Homogeneización del espacio *

MARGARITA CAMARENA LUHRS

INTRODUCCIÓN

EL MOVIMIENTO de pasajeros y mercancías, que es un medio de la integración social y cultural, ha sufrido varios cambios en el transcurso del tiempo que han determinado una división progresiva de los factores principales: la necesidad de intercambio y la utilización del espacio. Mientras tanto, su base económica, que se da por el movimiento expansivo del capital y se expresa como circulación general, es la misma.

Para explicar lo anterior de manera esquemática, se intenta mostrar los elementos en juego y exponer algunas posibles indicaciones de su sentido. Estos elementos se asocian y representan en la disolución de territorios, la multiplicación de los trayectos y en la indiferenciación de los accesos.

Es posible pensar que estas variaciones se han presentado en diversos momentos, pero llama la atención sobre todo que sus cambios recientes demuestran una estrecha relación entre los contenidos de territorio y desplazamiento que están enlazados directamente con la operación global de la economía.

Así, por ejemplo, a la baja en los costos del transporte, y a la reducción virtual de las distancias por la mayor velocidad de los recorridos en trayectos largos, pero quizás aún más notablemente, a los recorridos de las ciudades¹ que aceleran la circulación de capital, corresponde otra percepción del tiempo y las distancias.

La amplitud de los movimientos de pasajeros y mercancías, en cortas o largas distancias, confronta las relaciones entre ciudad y campo; espacio urbano y espacio rural. Históricamente ha habido relaciones de equilibrio, dependencia, dominación e integración² entre estos espacios, como sucede actualmente, aunque todavía pasen inadvertidas.

* Se agradecen los valiosos comentarios y sugerencias de Ovidio González, Oscar de Buen y Francisco Heredia, para mejorar este trabajo; también se agradece la orientación dada por Óscar Uribe Villegas, tiempo atrás.

¹ Daniel L'Huillier, *et. al.*, "Role des flux et des normes dans la transformation et le controle des unités sociales spatialisées", Université d'Aix-Marseille II, Faculté des sciences économiques, Centre de recherche d'Economie des transports, 1977, p. 141.

² Estos tres tipos de relaciones corresponden con las fases de la aparición del capitalismo comercial, con la revolución industrial y con la explosión del sector ter-

Existen numerosos estudios sobre esta confrontación que dan a conocer y explican sus significados. Las implicaciones sociológicas, geográficas y psicológicas son múltiples; en este trabajo sólo se intenta presentar algunas de ellas, interesantes para reconocer cómo se pierden unos límites entre los espacios producidos y se levantan otros distintos en una tendencia a la indiferenciación de los lugares.

Se habla, frecuentemente, de integración del espacio como complemento o contratendencia de la separación de diferentes espacios especializados en una función productiva o en alguno de sus usos, como los de residencia y producción, que son privados, o los de tránsito, mercado o recreación, que son públicos y de uso común.

Además, es necesario explorar los cambios en la integración espacial que son resultado, simplemente, de la expansión territorial del área aprovechada o producida, es decir, de aquellos cambios que son producto de la incorporación de áreas contiguas; estos cambios pueden pensarse como resultado de una continuidad, natural o artificial, distinta.

Es interesante que estos espacios funcionales formen distintos ensambles, según su continuidad, pues llevados a un extremo podrían considerarse como un solo espacio. Se les incluye en las condiciones materiales generales de la producción, o en un sentido más amplio, como una dimensión material de la vida humana, que deja apreciar al espacio como único y producido globalmente.

CAMBIOS EN LA UTILIZACIÓN DEL ESPACIO

El análisis de los cambios que afectan la utilización del espacio y de las interrelaciones entre sus elementos puede hacerse mediante un esquema de la organización de flujos,³ o movimientos tangibles, como los de pasajeros y mercancías, pero también de movimientos intangibles, como los financieros, o de movimientos no cuantificables, como los de información, que unen las estructuras socioeconómicas de una zona dada en el interior y con respecto del exterior.⁴

ciario. *Ibid.*, p. 145 y 146. Sin embargo, persisten las nociones de "equilibrio ciudad campo, y de "difusión urbana", ligada con la pérdida del carácter polarizador de las ciudades y con una sutil indiferenciación espacial (puesto que los intercambios ya no tienen su lugar obligado en la ciudad); y la noción de concentración urbana que mediaría entre las dos anteriores. Frecuentemente pasa inadvertido que "el espacio, tal como está organizado actualmente, resulta del auge del mundo mercantil que ha generado la ruptura de una situación de dependencia (i.e., la existencia de una parte está condicionada por la otra parte) entre la ciudad y el campo. En adelante se asiste a una situación de dominación de la ciudad sobre el medio rural que durará hasta principios de la tercera fase, donde surge claramente un espacio integrado". *Ibid.*, p. 146.

