

Transporte y concentración territorial en América Latina. Tendencias recientes

Carlos MARTNER PEYRELONGUE

Investigador del Instituto Mexicano del Transporte. Profesor de la Maestría en Sistemas de Transporte y Distribución de Carga de la Universidad Autónoma de Querétaro.

RESUMEN: Las tendencias de concentración y dispersión territorial son procesos dialécticos que en países periféricos debido a la reestructuración económica global, al cambio tecnológico y a la modificación de los modelos internos de desarrollo, tienden a presentarse simultáneamente. Tales fuerzas centrípetas y centrifugas están creando, apoyadas en las redes de transporte y comunicaciones, amplios sistemas territoriales. El estudio de estas nuevas formas de organización espacial, sostenidas crecientemente por los sistemas de transporte, requiere nuevos planteamientos que rebasen las limitaciones conceptuales funcionalistas expresadas en el análisis dicotomías que hoy resultan obsoletas, tales como las de «campo y ciudad», entre otras.

En este artículo se analizan, a grandes rasgos, las tendencias recientes de concentración (y dispersión) territorial en América Latina, poniendo énfasis en el papel que juegan los sistemas de transporte en este proceso. Así mismo se señalan las dificultades teóricas y conceptuales que producen estas nuevas tendencias de organización territorial en Latinoamérica.

I. INTRODUCCIÓN

Uno de los temas recurrentes en los análisis territoriales de los últimos años es el de la dispersión y/o concentración de las aglomeraciones urbanas. Precisamente el interés por el tema deviene de las transformaciones recientes en los patrones de organización del territorio debidos a la crisis y reestructuración del capitalismo a nivel mundial. En efecto, estos procesos han traído aparejados vaivenes constantes en las características de conformación de las zonas urbanas y rurales. Tan pronto como se habla de tendencias de dispersión de las actividades y la población en el territorio como, en el momento siguiente, se están señalando nuevas tendencias concentradoras y centralizadoras.

La literatura al respecto se avoca, principalmente, al estudio de las metrópolis o los grandes centros urbanos, tanto en países centrales como periféricos. Sin embargo, poco se ha avanzado en establecer los cambios que estos procesos de dispersión y concentración provocan en la relación campo-ciudad, o más precisamente en la interacción entre ámbitos rurales y urbanos. La manera y la medida en que se trastocan los vínculos territoriales entre estos ámbitos han quedado prácticamente fuera del análisis urbano o territorial.

Tampoco se conoce la forma en que afectan los procesos de dispersión y concentración en los centros urbanos intermedios, ni la relación que se establece entre estos y las grandes metrópolis. Menos consideración aún se ha tenido para el necesario análisis de ciertas condiciones generales para la producción que juegan un papel crucial en la concentración y la dispersión territorial, como es el caso de los

[Recibido el 20-11-95. Revisado el 20-10-96].

transportes y las comunicaciones; especialmente en este periodo, en el cual la reconstitución del sistema capitalista a nivel mundial pasa por una fuerte fragmentación de los procesos productivos.

En este trabajo se pretende hacer algunas reflexiones en torno a las características que han adquirido los procesos de dispersión y concentración territorial en América Latina y del papel central que están jugando en estos procesos los sistemas de transporte. También se reflexiona en torno a las dificultades conceptuales que imponen las nuevas tendencias espaciales a los estudiosos de tema.

2. VIEJAS Y NUEVAS TENDENCIAS DE CONCENTRACIÓN Y DISPERSIÓN

La concentración de población y actividades productivas en constreñidos límites territoriales ha sido una tendencia histórica dentro del modo de producción capitalista. Las ventajas de la aglomeración han sido evidentes en la eficiencia del manejo de los procesos productivos, en la posibilidad de desarrollar procesos de cooperación compleja dentro de los recintos de producción y entre ellos y en el necesario proceso de socialización de las fuerzas productivas que ha sido fundamental para la producción, el intercambio y el consumo (CASTELLS, 1994).

Sin embargo, la concentración territorial ha traído aparejada contradicciones que llevan a propiciar fuerzas contrarias, es decir, tendencias hacia la dispersión. Estas «desventajas de la aglomeración» provienen en buena medida de la anarquía que genera, en el crecimiento de las ciudades, el carácter privado de la propiedad de los medios de producción y de la apropiación de la producción social y, con ello, el carácter individual de las decisiones de apropiación del territorio y de la producción de objetos inmobiliarios. (PRADILLA, 1984).

De esta forma, se puede decir que la concentración es una vieja tendencia en la organización del territorio, pero siempre ha estado asociada, estrecha y contradictoriamente, a tendencias hacia la dispersión, a las cuales ha controlado y subordinado. En general, en el desarrollo del capitalismo, tanto en países centrales como en

los periféricos, la concentración territorial de la población y las actividades económicas ha sido una tendencia predominante. Esto no excluye el hecho de que en algunos periodos de crisis y reestructuración capitalista las tendencias centrifugas cobrasen temporalmente un papel protagónico en la organización territorial de los países Latinoamericanos.

Así, es evidente que la concentración y la dispersión son viejas tendencias dentro del desarrollo del capitalismo, por lo tanto, nada nuevo se descubre en tal sentido; pero lo que se modifica a través de las diferentes fases de desarrollo del sistema es la forma, las características, las cantidades y las cualidades en que se manifiesta la concentración y la dispersión territorial y los efectos que tiene en el funcionamiento del modelo de acumulación en turno. En este contexto, sí es posible hablar de nuevas tendencias en los procesos de organización del territorio.

