayor extensión de los recorridos.

. En cuanto al transporte de carga observamos un crecimiento menos pronunciado que en el de pasajeros. Los vehículos aumentaron de 80 629 a 159 341, destacando la clase que se identifica como semiremolque de dos ejes o camiones de mediano tonelaje. (Véase el cuadro 5.1 para un mayor detalle de las características del crecimiento de la flota vehicular de carga). Aunque resulta notable el crecimiento de la flota del transporte de carga regular frente al de carga especializada, que aumento en 2.2 veces contra el 1.7 de esta última; conviene aclarar que la carga regular transita únicamente a través de ruta establecida, mientras que la otra se restringe por el tipo de producto transportado. (Para una comparación véanse los cuadros 5.1 y 5.2 en el anexo).

. El tonelaje desplazado también se duplicó señalando un aumento notable en la utilización de trailers de gran tonelaje que transportaron casi la tercera parte del total y que junto con los camiones pequeños, de dos ejes, movilizaron las tres cuartas partes del total de la carga. (Véase el cuadro 6.1 en el anexo). También se aprecia que el transporte de carga especializada mostró mayor eficiencia que el de carga regular pues las toneladas que transpor-

taron presentan respectivamente un aumento de 1.8 veces contra el de 2.2 veces del transporte regular que conservó la misma relación observada en el aumento de su flota. (Para una comparación véanse los cuadros 6.1 y 6.2 en el anexo).

. La relación toneladas/kilómetro nos permite apreciar lo anterior con mayor claridad. Su aumento en 2.2 veces expresa un crecimiento paralelo entre el volumen transportado y la extensión de los recorridos, confirmando el dinamismo observado en las informaciones anteriores, (véase el cuadro 7.1 en el anexo); sin embargo, el transporte de carga regular señala un aumento en esta relación de 2.8 veces contra las 1.8 registradas por el de carga especializada, lo cual indica que los mayores recorridos fueron realizados por el primero y además que alcanzaron alrededor de un 57% más distancia que los segundos, de carga especializada; con ello se ofrece otra perspectiva de eficiencia por la cobertura alcanzada y permite destacar al transporte de carga regular como el más importante. (Véase el cuadro 7.2).

. Considerando que el crecimiento de la infraestructura también fue espectacular, pero que en casi la mitad se debió a la apertura de brechas, caminos rurales y revestido de caminos anteriores, podemos notar que el aumento indicado por el tráfico superó al de la infraestructura, intensificando su uso, llegando incluso a saturar su capacidad en algunos momentos.

Toda la información anterior coincide en señalar un estancamiento generalizado en el crecimiento del tránsito y tráfico en el país a partir de 1981. De modo que las comparaciones hechas entre 1970 y 1984 alcanzan sus significados extremos, en cuanto a crecimiento, hasta 1981; los siguientes años mantienen ese nivel excepto quizá la flota vehicular que tiende a alargar su vida útil, a no renovarse y en cierto sentido a decrecer.

Desafortunadamente no se dispone de información más reciente ni detallada para profundizar sobre el impacto de la crisis, aunque por las tendencias observadas puede sugerirse que la pérdida del dinamismo en esta actividad rebasa los índices estimados para el resto de las actividades: tráfico y tránsito son extremadamente sensibles a los movimientos generales de la economía y los expresan con mayor intensidad tanto en la declinación como en el auge de su ritmo.

Con base en el comportamiento de las rutas que hemos observado para el año de 1984 y del tráfico y tránsito que pudimos apreciar a partir de 1970, podemos continuar ahora con el cambio que muestran las direcciones de la movilidad, motivo de este capítulo.

Según los registros del tránsito diario promedio anual es posible realizar una comparación entre la situación que presentaban las rutas en 1973 y la que describen para 1984. De acuerdo con ello, tenemos las siguientes

características:

. En 1973 el tránsito diario promedio anual (TDPA) era de 15 844.7 vehículos y en 1984 de 35 454.6; para todas las rutas, registró un aumento de 2.2 veces, semejante al observado para el tránsito y tráfico en su conjunto, que se tradujo por un aumento en el tránsito de 1 985.5 vehículos a 4 431.8 vehículos en promedio por ruta para el año de 1984. Véase el cuadro 3 en el anexo.

. Tengamos en mente la situación que presentan rutas en 1984 y centremos la atención en sus características de 1973. El 64.15% del TDPA se dirige hacia el este-sureste y noreste que representan el 37% y el 26% respectivamente; el resto se reparte del norte hacia el oeste, en el 28.19%, y en muy menor medida hacia tierra adentro del sur del país. El eje principal está dirigido del centro hacia el Golfo de México en su parte sur y norte y comprende las siguientes cuatro rutas en orden de importancia: Sureste, Sur, Norte oriente y la Transversal del norte (I, II y III); y es presumible que el resto de las rutas se encuentran articuladas en él y subordinadas al centro en la ciudad de México.

. Una década después, en 1984, el 56.99% del TDPA se dirige casi en partes iguales hacia el sureste y hacia el norte -el sureste y el norte hacia el oeste, en su costa Pacífico y su tierra adentro, que representan el 29.89% y el 27.10% respectivamente-; el resto se reparte hacia el

noreste de costa y tierra adentro, con el 32.00%, y hacia el sur en su vertiente Pacífico, con el 10.94% restante. Las rutas principales que se destacan en 1984, según su orden de importancia, son: Sureste, Pacífico norte, Sureste centro y Centro norte.

. Hagamos una comparación. La ruta Sureste prevalece, sigue concentrando el mayor volumen del TDPA, mientras que las otras tres rutas principales pierden importancia: la ruta Sur, la ruta norte oriente, que fuera la articuladora del gran movimiento de personas, junto con la transversal del norte (I, II y III) y la centro norte, en el extremo noreste que describía la dirección del eje tradicional en su sector noreste, son reemplazadas por el traslado de su importancia hacia el sureste y por el nuevo dinamismo registrado en la ruta Pacífico.

. Cabe notar que la dirección hacia el noreste ha perdido importancia pero sigue conservando un porcentaje semejante al que observaba diez años antes (pasó del 35.47% al 33.97% en 1984); situación semejante se observa en la dirección sureste, aunque en esta tienda a aumentar (pasó del 27.46% al 29.89%); mientras que hacia el norte en su vertiente Pacífico casi se duplicó el porcentaje de crecimiento en el tránsito diario promedio anual; situación que se atenúa si asociamos, como en los casos anteriores, la ruta Norte, de tierra adentro que la acompaña, pues entonces

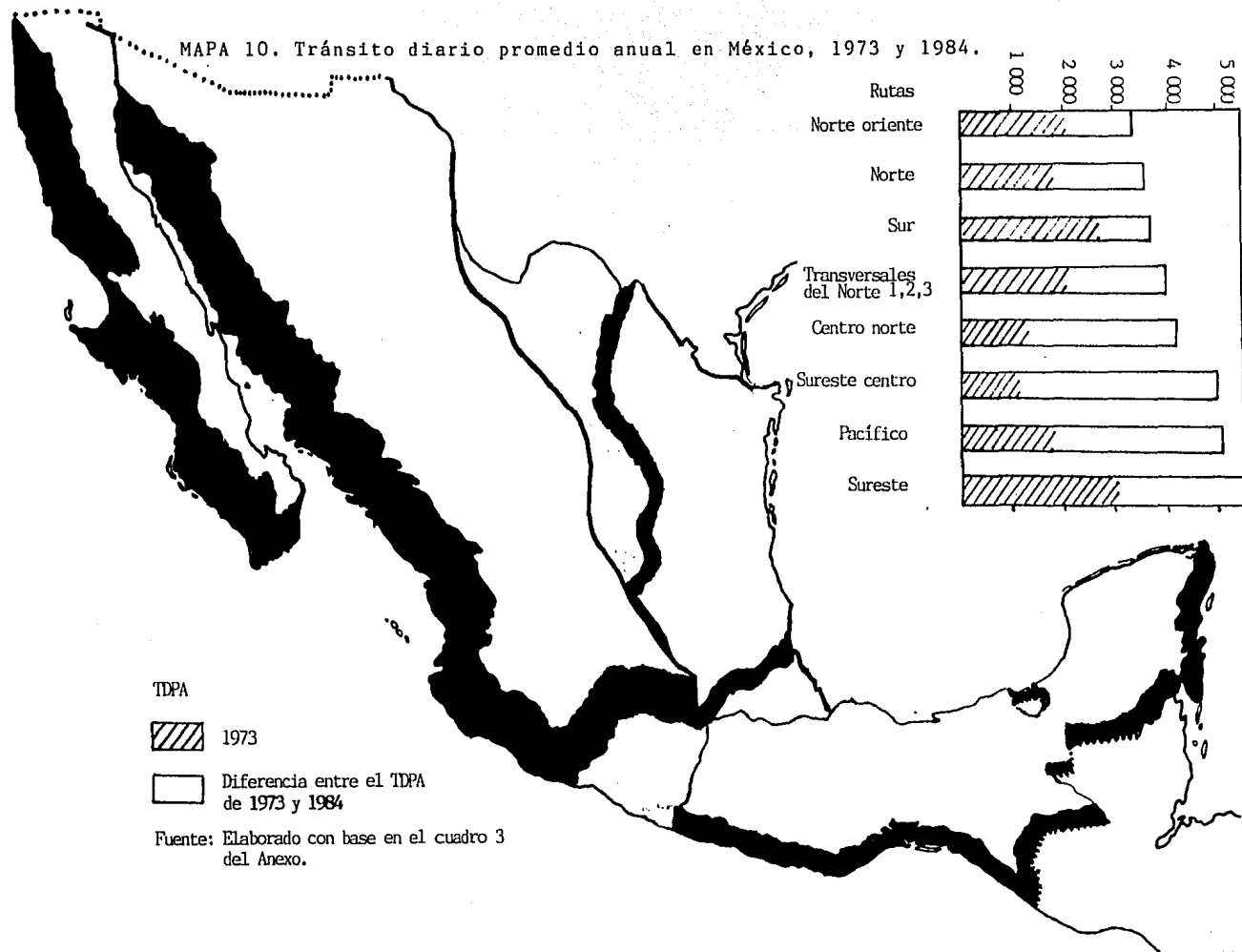
tenemos un aumento en el TDPA que superaría en una tercera parte el registrado en 1973 (del 18.38% al 25.13% en 1984).

. Las rutas agrupadas en estas tres direcciones son las siguientes: hacia el sureste, se incluyen la ruta Sureste centro, Sureste y Sur; hacia el noreste, se reúnen las rutas Centro norte, Norte oriente y Transversal del norte (I, II y III); y hacia el noroeste, se comprenden la ruta Pacífico norte y la ruta Norte (todas ordenadas según el ritmo de su crecimiento entre 1973 y 1984).

. Ahora bien, si comparamos el ritmo de crecimiento del TDPA para las rutas agrupadas en las tres direcciones mencionadas, las diferencias resultan mayores. El crecimiento en el tránsito con dirección al noreste fue de 3.1 veces; con dirección al sureste de 3.2 veces, y con dirección al noroeste de 4.3 veces; como se ve en el mapa que aparece en la siguiente página. De acuerdo con ello, podemos confirmar un cambio en las direcciones de las corrientes de movilidad que describe entonces otra relación entre ellas.


El traslado en el énfasis de la corriente tradicional del noreste hacia el sureste conserva su dirección como una salida al Golfo de México; y el hecho de que permita pensar en un repliegue y rearticulación de sus rutas sólo cambia al permitir una participación mayor del sureste. Sin embargo, el que esta zona juegue el papel de un contrapeso a la que emerge en el noroeste, si alteraría el balan-

MAPA 10. Tránsito diario promedio anual en México, 1973 y 1984.



TDPA

 1973

 Diferencia entre el TDPA de 1973 y 1984

Fuente: Elaborado con base en el cuadro 3 del Anexo.

ce espacial del país, y el conjunto de las relaciones entre las rutas de movilidad en el país. Para formar una opinión al respecto necesitamos observar algo más sobre el equilibrio que prevalece en el espacio nacional.

Finalmente, podemos tomar en cuenta la influencia que ejercen las rutas de movilidad en el tipo de uso del espacio, el cambio en la distribución geográfica de los recursos y en su aprovechamiento y considerar algo sobre el carácter del centro político económico del país que también lo es de los ejes articuladores del movimiento de personas y mercancías. La centralización que ejerce la ciudad de México, ha condicionado el conjunto de intercambios, y de cierta manera también las formas de relación entre las grandes zonas del país y en su interior, pero lo que supondría influencia unilateral puede cobrar otro sentido si se ve que este mismo centro recibe las consecuencias de la influencia que irradia hacia el resto del país.

Existen elementos localizados, no sólo por las características del terreno y tipos de climas, sino por la densidad y diversidad de los contactos humanos que a lo largo del país varían de acuerdo con formas particulares de creación humana, y con formas particulares de producción y apropiación social del espacio, que cuando son incluidas por el Estado le permiten coordinar las diversas partes que organizan su territorio⁹⁸, pero que siempre serán diferenciadas social y naturalmente.

Capítulo 5. Dos grandes rutas en juego

México, como México central, parece empezar a extenderse hace apenas unas décadas. La modernización de los viejos largos caminos que lo abarcan lleva cincuenta años. Durante este tiempo se han replanteado divisiones políticas y demarcaciones territoriales y con ello, se supone, se ha fortalecido la integración orgánica que consiguió a fines del siglo pasado.

Dos grandes rutas, la del Pacífico norte y la del sureste al Golfo disputan la supremacía de la tradicional ruta del este: del centro hacia el este con salidas al mar por Veracruz y Tampico. Dos grandes zonas buscan ganar en la redefinición de los rumbos del país. Casi se las puede identificar con dos estilos de México, distintos del actual; el de la antigua economía de un sólo producto y el de la no tan moderna diversificación sistemática para la generación de riqueza.

A lo largo de estas rutas, los pequeños centros económicos, culturales o políticos agrupados en otros con mayor atracción y capacidad estructurante -es decir, los múltiples pequeños centros del país- adquieren coherencia entre sí, lo cual provoca que el movimiento económico se balancee y que se difundan, trasladen o transmitan toda clase de productos e influencias que son generadas en las inmediaciones que articula la ciudad de México.

El juego de las dos nuevas direcciones dominantes con la que dominó hasta hace poco tiempo y con el resto de las direcciones, las cuales forman una especie de estrella, describe las zonas que, excluidas del centro geográfico y político del país, presentan la mayor articulación de los intercambios básicos y mayor intensidad en el tránsito y tráfico.

El problema que orienta este capítulo -señalar la relación que existe entre el desarrollo de los medios de transporte y de la movilidad y la delimitación de las zonas que estarán sujetas al crecimiento económico o a su desequilibrio- toma forma en el movimiento que han registrado las principales rutas del país y en la descripción de su efecto magnético que se pone de manifiesto como equilibrio espacial y al analizar la infraestructura y operación del transporte.

Comencemos por esto último. El transporte es una actividad especializada que incluye el conjunto de modos y medios para el desplazamiento de objetos y personas; como actividad es parte del proceso social, pero, al igual que la movilidad, es un producto del desarrollo; ello es así en la medida en que sus instalaciones y equipos, fijos y móviles, surgen de experiencias acumuladas que cristalizan en la producción de artefactos para el transporte.

La construcción y diseño de vías y vehículos antecede al proceso de transportación, se modifican de una

manera práctica por la introducción de nuevos modos de transportación que sustituyen o complementan a los disponibles, como es el caso de los automotores respecto al predominio de los ferrocarriles, para el primer caso, y de la aviación comercial, para el segundo.

Mientras que su operación puede modificar, dentro de los límites que proporcionan las vías, a la circulación, las corrientes de comercio y desplazamiento de personas, la intensidad del tránsito y tráfico, etcétera, la infraestructura para el transporte tiene un carácter permanente, para un uso exclusivo, de gran duración y gran costo, que hace muy difícil la modificación de las vías para el desplazamiento y así se convierte en un elemento que diferencia fijamente áreas o grandes zonas de influencia.

La disponibilidad de vehículos pero sobre todo la distribución geográfica de las vías, delimita y describe la situación e importancia de pequeños y grandes centros de actividad; pero además, conforma los límites físicos a través de los cuales puede realizarse la transportación y constituye a la vez la base técnica espacial de las rutas.

De acuerdo con lo anterior, se tiene que el proceso de transportación o la operación del transporte -o la operación del transporte- cumple una función adaptativa, mientras que las vías y vehículos tienen una función motriz en el primer momento de su construcción y uso, y su función es menos flexible y mediatizadora, es más rígida y

permanente, aunque su efecto sea superado a mediano y largo plazo por la acción de transportación, pues los requisitos de las prácticas de movilidad, en este caso de transportación, rebasan sus medios, estimulando su desarrollo, superación y perfeccionamiento.⁹⁹

Este estímulo al desarrollo de los medios de transportación encuentra salidas según se valore la pertinencia o no de las alternativas. En México, se les ha prestado poca atención. En general el desarrollo de vías y vehículos revela una concepción poco adecuada del medio físico y cultural, ya que han sido construidas para atender necesidades de algunas actividades, primero del comercio interno y de exportación y después de la industria; en apoyo al crecimiento urbano¹⁰⁰ más que para la integración rural y regional; para reforzar la concentración en el Valle de México más que para favorecer la autosuficiencia productiva de las localidades de provincia.¹⁰¹ A menudo se le considera como un fin, sin prever sus impactos sociales y espaciales de tal modo que su orientación esté circunscrita al aumento de la extensión de las vías, predominantemente hacia los automotores para el desplazamiento de carga y hacia los automóviles para el de personas. Este énfasis trae consigo resultados que satisfacen algunas prioridades inmediatas, pero que a la larga van en contra del desarrollo de la movilidad como se ha visto en las últimas décadas.

Entre las instalaciones fijas se incluye carrete-

ras, puentes, terminales centrales o rurales de pasaje y carga, casetas de cobro, almacenes, bodegas, vías férreas, estaciones, puertos aéreos, esclusas y otros varios. A diferencia de otras actividades en las que resulta costeable la sustitución de viejos inmuebles por otros, en el caso de la infraestructura del transporte, ésta debe mantenerse como nueva, por ello, la depreciación resulta ser más bien una cuestión de obsolescencia por la sustitución de unos modos por otros. Las instalaciones fijas tienen pocos usos alternativos, muy difícilmente pueden ser empleadas o transferidas para otros usos distintos del inicial y en todo caso resultaría sumamente costoso devolver la tierra que ocupan los caminos a la agricultura y las calles a las habitaciones o lugares de recreo de los habitantes de la ciudad.¹⁰²

Las características de los equipos móviles actuales contrasta con las anteriores; su costo es por lo general accesible para pequeñas empresas o individuos y sólo en el caso de los equipos de gran tonelaje o de altas velocidades mantiene costos semejantes con los que representaba la adquisición de, por ejemplo, los grandes buques transoceánicos de unos siglos atrás o de los modernos ferrocarriles; su capacidad de ajuste es notablemente mayor porque opera vehículos nuevos y usados que duplican los promedios de vida útil (de diez años para aviones y camiones, veinte para los ferrocarriles y treinta para los barcos), y los vehículos tienen una gran flexibilidad en su uso. Sin

embargo, el costo de su operación y mantenimiento es relativamente elevado en relación con la inversión inicial,¹⁰¹ haciendo aparente la autonomía que sugieren, sobre todo en el caso del automóvil.¹⁰³ En la producción mexicana de vehículos predomina la de automotores con tecnología y 35% de componentes importados, lo que obliga a aumentar los precios respecto a sus equivalente en otros países con economías de escala adecuadas.

El transporte tradicional rural, a pie o por el uso de animales de tiro, sigue brechas o senderos, que en ocasiones han abierto los propios animales formando especie de rutas, o caminos usados durante mucho tiempo; antiguamente, este tipo de transporte marcaba o seguía el lindero de las propiedades y la orografía del terreno. La relación entre las vías y equipos de transporte y la demarcación territorial del país, así como la delimitación de las propiedades individuales por medio de los llamados caminos y callejones de herradura, es un producto social que refleja la manera especial de concebir y apropiarse del espacio. Los recursos son para un uso individual, el transporte que es una necesidad común requiere de espacios también comunes, aunque se cobrara peaje por su uso.

De las ventajas del cambio de unos productos por otros y del hecho de que muy difícilmente se concentran todos los recursos, todos los productos y todas las facilidades para la existencia humana en un mismo lugar, surgió

la costumbre del intercambio y se estableció la circulación por rutas. Ello, continuó respetando los linderos de las propiedades, pero introdujo una manera distinta de concebirlas, la propiedad de los recursos de una determinada extensión se empezó a hacer valer por su explotación, por su aprovechamiento para el intercambio, se pasó de la propiedad espacial extensa a una propiedad potencial determinada por la riqueza de los productos de la localidad, y por el nivel de la demanda de los mismos en los mercados próximos o distantes; esta propiedad potencial de los recursos fue sustituida a su vez por el control de los mercados con la generalización de relaciones mercantiles. El desarrollo del transporte cumplió un papel clave en el cambio de esas características de la apropiación de los recursos y con ellos de la producción social del espacio.¹⁰⁴

El paso de las carreteras trajo en muchos lugares perspectivas inimaginadas que parecían abrir posibilidades sin límite para la población que habita en las localidades o inmediaciones, tanto por las inversiones cuantiosas que las acompañaron como el aumento en la concurrencia. Sin embargo, hay algunos casos que ilustran otros reflejos menos evidentes de poblaciones que se han negado a permitir el paso de las carreteras, la pavimentación de sus caminos o la apertura de brechas para enlazarlas con otros centros de población y actividad, y en ello no sólo se incluyen lugares tradicionalmente alejados o aislados, sino poblaciones

de intenso comercio y tamaño significativo (como Chalco, por ejemplo).

Las carreteras, y en general las vías de transporte, desplazan no sólo a una gran variedad de productos, sino de actitudes y prácticas. Favorecen, por ejemplo, la transmisión de plagas y enfermedades y sirven para impedir la circulación hacia otros lugares, al igual que la introducción de otros recursos modernizadores de la infraestructura. En el caso de la construcción de nuevos caminos se aprecian modificaciones que llegan a alterar drásticamente las condiciones de vida al provocar inestabilidad social y desequilibrios ambientales.¹⁰⁵

En cuanto a las expresiones de la movilidad en la operación del transporte, se tienen las mismas características que pudieron apreciarse de manera general para el caso de la participación de la movilidad en el proceso social, en la primera parte del trabajo. Esto es así debido a que la operación del transporte se identifica con el carácter flexible del proceso social.

La operación del transporte es un hecho social que puede diferenciarse para su análisis, al igual que en el caso de la infraestructura del transporte, de la movilidad como fenómeno específico. Ya se ha dicho que existe una tendencia a asimilar sus cualidades específicas de manera indistinta, y aunque no sea grave, tampoco favorece la precisión de sus propiedades, efectos y posibilidades de actuar

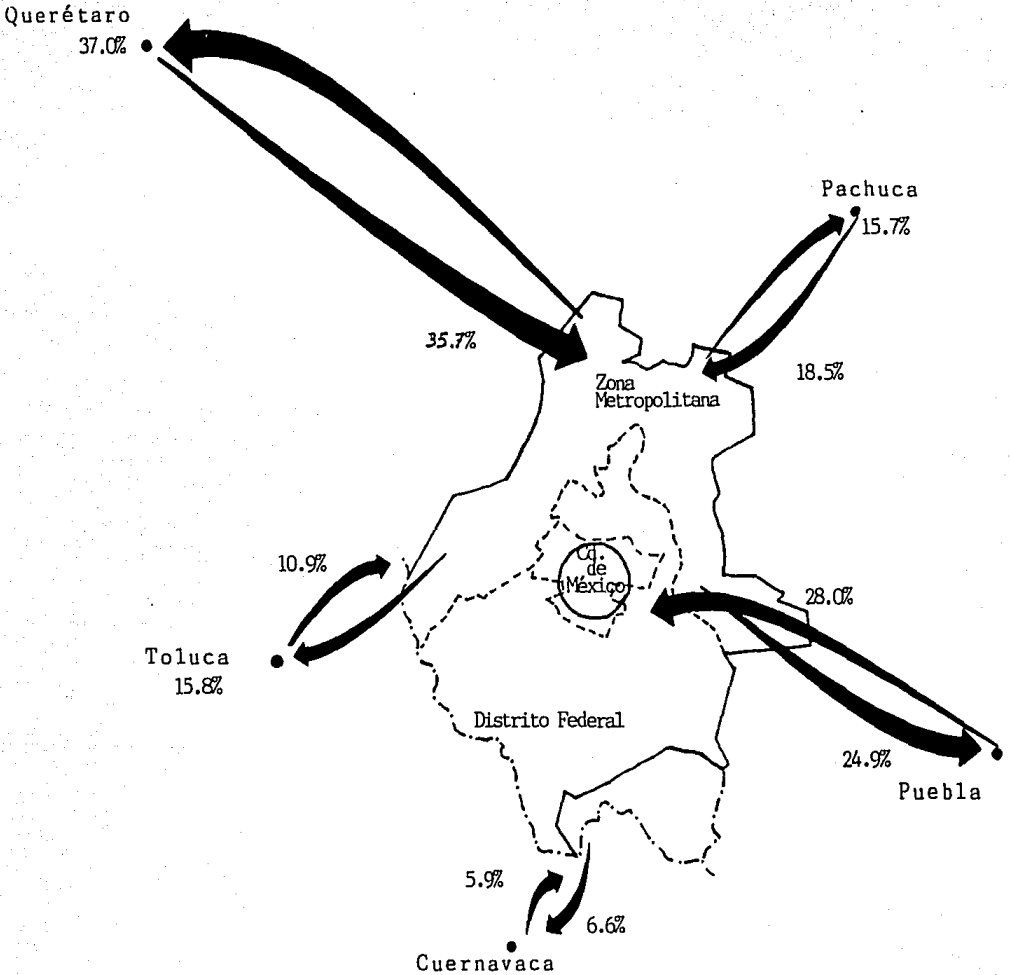
sobre ellos.

Si se sigue con atención el comportamiento del tránsito por carretera por ser el principal y casi el único con que cuenta el país, se puede notar que el volumen del tráfico, asociado con la localización de su origen y destino, refleja la distribución de las actividades individuales y colectivas, permitiéndonos una mayor aproximación a lo observado antes para los años de 1970 a 1984.

Así, por ejemplo, se tiene que el Valle de México extiende su influencia a través del tráfico que transita por las carreteras que lo rodean con rumbo a Querétaro, Pachuca, Puebla, Toluca y Cuernavaca. En ellas, la dirección e intensidad de las corrientes de comercio se orientan, en 1981, hacia el norte y el este del país que captan las tres cuartas partes de la carga. Véase el mapa que aparece en la siguiente página sobre el volumen y direcciones del tráfico que ingresa o sale de la ciudad de México.

Lo anterior también se nota en el hecho de que la demanda diaria del transporte de carga en la ciudad de México se reparte equitativamente entre lo destinado para su abastecimiento y los productos enviados a otras entidades, como se observa claramente en el movimiento de las 352 mil toneladas de carga que se desplazaron en 1981, que representó el 34.68% del movimiento nacional de carga que ascendió a 1 013 698 toneladas diarias, excluido el transporte de petróleo por ductos y cabotaje. (Véase el cuadro

MAPA 11. Tráfico que ingresa o sale de la ciudad de México, 1981.



Fuente: Cuadro 8 del anexo.
El porcentaje se refiere al total de las toneladas que ingresan o salen de la ciudad de México.

8 en el anexo).

La composición de la carga que ingresó o salió de la ciudad de Mexico representó en ese mismo año las siguientes características: materiales de construcción, 22%, productos agrícolas y animales, 19%, productos químicos, farmacéuticos y petroleros, 15%, productos alimenticios elaborados, 12%, y productos industriales y herramientas, 12%; los productos no comestibles, los industriales, maquinaria y herramienta, así como los desechos domésticos e industriales, ocuparon el 16% restante.¹⁰⁶ De estos materiales, la ciudad de México consumió las siguientes cantidades: 25.3% de minerales en bruto, 7.0% de materiales de construcción, 24.2% de productos agrícolas y animales y 11.7% de productos industriales, maquinaria y herramientas. Por otra parte, la ciudad de México envió al resto de las entidades el 12.75% de productos alimenticios elaborados, 31.90% de productos manufacturados no comestibles, 1.47% de productos químicos, farmacéuticos y petroleros, 58.61% de muebles y equipo y 14.5% de desechos domésticos e industriales.¹⁰⁷ (Véase el cuadro 9 en el anexo).

Según la información anterior, puede notarse que el 48.4% de la carga que sale de la ciudad está compuesta por productos que requieren escasa elaboración, con ello se nota que casi la mitad de la carga que llega a la ciudad, lo hace únicamente para ser redistribuida y después de alcanzar un precio regresa en algunas ocasiones al mismo

lugar de donde proviene.¹⁰⁸ (Véanse los cuadros 10, 11 y 12 en el anexo, para una mayor precisión sobre las características de la flota vehicular con que se realizaron los movimientos mencionados).

En 1940 había 36.5 habitantes por vehículo en el Distrito Federal, en 1980, 4.7, y en 1985, 2.7 habitantes por vehículo. Al aumento en el uso y acceso a vehículos automóviles en la ciudad de México se aúna la diferenciación entre los propósitos de viaje y la especialización de los medios de transporte para conseguirlos, así, se tiene por ejemplo, que aproximadamente la mitad de los viajes-persona-día realizados aquí, se debieron a motivos de trabajo, siguiéndole con una tercera parte el transporte a la escuela; destaca también la distribución de estos viajes por rangos de edad, pues el grupo mayoritario está constituido por niños y jóvenes entre 6 y 18 años de edad (el 32.3%) que representa el 42.2% de la población total. Es también interesante considerar que en el total de viajes-persona-día en el área metropolitana de la ciudad de México, durante 1983, se realizaron a través del Metro 6.5 millones de viajes, 6.1 millones a pie y 5.8 millones en autobús urbano y que para 1985, se estimó en 28 millones el total de viajes-persona-día. Como se ve, las caminatas todavía cuentan en los viajes realizados en la ciudad ya que representan el 20% del total de viajes.¹⁰⁹ El transporte foráneo de pasajeros cuenta con un promedio aproximado

de 480 mil pasajeros al día considerando las diez terminales de pasajeros con mayor movimiento en 1983. En las horas de mayor tránsito la velocidad global máxima alcanzada en 1979 fue de 27.20 kilómetros por hora y la mínima de 11.65, mientras que en 1983 disminuyó a 24.20 y 11.90 kilómetros por hora, respectivamente.¹¹⁰

Se considera que entre el ingreso de nuevos habitantes y el nacimiento de gente nueva, hay 800 mil personas más cada año en la ciudad de México. La inmigración de provincia a la capital implica que está cambiando la distribución geográfica de la población, y con ella de las actividades. El ejemplo de la población que llega de comunidades donde el control social se ejerce de una manera directa y enfrenta al llegar a la ciudad uno de tipo indirecto que obliga a un nuevo aprendizaje y comportamiento expresa brutalmente la integración y subordinación de todo lo que resta de vida comunitaria y rural a la citadina.

Las formas de vida urbana predominantes también se manifiestan en otros asentamientos de población y las ciudades extienden su influencia al ámbito rural de muchas maneras. Una de ellas, la ampliación de la vialidad por caminos y carreteras, muestra cómo efectivamente las ciudades, centros de fuerza, hegemonizan zonas y regiones que rebasan el espacio urbano estricto, extendiendo sus hábitos sociales y formas de consumo, como en el caso de alrededor de veinte caseríos que fueron recientemente comunicados por

brecha con una de las desviaciones de la carretera de Ixmiquilpan, Hidalgo, rumbo a Tamazunchale abriendo paso a la cerveza que sustituyó su consumo de pulque, al gas doméstico que dejó atrás el uso de leña, y otros productos electrodomésticos que modificaron sus hábitos. Casos semejantes existen en la misma ciudad de México en zonas periféricas donde se repite con variantes el estilo de vida de los lugares de origen de estos nuevos habitantes. En colonias como Netzahualcóyotl, San Miguel Teotongo, Loma de la Era, dentro de la Delegación Alvaro Obregón, antes contar con vialidad, su aprovisionamiento se realizaba por medio de cargamentos que traían los burros; después, cuando estas colonias empezaron a contar con algún tipo de acceso, los segundos vehículos que llegaron fueron los camiones repartidores de cerveza, incluso antes de la Coca-Cola.¹¹¹ La fuerza de un estilo de consumo impacta todos los ambientes a donde se permite el acceso por el uso de medios de transporte.

Entre las ciudades del mundo tenemos una de las más altas tasas de crecimiento que alcanza alrededor del 5.5% anual. Con ese aumento de población, las necesidades de transportación también crecen a ritmos acelerados. Cualquier nueva carretera y vía de ferrocarril en el Valle de México tiene repercusiones sobre la dirección hacia la que se expande la mancha urbana. Esto se observó con la construcción y ampliación de la super carretera México-Querétaro que influyó decisivamente sobre el proceso de conurbación

de la capital del país; en la década de 1940, la ciudad de México empezó a absorber a poblados como Mixcoac, Coyoacán y Tacuba, en los años de 1950, se inició un proceso semejante pero con los municipios colindantes del estado de México: Tlalnepantla, Naucalpan y Ecatepec,¹¹² que unió la carretera a Querétaro.

La urbanización en general y los movimientos migratorios masivos que han transformado la distribución de la población, también han generado nuevas maneras de identificación y agrupación social. Un ejemplo de ello es la colonia de Juchitecos (de Juchitán, Oaxaca) en el Distrito Federal, o de los jarochos, yucatecos, norteros, etcétera, que procuran conservar sus tradiciones aunque las vayan cambiando. Los poblados que han crecido al lado de la carretera, como Queréndaro en Michoacán, donde la carretera dió su traza a los poblados volviendo lugares de comercio a los que antes estaban dedicados a la agricultura, ejemplifican de otra manera el efecto que tiene la urbanización, como también se observa en la modificación que ocurre en los espacios urbanos y a los cuales se agrega el cambio en los usos del suelo, como en la zona de Pastejé, a las orillas de Toluca, que tiene en lugar de sembradíos industrias eléctricas y electrónicas por la cercanía con la carretera.

De estos procesos, la redefinición de límites entre lo rural y lo urbano expresa una de las formas en las cuales la vinculación espacial que favorece la movili-

dad repercute sobre el proceso social y sobre las condiciones naturales. Las repercusiones sobre la naturaleza se observan de manera inmediata aunque puedan modificarse y actuar durante largos períodos, mientras que sus efectos sociales tienen más bien un carácter acumulativo que repercute paulatinamente sobre el orden social y el sistema de recursos naturales.

Pueden señalarse dos planos en las relaciones entre movilidad y condiciones naturales: uno que se refiere al consumo y explotación de los recursos, y otro, en donde la integración social en ámbitos geográficos amplios y su vinculación sistemática con la naturaleza se da por efecto de la dirección que se imprime a la movilidad. De estos dos planos se desprenden consecuencias importantes sobre el orden que adquieren componentes del espacio social, como las rutas y las ciudades, y sobre la continuidad y actualización de las prácticas sociales, particularmente los que corresponden a la circulación mercantil y de personas.