³ *Idem.*

⁴ Según estos autores se puede distinguir cinco categorías de flujos fundamentales: - los flujos demográficos (definitivos, estacionales, cotidianos);

Es cierto que al ampliar el concepto de movimiento al ámbito financiero del capital y de la información, ambos concernientes a la organización de la producción, se está desdibujando en cierto modo el área específica de conocimiento del transporte.

Sin embargo, es correcto hacer una distinción entre los dos primeros aspectos y el transporte. Los flujos de capital e información revelan y definen el contexto de los flujos físicos de personas o mercancías con el cual se identifica al transporte.

Desde este enfoque,⁵ se puede reconocer las diferencias entre los lugares según la masa de capital empleado y puesto en circulación; según el tipo de productos y demandas complementarias que caracterizan a estos lugares y según los intercambios que generan.⁶

Para ello, dos conceptos son básicos: el de inducción y el de integración.⁷ Son útiles para reconocer el encadenamiento y las distintas relaciones que hay entre diversos flujos. Estos conceptos evitan “una doble visión de la organización espacial (nivel interno/nivel externo) puesto que toda modificación de los niveles y formas de integración reposa sobre las relaciones de inducción”.⁸

En cuanto a las modificaciones que ocurren en los niveles de articu-

- los flujos de los beneficios resultantes de la actividad de los habitantes (consecutivos al trabajo y al consumo);
- los flujos de productos (aprovisionamiento y distribución);
- los flujos financieros (recolección de los ahorros, financiamiento de las inversiones); y
- los flujos no cuantificables (del tipo de los circuitos de información). *Idem.*

⁵ *Ibid.*, p. 146, 148.

Es cierto que este enfoque se diferencia de aquel que parte de una concepción del “espacio polarizado”, que reconoce al espacio económico como asimilado a “un conjunto de fuerzas ejercidas por las estructuras económicas de manera atractiva o repulsiva, [en el cual] se constituyen polos de crecimiento, lazos de dependencia entre el espacio en relación con un punto determinado”, *idem.* Pero no excluye el problema de la jerarquización de los espacios.

⁶ A partir de esto se incluyen elementos para el análisis del funcionamiento económico de los espacios; la dimensión sociopolítica se integrará “por el lado de las normas y del análisis de las causas de los cambios en la afectación de los espacios”, *ibid.*, p. 148.

⁷ Estos dos conceptos sirven para identificar las relaciones que hay entre los flujos, es decir, “el modo de organización jerarquizada de los flujos; un primer flujo *k*, denominado fundamental, da lugar a un segundo flujo considerado como inducido. Dando lugar a un proceso acumulativo en el interior del espacio que se encontrará como origen de un crecimiento autónomo y de la inserción de un espacio determinado (o de varios de ellos) en un conjunto mayor, en función de los flujos que los unen. Lo cual se da en tres niveles: local, regional, nacional. La medida del grado de inserción se efectúa por medio del peso relativo de los flujos externos sobre los flujos internos. Esta integración mide las relaciones de interdependencia espacial”. *Ibid.*, p. 40 y 41.

⁸ “Ambos conceptos están íntimamente relacionados, pues toda modificación en los niveles y formas de integración se refleja en las relaciones de inducción”. *Ibid.*, p. 40.

lación de los distintos flujos, “éstas aparecen como una medida de los cambios en curso en el funcionamiento económico”,⁹ y como alteraciones en los flujos principales, que se refieren a los movimientos más cuantiosos y que se encuentran sujetos en mayor medida a oscilaciones coyunturales.

Así, los cambios en la distribución espacial de los recursos, las actividades y las ganancias se analizan por medio de las deformaciones que se imprimen tanto en los flujos fundamentales como en los inducidos y en aquellos otros que son integrados.

La segmentación o fragmentación del espacio en diferentes “subespacios” permite hablar de una integración de los espacios, pero se trata de una separación funcional atribuida al espacio como diversidad, pero que en realidad es impuesta como usos que se extienden para su aprobación.

Es decir, se trata de distinguir los espacios por las funciones que cumplen; hay espacio para la producción, normalmente distinto de los de residencia y de los otros de uso común;¹⁰ pero también se aprecia una separación geográfica. En todo caso, la diversidad de lo contenido en el espacio físico o social es perceptible, pero su carácter unitario es más difícil de percibir.

Mediante el análisis de los flujos se extiende el del funcionamiento económico dentro del espacio de que se trate; pero la dimensión sociopolítica habrá de ser integrada a través del análisis de las causas de los cambios en la utilización del espacio; por ejemplo, cuando se da una transformación de espacios de la producción agrícola en espacios residenciales; también cuando de una manera más clara se involucran cambios en el contenido original de un territorio, en el poder social que lo funda o en las normas que lo ajustan.