En años recientes, con la crisis del modelo de acumulación y la posterior reestructuración capitalista, basada en una creciente internacionalización de los procesos productivos, apoyados en nuevas tecnologías, y en una nueva división internacional del trabajo, se han modificado notablemente las tendencias de concentración territorial.

En América Latina, el agotamiento del modelo de acumulación, llamado «fordista» por autores europeos (Leborgne y Lipietz, 1990), corresponde más bien con la crisis terminal del modelo de sustitución de importaciones. Este modelo buscó, desde los años cuarenta, fortalecer el desarrollo del capitalismo en los países del subcontinente mediante la conformación de la industria nacional y el fortalecimiento del mercado interno.

3. CONCENTRACIÓN TERRITORIAL BAJO EL MODELO DE SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES. La gran concentración urbana frente a la dispersión rural

En el modelo de sustitución de importaciones fue evidente el predominio de los procesos de concentración económica y demográfica sobre el territorio. La nueva industria, volcada sobre el mercado interno,

privilegió su asentamiento en los centros urbanos históricamente más importantes donde, por lo demás, se concentraba lo primordial de las condiciones generales para la producción, para el intercambio y los principales mercados del país. El asentamiento industrial, junto con el deterioro del sector agrícola (en buena parte, precapitalista), propició concentraciones muy fuertes, principalmente, en las capitales de los países Latinoamericanos.

La paulatina penetración de empresas transnacionales durante los años sesentas, cuando el modelo de sustitución de importaciones empezaba a mostrar signos de agotamiento, no modificó en nada las tendencias concentradoras de las principales áreas urbanas en los países Latinoamericanos. Por el contrario, como el ámbito de acción de estas empresas en ese momento era el mercado interno, con su localización se reforzaron las tendencias centripetas.

En todo caso, en esa fase no dejaron de existir ciertas fuerzas centrífugas en la organización territorial de las grandes urbes. Estas se produjeron por la evidencia de ciertas desventajas que mostraron los grandes conglomerados en formación. Aunque tal dispersión se dio dentro de los límites de las zonas urbanas ampliadas.

Los propios efectos de la aglomeración conducen a la dispersión (PRADILLA, 1984). Pero en esa época se trató de una dispersión muy acotada e inserta dentro de la concentración urbana. Se trató, sobre todo de parques industriales ubicados en la periferia de las grandes ciudades, de zonas habitacionales promovidas por el Estado en márgenes urbanos, donde la presión de las rentas del suelo eran menores; se trató también de las incipientes invasiones de terrenos de poco valor en la periferia urbana por migrantes pobres del campo que reforzaron un creciente ejército de subempleados y desempleados, que solo de esta forma pudieron acceder a un terreno y a una vivienda autoconstruida en la ciudad. Estos grupos sociales «desarrollan individual o colectivamente la dispersión». (PRADILLA, 1984: 481)

A esta dispersión restringida contribuyó también el capital inmobiliario con la gestación de nuevos desarrollos habitacionales y comerciales en zonas selectas de la periferia donde se valorizan condiciones

ambientales y geográficas que se han perdido en los centros de las ciudades. Finalmente todos estos procesos no abarcan más allá de los límites en expansión de la propia ciudad, se trata pues de una dispersión dentro de la concentración urbana, dentro de sus márgenes.

Quizás las acciones más notables en materia de desconcentración fueron impulsadas por el Estado a través de la localización de empresas paraestatales en ciudades menores y mediante programas de estímulos para la creación de parques industriales en las provincias durante los años sesentas y setentas, cuando se hicieron más evidentes algunas deseconomías de aglomeración. Sin embargo, el efecto de tales políticas fue muy restringido mientras se mantuvo el modelo económico que privilegiaba la producción para el mercado interno y la protección frente al exterior.

Sólo después de la crisis del modelo de acumulación y su posterior reestructuración, algunas de estas ciudades menores que recibieron los beneficios de aquellas políticas desconcentradoras han alcanzado dinámicos procesos económico-demográficos y están produciendo en la actualidad nuevas tendencias de ordenación territorial.

En efecto, la reestructuración capitalista produce una modificación cualitativa en los procesos de concentración y dispersión en el territorio. La crisis final del patrón de acumulación fordista en los países centrales y del modelo de sustitución de importaciones en América Latina provocó un fuerte declive en centros urbanos de densa industrialización en el periodo previo, así como «la emergencia de nuevas áreas capaces de atraer o generar inversiones en espacios tradicionalmente calificados como periféricos». (MÉNDEZ, 1994, p. 4)

Desde mediados de los setentas hasta buena parte de la década de los ochenta se pudieron observar «múltiples evidencias sobre la detención del crecimiento industrial metropolitano y la emergencia de movimientos desconcentradores en favor de ciudades medias y pequeñas». (MÉNDEZ, 1994, p. 4).

La desindustrialización de las grandes ciudades fue un tema recurrente durante los años ochenta en América Latina; pero también lo fue el de la emergencia de nuevas regiones que parecerían acoplarse de manera dinámica a los cambios en el modelo de acumulación.

4. CONCENTRACIÓN BAJO EL MODELO NEOLIBERAL: (Metrópolis, ciudades intermedias y difusión de la concentración)

Es evidente que un cambio notable en los patrones de acumulación necesariamente provoca «turbulencias» y modificaciones en los patrones de concentración urbana y territorial. La implantación del llamado modelo neoliberal que abrió ampliamente las fronteras de los países latinoamericanos a los capitales y mercancías transnacionales, que desreguló la economía nacional, que privatizó las empresas paraestatales, que redujo la participación del Estado, tanto en las políticas de «bienestar» social como en los procesos económicos y que, entre otras cosas, intentó privilegiar la producción para el mercado externo, en vista de la rápida caída del mercado interno, generó una mutación en las tendencias concentradoras previas y, en una primera fase, dio pie a importantes tendencias de dispersión territorial.

