

Jorge Tapia Quevedo

Maestro en antropología social por la Universidad Iberoamericana. Profesor e investigador del Centro de Investigación y Estudios Avanzados en Planeación Territorial de la Facultad de Planeación Urbana y Regional, Universidad Autónoma del Estado de México. Teléfonos y telefaxes: 01 (72) 19-4613 y 12-1938 (ext. 19) Correo-e: jtg@coatepec.uaemex.mx



RESPUESTAS LOCALES A LA MODERNIZACIÓN DE LAS CARRETERAS EN LA ERA DE LA GLOBALIZACIÓN. EL SURGIMIENTO DEL PODER DE COMUNIDAD EN EL USO DEL ESPACIO¹

No es exagerado afirmar que hoy las rutas que conducen por carretera al *gran capital*² permiten un movimiento más eficiente, aunque más desconectado de las comunidades rurales, que desde las carreteras de cuota aparecen como pequeños puntos distantes a lo lejos en el paisaje, y cuando no es así, están separadas por grandes alambradas o puentes que limitan el contacto entre carretera y asentamiento. Sin embargo, aquel México, el de las rutas libres por carretera, no ha sido olvidado del todo en el proyecto *modernizador*. También han crecido las redes de comunicación vía terrestre que conectan entre

sí a diversos asentamientos que han visto crecer el número de vehículos que transitan a través de ellos [Pepin-Lehaleur, 1980]. Es en esos espacios en donde muchas veces coinciden los megaproyectos de construcción de carreteras que impactan a las comunidades rurales, las que rápidamente se ven cortadas y separadas por una infraestructura que se superpone a su vida comunitaria.

Este documento centra su atención en el movimiento humano en las carreteras que cruzan por comunidades rurales que se encuentran dentro del proceso de renovación de la infraestructura vial. La hipótesis de este trabajo propone que la apertura de las comunidades al incesante proceso de integración territorial lleva al surgimiento de actitudes locales que rechazan algunos proyectos externos impuestos por el gobierno central. Estas actitudes se relacionan a su vez con el papel cada vez más evidente del control territorial que ejercen las comunidades impactadas en su ámbito interno, control que se manifiesta muchas veces en el dominio sobre el espacio local.

El análisis recae en una comunidad del estado de Tlaxcala en donde la construcción de la carretera, protagonista de un proyecto externo, coincide con el surgimiento de ciertas actitudes que muestran la no aceptación total al movimiento motorizado. Este hecho, comparado con muchos otros casos en donde los proyectos externos alteran la organización social de las comunidades, documentados en varias investigaciones [Bolívar y Baldó, 1995; Prévôt Schapira, 1993; Pepin-Lehaleur, 1993], es muestra de la "...sensibilidad de la estructura económica local ante algunas decisiones del gobierno central" y de su arbitrariedad en el no respeto a una cultural local.

Para la exposición de este artículo se parte del reconocimiento del choque de dos tendencias, caracterizadas por la *tendencia a la globalización*, con su intención de incrementar la velocidad en el desplazamiento y de evitar todo tipo de obstáculos a la circulación motorizada; en tanto que la segunda tendencia, llamada *tendencia local*, cuyo énfasis está puesto en el control sobre el espacio de la comunidad a analizar, que limita y vuelve difícil el tránsito motorizado que por allí atraviesa.

Algunos comentarios a la tendencia globalizadora en el movimiento humano

Si fuese posible hacer una afirmación general sobre el ritmo histórico que ha seguido la capacidad de movilización huma-

¹ Este documento se inscribe en el marco de la investigación "Organización social de espacios y patrón de asentamiento en Tlaxcala a través del tiempo", patrocinado por la Universidad Iberoamericana a través del posgrado en antropología social.

² El gran capital es usado aquí como una abstracción que representa el proceso de circulación de las mercancías industriales que usan las principales carreteras del país. Este proceso ha sido documentado por Blanca Ramírez en su investigación sobre la industria lechera en Querétaro. Véase: Blanca Rebeca Ramírez Velázquez, *La región en su diferencia*, México, Red Nacional de Investigadores Urbanos/Universidad Autónoma de Querétaro, 1995.

na sobre el espacio durante el siglo xx, la tendencia apuntaría hacia un creciente desarrollo tecnológico capaz de incrementar la velocidad en el desplazamiento y a eliminar todo tipo de obstáculos sobre el recorrido, tendencia hoy más fácil de advertir en México en la red de carreteras de cuota construidas con altas especificaciones técnicas, y que en su mayoría evitan pasar por diferentes asentamientos rurales [Etcharren, 1972; Isla, 1992].