TERRITORIO Y TRÁNSITO

En todas partes, el territorio refleja sencillamente la identidad del individuo o del grupo; pero encierra muchos otros sentidos. El territorio que se vive, percibe, apropia y construye evoca muchos aspectos de la relación social.¹¹ Aquellos ligados con las ideas de pertenencia a un lugar, de arraigo, de identificación cultural y hasta topográfica, son particularmente importantes.

⁹ Mientras que “las modificaciones en los niveles de articulación aparecen como una medida de los cambios que ocurren en el funcionamiento económico”, que se expresan en la distribución espacial de la producción, los habitantes y sus intercambios, como deformaciones impresas a los flujos principales. *Idem*.

¹⁰ Pedro Galdes, “Le couplage transport/occupation des sols dans l’analyse des systèmes urbains”, Lisboa, Ministerio da Habitacao e Obras Públicas, memoria 535, 1980, p. 10. Este autor indica que la accesibilidad es una función de las características del subsistema de transportes.

¹¹ L’Huillier, *et. al., op. cit.*, pp. 134, 135, 136.

La referencia de un lugar que es punto de partida y llegada, que distinga lo propio y lo ajeno, tanto individual como colectivamente, y que señale sus fronteras, es un factor de unión. El territorio existe porque ha sido recorrido, como afirma D. L'Huilier: "para que el territorio, concepto social, sea conocido, apropiado, vivido, y para que pueda ser el asiento de los programas de actividades, es necesario que sea recorrido".¹² En efecto, puede aceptarse que esta acción sea una de sus condiciones.

Es mediante la movilidad que se asegura la relación entre individuos o grupos y sus territorios. Entre las funciones del tránsito se encuentra la atención a las fronteras, que de un modo defensivo o agresivo con respecto al exterior, también asegura el funcionamiento del territorio en tanto sistema, al reunir sus diferentes funciones; y cumple una función de control al afianzar la unidad entre sus partes.

El cumplimiento de esta función expresa la libertad de acción como una libertad de ir y venir en el interior del territorio, lo cual hace que se perciba esta libertad en un grado más alto que en relación con la disponible para un extranjero en territorio ajeno.¹³ Siempre dentro de ciertas normas que se han interiorizado, es decir, en el marco de un conjunto de permisos que se otorgan y de prohibiciones que se imponen, la libertad de movimiento se convierte en una convención para transitar.

La libertad de paso y el tránsito convencional o doméstico incluyen, de distintos modos, la prerrogativa de enviar y recibir objetos de una manera expedita y de que las personas se trasladen voluntariamente, pero en el interior, se trata de una acción que es espontánea y autónoma, mientras que hacia el exterior, se tiene una acción que es fundamentalmente agregada, sobre todo en el sentido del tráfico: agregada a la producción, que se acuerda o se pacta junto con otras garantías.

Por otro lado, es importante tener en cuenta que "toda modificación del territorio se refleja sobre los recorridos y recíprocamente";¹⁴ aunque llegado un momento, esto no se verifica, "cuando el recorrido pierde su densidad social y su correspondencia con el territorio para reducirse a un simple desplazamiento entre dos puntos cualesquiera de un espacio banalizado; al que se puede llamar trayecto".¹⁵

¹² *Ibid.*, p. 136.

¹³ *Ibid.*, p. 138.

¹⁴ *Ibid.*, p. 137.

¹⁵ *Ibid.*, p. 139.

Mientras que el tránsito puede ser "rutinario, organizado, funcional, programado [cfr. la función de control]. También puede ser libre y permitir la expresión 'anárquica' de la libertad (comprendida en el imaginario): caza, paseo poético...". *Ibid.*, p. 138.

El tránsito resiente y expresa cambios en el ritmo de las actividades, el carácter cíclico de procesos económicos, la estacionalidad del comercio; está estrechamente ligado con la secuencia de la actividad: "el desplazamiento es el medio de realizar un programa de actividades (programado o anárquico) sobre un territorio dado". *Idem.*

Pero el "trayecto" deja, virtualmente, de ser un recorrido, de ser tránsito en el sentido descrito anteriormente. Pues, "cuando el territorio es reducido a un punto,

En la cita anterior se está hablando de una pérdida de correspondencia entre recorridos y territorio que es de cierta forma una negación del territorio. Posiblemente, también de la sustitución de un proceso social espontáneo por otro que se controla gracias a la aplicación de adelantos técnicos para facilitar los desplazamientos.