Algunas de las llamadas ciudades medias o centros urbanos intermedios mostraron dinámicas demográficas y económicas mayores en términos relativos que las grandes urbes, donde la crisis y el fuerte proceso de desindustrialización de empresas surgidas al amparo del modelo de sustitución de importaciones sufría un fuerte colapso.

La orientación de la producción hacia el mercado externo actuó como fuerza dispersora en los patrones de localización de la nueva industrialización que buscaba acoplarse al modelo económico emergente. La cercanía a los principales mercados internos dejó de ser un factor determinante en los criterios de localización de las empresas. Se valoraron elementos como ambientes sociales poco conflictivos, con escasa organización de la fuerza de trabajo y, por lo tanto, muy propicios para la flexibilización de las relaciones laborales requeridas por el nuevo modelo de acumulación, cuyos mercados son más segmentados e inestables (HIERNAUX, 1993). Se consideró también la dotación de infraestructura, sobre todo, de comunicaciones y transportes para enlazarse rápidamente con los puntos fronterizos.

Así, en los primeros años de la crisis y del proceso de reconversión de la estructura productiva, la «detención del crecimiento industrial de la gran ciudad resultó convergente con una dinamización selectiva de

algunas áreas (antes consideradas) periféricas». (MÉNDEZ, 1994, p. 5).

Pero este incipiente proceso de dispersión es apoyado y sostenido fuertemente por el cambio tecnológico indisolublemente ligado a la reestructuración capitalista reciente. La innovación tecnológica no se da solo por la introducción de nuevos equipos y máquinas sino que está asociada también a una transformación profunda en la organización de los procesos productivos. En estas nuevas formas organizativas destaca la fragmentación de la producción que implica, entre otras cosas, la búsqueda de la localización espacial óptima para cada fase de elaboración del producto. Tales métodos de producción requieren de un fuerte apoyo de condiciones generales para la producción y, en especial, de las nuevas tecnologías en comunicaciones y transportes para que coordinen estos procesos y posibiliten su realización incluso a larga distancia. (MARTNER, 1995). La fragmentación de la producción lleva implícita una concepción de desconcentración, de dispersión; sin embargo, lleva también implícito un elemento de centralización de la toma de decisiones, en el control y la dirección de los procesos a larga distancia desde lugares o espacios territoriales selectos.

En América Latina la internacionalización y fragmentación de la producción valorizó nuevos espacios que en el periodo previo estaban en una posición subordinada. Actualmente coexisten territorios que se han insertado en procesos productivos globales con zonas excluidas (HIERNAUX, 1993). Las diferencias se profundizan.

Ahora bien, lo que parecía todavía a principios de la década de los ochenta «el fin de las tendencias centrípetas dominantes en el periodo de industrialización y su sustitución por movimientos de carácter centrífugo, apoyados por las mejoras técnicas en el plano de las comunicaciones» (MÉNDEZ, 1994: 5), no resultó ser un proceso tan absoluto.

En efecto, en la segunda mitad de los años ochenta las grandes ciudades, tanto en países centrales como periféricos, después de largos procesos de reconversión, empiezan a mostrar signos de recuperación económica, al menos en términos del capital y de la ganancia capitalista.

Dentro del proceso de fragmentación de la producción, las grandes ciudades han sido lugar importante para la localización de las

sedes administrativas y organizativas de las empresas. La presencia de los mercados financieros en las grandes urbes es otro elemento de atracción para las actividades de gestión de las empresas.

Han aparecido también una serie de «tareas pre y post-producción, en detrimento de las de fábrica-taller, como resultado de la creciente incorporación de las tecnologías de la información» (MÉNDEZ, 1994: 9). Este fenómeno es especialmente visible en zonas centrales de las grandes ciudades donde aparecen las llamadas «oficinas industriales». Tales tareas tienden a ser englobadas dentro del concepto de terciarización industrial.

Pero no sólo las principales fases de la producción industrial parecen concentrarse en las metrópolis sino también las principales actividades relacionadas al intercambio entre las que destacan las bolsas de valores, las casas de bolsas, los bancos además de centrales de abastos y centros de acopio y distribución de la producción. Ni que decir del vasto campo de los servicios que se han desarrollado en las ciudades, algunos de los cuales muestran alto grado de especialización.

Estos patrones recientes de organización territorial parecieran señalarnos que las tendencias desconcentradoras fueron de corto aliento y que se regresa al predominio de la tendencia concentradora característica del periodo previo a la crisis. Castells, por ejemplo, señala que actualmente las grandes ciudades son las que se constituyen en los nudos determinantes del nuevo modelo de crecimiento, con su concentración y articulación de actividades direccionales, de empresas innovadoras y sistemas de gestión, decisión y producción de conocimiento. (CASTELLS, 1994). En esta perspectiva, da cuenta de una nueva etapa de centralización productiva, en el que se condensan, desde el punto de vista territorial tanto la concentración como la dispersión.

5. NUEVAS TENDENCIAS DE CONCENTRACIÓN Y DISPERSIÓN EN AMÉRICA LATINA

Si bien es cierto que desde los últimos años de la década de los ochenta parecen haberse reactivado las tendencias concentradoras en torno a las grandes urbes, el proceso en curso presenta características cualitativamente

diferentes al que se dio durante el predominio del régimen de acumulación fordista o del modelo de sustitución de importaciones, en América Latina.