Como se sabe, la medida de la eficiencia del proceso de transporte está dada por la velocidad con la cual enlaza procesos productivos y de consumo, así como por la parte proporcional que representa en el costo de las mercancías. Se puede considerar que el aumento en el ritmo de crecimiento de la producción es una medida de la eficiencia del sistema económico y de igual modo, el traslado de mercancías, y sobre todo el que se realice alcanzando una

gran intensidad y velocidad óptima, es una medida de la distribución o realización de las mismas. Así, la razón del transporte en el conjunto de actividades comparte la de la movilidad, servir como enlace, permitiendo el traslado de un lugar a otro, pero tiene un elemento especial que permite hacerlo lo más rápido posible, es decir, alterando la velocidad de los traslados. De este modo, la capacidad del transporte se resume en la rapidez con la cual enlaza procesos económicos secuencialmente integrados.

La velocidad que alcanza el transporte depende en forma inmediata de la demanda de desplazamiento, y mediata-mente de la demanda de ciertos productos. La respuesta que da el transporte puede dar se identifica con la manera como la movilidad puede llegar a condicionar el desarrollo de las actividades. El efecto social que provocan la oferta y demanda de transporte, por separado o conjuntamente, es mediatizado por la operación del mismo, haciendo particularmente complicada su observación.

Intentando simplificar lo anterior, puede sugerirse que la necesidad y grado de satisfacción del propósito de desplazamiento afecta al espacio concreto, producido históricamente, donde se origina e inicia la transportación, extiende sus efectos dependiendo de la cercanía o lejanía de los lugares enlazados y del número de viajes así como del tiempo de sus recorridos. La operación del transporte afecta al espacio social en función de características

físicas y naturales tanto a lo largo de las vías como del peso y volúmenes de los vehículos (por la modificación en las condiciones del aire, agua, suelo y paisaje y por el consumo de combustibles más o menos caros y escasos) y en función de características físicas (sobre todo de los productos transportados, de su volumen, carácter perecedero, tipo de empaque y fragilidad), y de otras características que repercuten sobre el precio del flete, como los productos que requieren de medidas de seguridad especiales para su traslado, maquinaria, materiales de construcción, sustancias químicas, etcétera.

Por otra parte, el efecto magnético de las rutas no es uniforme, actúa de manera intermitente en función de intersecciones o terminales que comprende y de ese modo concentra sus efectos en determinado sitios. Esta diferencia también se aprecia en el impacto localizado del transporte y en el que provoca siguiendo el carácter continuo de las rutas, a todo lo largo de ellas. De cierta manera, reproduce el carácter fijo de la producción y el consumo (carácter localizado), y su contraste con la movilidad necesaria para la distribución, pero acentuando las desigualdades que provoca la mayor o menor disposición de recursos, capacidad productiva, de mercadeo y sobre todo influencia política.

Como las rutas de movilidad reflejan las tendencias de la explotación de recursos y de la dinámica de las

actividades, y con ello, cambios en la orientación de intereses económicos y políticos, entonces señalan las zonas que estarán sujetas al desarrollo o bien al desequilibrio, advirtiendo sobre el posible impacto social y natural de esos procesos que en caso extremo tendrían por consecuencia un cambio en la configuración del espacio social.

El comportamiento de las rutas ofrece el siguiente panorama. La ruta Pacífico norte, que parte del Distrito Federal, hacia el oeste y norte, incluyendo las costas y la península de Baja California, presenta en 1984, el mayor tránsito diario promedio anual, y con ello la mayor articulación regional de los intercambios básicos; aún considerando como relativa su mayor extensión, el volumen de tráfico y tránsito vehicular, así como el desplazamiento de personas, le otorgan un primer lugar en el conjunto de rutas. La ruta Sureste centro, por su parte, registra la mayor intensidad en el tránsito vehicular promedio anual, destacando también por el desplazamiento de personas. (Véase el mapa de las rutas por carretera en México, en la página 140).

La zona Centro norte y Norte oriente que comprenden dos de las rutas que tradicionalmente ocuparon los lugares de mayor importancia, empiezan a ser desplazadas por las actividades que tienen lugar a lo largo de la ruta Pacífico norte y Sureste. Como se puede observar al comparar las rutas que comprende el transporte de carga regular, las tres cuartas partes de la infraestructura carretera se

encuentran hacia el norte del país; sin embargo, hacia el sur y sureste, se transporta la tercera parte de la carga regular. (Véase la lista de poblados atendidos por cada ruta que aparece en el anexo).

Esta intensidad en el tráfico es representativa del total de carga movilizada en el territorio nacional (de 294 millones de toneladas en 1984); el porcentaje restante corresponde al transporte de carga especializada que transita por cualesquiera de las rutas movilizándolo alrededor de 70 productos y para la cual no se dispone de información sobre su origen y destino.

La mayor intensidad del movimiento de carga que se observa hacia el sur y sureste del país permite notar que la capacidad de respuesta a la existencia y uso de los medios de transporte es mayor que la observada para el norte del país. Desde luego que en esta situación están presentes el proceso de explotación petrolera y extensión de la frontera agrícola y ganadera que están modificando drásticamente el sistema de recursos naturales. Con todo esto se advierte la importancia de la movilidad en la zona del Pacífico seguida por la de la explotación petrolera en el sureste.

La estabilidad del sistema espacial que propone la nueva orientación de los ejes de paso del país, dependerá del control que asuma el poder político sobre ellos. Es decir, de que estas nuevas direcciones de fluidez en la

movilidad de personas y mercancías y el nuevo arreglo que proponen en la disposición de los componentes del espacio social, refuercen la centralización característica de ese ordenamiento. .

Pero, en esta condición se encuentra un límite poderoso del alcance y duración que puede tener el cambio mencionado; las rutas tienden a separar del centro dos grandes zonas del país, a densificar el espacio social en dos direcciones opuestas entre sí y respecto al centro tradicional. Dependerá de acciones políticas que se consiga un cierto equilibrio entre el nuevo rumbo de las circulaciones y la administración política del territorio.

Lo cual si no se quiere ver como una abierta contradicción sí resulta ser por lo menos una paradoja entre lo convergente y centralizador del poder político y lo que en su contra distinguen y descentralizan otras expresiones del poder social. Como las grandes zonas del país no son nuevas ni tampoco han renunciado a su singularidad, se puede pensar que la situación anterior se ha observado antes, al igual que las posibles respuestas que se le podrían dar ahora: centralización política para indiferenciar los dominios zonales y locales insertándolos en un acuerdo que rebasa todas las extensiones particulares.

Ahora, sin embargo, hay una diferencia. Dos zonas particulares y tradicionalmente desvinculadas y opuestas se alínean. Colocan en el centro del sistema de contrapesos

que forman con sus direcciones al propio centro principal del país, cambiando así la situación tradicional del centro histórico: de representar el origen del movimiento con una sólo dirección hacia el este abierta a sus extremos norte y sur, ahora figura como el punto medio de unión entre dos ejes de paso o como el centro de oscilación que da continuidad a las dos grandes zonas mencionadas, permitiendo que acumulen sus fuerzas respectivas: el balance espacial del país se vuelca sobre su centro tradicional y parece abrirlo no sólo, y como siempre, hacia el Atlántico sino también y principalmente hacia el Pacífico y tierras interiores alejadas de las inmediaciones de la meseta central.

Capítulo 6. Un nuevo orden del espacio social

Son incalculables los cambios de forma en nuestro suelo. Unas veces abierto y otras veces cerrado al paso, se pliega y despliega describiendo trayectorias parecidas; repite sus montañas, valles y costas, pero nunca resulta idéntico su recorrido ni el orden que la regularidad de éste le da: nuevas ambiciones e intereses lo van modificando.

Recuperemos algunas de las ideas generales, planteadas en el trabajo, sobre la extensión del espacio social, el espacio social mismo; después analicemos la unidad entre rutas y ciudades, la continuidad de sus respuestas y los cambios que ocurren en su relación, para situar el patrón de reordenamiento del espacio social en México y conocer su novedad.

Sobre la extensión del espacio social, anteriormente vimos que el control de las condiciones que hacen posible el aumento en la superficie que ocupa un poblado, ciudad, comarca, más allá de los límites directos de sus inmediaciones, es un acto de dominio;¹¹³ que es una manera de impulsar la unidad social fuera de los límites de su espacio localizado -concreto históricamente-, y que se trata de un dominio sobre las condiciones espaciales, sociales y naturales -por ella misma o por otros- para que los bienes materiales e inmateriales sean difundidos, repartidos y reproducidos. Puesto que casi ningún lugar produce en

él mismo todos los bienes que facilitan la existencia, la extensión del espacio social vital, y con ella la prolongación del dominio, parece ser un propósito colectivo más o menos permanente que se ha modificado y abreviado de múltiples maneras, porejemplo, a través del intercambio.

Por otra parte, también es importante insistir sobre la relación entre la extensión del espacio social y las características de la movilidad que influyen para ampliarlo o replegarlo. Detallemos el aumento en el área de influencia, algunas maneras por las cuales puede tener lugar y lo que expresan.

El aumento del área de influencia, paralela a la extensión de los límites directos del espacio social de una determinada sociedad, es promovida por la multiplicación de su unidad social, lo cual sucede a través de su crecimiento económico o de su fortalecimiento político y militar¹¹⁴ -que no siempre corresponde con el auge generalizado de la zona o sociedad de que se trate. El aumento en el área de influencia y la extensión del espacio social son aspectos de la reproducción social y ambos expresan espacialmente el sentido de su expansión: hacia la sobrevivencia, recomposición o descomposición de esa organización social.

El aumento del área de influencia (comprendidos otros grupos sociales con grados de articulación semejantes) y en la extensión del espacio social (producido como control de las condiciones físicas del espacio natural),

tienen una variante estrictamente política, que se mostró en la primera parte del trabajo, la cual va desde la coordinación -espontánea o resultado de una cierta concepción del desarrollo- de los intereses grupales e individuales expresados en el afán de movilidad, hasta el dominio espacial¹¹⁵ que se extiende a través de los propósitos e intenciones de los viajes y de su realización, sea de una manera explícita o no.¹¹⁶

El aumento en el área de influencia abrevia la extensión y con ello, amplifica o repliega el espacio social según quien genera o recibe el impacto de esa acción expansiva, así sucede por ejemplo con la conquista de espacios previamente colonizados, producidos y articulados socialmente (que en ocasiones lleva la apropiación del dominio completo, además de su plaza central);¹¹⁷ con la comunicación e intercambio de áreas adyacentes que logran defender su soberanía (cuando por su consolidación interna resulta difícil anexas su espacio y por acuerdo mutuo se establecen relaciones de diverso tipo), y con el manejo a distancia de la política interna (imperios e imperialismo) que puede prolongar el dominio sin una correspondencia estricta con la extensión o continuidad del espacio social.¹¹⁸

En ello, los límites directos e indirectos para la expansión de la unidad social expresan la cualidad del lugar, la potencia de lo que se hace en él y la capacidad

humana para diseñarlo de algún modo. Los límites físicos y sociales otorgan a su unidad una base espacial que se multiplica y es la misma, y que entre sus características tiene la capacidad de acelerar los procesos sociales, aumentar la intensidad de las circulaciones y volver más complejos los propósitos que las animan.¹¹⁹

Sobre el espacio -habíamos visto que éste puede estudiarse desde un enfoque que parte de su carácter diferenciado, social o naturalmente, para identificar sus elementos concretos, y también que hay otra manera de enfocarlo como indiferenciado o continuo.

Cada una de estas perspectivas, por separado, nos permite obtener informaciones distintas y destacar diferentes formas de su relación con el poder político y económico. El detalle de la complejidad del espacio se recoge mejor atendiendo a sus diferencias; pero la importancia de sus vinculaciones con la condición humana de poder, sólo puede abarcarse desde la perspectiva que lo reconoce homogéneo, que indiferencia su carácter físico natural tanto como los usos de los cuales es objeto y lo ve entonces como espacio dominado o no, simplemente como espacio social o como espacio natural; como espacio que pertenece a la sociedad o a la naturaleza; no interesa aquí que en último caso la naturaleza rija sobre lo humano, se considera predominante el valor de la conciencia, de lo humano, sobre el valor integrador de la naturaleza.

Continuemos ahora con el fascinante proceso que da lugar a la relación entre rutas y ciudades, a la unidad de uno de los aspectos de la presencia humana sobre el espacio. La siguiente frase de Fernand Braudel resume todo lo que se pudiera pensar al respecto:

"Ciudades y rutas, rutas y ciudades forman un solo y único aspecto del equipo humano del espacio."¹²⁰

Este autor explica el papel de las rutas en su extraordinaria historia del mundo mediterráneo, considerándolas como la infraestructura de toda historia coherente.¹²¹

Las rutas junto con las ciudades son, para él, la unidad humana "uniforme desde un determinado punto de vista a pesar de las resistencias locales, unánime a pesar de sus genios opuestos."¹²² Rutas y ciudades son hijas del movimiento de los hombres, forman un solo y único aspecto del ingenio, trabajo y esfuerzo, en la hazaña de crear un espacio a su medida.

La unidad humana en el espacio necesitó de la liberación drástica de las preocupaciones centrales de las comunidades, y de un propósito que fuera más allá de la mera sobrevivencia, alimentación y reproducción.¹²³ Necesitó su propio consentimiento para superar los obstáculos y barreras que se presentan en el intercambio y el acercamiento.¹²⁴ Cuando se produjo el cambio de aldeas o villas a ciudades se creó una mayor unidad y también una mayor complejidad en las actividades: "Esta nueva mezcla urbana resultó

en una enorme expansión de las capacidades humanas en todas direcciones. La ciudad tuvo por efecto la movilización de la mano de obra, ejerció un comando sobre el transporte de largas distancias, intensificó la comunicación entre grandes distancias en espacio y tiempo, una explosión de invenciones junto con un desarrollo a gran escala de la ingeniería civil, y, aunque no únicamente, la ciudad promovió el tremendo auge en el aumento de la productividad agrícola."¹²⁵

Esta enorme expansión de las capacidades humanas en diversas direcciones transformó el impacto de los desplazamientos. La importancia del intercambio creó un lugar para el movimiento, para la desembocadura de cada movimiento. "Cualquier ciudad está, ... hecha de movimientos, que atrae o absorbe, reteniéndolos en beneficio suyo, acumulándolos para expelerlos después en dirección contraria, por las mismas rutas por las que vinieron ".¹²⁶

Para Fernand Braudel, las ciudades y las rutas son ante todo las huellas humanas sobre el medio geográfico, la contribución del humano al paisaje general del mundo; ahí se encuentra lo humano pero con diferencias: mientras la ciudad (y su entorno dominado) es el lugar de la actividad permanente, la ruta es en cambio la unidad, el medio de vinculación de ciudades y campo, ciudades y ciudades, humanos y humanos. Las ciudades evocan asentamiento, las rutas desplazamiento y movimiento.¹²⁷

"Todas las imágenes evocadoras y explicativas de la vida económica son imágenes de movimientos, de rutas y viajes".¹²⁸ Sin mercados y carreteras no podría haber ciudades,¹²⁹ pues "Todos los bienes materiales e inmateriales arriban a las ciudades por las rutas".¹³⁰ La ciudad condensó los extremos del área de influencia de sus actividades y pobladores, amplió el alcance de dominios diversos, extendió los límites del flujo y reflujo de sus avenidas alimentadoras, y exhibió desde sus principios un carácter polar:

"Desde el principio, la ciudad exhibió un carácter ambivalente que nunca ha perdido completamente: combinó su protección al máximo con los mayores incentivos para la agresión: ofreció las más amplias posibilidades de libertad y diversidad, sin embargo impuso un drástico sistema de coacción y reglamentación, el cual, aunado a su agresiva y destructiva capacidad militar, se convirtió en 'segunda naturaleza' del hombre civilizado que es a menudo erróneamente identificada con sus inclinaciones biológicas originales." ¹³¹

La movilización de mercancías por los transportes, es la primera fuente de la riqueza de las ciudades y también un gran alcance de la economía mercantil por la intensificación del intercambio y distribución; anticipa impresionantes avances tecnológicos y en buena medida los hace posibles.¹³² La interrelación entre rutas y ciudades se ha presentado de múltiples maneras, al igual que el propio desarrollo de cada una de ellas: las rutas crean ciudades, las ciudades rutas, en ocasiones surgen independientemente, aunque siempre se relacionan; existe una estrecha correspondencia en su apogeo o decadencia.

Del almacén al taller, de la gran escala de las manufacturas a la banca, a la confusión de todas estas actividades y hacia la autonomía y singularidad de cada una de ellas y sus ramificaciones,¹³³ "Las rutas y los intercambios han permitido la lenta división del trabajo de la cual han ido surgiendo las ciudades, distinguiéndose al principio muy a duras penas de los campos circundantes, individualizándose frente a ellos a costa de ininterrumpidos esfuerzos".¹³⁴ El desarrollo de las ciudades y de las rutas muestra cómo éstas han ido cumpliendo diversos propósitos, cómo ha cambiado el lugar de encuentro de diversas rutas y lo que por ellas fluye y cómo han sido reemplazadas en la búsqueda de enlaces espaciales permanentes.

Para observar la singularidad del efecto de las rutas, es necesario destacar dentro de la unidad que forman rutas y ciudades la manera particular como las rutas se encargan de dotar de rumbos al proceso de configuración del espacio social al asumir como propia la virtud creadora de las circulaciones que son originadas por las ciudades, o centros de fuerza, en sus múltiples interconexiones con otros componentes del espacio social que también constituyen fuentes de riqueza.

Los cambios que ocurren en rutas y ciudades producen determinados efectos en sus características internas, sea de la red de enlaces por sustitución o uso alternativo de diversas vías y medios de transporte o en el interior de

las ciudades, transformando la organización de sus actividades.¹³⁵ En todo caso, estas modificaciones, provocadas indudablemente en su origen por la omnipresencia del comercio, surgen para adaptar esas avanzadas en la conquista del espacio a la intención de asegurar los intercambios y de aumentar sus beneficios, pero sobre todo para garantizar su permanencia, extender su regularidad; en una palabra, ordenar sus bases espaciales.

Finalmente, en todos los aspectos mencionados existe un elemento implícito: la direccionalidad de los propósitos y de su intención en la creación de circulaciones tanto al interior de los espacios urbanos estrictos o amplios como a lo largo y ancho de dominios territoriales en los que predomina otro criterio, además del de la propia organización de las actividades: el de la estructuración del Estado, y, con él, el del control sobre el espacio social.¹³⁶

Circulaciones interiores y exteriores son en realidad una sola, en la que puede predominar un sentido intraurbano o interurbano y depender el otro. Así, las rutas engloban el espacio concentrado y denso que ocupan las ciudades y benefician el espacio múltiple y polar de las ciudades, sin olvidar que éstas, a su vez, pueden responder a estímulos y exigencias ajenas a su propio contexto territorial, otorgando a las rutas finalidades complejas que las convierten en un medio de hegemonía económica y

política.¹³⁷

La continuidad de las respuestas entre rutas y ciudades, su adaptación a nuevas necesidades e intenciones, puede ser alterada por un mal gobierno; puede convertir en un contrasentido a la proyección y organización espacial si se interrumpe la unidad territorial y las formas de autonomía regional que haya establecido (en las ciudades que la hegemonizan);¹³⁸ puede convertirse en una extensión singularizada de los fines de otro territorio distinto, con los resultados más o menos evidentes de pérdida en la dirección que señalan las propias condiciones, o bien puede cambiar el orden y la configuración del espacio social por su nuevo sentido en la fluidez de la movilidad a través de sus rutas, lo cual llevará implícitamente una reorganización de los centros de poder político y económico que articula.

A diferencia de las ciudades que han ido perdiendo paulatinamente su carácter de fortificaciones, las rutas conservan entre sus diversos fines la colonización y conquista, el control espacial, la seguridad territorial ante la ofensa y para su defensa. Sin embargo, un elemento clave en el cumplimiento de tales fines, el efecto ordenador, dependerá en general del estilo de desarrollo; si resulta uno sin autonomía, provocará, como se entiende, que las relaciones implícitas en el movimiento de personas y mercancías y en la misma producción social del espacio difícilmente expresen lo contrario: la unidad humana en el espacio,

o si se quiere la unidad de la nación. No pueden expresarla si no la hay, aunque podrían hacerlo si ha existido antes.

139

En México, el orden del espacio social tiene continuidad; hay condiciones de las que se desprende o adquiere sentido, que son permanentes pero no estáticas, que permiten su adaptación y mejor orientación, que acompañan y asimilan sus cambios. Estas condiciones están dadas por su naturaleza y por sus habitantes, por la estructura del poder político económico y por lo que contiene su extensión física.

La naturaleza física del país levanta dos enormes sierras que se abren hacia el norte desértico y se vuelven un istmo hacia el sur, sus vertientes laterales descienden hasta el mar, sus valles y nudos centrales se despliegan en herméticas hondonadas; forma un triángulo entre dos mares con la base en el norte y el vértice de sus otros dos lados en el sur. Tres climas dominan su variedad: un trópico caliente, un trópico húmedo y el extenso seco desértico. Es rico en plantas y animales, y casi exuberante en recursos minerales y tipos de suelo.

Este México diverso retuvo a sus habitantes tierra adentro. Distinguió esfuerzos formidables contra la abundancia y la escasez de agua, contra tierras muy pobres y lugares inhóspitos e intransitables, pero también ofreció tierras generosas y casi paraísos que en conjunto han permi-

tido forjar el carácter social de nuestro país.

Es imposible eliminar de la historia nacional el efecto excluyente de las grandes zonas entre sí y de todas ellas ante las influencias que vinieron de otros medios,¹⁴⁰

"Tales zonas específicas no siempre admiten otras raíces histórico-sociales que las nativas. O por lo menos su inmovilidad latente a formas de distribución y capitalización externas presenta una resistencia milenaria que ha quedado impresa a lo largo de nuestra historia mexicana, ..."¹⁴¹

México de los contrastes, puede ser sobremanera unitario desde el punto de vista político, pero también regionalista en extremo.¹⁴²

En nuestro país, han existido diversos órdenes del espacio social. La combinaciones entre sus zonas, las particularidades de sus centros y las relaciones entre ellos se han ido modificando con el paso del tiempo. La coherencia en el arreglo de por lo menos tres órdenes es continua -estos órdenes se identifican con el período prehispánico, colonial y el que sigue a la independencia de México, que corresponden con movilidad a pie, por el uso de animales de tiro y posteriormente, por el empleo de vehículos de autopropulsión-, por más que el cambio de uno a otro haya sido extremadamente violento o drástico. Las condiciones de la naturaleza y el genio diverso de sus habitantes permiten pensar en una pauta o patrón de las distintas jerarquías que ha asumido el espacio social.

Es notable que en esta pauta, haya prevalecido el conjunto de las características de la vasta extensión de sus tierras y la unidad local o regional de sus habitantes, y que en ocasiones esas unidades se hayan extendido hasta formar activas zonas culturales de cooperación, pero siempre con un carácter localista que muchas veces derivó en conflictos territoriales -desde las guerrillas prehispánicas hasta las contiendas del período liberal- en busca de una fortaleza unitaria que fue escindida por sentimientos dispares. 143

Puede suponerse que existe un patrón articulador del espacio social del país, desde la colonia hasta la actualidad y también que su configuración original prehispánica sigue vigente en muchos de sus aspectos, aunque ha sufrido cambios notables. Un ejemplo de ello puede apreciarse en el mapa que aparece en la página 39; resulta notable la coincidencia entre la delimitación de los territorios prehispánicos y el área de influencia de la actual ruta Pacífico norte -a esta última se le puede llamar eje por su capacidad articuladora.

La vigencia de este antiguo patrón se ve en otros ejemplos: accidentes físicos del terreno como montañas, barrancas y ríos, que son difíciles de franquear, tienen siglos de cumplir una función delimitadora; las regiones pastorales de la Iglesia católica apenas han sido modificadas en su trazo desde la colonia y puede encontrarse eviden-

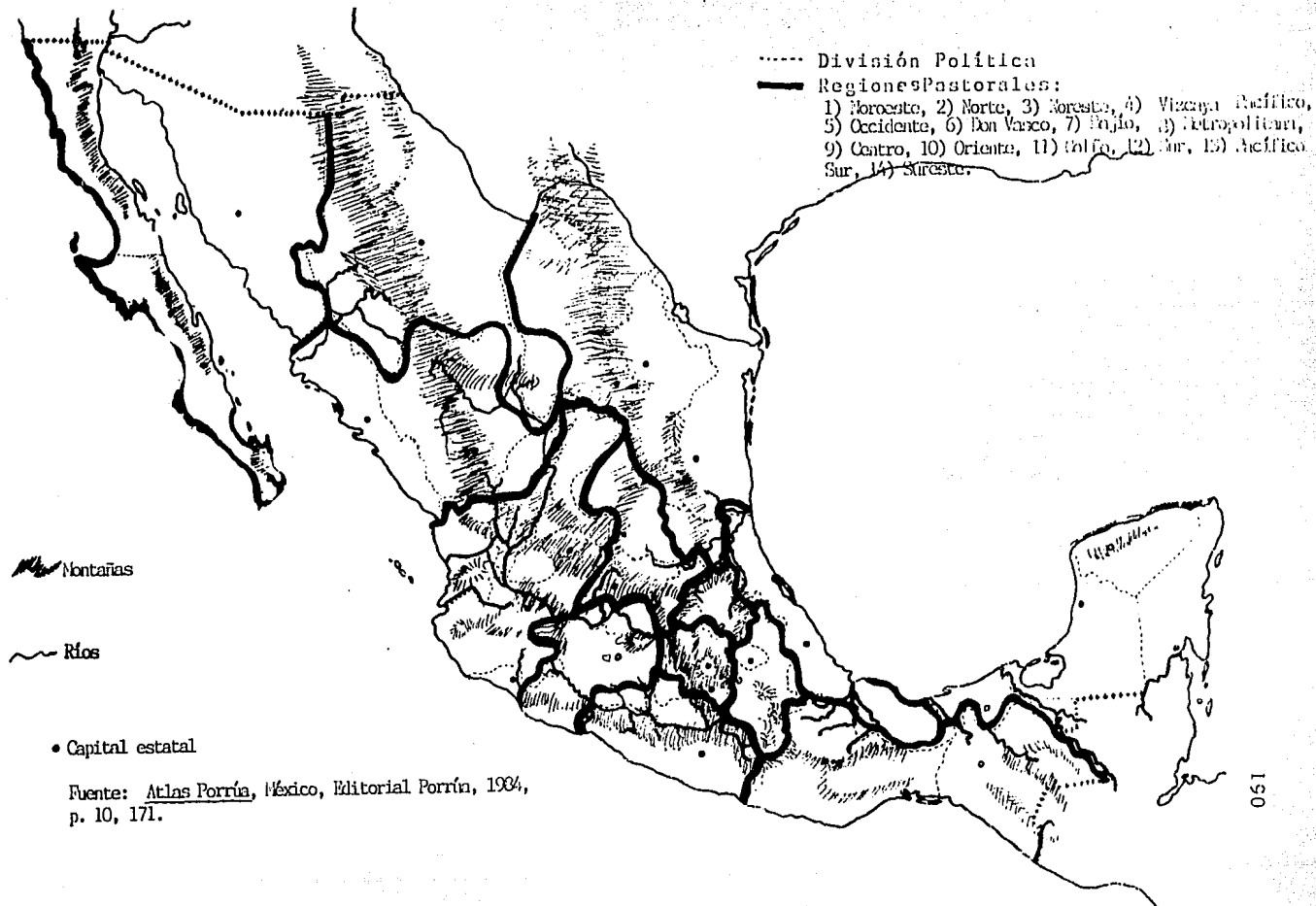
cia de que sus distintas órdenes establecieron estas marcas del territorio sobre las que ya habían formado las civilizaciones y tribus que habitaban los lugares antes de su llegada. La división política administrativa actual coincide con ambos criterios de la división territorial, como se ve en la página siguiente.

Recuérdese que las rutas por carretera coinciden asombrosamente con las delineadas durante la colonización y conquista; retoman los caminos, brechas, senderos y veredas recorridas en la época prehispánica (véase el mapa Rutas de la colonización y conquista en México, 1519 a 1763, en la página 21). Hace falta considerar ahora un elemento clave, la centralización histórica de nuestro país, para llevar nuestra atención hacia qué es lo que cambia o puede cambiar este patrón articulador y con él, el orden del espacio social.

La centralización político administrativa y hasta económica de la ciudad y Valle de México no ha sido idéntica a la función de centralización histórica del país. Los centros históricos de México han cambiado varias veces, sobre todo en los últimos dos siglos y eso explica mucho del proceso histórico general.¹⁴⁴ y de los cambios en el patrón mencionado.

Por ejemplo, durante el porfiriato, el eje de desarrollo del país se traslada al norte, y con Cárdenas el centro de gravedad se localiza nuevamente en la ciudad de

MAPA 12. Divisiones territoriales y límites naturales en México.



Fuente: Atlas Porrúa, México, Editorial Porrúa, 1984,
p. 10, 171.

México. Es muy posible que antes de estos gobiernos el eje principal del país haya sido articulado en torno de otros centros políticos, militares, mineros, industriales, agrícolas y con ello de sus relaciones internas y externas y de los trazos de sus ejes de paso.

El hecho de que siempre haya habido un centro principal -aunque cambiara de lugar- y que además siempre hayan existido otros de menor jerarquía supone un sistema de fuerzas políticas y de enlaces más o menos permanentes, capaces de asegurar la existencia de estos centros menores, relocalizar su centro principal y alterar las direcciones de estos enlaces según su conveniencia; de ahí el trazo de rutas alternativas, paralelas, y el tipo de triangulaciones que persisten hasta la actualidad, y de ahí también la búsqueda incesante de un acuerdo para sostener la fuerza central, en torno de la cual podría situarse esa función de centralidad histórica -muy a menudo identificada con los poderes de la capital central en la ciudad de México- que impulsa los cambios, acomodados y adaptaciones que ocurren en el espacio social del país.

Poder en movimiento es espacio en movimiento aunque su correspondencia e identidad pueda desfasarse, pues el primero perdura sobre bases políticas, económicas, sociales y, a diferencia de éste, el segundo está sujeto naturalmente a sus condiciones físicas.

En la actualidad, la concentración de la pobla-

ción, los recursos y las actividades, así como de las decisiones del país en su ciudad capital, imprime ese mismo carácter al sistema de ciudades y a la red de rutas por carretera con que se comunican entre sí.¹⁴⁵

La ciudad de México atiende a todo el país, comparte algunas funciones con otras ciudades metropolitanas o periféricas; su influencia ha impedido toda posibilidad de competencia por parte de alguna de las ciudades del interior, lo cual no niega la posibilidad de que varias de éstas lleguen a formar una especie de subsistema o confederación (o liga) en varias de las grandes zonas que integran su dinamismo. Es notable que la atracción que ejerce la ciudad de México haya disminuido los campos de influencia del resto de las ciudades, sujetándolas a un ritmo.

Es natural, hasta cierto punto, que con el estilo de desarrollo que se asentó en el país alrededor de los años cuarenta, el impulso a las ciudades y el impacto de éstas sobre el conjunto de actividades también haya marcado otro sentido a las relaciones entre los distintos elementos ordenados del espacio social.

Una vez que el interior del país fue enlazado por carretera, quedó formando parte integrante de la estructura centralizada que se mencionó. La localización de las ciudades a las que las rutas dan continuidad desde entonces y la superposición de centros para la administración ilustran ese proceso de subordinación a la ciudad de México, y tam-

bién la manera como las rutas, para la unificación del territorio, se convierten en cauces que pudiendo consolidar la integración y autonomía, promueven su desarticulación y dependencia.

Así como la acumulación de efectos que venían provocándose desde el siglo pasado en el orden territorial del país (entre los cuales destacó la cohesión orgánica que éste cobró durante el porfiriato) estimulan el auge de las ciudades y del desarrollo urbano -con el cual la ciudad de México se recupera como eje de la centralización histórica del país-, este auge se enlaza y cobra su dimensión madura años después, en la actualidad, cuando la extensión de su influencia y su capacidad articuladora es retomada por las rutas de movilidad.

Se pueden observar algunos ejemplos en el crecimiento de las ciudades y en la extensión que ocupan, en la redefinición de la traza urbana de muchas de ellas, en la creciente especialización de sus espacios interiores, en la diversificación de las actividades que ahí tienen lugar, en la concentración de aquellas actividades estratégicas y de mayor productividad que se añan a las tradicionales comerciales, administrativas y de servicios; también hay evidencias notables de este proceso en el nivel rural, entre ellas quizá la principal se ofrezca por el contraste entre los inusitados niveles de rendimiento de la producción agrícola industrializada y la disminución acelerada en la parti-

cipación de la gran mayoría de los agricultores tradicionales en el producto total generado; desde luego, la emigración de la población del campo hacia los centros urbanos también expresa dramáticamente el auge de las ciudades.

Industrialización y urbanización en México se refieren al mismo fenómeno que centra los componentes del espacio social, que hace a las ciudades más densas y funcionalmente más complejas y que aprovecha las rutas para la difusión de un orden estable, incluso por encima de esa especie de islas de resistencia o cuencas de historia viviente tan características del país, y repite a escalas menores el patrón capitalista general.

Ninguna ciudad puede vivir aislada, todas requieren de enlaces que permitan el acopio y distribución de diversos tipos de objetos. Una medida de la interacción de las ciudades mexicanas y el campo o área de influencia que ejercen puede tenerse en el número de accesos carreteros con que cuenta, los cuales con excepción de la capital, oscilan entre cuatro y seis. (Véase el cuadro 1.2 en el anexo).

De alguna manera contrasta con lo anterior el hecho de que el 15% de la población del país no cuente con accesos permanentes a algún modo de transporte. Se trata de poblaciones que habitan en pequeñas localidades que escapan de alguna manera a la influencia de las ciudades y que aún indirectamente permiten reconocer la insuficiente capacidad

integradora de la red de enlaces con que cuenta el país actualmente; otra manera de confirmar lo anterior, y con ello el grado de avance de la tendencia urbanizadora que ha mostrado el desarrollo del país en los últimos cuarenta años, consiste en observar los extensos claros que aparecen sin líneas carreteras en los mapas.

Si en la concentración de recursos y en la centralización de las decisiones que ejerce la ciudad de México se pone de manifiesto el efecto ordenador, en este caso subordinador, de la localización, en la disposición concéntrica y radial de las rutas de movilidad se expresan los rumbos de la actividad del país y con ellas el mismo tipo de ordenamiento. (Para un mayor detalle, obsérvese el cuadro 14 del anexo, Producto interno bruto generado en sectores de actividad y entidades seleccionadas, México, 1980).