La sustitución de los recorridos por trayectos banaliza el espacio y esto afecta las normas sociales, que forman parte del conjunto de normas del territorio; desde luego, con lo anterior se está implicando que se dé una alteración de la red territorial de la cual depende, en general, la seguridad de la articulación completa de una organización general, económica o política.

DIFUSIÓN DE LOS MEDIOS DE CIRCULACIÓN

La circulación, entendida como "la dinámica fundamental de la población y el mecanismo que une los variados modos de vida",¹⁶ pone en marcha movimientos a los cuales la sociedad cede y se adapta.¹⁷ Según F. Braudel, la circulación es "el conjunto de los movimientos económicos que supone el funcionamiento de toda sociedad, esos que asegura naturalmente y que ésta se esfuerza por promover".¹⁸

Este último autor señala entre sus componentes a: "Las rutas, los medios de transporte, las mercancías transportadas, los impresos, los mercados, las ferias, el crédito, los diversos procesos de comercio y, naturalmente, los hombres, sus actos, sus desplazamientos".¹⁹

Esta generalización sirve para situar entre los distintos medios de circulación aquellos en los que se ha centrado el interés, es decir, los medios físicos, los medios de transporte y las expresiones de su cantidad y género recogidas en los flujos de pasajeros y mercancías.

Y como en la definición citada se presupone otros conceptos e hipótesis sistemáticas, será útil agregar algo más a este respecto para contar con elementos que ayuden a precisar cómo se introducen o disuelven las desigualdades socioeconómicas y políticas, ciertos límites espaciales entre grupos distintos.

La expansión continua y creciente del capital es una condición del capitalismo. Como base de la circulación, el capital "unifica" los procesos

y sin embargo los individuos o los grupos salen de él (generalmente para regresar), se puede decir que se trata de un trayecto, de tipo lineal, sin espesor, en un espacio indiferenciado y que no se intenta apropiar, quizá ni siquiera identificar, sino atravesar lo más rápidamente posible (y es por definición hostil)". *Ibid.*, p. 139.

¹⁶ M. Chapman y M. Prothero, *Temas sobre circulación en el Tercer Mundo*, México, Instituto de Geografía, UNAM, Serie Divulgación Geográfica, núm. 6, p. 10.

¹⁷ F. Braudel, *L'identité de la France*, París, Arthaud-Flammarion, tomo III, 1968, p. 227.

¹⁸ *Idem.*

¹⁹ *Idem.*

productivos y de consumo, diversificando los usos del espacio y explotando sus diferencias económicas. Así, por ejemplo, se generalizaron nuevas técnicas de producción en los niveles estatales e internacionales, lo cual dio lugar a un proceso unificador, pero simultáneamente diversificador en escala mundial.

El capital mismo introduce y supera tales diferencias. Esta capacidad del capital hace que el efecto de unir que tienen los desplazamientos pierda importancia, reforzando la difusión de los medios de circulación. La ampliación de estos medios de circulación les imprime un carácter subjetivo, por expresar de algún modo que son más amplios y trascienden sus límites.

En el orden de las estructuras sociales, “la difusión de los medios de circulación —sean simbólicos, como la moneda, o materiales como los caminos, las rutas, el ferrocarril— no es otra cosa sino la traducción [...] del deterioro del lazo interpersonal, de la liquidación de las pertenencias (o dependencias), de la negociabilidad de las relaciones sociales”.²⁰

Tanto desde un punto de vista económico como cultural, la difusión de los medios de circulación junto con la “negociabilidad” de las relaciones sociales se expresa en una indiferenciación del espacio producido o, lo que es lo mismo, en la adopción general de un estilo de apropiación del espacio.

Entre los rasgos de ese estilo se encuentra la reducción del territorio del individuo, tanto por el impulso que se ha dado a una movilidad ciertamente intensa (pero selectiva, pues no se traduce por una mayor movilidad física de la población), como por la sustitución del marco de relación temporal y espacial que se dio ante el cambio de recorrido a trayecto.

Aunque al respecto sólo hay aproximaciones iniciales, es indudable el interés que tiene realizar un acercamiento a profundidad, puesto que sus expresiones envuelven los más variados campos; un ejemplo se encuentra en la negación de fronteras, o en su alejamiento, tanto físico como en la percepción de los límites.

Tanto el alejamiento físico como la percepción remota de límites se consiguen a través de varios medios, como por ejemplo, el manejo, entre otros efectos, de una superposición de espacios de interés que rinden su importancia en la generalización de los intercambios realizados sobre las bases de una normalización compleja.

En éstos y otros ejemplos está presente una modificación de la estructura espacial y de las bases para la transmisión de experiencias, para el intercambio de recursos y para la organización de las actividades.²¹ Re-

²⁰ T. Regazzola y J. Lefebvre, *La domestication du mouvement. Poussées mobilisatrices et surrection de l'état*, Paris, Anthropos, 1981, p. 7.