En primer término, la concentración aparece ahora como un proceso mucho más amplio a nivel territorial. Incluye no solo terreno edificado sino también grandes extensiones de suelo rural. En medio de esas amplias zonas quedan insertados tanto poblados campesinos como ciudades menores o intermedias. Este proceso rebasa el concepto de gran ciudad o metrópolis y ha sido llamado, por algunos autores como Gustavo Garza, con el nombre de «megalópolis» (GARZA, 1985). Tal concepto pretende connotar precisamente a la metrópolis ampliada que engloba, en su radio de acción, a ciudades de menor tamaño y jerarquía fuertemente interdependientes del gran centro urbano. Sin embargo, el concepto de megalópolis es insuficiente para analizar las tendencias recientes de organización territorial. El planteamiento de Garza sólo observa una tendencia de los procesos territoriales actuales en Latinoamérica. Sólo ve una tendencia lineal de concentración ampliada; pero las nuevas ciudades intermedias, estén dentro o fuera de una megalópolis, generan nuevos sistemas territoriales con los que interactúan y, en este sentido, funcionan no solo como concentraciones, sino también como elementos de dispersión territorial.

En estudios acerca de ciudades intermedias latinoamericanas se ha constatado que se produce un fenómeno similar al de las grandes metrópolis, es decir, tienden a involucrar extensiones amplias de zonas no-urbanas entre las cuales se insertan localidades y poblados menores. (MARTNER, 1994). Así, bajo estas relaciones múltiples parece estrecho colocar a las zonas urbanas intermedias solo como nuevas concentraciones subordinadas a metrópolis, parecería que eso es solo parte del proceso, porque las ciudades intermedias también crean y reproducen centralidad y dispersión no solo hacia sus franjas periurbanas sino también hacia los ámbitos rurales.

Las nuevas tendencias de organización territorial en América Latina han planteado encrucijadas teóricas y metodológicas aún no resueltas por los estudiosos del tema. Desde la década de los ochenta parece evidente que divisiones conceptuales tradicionales, utilizadas por diferentes escuelas del

pensamiento regional y territorial, como las establecidas entre campo y ciudad o entre «lo rural y lo urbano» (LEFEBVRE, 1976), pierden efectividad en la interpretación de los fenómenos recientes.

Las carencias conceptuales para interpretar las modificaciones económicas, sociales y espaciales propiciaron la aparición de nuevos aportes Latinoamericanos a partir de los años ochenta. Los esfuerzos más destacados y consistentes en este sentido están representados por autores que introducen un enfoque sistémico al análisis del territorio.

A diferencia de la corriente sistémica europea o norteamericana que es predominantemente funcionalista, es decir, que se define por elementos cuantitativos de validez general, como «la posición de las ciudades en el espacio (distancia entre ellas); el número de ciudades de cada tamaño que hay en el sistema; las complementariedades funcionales entre ellas a nivel industrial; la jerarquía de lugares centrales comerciales;» (RACIONERO, 1978: 16); el enfoque sistémico de buena parte de los estudiosos Latinoamericanos de los ochenta y noventa es de tipo estructuralista (YOCELEVZKY, 1996), es decir, aparece vinculado a determinaciones históricas, económicas, sociales y culturales de los territorios en cuestión. (PALACIOS, 1983).

En este sentido son notables los trabajos de De Mattos, en Chile y México, donde realiza el planteamiento de los subsistemas espaciales centrales y periféricos que articulan y definen el sistema nacional. De Mattos analiza el papel que juegan los principales actores sociales en la conformación de estos subsistemas, asimismo plantea los problemas estructurales de los subsistemas periféricos para insertarse en los circuitos de acumulación de capital y en las actividades económicas capitalistas generalmente controlados en los subsistemas centrales. (DE MATTOS, 1983).

En la misma época Alejandro Rofman plantea, en Argentina, el estudio de los «subsistemas espaciales» en base a la definición y delimitación de los «circuitos regionales de acumulación». (ROFMAN, 1984). Con este planteamiento, Rofman también rompe con conceptualizaciones regionales y territoriales previas que separaban el análisis de lo rural y lo urbano. Los subsistemas espaciales en este caso se despliegan en el territorio sobrepasando las ciudades y el

ámbito regional mismo. Para este autor, aunque los agentes sociales actúen en un marco regional previamente delimitado, «el proceso productivo escapa a sus límites y comprende a otros agentes situados fuera de ese sub-espacio». (ROFMAN, 1984: 43). Rofman reconoce los antecedentes teóricos de su planteamiento sistémico en el enfoque histórico-estructural, no en la escuela funcionalista.

Otro gran aporte Latinoamericano, desde esta perspectiva estructural sistémica (YOCELEVZKY, 1996), está constituida por los trabajos de José Luis Coraggio, los cuales están basados en sus experiencias en Nicaragua y Ecuador. En su obra sobre «*Los Complejos Territoriales dentro del Contexto de los Subsistemas de Producción y Circulación*» (CORAGGIO, 1987), este autor incorpora de manera explícita la cuestión de la circulación física (y en este sentido, de la infraestructura y los sistemas de transporte) al análisis territorial. Esto le permitió acercarse más claramente a la determinación de ámbitos territoriales específicos, ubicando en el espacio tanto a los agentes como a las relaciones entre ellos. Según Coraggio «la producción sólo puede ser vinculada significativamente con las formas espaciales de una sociedad si se la investiga incorporando las condiciones y procesos de su reproducción, lo que requiere recuperar su unidad orgánica con la circulación». (CORAGGIO, 1987).