Esa tendencia a incrementar la movilización ha involucrado un nuevo patrón territorial en la distribución de los asentamientos, con una fuerte tendencia a quedar más integrados entre sí y cuya base se encuentra en el proceso de producción que requiere eliminar tiempos muertos, esto es, el tiempo que una mercancía tarda en ser colocada en el mercado para su realización, lo que supone un mayor despliegue de los medios y las vías de comunicación sobre diferentes áreas [Jellicoe y Jellicoe, 1995]. El interés por conocer este proceso se aprecia en las investigaciones que abordan la modernización del aparato productivo nacional, en donde la tecnología para el desplazamiento humano es una de las bases para la colocación de mercancías y productos en diversos mercados a nivel nacional e internacional, pero también ha sido visto como un paso indispensable en el proceso de integración de territorios que abren nuevas posibilidades a una distribución más homogénea de la actividad económica [Hiernaux, 1996; Haynes, 1997].

El incremento de la movilización humana sobre el territorio mexicano no es ajeno a la conformación de un sistema económico que ha requerido del movimiento de personas y mercancías a un ritmo cada vez más rápido y directo. Uno de los proyectos que han sido más cuidados desde 1988 hasta nuestros días tiene que ver con la modernización del sistema carretero, acorde con el proceso de apertura económica en el ámbito nacional, en donde también la iniciativa privada ha comenzado a participar con el

gobierno en la construcción y el manejo de la red de carreteras de cuota [Isla, 1992].

Entre los aspectos prioritarios de la modernización de dicha red está el permitir la comunicación e integración entre diferentes asentamientos mediante un desplazamiento más rápido por unidad motriz y con menores costos de transportación [Sánchez, 1997]. La existencia de otras vías de comunicación, como los caminos de mano de obra, muchos de ellos sin una adecuada infraestructura para el movimiento a alta velocidad [Pepin-Lehalleur, 1980] y la no ampliación de la red carretera, que permita tener cuatro carriles en lugar de dos, son los factores que intervienen en la falta de flexibilidad de las comunicaciones terrestres por carretera, al disminuir la velocidad de marcha del conductor, a la vez que tiende a incrementar los tiempos muertos.

En cuanto a la construcción y modernización de las carreteras, a finales de los años ochenta el estado de Tlaxcala era considerado como la entidad con la mayor cantidad de carreteras per capita en el país [Isla, 1992]. Este dato permite ubicar al estado de Tlaxcala como una de las entidades con la mayor cantidad de vía asfaltada por habitante en el país, un rasgo que puede tener su explicación en la estructura de sus asentamientos. Al analizarlos mediante fotografía aérea para investigar su estructuración territorial, puede advertirse un intenso patrón de dispersión en la distribución de sus poblados, pero todos ellos conectados entre sí gracias a una copiosa red de vías de comunicación terrestres que integran una alta conectividad entre ellos.

Aunque no todas las carreteras construidas en Tlaxcala son de cuota, sí han sido transformadas de caminos vecinales de terracería a carreteras asfaltadas.³

De ahí que sea posible afirmar que la integración de territorios en Tlaxcala es una de las consecuencias inevitables del despliegue de las vías de comunicación que hacen posible diversificar y extender las actividades humanas so-

³Dato procedente de trabajo de campo en el estado de Tlaxcala.

bre espacios que anteriormente se consideraban aislados e inconexos entre sí. Hoy es posible ver en los mapas cartográficos la diversidad de caminos que tiene cada comunidad rural, caminos que son orientados hacia diversos puntos geográficos y entre todos ellos siempre destaca la carretera pavimentada.

De esa forma puede ser descrita la tendencia que hoy parece movilizar más rápida y eficientemente sobre el territorio mexicano a su población, un proceso que pretende tener una extensión nacional y que al ser traspasado a nivel territorial, significa elevar la inversión en materia de obras infraestructurales a partir de la expansión de la obra carretera mexicana.

Sin embargo, la tendencia a una movilización más eficiente realizada al margen de las expectativas de las poblaciones locales que quedan en la ruta de la modernización puede ser frenada por el surgimiento de fuerzas de rechazo al movimiento sobre el territorio local, situación que manifiestan varias comunidades rurales de Tlaxcala que han vivido un proceso de integración a las principales rutas de comunicación.

En oposición al proceso de integración por carretera surge lo que aquí se denomina el *poder de comunidad*, aquella capacidad de control que ejercen los miembros de un pueblo sobre sus procesos de organización socioespacial al interior de un territorio considerado como perteneciente a una colectividad. Aquí se asume que la capacidad de rechazo de las poblaciones locales a los proyectos infraestructurales es generada por la aplicación arbitraria y sin consenso de programas que transforman la vida cotidiana de las comunidades.