Al observar esta disposición, se nota un cambio en la dirección predominante de las corrientes de comercio que se traslada en el este de su extremo norte hacia el del sur y es acompañado por el auge de la dirección norte hacia el Pacífico, que se mostró antes. Por otra parte, en la proyección del crecimiento de la población y de los viajes-persona-día hacia el año 2 000 también puede observarse que el cambio en el área de la principal corriente alimentadora de la capital, del Golfo al Pacífico, presentará una modificación significativa en cuanto a la densidad de población, extensión de las ciudades e intensidad de la movilidad, y

será replegada por el nuevo auge y alineación de la corriente del Pacífico con la del sureste, en cuyas áreas de influencia se localizan los puntos que tendrán mayor dinamismo según los índices de movilidad en el país: Lázaro Cárdenas, Culiacán, Hermosillo, Mazatlán, Mexicali y Tijuana; y Villahermosa, Jalapa, Coahuila y Veracruz. (Véanse los cuadros 3 y principalmente el 13 sobre el crecimiento de la población y de los viajes-persona-día para el año 2 000 en México, en el anexo).

Estos últimos párrafos junto con lo planteado a lo largo del trabajo -descubrir el cambio en la configuración del espacio social del país, es decir, un nuevo orden en ese espacio social que puede llegar a alterar el patrón general de reordenamiento que han seguido otros cambios en su configuración en épocas anteriores-, nos permiten enmarcar una aplicación crucial de estos elementos a la orientación del poder político económico.

Toda la tesis aplicada a este caso reconoce una significación mayor al cambio en la dirección de los circuitos tradicionales de movilidad en el país; se apoya en el nuevo orden que describe la relación de estos circuitos con las ciudades cuando éstas asumen en su conjunto la función de centralidad histórica que antes se había asignado a su centro principal y casi de un modo exclusivo a la ciudad de México; ve reflejado en ello, un cambio en la orientación del poder político, y señala la existencia de un nuevo eje

potencial del poder político económico.

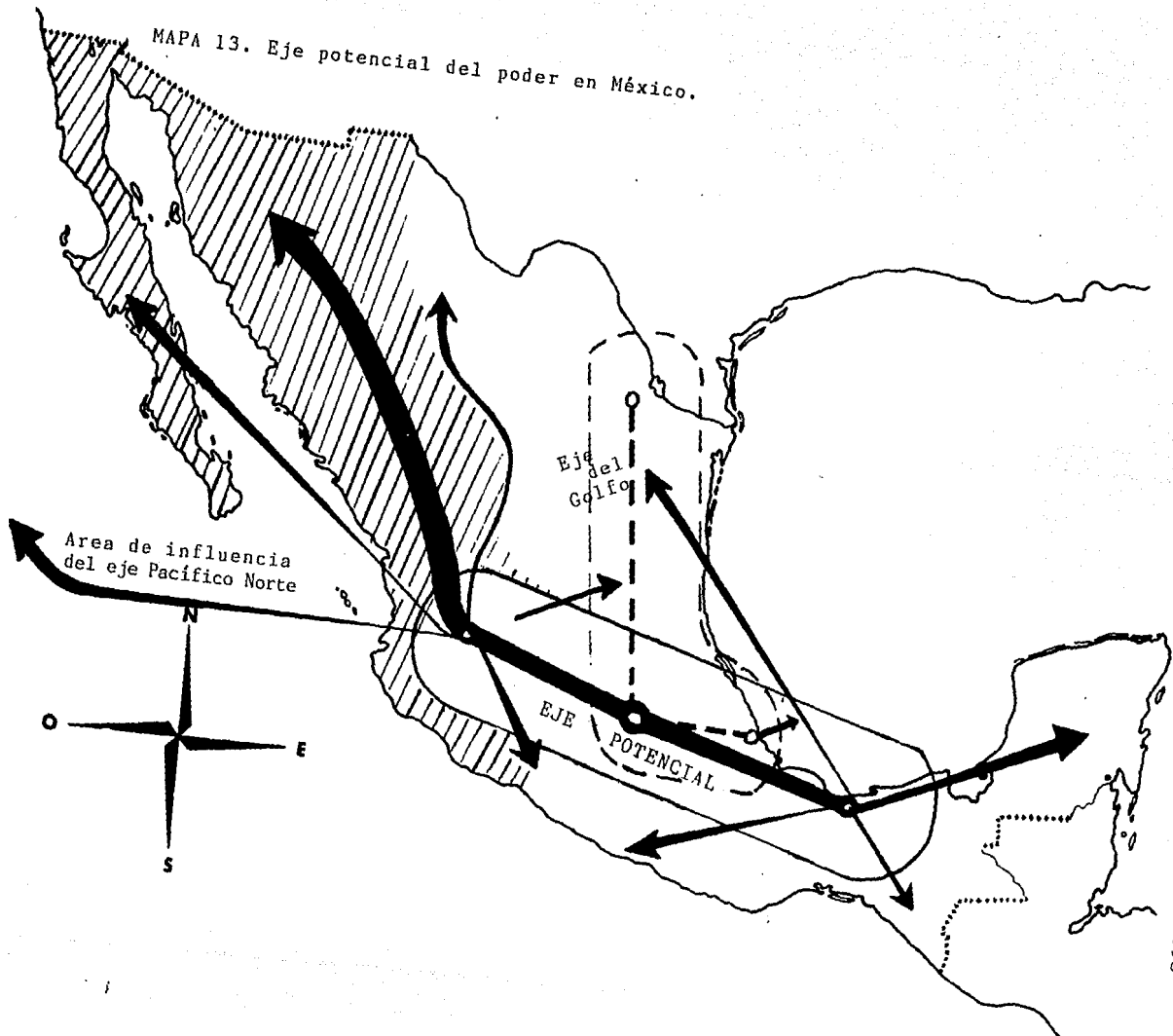
El trazo concéntrico de los ejes de paso y la marca que en ese mismo sentido dejan sus trayectorias, forman una red que llevada a su extremo se confunde con los ejes y el efecto concentrador del poder político central.¹⁴⁶

El eje básico de la movilidad que tradicionalmente permitió el balance espacial del poder político económico del país, del centro abriéndose en abanico hacia el Golfo de México,¹⁴⁷ es reemplazado en importancia por otro igualmente concéntrico; pero que articula las direcciones del país del sureste hacia el Pacífico norte pasando por el centro.

Como se ve en el mapa de la página siguiente, el sentido de las circulaciones pliega al noreste del país sobre el sureste y el centro; mientras que la zona del centro norte, tradicionalmente articulado al centro y noreste, proyecta sus enlaces replegándose y concentrándose hacia el Pacífico (a través de la parte baja del norte central del país y del propio centro tradicional).

Hay que tener presente que México es un país abierto al mar, dispone de tres veces más litoral que el promedio continental mundial: por cada kilómetro de costa tiene 200 kilómetros cuadrados de tierra continental.¹⁴⁸ Sin embargo, razones de muy diversa índole han encerrado su desarrollo entre montañas, y localizado entre ellas su centro

MAPA 13. Eje potencial del poder en México.



de gravedad político.

El que haya dejado de lado el beneficio de su posición privilegiada en el mapa del mundo se debe en parte a que logró mantener la unidad territorial sin necesidad de cuidar ni de hacer uso de sus fronteras por tierra y mar¹⁴⁹ permitiendo la entrada de todo tipo de influencias con la seguridad de que éstas serían bloqueadas por el desierto, la selva y desde luego por su sistema de murallas montañosas.¹⁵⁰

En la actualidad, subsiste ese esquema; pero ahora, formas paralelas de comunicación tienden a minimizar el efecto de las barreras naturales y a aprovechar los accesos por otros medios directos e indirectos. La protección natural del terreno que tanto tiempo sirvió para resguardar el poder nacional ha sido vencida de alguna manera con el avance de la técnica y las nuevas posibilidades de movilidad que dan unidad al mundo.

Esta centralidad que ha sido una manera de fortalecer el poder nacional se ve acompañada por otra que ha buscado impedir la constitución de centros políticos alternativos, es decir, de centros de gravedad que sean competitivos con el hegemónico situado en la ciudad de México y cuenca a la que pertenece sugiriendo que éste se mantiene más por el equilibrio de sus diversas fuentes de autoridad -poderes locales- que por el control de los cambios que ocurren en su interior.

Sin embargo, esta manera de fortalecerse permite observar ahora que la capacidad centralizadora, y con ella, unitaria del poder político, se modifica y supera su flexibilidad tanto para mantener articulado el sistema de relaciones con los poderes locales, como para adaptar la nueva correlación que presentan las distintas zonas del país.

La circulación de personas y mercancías refleja la distribución del potencial económico y político, el ritmo de las actividades, la intensidad de la producción y el comercio, y la manera como ese potencial se redistribuye beneficiando en escalas distintas a los grupos que lo explotan directamente; el traslado de recursos al centro del país, a través de la circulación, alimenta o subsidia al centro que se aprovecha de las fuentes de poder local, regional o zonal, subordinándolas.

Lo anterior, naturalmente, da idea de la existencia de convenios tácitos, de una especie de acuerdos que mantienen esa situación de desigualdad, y también, de alguna manera, de las demandas y reclamos sobre el destino nacional de los recursos públicos, particularmente los destinados a la construcción de infraestructura y apoyo financiero.

En las condiciones que vive el país, la adaptación de una correlación distinta en las fuentes de autoridad del poder central tiene un escenario que despliega un eje potencial del poder político; este escenario está sujeto a la

irregularidad que abrió la crisis desde 1981 y al carácter político del momento -de varios años-, pero sobre todo a la continuidad de la circulación que hace permanentes a los intercambios básicos que animan a las rutas de movilidad en los distintos ciclos de la sociedad.

Es indudable que sólo el control político de las nuevas direcciones en los ejes de paso del país les hará duraderos; pero también lo es que estos ejes no surgen al margen del control político de la circulación. El escenario que se describe levanta otro equilibrio espacial cuyos elementos se reordenan cambiando, aún sin confrontar la centralidad histórica del poder político, sus relaciones anteriores.

Desde luego que lo anterior no significa que inmediatamente el poder político será redistribuido, o que el centro político será relocalizado ni tampoco que los de menor jerarquía o locales recentren al principal. Pueden pasar varias décadas antes de que este sistema se haga evidente y permita o no la formación de uno que lo sustituya.

La existencia de un nuevo eje, así sea de manera potencial, presupone un cambio de cierto alcance, en el que se confronten inercias y finalidades que escasamente se pueden sujetar por una única línea en su desenvolvimiento en virtud de los intereses que ponen en juego: el fortalecimiento y la redefinición de los propios centros políticos y económicos menores, así como el de su situación y áreas

de influencia; con lo cual se presentará una interconexión diferente entre el poder político y el espacio social.

Este cambio en el peso de los ejes que articulan el poder central expresa la dinámica de dos zonas que en su conjunto pueden competir con él y obtener una cuota de autonomía superior a la otorgada para el resto del país.

Las zonas más pobres, tradicionalmente alejadas del centro y de su dinámica económica, han desempeñado un papel político de gran importancia como contrapesos: permiten el balance del sistema espacial del país. Si los puntos terminales, extremos, de los ejes que concentran y dispersan a los intercambios básicos y al poder político económico establecen en su equilibrio una fuente de poder adicional para el centro político nacional, entonces su influencia o relación en el balance territorial que hegemoniza el centro es inexplicable sin la participación de esos contrapesos, pues el espacio socialmente producido es unitario al igual que el sistema de poder al cual corresponde.

Estos contrapesos inducen no solamente el plegamiento del espacio social de acuerdo con la tendencia centralizadora, relativa, de los puntos y componentes que han adquirido una mayor densidad, sino su estabilidad como conjunto. Tabasco absorberá, con su riqueza, el potencial de desarrollo que acompaña su explotación y además el alcanzado en el área de influencia del eje que tradicionalmente sirvió como área de influencia básica del centro -área de

interacción principal-, pero también incluirá casi por completo al sur del país, con excepción de una porción de Oaxaca y Guerrero y de las formas de cultura que se han ajustado a las predominantes sin desprenderse de sus raíces y que extreman sus diferencias con las del resto del país, especialmente con las que se derivan de la urbanización.

La configuración de Tabasco como polo terminal del eje político potencial superpone los espacios descritos, modificando así el ordenamiento que caracterizó prácticamente desde la conquista a la franja costera del Golfo de México y con esto su forma histórica de relación con el centro.

En este polo de atracción predomina un estilo de vida y desarrollo distinto del atribuible a su extremo opuesto en el Pacífico. En el balance político espacial del país, la zona del sureste, subordinanda al centro y al Pacífico, será a su vez contrapeso de este último.

Esto cambiará, si no por completo la fisonomía de la distribución espacial del poder y de sus plegamientos, sí en una escala muy significativa. En principio, este nuevo eje potencial comienza a articular el centro con su frontera marítima del oeste, y aunque es difícil de precisar, puede señalarse que también lo hará respecto a la frontera norte con los Estados Unidos. Con esto, sacará al centro político de su encierro continental proyectándole una salida hacia el mar, y a través de ella lo introducirá en un espacio mayor, realmente mucho mayor, en el espacio político de con-

vergencia mundial: el Pacífico.

La entrada al Pacífico es también la salida y el cambio del orden político circunscrito a la tierra entre montañas. ¿Cuáles serán las consecuencias de este cambio en el eje de interacción principal del poder central dominante?, ¿de qué manera se irán desplazando o trasladando los ejes que ocupan la porción central norte del país?, ¿cuáles serán los efectos sobre la precaria articulación del sur sureste? son preguntas abiertas, pero seguramente sus resultados confirmarán la íntima interconexión entre la orientación del poder político y la configuración que van trazando las rutas de movilidad en el espacio social.

CONCLUSIONES

Las rutas de movilidad relacionan la condición humana y la natural, y de acuerdo con esa relación modifican la configuración del espacio social y abren paso, aunque pueden no hacerlo, a la reorientación de las áreas de influencia del poder político económico. Para el caso de México, se observa un auge en dos grandes rutas y también se observa que sobre la función política, administrativa y económica que habían desempeñado tradicionalmente sus capitales principales se levanta una función de centralización histórica en el patrón de reordenamiento espacial del país.

Estos son los resultados principales del trabajo, pero no en definitiva de la explicación de las relaciones complejas que se anudan en los problemas examinados y menos aún del proceso y cambio que describen las grandes rutas para nuestro país. Desde una perspectiva histórica, un proceso que llega hasta el presente, o tan cerca de él que casi es lo mismo, no puede concluir,¹⁵¹ como dice Eric J. Hobsbawm, aunque deje entrever sus líneas maestras. Lo mismo sucede con su explicación y consecuencia práctica: sólo es posible que con la perspectiva del tiempo se afirme en efecto, que en este momento se habían dado pasos decisivos hacia los cambios y adaptaciones descritas, o bien que se estaban dando.¹⁵²

Nosotros carecemos de esa perspectiva y sólo podemos concluir sujetándonos a unas pocas informaciones; sin embargo, lo que para el historiador se impondría quizá

como una abstención de hacer predicciones, para nosotros debe convertirse más bien en estímulo para llevar al extremo la búsqueda de la divergencia, el contraste, la ruptura y los límites o alcances de lo que se ha buscado explicar¹⁵³ y marcar así su punto de cambio; aunque sea muy pronto para sostenerlo ahora y cabalmente, quizá permita identificar en el futuro el fin o el comienzo de una etapa en la organización del espacio nacional. Desde luego que esto es sólo un afán por tender líneas de posible continuidad que en la reconstrucción de un escenario futuro permitan el contraste con los significados de lo observado y de lo que sí es susceptible de mostrarse con contundente evidencia.

Veámos ahora algunos de los resultados centrales obtenidos a lo largo del trabajo que se organizan para su presentación por las cuatro siguientes ideas: la multiplicación del espacio social por el tráfico y tránsito; la articulación de las actividades y su relación con la distribución de la riqueza natural; los intercambios básicos, y la conjetura que se desprende del cambio en las direcciones de la movilidad y su relación con el espacio y poder sociales en México.

En relación con el primer punto, la multiplicación del espacio por el tráfico y tránsito, existen conocimientos necesarios para pasar regularmente entre lugares. Esta acción da un orden al espacio social y permite conocer e identificar los lugares, los usos y hábitos sociales que van

uniformando el espacio social. Además, movilidad y localización tienen una capacidad integradora que permite ver reflejada en ellas, las zonas que se encuentran sujetas al crecimiento o al desequilibrio.

Así tenemos que la actividad humana modifica la cantidad y disposición de los objetos contenidos en el espacio de tal modo que al multiplicar su capacidad lo produce de acuerdo con una intención social. Esa adecuación o apropiación del espacio físico se realiza de muchas maneras, entre ellas, el tránsito y la localización tienen un efecto destacado: se trata del orden del movimiento y del espacio que resulta al desarrollar la capacidad creadora de las actividades (el espacio social).

Ese orden es cultural porque resulta de la reflexión de experiencias acumuladas y de una intención que lo establece para un fin determinado por medio de valores en los cuales cristalizan prácticas, costumbres y tradiciones. Tiene una gran permanencia, estabilidad y rigidez, como lo demuestra para México el carácter fijo de las vías de transporte o de las estructuras urbanas. Puede abarcar grandes o pequeñas extensiones, ciudades, zonas o regiones; acompaña a cualquier tipo de demarcación sea de la propiedad individual o colectiva, o bien ideológica y política: eclesiástica, administrativa o jurídica. Ese orden amplía la potencia de la circulación y multiplica el espacio natural y social.

La capacidad de medir y numerar el aumento o disminución de una extensión, de un volumen cualquiera, o de una cantidad de objetos necesarios para satisfacer un propósito, y la definición de medidas uniformes para realizar esa cuantificación han contribuido poderosamente a reconocer el estado de diversas magnitudes.¹⁵⁴ Entre ellas las distancias, el tiempo de su recorrido, la orientación y la identificación de las proporciones del paisaje han permitido, por la representación del espacio, una elección entre diversas alternativas de viaje. Por otra parte, en la elección de lugares para desarrollar las actividades, esos conocimientos están presentes para reconocer la suficiencia de recursos, como posibilidades del ambiente físico, y las facilidades de la naturaleza para simplificar el esfuerzo por la vida.

La identificación y determinación de lugares para el tránsito o para la localización expresan la existencia de un conjunto de conocimientos más o menos sistemáticos¹⁵⁵ para establecer en un caso la serie de lugares por donde se pasará de una parte a otra (rutas), o bien, para decidir el lugar específico en donde se hallarán personas o cosas, de la manera más adecuada (ciudades). La determinación por un lugar fijo asocia en una la acción de transitar y localizar, aunque temporalmente el tránsito preceda a la localización, y funcionalmente se convierta en su extensión. La intención que subyace en la movilidad y la localización se refiere al carácter fijo del espacio,¹⁵⁶ de los lugares que contiene;

por eso, el orden de las direcciones de movilidad a través de sus rutas o del asentamiento da otro sentido al espacio, cambiando en el uso de su disposición ese carácter fijo: lo hace propio, más accesible, menos distante.

En cuanto a los hábitos sociales que la gente tiene por costumbre realizar en períodos fijos, comer, dormir, trabajar, salir de vacaciones, tenemos que los usos del espacio social al igual que los horarios, las fluctuaciones semanales de los descansos, días de fiesta y cualquier otro aspecto de la regularidad del modo de vida, son hábitos que se vuelven valores que cohesionan las maneras de satisfacer las necesidades y deseos y también las intenciones con que se realizan; en el caso de la movilidad y localización de personas, los hábitos provocan una diferenciación cultural y topográfica entre lugares, reforzando otros patrones de identidad que favorecen el arraigo y surgimiento de otras costumbres que especializan los lugares para vivir, distraerse y producir.

Por su parte, movilidad y localización tienen una virtud integradora que sólo es limitada por la extensión que abarcan las circulaciones. En particular, el orden del tránsito por vías públicas o privadas llega a lugares conocidos, es decir, hasta donde la regularidad de las actividades justifica el interés de contar con enlaces permanentes; más allá, el tránsito sólo tiene límites impuestos por la geografía del terreno y la ausencia de un propósito social

establecido. De modo que, el orden del espacio social concentra sus recursos en lugares determinados; eso es posible porque difícilmente se encuentra todo lo necesario para la vida en un mismo lugar por largos períodos y porque existe la manera de conseguirlo en otros sitios y de traerlo a donde interese, sea directamente o por el intercambio.

El orden del tránsito comprende ciudades, regiones o países y siempre refleja la localización de actividades individuales. Además, si entendemos el tráfico específicamente como tránsito de objetos para el comercio y como cantidades que son transportadas a lo largo de las rutas, podemos entender que la movilidad tiene un carácter sucesivo o secuencial; al enlazar un lugar de origen o destino o varios de ellos llevando productos o materiales para su fabricación expresa la estructura de las actividades y el origen de los componentes de los productos: está siempre vinculada con algún momento de la producción, garantizando su continuidad. Como el tráfico refleja la localización de las actividades industriales, agrícolas y comerciales,¹⁵⁷ hace posible que la movilidad señale de un modo más amplio a las zonas que están sujetas al crecimiento o al desequilibrio y a las corrientes que van por lo general de lo estático a lo dinámico, según lo visto para el caso de las grandes rutas en México.

Puede agregarse que el orden unitario del espacio y el movimiento participa en distintas dimensiones: social,

política, económica, cultural; y que esta última, adquiere sus características principales como un producto del reconocimiento de experiencias previas y como antecedente de prácticas futuras, de tal manera que movilidad y localización aparecen ligadas con fenómenos o cualidades sociales fundamentales.

Respecto al segundo punto, la articulación de las actividades y riqueza natural, se reconoce una relación primaria entre ambas, que permite destacar la intencionalidad de las actividades humanas, su articulación y expansión. Además, permite observar, por la influencia que ejerce un cierto orden del desplazamiento y localización, que un mismo lugar puede convertirse en zona de crecimiento y atracción sobre las demás, o bien en una zona de indiferencia respecto a las otras, lo que conjuga una esfera individual y otra social en la selección de los lugares y las condiciones a que se sujetarán sus posibles intercambios.

Sobre la base del dinamismo que acompaña la acción social en su relación con la evolución de la naturaleza, la facultad del hombre para realizar operaciones intencionadas enriquece y modifica esa relación, pues de la interacción entre actividades y naturaleza surge una disposición del hombre frente a lo que le rodea. Esta actitud que consolida o rompe la potencia del ambiente físico, transforma la propia naturaleza humana.

La articulación de las actividades se da por nece-

sidad o por voluntad de alterar la distribución natural de la riqueza para la existencia.¹⁵⁸ Al respecto podemos considerar que aún cuando en la actualidad los medios de vida se encuentran real o idealmente alejados de la naturaleza, considérese el hábitat urbano, su determinación persiste por más que vaya volviéndose relativa la presencia totalizadora de la naturaleza y sea sustituida por ciencia, tecnología y artefactos complejos. Es claro que el predominio de la producción sobre el consumo muestra cómo durante mucho tiempo el esfuerzo de la gente ha sido encaminado hacia el rompimiento de la sujeción de la naturaleza; del predominio de otros fines humanos sobre ésta, aunque en muchos aspectos parece que se hubieran olvidado, el resultado ha sido su control creciente, como en el caso de las distancias y en el carácter de los intercambios básicos que permiten contemplar -y actuar sobre- el mundo como una sola unidad.

Por su parte, la distribución de la riqueza natural influye en el uso de los recursos, tamaño, extensión y áreas de influencia de la producción y en la propiedad del espacio social;¹⁵⁹ además, da sustancia material al ámbito de las relaciones sociales, incluyendo en ellas formas características de apropiación del espacio físico. La cantidad y calidad de la riqueza natural puede determinar el grado de complejidad de las actividades, pero es sobre todo su articulación, sea por la división y especialización del trabajo, o por la secuencia entre los procesos que compren-

dan, la que determina su avance.

La articulación de actividades productivas acelera o frena el desarrollo; provoca que la estructuración del territorio tenga diversos grados de cohesión; diferencia enormemente las regiones de su área de influencia, y así como puede favorecer la igualdad del desarrollo, puede igualmente generar una gran desigualdad entre regiones.¹⁶⁰ Del mismo modo como las actividades tienen un efecto multiplicador entre sí, tienen, respecto al espacio y la distribución de la riqueza natural, un efecto que diluye el carácter físicamente localizado de los recursos, y de los productos por la acción de la distribución mercantil. La proyección espacial de las actividades puede ofrecer una perspectiva de actividades integradas o aisladas, con diversos grados de articulación y con áreas de influencia restringidas o amplias, de tal modo que la estructura de las actividades tome la forma de un todo coherente, por encima de las determinaciones físicas de distancia y localización de los materiales que requiera, o aparezca como "... un archipiélago con islas económicas aisladas entre sí",¹⁶¹ imprimiendo su configuración externa, organización y funcionalidad en cada ámbito geográfico.¹⁶²

La extensión de las actividades, por el radio que alcancen a través del uso de medios de transporte para proveerse los recursos productivos necesarios y distribuir su producción a diversos mercados, responderá a una concepción

económica de la movilidad y especialmente de la red de vías de transporte, pero también a la integración y al orden territorial que concebirá de una manera determinada a la estructura de los componentes del espacio social y a las finalidades económicas y políticas a las que ha de responder.¹⁶³

De este modo, la influencia del orden del desplazamiento y del espacio social sobre la articulación de las actividades es tal que puede convertir un mismo lugar en área de crecimiento -de extracción- sirviendo como subsidaria de otras áreas, o bien en un área de indiferencia en relación con las demás.¹⁶⁴ Esta idea tiene que ver con una cierta diferenciación entre regiones, con las ventajas comparativas que ofrecen por su capacidad productiva y por la concentración de recursos naturales.¹⁶⁵ Si bien puede aceptarse esta influencia del desplazamiento sobre la articulación de actividades localizadas espacialmente, también es necesario considerar que los productos y demás componentes de los flujos que dan cuerpo a los intercambios entre las diversas unidades espaciales comparten la influencia mencionada, introduciendo otros elementos que la enriquecen como la competencia, autosuficiencia y resistencia a los cambios e influencias externas.

Entre los aspectos más interesantes de la localización, de la relación entre articulación de las actividades y disposición de los recursos naturales, destaca la diversi-

dad de maneras en que se puede lograr aproximadamente el mismo resultado. Hay varias formas de articular el espacio social por las actividades, la ganadería trashumante, agricultura extensiva o intensiva, concentración de los servicios en las ciudades, etcétera, y existe una gama muy amplia de posibles combinaciones entre esos modos. La selección de las mejores alternativas para la articulación de las actividades y uso de la riqueza natural propone dos esferas distintas, una individual y otra social, entre alternativas disponibles y su realización, y entre la identificación de las alternativas que deben estar disponibles y que exigen decidir dónde y cómo proveerlas.

Muy estrechamente vinculado con lo anterior se encuentra el tercer punto, intercambios básicos, porque éstos ofrecen un perfil de los principales planos de la articulación y localización de las actividades, así como de su valoración social. Los intercambios enmarcan las razones con las cuales se imprime una configuración al espacio social, y su carácter histórico particular permite reconocer el orden característico de ese espacio en diferentes períodos o momentos.

Se sabe que el carácter de los intercambios básicos en la civilización actual se distingue por un alto grado de especialización de las actividades que modifica su confluencia hacia los grandes mercados, y que en la base de la alta productividad que ha marcado esta tendencia a la

especialización, se encuentra la disponibilidad de recursos para llevar los productos a mercados distantes.

En nuestro país, la gran escala de la producción sigue estando acompañada por otras economías de pequeña escala, también especializadas, pero más modestas, en las que el transporte rudimentario aún sirve al mismo propósito de facilitar el acceso a los mercados. De manera que la concentración extrema o menos desarrollada de las actividades según se considera a la ciudad de México o a alguna de sus capitales subsidiarias, señala efectivamente diferencias en el valor de los intercambios, pero no altera su sentido fundamental, la confluencia hacia el mercado de mercancías, ni tampoco la función centralizadora que desempeñan los grandes centros para hacer posible la distribución.

Sin embargo, la falta de unidad en la eficiencia y los altos costos de transportación -por el uso casi exclusivo del transporte por carretera- para esas diferentes escalas de la producción influyen probablemente en el hecho de que la industria mexicana, aún no logra una economía en masa; aunque esto, por otras razones tampoco se haya conseguido aún en los países desarrollados,¹⁶⁶ dando lugar, al igual que en ellos a la coexistencia de pequeñas y medianas instalaciones dispersas cuya producción resulta más costosa por la demora relativa en sus tiempos de servicio al mercado, acopio de materias primas y desgaste de la mano de obra en el traslado.

Los intercambios básicos ofrecen un perfil de los principales planos del avance social; comprenden en un plano energético global, al económico, es decir, el consumo de recursos naturales que modifica su equilibrio y la transformación de la riqueza natural que altera su distribución y cantidad, sobre los cuales se apoya un intercambio social de esfuerzos especializados que busca su complementariedad y variedad en la disposición de satisfactores. Esto que es válido en general, también ocurre en el caso de México.

En el plano económico se aprecia la racionalidad de los intercambios básicos con la naturaleza y entre los hombres, la cual se orienta actualmente hacia un propósito de maximización de los beneficios, optimización de las ganancias y reproducción constante del capital. En este plano, el intercambio básico producción-consumo está implícito en la mecánica que pone en movimiento la circulación del capital (la conversión de plusvalores en pluscapitales) y sirve a sus propósitos: consumo productivo, que enlaza las diversas fases y procesos productivos, y consumo final, que aparece como la parte terminal del circuito de la producción; ambos representan una contraparte pasiva frente al acelerado ritmo de la transformación industrial.¹⁶⁷

Podría identificarse otro plano más, el de los intercambios culturales, que si bien caracteriza en último caso al energético y al económico, es particularmente importante, ya que de él se deriva su valoración e intencionali-

dad.¹⁶⁸ La mejoría en la calidad de la vida, que puede suponerse en el aumento de la productividad y en el control sobre la naturaleza, hace de los intercambios de experiencias (superpuestos a los intercambios mencionados) entre personas y lugares por cualesquiera medios e instituciones, un medio para propiciar que la comunicación alcance un alto grado de efectividad y especialización, pero no ha logrado convertirla en convivencia, en participación colectiva dentro de los mismos valores.

El intercambio de experiencias ha impulsado poderosamente el control creciente de la naturaleza y de la fabricación de medios de vida, pero también resulta indudable que las formas de conducta y las actitudes que hacen significativo ese esfuerzo, dejan muy de lado el sentido armónico de la vida y de la naturaleza, como se prueba en los deterioros que han sufrido ambos aspectos no sólo en la civilización actual sino particularmente en el ambiente urbano y en la ecología de nuestro país. No obstante, pueden encontrarse algunas ventajas en el acceso a acontecimientos y productos culturales que se producen necesariamente en un lugar determinado y que pueden ser difundidos ampliamente por la nueva potencia y alcance de las experiencias a través de las nuevas posibilidades de desplazamiento y comunicación.

Hemos visto que las redes de intercambios básicos corresponden a la densidad de los conglomerados sociales y

ejercen un doble poder de atracción, pues los diferencian y dispersan, especializan y concentran, pudiendo predominar cualquiera de estos efectos. Una influencia semejante se ejerce particularmente sobre los movimiento de la población y sus actividades, por ello resultan un elemento clave para su estudio en cualquier escala espacial.

Conviene insistir sobre el carácter geográfico de los intercambios básicos que es limitado o ampliado por la eficiencia y el costo de transportación en distintas áreas. La influencia de un área de actividad, el radio de acción de un mercado y la delimitación de zonas de distribución,¹⁶⁹ están condicionadas por la estructura de la red de rutas de movilidad o enlace, en un sentido más amplio, que al integrar un mayor número de espacios económicos modifica la jerarquía de las actividades entre las distintas localidades vinculadas, como lo exhibe claramente el cambio en las dirección de movilidad en México y de las corrientes de comercio que pueden sumergirse en ella.¹⁷⁰ Pero quizá su efecto más destacado sea uniformar ciertos patrones de comportamiento social, de identidad y consumo por ejemplo, ampliando además el radio posible de las relaciones sociales por su regularidad como en el caso de la posible formación de dos grandes polos terminales -hacia el Pacífico norte y hacia la zona de explotación petrolera del sureste- para establecer un balance espacial distinto en el país.

La oportunidad de realizar ciertos deseos que

dependen de la posibilidad de encontrarse en un lugar y momento determinados, durante el tiempo necesario, contando con los recursos e instalaciones adecuados -en una palabra la oportunidad para gastar el tiempo en una forma, disminuyendo todo aquel que dispersa el logro de ese objetivo- da al tiempo el valor que la gente le otorga;¹⁷¹ de igual modo, la valoración que se hace presente en la selección entre los posibles lugares que amplían el radio de las relaciones sociales determina el carácter de los intercambios básicos y permite destacar el orden que caracteriza al tipo de espacio que se ha producido o alterado socialmente.

Finalmente, sobre el cuarto punto mencionado, el cambio en las direcciones de la movilidad y sus relaciones con el espacio y poder sociales, tenemos que la exploración de algunas características del nuevo orden espacial descrito por ellos permite elaborar una conjetura sobre el alcance que tienen en la formación de un eje potencial del poder político económico en México.

A lo largo del trabajo observamos que las líneas de naturaleza distinta que enlazan entre sí poblaciones y convergen alrededor de las más importantes o más favorecidas constituyen una manera de los contactos humanos. Para la aplicación que se detalló en el último capítulo se extendió un posible paralelismo entre la red de rutas y cierta condición espacial de la red o articulación entre poderes

político económicos locales y uno central o hegemónico, sobre la base de que esa red de rutas de movilidad constituye la expresión geográfica fundamental del Estado.¹⁷²

Con esta significación geopolítica de la red destaca la manera como el poder político económico puede encauzar o imponer un sentido a la organización espacial, y también la orientación geográfica y las líneas maestras o guías que puede seguir el ejercicio de su autoridad con este propósito, si es que lo asume así.

Ciertamente, un eje es diferente de una corriente, y ésta lo es a su vez de una ruta, y ninguno de ellos es igual a la infraestructura del transporte y mucho menos a otras formas distintas de la movilidad, enlace o articulación social. También es claro que el aumento o cambio en los flujos de personas y mercancías hacia ciertos lugares solo señala en parte el éxito y la posible consolidación económica de los mismos. En una palabra, las líneas del poder político económico no son idénticas a la red que forman las rutas de movilidad, aunque expresan su condición espacial.

A través del cambio en la integración del espacio social comunicado en el país, descrito en la primera parte, como repliegue y en la segunda parte como nuevo orden del espacio social, se observa una separación en la continuidad de la movilidad respecto al centro del país y con ello una nueva articulación de la red de rutas y un nuevo peso

específico de cada una de ellas en el conjunto nacional, además de una función centralizadora más completa, porque hace actuar unitariamente al conjunto de rutas y ciudades y particularmente al conjunto de los centros político económicos locales, que la tradicional por parte del centro hegemónico localizado en la ciudad de México.

La manera de estos cambios se inscribe en un contexto que permite encontrar vinculaciones con otras acciones sociales que merecen un examen aparte, como la formación de grupos económico políticos, el crecimiento económico regional, los patrones de identidad étnica y cultural, o el alcance regional de la política de desarrollo que ha orientado a la administración pública del país.