En la década de los noventa se han desarrollado nuevos intentos por crear un cuerpo conceptual sólido para el análisis territorial desde esta perspectiva sistémica. Los procesos de apertura comercial y de globalización económica, social y cultural plantean cambios territoriales más evidentes desde fines de los años ochenta. Los enfoques de tipo sistémico siguen teniendo gran vigencia en ambientes académicos, aunque cabe señalar que estas tendencias de análisis no se han consolidado. A pesar de las aportaciones antes mencionadas, subsiste una evidente fragmentación conceptual y una escasa operacionalización de las categorías propuestas. Los cambios en la organización territorial de los países del área han sido rápidos y constantes y esto dificulta la concreción de esquemas teórico-metodológicos por parte de los investigadores del tema. En todo caso, en los noventa siguen apareciendo trabajos interesantes sobre el tema que buscan nuevas concepciones de análisis. Tal es

el caso de los trabajos de Ramírez y Pradilla en México que pretenden desarrollar el concepto de «sistemas territoriales» extensos. Estos sistemas se caracterizan por ser desiguales, fragmentados, con formas productivas y organizativas combinadas y con una relativa integración interna estructurada en torno a sistemas de comunicaciones y transportes cada vez más desarrollados. (RAMÍREZ y PRADILLA, 1993).

En el análisis territorial reciente, marcado por procesos de apertura comercial, desregulación e internacionalización económica en América Latina, un elemento que cobra mayor fuerza en el desarrollo de tendencias concentradoras y, según el caso, también dispersoras, son los modernos sistemas de transporte y comunicaciones. Actualmente, gran parte de los cambios a nivel territorial en el continente están asociados a proyectos de infraestructura de enlace y a la reestructuración de los sistemas de transporte. Estos elementos están ocupando un lugar central en la organización espacial que surge del modelo neoliberal.

6. SISTEMAS DE TRANSPORTE Y REORGANIZACIÓN TERRITORIAL EN AMÉRICA LATINA

Tal como señala el investigador brasileño Lucio Kowarick, la «periferización» de las ciudades no pudo haber ocurrido sin la previa alteración en los sistemas de transporte. (KOWARICK, 1992, p. 188).

Ahora bien, la «periferización» de las ciudades en el periodo de sustitución de importaciones consistió principalmente en la expansión constante de las franjas periurbanas, de los márgenes de la ciudad, en tanto que, en la actualidad, este proceso incluye áreas más vastas de territorio en las que se insertan, de manera discontinua, localidades urbanas pequeñas y localidades campesinas dispersas en el territorio.

En efecto, los habitantes de estos poblados rurales están mucho más involucrados con las actividades urbanas y requieren desplazarse a la ciudad mayor, tanto por motivos de trabajo como por la obtención de determinados servicios.

De esta forma, en el actual proceso de «periferización», la alteración de los sistemas de transporte incluye no solo la expansión de

las redes de transporte urbano de pasajeros sino la conformación de sistemas regionales de transporte para la movilización de crecientes contingentes de fuerza de trabajo y subempleados que tienen su residencia, no en la periferia urbana, sino en localidades rurales y se dirigen a laborar a una ciudad mayor. (MARTNER, 1994).

En el caso del transporte de mercancías, los avances tecnológicos y las nuevas formas de gestión intermodal amplían la posibilidad de vínculo e integración económico-territorial de una ciudad o centro urbano dinámico hacia áreas aún más grandes en las que se incluyen centros urbanos intermedios y menores desarrollados aparentemente bajo un esquema de dispersión. En este contexto, pareciera que se está ante la gestación de verdaderos sistemas territoriales extensos y difusos, donde la concentración y la dispersión se presentan simultáneamente.

Los sistemas territoriales (RAMÍREZ y PRADILLA, 1993) no se dan, como pudiera pensarse, solo en torno a las grandes metrópolis. Lo propio sucede alrededor de centros urbanos intermedios dinámicos. En este sentido, el reajuste territorial propiciado por la apertura económica neoliberal en el caso de las ciudades intermedias no se expresa solo en el crecimiento de sus áreas urbanas, sino en relación a su entorno regional.

La mayor importancia que adquieren estos centros urbanos medios, la mayor cantidad y diversidad de servicios que ofrecen, la cantidad de actividades productivas que desarrollan genera vínculos más intensos con las zonas rurales contiguas. En este sentido, las condiciones generales para la producción y, en especial, la infraestructura y los sistemas de transporte regional y rural tienen un papel crucial en la consolidación de nuevas formas de organización de territorio aparentemente menos concentradas, pero con un fuerte grado de centralización.

Así, la centralización de los procesos productivos, sociales y políticos aparece como un elemento clave de los sistemas territoriales actuales en Latinoamérica y engloba lo mismo a la concentración que a la dispersión. La centralización entendida, en este caso, como los lugares desde donde se controla y se decide sobre los procesos que se realizan en el territorio, se apoya crecientemente en los sistemas de comunicaciones y transportes para ejercer influencia sobre grandes extensiones.

Por otra parte, un aspecto relevante asociado a estos sistemas territoriales extensos es el incremento de la movilidad regional. Esto es observable en torno a las grandes metrópolis, pero también en torno a ciudades intermedias dinámicas. En la medida en que el ámbito rural aparece cada vez más articulado al ámbito urbano, en que hay una creciente interrelación entre campo y ciudad, en que los habitantes del medio rural, por su escaso dinamismo económico, se hacen más dependientes y subordinados a la economía urbana, tiende a producirse no solo procesos migratorios sino una mayor movilidad regional (1).

Este último es un fenómeno reciente en América Latina que ha sido poco estudiado, a pesar de que tiene un fuerte impacto en la transformación territorial reciente y en la conceptualización de las tendencias de concentración y dispersión.