²¹ Los cambios en el orden espacial expresarán transformaciones socioeconómicas y cambios de diversos grados en el significado que ese espacio tiene para sus habitantes, quienes, al buscarle nuevos sentidos, le estarán otorgando también nuevas formas.

flejan correspondencias distintas entre los mecanismos de concentración del poder social y la formación de organización espacial.²²

La difusión de los medios de circulación exige un mayor control sobre el medio físico y sobre la organización social y abre posibilidades como las siguientes: o bien se consolidan prácticas de producción y consumo, generando excedentes, diversificando las actividades y accediendo a nuevos mercados, o bien estas prácticas se desarticulan por ausencia de recursos y condiciones adecuadas para impulsar un proceso de adaptación que se traduzca en emigración de la población activa hacia centros urbanos o áreas de reciente colonización.²³

De una manera semejante a la primera de las dos opciones mencionadas y por el aumento en el ritmo de la circulación que somete las actividades al desarrollo de una mayor intensidad, cabe la posibilidad de que la especialización de las actividades productivas se convierta en una opción más, por ejemplo, cuando se introducen actividades manufactureras en gran escala y se desalojan actividades tradicionales, porque las primeras resultan más convenientes a los intereses de una comunidad o de sus dirigentes, o simplemente por la introducción de nuevas técnicas.

FLUJOS DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS

Al establecer vías de acceso y condiciones para dominar una extensión y satisfacer propósitos humanos, simultáneamente se abre la posibilidad de imprimir configuraciones distintas al espacio natural. Ésta puede ser física, pero es sobre todo funcional. Es como una huella del tránsito regular que se encarga de establecer la comunicación entre lugares distantes.

Los flujos están determinados por la necesidad del intercambio, entendida como complementariedad e interdependencia entre distintas partes de un espacio económico y social; y, por ello, son resultados de una forma de utilización del espacio físico. La especialización en una función productiva de los espacios llega al grado en que "puede decirse que son los (mismos) espacios producidos los que vienen a ser intercambiados de esta manera".²⁴

Además, los desplazamientos de personas y mercancías representan la puesta en marcha de relaciones entre espacios homogéneos o que tienden a serlo: "La especialización y la homogeneización de los espacios implica

²² Como el espacio se puede representar de distintas maneras, todas igualmente relativas, es posible suponer que su reestructuración remueve ciertos mecanismos de control social. Esta reestructuración puede consistir en la sustitución de patrones de identidad por medio del cambio en los significados que los lugares tienen en la conciencia de las personas.

²³ En México, actualmente, lo anterior se mezcla con fenómenos como los que empujan a que entren, por millones, nuevos habitantes a las ciudades, cuya incorporación virtualmente ahoga la misma modernidad.

²⁴ D. L'Huillier, *et. al., op. cit.*, p. 2.

su puesta en relación por un sistema de transporte y de comunicación cada vez más complejo, en el cual los flujos de desplazamiento traducen esa relación".²⁵

Pero los flujos de desplazamiento, como expresión del estado en que se encuentra la estructura o la operación del sistema de transporte, ofrecen mediciones de la interacción que se da entre sus componentes y, con ello, expresan la vinculación de este sistema como su medio ambiente.²⁶

Una interpretación correcta de los flujos de desplazamiento deja percibir el funcionamiento del transporte y la manera como ha evolucionado el espacio mismo sobre un territorio determinado.²⁷

Los flujos de pasajeros y mercancías revelan una doble naturaleza, socioeconómica y espacial, de diversos tipos de redes o superplanos que se conjugan para hacer posible cualquier desplazamiento. Entre estas redes o superplanos pueden reconocerse tres fácilmente: uno físico, otro contextual y un tercero propiamente intratemático.

La red física, recorrida por personas o mercancías, se describe de muchas formas. Una de ellas es a través de las distancias, por ejemplo, que son medidas en kilómetros, pero que según las facilidades para acceder a ellas pueden ser traducidas a otras unidades de medida, monetarias o temporales, y constituyen uno de los tipos de redes o superplanos complejos que se mencionaron antes.

Otro tipo de red o superplano, propiamente de contexto, puede derivarse de la articulación entre fases y momentos de la producción y el consumo, o de la articulación, que llegan a formar las redes productiva y social, al igual que la red física, descrita primeramente, se entrecruzan haciendo posible la identificación de otro plano de relaciones: el de las decisiones, que si bien probablemente se encuentre en todos los campos, resulta particularmente complicado en éste.