Considerado lo anterior, es posible presentar el perfil de la nueva configuración que resulta según la descripción que sugiere la movilidad. (Véase el mapa Eje potencial del poder en México, en la página 198). Se trata de un cambio en la dirección e intensidad en las corrientes tradicionales de circulación por ruta: la ruta Pacífico norte sustituye en importancia a la del Golfo de México, sin eliminarla la reorienta.

El eje de movilidad que prevalecía, del centro hacia el Golfo, se modifica trasladando hacia el sur, hacia Tabasco, el polo extremo que compartían Tamaulipas y Veracruz. Lo cual asume la función de algo así como un contrapeso del eje Pacífico norte y reorienta las direcciones en

su conjunto. La red de rutas -que por supuesto empalma con cierto aspecto físico espacial de las líneas o redes político económicas, pero no es idéntica a ellas- anticipa algunas acciones que pueden llegar a imprimir una nueva gravitación política económica en el país.

Tomando en cuenta que el sentido básico de la correspondencia entre el cambio en la orientación del poder político económico y el que sucede en la configuración del espacio social es la continuidad del territorio, se tiene que el cambio en esa orientación del poder político económico y el que toma la forma de un repliegue sobre una configuración anterior no altera el sentido homogéneo, indiferenciado, del espacio dominado o social.

Puede ser que coincida el ajuste en el proceso de multiplicación del espacio por efecto del tráfico y tránsito -que identifican el tipo de movilidad estudiado aquí-, que coincida la nueva articulación y dispersión de la movilidad, y la diferenciación o unificación de grupos sociales -y que éstos conserven o no, el carácter unitario de la configuración original. Dicho de otra forma, es posible que el cambio descrito por las rutas de movilidad sea una expresión de la fortaleza, capacidad de adaptación y actualización del Estado mexicano. Y sobre la base de la posibilidad de que ocurra lo anterior, podemos afirmar las siguientes consecuencias.

Frente al cambio que señalan las rutas de movili-

dad en la orientación política económica del poder, el hecho de que la zona de influencia del Pacífico norte -en alineación con la del sureste- adquiera autonomía suficiente para constituir una fuerza competitiva con el centro, sugiere una alternativa extrema: anular la autonomía o aceptar la competencia.

Aún considerando que el surgimiento de un eje potencial del poder político económico es una solución espontánea a la contradicción entre el Estado y la organización espacial de su territorio -que se expresa en el grado de desarrollo de los medios de desplazamiento-, es probable que el alcance de la reordenación del espacio nacional afecte la organización espacial y especialmente la cohesión del centro reforzando ese proceso de autonomía que en los términos de la movilidad se hace evidente.

Notas

- 1 Derwent Whittlesey, Geografía Política, México, Fondo de Cultura Económica, 1948, p. 622.
- 2 "Mientras sea mayor la diversidad de los medios naturales, mayor será la necesidad de articular las diversas partes, y mayor la dispersión entre las regiones favorecidas." Ibid., p. 625.
- 3 Por ejemplo, "La meseta de Oaxaca, similar en carácter a la central, está relacionada con su grande y vecina del norte por rutas fáciles, mientras se considere que las montañas son vías de comunicación. El istmo de Tehuantepec, bajo y saturado de selvas lluviosas, señala la primera línea de debilitamiento hacia el sur. No constituye una línea tajante, sino más bien una zona de separación que reaparece continuamente en las divisiones políticas, en una forma y otra." Ibid., p. 454.
- 4 Por ejemplo en América, cuando los españoles iniciaron su conquista. "Al iniciar sus ataques contra las dos principales potencias indígenas, los conquistadores perseguían el botín. Lo ganaron en abundancia y, además, se consideraron herederos del poder indígena en toda la zona montañosa del oeste de América Latina. Los aztecas y los incas cumplieron cabalmente con el destino de sus asentamientos de meseta, o sea la unificación política de las tierras montañosas circundantes que se alzan sobre la llanura enervantemente tropical." Ibid., p. 455.
El subrayado es mío para destacar que territorios organizados conservan límites coincidiendo en mayor o menor medida con líneas señaladas naturalmente y por encima de cambios que ocurren en el sistema de dominación aunque esto no sucede en términos de la articulación de los componentes del espacio social que han sido objeto de una conquista.
- 5 En México, "Más allá de la meseta, la coherencia es más débil. Hacia el norte las distancias y los desiertos hacen de las más lejanas tierras altas un terreno inseguro. Para reforzar su poder en esta zona, la decadente autoridad española del siglo XVIII envió sus misioneros e hidalgos hacia el norte, con el fin de extender el poder metropolitano." Ibid., p. 454.

- 6 "Mientras la influencia de la frontera desaparece, la de sus secciones perdura. Las minorías seccionales son, por naturaleza opuestas a la autoridad federal." Ibid., p. 624.
- 7 Las minas fueron el motivo principal para abrir el camino de tierra adentro a Santa Fe, San Gabriel del Yunque como se le llamó originalmente. 750 leguas-posta (3 000 kilómetros) sobre las que se construyó la carretera Panamericana actual y que también guió el trazo que sigue el ferrocarril México y Ciudad Juárez: "Lo construyeron -a medias- los ricos mineros colonizadores y lo iniciaron y reiniciaron varios virreyes. La fragorosa geografía del norte mexicano se vió así transitada por caravanas de intrépidos y ambiciosos que iban, como el camino, de mineral en mineral, en busca de fortuna, de hacienda ... o de su tumba."; "La estadística decía: 'dos cristianos muertos por cada legua del camino'...". Ignacio Brambila Bravo, "¿Conocéis el camino a Santa Fé?", Revista México desconocido, México, núm. 115, septiembre de 1986, p.42.
- 8 Idem.
- 9 Puede aceptarse que para el geógrafo "... la inexorable marcha de la tierra a través de causas y consecuencias" sea el principal proceso terrestre, y además que sobre la base de su estudio pueda obtenerse una visión de las fuerzas geopolíticas. Sin embargo, para precisar esa visión es necesario considerar la acción social, la fuerza política que acompaña la "marcha del hombre por la tierra". Véase Derwent Whittlesey, op. cit., p. 642.
- 10 Asimismo, puede emparentar con otros fenómenos que resultan del asentamiento geográfico, de la localización entre grupos sociales en determinadas condiciones geográficas que generan ciertos tipos de cultura o desarrollo cultural.
- 11 También es posible encontrar cierto paralelismo con temas de la economía, como son: planificación, ciclos de la reproducción del capital y de la fuerza de trabajo, participación pública en la producción del transporte e indirectamente de la movilidad; o bien como los estudios que reconocen la influencia de las condiciones de desplazamiento sobre la producción y distribución de bienes, y para la localización de las actividades, así como en el caso de la logística abordada desde una perspectiva industrial.

- 12 Para la sociología, la movilidad social es definida en un sentido vertical u horizontal, es decir en la jerarquía de posiciones sociales, y como un ascenso o descenso; esta posición, sobre todo en su sentido horizontal, se refiere al cambio de lugar y su efecto en la posición ocupada dentro de la escala social.
- 13 Como en el caso de la sociolingüística -y del estudio del papel que desempeña el lenguaje para construir la identidad nacional- que avanza criterios sobre la función del espacio en la creación de una unidad cultural. También desde la perspectiva ambiental del desarrollo, se reconoce el efecto de la movilidad como un poderoso factor en el equilibrio ecológico y la construcción de una alternativa racional de desarrollo.
- 14 "La geopolítica 'clásica' aparece en la historia de las ideas políticas en la fase imperialista del desarrollo del capitalismo. Como teoría política, adopta las categorías generales del pensamiento burgués sobre el Estado 'superclasista' e integrador, intérprete y defensor del bien común social. Pero a diferencia del pensamiento burgués liberal, concibe un Estado interventor, activo, con capacidad de expresar por sobre cualquier otro mecanismo jurídico-político, la voluntad permanente, el destino inmanente de la nación." Antonio Cavalla, et al., La geopolítica y el fascismo dependiente, México, ed. Casa de Chile, 1977, p. 116 y 117. Nicos Poulantzas precisa su definición ideológica de la siguiente manera: "La geopolítica clásica es parte de la ideología imperialista del capital financiero internal. Como tal recoge fuentes del pensamiento feudal reaccionario contra la ideología demoliberal." Apud Antonio Cavalla, op. cit., p. 117.
- Hay que tomar en cuenta además, que "... no puede haber una Geopolítica de aplicación general ... La Geografía como Geografía Política aplicada significa una referencia constante a los hechos y valores geográficos, a las circunstancias políticas, que varían de un caso a otro. Antes, cuando se buscaba una Geopolítica de vigencia general, lo que en realidad se hacía era tomar por Geopolítica la Geografía Política." Otto Maull, Geografía Política, Barcelona, ediciones Omega, 1960, p. 503.
- Y por último se puede precisar con Derwent Whittlesey que "El meollo de la geografía política es el territorio. Cada unidad política consta de una organización territorial basada en un núcleo central en regiones constituyentes o administrativas, en zonas problemáticas, en zonas vulnerables, capitales, puntos estratégicos y fronteras, elementos todos que afectan su pro-

- greso cuando no son vitales para su supervivencia ..." Op. cit., p. 638.
- 15 Ibid., p. 448, 623, 120 y 447.
- 16 Habría que ahondar en el estudio del pensamiento geográfico desde esta perspectiva política, donde destacarían autores como Mackinder, Kjellén, Ratzel, Haushofer y de la Blache.
- 17 Derwent Whittlesey, op. cit., p.624
- 18 Entrevista con Carlos Antonio Aguirre Rojas.
- 19 Sobre la importancia de las comunicaciones en la estructura política del Estado, véase Derwent Whittlesey, op.cit., p. 629.
- 20 Jean Labasse, L'organization de l'espace. Eléments de géographie volontaire, París, Hermann, 1971, p. 143 y 152.
- 21 Derwent Whittlesey, op.cit., p. 29 y 625. Como establece este autor, la importancia de las comunicaciones en la cohesión social en general es la misma que la de las rutas de movilidad en la estructura política del Estado.
- 22 Ibid., p. 631.
- 23 Entre quienes han abordado este problema se encuentran Tucídides, Hipócrates, Platón, Aristóteles y Estrabón; Jean Bodin, Hobbes, Spinoza y Leibniz; B. Varen y Montesquieu. Hans W. Weigert, Geopolítica. Generales y geógrafos, México, Fondo de Cultura Económica, 1943, p. 91 a 95.
- 24 "Apreciando los problemas con gran perspectiva, se debe considerar que la significación política de una zona cualquiera tiene una relación muy definida con su clima, su morfología, sus recursos naturales. Esta relación permanece sin modificaciones, con la única excepción de que cambie la importante capacidad del hombre para utilizar, y enfrentarse, a los progresos y retrocesos naturales, y de ese modo los altere en gran medida." Derwent Whittlesey, op. cit., p. 638.
- 25 Ibid., p. 646.
- 26 La síntesis entre "... hombre y espacio (es) necesaria para la formación del Estado.", pues "El suelo, el

- espacio, es el elemento último e imprescindible de un Estado." Otto Maull, op. cit., p. 21.
- 27 Conviene notar que la política y el proceso económico marcan ritmos distintos a la circulación y con ello quiebres o giros en el comportamiento de la movilidad que no siempre coinciden con exactitud. La precisión de los límites entre los períodos mencionados requeriría un análisis histórico de su coincidencia o de la determinación original de uno u otro elementos en los cambios de la movilidad social.
- 28 "Muchos de los antiguos caminos romanos están destinados hoy al tráfico principal y el sistema de su trazado, establecido por los romanos (caminos radiales en cada tierra llana, unidos por rutas de tránsito a través de las tierras altas intermedias), se mantienen hoy (el autor escribe en 1939) sin cambio, excepto en lo que respecta a las nuevas vías que unen a las ciudades posteriores a la época romana y a cierta tendencia a someterse más estrechamente a las sinuosidades del terreno que la que había entre los romanos." Derwent Whittlesey, op. cit., p. 120.
- 29 "Desde el comienzo (de la administración colonial española) fue evidente que la América del Norte y la del Sur estaban muy separadas y sus vías de acceso tan alejadas que forzosamente debían ser gobernadas diferentemente. A este fin se constituyeron dos "virreynatos", cada uno a cargo de un virrey. Debido a que el oro y la plata eran los principales recursos naturales buscados por España, y a consecuencia de que las fácilmente unificadas mesetas de México y Perú constituían las principales zonas productoras de ellos, los virreynatos quedaron formados, tanto literal como legalmente, sobre las minas de los imperios indígenas que hallaron Cortés y Pizarro en esas regiones." Ibid., p. 442.
- 30 Ibid., p. 448.
- 31 Ibid., p. 448 y 623.
- 32 "La acción de los colonizadores españoles consistió inicialmente en ampliar las veredas para convertirlas en caminos de herradura, por donde pudieran transitar las bestias traídas del viejo mundo y posteriormente los carros y carretas. Una segunda etapa la constituye, la apertura de nuevas vías de interés económico. Así, durante los 3 siglos de dominación española, se construyeron un total de 26,107 kms." SCT, Dirección General

del Autotransporte Público Federal, Apuntes para la historia del autotransporte, México, noviembre de 1982, p. 7.

33 Idem.

34 Cfr. Diego D. López Rosado, Historia y pensamiento económico de México, México, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, tomo III, 1969, p.15, mapa: "Rutas y Centros Comerciales. Epoca Prehispánica".

35 "Se pueden clasificar los caminos de la Nueva España en tres grandes grupos:

I. Caminos longitudinales:

1. De México a Santa Fe de Nuevo México, pasando por Durango.
2. De México a Guatemala, pasando por Oaxaca.

II. Caminos transversales:

1. De México a Veracruz, pasando por Jalapa.
2. De México a Veracruz, pasando por Orizaba.
3. De México a Acapulco, pasando por Cuernavaca y Chilpancingo.
4. De Zacatecas a Nuevo Santander.
5. De Valladolid a Colima.
6. De Durango a Mazatlán.

III. Caminos secundarios:

Eran la prolongación de los anteriores o los vecinales que con ellos entroncaban." Ibid., p.24.

"Reafirma y corrobora este panorama de los caminos ..., esta interesante cita de Humboldt: 'Los caminos de México, o están trazados en la mesa central desde Oaxaca a Santa Fe, o se dirigen desde la altiplanicie hacia las costas. Los primeros mantienen la comunicación entre las ciudades colocadas sobre el lomo de las montañas, en la región más fría y poblada del reino; los segundos están destinados al comercio con el extranjero, a las relaciones que subsisten entre el interior y los puertos de Veracruz y Acapulco, y además facilitan el cambio de los productos entre la mesa central y las llanuras ardientes de la costa.

Desde México a Santa Fe pueden circular carruajes, en una longitud que sería más grande que la cordillera de los Alpes si ésta se prolongara sin interrupción desde Ginebra hasta las costas del Mar Negro.

Los caminos que desde la mesa interior se dirigen a las costas, y que yo llamo transversales, son los más penosos y merecen principalmente la atención del gobierno, son naturalmente los más frecuentes. Los metales

preciosos, los productos de la agricultura y los géneros de Europa y Asia que anualmente se cruzan por estas dos vías, son de un valor total de 64 millones de pesos'." Ibid., p. 24 y 25.

"El camino de México a Veracruz y con menor importancia el de Acapulco, merecieron la mayor atención del gobierno virreinal,..: este último dejó de utilizarse después de la independencia. Le seguían en importancia el de México a Durango, el de Durango a Coahuila, que seguía dos rutas: una directa y otra por Zacatecas y Fresnillo, y el camino de Chihuahua a Santa Fe. 'Estos caminos, señalados y trazados por Humboldt, siguen siendo los principales medios de comunicacación de la época independiente'." Ibid., p. 47.

36 Ibid., p. 48.

"Para el año de 1865, la red troncal de caminos era la siguiente:

México-Puebla-Jalapa-Veracruz
 Oaxaca-Perote-Jalapa-Veracruz
 México-Querétaro-Guanajuato-Lagos (por Silao y León)-
 Guadalajara-San Blas
 México-Cuernavaca
 México-Toluca
 México-Tulancingo-Apam

A partir de entonces, la red troncal comenzó a ampliarse considerablemente hasta llegar, en 1876, a contar con los siguientes caminos:

México-Puebla-Jalapa-Veracruz
 Orizaba-Córdoba-Veracruz
 Tehuacán-Oaxaca-Puerto Angel-Esperanza
 México-Pachuca-Tulancingo-Tuxpan
 Huejutla-Tampico
 Ometusco
 México-Querétaro-San Luis
 Victoria-Matamoros
 Monterrey-Piedras Negras-Matamoros
 Aguascalientes-Zacatecas-Durango-Mazatlán
 Ciudad del Maíz-Tampico
 Guanajuato-Lagos-Aguascalientes
 Jalapa-Tampico
 México-Cuernavaca-Chilpancingo-Acapulco
 México-Toluca-Morelia
 Zapotitlán-Colima-Manzanillo
 Guadalajara-San Blas
 Zihuatanejo
 Tonalá-San Cristóbal-San Juan-Frontera
 Campeche-Calkiní-Mérida-Progreso." Idem.

- 37 Y también se advierte que de hecho sólo se dió atención a los caminos que apoyaban el trayecto de ferrocarril que se estaba construyendo. Ibid., p.49.
- 38 Aquí se ve la conveniencia de no sujetar el análisis de lo vigente exclusivamente a la actualidad.
- 39 Mayor información sobre los efectos ambientales que provoca la construcción de carreteras (infraestructura en general) puede verse en René Girard "Impactos de las vías terrestres sobre el medio ambiente", 1980, manuscrito inédito, y en Jorge A. Lizárraga Rocha, "Definición de criterios para evaluar, prevenir y mitigar impactos ambientales producidos por la construcción de carreteras." Elaborado para la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, México, diciembre de 1981.
- 40 Angel Bassols Batalla, "Consideraciones Geográficas y Económicas de las redes carreteras y vías férreas de México", Revista Investigación Económica, México, UNAM, primer trimestre de 1959, vol. XIX, núm. 73, p. 45.
- 41 "Cuando el capitalismo nacional recibió como consecuencia de la Revolución Mexicana un poderoso impulso, a causa de la reforma agraria, del aumento en las inversiones tanto propias como extranjeras, por la intervención reguladora del Estado, la nacionalización posterior de los ferrocarriles y el petróleo, el incremento de la educación popular, etcétera; cuando la paz volvió a reinar en México y despues de haber luchado por sus derechos los hombres volvieron al trabajo, cuando se empezaron a llevar a cabo los proyectos de irrigación y progresó la industrialización del país, cuando las regiones geoeconómicas prosperaron y crecieron las ciudades, entonces el transporte por ferrocarril resultó insuficiente para satisfacer las nuevas necesidades. Como consecuencia inevitable de todo lo anterior surgió la 'Era de las carreteras', las cuales hasta ese momento prácticamente no existían. Al principio, pues, los buenos caminos necesitaban complementar la labor del ferrocarril, aunque más tarde se convirtieron en sus competidores. (Y posteriormente los sustituyeron prácticamente)." Angel Bassols Batalla, "Bosquejo histórico-geográfico del desarrollo de la red de caminos en México", Revista Investigación Económica, México, UNAM, cuarto trimestre de 1959, vol. XIX, núm. 76, p.659 y 660.
- 42 "La pacificación parcial de la República, en 1921 per-

mitió ya que se tomarán medidas concretas de ampliar a los autotransportes. Aunque eran muy escasos los recursos de que entonces se disponía para invertir en comunicaciones de nuevo tipo. En 1923-1924, .., se pavimentaron más de 50 Kms. de las calzadas del Distrito Federal; se petrolizaron 60 kilómetros de caminos foráneos; se hicieron trabajos de conservación en 850, reconocimiento para 180, y el estudio de 229 Kms. para futuras carreteras.

...

En 1925 la red de carreteras de ninguna manera podía satisfacer las necesidades del país. Había en la República 209 Kms. de terracerías, 245 revestidos y sólo 241 pavimentados, lo cual hacía un total de 695 kilómetros de rutas a cargo de la Dirección Nacional de Caminos ... (Datos de la antigua SCOP). Ibid., p. 661. Como señala este mismo autor en su trabajo, "Consideraciones Geográficas y Económicas de las redes carreteras y vías férreas de México", cit., p. 79 y 61: la importancia de las carreteras rebasó la competencia que significaron en un primer momento los ferrocarriles y en algunos casos liquidaron casi completamente el transporte marítimo. La conclusión que plantea en el sentido de que: "... los diversos medios de transporte que se han ido sucediendo en el país a través del tiempo, sirvieron y sirven en buena medida, a las circunstancias específicas de esa realidad económica", es compartida por Derwent Whittlesey como se ve en la siguiente cita: "El poblamiento por los europeos del más coherente de los continentes, norteamérica, fue impulsado y llevado a feliz término durante la edad del ferrocarril. Centro y Sudamérica fueron ocupadas por los europeos un siglo antes que Norteamérica y los esparcidos establecimientos de la periferia, nunca se pusieron en contacto debido a la tenaz oposición que ofrecía la naturaleza del interior a la construcción de líneas ferroviarias. En la América de habla inglesa existen dos grandes unidades políticas, mientras hay veinte en el resto del continente." Op.cit., p. 23. Y agrega, más adelante, "En la revolución económica el cambio en los transportes y de otros aspectos técnicos fortalecieron los nexos de unión entre las diferentes partes del país (se refiere a los Estados Unidos)." Ibid., p. 25.

- 43 "... tuvieron los gobiernos emanados del movimiento reivindicador que enfrentarse después de la Revolución al grave problema de reestructurar y plantear sobre nuevos fundamentos la política de comunicaciones." Angel Bassols Batalla, "Bosquejo histórico-geográfico del desarrollo de la red de caminos en México", cit., p. 660

y 661.

"La pacificación parcial de la República, en 1921, permitió ya que se tomaran medidas concretas de impulso a los autotransportes." Ibid., p. 661.

"Pueden señalarse los años 1925-28 como el comienzo de esa nueva época. Fue alrededor de esas fechas que el presidente Elías Calles y otros funcionarios dieron los primeros pasos para que, abarcando extensiones considerables, fueran trazados de nuevo y pavimentados los viejos caminos carreteros de México. Se expidieron leyes que eran necesarias para reglamentar y poner orden en el hasta entonces caótico tránsito por las vías generales de comunicación; se creó la Comisión Nacional de Caminos, integrada por dos representantes del Ejecutivo Federal y un tercero de los particulares interesados." Ibid., p. 660.

Entre los efectos inducidos por las carreteras "Un acontecimiento importante fue la inauguración, en esa época, de los primeros caminos pavimentados que unían entre sí poblaciones de relevancia geoeconómica, los cuales por sí mismos abrían una nueva era en materia de comunicaciones terrestres. Estas carreteras a pesar de no ser muy largas, vencían en su trayecto obstáculos naturales tremendos, cruzaban accidentados terrenos y corrientes de agua, y en fin, demostraban que con los adelantos técnicos modernos, el hombre puede superar las dificultades opuestas por la naturaleza y lanzarse a una nueva y gran aventura, la de comunicar por medios avanzados distintas regiones del país." Ibid., p. 663.

44 "En muchos desiertos, montañas y estepas, las carreteras cuestan menos que los ferrocarriles y el automóvil ha dado una nueva significación a los caminos por primera vez desde que los romanos hicieron de ellos su principal instrumento político ... Hasta ahora ha habido una fuerte tendencia de los Estados a establecer un sistema de caminos esencialmente paralelos al de los ferrocarriles ya construidos en vez de abrirlos por aquellos lugares aún no cruzados por otros medios de comunicación." Derwent Whittlesey, op.cit., p.26.

45 "La crisis económica que sacudió al mundo de 1929 a 1933 también influyó negativamente en el cumplimiento del programa nacional de comunicaciones; por ello las cifras de 1933 en la rama de caminos no fueron impresionantes comparadas con la similares de 1928: 1 602 KMs. de terracerías, 793 revestidos y 683 pavimentados (o sea un total de 3 077 kms. de caminos de estas clases). Como es fácil notar, debido a la crisis, se hizo hincapié entonces en las labores de terracería y reves-

timiento, abandonáanse prácticamente los trabajos de pavimentación, cuya realización exigía enormes gastos de equipo y personal experimentado, elementos con que el país no contaba en escala suficiente." Angel Bassols Batalla, "Bosquejo histórico-geográfico del desarrollo de la red de caminos en México", cit., p. 663 y 664.

"El año 1934 puede señalarse como inicio del más reciente período (desde la perspectiva del autor en 1959) de intenso trabajo y de cuantiosas inversiones en la construcción de carreteras modernas. Mientras que en 1925-31 se gastó en caminos ... un promedio de 11.5 millones y en 1932-33 de 15, en el año de 1934 se destinaron para esta actividad la suma de 19.5 millones de pesos. El resultado fue inmediato: en tanto que el número de kilómetros con terracerías aumento sólo en poco más de 180 y el de revestidos en 500, el total de carreteras pavimentadas pasó de los 638 que hemos mencionado a 1 183 kilómetros en 1934." Ibid., p.664.

- 46 "La construcción de carreteras, particularmente en regiones del país en donde más facilitarían la distribución de los productos nacionales, fue considerada, por el PNR como necesidad urgente en la estructuración económica y social del país. El sistema ferroviario abrirá a la comunicación regiones fértiles aisladas del resto de las redes de comunicación.

Teniendo en mente este fin, se estableció un mínimo a gastar en la construcción de vías férreas durante el período sexenal (60 millones de pesos), la marina mercante nacional sería expandida mediante la compra de barcos y el reacondicionamiento de puertos y litorales, se daría asistencia a las cooperativas de estibadores, a las organizaciones de trabajadores, constructores de buques y a los pescadores, con el fin de nacionalizar el control de las líneas navieras, la industria y las operaciones en los astilleros." Leopoldo Solís, Planes de desarrollo económico y social en México, México, SEP Setentas, 1975, núm. 215, p. 24.

- 47 Ibid., p. 195.

- 48 Angel Bassols Batalla, "Bosquejo histórico-geográfico del desarrollo de la red de caminos en México", cit., p. 688.

"La creación de la infraestructura básica fue un asunto de primera prioridad durante los gobiernos de Cárdenas y Avila Camacho, los cuales destinaron más de la mitad de inversión total al desarrollo de este sector." Leopoldo Solís, op. cit., p. 195.

El segundo Plan sexenal de 1941-1946, aunque tuvo un alcance político limitado, consideraba los siguientes aspectos en materia de transporte y comunicación:

"... acceso a las zonas con recursos naturales, consolidar la integración cultural de los habitantes del país, aumentar la producción y la eficacia de los servicios de movilización y distribución de productos mediante el establecimiento y mejora de las comunicaciones y transportes ..." Leopoldo Solís, op.cit., p. 39.

Para conseguir lo anterior, se desarrollarían programas tendientes a 1) conservar las obras ejecutadas, 2) facilitar la comunicación aérea de zonas aisladas, 3) modernizar a los ferrocarriles, 4) impulsar la fabricación nacional de aeroplanos y sus partes y 5) acondicionar las vías fluviales. Tomado de Idem.

Resulta de interés que en 1943 la extensión de la red de carreteras era de 15,246 kilómetros, o sea, 23 veces más larga que en 1925-1928. Además, para 1943, la inversión destinada a la ampliación de vías férreas fue sólo el 22% del total dedicado a caminos por parte del Gobierno Federal. Datos tomados de Angel Bassols Batalla, "Bosquejo histórico-geográfico del desarrollo de la red de caminos en México", cit., p. 667 y 668.

- 49 Esta misma orientación se aprecia sobre todo en las cantidades de inversión bruta destinada a las comunicaciones y transportes que si bien disminuía su porcentaje de participación respecto a la inversión territorial total, en los años de Ruiz Cortines tendieron a aumentar su significación.

Este porcentaje fue del orden del 27.9% para los años de 1939-1950 y del 22.7% para los años de 1953-1958. (Tomado del trabajo citado de Leopoldo Solís, p. 66).

Según el trabajo de Angel Bassols Batalla "Bosquejo ...", cit., p. 672 y 673, en 1952 el total de inversiones en carreteras fue de 589 millones de pesos (204 aportados por la federación y 19 por los estados), contra los 223 invertidos en 1946 (en 1952, el número total de kilómetros de carreteras con que contaba el país era de 23 925).

Así, "Las comunicaciones y los transportes concentraron poco más de una tercera parte de la inversión territorial bruta hasta 1943; perdieron significación desde 1944, llegando, cuatro años más tarde a representar menos de una cuarta parte de la inversión total. Pero las considerables inversiones del sector público, especialmente en 1950, habían permitido que las inversiones en comunicaciones y transportes tendieran a aumentar en cuanto a su significación con respec-

to a la inversión total, aún cuando no alcanzaban todavía los niveles de diez años antes". Leopoldo Solís, op.cit., p.59.

Por otra parte, las directrices de la política de comunicaciones y transportes podrían resumirse en los siguientes diez puntos: 1. Terminar los caminos en proceso de construcción, 2. Unir las regiones hasta hoy (entonces) aisladas y sin vías de comunicación, 3. Acelerar el ritmo de construcción de carreteras transversales, 4. Construir en cada caso el tipo de ruta más apropiada a las necesidades de la zona ..., 5. Construir las obras en el mínimo tiempo, 6. Mejorar los caminos ya inadecuados y convertirlos en carreteras buenas, 7. Estudiar la conservación adecuada de la red de carreteras, 8. Estimular la cooperación con los gobiernos de los estados, 9. Aumentar la participación del Comité de caminos vecinales, con lo que se incrementará también la participación de los particulares, 10. Intensificar la construcción de puentes en los caminos." Ibid., p. 66.

- 50 Entre los resultados que lo ilustran de esta manera destaca que "a fines de 1953 existían 25 273 kilómetros de caminos federales y estatales a cargo de la D. N.C., de ellos 16 744 eran pavimentados (67% del total), 6 404 revestidos (25%) y 2 045 (8%) de terracerías. En esta suma, quedaba poco más de 25 mil kms., un 46% correspondía a carreteras construidas por la Dirección General de Caminos en cooperación con los estados (50% de las inversiones) y el restante 54 a caminos federales (nacionales)... en los caminos a cargo de los estados había entonces un 16% con terracerías, un 39% revestidos y sólo 43.5% ya pavimentados, las cifras respectivas en los federales eran: de terracerías 2%, revestidos 23.5% y cubiertos con pavimento ... 84.5% ..." Angel Bassols Batalla, "Bosquejo ...", cit., p.677; véase también la p. 673.
- 51 Leopoldo Solís, op.cit., p. 74, 90 y 188, cuadros 9, 14 y 40.
- 52 Jorge A. Vivó Escoto, La conquista de nuestro suelo, México, UNAM, 1983.
- 53 Véase el cuadro comparativo del destino de la inversión pública en México de 1925 a 1976, en James W. Wilkie, La Revolución mexicana (1910-1976). Gasto federal y cambio social, México, Fondo de Cultura Económica, 1978, p. 528.
- 54 Alejandra Moreno Toscano y Enrique Florescano, El sec-

tor externo y la organización espacial y regional de México (1521-1910), Puebla, Universidad Autónoma de Puebla, 1977, p. 11 y 13.

- 55 "El concepto de espacio en Egipto, determinó sus formas de arte, política, historia; dió lugar a una imagen de un mundo longitudinal, dirigido a lo eterno. En Grecia, dió lugar a una de un mundo punctiforme (sic.), vertido a lo presente. En occidente, a una de un mundo sin límites, dirigido a lo 'infinito'. En este último, el concepto de espacio 'creciente' es producto de su misma manera de pensar. Mientras Roma extendió su mundo como en un algo limitado; Occidente, lo hizo como en un 'infinito'. Por eso Occidente ha ido tratando de ocuparlo todo ..; ha dominado ya casi toda la tierra y la ha 'empequeñecido' con sus medios de locomoción." Alberto Escalona Ramos, Geopolítica mundial y geoeconomía. Dinámica mundial, histórica y contemporánea, México, ediciones "Ateneo", 1959, p. 54.
- Para una visión rigurosa de los conceptos de espacio en la historia véase David Harvey, Teorías, leyes y modelos en geografía, Madrid, Alianza, 1983, p. 205 a 210.
- 56 Alejandra Moreno Toscano y Enrique Florescano, op. cit., p. 1.
- 57 "... las ideas que forman una nación no surgen por agregación o amontonamiento sino como consecuencia de los problemas enfrentados en común y muy especialmente, por oposición a una fuerza agresiva. Mackinder ve confirmada esta apreciación en los casos de Inglaterra, surgida en los enfrentamientos de las invasiones danesas y normandas; de Francia, en que la concepción 'nacional' emerge de las luchas comunes de francos, godos y romanos, primero contra los hunos y después contra Inglaterra, y la noción de cristiandad, nacida en los albores de la era actual frente a las persecuciones del Imperio romano y, en el medievo, cristalizada más aún en las cruzadas." Antonio Cavalla, op. cit., p. 20 y 21.
- 58 "En la época moderna el primer caso importante de reorganización general del mapa político ocurrió cuando tuvo lugar la esencial reorganización política de Francia durante la gran Revolución, porque las 57 antiguas provincias, con sus diferentes extensiones y sus diversos sistemas jurídicos, privilegios y obligaciones, fueron sustituidos por 83 departamentos de casi igual tamaño. Cada uno de éstos, comprendía teóricamente un número igual de subdivisiones, y su ciudad capital se

encontraba a una jornada a caballo de cualquiera de sus fronteras. En este proceso de reforma, muchos de los antiguos límites fueron alterados, aunque pocas de las barreras naturales permanecieron sin modificación. Este franco reconocimiento de la importancia de las comunicaciones en la estructura política del Estado, aunque doctrinaria, es un notable ejemplo de que los principios teóricos de gobierno hayan sido puestos en práctica. Con el fin de borrar la memoria de las desaparecidas provincias, en la medida en que fuera posible, los nuevos departamentos recibieron nombres derivados de ríos, montañas y de otros elementos naturales locales." Derwent Whittlesey, op.cit., p.629, subrayado mío.