Lo cierto es que los habitantes de las zonas rurales demandan empleos tanto temporales (cuando baja la actividad agrícola) como de tiempo completo, cuando se trata de obreros y empleadas del servicio doméstico, pero también demandan servicios de mayor complejidad y especialización. Evidentemente estos satisfactores los encuentran, por lo general, en las ciudades de mayor jerarquía, lo cual implica desplazamientos frecuentes al medio urbano o el cambio de residencia a la ciudad.

Una peculiaridad de las tendencias de concentración y dispersión actuales en muchas regiones de América Latina es que la opción de migración del campo hacia una ciudad mayor ha perdido fuerza (2), es decir, se da a menor ritmo con respecto al periodo anterior, frente a la opción de mantener el lugar de residencia en localidades campesinas cercanas, a costa de intensificar el ritmo de desplazamiento entre el ámbito rural y la ciudad.

En efecto, los elevados precios del suelo urbano y el control más efectivo sobre las invasiones de terrenos urbanos (tan comunes

en la década de los sesenta y los setenta), ha dificultado el cambio de residencia de los pobladores de bajos ingresos de las zonas rurales. Sin embargo, sus vinculaciones con el ámbito urbano, lejos de disminuir, se han incrementado y, en este sentido, tiende a consolidarse en muchas metrópolis y ciudades intermedias dinámicas una forma de organización territorial extensa, apoyada fuertemente en el desarrollo de corredores de transporte regional que actúan en un radio cada vez más amplio a partir de las ciudades principales.

Según datos empíricos, el radio de extensión de densos corredores de transporte en torno a ciudades intermedias rebasa los cincuenta kilómetros, en los cuales se abarcan gran cantidad de poblados rurales dispersos. La manera de integrar esos fragmentos dispersos del territorio a la urbe principal es a través de la conformación de corredores regionales de transporte y a la formación también de sistemas de transporte rural. (MARTNER, 1994).

Lo cierto es que los patrones y motivos de la movilidad, además de haberse intensificado, desde la década de los ochenta, han cambiado de contenido. La información aportada por estudios de origen-destino para las franjas suburbanas y rurales de ciudades medias y metrópolis (3), muestra que los motivos principales de estos viajes cotidianos son por trabajo, por educación y por servicios administrativos, financieros y comerciales.

Tal comportamiento hubiese sido considerado años atrás como un patrón de desplazamientos típicamente urbano. Actualmente se observa que ese patrón se ha desdoblado desde el ámbito urbano hacia el ámbito rural, es decir, se ha proyectado sobre una vasta región. En este sentido, lo que tradicionalmente se ha considerado como ámbito rural aparece cada vez más articulado o integrado a las dinámicas urbanas. En forma creciente sus habitantes realizan actividades en la urbe o asociadas a ella. En esa medida, el campo también se «urbaniza»

(1) En México existen estudios recientes que revelan el aumento de la movilidad regional en los últimos años. Entre estos destacan el ESTUDIO SOCIOECONÓMICO Y DEMOGRÁFICO DEL SUBSISTEMA DE CIUDADES DE QUERÉTARO, (1995); el estudio llamado SISTEMA DE CIUDADES Y DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LA POBLACIÓN EN MÉXICO, (1991) y el ESTUDIO SOCIOECONÓMICO Y DEMOGRÁFICO DEL SUBSISTEMA DE CIUDADES LEON-IRAPUATO-CELAYA, (1988).

(2) En el estudio SISTEMA DE CIUDADES Y DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LA POBLACIÓN EN MÉXICO (1991), se aportan datos

concretos sobre el cambio en los patrones migratorios del país. En otros países Latinoamericanos como Chile y Argentina los datos censales plantean fenómenos similares.

(3) Al respecto se tienen datos en diversos estudios donde se han levantado encuestas de Origen-Destino. Algunos de estos son: El ESTUDIO DE ORIGEN Y DESTINO DE LA CIUDAD DE MÉXICO (1990) y los ESTUDIOS DE VIALIDAD Y TRANSPORTE EN CIUDADES MEDIAS (1992-1994), financiados por el Banco Mundial.

aunque en forma muy desigual. Generalmente de la forma más desfavorable.

7. LOS NUEVOS SISTEMAS TERRITORIALES Y LA DICOTOMÍA CONCEPTUAL CAMPO-CIUDAD

En este nuevo marco de reorganización territorial es evidente que tienden a desdibujarse cada vez más las divisiones tajantes establecidas tradicionalmente entre campo y ciudad. Lo que en última instancia están mostrando estas tendencias es la necesidad de revisar críticamente algunos esquemas conceptuales aceptados de manera generalizada en el análisis territorial, como la dicotomía rural-urbana o urbana-regional.

En los patrones territoriales actuales, el comportamiento urbano no puede ser cabalmente entendido sin conocer su funcionamiento regional. Por ello el enfoque sistémico de organización espacial presenta mayor consistencia para la comprensión de los nuevos fenómenos de vinculación entre áreas rurales y urbanas. En todo caso, algo que parece evidente es que, en estas nuevas formas de interrelación territorial, la infraestructura y los sistemas de transporte tienen un papel relevante.