Las redes físicas descritas por los flujos de pasajeros o mercancías, representadas también de otras formas, como en las cartas geográficas, son propias de cada modo técnico de transporte. Distinguen las vías —carreteras, ferrocarriles, aeródromos o puertos—, los vehículos y el equipamiento general con que se realiza cada manera de transporte, aunque también pueda referirse a la combinación entre modos y a las parejas de orígenes y destinos que se enlaza.²⁸

Los derroteros de viaje, que también describen un aspecto de las rutas,

²⁵ *Ibid.*, p. 40.

²⁶ M. Potrykowski y Z. Taylor, *Geografía del transporte*, Barcelona, 1984, p. 32.

Entre las características del transporte destacan: la posibilidad de acceso a lugares distantes, su capacidad de formación de redes de enlaces, la flexibilidad de su operación y la uniformidad con que da satisfacción a las necesidades de desplazamiento.

²⁷ D. L'Huillier, *et al.*, *op. cit.*, p. 3; y M. Camarena, *Análisis de tres grupos de métodos para el estudio de flujos de pasajeros y mercancías*, Querétaro, IMT, Publicación Técnica núm. 9, 1990, p. 20.

²⁸ M. Potrykowski y Z. Taylor, *op. cit.*, p. 49 a 79.

complementan este punto de vista físico de las redes con características históricas e institucionales que les han ido dando forma; pero también incluyen indicadores de la integración técnica —modal, regional, internacional— y del desarrollo —tecnológico, operativo o jurídico— del transporte.

La función articuladora del segundo tipo de plano se da entre estructuras de actividad en los lugares donde van a intercambiarse los productos; expresa una relación entre la cantidad, el género y la estacionalidad de los bienes intercambiados. Es una red que sirve a los fines de la reciprocidad del intercambio, que se balancea recíprocamente o se mantiene por la fuerza o a conveniencia de alguna de las partes.²⁹

Lo central en este plano es que la continuidad de los flujos asegure la coherencia entre diversas redes del proceso social, entre producción y comercialización y de acuerdo con la división técnica del trabajo; también es central, en lo que concierne a las personas, para asegurar la secuencia y simultaneidad de los programas de actividades.

Indica, con cierta precisión, si se resuelve la demanda de transporte provocada por sus diferentes localizaciones y consiguiente separación física, y la medida en que se satisface. También es útil para analizar el comportamiento de ciertos mercados periódicos y de las variaciones en la densidad de la demanda, que aumenta conforme avanza el grado de urbanización.³⁰

En cuanto a las redes del tercer superplano, el intratemático, el hecho de que hasta la más simple de las decisiones en la realización de un traslado involucra un gran número de agentes, activos o pasivos, puesto que alrededor de los movimientos de pasajeros o mercancías se agrupan muy diversos objetos de interés, da lugar a la formación de nudos de conflicto y negociación.

Las redes de decisión son especialmente complicadas porque en el caso del transporte se requiere de la intervención de la autoridad pública casi de una manera generalizada, tanto porque se trata de un servicio público que expresa intereses colectivos, como porque se requiere normas de control en el uso de las infraestructuras y también, en menor medida, en su operación. Todos los desplazamientos involucran prácticamente un costo social, que todos los agentes desean trasladar a terceros.³¹

²⁹ El funcionamiento de estos flujos de intercambio será viable cuando todos los espacios interactúan entre sí, aunque se demuestren como esferas opuestas (desarrollo-subdesarrollo; centro-periferia; región-nación; ciudad-campo; etcétera) o bien, como espacios super especializados en una función productiva (financiera, comercial, industrial, de servicios) que les lleva no tanto a posiciones opuestas como a papeles opuestos; y cuando existan demandas recíprocas entre ellos que den la posibilidad de establecer un equilibrio en los intercambios.

³⁰ Como se demuestra en los diferentes estudios de caso compilados por Robert H. T. Smith, *Market-Place Trade, Periodic Markets, Hawkers, and Traders in Africa, Asia, and Latin America*, Vancouver, Centre for Transportation Studies, 1978.

³¹ D. L'Huillier, *et. al.*, *op. cit.*, p. 104.

La superposición de estas redes desencadena un sinnúmero de efectos, directa o indirectamente, en cuya retroalimentación se delinean planos, no estrictamente físicos, que se entrelazan. Y es su interferencia lo que deja pensar en una relación que une sus diversas dimensiones. La gestión de flujos seguramente encuentra aplicaciones importantes en esta distinción- unión de superplanos formados por las redes de intercambios.

LO URBANO EXTENSO

En la idea de espacio urbano extenso y en su correlativa de densidad de las relaciones sociales se incluyen formas y procesos de deslinde de la propiedad y uso del suelo en ciudades y campo, y de la división político administrativa en extensiones mayores, incluyendo distintas áreas y fronteras.