- 59 "El conjunto de los medios de transporte brinda a la ciudad un arsenal de armas idóneas para implantar un señoría sobre la región ... y para la creación de las redes y seguidamente de la organización regional." Pierre George, Geografía urbana, Barcelona, editorial Ariel, 1974, p. 281.
- 60 "En general, el Estado se opone al individuo por cuanto dicta órdenes, leyes que afectan a éste, fija impuestos e impone el servicio militar y la participación en la defensa del territorio aún a costa de la propia vida, todo ello basándose en su constitución (cuando la tiene), pero también en la fuerza, con la cual apoya el derecho y, en ocasiones, la injusticia." Otto Maull, op. cit., p. 20
- 61 Dice J. Vicens V.: "Las rutas naturales, terrestres o marítimas favorecen la expansión de los núcleos geohistóricos." Alberto Escalona Ramos, op. cit., p. 72.
- 62 "La construcción de rutas artificiales permite la conservación de las formas estatales que han engendrado 'las rutas naturales'. Como ejemplo puede ponerse el de Francia a partir de Enrique IV y Luis XIV."
"El dominio de la ruta: ferroviaria, carretera, fluvial, marítima, telefónica, etc. por un Estado cualquiera significa, en general, subordinación económica o vasallaje político de quien lo experimente." Y por lo tanto, "Las rutas favorecen el mantenimiento de los Estados". Ibid., p. 73 y 75.
- 63 Se estableció una jefarquía de provincias administrativas que debía ir paralela a la eclesiástica, pero no fue así. No coincidieron.
"Los orígenes jurídicos de estas divisiones inarmóni-

- cas resultaron ser después una magnífica fuente de autoridad en el caso de las subsecuentes disputas de fronteras entre los Estados separados del Imperio español. Las dificultades surgidas con la administración multiforme fueron aumentadas por los cambios de las líneas fronterizas ocurridas a intervalos frecuentes." Derwent Whittlesey, op. cit., p. 450; Edmundo O'Gorman, Historia de las divisiones territoriales de México, México, Porrúa, 1948, p. 149.
- 64 "Las rutas conservan al Estado, el 'dominio de la ruta' es, a menudo, la base de la subsistencia de un Estado (casos de Portugal y Holanda en los siglos XVI y XVII y de Inglaterra en el XVIII y XIX; el poder de ésta se basó en el dominio de casi todas las grandes rutas marinas y de puntos estratégicos como Gibraltar, Suez, Buena Esperanza, Adebk, Singapur, Malvinas, etc.)." Alberto Escalona Ramos, op. cit., p. 72. "Las rutas tienen un valor económico esencial y, por tanto, político y geopolítico, lo mismo en lo interno que en lo externo." Idem.
- 65 Jean Labasse, op. cit., p. 123.
- 66 La concepción de la movilidad incluye valores colectivos, criterios para discernir lo conveniente, maneras de entender la responsabilidad para actuar mejor, y también un reconocimiento de la posibilidades (o de la capacidad potencial) para alcanzar objetivos más amplios) de la movilidad para conseguir nuevas finalidades o conservar de manera persistente las formas de desplazamiento o bien, provocar su alteración para que se adecue mejor a las necesidades.
- 67 Entrevista con Carlos Antonio Aguirre Rojas.
- 68 Además de los límites políticos mencionados, el avance tecnológico impone otro tipo de restricciones, y aunque permita superar barreras antes infranqueables hace necesario enfrentar otros obstáculos y límites desapercibidos hasta entonces. No se trata de un caso excepcional en el hecho de que la política y el desarrollo marquen ritmos distintos a las actividades.
- 69 Como lo ilustra Pierre George al hablar de las posiciones para el contacto humano: "Las posiciones costeras forman parte de la categoría general de las posiciones de contacto. Contacto entre dos medios de circulación, que requieren técnicas distintas, y contacto entre zonas de distinta producción, más o menos complementarias, tales como el continente y el mar, y, allende el mar, los países de ultra mar." Op. cit., p. 70.

- 70 Como puede verse por ejemplo en las distintas relaciones entre el espacio físico y la sociedad. Enormes obstáculos naturales han servido como marco del desarrollo o estancamiento social.
- 71 Pierre George, op. cit., p. 252 a 272.
- 72 Derwent Whittlesey, op. cit., p. 369.
- 73 Pierre George, Geopolítica de las migraciones, México, Dirección General de Intercambio Académico, UNAM, 1985, p. 21 a 24.
- 74 "Constituyen la excepción los países muy extensos, donde los medios de locomoción clásicos han dejado de responder a las necesidades de la hora actual, pues en ellos el cálculo ha de basarse en la duración del enlace aéreo, que nos da un radio de más de 500 kilómetros." Pierre George, Geografía urbana, cit., p. 270.
- 75 "Es sorprendente, con todo, observar que mientras las condiciones naturales permanecen inmutables, las redes de transporte y la intensidad del tráfico pueden variar sensiblemente en un breve lapso de tiempo; he ahí un indicio de que el sistema regional montado sobre la ciudad es susceptible de modificación." Ibid., p. 272.
- 76 "Gran Bretaña es el principal ejemplo de ese sistema imperial de estaciones." Derwent Whittlesey, op. cit., p. 86.
- 77 "... cada Estado se ve obligado a convertir la conservación y acrecentamiento de su situación como potencia, en el objetivo central de su política exterior." Antonio Cavalla, op. cit., p. 37 (citando la opinión de Spykman).
- 78 Derwent Whittlesey, op. cit., p. 23.²
"holanda abarca menos de 33,000 km² y Bolivia más de 1,000,000. Sin embargo, la primera es mucho más fuerte." Idem.
- 79 "La extensión ideal del Estado varía de acuerdo con la eficacia de las comunicaciones, el nivel de la técnica y el ecumene." Ibid., p. 36.
- 80 Ibid., p. 152.
"Las líneas de transporte eficientes consolidan las unidades políticas, bien sean el Imperio romano o los Estados Unidos de América. La falta de fáciles medios

de comunicación es fuente de debilidad política, cualquiera que sea la densidad de población ..." Ibid., p. 23 y 24.

81 Ibid., p. 642.

82 Ibid., p. 447.

83 Ibid., p. 20 y 623.

84 Fernand Braudel, L'identité de la France, París, Arthaud-Flammarion, tomo III, 1968, p. 227.

85 Ibid., p. 228.

86 Idem.

87 Ibid., p. 230.

La función del transporte consiste en la integración social y natural dentro de ámbitos geográficos amplios. Esta función se cumple a través de : 1) el desplazamiento de personas y mercancías, lo cual lo convierte en factor de localización de las actividades y, por tanto, de la evolución de los grupos sociales en el espacio; y 2) la contribución a la valorización de los recursos naturales distantes, con lo cual propicia la integración espacio temporal de las economías regionales." Kurt Leibbrand, "Les transportes dans la grand ville, vus par l'ingenieur" en: Los transportes de la gran ciudad, Barcelona, Instituto de Ciencias Sociales, 1974, p. 51.

88 En lo económico se expresa como continuación del proceso productivo al interior del proceso de circulación de mercancías cumpliendo los objetivos de este último proceso. (Carlos Marx, El Capital, México, Fondo de Cultura Económica, tomo II, 1972, p. 135). Su peculiaridad consiste en que el desplazamiento es consumido en el momento mismo en que se produce: en la industria del transporte "... se paga y se consume el mismo proceso de producción y no un producto separable de él". Ibid., p. 51.

89 Derwent Whittlesey, op. cit., p. 21.

90 Por ejemplo, "La movilidad de la población urbana tiene dos manifestaciones, a saber, la inestabilidad en el alojamiento -que puede ser más o menos acentuada- y la migración diaria de la población activa." Pierre George, Geografía urbana, cit., p. 230.
Las características del proceso social que correspon-

den con esta delimitación del ámbito urbano, están asociadas con la dinámica de la vida diaria de los habitantes de conglomerados urbanos, por ejemplo, la separación funcional entre lugares, siendo cada vez mayor, provoca la simultaneidad de movimientos de naturaleza idéntica, correspondiendo con un cierto tipo de división y especialización del espacio concentrado en las ciudades. Resulta útil destacar que las manifestaciones de la movilidad pueden distinguirse según el ámbito urbano o el interurbano de sus propósitos y características. Sin embargo, como lo urbano extiende su influencia más allá de sus límites físicos, y por otra parte, como los grandes ejes de paso o rutas condensan el efecto difusor que caracteriza a los centros de fuerza (centros urbanos) imprimiendo un orden al espacio producido socialmente; de acuerdo con lo anterior, las características de la movilidad sólo se diferencian de una manera formal en estos dos ámbitos, pues además, resultan uniformes, indiferenciables, por su capacidad cohesionadora.

- 91 Gustavo Garza, "Dinámica industrial y perspectivas de la descentralización" en: Revista Diálogos, México, El Colegio de México, vol. 21, núm. 11, noviembre de 1985, p. 4.
- 92 Para el transporte de carga se incluye en algunas estadísticas una novena ruta, la llamada Costera del Golfo, que sigue tramos de la ruta Norte oriente y Sureste.
- 93 Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles, A.C. (AMDA), Cifras. Diez años del sector automotriz en México, 1971/1982, México, AMDA, 1983, p. 42. Véase también el cuadro 1.1 Extensión de la red de carreteras de 1925 a 1986 en México, del Anexo.
- 94 AMDA, op. cit., p. 42.
- 95 Ibid., p. 45.
- 96 Ibid., p. 43
- 97 SCT. Dirección General del Autotransporte Público Federal, Capítulo XI del Reglamento del capítulo de explotación de caminos de la ley de vías generales de comunicación que trata del peso y otras características de los vehículos, México, abril de 1981, p. 41, Mapa 2.2 Clasificación de los principales caminos de jurisdicción federal. Este mapa se reproduce en la página 143 del presente trabajo.

- 98 "Así como el telégrafo sirve a la organización de los ferrocarriles, la radio es indispensable para los aeroplanos ... En la medida en que el saber es poder, la comunicación por radio es un medio para coordinar las distintas partes de un Estado y una nueva arma en manos de los gobiernos." Derwent Whittlesey, op.cit., p. 36.
- 99 Valentín Ibarra Vargas "El transporte Municipalizado en la Ciudad de México y sus Nuevas Condiciones en la Situación Económica Actual" en: El desarrollo urbano en México. Problemas y Perspectivas, México, Programa Universitario Justo Sierra, UNAM, 1984, p. 218.
- 100 Una perspectiva que permite apreciar el efecto que provoca la vialidad y los vehículos de transporte en las relaciones interurbanas que se establecen en el Valle de México, es la siguiente:
 La infraestructura vial primaria carece de numerosos segmentos en vías de acceso controlado como en la red de ejes viales. Es un hecho, se afirma, que la falta de continuidad en la red vial primaria de la zona metropolitana provoca graves problemas. Además, considera necesario apoyar la complementación en la infraestructura básica, principalmente en vías de acceso controlado, los ejes viales y la integración de la vialidad coincidente entre el Distrito Federal y el Estado de México, todo ello para poder lograr la optimización del sistema de transporte.
 Se dice que deberá construirse un sistema de libramientos carreteros y ferroviarios que evite el recorrido innecesario por la zona metropolitana de la ciudad de México, y comunique entre sí a las principales ciudades de la región, evitando el problema de congestión y la pérdida de tiempo en los recorridos. También se estima necesario establecer un sistema de enlace vial que facilite la comunicación interurbana y sub-regional contribuyendo al desarrollo de las áreas rurales y a la desconcentración de las actividades de la zona metropolitana. Según el documento: Versión preliminar del programa de ordenación territorial de la región centro del país y la zona metropolitana de la ciudad de México, elaborado por la Comisión de conurbación del Centro del país, México, 1985, sin páginas.
- 101 Los objetivos explícitos, o implícitos, consisten en ligar las capitales entre sí con la capital federal, ligar los puntos del litoral con las regiones productoras del interior, los centros económicos -de procesamiento o transformación industrial- con los centros productores de materias primas, etcétera. Con esta

- preocupación por ligar largas y medias distancias, fue relegado a segundo plano el problema de los enlaces locales y más aún, no fueron considerados como problemas los relativos a las repercusiones locales de la inversión en carreteras de largas distancias. Esto significa que muchas veces la ausencia de atención sobre las repercusiones locales de las inversiones en carreteras provoca graves problemas de desarticulación económica que ocurren en muchas regiones o pequeñas ciudades. Joseph Barat, "Transporte e ecología", Revista de administração municipal, Río de Janeiro, año XX, núm. 119, julio-agosto de 1973, p. 22 y 23.
- 102 J. M. Thomson, Teoría económica del transporte, Madrid, Alianza, 1976, p. 45 y 46.
- 103 André Gorz, "La ideología social del coche", en El viejo topo, México, núm. 23, agosto de 1978, p. 4 a 7.
- 104 "Todos los Estados que sufren por el hecho de que cuentan con un ecumene pequeño, en relación con el área total del país han sido capaces de desarrollar cierto poder político en la medida que su integración dependía de las vías fluviales y de los caminos carreteros. Incluso el ferrocarril y el telégrafo -los medios de comunicación mediante los cuales surgió el esfuerzo de unificación política durante el siglo pasado-, sólo pueden superar los obstáculos naturales en escala local. El advenimiento de las máquinas de combustión interna y de la transmisión inalámbrica de los mensajes han contribuido gradualmente a independizar esas áreas de sus servidumbre respecto de la naturaleza." Derwent Whittlesey, op.cit., p. 33. Subrayado mío.
- 105 Véase el trabajo citado de Jorge A. Lizárraga Rocha.
- 106 Ingeniería de Sistemas de Transporte Metropolitano, S.A. (ISTME), "Plan de transporte público de carga del Distrito Federal", México, fotocopias, septiembre de 1981, p. 71.
- 107 Ibid., p. 30, 34 y 35.
- 108 "Una de las posiciones más frecuentes y propicias a la continuidad del crecimiento urbano es la de encrucijada. La convergencia de buenas vías de circulación al prestarse a transportes menos costosos, favorece el desarrollo de mercados tanto más estables cuando el poder político asume el control de los ejes de paso. La vocación comercial presupone, al menos al principio, un proceso de convergencia. Su progreso y estabiliza-

- ción requieren una acción política, y ésta se desarrolla mediante un proceso divergente, de centralización administrativa." Pierre George, Geografía urbana, cit., p. 49.
- 109 Departamento del Distrito Federal, Anuario de vialidad y transporte, México, Coordinación General del Transporte, octubre de 1984, p. 21, 22 y 23.
- 110 Ibid., p. 30, 34 y 35.
- 111 Entrevista con Bernardo Navarro Benítez en julio de 1985.
- 112 Sergio Hidalgo, Jorge Cueto García y Sergio Sánchez, "Impacto de la transportación en el medio ambiente y la salud pública", en IEPES, Reunión Nacional sobre vialidad y transporte urbano, Toluca, mayo de 1976, p. 4 y 5.
- 113 Con el aumento de las actividades, crece el área de influencia; una vez que se han condensado, su difusión e irradiación repercute sobre la intensidad de las circulaciones y sobre las características de los propósitos de los itinerarios.
- 114 A continuación se señalan algunos ejemplos que complementan la idea anterior, poniendo el énfasis sobre la correspondencia entre unificación territorial y movilidad.
- En Italia y Alemania, las guerras que provocaron su unidad "... transformaron sus capitales políticas en económicas, haciendo de ellas el centro del sistema ferroviario nacional". Derwent Whittlesey, op. cit., p. 32.
- El mismo autor señalaba que en China, la unidad nacional se habría de posponer hasta que se dispusiera de un adecuado sistema de transporte. ibid., p. 31.
- En la India, "La primera unificación efectiva durante un largo período de tiempo se debe a la dominación inglesa. Aunque comenzó en 1757, no abarcó todo el territorio hasta un siglo más tarde, cuando la India inglesa adquirió realmente poder sobre los Estados indígenas (sic.) (1858).
- El dominio inglés ha triunfado ahí donde fracasaron todos los intentos anteriores debido, en gran parte, a la movilidad de los colonizadores, la cual ha aumentado merced al perfeccionamiento de las comunicaciones, especialmente por medio del ferrocarril." Ibid., p. 30.

- 115 "Todos los territorios nucleares de las futuras naciones sudamericanas exceptuando el estuario del Plata, fueron ocupados en el increíble período de 25 años y desde las dos principales mesetas de México y de Perú", que guardan una gran semejanza con la meseta castellana. Derwent Whittlesey, op. cit., p. 445.
- 116 "Los marcos geográficos de la administración, ya superpuestos, ya inscritos unos en otros, fijan unos límites de influencia, lo cual no impide que el vehículo de expansión de la influencia urbana siga siendo el instrumento material de la relación, esto es, la vida de comunicación y los organismos de transporte que la explotan." Pierre George, Geografía urbana, cit., p. 251 y 252.
- 117 "En México, la capital permaneció donde Cortés la colocó ... como prueba convincente de que España había sucedido al poder indígena ... La catedral, que es la mayor de toda América se alzó sobre las ruinas del demantelado Templo Mayor azteca; el palacio de gobierno fue constituido sobre el lugar en que antaño estaba el 'viejo palacio' de los gobernantes aztecas; la sede de la administración colonial virreinal (hoy Palacio Nacional) reemplazó al 'nuevo palacio' de Moctezuma; el gobierno municipal quedó establecido sobre el domicilio del comandante en jefe del ejército azteca. Ese conjunto ordenado de edificios agrupados en torno a una plaza abierta, ha seguido siendo para México lo que fue para los indígenas: el corazón del Estado." Derwent Whittlesey, op. cit., p. 506.
- 118 Cuando la distancia no obsta para que se formen imperios al no limitar el manejo externo imperial de la política interna de otras naciones, o demarcaciones territoriales.
- 119 "La costumbre de expandirse territorialmente vino a constituirse en una segunda naturaleza de tal modo que los Estados Unidos llegaron a ser 10 veces más grandes que las trece colonias originales." Derwent Whittlesey, op. cit., p. 621.
- 120 Fernand Braudel, El mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II, México, Fondo de Cultura Económica, 1981, tomo I, p. 367.
- 121 Ibid., p. 373.
- 122 Idem.

- 123 Lewis Mumford, The City in History. Its Origins, its Transformations, and its Prospects, Nueva York, Harcourt, Brace & World, Inc., 1961, p. 29.
- 124 Fernand Braudel, El mediterráneo..., cit., p. 365.
- 125 Lewis Mumford, op. cit., p. 30.
- 126 Fernand Braudel, El mediterráneo ..., cit., p. 416
- 127 Entrevista con Carlos Antonio Aguirre Rojas
- 128 Fernand Braudel, El mediterráneo..., cit., p. 416.
- 129 Ibid., p. 414.
- 130 Ibid., p. 418.
- 131 Lewis Mumford, op.cit., p. 46 y 47.
- 132 Ibid., p. 419.
- 133 "... que va desde la pequeña ciudad-mercado hasta la capital del condado, donde están concentradas algunas funciones administrativas, siguiendo por la capital de una región y por último la gran metrópoli. Los movimientos y necesidades individuales están sincronizados con esta jerarquía hasta tal punto, que la frecuencia de viajes disminuye con el aumento de tamaño de la población y con el incremento de la distancia que hay que recorrer a partir de ella." Emrys Jones, Geografía Humana, Barcelona, ed. Labor, 1974, p. 218.
- 134 Fernand Braudel, El mediterráneo ..., cit., p. 422.
 "Una ciudad no puede vivir aislada. El origen de las ciudades se encuentra en el excedente de productos de una población rural, que permitió la aparición de actividades especiales que no tenían que ver con las labores agrícolas. Las ciudades siempre han vivido de los productos de la tierra, y, a cambio de éstos, los campesinos esperan beneficiarse de los servicios especializados que les pueden ofrecer los moradores de la ciudad. Esta se convierte así en un centro de intercambio." Emrys Jones, op. cit., p. 216.
- 135 "La flexibilidad adecuada a la satisfacción de la idiosincracia regional en una extensión territorial tan vasta y tan diversa como la de los Estados Unidos, es apenas posible bajo cualquier sistema político de los hasta ahora ideados, excepto el federal. Es cierto que el mejoramiento de los medios de comunicación ha

favorecido mucho la unión de las distintas secciones del país, y que el creciente uso del transporte aéreo y de la radio los junta aún más. Al mismo tiempo, la rapidez de los transportes es aún más efectiva en lo que respecta a facilitar la integración de cada región, acentuando por ello su unidad." Derwent Whittlesey, op. cit., p. 628.

- 136 "Rutas: tanto la 'situación' como el 'espacio' están en relación estrecha, como es natural, con las rutas internas y externas, o con ambas a la vez, que estructuran al Estado respectivamente en lo externo (caso de Holanda situada a la salida del río Rhin, por el cual llegaba el comercio del interior de Europa, y desde cuyos puertos salían múltiples rutas hacia el Atlántico y el Indico) y en lo interno (casos de Rusia, Estados Unidos, etc.)." Alberto Escalona Ramos, op. cit., p. 72.
- 137 José Luis Chias, Los transportes dentro del marco cognoscitivo de la geografía económica, México, Instituto de Geografía, UNAM, 1985, p. 11.
- 138 "Al mismo tiempo que cambian las ciudades, las barreras fronterizas entre los Estados incluyendo las colonias de diferentes naciones, están perdiendo una parte de su valor como obstáculos, debido a la facilidad con que pueden ser atravesadas por uno de esos pegajosos automotrices. Por ello ha aumentado grandemente el peligro de las fricciones en las fronteras." Ibid., p. 35.
- 139 Por ejemplo, la que se refiere a la tradición en las formas de gobierno y que se sugiere en la siguiente afirmación: "Un factor de persistencia de las zonas políticas, que mantiene su identidad, es la perduración de la tradición en su esfera de gobierno." Ibid., p. 92.
El carácter militar de rutas y ciudades ejemplifica, como otras de sus características, la existencia de algo propio que es necesario defender o imponer, y cómo su permanencia frente a la ofensa o a influencias contrarias al propio estilo de vida depende de su consolidación y fortaleza; entonces, el resguardo de la identidad (en este caso por la producción y control del espacio social) obliga a una presencia más allá de las fronteras.
- 140 Alfredo Lagunilla Iñarritu, Historia de México. Prolegómenos, México, Fomento Cultural BANAMEX, A.C., 1978, p. 27.

141 Idem.

142 "En cuanto a la trama de la vida, nuestro ambiente y etnología humana, como patrimonio natural, puede ser sobremanera unitario desde el punto de vista político, a lo largo de la historia desde los aztecas, pero regionalista también en extremo, por hábitos de contorno desértico, tropical húmedo, de alto horizonte serrano o tropical seco. Cada una de estas regiones establece el ambiente nómada de los pueblos bárbaros antiguos o vaqueros modernos norteños, o también mediante una adecuación a otro equilibrio ambiental opuesto. Los tres o más Méxicos tienen herencias alimenticias y de cobijo muy extremas así como poblaciones racialmente segregadas por circunstancias del suelo y horizonte vital." Ibid. p. 29.

143 Idem.

144 Entrevista con Carlos Antonio Aguirre Rojas.

145 Los Estados tienen su centro en una capital asociada con cuencas geográficas lo cual implica un aumento desproporcionado de las funciones de la capital como punto de contacto entre diversas sociedades o componentes del espacio social de cada una de ellas. Véase Emrys Jones, op. cit., p. 69. ^{1/}

146 Como afirma Jean Labasse de un modo más general: "Mucho más que la concepción funcional de la red, su diseño y su marca sobre el suelo forman la expresión geográfica de la vida del Estado. Al extremo, el Estado, en su realidad concreta y la red se confunden." Op. cit., p. 155.

147 Este eje contó hasta principios del siglo XIX con una prolongación hacia el Pacífico por Acapulco. Durante los tres siglos anteriores a la independencia del país, cumplió una función estratégica que quizá ahora de otra manera será reemplazada por la apertura que ofrece la corriente actual hacia el Pacífico norte.

^{1/} Derwent Whittlesey menciona dos ejemplos que ilustran la idea anterior:

"El sitio de la ciudad (de México) fue escogido por los indios, por sus propiedades defensivas." Op. cit., p. 506.

Y posteriormente, "La atracción política y en consecuencia económica, de la ciudad (de México), ha hecho que los ferrocarriles de todas partes del territorio converjan en ella. Otras cuencas, Puebla y Celaya, han llegado a ser centros ferroviarios sin estímulo político." Ibid., p. 507.

- 148 Para una relación tierra firme/litoral por continente véase el libro citado de Derwent Whittlesey.
- 149 "Las estrechas zonas de la costa que se encuentran en la base de la meseta triangular, tienden a adherirse a cualquier poder capaz de dominar a aquélla, particularmente cuando, según ocurre en los tiempos modernos, los puertos tienen una oportunidad para beneficiarse con el comercio exterior." Ibid., p. 454.
- 150 "México es un claro ejemplo de un anticuado punto defensivo que mantiene su predominio político frente a un mundo radicalmente cambiante en lo económico, apoyado en los intereses creados y en una posición cercana al punto de gravedad geopolítico." Ibid., p. 507.
- 151 Eric J. Hobsbawm, Industria e imperio, Barcelona, Ariel, 1977, p. 301.
- 152 Ibid., p. 303.
- 153 Fernand Braudel, L'identité ..., cit., tomo I, p. 41.
- 154 "Hasta que la brújula y el timón comenzaron a usarse corrientemente en el siglo XIV, los barcos no podían adentrarse más allá de la vista de la costa." Derwent Whittlesey, op. cit., p. 278.
- 155 En Africa, "Cuando en 1876 el sistema hidrográfico fue completamente conocido, se establecieron las bases de la explotación de todo el continente por parte de los europeos, cosa que era muy distinta de la hasta entonces estrecha zona costera que constituía la zona de ocupación." Ibid., p. 362.
- 156 La definición de fronteras nacionales y los tratados de demarcación ilustran lo anterior. En Europa, "... muchos de los países han suscrito tratados para uniformar principios de tránsito de pasajeros y de carga", con objeto de limitar a un mínimo los conflictos internacionales. Ibid., p. 36.
- 157 En todo caso, el aumento en la movilidad también puede apreciarse como un efecto secundario de la evolución de otras actividades; los descubrimientos que se dan junto con la movilidad se aplican y desarrollan realmente cuando se vinculan con algún momento de la producción o de la expansión del Estado. Por ejemplo: "A pesar del viaje de Magallanes a través del Pacífico, en la misma época de los descubrimientos de América y de Asia, las potencias europeas no se sentían atraídas

por él, hasta que se comenzó a explotar sus principales riquezas: las pesquerías. Persiguiendo a las ballenas, muchos hombres de la Nueva Inglaterra y de otras partes descubrieron islas y archipiélagos durante los siglos XVIII y XIX." Ibid., p. 87.

Y respecto a la expansión del Estado tenemos que "El descubrimiento de otros continentes por los europeos es un hito notable en la formación de los Estados nacionales." Ibid., p. 278.

- 158 "Las finalidades comerciales constituyeron el principal incentivo para la apertura de las rutas oceánicas, y las oportunidades para realizar el intercambio pronto facilitaron rápidamente los contactos de Europa con el legendario y antiguo oriente en el extremo opuesto de Eurasia y con el nuevo continente hasta entonces desconocido. Desde sus inicios, los gobiernos erigieron su dominio sobre esas oportunidades de comercio. Respaldaron las expediciones, concedieron privilegios a las compañías de comercio, protegieron a sus nacionales en las peligrosas regiones extranjeras y establecieron un yugo sobre ellas, casi sin tomar en cuenta su real valor." Ibid., p. 75.
- 159 "La riqueza mineral, particularmente los metales preciosos fueron frecuentemente el imán poderoso del comercio y, a veces, para la emigración de pueblos en gran escala." Ibid., p. 447.
- 160 Por ejemplo, a fines del siglo pasado (1876), "Una vez establecidos por la fuerza, ninguno de los Estados europeos realmente interesado por Africa en esta época, abandonó el continente voluntariamente. La penetración económica en busca de productos comerciables y la de los misioneros en demanda de almas que salvar, se tradujeron en la repartición política de Africa entre las potencias marítimas de Europa." Ibid., p. 362.
- 161 José Luis Chias, Op. cit., p. 11.
- 162 Idem.
- 163 Ibid., p. 12
- 164 "Por naturaleza el poder marítimo es incondicional, a diferencia del poder terrestre que raramente lo es." Derwent Whittlesey, op. cit., p. 75.
- "El poder marítimo al grado que llegue a ser dominio de los mares implica la habilidad para mantener las

líneas de comunicaciones cerca de las bases y controlar al aire situado encima de las unidades de operaciones." Ibid., p. 76. Subrayado mío.

"La evolución del poder marítimo durante el pasado milenio ha reorientado a todos los continentes, y ha señalado algunos de los puntos críticos que son de primera línea en la política mundial. Durante su progreso, ha reflejado la influencia de los cambios sucedidos en los recursos materiales de la sociedad, y los ha pasado de un Estado a otro de acuerdo con la distribución de esos recursos." Idem.

165 José Luis Chias, op. cit., p. 11.

166 J. M. Thomson, op. cit., p. 18.

167 "Durante algún tiempo el enorme valor del libre cambio de productos expresado en dinero, jugó un papel disolvente de las barreras nacionales, mientras las comunicaciones se ramificaban y aceleraban. La primera guerra mundial mostró la debilidad de esa tendencia cuando se enfrentó de nuevo con los sentimientos nacionales." Derwent Whittlesey, op. cit., p. 32.

168 Por ejemplo, "Con el descubrimiento de una ruta oceánica hacia el Oriente, nuevos ideales acerca de los derechos de navegación suplantaron lentamente a los conceptos estimulados por las aguas cerradas del Mediterráneo desde el fin del siglo XV hasta la apertura del Canal de Suez en 1869 se extinguió completamente el tráfico marítimo en el Mediterráneo." Ibid., p. 277.

169 La comercialización ofrece un ejemplo claro, pues sus centros y circuitos constituyen verdaderas zonas de influencia, casi verdaderas zonas de dominio. Véase Pierre George, Geografía urbana, cit., p. 260. También se puede tomar en cuenta que "Casi todas las naciones de hoy día han surgido de las manifestaciones políticas de pequeñas y aisladas regiones, separadas unas de otras por barreras al intercambio ... Ellas se encuentran ahora en un mundo estrechado e incómodo, por consecuencia del uso del transporte en trenes expresos y por la comunicación ultrarrápida; un mundo, aún más, en el cual la minería, la industria y un sinnúmero de profesiones especializadas han venido a ocupar un puesto al lado de las antiguas profesiones: agricultura, milicia y clero. Inevitablemente los Estados sufren fricciones con sus vecinos." Derwent Whittlesey, op. cit., p. 646.

170 José Luis Chias, op. cit., p. 17.

171. J. M. Thomson, op. cit., p. 63.

172. Jean Labasse, op. cit., p. 54.

Bibliografía citada

- Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles, A.C., Cifras. Diez años del sector automotriz en México, 1971-1982, México, AMDA, 1983.
- Atlas de carreteras. México, México, Guía Roji, 1984.
- Barat, Joseph, "Transporte e ecología", en Revista de Administración Municipal, Río de Janeiro, año XX, núm. 119, julio-agosto de 1973.
- Bassols Batalla, Angel, "Consideraciones Geográficas y Económicas de las redes carreteras y vías férreas en México", Revista Investigación Económica, México, UNAM, primer trimestre de 1959, vol. XIX, núm. 73.
- _____, "Bosquejo histórico-geográfico del desarrollo de la red de caminos en México", Revista Investigación Económica, México, UNAM, cuarto trimestre de 1959, vol. XIX, núm. 76.
- _____, México. Formación de regiones económicas, México, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, 1983.
- Brambila Bravo, Ignacio, "¿Conocéis el camino a Santa Fe?", Revista México desconocido, México, núm 115, septiembre de 1986.
- Braudel, Fernand, El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II, México, Fondo de Cultura Económica, tomos I y II, 1981.
- _____, L'identité de la France, París, Arthaud-Flammarion, tomos I y III, 1968.
- Briano, Justo P., Geopolítica y Geoestrategia Americana, Buenos Aires, Pleamar, 1966.
- Cavalla, Antonio, et al. La geopolítica y el fascismo dependiente, México, Casa de Chile, 1977.
- Comisión de conurbación del centro del país, Versión preliminar del programa de ordenación territorial de la región centro del país y la zona metropolitana de la ciudad de México, México, Departamento del Distrito Federal, 1981.

Chias, José Luis, Los transportes dentro del marco cognoscitivo de la geografía económica, México, Instituto de Geografía, UNAM, 1985.

Departamento del Distrito Federal, Anuario de vialidad y transporte, México, Coordinación General del Transporte, octubre de 1984.

Escalona Ramos, Alberto, Geopolítica Mundial y Geoeconomía. Dinámica Mundial, Histórica y Contemporánea, México, ediciones Ateneo, 1959.

Garza Villareal, Gustavo, "Dinámica industrial y perspectivas de descentralización", Revista Diálogos. Arte, Letras. Ciencias Humanas, México, El Colegio de México, vol. 21, núm. 11, noviembre de 1985.

George, Pierre, Geografía urbana, Barcelona, editorial Ariel, colección ELCANO, La geografía y sus problemas, serie 1, núm. 3, 1974.

_____, Geopolítica de las migraciones, México, Dirección General de Intercambio Académico, UNAM, 1985.

Girard, René, "Impactos de las vías terrestres sobre el medio ambiente", manuscrito inédito, 1980.

Gorz, André, "La ideología social del coche", Revista El viejo topo, México, núm. 23, agosto de 1978.

Harvey, David, Teorías, leyes y modelos en geografía, Madrid, Alianza Editorial, 1983.

Hidalgo, Sergio, et al. "Impacto de la transportación en el medio ambiente y la salud pública", IEPES, Reunión Nacional sobre vialidad y transporte urbano, Toluca, mayo de 1970.

Hobsbawm, Eric J. Industria e imperio, Barcelona, Ariel, 1977.

Ibarra, Valentín, "El transporte Municipalizado en la ciudad de México y sus Nuevas Condiciones en la Situación Económica Actual" en El desarrollo urbano en México. Problemas y Perspectivas, México, Programa Universitario Justo Sierra, UNAM, 1984.

Ingeniería de Sistemas de Transporte Metropolitano (ISTME), "Plan de transporte público de carga del Distrito Federal", México, inédito, 1981.

- Jones, Emrys, Geografía humana, Barcelona, editorial Labor, 1974.
- Labasse, Jean, L'organization de l'espace. Eléments de géographie volontaire, París, Hermann, 1971.
- Lagunilla Iñarritu, Alfredo, Historia de México. Prolegómenos, México, Fomento Cultural BANAMEX, A.C., 1978.
- Leibrand, Kurt, "Les transportes dans la grand ville vus par l'ingénieur" en Los transportes de la Gran Ciudad, Barcelona, Instituto de Ciencias Sociales, 1974.
- Lizárraga Rocha, Jorge A., Definición de criterios para evaluar, prevenir y mitigar impactos ambientales producidos por la construcción de carreteras, México, Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, mimeo, 1981.
- López Rosado, Diego G., Historia y pensamiento económico de México, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, tomo III, 1969.
- Marx, Carlos, El Capital, México, Fondo de Cultura Económica, tomos I, II y III, 1972.
- Mastretta Guzmán, Juan Daniel, Autobús urbano para las condiciones mexicanas, Tesis de licenciatura, Facultad de Ingeniería, UNAM, México, mayo de 1984.
- Mauil, Otto, Geografía Política, Barcelona, ediciones Omega, 1960.
- Méndez, José y Santiago Zorrilla, México por entidades federativas, México, editorial Océano, 1986.
- Mier y Terán, Carlos, "Planeación del transporte en México", Revista Ingeniería, órgano oficial de la Facultad de Ingeniería, UNAM, México, UNAM, vol. LIV, nueva época, núm. 2, enero de 1985.
- Moreno Toscano, Alejandra y Enrique Florescano, El sector externo y la organización espacial y regional en México, (1521-1910), Puebla, Universidad Autónoma de Puebla, 1977.
- Mumford, Lewis, The city in History. Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects, Nueva York, Harcourt, Brace & World, 1961.

Nuevo Atlas Porrúa de la República Mexicana, México, editorial Porrúa, 1984.