Los corredores regionales de transporte de pasajeros se han visto complementados por la aparición reciente de servicios de transporte rural que enlazan pequeñas comunidades campesinas con estos sistemas regionales. (MARTNER, 1994) Estos servicios de transporte rural tienen por objetivo principal la función de alimentar los corredores regionales que vinculan a los pequeños fragmentos territoriales con un fragmento mayor, con la ciudad. De hecho la existencia de este tipo peculiar de transporte rural es viable y se sostiene, sobre todo, por los flujos de personas que realizan movimientos pendulares entre las pequeñas comunidades rurales y los centros urbanos mayores, pues los movimientos entre comunidades rurales son escasos y, por sí solos, no sostienen un sistema de transporte en ámbitos rurales. Es evidente que estos procesos tienen que ver con la creciente interrelación y dependencia del campo con respecto a la ciudad.

La tendencia del transporte rural a interrelacionarse con corredores regionales y, por ende, con las zonas urbanas, responde a un proceso de creciente «urbanización» del

ámbito rural. Las demandas y necesidades del campo tienden a asemejarse a las de las ciudades en la medida en que tales ámbitos territoriales alcanzan mayores interrelaciones y conexiones.

Tanto del lado de los servicios como por el de los empleos, los sistemas de transporte regional y rural han acercado el ámbito rural a la ciudad y, por lo tanto, posibilitan nuevas formas de organización territorial donde se flexibiliza la ubicación de zonas de residencia de la población con respecto a los mercados regionales de trabajo y a las zonas de servicios que, por su parte, tienden a centralizarse.

En este contexto, ya ni siquiera es sostenible la división campo-ciudad planteada por Lefebvre (LEFEBVRE, 1969) y Singer (SINGER, 1975), la cual se funda en una división del trabajo, según ellos, claramente definida y marcada con el advenimiento de la ciudad industrial propia del desarrollo del capitalismo en los siglos XIX y XX. La creciente participación de habitantes del medio rural en actividades de la ciudad, o la combinación de actividades rurales y urbanas en diferentes períodos de un año, diluye en buena medida esta división.

8. LÍMITES A LA REORGANIZACIÓN TERRITORIAL RECIENTE

Un aspecto central, que actúa como contratendencia frente a las nuevas formas de concentración y dispersión territorial, es el bajo nivel de ingresos de la población que reside en las zonas rurales. Precisamente un punto débil de este tipo de organización territorial, es que los sistemas de transporte que lo sostienen son de bajo costo debido al precario nivel de ingreso de la mayoría de los usuarios. En este sentido, las empresas de transporte tienen problemas de capitalización y de renovación del equipo para mantener el servicio.

Frente a un factor de carácter estructural, como es el nivel salarial de la mayoría de la población, el margen de maniobra de las empresas transportistas y de un sistema de transportes que actúe como un sólido elemento de desconcentración (o sea, de dispersión), es reducido. Por un lado, un fuerte incremento tarifario podría conducir a los usuarios a un cambio de su estrategia de sobrevivencia y, en pocas palabras, a un cambio de su lugar de residencia lo cual

implicaría una mayor presión sobre las metrópolis y centros urbanos dinámicos. Por otra parte, el bajo nivel tarifario limita el avance tecnológico o la incorporación de nuevas tecnologías de transporte que vigoricen las tendencias actuales de organización territorial.

En países centrales la conformación de densos corredores de transporte, tanto para el desplazamiento de mercancías como de personas, a propiciado tendencias mucho más sólidas de desconcentración. En este caso, la aplicación de nuevas tecnologías en el transporte que se expresa, por ejemplo, en los trenes de alta velocidad (4), sirve de sustento a la estructuración de sistemas territoriales de mayor alcance. (VELTZ, 1994). Un importante centro urbano es rápidamente alcanzable desde un poblado lejano.

Lo cierto es que en América Latina los sectores más pobres de estos sistemas territoriales amplios se localizan tanto en las periferia de las urbes como en esos fragmentos espaciales que forman los pequeños poblados exteriores a la ciudad. En otros términos, se puede decir que los trabajadores urbanos de menores ingresos tienen su residencia fuera de la ciudad; o sea en el campo, o mejor aún, en los fragmentos dispersos del entorno metropolitano (DELGADO, 1994) o de la región circundante

(4) Pierre VELTZ muestra como en Francia la descentralización de direcciones generales de grandes empresas se apoya, en buena medida, en los trenes de alta velocidad (TGV). En efecto, la fuerte interrelación (y dependencia) entre estas direcciones de empresas localizadas en la provincia y las oficinas centrales que se ubican en París, se sostiene por el desarrollo de estos modernos sistemas de transporte. Gracias al TGV, según Veltz, la industria aeronáutica francesa «vive a

de una ciudad intermedia dinámica. (MARTNER, 1991)

En este orden de cosas resulta incomprensible que, cuando se estudian las tendencias urbanas generadas por las políticas neoliberales, se ignore o se excluya del análisis a los crecientes sectores sociales localizados fuera de los márgenes de la ciudad, pero vinculados estrechamente a la urbe y a su funcionamiento (5).

Poco se sabe de las condiciones de vida, de los servicios y los equipamientos con que cuentan los pobladores de las regiones circundantes a la ciudad, poco se sabe de su asociación compartida con actividades de autoconsumo, como la explotación agrícola de parcelas familiares para completar su propia manutención. Lo que se sabe es que, generalmente en sus actividades relacionadas con la ciudad, entran en labores poco calificadas y mal remuneradas. Generalmente los hombres se ocupan como peones, albañiles y en el mejor de los casos como obreros industriales. Las mujeres laboran principalmente como empleadas domésticas. En este sentido, parece evidente que la centralización propia de los nuevos sistemas territoriales, apoyada por corredores regionales de transporte, genera nuevas desigualdades en la organización espacial de los países Latinoamericanos.

caballo» entre París y Toulouse. Lo mismo ocurre con otras ramas industriales localizadas en la zona de Lyon. Los flujos de personas y mercancías crecen y la interrelación con París es cada vez mayor. (VELTZ, 1994).