Estos usos y deslinde describen inmediatamente una división en funciones o parcelas de cuya integración dependerá que se hable de mayores o menores grados de discontinuidad, parcelación, segmentación, etcétera, de los procesos de explotación económica de los recursos o de la propiedad. Y, naturalmente, el concepto principal es el de desuniones socio-económicas que sirve como guía en la explicación del crecimiento y desarrollo de sistemas de interacción.

A esta percepción fragmentaria de la apropiación del espacio se agregan razones de orden histórico y estructural que evidencian desigualdades de clase, sectores de actividad, ritmos de expansión y entre regiones, que se buscan como apoyo a múltiples procesos desordenados que por momentos parecen alcanzar cierto equilibrio.³²

La redistribución de la población, los desplazamientos de los centros de gravedad de la sociedad, la alternancia en la explotación de ciertas áreas geográficas, el uso discontinuo de los recursos naturales, describen, en distintas escalas y momentos, algunos rasgos del proceso histórico que siguieron las que originalmente fueron muy diversas circulaciones.

Pero de esta gran variedad de sistemas de interacción es necesario destacar el efecto homogeneizador de los actos de dominio que se presuponen en los usos del espacio natural y en el deslinde de los límites de la propiedad. Estas acciones imprimen al espacio físico un carácter indiferenciado, simplemente por el hecho de su apropiación.

Que se trate de parcelas contiguas en un mismo territorio o sólo de "islas en un mar de espacios vacíos" no hace, en este sentido, ninguna diferencia. Quizá refleje mayores o menores grados de desarrollo de los

³² Un análisis de caso interesante a este respecto se encuentra en: O. González y Carlos Martner, "Metropolización o ciudades fragmentadas: el corredor Querétaro-San Juan del Río", fotocopias, enero de 1990.

En él se pueden apreciar indicaciones interesantes acerca del cambio en la localización fija, tradicional, de ciertas funciones urbanas.

medios de circulación, con lo que este desarrollo implica respecto del avance global de la sociedad.

Cuando ya no quedan áreas que se encuentren fuera del ámbito de acción política y económica, y en el planeta se ha extendido un "concepto lineal del tiempo y unitario del espacio",³³ y lo urbano se encuentra transplantado al medio rural, se vuelve a definir lo interno y lo externo como referencias de identidad y de unión.

Lo interesante al respecto está dado por la superposición de ciertas redes de influencia que ordenan la extensión física; ordenamiento que también se debe al carácter selectivo y fijo de la movilidad humana, pero a la vez, de una gran flexibilidad de los flujos mercantiles.

La construcción de accesos uniformes a distintos sitios probablemente muestre que la articulación socioeconómica sigue resultando más difícil de conseguir cuando se sigue un criterio normado más por la distancia que por la velocidad y las facilidades de acceso, es decir, cuando se sigue el criterio de articulación socioeconómica por posiciones, más que por tiempos.

Esto se confirmaría, por ejemplo, según la lógica aparente de la distribución de la demanda y, más precisamente, de las plazas mercantiles, pues la cercanía física implicará una separación en el tiempo de la atención a los mercados y viceversa: la proximidad en el tiempo con que se atienden los mercados implicará una separación en las distancias.

Por otra parte, existen mayores facilidades tecnológicas para lograr una especialización espacial, aun cuando se trate del diseño complementario de trayectos de grandes distancias. Si bien es cierto que en estas condiciones se está desarrollando una mayor sensibilidad ante las posibles interrupciones del tránsito, o distorsiones de las rutas, también lo es que la distancia ha dejado de constituir una barrera formidable.

Los espacios especializados son semejantes; las terminales de transporte muestran esto de manera muy clara: aeropuertos, terminales de autobuses o estaciones de ferrocarril son comparables en todo el mundo; quizás existen mayores variaciones en el equipamiento de que se dispone en los puertos y en las especificaciones técnicas para carreteras, pero aun así son igualmente parecidas donde quiera, porque los conceptos de vehículo y de la vía correspondiente, son idénticos en todas partes.

Además de estos rasgos comunes del emplazamiento, la función de los modos de transporte es comparable en cualquier lugar. Su concordancia permite enlazar movimientos prácticamente a cualquier parte empleando los diversos medios; persiste una diferencia dada por el tráfico de enormes volúmenes de carga especializada.³⁴

Estas diferencias y otras, provocadas por el tipo de producto, la frecuencia de sus embarques, direcciones del tráfico y otros aspectos como la reciprocidad de los flujos, su paralelismo y los distintos equilibrios que

³³ T. Regazzola y J. Lefevbre, *op. cit.*, p. 94.