O'Gorman, Edmundo, Historia de las divisiones territoriales de México, México, editorial Porrúa, 1984.

Prieto, Carlos, El océano Pacífico: navegantes españoles del siglo XVI, Madrid, Alianza editorial, colección El libro de bolsillo, núm. 588, 1975.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General del Autotransporte Público Federal, Apuntes para la historia del autotransporte, México, SCT, 1982.

_____, Capítulo XI del Reglamento del Capítulo de explotación de caminos de la Ley de vías generales de comunicación que trata del peso y otras características de los vehículos, México, SCT, 1981.

Lista de poblaciones servidas por rutas, Boletín de Estudios Económicos,

Los minutos del tránsito diario promedio, Departamento de Estudios Económicos,

_____, Estadísticas del Autotransporte Federal. 1970 - 1984, México, SCT, 1985.

_____, Estadísticas Básicas del Autotransporte Federal en Gráficas. 1970 - 1984, México, SCT, 1986.

Solís, Leopoldo, Planes de desarrollo económico y social en México, México, SEP Setentas, núm. 215, 1975.

Secretaría de Programación y Presupuesto, Mapa de México, México, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 1987.

Secretaría de Programación y Presupuesto, Agenda Estadística, México, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 1983.

Thomson, J. M., Teoría económica del transporte, Madrid, Alianza Editorial, 1976.

Villalpando, Jorge A., La conquista de nuestro suelo, México, Alianza, 1983.

Weigert, Hans, Geopolítica. Generales y Geógrafos, México, Fondo de Cultura Económica, sección de obras de ciencia política, 1943.

Whittlesey, Derwent, Geografía Política, México, Fondo de Cultura Económica, 1948.

Wilkie, James W. La revolución mexicana (1910-1976). Gasto federal y cambio social, México, Fondo de Cultura Económica, 1978.

ANEXO

Indice de mapas

MAPA 1.	Direcciones de las rutas de colonización y conquista de 1519 a 1763 y su correspondencia con el trazo de las actuales rutas por carretera en México	21
MAPA 2.	Delimitación de los territorios prehispánicos en México y área de influencia del actual eje de paso en la zona Pacífico norte	38
MAPA 3.	Etapas del crecimiento del espacio social conquistado en México durante 1515 y 1763	40
MAPA 4.	Red de caminos en México a fines del periodo colonial.	43
MAPA 5.	Trazo de los caminos de 1881 a 1910 y 1925 en México	47
MAPA 6.	Red de carreteras en México, 1930 y 1960	62
MAPA 7.	Corrientes colonizadoras en suramérica, 1518 a 1749	113
MAPA 8.	Grandes rutas por carretera en México, 1984	140
MAPA 9.	Clasificación de los caminos de jurisdicción federal en México, 1984	143
MAPA 10.	Tránsito diario promedio anual en México, 1973 y 1984	152
MAPA 11.	Tráfico que ingresa o sale de la ciudad de México, 1981	163
MAPA 12.	Divisiones territoriales y límites naturales en México	190
MAPA 13.	Eje potencial del poder en México:	198
	Ruta Pacífico	269
	Ruta Sureste	272
	Ruta Norte	276
	Rutas Transversales del Norte (1, 2, 3)	282

Ruta Norte oriente	285
Ruta Centro-norte	288
Ruta Sur	291
Ruta Sureste centro	294
Ruta Golfo	298

Listados de ciudades

LISTADO 1. Fechas de la fundación de las ciudades capitales del país

CIUDAD CAPITAL POR ENTIDAD FEDERATIVA	FECHA DE FUNDACION	FECHA EN QUE SE ERIGE ESTADO LIBRE Y SOBERANO
Aguascalientes	22- X -1575	1857
Baja California	1763	16- II-1952
Baja California Sur	1535	3- X -1974
Campeche	1540	19- II-1962
Colima	25- VI-1523	9- X -1956
Saltillo	1577	1869
Tuxtla Gutiérrez	1528	1825
Chihuahua	1703	6- VI-1824
Gd. de México	1521	18- XI-1324
Durango	1563	22- V -1821
Guanajuato	1555	1824
Iguala	1531	1847
Pachuca	1528	15- I-1869
Guadalajara	1542	1823
Toluca		1830
Morelia		1824
Cuernavaca		IV-1869
Tepic	1532	26- I-1917
Monterrey	20-IX-1596	7-V -1824
Oaxaca	1528	1823
Puebla	1531	5- V -1862
Querétaro	1565	4- X -1824
Chetumal		8- X -1974
San Luis Potosí		1924
Culiacán	1531	1830
Hermosillo		1830
Villahermosa	1641	29- I -1824
Gd. Victoria	1748	29- I -1824
Tlaxcala	1530	1857

CIUDAD CAPITAL POR ENTIDAD FEDERATIVA	FECHA DE FUNDACION	FECHA EN QUE SE ERIGE ESTADO LI- BRE Y SOBERANO.
---	-----------------------	--

Jalapa		1824
Mérida	1542	1823
Zacatecas	8-IX-1546	1825

Fuente: Angel Bassols Batalla, México, formación de regio-
nes económicas, México, UNAM, 1983, mapa 10, p. 97; José
Silvestre Méndez y Santiago Zorrilla, México por entidades
federativas, México, Océano, 1986, p. 22, 30, 36, 44, 66,
74, 82, 106, 138, 146, 152, 174, 184, 224, 230, 238, 254,
262.

LISTADO 2. Principales poblaciones atendidas por cada ruta, con mapa y gráficas de tránsito (pasajeros, pasajeros/kilómetro y clase de servicio) y tráfico (vehículos; toneladas, toneladas/transportadas y clase de vehículo). México, de 1980 a 1984. *

PRINCIPALES POBLACIONES QUE ATIENDE LA RUTA PACIFICO

POBLACIONES EN LA
TRONCAL

POBLACIONES EN LOS
RAMALES

México, D.F.	Tlalnepantla
Querétaro	Naucalpan
Celaya	Jilotepec
Irapuato	San Juan del Río
Salamanca	Coroneo
Abasco	Jaral
Pénjamo	Valle de Santiago
La Piedad	Yuriria
Toluca	Salvatierra
Zitácuaro	Acámbaro
Cd. Hidalgo	Maravatio
Morelia	Zinapécuaro
Quiroga	Moroleón
Zamora	Sahuayo
La Barca	Jiquilpan
Ocotlán	Cd. Guzmán
Atotonilco	Tuxpán
Zapotlanejo	Tecalitlán
Jamay	Pihuamo
Poncitlán	Colima

* Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, DGAF, "Lista de poblaciones servidas por rutas", México, Depto. de Estudios Económicos, inédito, 1985; Estadísticas Básicas del Autotransporte Federal en Gráficas. 1970-1984, México, SCT, 1986, p. 11 a 18 y 37 a 44; La lista de poblaciones atendidas por las rutas Sureste y Sureste centro se elaboraron con base en: Secretaría de Programación y Presupuesto, Mapa de México, México, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 1987.

 POBLACIONES EN LA
 TRONCAL

 POBLACIONES EN LOS
 RAMALES

Tlajomulco
 Guadalajara
 Tonalá
 Tala
 Tequila
 Magdalena
 Ixtlán
 Tepic
 Acaponeta
 Esquinapa
 Rosario
 Mazatlán
 Culiacán
 Guasave
 Los Mochis
 Navojoa
 Cd. Obregón
 Gaymac
 Hermosilla
 Benjamin Hills
 Sta. Ana
 Caborca
 Sonoita
 San Luis Río Colorado
 Mexicali
 Tijuana
 Tecate
 Ensenada
 Colonett
 San Quintín
 San Agustín

Tecomán
 Armería
 Manzanillo
 Zapotiltic
 Sayula
 Atoyac
 Zacoalco
 Jocotepec
 Cocula
 Améca
 Ahualulco
 Ahuacatlán
 Mascota
 Barra de Navidad
 Chamela
 Puerto Vallarta
 Compostela
 Santiago Ixcuintla
 Tuxpan
 Ruíz
 Tecuala
 Concordia Mirador
 Villa Unión
 El Dorado
 Costa Rica
 Navolato
 Guamuchil
 San Blas
 El Fuerte
 Huatabampo
 Empalme

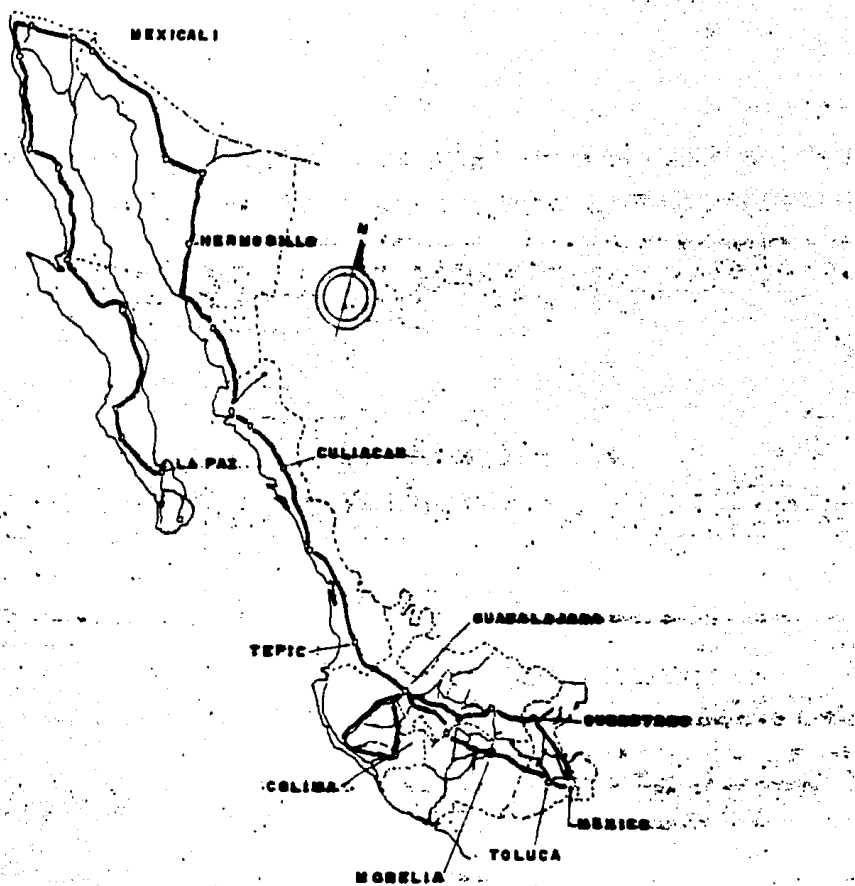
 POBLACIONES EN LA
 TRONCAL

Punta Prieta
 Guerrero Negro
 Santa Rosalia
 Villa Constitución
 La Paz
 Cabo San Lucas

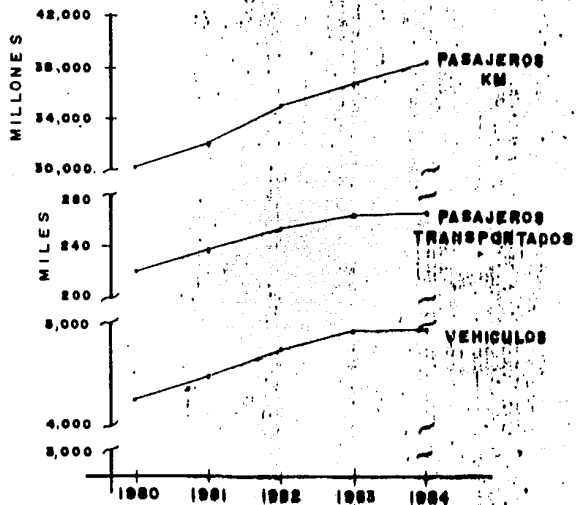
 POBLACIONES EN LOS
 RAMALES

Magdalena
 Imuris
 Agua Prieta
 Cananea
 Nogales
 Puerto Peñasco
 Chinero
 San Felipe
 Francisco Zarco
 La Misión
 San Salvador
 Ojos Negros
 Bahía de los Angeles
 El Arco
 Mulega
 San Carlos
 San Antonio
 Santiago
 San José del Cabo

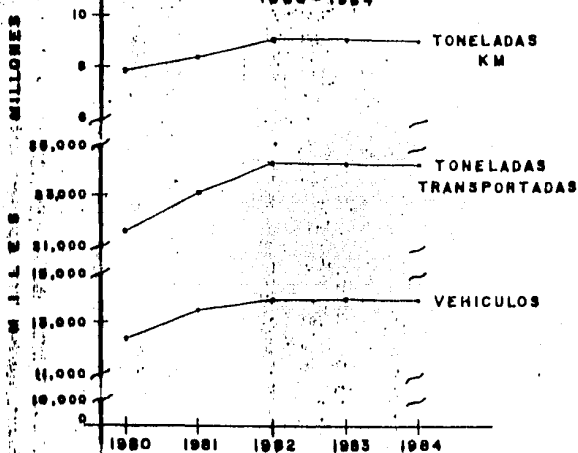
RUTA PACIFICO



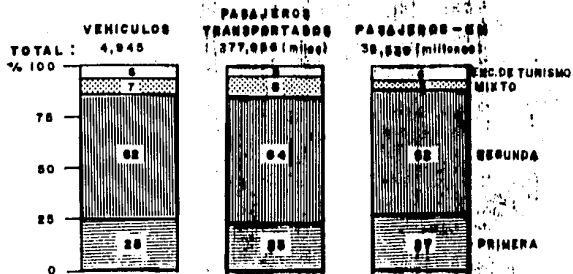
VEHICULOS, PASAJEROS TRANSPORTADOS Y PASAJEROS - KM 1980 - 1984



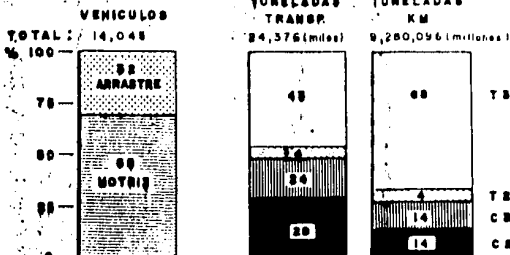
VEHICULOS, TONELADAS TRANSPORTADAS Y TONELADAS - KM 1980 - 1984



DISTRIBUCION POR CLASE DE SERVICIO 1984



DISTRIBUCION POR CLASE DE VEHICULO 1984



Mixta: C2 = 26%; C3 = 18%; T2 = 3%; T3 = 20%

Arrastre: S1 = 1%; S2 = 28%; S3 = 3%; R2 = 1%

PRINCIPALES POBLACIONES QUE ABRENDE LA RUTA
SURESTE

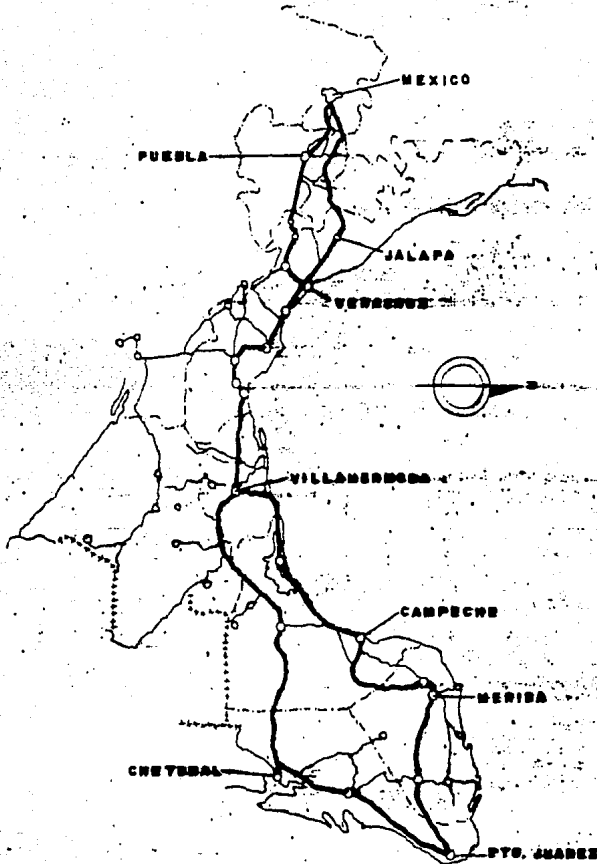
POBLACIONES EN LA
TRONCAL

México, D.F.
Puébla
Jalapa
Orizaba
Córdoba
Veracruz
Alvarado
Lerdo de Tejada
Catemaco
Acayucan
Coatzacoalcos
Nanchital
Cárdenas
Villahermosa
B. Juárez
Macuspana
Francisco Escarcéga
Frontera
Cd. del Carmen
Champotón
Campeche
Mérida
Valladolid
Pto. Juárez
Felipe Carrillo Puerto
Chetumal

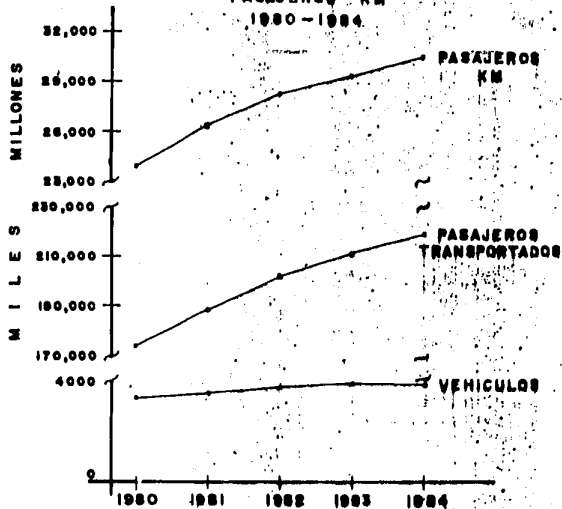
POBLACIONES EN LOS
RAMALES

Amozoc
El Seco
Cd. Serdán
Perote
Coatepec
Río Blanco
Soledad de Doblado
Tlacotalpan
Cosamaloapan
Carlos A. Carrillo
Minatitlán
Agua Dulce
Las Choapas
Comalcalco
Paraíso
Chiltepec
Huimanguillo
Reforma
Pichucalco
Teapa
Tenosique
Balancán
Falenque
Bonampak
Ocotzingo
Pablo García Monclova
Nueva Coahuila
Hopelchén
Dzbalchén
Uxmal
Uman
Galkini
Maxcanu
Progreso
Tizimin
Río Lagartos
Morelos

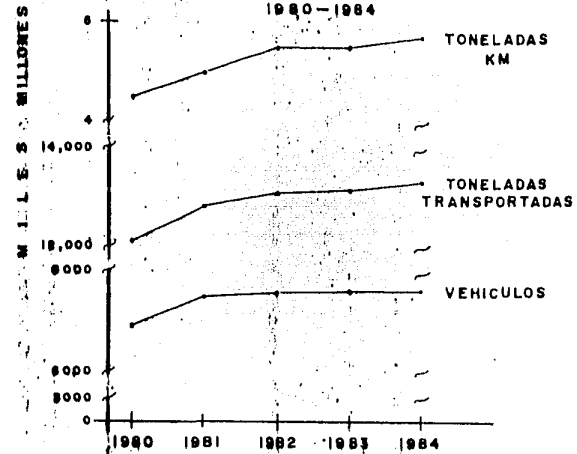
RUTA SURESTE



PASAJEROS - KM
1980-1984

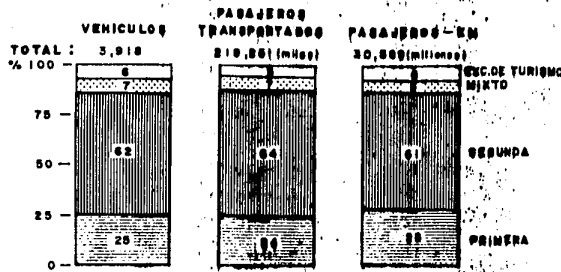


VEHICULOS, TONELADAS TRANSPORTADAS Y TONELADAS - KM
1980-1984

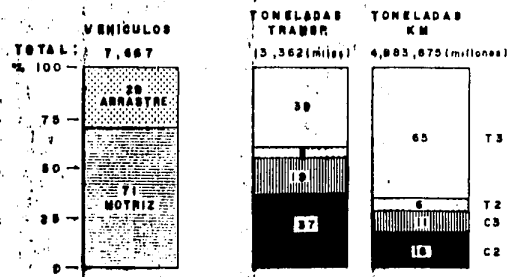


RUTA SURESTE

DISTRIBUCION POR CLASE DE SERVICIO 1984



DISTRIBUCION POR CLASE DE VEHICULO 1984



Motriz : C2 = 34 % ; C3 = 15 % ; T2 = 4 % ; T3 = 18 %
 Arrastre : S1 = 1 % ; S2 = 25 % ; S3 = 2 % ; R2 = 1 %

PRINCIPALES POBLACIONES QUE ATIENDE LA RUTA NORTE

POBLACIONES EN LA
TRONCAL

México, D.F.

Querétaro

Celaya

Irapuato

León

Lagos de Moreno

Encarnación

Aguscalientes

Rincón de Ramos

San Luis de la Paz

San Luis Potosí

Zacatecas

Victor Rosales

Fresnillo

Ent. a la Chicharrona

Durango

Guadalupe Victoria

La Zarca

Hidalgo del Parral

Río Grande

Cuencame

Torreón

Terdo

Gómez Palacio

Yermo

Jiménez

Camargo

Saucillo

Delicias

Chihuahua

POBLACIONES EN LOS
RAMALES

Naucalpan

Tlalnepantla

San Juan del Río

Tequisquiapan

San Miguel Allende

San José Iturbide

Dolores Hidalgo

San Felipe

Calvillo

Ojuelos

Pavellón Arriaga

Loreto

Ojo Caliente

Sombrerete

Vicente Guerrero

Cañitas de Felipe Pescador

Miguel Auza

Canatlán

Santiago Papasquiaro

Villa Hidalgo

Guadalupe

Santa Barbara

San Francisco del Oro

Meoqui

Aldama

Coyame

Ojinaga

Cuauhtémoc

La Junta

Cd. Guerrero

PRINCIPALES POBLACIONES QUE ATIENDE LA RUTA NORTE

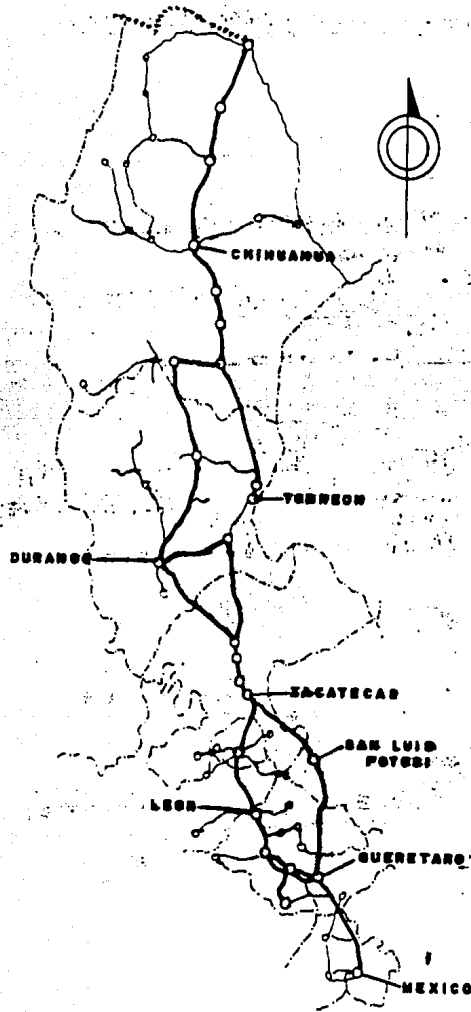
**POBLACIONES EN LA
TRONCAL**

El Sueco
Villa Ahumada
Samalayuca
Cd. Juárez

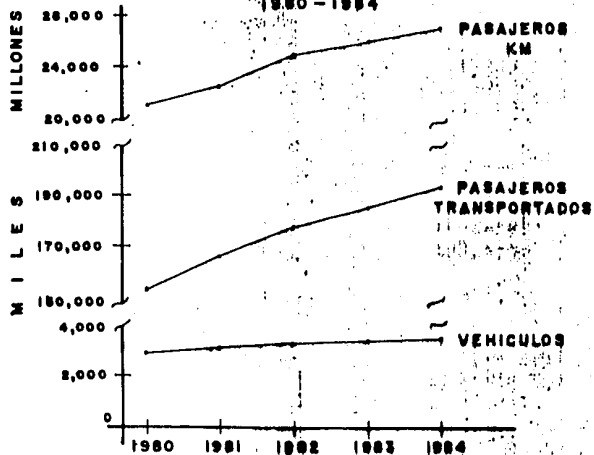
**POBLACIONES EN LOS
RAMALES**

Maderas
Gómez Farias
Buenaventura
Nuevo Casas Grandes
Janos
Ascensión

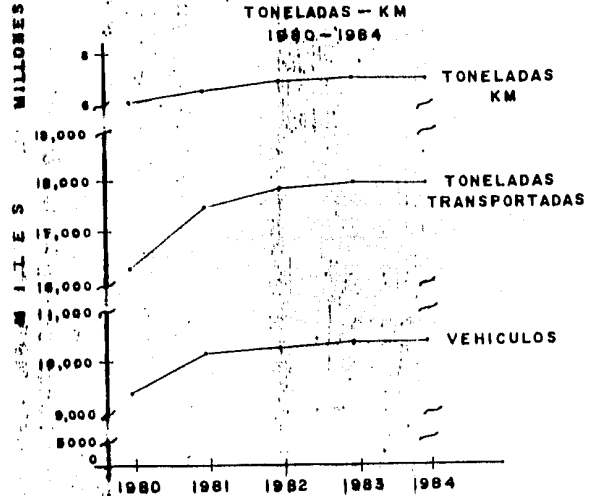
RUTA NORTE



VEHICULOS, PASAJEROS TRANSPORTADOS Y PASAJEROS - KM 1980-1984

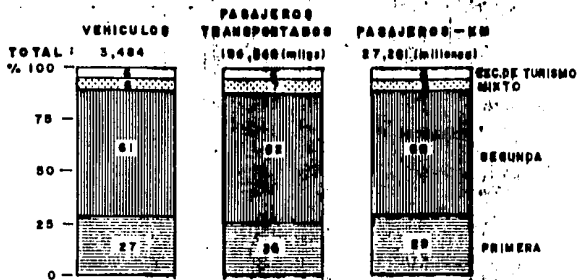


VEHICULOS, TONELADAS TRANSPORTADAS Y TONELADAS - KM 1980-1984

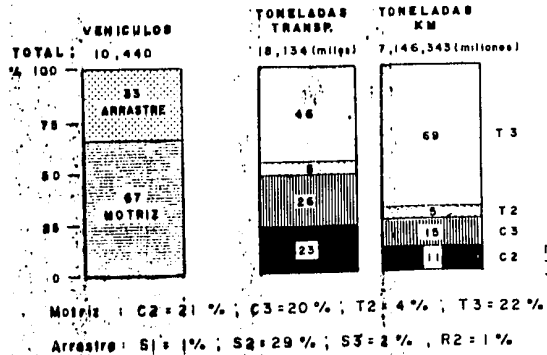


RUTA NORTE

DISTRIBUCION POR CLASE DE SERVICIO 1984



DISTRIBUCION POR CLASE DE VEHICULO 1984



PRINCIPALES POBLACIONES SERVIDAS
POR LA RUTA TRANSVERSAL NORTE 1

POBLACIONES EN LA TRONCAL	POBLACIONES EN LOS RAMALES
Matamoros	Valle Hermoso
Río Bravo	18 de Marzo
Reynosa	Dr. Coss
China	Garza González
Cadereyta	Ramos Arizpe
Monterrey	Parras
Saltillo	Ent. Via Cuchilla
Torreón	Nazareno
Lerdo	Yerbanis
Gómez Palacio	Francisco Madero
Cuencame	Los Mimbres
Guadalupe Victoria	El salto
Durango	Altares
Ciudad Juárez	Tejuxtla
Villa Unión	Concordia Mirador
Mazatlán	Walamo

PRINCIPALES POBLACIONES SERVIDAS
 POR LA RUTA TRANVERSAL DEL NORTE II

POBLACIONES EN TRONCALES	POBLACIONES EN LOS RAMALES
Matamoros	Nuevo Progreso
Rio Bravo	Dr. Coss
Reynosa	El Carrizo
China	Pueblo Nuevo
Cadereyta	Apoduca
Monterrey	Santiago
Saltillo	Arteaga
Concepción del Oro	El Potosí
San Tiburcio	La Leona
Zacatecas	Santa Rita
Villanueva	Est. Venegas
Rincón de Romo	El Catorce
Aguascalientes	La Paz
Jalpa	San Gabriel
Matehuala	Las Charcas
Entronque al Huizache	Venado
San Luis Potosí	El Rusio
Ojuelos	Villa de Cos
Lagos de Moreno	Moctezuma
San Juan de los Lagos	Salinas
Jalostotitlán	Cerro Prieto
Tepatitlán	Tepetates
Zapotlanejo	Las Cabras
Tonalá	Pabellón de Arteaga
Guadalajara	La Punta
Acatlán	El Puesto
Cocula	Yahualica
Tecolotlán	Capilla
Unión de Tula	Tala

**POBLACIONES EN
TRONCALES**

Autlán
La Huerta
Cihuatlán
Barra de Navidad
Manzanillo

**POBLACIONES EN
LOS RAMALES**

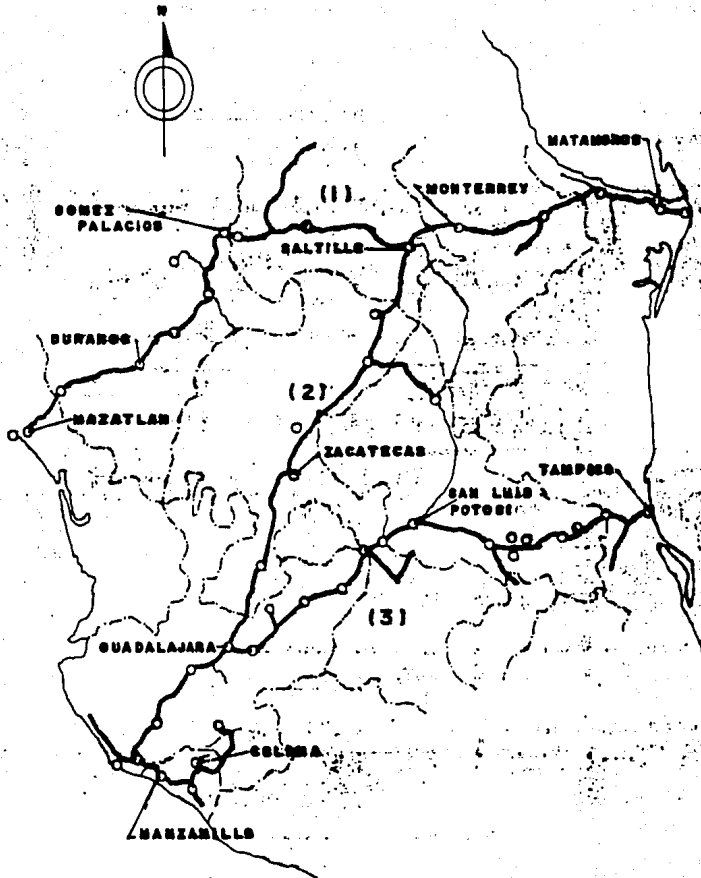
Atoyac
Sayula
Cd. Guzmán
Zapotitlic
Tuxpan
Tecotitlán
Colima
Tecomán
Armeria

PRINCIPALES POBLACIONES SERVIDAS
POR LA RUTA TRANSVERSAL DEL NORTE III

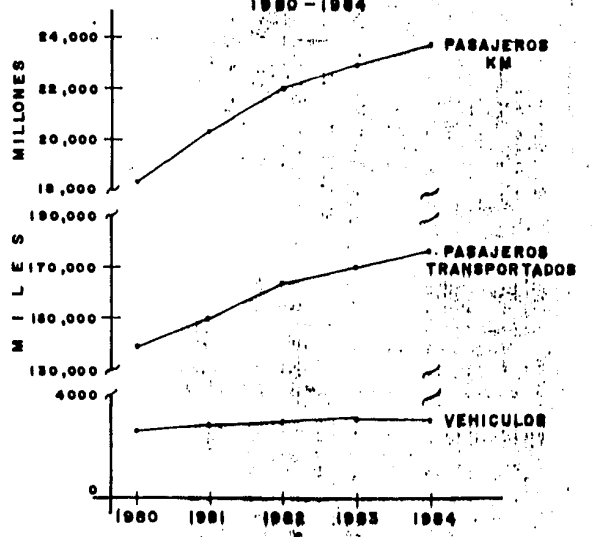
POBLACIONES EN LA TRONCAL	POBLACIONES EN LOS RAMALES
Tampico	Zaragoza
Ebano	Tepetates
Tamuín	El Puesto
Cd. Valles	San Juan de los Lagos
Rio Verde	Guadalupe
Antiguo Morelos	Capilla
Cd. Mante	Zapotlanejo
Cd. del Maíz	Acatlán
Huizache	Juchitan
San Luis Potosí	El Grullo
Ojuelos	Casimiro Castillo
Lagos de Moreno	Tecomate
San Juan de los Lagos	Cuautitlán
Jalostotitlán	Comala
Tepatitlán	Colima
Zapotlanejo	Tecomán
Tonalá	Armería
Guadalajara	
Tlajomulco	
Cocula	
Tecolotlán	
Unión de Tula	
Autlán	
La Huerta	
Barra de Navidad	
Cihuatlán	
Manzanillo	

RUTAS TRANSVERSALES DEL NORTE

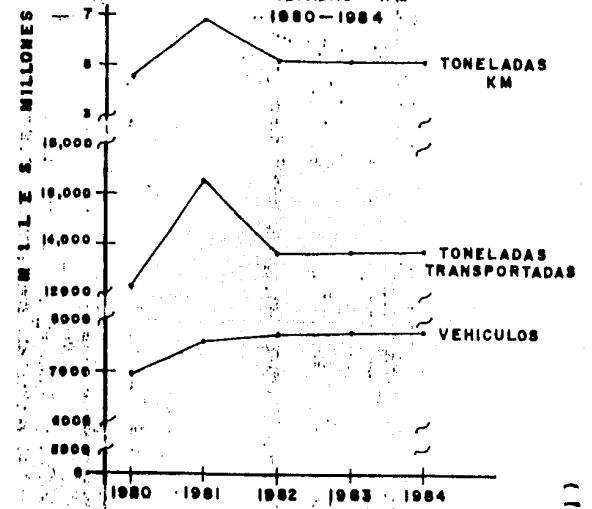
(1, 2, 3)



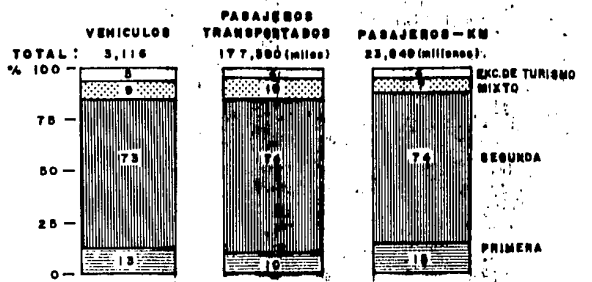
PASAJEROS - KM
1980-1984



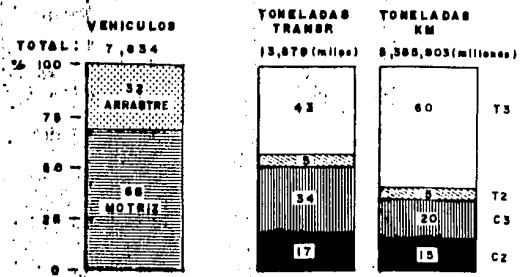
VEHICULOS, TONELADAS TRANSPORTADAS Y TONELADAS - KM
1980-1984



DISTRIBUCION POR CLASE DE SERVICIO 1984



DISTRIBUCION POR CLASE DE VEHICULO 1984



Motriz : C2 = 16 % ; C3 = 27 % ; T2 = 4 % ; T3 = 21 %
 Arrastre : S1 = 1 % ; S2 = 28 % ; S3 = 2 % ; R2 = 1 %

RUTAS TRANSVERSALES DEL NORTE
 (1, 2, 3)
 293

PRINCIPALES POBLACIONES QUE ATIENDE LA RUTA
NORTE ORIENTE

POBLACIONES EN LA
TRONCAL

POBLACIONES EN LOS
RAMALES

México, D.F.