(5) Tal omisión es recurrente, incluso en trabajos notables sobre las consecuencias del neoliberalismo sobre las ciudades en América Latina, como los de: PEÑALVA y ARROYO (1992) y el de SABATE (1992).

BIBLIOGRAFÍA

CASTELLS, Manuel (1994): «European cities, the informational society and the global economy». *New Left Review*, 204: 18-32. Londres.

DELGADO, Javier (1994): *La concentración ampliada de la Ciudad de México*. Mimeografiado. México.

— (1992): *Querétaro: Hacia la ciudad-región*. Cecodes, Cuadernos de Investigación. México, febrero.

DE MATTOS, Carlos (1989): «La descentralización: ¿Una nueva panacea para enfrentar el subdesarrollo regional?». En LAURELLI, E. y ROFMAN, A. (comps.), *Descentralización del Estado, requerimientos y políticas en la crisis*. pp. 335-364. Ed. Ceur y Fundación Frederick Ebert. Buenos Aires, Argentina.

ESTUDIO DE ORIGEN Y DESTINO DE LA CIUDAD DE MÉXICO (1990): Dirección General de

- Autotransporte. Departamento del Distrito Federal (DDF), México.
- ESTUDIOS DE VIALIDAD Y TRANSPORTE EN CIUDADES MEDIAS (1992-1994): *Programa 100 ciudades*. Sedesol-Banco Mundial. México.
- ESTUDIO SOCIOECONÓMICO Y DEMOGRÁFICO DEL SUBSISTEMA DE CIUDADES LEON-IRAPUATO-CELAYA (1988): Unión de Geógrafos Progresistas de México-CONAPO, México, 1988.
- ESTUDIO SOCIOECONÓMICO Y DEMOGRÁFICO DEL SUBSISTEMA DE CIUDADES DE QUERÉTARO (1995): Editado por Consejo Nacional de Población y el Consejo Estatal de Población de Querétaro. CONAPO-COEPS, México, 1995.
- GARZA, Gustavo (1985): *El proceso de industrialización en la ciudad de México -1821-1970*. Editorial de Colegio de México. México, 1985.
- HIERNAUX, Daniel (1993): «Región, Regionalismo y Modernización en América Latina». *Revista Ciudades*, 18: 3-11. Abril-junio. RNIU, México. D.F.
- LEFEBVRE, Henri (1969): *El derecho a la ciudad*. Ediciones Península, Barcelona, 1975.
- MARTNER, Carlos (1991): *Corredores económicos regionales y transporte*. Publicación técnica, 28. Instituto Mexicano del Transporte-SCT. México, 1991.
- (1994): «Interrelación entre transporte rural y transporte suburbano: El caso Querétaro». *Memorias del VII Congreso latinoamericano de Transporte Público y Urbano*. II, V: 179-190. Buenos Aires, Argentina.
- (1995): «Innovación tecnológica y fragmentación territorial». *Revista EURE*, 63: 69-76, junio. Instituto de Estudios Urbanos-Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago de Chile.
- MÉNDEZ, Ricardo (1994): «Reestructuración industrial y nuevos desequilibrios territoriales». *Revista Ciudades*, 21: 3-13. Enero-marzo. RNIU, México, D.F.
- KOWARICK, Lucio (1992): «La crisis urbana y la ciudadanía en Sao Paulo». En CARRIÓN, Fernando (comp.) *Ciudades y políticas urbanas*: 187-195. Red Ciudades y Codel. Quito, Ecuador.
- PEÑALVA, Susana y ARROYO, Daniel (1992): «Estado benefactor y municipio en crisis». En CARRIÓN Fernando (comp.) *Ciudades y políticas urbanas*: 51-66. Red Ciudades y Codel. Quito, Ecuador.
- PRADILLA, Emilio (1984): *Contribución a la crítica de la teoría urbana. Del «espacio» a la «crisis urbana»*. Editado por Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco, México, D.F.
- (1990): «Las políticas neoliberales y la cuestión territorial». *Rev. Sociológica*, 12: 47-73. Ed. UAM-Azcapotzalco, México.
- RACIONERO, Luis (1978): *Sistemas de ciudades y ordenación del territorio*. Alianza Universidad, 210. Madrid, España, 1981.
- RAMÍREZ, Blanca y PRADILLA, Emilio (1993): «El tratado norteamericano de libre comercio y la integración territorial de México a Estados Unidos». *Revista Interamericana de Planificación*. XXVI, 103: 19-54. Ed. SIAP, México.
- SABATE, Alberto (1992): «La planificación urbana periférica bajo inercia recesiva». En Carrión, Fernando (comp.) *Ciudades y políticas urbanas*: 25-36. Red Ciudades y Codel. Quito, Ecuador.
- SASSEN, Saskia (1991): *The global city. New York, London, Tokio*. Princeton University Press. New Jersey, USA.
- SINGER, Paul (1975): *Economía política de la Urbanización*. Editorial Siglo XXI, México, 1977.
- SISTEMA DE CIUDADES Y DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LA POBLACIÓN EN MÉXICO (1991): Dirección de estudios socioeconómicos y regionales, CONAPO, México.
- VELTZ, Pierre (1994): «Jerarquía y redes de la organización de la producción y del territorio»: 281-300. En BENKO y LIPIETZ (comp.) *Las regiones que ganan. Distritos y redes: Los nuevos paradigmas de la geografía económica*. Ediciones Alfons El Magnánim. Generalitat Valenciana. Diputació Provincial de València. España.