³⁴ J. M. Thomson, *Teoría económica del transporte*, Madrid, Alianza, 1976, p. 43.

forman, no obstan para afirmar una tendencia a la homogeneización del uso del espacio.

COMENTARIO FINAL

Los avances en el desarrollo de los medios de circulación favorecen la integración social, al ampliar las posibilidades de desplazamiento de los grupos sociales; de una manera más o menos errática a otra convencional, los movimientos de pasajeros y mercancías han evidenciado la evolución de los grupos sociales en el espacio y, con ello, la apropiación de que éste ha sido objeto.³⁵

Las facilidades para la integración social, para la intercomunicación de experiencias e ideas, y el intercambio de productos a partir de una distribución desigual de los recursos físicos y de los medios técnicos para su aprovechamiento, han impulsado el encuentro entre grupos distintos.

Un ejemplo de ello ha sido la manera como los transportes participaron para dar paso a la urbanización general y a los movimientos migratorios masivos que han venido transformando la distribución geográfica de la población y de sus actividades. Entre estos cambios destacan nuevas formas de comunicación, identificación y agrupación social.

Sin embargo, la distinción y separación espacial de los lugares donde se realizan las distintas actividades ha introducido criterios de vida que son reflejo de la especialización, la eficiencia, el ahorro de tiempo y el aumento en la velocidad, en todo lo que sea susceptible de integrarse sucesionalmente, incluyendo la generación de excedentes o el consumo.

La desconsideración de los efectos globales, sociales y ambientales, que generan las pautas de desarrollo prevalecientes, ha traído consecuencias que más que integración parecieran desencadenar fuerzas disgregadoras.³⁶ Pero simultáneamente, se uniforman criterios de acción.

La coherencia de los enlaces entre las distintas partes, funcionales, espaciales, impulsa el diseño de procedimientos adecuados tanto para su agregación como para su disgregación. Esta observación, que de cierta manera resume el presente trabajo, da cuenta de la uniformación de criterios, que ciertamente no es igual a la unificación de los mismos en ese esfuerzo de reinterpretación del transporte como objeto estudio.

³⁵ Estos movimientos han facilitado la reconstrucción del mundo como una sola unidad; constituido un campo de aplicación y apremiante incentivo al desarrollo tecnológico para traspasar el carácter limitante del tiempo y de las condiciones físico naturales; pero también han ocasionado que la gente esté dispuesta a pagar un valor creciente por las facilidades de desplazamiento.

³⁶ "Integrar una sociedad sobre la que actúan tales fuerzas disgregadoras no es sólo función de un adecuado sistema de transporte que, a lo sumo, es un mero corrector de la separación física. Sus efectos podrán ser tanto más importantes cuanto menor sea el costo de su utilización en las dos unidades de medida que utiliza el hombre, inmerso en el contexto de la sociedad actual: el tiempo y el dinero." Biblioteca Salvat de Grandes Temas, *El transporte*, España, Salvat, 1975, p. 42.

En tanto persista una correspondencia asimétrica entre la forma como se percibe el entorno, en este caso espacial aunque parezca redundante, y lo que se hace dentro de él, será difícil generar una verdadera unidad espacial, funcional y social; de ahí que ahora se valore sobre todo las acciones que transforman el entorno, pero no tanto sus consecuencias, propiciando formas de productividad y de desperdicio de recursos que son extremadamente contrastantes.

Como modalidad de la comunicación y como un recurso instrumental de la misma, los movimientos de pasajeros y mercancías han posibilitado que se vuelvan relativas las maneras de apreciar la lejanía o la cercanía y, de ese modo, las nociones de tiempo y distancia.

Esto ha sido así porque la difusión de los medios de circulación permite alterar la frecuencia, extensión y densidad de los intercambios entre grupos y regiones, así como de los recorridos que para esos fines se realizan; pero también porque la gestión de los flujos los ha podido emplear como un medio para modificar áreas de influencia política y económica.

Por último, resultará claro que la necesidad de intercambio seguirá siendo diversa y propiciará el desarrollo de complejos sistemas de interacción para salvar las desuniones socioeconómicas, mientras que el espacio producido adquiere cada vez más un carácter homogéneo, semejante en su especialización y equivalente en cualquier parte. La producción, necesariamente apropiación, del espacio y los planos que se le superponen demuestran un alto grado de eficiencia funcional, para los fines de la expansión del capital, tanto al introducir y superar sus diferencias, como al agregarlos y disgregarlos en una escala mundial.

En fin, probablemente en la base de la homogeneización del espacio se encuentre la desterritorialización de la riqueza y luego la de los movimientos de personas y mercancías. De modo que la referencia territorial de la circulación se amplía, porque no podría ser eliminada, y se vuelve más simple en gran medida gracias al control o "domesticación" del movimiento.