Rachuca

Tilancingo

Huachinango

Venados

Zacualtipan

Huejutla

Xicotepetate de Juárez

Poza Rica

Tuxpan

Alazan

Potrero del Llano

Tantoyuca

Tempoal

El Higo

Naranjos

Pánuco

Tampico

Cd. Madero

Altamira

Est. Manuel González

Ignacio Zaragoza

St. Victoria

Soto la Marina

Cd. Jiménez

La coma

San Fernando

Matamoros

Ecatepec

Teotihuacán

Otumba

Tepeapulco

Cuautepec

San Miguel Regla

Huayacocotla

Tiangüistengo

Molango

Honey

Pahuatlán

Espinal

Coyutla

Cazones

Santiago de la Peña

Alamo

Magozal

Ozuluama

Lolotla

San Martín

San Marcos

Topela

Aidama

Xicotencatl

Nuevo Padilla

San Francisco

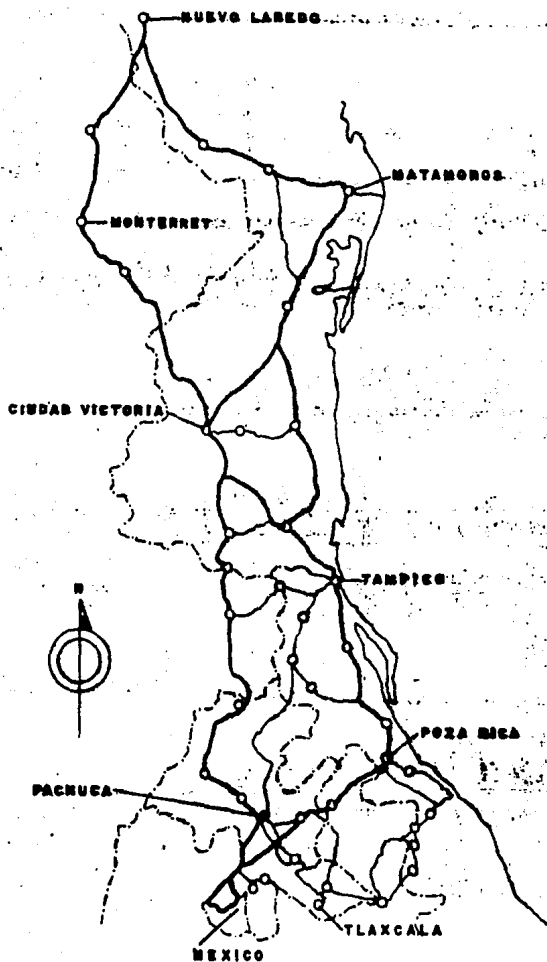
El Tamascal

Fco. González Villarreal

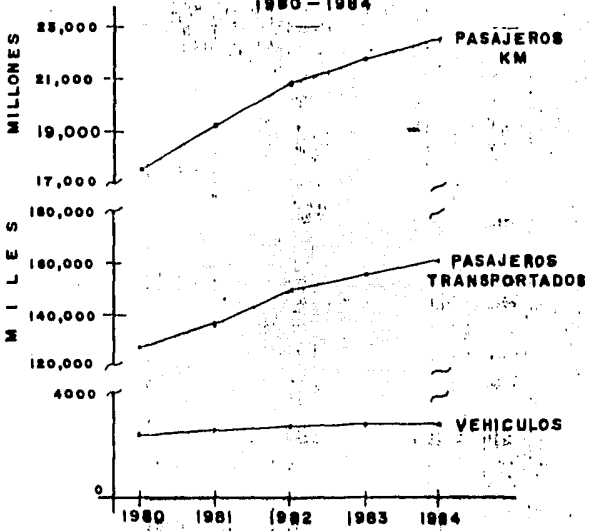
Valle Hermoso

La Venada

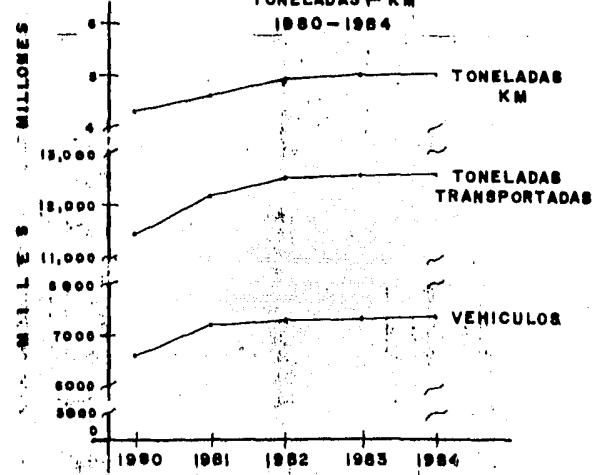
RUTA NORTE ORIENTE



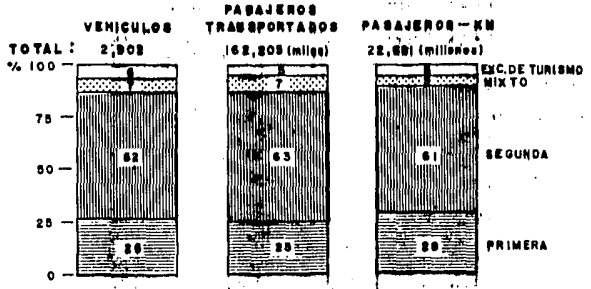
VEHICULOS, PASAJEROS TRANSPORTADOS Y PASAJEROS - KM 1980-1984



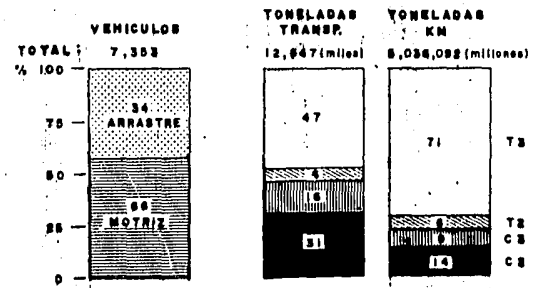
VEHICULOS, TONELADAS TRANSPORTADAS Y TONELADAS - KM 1980-1984



DISTRIBUCION POR CLASE DE SERVICIO 1984



DISTRIBUCION POR CLASE DE VEHICULO 1984



Motriz : C2 = 28 % ; C3 = 12 % ; T2 = 4 % ; T3 = 22 %
 Arrastre : S1 = 1 % ; S2 = 30 % ; S3 = 2 % ; R2 = 1 %

RUTA NORTE ORIENTE

PRINCIPALES POBLACIONES DE LA RUTA CENTRO NORTE

POBLACIONES EN LA TRONCAL

POBLACIONES EN LOS RAMALES

México, D.F.

Atlacomulco

Naucalpan

Tizayuca

Tula

Pachuca

San Juan del Río

Irapuato

Querétaro

Salamanca

San José Iturbide

Apaseo

Dolores Hidalgo

Comonfort

San Luis de la Paz

Guanajuato

San Luis Potosí

León

Mathuala

Lagos de Moreno

Saltillo

Aguascalientes

Monterrey

Cd. Valles

Sabinas Hidalgo

Río Verde

Nuevo Laredo

Cd. del Maíz

Monclova

Linares

Nueva Rosita

Montemorelos

Allende

Anahuac

Piedras Negras

Cuatro Ciéneas

Villa Acuña

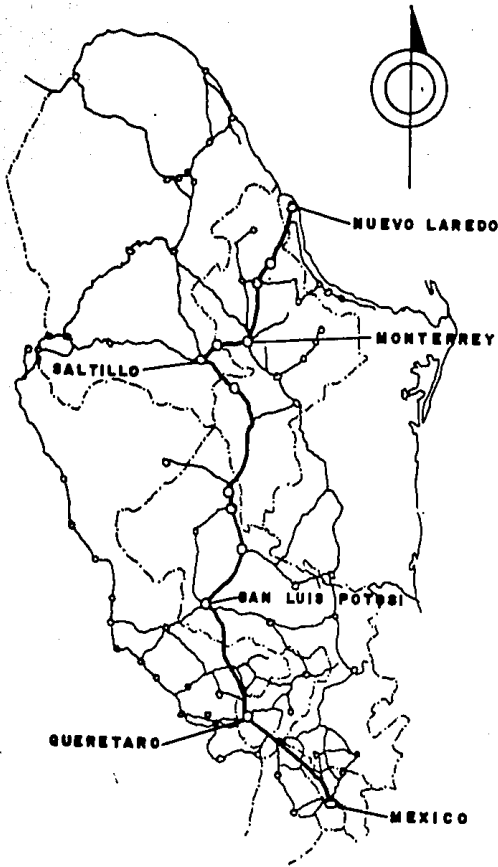
Frontera

San Buenaventura

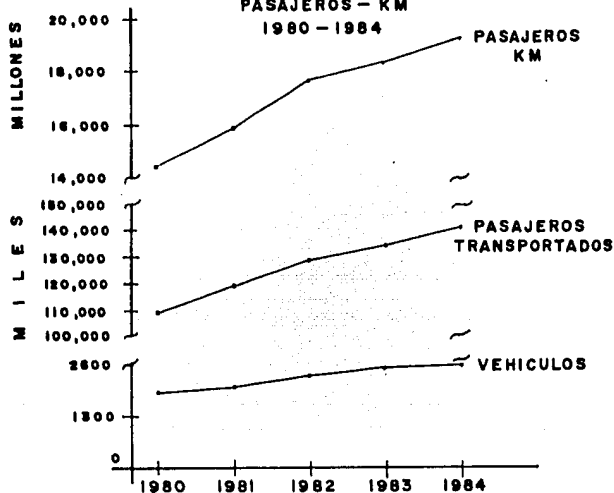
Muzquiz

Palau

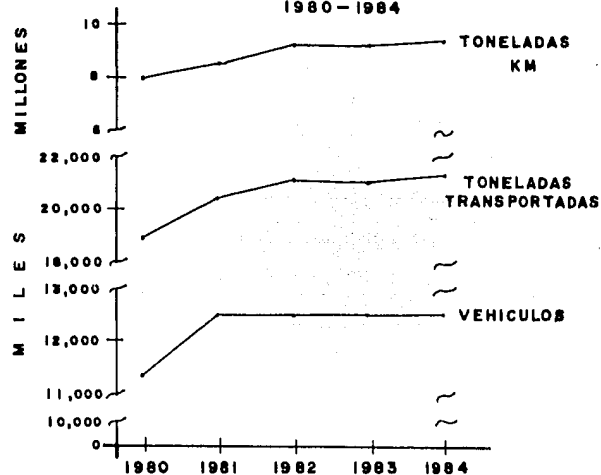
RUTA CENTRO NORTE



VEHICULOS, PASAJEROS TRANSPORTADOS Y PASAJEROS - KM

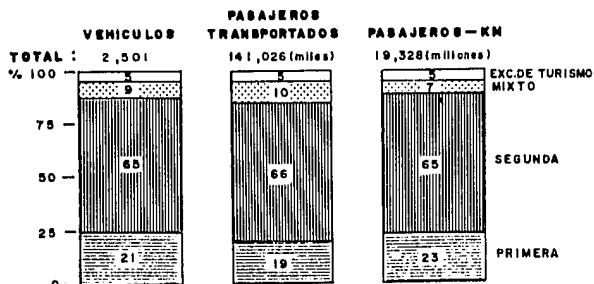


VEHICULOS, TONELADAS TRANSPORTADAS Y TONELADAS - KM 1980-1984

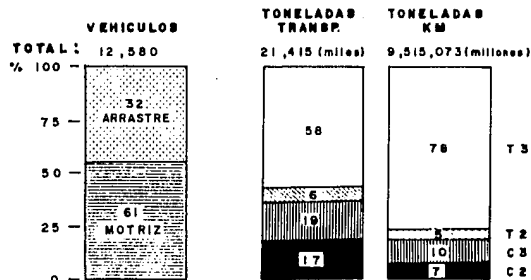


RUTA CENTRO NORTE

DISTRIBUCION POR CLASE DE SERVICIO 1984



DISTRIBUCION POR CLASE DE VEHICULO 1984



Motriz : C2 = 15 % ; C3 = 15 % ; T2 = 4 % ; T3 = 27 %

Arrastre : S1 = 1 % ; S2 = 34 % ; S3 = 3 % ; R2 = 1 %

PRINCIPALES POBLACIONES QUE ATIENDE LA RUTA SUR

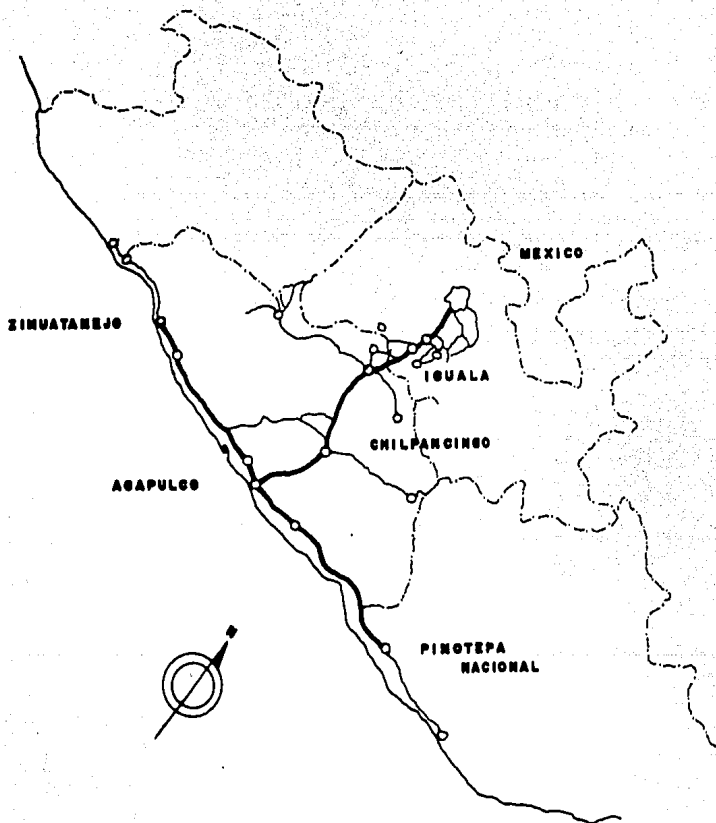
 POBLACIONES EN LA
 TRONCAL

México
 Cuernavaca
 Iguala
 Chilpancingo
 Acapulco
 San Marcos
 Pinotepa Nacional
 Jamiltepec
 Puerto Escondido
 Petatlán
 Zahuatanejo
 Lázaro Cárdenas

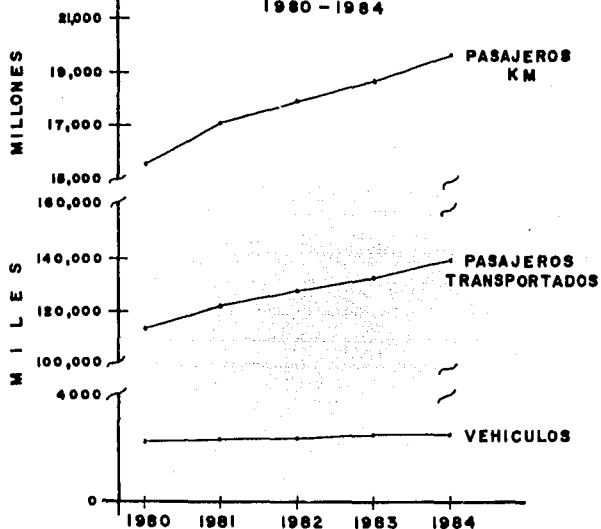
 POBLACIONES EN LOS
 RAMALES

Tepoztlán
 Zacatepec
 Huitzuco
 Zupango
 Chilapa
 Tlapa
 Villa Guerrero
 Chichihualco
 Amacuzac
 Alpuyeca
 Ometepec
 Coyuca de Benitez
 Atoyac
 Cruz Grande
 Tecpan
 Acatlán
 Ayutla
 Ixtapan de la Sal
 Tierra Colorada
 Tixtla
 Cd. Altamirano
 Taxco
 Arcelia
 Teloloapan
 La Unión
 Playa Azul
 Jocotepec
 Nopala

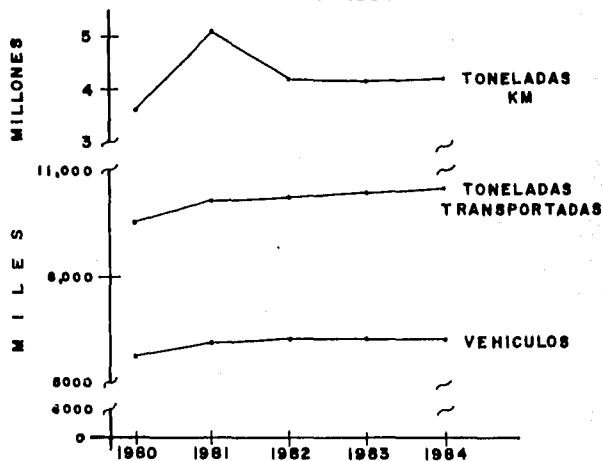
RUTA SUR



VEHICULOS, PASAJEROS TRANSPORTADOS Y PASAJEROS - KM 1980 - 1984

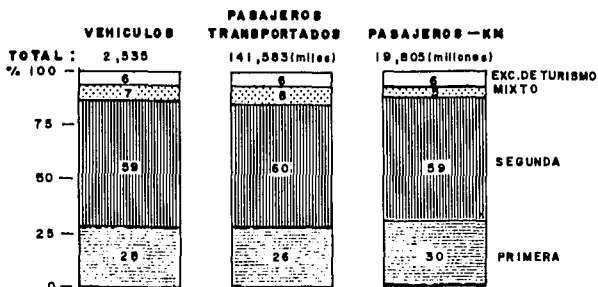


VEHICULOS, TONELADAS TRANSPORTADAS Y TONELADAS - KM 1980 - 1984

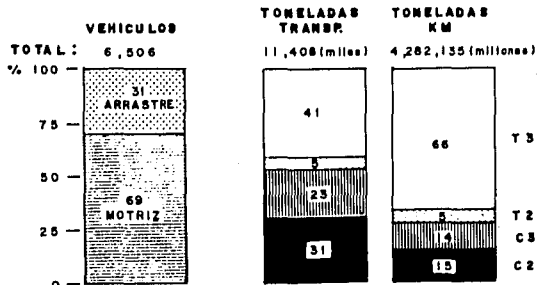


RUTA SUR

DISTRIBUCION POR CLASE DE SERVICIO 1984



DISTRIBUCION POR CLASE DE VEHICULO 1984



Motriz : C2 = 29 % ; C3 = 18 % ; T2 = 3 % ; T3 = 19 %

Arrastre : S1 = 1 % ; S2 = 27 % ; S3 = 2 % ; R2 = 1 %

PRINCIPALES POBLACIONES QUE ATIENDE LA RUTA
SURESTE CENTRO

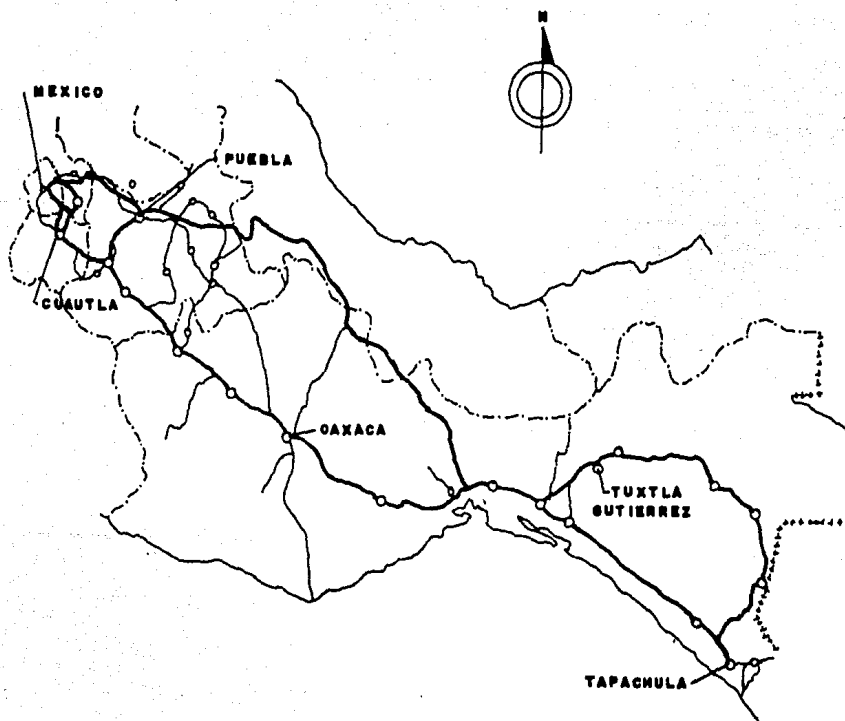
POBLACIONES EN LA
TRONCAL

México, D.F.
Chalco
Amecameca
Cuautla
Izúcar
Acatlán
Huajuapán de León
Puébla
Cd. Mendoza
Orizaba
Córdoba
Tuxtepec
Matías Romero
Amozoc
Tepeaca
Tehuacán
Ajalpam
Oaxaca
Tlaxolula
Tehuantepec
Salina Cruz
Juchitán
Tepanatepec
Chahuities
Arriaga
Tonala
Pijijiapan
Mapastepec
Huixtla
Cintalapa
Ocozacoautla
Tuxtla Gutiérrez
Chiapa de Corzo
San Cristóbal de las Casas
Comitán
Cd. Cuahutémoc
Tapachula

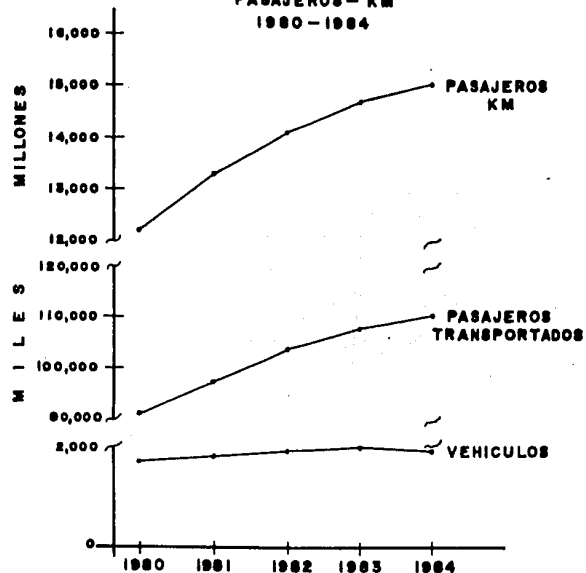
POBLACIONES EN LOS
RAMALES

Huejotzingo
Cholula
Atlixco
Tlaxiaco
Putla
Zochila
Sta. Ma. Ayoquezco
Ejutla
Miahuatlán
Pochutla
Puerto Angel
Arista
Puerto Madero
Cd. Hidalgo

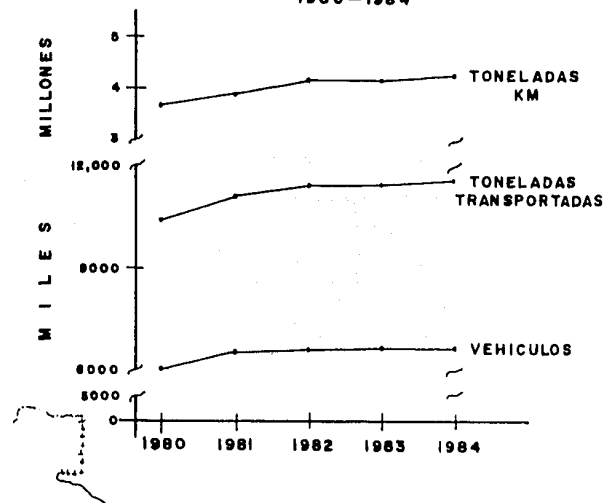
RUTA SURESTE CENTRO



VEHICULOS, PASAJEROS TRANSPORTADOS Y PASAJEROS-KM 1980-1984

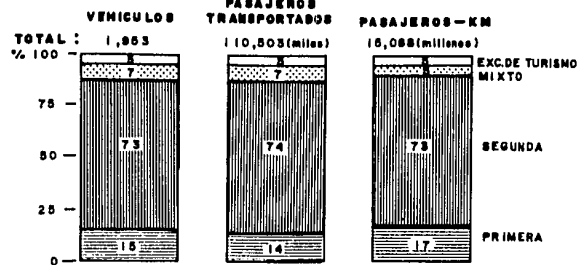


VEHICULOS, TONELADAS TRANSPORTADAS Y TONELADAS-KM 1980-1984

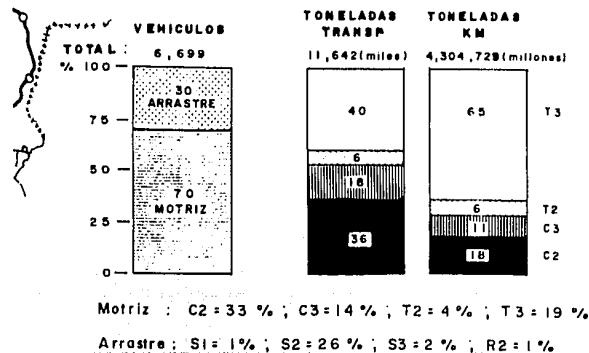


RUTA SURESTE CENTRO

DISTRIBUCION POR CLASE DE SERVICIO 1984



DISTRIBUCION POR CLASE DE VEHICULO 1984



PRINCIPALES POBLACIONES QUE ATIENDE LA RUTA GOLFO

POBLACIONES EN LA
TRONCALPOBLACIONES EN LOS
RAMALES

Nuevo Laredo

Cd. Mier

Cd. Alemán

Reynosa

Matamoros

San Fernando

La Coma

Soto la Marina

aldama

Manuel

Altamira

Cd. Madero

Ozuluama

Naranjos

Potrero del Llano

Tuxpan

Poza Rica

Papantla

Nautla

Cardel

Veracruz

Alvarado

Lerdo

Santiago Tuxtla

San Andres Tuxtla

Catemaco

Coatzacoalcos

Minatitlán

Cárdenas

Villahermosa

Frontera

Cd. del Carmen

Camargo

Nuevo Progreso

La Venada

Valle Hermoso

La Carbonera

El Tamazcal

Morales

Oyamel

Talismán

La pesca

Tepehuanes

Aldama

Tampico Alto

Pánuco

Tantoyuca

Saladero

Tamiahua

Tecolutla

La Antigua

Antón Lizardo

Tlacotalpan

Cosoleacaque

Soteapan

Las Choapas

La Venta

Comacalco

Paraiso

Jalpa

Cd. Pemex

Palizada

Zacatal

San Isidro

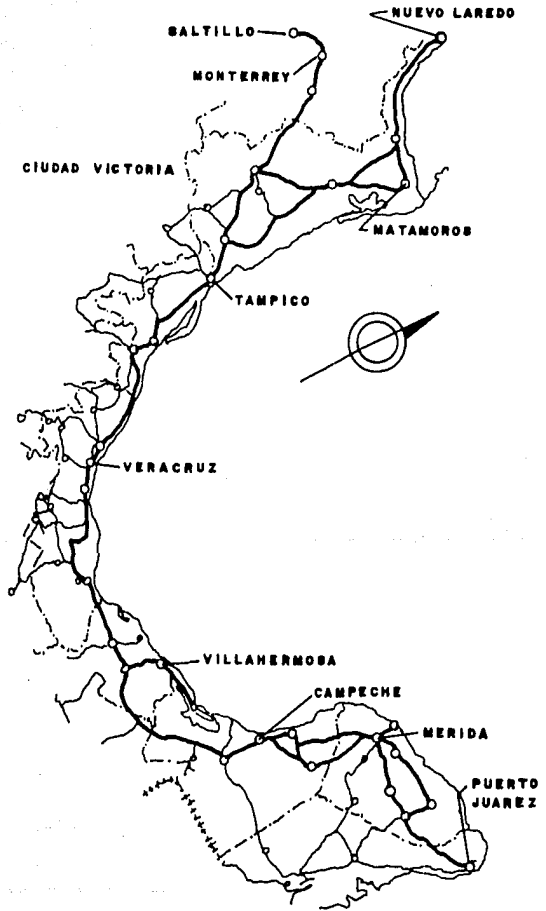
PRINCIPALES POBLACIONES QUE ATIENDE LA RUTA GOLFO

POBLACIONES EN LA
TRONCAL

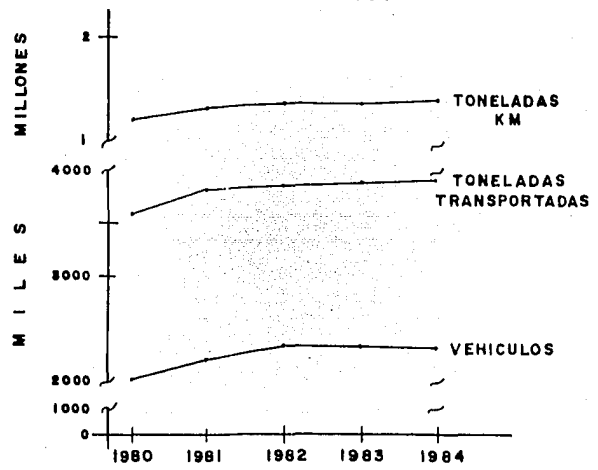
Champotón
 Campeche
 Macuspana
 Fco. Escárcega
 Chencoyi
 Hopelchen
 Calkini
 Muna
 Becal
 Uman
 Mérida

POBLACIONES EN LOS
RAMALES

Checoteul
 Sabancuy
 Reforma Agraria
 Sibrochoc
 Tixmucuy
 China
 Lerma
 Tenato
 Sta. Cruz
 La Costa
 San Mateo
 San Simón
 Celestum
 Kinchil
 Hunucma
 Sisal
 Progreso
 Motul
 Izamal
 Tizimín
 Valladolid
 Pto. Juárez

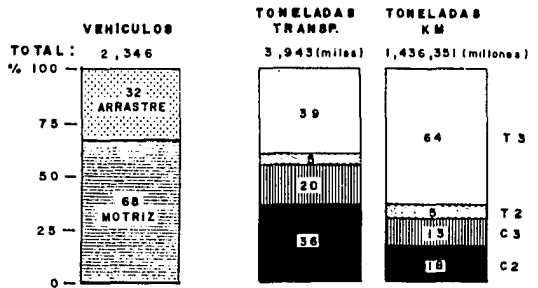


VEHICULOS, TONELADAS TRANSPORTADAS Y TONELADAS - KM 1980-1984



RUTA GOLFO

DISTRIBUCION POR CLASE DE VEHICULO 1984



Motriz : C2 = 32 % ; C3 = 15 % ; T2 = 3 % ; T3 = 18 %
 Arrastre : S1 = 1 % ; S2 = 28 % ; S3 = 2 % ; R2 = 1 %

Cuadros estadísticos

Lista de cuadros que aparecen a continuación

- CUADRO 1. Extensión de las carreteras troncales por ruta, en México, 1984
- CUADRO 1.1. Extensión de la red de carreteras de 1925 a 1984 en México
- CUADRO 1.2. Extensión de la red de carreteras por entidades federativas, e indicadores seleccionados en México, 1984
- CUADRO 2. Tránsito diario promedio anual por ruta en México, 1984. (En estaciones troncales y ramales).
- CUADRO 3. Tránsito diario promedio anual por ruta en México, 1973 y 1984
- CUADRO 4. Flota vehicular de pasaje, pasajeros transportados y pasajeros/kilómetro por ruta en México, 1984
- CUADRO 4.1. Flota vehicular de pasajeros, pasajeros transportados y pasajeros/kilómetro en México de 1970 a 1984
- CUADRO 5. Flota vehicular del transporte de carga regular por rutas en México, 1984
- CUADRO 5.1. Unidades vehiculares de carga en México, de 1970 a 1984
- CUADRO 6. Toneladas de carga regular transportadas por ruta y tipo de vehículo en México, 1984
- CUADRO 6.1. Toneladas de carga total, carga regular y carga especializada en México, de 1970 a 1984
- CUADRO 7. Toneladas/kilómetro de carga regular transportadas por ruta en México, 1984
- CUADRO 7.1. Toneladas/kilómetro de carga total, carga regular y carga especializada en México, de 1970 a 1984

- CUADRO 8. Movimiento diario de carga que penetra y sale de la ciudad de México, 1981
- CUADRO 9. Características de la carga que penetra y sale de la ciudad de México, 1981
- CUADRO 10. Características de los vehículos de carga que penetran y salen de la ciudad de México, 1981
- CUADRO 11. Movimiento diario de vehículos de carga que penetran y salen de la ciudad de México, 1981
- CUADRO 12. Índices de ocupación de los vehículos de carga que penetran y salen de la ciudad de México, 1981
- CUADRO 13. Crecimiento de la población y de los viajes-persona-día para el año 2 000 en ciudades seleccionadas del país. (Base, 1980)
- CUADRO 14. Producto interno bruto en sectores de actividad y entidades federativas seleccionadas, México 1980. (Millones de pesos y porcentajes)

CUADRO 1. Extensión de las carreteras troncales por ruta en México, 1984

RUTA	JARRETERA TRONCAL km	%
PACIFICO	4600	24.2
NORTE	1815	9.5
CENTRO NORTE	1180	6.2
NORTE ORIENTE	1000	5.3
TRANSVERSAL NORTE 1	1260	6.6
TRANSVERSAL NORTE 2	1430	7.5
TRANSVERSAL NORTE 3	1110	5.8
GOLFO (Costa del)	2500	13.2
SURESTE	1800	9.4
SURESTE CENTRO	1300	6.9
SUR	1000	5.7
TOTAL	18995	100.0

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, DGAF, "Estadísticas del Autotransporte Federal", México, fotocopias, 1985.

CUADRO 1.1 Extensión de la red de carreteras de 1925 a 1984 en México. (Kilómetros)

ANO	TOTAL	TERRACERIAS	REVESTIDOS	PAVIMENTADOS
1925 - 1928	695	209	245	241
1929	940	353	298	289
1930	1426	629	256	541
1931	1680	683	377	620
1932	1814	802	367	645
1933	3077	1601	793	683
1934	4260	1786	1291	1183
1935	5237	1760	1918	1559
1936	6304	1891	2406	2007
1937	7510	1831	3363	2316
1938	8463	2035	3424	3004
1939	9108	1912	3441	3755
1940	9929	1643	3505	4781
1941	11800	2449	4131	5420
1942	13526	2250	5194	6082
1943	15246	2418	5918	6910
1944	16394	2336	6375	7683
1945	17404	2399	6842	8163
1946	18544	2663	7267	8614
1947	19302	2509	7722	9071
1948	19927	2590	6775	10562
1949	20439	2453	5927	12059
1950	21422	1865	5972	13585
1951	22871	2034	5857	14980
1952	23925	2039	5905	15981
1953	25288	2123	6333	16832
1954	26353	2465	6394	17474
1955	27276	3022	5880	18374
1956	28616	2432	6770	19414
1957	30227	2395	6470	21362
1958	32024	2185	6437	23403
1959	37614	3758	9330	24526
1960	45089	7398	10322	27369
1961	49309	7352	13310	28647
1962	53646	9425	14943	29278
1963	55388	6753	16233	32397
1964	57455	6376	16518	34561
1965	60088	6817	18438	34833
1966	62879	7520	19347	36012
1967	65897	6777	20944	38176
1968	67995	7666	20866	39463

1969	69037	7104	21297	40636
1970	71882	7328	22220	42334
1971	77572	8809	24103	44660
1972	122627*	43458	31620	47549
1973	154524	47434	56262	50828
1974	175389	52919	66236	56234
1975	177704	7031	111715	58958
1976	193290	N/D	N/D	N/D
1977	199060.	N/D	N/D	N/D
1978	207661	N/D	N/D	N/D
1979	211246	N/D	N/D	N/D
1980	212000	N/D	N/D	N/D
1981	213238	24601	88728	68412
1982	213702	20725	92493	80234
1983	216618	27302	89132	70754
1984	221000*	N/D	N/D	N/D

* A partir de esta fecha se incluyen, salvo en la columna de pavimentados, los caminos de mano de obra y otros construidos por diversas dependencias.

⊙ Estimado

N/D No disponible

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, DGAF, Apuntes para la historia del Autotransporte, México, noviembre de 1982. Para los años de 1981, 1982, 1983 y 1984: AMDA, Cifras. Diez años del sector automotriz en México, México, AMDA, 1985, p. 35.

CUADRO 1.2 Extensión de la red de carreteras por entidades federativas e indicadores seleccionados en México, 1984.

ENTIDAD FEDERATIVA	KILOMETROS DE CARRETE RAS	SUPERFICIE (1) Kilómetros cuadrados y porcentaje	NUMERO DE ACCESOS DE LA CIUDAD CAPITAL. PRINCIPALES Y SECUN- DARIOS		
COAHUILA	2 897	149 982 7.6	8		1
CHIAPAS	2 290	74 211 3.8	3		1
CHIHUAHUA	3 234	244 938 12.5	4		0
DISTRITO FED.		1 479 0.1	4		12
DURANGO	1 882	123 181 6.3	5		1
GUANAJUATO	2 115	30 491 1.5	3		0
JALISCO	3 519	80 836 4.1	3		4
MEXICO	3 026	21 355 1.1	5		0
MICHOACAN	3 110	59 928 3.1	5		0
NUEVO LEON	2 709	64 924 3.3	2		4
PUEBLA	2 049	33 902 1.7	2		5
SINALOA	4 817	58 328 3.0	4		2
SONORA	2 335	182 052 9.3	2		3
TABASCO	1 653	25 267 1.3	4		2
TAMAULIPAS	2 926	79 384 4.0	3		0
VERACRUZ	3 364	71 699 3.7	2		1
TOTAL		1958 201 100.			

FUENTE: Elaborado con base en: Atlas de Carreteras, México, Guía Roji, 1984, mapas: C.D.E.F.G.H.y J.

(1) SPP, Agenda Estadística, 1982, México, INEGI, 1983 - cuadro 1.1.2.

CUADRO 2. Tránsito diario promedio anual por ruta en México, 1984.
(En estaciones troncales y ramales)

	TDPA/1984 TRONCAL RAMAL VEHICULOS	TDPA/1984 PROMEDIO	TDPA/1984 TRONCAL RAMAL VEHICULOS	ESTACIONES TOTAL T R	DISTANCIA PRO MEDIO DEL PUÑ TO DE AFORO A LA POBL. DE REFERENCIA KM.
PACIFICO	104284	5124.2	98824 5460	20 18 2	123.4
NORTE	99920	3700.7	51006 48914	27 9 18	90.3
CENTRO NORTE	43977*	4397.7*	43977*	10 10 -	92.2
NORTE ORIENTE	55616	3476	24562 31054	16 5 11	141.7
TRANSVERSAL NORTE 1	104284	4175.2	70979+	41 33 8	-
TRANSVERSAL NORTE 2					
TRANSVERSAL NORTE 3					
SURESTE	160740	5542.7	49036 111704	29 11 18	80.6
SURESTE CENTRO	85970	5057.0	22236 63734	17 7 10	124.2
SUR	46571	3880.9	14393 32178	12 4 8	83.8

* Solo carretera troncal

+ Solo para la ruta transversal del norte II

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, DGAF, "Registros anuales del Tránsito diario promedio anual", México, Departamento de Estudios Económicos, fotocopias, 1985.

CUADRO 3. Tránsito diario promedio anual por ruta en México, 1973 y 1984

RUTA	TDPA 1973	%	TDPA 1984	%	1984/ 1973
Sureste	3 186.6	20.06	5 542.7	15.63	0.73
Pacífico	1 185.6	7.46	5 214.2	14.70	3.40
Sureste centro	1 182.8	7.44	5 057.0	14.26	3.27
Centro norte	1 434.6	9.03	4 397.7	12.40	2.06
Transversales del Norte (1, 2, 3)	2 095.8	13.19	4 175.2	11.77	0.99
Sur	2 800.0	17.62	3 880.9	10.94	0.38
Norte	1 894.7	11.92	3 700.7	10.43	0.95
Norte oriente	2 105.8	13.25	3 476.0	9.80	0.65
TOTAL	15 884.7	100.00	35 454.6	100.00	1.23

TDPA = Tránsito diario promedio anual

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, DGAF, "Registro del tránsito diario promedio anual", México, Departamento de Estudios Económicos, fotocopias, 1985.

CUADRO 4. FLOTA VEHICULAR DE PASAJE, PASAJEROS TRANSPORTADOS Y PASAJEROS/KILOMETRO
 POR RUTA MEXICO, 1984

R U T A	FLOTA VEHICULAR DE PASAJE	%	PASAJEROS TRANSPOR- TADOS	%	PASAJEROS/ KILOMETRO	%
PACIFICO	4945		277056	19.6	38539	17.3
NORTE	3484		194540	13.7	27261	12.2
CENTRO NORTE	2501		141026	9.9	19328	8.7
NORTE ORIENTE	2902		162205	11.4	22691	10.2
TRANSVERSAL NORTE 1	1547		88301	6.2	11781	5.6
TRANSVERSAL NORTE 2	449		25473	1.5	31445	13.9
TRANSVERSAL NORTE 3	1120		63526	4.6	8623	3.8
GOLFO (Costera del)	-		-		-	
SURESTE	3918		219259	15.5	30589	13.9
SURESTE CENTRO	1953		110503	7.6	15088	5.7
SUR	2535		141583	9.9	19805	8.8
T O T A L	25354	100.0	1423464	100.0	225150	100.0

FUENTE: La misma del CUADRO 1.

CUADRO 4.1 Flota vehicular de pasaje, pasajeros transportados y pasajeros/kilómetro por ruta en México, 1984

AÑO	NUMERO DE VEHICULOS	PASAJEROS TRANSPORTADOS (Millones)	PASAJEROS-KM (Millones)
1970	13 234	432	64,578
1971	14,550	474	70,916
1972	15,346	499	74,644
1973	15,588	507	75,095
1974	16,134	525	77,682
1975	16,500	589	105,201
1976	16,797	700	106,968
1977	17,419	783	109,213
1978	18,647	836	116,481
1979	21,946	1,004	136,766
1980	24,910	1,151	154,155
1981	26,270	1,240	168,250
1982	28,251	1,332	182,820
1983	28,814	1,385	190,069
1984	28,864	1,444	198,164

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, DGAF, Estadísticas Básicas del Autotransporte Federal, México, SCT, 1985, p. 24 y 25.

CUADRO 5. FLOTA VEHICULAR DEL TRANSPORTE DE CARGA REGULAR POR RUTAS *en*
MEXICO, 1984

R U T A	FLOTA VEHICULAR DE CARGA			\$
	TOTAL VEHICULOS	CARGA ESPE CIALIZADA	CARGA REGULAR	
PACIFICO			14045	18.6
NORTE			10440	13.9
CENTRO NORTE			12580	16.6
NORTE ORIENTE			7353	9.7
TRANSVERSAL NORTE 1			2841	3.8
TRANSVERSAL NORTE 2			3877	5.2
TRANSVERSAL NORTE 3			1116	1.4
OLFO (Costera del)			2346	3.1
SURESTE			7667	10.2
SURESTE CENTRO			6699	8.8
SUR			6506	8.7
T O T A L	159341	83871	75470	100.0
	100.0%	52.6%	47.4%	

FUENTE: La misma del CUADRO 1.

CUADRO 5.1 Unidades vehiculares de carga en México, de 1970 a 1984

ANO	TOTAL	CARGA REGULAR	CARGA ESPECIALIZADA
1970	80,629	34,029	46,600
1971	84,717	35,755	48,962
1972	87,977	37,131	50,846
1973	91,882	38,779	53,103
1974	95,882	40,470	55,412
1975	100,067	42,232	57,835
1976	103,422	43,648	59,774
1977	108,549	45,851	62,698
1978	115,808	48,954	66,854
1979	125,055	54,294	70,761
1980	141,930	67,060	74,270
1981	153,850	73,855	79,995
1982	157,525	75,161	82,364
1983	159,341	75,470	83,871
1984	159,341	75,470	83,871

Fuente: La misma del CUADRO 4.1, p. 81 a 86.

CUADRO 6. TONELADAS DE CARGA REGULAR TRANSPORTADAS POR RUTA Y TIPO DE VEHICULO. MEXICO, 1984

	TONELADAS TRANSPORTADAS		TONELADAS TRANSPORTADAS POR CLASE DE VEHICULO							
		%	VEHICULO C-2		MILES C-3		T-2		T-3	
				%		%		%		%
PACIFICO	24376	18.6	7007	19.9	5870	19.9	1007	14.8	10492	17.7
NORTE	18134	13.8	4226	12.0	4719	16.0	949	14.0	8240	13.9
CENTRO NORTE	21415	16.3	3696	10.5	4097	13.9	1225	18.0	12397	20.9
NORTE ORIENTE	12647	9.6	3873	11.0	2037	6.9	808	11.9	5929	10.0
TRANSVERSAL NORTE 1	4971	3.8	703	2.0	1622	5.5	273	4.0	2373	4.0
TRANSVERSAL NORTE 2	6894	5.3	1021	2.9	2570	8.7	340	5.0	2963	5.0
TRANSVERSAL NORTE 3	2014	1.6	671	1.9	591	2.0	96	1.4	656	1.1
GOLFO (Costera del)	3943	3.1	1408	3.9	796	2.7	197	2.9	1542	2.6
SURESTE	13362	10.3	4896	14.0	2511	8.5	678	10.0	5277	8.9
SURESTE CENTRO	11642	8.9	4191	11.9	2096	7.1	671	9.9	4684	7.8
SUR	11408	8.7	3519	9.99	2599	8.8	551	8.10	4739	7.9
T O T A L	130806	100.0	35211		29508	100.0	6795	100.0	59292	100.0
	100.0%		26.9%		22.6%		5.2%		45.3%	

Fuente: La misma del CUADRO 1.

C-2 = camión de dos ejes

C-3 = camión de tres ejes

T-2 = tractor de dos ejes

T-3 = tractor de tres ejes

CUADRO 6.1. Toneladas de carga total, carga regular y carga especializada en México, de 1970 a 1984.

AÑO	TOTAL	(Miles)			
		CLASE DE VEHICULO			
		C-2	C-3	T-2	T-3
1970	140,467	72,002	27,218	4,842	36,405
1971	147,513	75,686	28,598	5,288	37,941
1972	153,182	78,483	29,743	5,499	39,457
1973	159,956	81,967	30,985	5,749	41,255
1974	166,894	85,511	32,238	6,011	43,134
1975	174,088	89,404	33,303	6,283	45,098
1976	179,923	92,589	34,303	6,485	46,546
1977	188,713	96,689	35,983	6,935	49,106
1978	201,132	100,723	38,130	7,199	55,080
1979	224,387	108,583	45,848	8,473	61,483
1980	253,169	114,511	52,136	10,044	76,478
1981	276,292	117,613	55,877	10,142	92,660
1982	277,353	117,688	56,084	9,828	93,753
1983	278,082	117,932	56,108	9,996	94,046
1984	282,183	118,721	57,054	10,091	96,317

(Miles)

AÑO	TOTAL CARGA REGULAR	CLASE DE VEHICULO			
		C-2	C-3	T-2	T-3
1970	59,266	30,406	11,476	2,065	15,319
1971	62,240	31,962	12,057	2,254	15,967
1972	64,633	33,143	12,539	2,346	16,605
1973	67,489	34,614	13,064	2,451	17,360
1974	70,417	36,112	13,591	2,564	18,150
1975	73,450	37,755	14,040	2,678	18,977
1976	75,912	39,100	14,461	2,765	19,586
1977	79,713	40,837	15,195	2,935	20,746
1978	84,948	42,545	16,107	3,036	23,260
1979	96,075	36,549	22,635	5,018	31,873
1980	117,023	34,423	27,816	6,748	48,036
1981	128,754	35,053	29,197	6,805	57,699
1982	129,354	35,081	29,305	6,592	58,376
1983	129,714	35,137	29,306	6,712	58,559
1984	130,806	35,211	29,508	6,795	59,292

AÑO	TOTAL CARGA ESPECIALIZADA	CLASE DE VEHICULO			
		C-2	C-3	T-2	T-3
1970	81,201	41,596	15,742	2,777	21,086
1971	85,273	43,724	16,541	3,034	21,974
1972	88,549	45,340	17,204	3,153	22,852
1973	92,467	47,353	17,921	3,298	23,895
1974	96,477	49,399	18,647	3,447	24,984
1975	100,638	51,649	19,263	3,605	26,121
1976	104,011	53,489	19,842	3,720	26,960
1977	109,000	55,852	20,788	4,000	28,360
1978	116,184	58,178	22,023	4,163	31,820
1979	128,312	72,034	23,213	3,455	29,610
1980	136,146	80,088	24,320	3,296	28,442
1981	147,538	82,560	26,680	3,337	34,961
1982	147,999	82,607	26,779	3,236	35,377
1983	148,368	82,795	26,802	3,284	35,487
1984	151,377	83,510	27,546	3,296	37,025

Fuente: La misma del CUADRO 4.1, p. 87 a 92.

R U T A	TONELADAS KILOMETRO		C-2		C-3		T-2		T-3	
	MILES	%		%		%		%		%
PACIFICO	9280096	18.1	1261217	19.9	1320775	19.9	402696	14.8	6295408	17.7
NORTE	7146343	13.9	760723	12.0	1061898	16.0	379685	14.0	4944037	13.9
CENTRO NORTE	9515073	17.8	665294	10.5	921802	13.9	489947	18.0	7438030	20.9
NORTE ORIENTE	5036092	9.8	697104	11.0	458363	6.9	323115	11.9	3557510	9.98
TRANSVERSAL NORTE 1	2024712	3.9	126562	2.0	364964	5.5	109303	4.0	1423883	4.0
TRANSVERSAL NORTE 2	2675713	5.2	183751	2.9	578156	8.7	136150	5.0	1777656	5.0
TRANSVERSAL NORTE 3	685478	1.3	120809	1.9	132991	2.0	38352	1.4	393326	1.2
GOLFO (Costera del)	1436351	2.8	253462	4.0	179183	2.7	78622	2.9	925084	2.6
SURESTE	4883875	9.5	881195	13.9	564959	8.5	271340	10.0	3166381	8.9
SURESTE CENTRO	4304729	8.4	754294	11.9	471560	7.1	268464	9.9	2810411	7.9
SUR	4282135	8.3	633485	10.0	584755	8.8	220524	8.1	2843371	8.0
T O T A L	51270597	100.0	6337894	100.0	6639408	100.0	2718198	100.0	35575097	100.0
	100.0%		12.4%		12.9%		5.3%		69.4%	

FUENTE: La misma del CUADRO 1.

CUADRO 7.1. Toneladas/kilómetro de carga total, carga regular y carga especializada en México, de 1970 a 1984

AÑO	TOTAL	(Miles)			
		CLASE DE VEHICULO			
		C-2	C-3	T-2	T-3
1970	42,864,174	12,960,324	6,124,086	1,936,980	21,842,784
1971	44,937,504	13,623,552	6,434,640	2,115,072	22,764,240
1972	46,692,828	14,127,048	6,692,220	2,199,528	23,674,032
1973	48,778,200	14,753,988	6,971,670	2,299,590	24,752,952
1974	50,930,208	15,391,944	7,253,550	2,404,242	25,880,472
1975	53,157,924	16,092,756	7,493,148	2,513,484	27,058,536
1976	54,905,850	16,665,912	7,718,166	2,594,268	27,927,504
1977	57,737,718	17,403,984	8,096,274	2,774,196	29,463,264
1978	62,637,192	18,130,068	8,579,358	2,879,766	33,048,000
1979	70,139,595	19,544,954	10,315,690	3,389,348	36,889,603
1980	82,246,992	20,611,944	11,730,636	4,017,372	45,887,040
1981	93,395,631	21,170,304	12,572,237	4,056,683	55,596,407
1982	93,986,016	21,183,840	12,618,936	3,931,080	56,252,160
1983	94,278,140	21,227,832	12,624,103	3,998,416	56,427,789
1984	96,033,680	21,369,622	12,837,204	4,036,548	57,790,306

AÑO	TOTAL CARGA REGULAR	CLASE DE VEHICULO			
		C-2	C-3	T-2	T-3
1970	18,072,558	5,473,008	2,582,118	826,200	9,191,232
1971	18,947,628	5,753,268	2,712,852	901,476	9,580,032
1972	19,688,238	5,965,812	2,821,230	938,196	9,963,000
1973	20,566,224	6,230,520	2,939,328	980,424	10,415,952
1974	21,473,694	6,500,088	3,057,912	1,025,406	10,890,288
1975	22,412,214	6,795,900	3,159,000	1,071,306	11,386,008
1976	23,149,368	7,037,928	3,253,770	1,106,190	11,751,480
1977	24,391,152	7,350,588	3,419,010	1,174,122	12,447,432
1978	26,452,656	7,658,064	3,624,102	1,214,514	13,955,976
1979	32,802,644	6,578,820	5,092,810	2,007,238	19,123,776
1980	43,975,362	6,196,104	6,258,708	2,699,022	28,821,528
1981	50,220,408	6,309,468	6,569,359	2,722,033	34,619,548
1982	50,570,727	6,314,544	6,593,724	2,636,700	35,025,759
1983	50,738,770	6,324,696	6,593,747	2,684,860	35,135,467
1984	51,270,597	6,337,894	6,639,408	2,718,198	35,575,097

AÑO	TOTAL CARGA ESPECIALIZADA	CLASE DE VEHICULO			
		C-2	C-3	T-2	T-3
1970	24,791,616	7,487,316	3,541,968	1,110,780	12,651,552
1971	25,989,876	7,870,284	3,721,788	1,213,596	13,184,208
1972	27,004,590	8,161,236	3,870,990	1,261,332	13,711,032
1973	28,211,976	8,523,468	4,032,342	1,319,166	14,337,000
1974	29,456,514	8,891,856	4,195,638	1,378,836	14,990,184
1975	30,745,710	9,296,856	4,334,148	1,442,178	15,672,528
1976	31,756,482	9,627,984	4,464,396	1,488,078	16,176,024
1977	33,346,566	10,053,396	4,677,264	1,600,074	17,015,832
1978	36,184,536	10,472,004	4,955,256	1,665,252	19,092,024
1979	37,336,951	12,966,134	5,222,880	1,382,110	17,765,827
1980	38,271,630	14,415,844	5,471,928	1,318,350	17,065,512
1981	43,175,223	14,860,336	6,002,878	1,334,650	20,976,859
1982	43,415,289	14,869,296	6,026,212	1,294,380	21,226,401
1983	43,539,370	14,903,136	6,030,356	1,313,556	21,292,322
1984	44,763,083	15,031,728	6,197,796	1,318,350	22,215,209

Fuente: La misma del CUADRO 4.1, p. 93 a 97.

CUADRO 8. MOVIMIENTO DIARIO DE CARGA QUE PENETRA Y SALE DE LA CD. DE MEXICO.

RUMBO	CARRETERA	PENETRACION				SALIDA				TOTAL	
		TON.	%	SUMA	%	TON.	%	SUMA	%	TON.	%
NORTE	QUERETARO	62,941	35.7			64,678	37.0			187,729	54
	PACHUCA, Cuota	11,325	6.4	95,599	54	6,105	3.5	92,130	53		
	PACHUCA, Libre	21,333	12.1			21,347	12.2				
ORIENTE	PUEBLA, Cuota	21,873	12.4			19,805	11.3			94,886	27
	PUEBLA, Libre	29,337	16.6	51,210	29	23,871	13.6	43,676	25		
PNTE.	TOLUCA, Constit.	5,411	3.1			11,744	6.7			46,813	13
	TOLUCA, Naucalpan	13,737	7.8	19,148	11	15,921	9.1	27,665	16		
SUR	CUERNAVACA, Cuota	9,356	5.3			10,342	5.9			21,979	6
	CUERNAVACA, Libre	1,093	0.6	10,449	6	1,188	0.7	11,530	6		
	S U M A S			176,406	100			175,001	100	351,407	100

Fuente: ISTME, Plan de Transporte Público de carga del Distrito Federal, México, inédito, 1981, p. 73.

CUADRO 9. CARACTERISTICAS DE LA CARGA QUE PENETRA Y SALE DE LA CIUDAD DE MEXICO

	TIPO DE CARGA	PENETRACION		SALIDA		T O T A L E	
		TONELADAS	%	TONELADAS	%	TONELADAS	%
01	MATERIALES EN BRUTO	10,072	5.7	6,014	3.4	16,085	4
02	MATERIALES DE CONSTRUCCION	41,813	23.7	36,284	20.7	78,097	22
03	PRODUCTOS AGRICOLAS Y ANIMALES	41,079	23.3	25,072	14.3	66,151	19
04	PROD. ALIMENTICIOS ELABORADOS	17,822	10.1	22,922	13.1	40,744	12
05	PRODUCTOS MANUFACTURADOS DIVERSOS (NO COMESTIBLES)	11,286	6.4	21,824	12.5	33,110	9
06	PRODUCTOS QUIMICOS. FARMACEUTI- COS Y PETROLEROS.	25,498	14.5	26,249	15.0	51,747	15
07	PRODUCTOS INDUSTRIALES, MAQUINA- RIA Y HERRAMIENTA.	22,984	13.0	18,181	10.4	41,165	12
08	MUEBLES Y EQUIPO	4,612	2.6	16,924	9.7	21,536	6
09	DESECHOS DOMESTICOS DE INDUSTRIA LES.	1,240	0.7	1,531	0.9	2,771	1
	S U M A	176,406	100	175,001	100	351,407	100

Fuente: Ibid., p. 74

CUADRO 10. CARACTERISTICAS DE LOS VEHICULOS DE CARGA QUE PENETRAN Y SALEN
DE LA CIUDAD DE MEXICO

VEHICULO	PENETRACION		SALIDA		TOTAL	
	VEHIC.	%	VEHIC.	%	VEHIC.	%
PICK-UP.	3,472	16.8	2,970	12.6	6,442	15
PANEL	2,150	10.4	1,847	7.8	3,997	9
CAMION 2 EJES	8,931	43.3	12,467	52.8	21,398	48
CAMION 3 EJES	1,970	9.5	2,034	8.6	4,004	9
CAMION 4 EJES	126	0.6	224	1.0	350	1
CAMION 5 EJES	2,615	12.7	2,385	10.0	5,001	11
CAMION 6 EJES	² 156	1.3	188	0.8	444	1
PIPAS	1,122	5.4	1,512	6.4	4,634	6
S U M A S	20,642	100.0	23,628	100.0	44,270	100

Fuente: Ibid., p. 82.

CUADRO 11. MOVIMIENTO DIARIO DE VEHICULOS DE CARGA QUE PENETRAN Y SALEN DE LA CIUDAD DE MEXICO, 1981.

RUMBO	CARRETERA	PENETRACION				SALIDA				TOTAL	
		VEHIC.	%	SUMA	%	VEHIC.	%	SUMA	%	VEHIC.	%
NORTE	QUERETARO	4,042	19.6			5,598	23.7				
	PACHUCA,Cuota	1,682	8.1	8,483	41	1,417	6.0	10,403	44	18,886	43
	PACHUCA,Libre	2,759	13.4			3,388	14.4				
ORIENTE	PUEBLA,Cuota	3,156	15.3	6,801	33	2,704	11.4	6,922	29	13,723	31
	PUEBLA,Libre	3,645	17.7			4,218	17.9				
PONTE.	TOLUCA,Constit.	1,705	8.2	3,736	18	2,125	9.0	4,427	19	8,163	18
	TOLUCA,Naucalpan	2,031	9.8			2,302	9.7				
SUR	CUERNAVACA,Cuota	1,254	6.1	1,622	8	1,565	6.6	1,876	8	3,498	8
	CUERNAVACA,Libre	368	1.8			311	1.3				
	S U M A S			20,642	100			23,628	100	44,270	100

Fuente: Ibid., p. 81.

CUADRO 12. INDICES DE OCUPACION DE LOS VEHICULOS DE CARGA QUE PENETRAN Y SALEN EN LA CIUDAD DE MEXICO

CARRETERA	ENTRADAS				SALIDAS			
	TOTAL	CON CARGA	VACIOS	%	TOTAL	CON CARGA	VACIOS	%
1.- QUERETARO	4,042	3,768	274	6.8	5,598	4,654	944	16.9
2.- PUEBLA, (CUOTA)	3,156	2,432	725	23.0	2,704	2,175	529	19.6
3.- PUEBLA, (LIBRE)	3,645	3,475	169	4.6	4,218	2,454	1,754	41.6
4.- PACHUCA, (CUOTA)	1,682	1,367	315	18.7	1,417	723	694	49.0
5.- PACHUCA, (LIBRE)	2,759	2,456	303	11.0	3,383	3,286	102	3.0
6.- CUERNAVACA, (CUOTA)	1,254	959	295	23.5	1,565	1,455	110	7.0
7.- CUERNAVACA, (LIBRE)	368	301	67	18.2	311	168	143	46.0
8.- TOLUCA (CONSTITUYENTES)	1,705	1,637	68	4.0	2,125	2,066	59	2.8
9.- TOLUCA (NAUCALPAN)	2,031	1,668	363	17.9	2,302	2,061	241	10.5
S U M A S	20,642	18,063	2,579	<u>12.5</u>	23,628	19,052	4,576	<u>19.4</u>

* Observaciones en marzo y abril de 1981.

CUADRO 13.

CRECIMIENTO DE LA POBLACION Y DE LOS VIAJES PERSONA DIA PARA EL AÑO 2 000. MEXICO.*

C I U D A D	POBLACION 1980 (Millones)	VPD 1980 (Millones)	POBLACION AÑO 2000 (Millones)	VPD AÑO 2000 (Millones)	PORCENTAJE DE INCRE-- MENTO VPD	FASE DE - CRECIMIEN TO (AÑO-- 2000)
Ciudad de México	15.0	20.6	21.0	35.6.	72%	Metrópoli
Guadalajara	2.13	3.25	4.15	9.2	183%	
Monterrey	2.0	2.5	4.20	5.4	116%	
Puebla	.83	1.10	1.64	2.15	99%	Ciudad Grande
Tampico-Madero	.69	1.02	1.02	2.0	96%	
Ciudad Juárez	.67	.92	1.32	1.76	91%	
Querétaro	.60	.81	1.28	1.60	97%	
León	.55	.73	.87	1.17	60%	
Tijuana	.50	.67	1.38	1.85	176%	
Mexicali	.50	.63	1.26	1.68	166%	
Torreón	.47	.58	.70	.94	62%	
Chihuahua	.41	.56	.78	1.04	85%	
Acapulco	.40	.53	1.00	1.34	152%	Ciudad Grande
Veracruz	.32	.43	.82	1.10	155%	
Mérida	.30	.41	.57	.77	87%	
San Luis Potosí	.30	.40	.59	.79	97%	
Nuevo Laredo	.28	.38	.53	.71	86%	

C I U D A D	POBLACION 1980 (Millones)	VPD 1980 (Millones)	POBLACION AÑO 2000 (Millones)	VPD AÑO 2000 (Millones)	PORCENTAJE DE INCRE-- MENTO VPD	FASE DE - CRECIMIEN TO (AÑO-- 2000)
Matamoros	.27	.37	.50.	.67	81%	
Hermosillo	.25	.34	.65	.87	155%	
Cuernavaca	.24	.32	.87	1.16	262%	
Coatzacoalcos	.23	.31	.66	.88	183%	
Culiacán	.21	.28	.85	1.14	307%	
Jalapa	.17	.23	.52	.70	204%	
Mazatlán	.14	.18	.62	.84	366%	
Villahermosa	.10	.13	.55	.74	469%	
Lazaro Cárdenas	.02	.04	.50	.67	1575%	

FUENTE: Juan Daniel Masrretta Guzmán, Autobús urbano para las condiciones mexicanas, Tesis de Licenciatura, Facultad de Ingeniería, UNAM, México, mayo de 1984, - p. 22 y 23.

+ (En ciudades seleccionadas del país. Base, 1980).

CUADRO 14. PRODUCTO INTERNO BRUTO GENERADO EN SECTORES DE ACTIVIDAD Y ENTIDADES FEDERATIVAS SELECCIONADAS, MEXICO 1980. (millones de pesos y porcentajes).

ENTIDAD FEDERATIVA	AGROPECUARIO		MINERIA		MANUFACTURERO	
	\$	%	\$	%	\$	%
COAHUILA	8 344.9	2.3	14 300.6	4.9	27 755.2	2.8
CHIAPAS	18 842.4	5.2	43 551.1	14.9	8 749.7	0.8
CHIHUAHUA	17 273.6	4.8	8 171.7	2.8	20 616.9	2.0
DISTRITO FEDERAL	1 275.4	0.8	6 654.2	2.2	273 146.3	28.2
DURANGO	15 688.5	4.3	1 142.7	0.5	11 246.3	1.1
GUANAJUATO	15 234.4	4.2	1 361.9	0.4	29 942.4	3.0
JALISCO	33 144.7	9.2	2 642.8	0.9	68 418.9	6.9
MEXICO	18 085.9	5.0	1 843.1	0.6	178 664.7	18.1
MICHOACAN	24 905.4	6.9	2 411.8	0.8	12 160.6	1.2
NUEVO LEON	8 831.4	2.4	9 689.8	3.3	92 204.2	9.3
PUEBLA	14 431.2	4.0	169.7	0.0	32 952.4	3.3
SINALOA	25 355.8	7.1	163.9,	0.0	10 736.5	1.0
SONORA	20 579.5	5.7	4 956.8	1.7	12 698.8	1.2
TABASCO	4 486.6	1.8	83 724.1	28.7	3 061.2	0.3
TAMAULIPAS	15 258.5	4.2	14 595.1	5.0	28 118.2	2.8
VERACRUZ	22 919.2	6.4	39 683.7	13.6	50 187.0	5.1
AGUAS TERRITORIALES			42 367.1	14.5		
TOTAL NACIONAL	357 131.1	100.0	291 374.0	100.0	985 013.1	100.0

FUENTE: Elaborado con base en: José Silvestre Méndez y Santiago Zorrilla, México por entidades federativas, México, Ediciones Océano, 1986, p. 271 a la 283.

ENTIDAD FEDERATIVA	CONSTRUCCION		ELECTRICIDAD		COMERCIO		SERVICIOS		POBLACION	
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	miles de personas	%
COAHUILA	9 169.6	3.3	459.1	1.0	36 200.7	2.8	30 030.6	2.8	1 557	2.3
CHIAPAS	9 804.9	3.5	3 927.3	9.3	15 292.8	1.2	12 767.9	1.2	2 084	3.1
CHIHUAHUA	4 695.3	1.7	1 234.7	2.9	41 665.4	3.2	26 781.2	2.5	2 005	3.0
DISTRITO FEDERAL	51 427.1	18.6	7 610.3	18.1	358 505.2	28.0	871 431.2	35.5	8 831	13.2
DURANGO	2 651.5	0.9	1 261.8	3.0	16 586.2	1.3	10 815.3	1.0	1 182	1.8
GUANAJUATO	9 390.6	3.4	2 020.9	4.8	40 296.3	3.1	34 234.9	3.2	3 006	4.5
JALISCO	11 351.5	4.1	1 629.9	3.8	99 761.7	7.8	61 968.9	5.9	4 371	6.5
MEXICO	30 740.3	11.1	3 502.7	8.3	101 168.9	7.9	84 697.0	8.1	7 564	11.3
MICHOACAN	6 766.7	2.4	1 446.5	3.4	34 689.8	2.7	22 642.6	2.1	2 868	4.3
NUEVO LEON	10 661.0	3.8	1 678.4	3.9	71 651.2	5.6	56 056.1	5.3	2 513	3.8
PUEBLA	7 181.0	2.6	1 525.0	3.6	41 106.9	3.2	29 201.2	2.7	3 347	5.0
SINALOA	7 540.1	2.7	1 085.7	2.5	32 137.1	2.5	26 220.0	2.5	1 849	2.8
SONORA	4 446.7	1.6	1 751.4	4.1	35 523.1	2.7	24 950.0	2.3	1 513	2.3
TABASCO	14 693.5	5.3	225.8	0.5	11 292.5	0.8	7 928.9	0.7	1 062	1.6
TAMAULIPAS	11 600.1	4.2	2 049.1	4.8	44 197.8	5.6	33 041.0	3.1	1 924	2.9
VERACRUZ	27 122.1	9.8	2 228.4	5.3	72 585.6	5.6	48 037.5	4.5	5 387	8.1
TOTAL NACIONAL	276 192.9	100.	42 034.9	100.	1 278 667.4	100.	1 046 076.9	100.	66 846	100.