El surgimiento del poder de comunidad será una de las particularidades que asume el proceso de control local sobre sus actividades comunitarias. Sin lugar a dudas, este proceso, documentado en casos diversos que acontecen en la República Mexicana [Varela, 1993; Trabis, 1993], muestra el papel creciente de la capacidad de las comunidades para oponer a los pro-

yectos del gobierno central respuestas de corte local. El control sobre el espacio es uno de esos aspectos, el cual adquiere especial relevancia al momento de controlar las interacciones humanas sobre espacios que han sido definidos por la población de la comunidad como parte integrante de su vida diaria.

Ese proceso de control social sobre el territorio será presentado a continuación mediante una descripción de lo que acontece en las calles de un pueblo del estado de Tlaxcala.

La tendencia local, el surgimiento del poder de comunidad

Al hablar de una *tendencia local* se aborda la dimensión espacial concreta en donde ocurren fenómenos que mueven a la población hacia la práctica de estrategias para el logro de su reproducción como comunidad. No hay que olvidar que es en la dimensión de *lo local* en donde tienen efecto la producción, la organización y el trabajo de la gente [Hiernaux, 1994b y 1998], pero además, en donde se incorporan los procesos globales cuya interpretación pasa necesariamente por el filtro de la cultura local.

El caso de San Diego Metepec, Tlaxcala, muestra el choque de los proyectos externos de creación de infraestructura que enfrentan barreras a su plena incorporación a la vida cotidiana de la gente de la localidad. Las estrategias practicadas por la población ante esos proyectos pueden ser conceptualizadas como una *dinámica cultural* [Chombart de Lauwe, 1995], concepto que representa la movilización de la gente para crear y actuar, empleando y transformando los elementos que le ofrece su entorno material y social. El control sobre el espacio puede ser considerado como una parte integrante de una dinámica cultural, porque sobre el espacio la gente practica estrategias que pretenden contrarrestar la fuerza de los proyectos externos que se imponen a su vida comunitaria.

También, cuando se habla de una cultura co-

mo elemento dinámico se hace mención del conjunto de rasgos humanos que intervienen para dar significado y sentido a las acciones de la gente que utiliza el espacio [Gehl, 1987; Brown, 1993 y 1995]. En este documento lo cultural es entendido como una forma de hacer y de dar respuesta de una población a la necesidad de controlar el espacio en un territorio delimitado, lo cual incluye un comportamiento compartido por una colectividad, así como una serie de valores y normas de organización socialmente aceptadas.

Reunir el concepto de *dinámica cultural* al ámbito *local* hace posible entender que son las poblaciones concretas las que tienen que afrontar problemáticas que generan los proyectos orientados a transformar la infraestructura de la comunidad. Permite, también, manifestar la forma específica en que se articula una particularidad de lo local al proceso global, en este caso, la forma en que se articula una comunidad con su contexto estatal, nacional e internacional.

La evidencia etnográfica que viene a continuación permite ver las estrategias practicadas de rechazo a la creación de obras de infraestructura carretera, un proyecto que la cultura de la localidad no ha dejado de cuestionar por su impacto sobre la vida social.

El caso que se ilustra es el del pueblo de San Diego Metepec, una Agencia⁴ perteneciente al municipio de Tlaxcala que se encuentra ubicada a cinco kilómetros de la capital del estado. Su posición geográfica ha convertido a esta localidad, que cuenta con un poco más de mil habitantes, en un área de tránsito hacia otras comunidades procedentes del sur del estado y algunas más situadas en el valle Puebla-Tlaxcala.

En su estructura interna la comunidad cuenta con dieciséis calles, todas ellas de longitud y amplitud variable y con diferente infraestructura, lo que hacía, al momento de la investigación, que algunas de ellas estuviesen pavimentadas, otras empedradas y algunas más fuesen de terracería. La observación sobre los usos de esos

espacios que hacía la gente apunta a considerar que la infraestructura sí tiene una fuerte influencia en la cantidad y forma de desplazamiento. Un caso lo ejemplifica el movimiento peatonal, que caminaba aún en las calles no asfaltadas, independientemente de la superficie que pudiese ser de tierra, piedra o estuviese anegada en lodo, mientras que el uso de vehículos motorizados decrecía sensiblemente en esas vialidades.

A partir de los años ochenta, coincidiendo con la apertura comercial de México, comienza a cambiar la infraestructura de comunicaciones en San Diego Metepec. Uno de los principales proyectos de la comunidad fue la pavimentación de la calle que los pobladores locales consideran como su calle principal, denominación que procede del significado socialmente atribuido a esta vialidad, porque en ella se ha desarrollado una parte importante de la vida social extramuros, caracterizada por las actividades cívico-religiosas y por ser el espacio de socialización preferido de la gente, ya que por allí se han escenificado los momentos más importantes en la creación de su identidad, como las fiestas patronales, las procesiones de los santos locales y los desfiles en los días patrios.

Pero también, la importancia de esa calle obedece al hecho de que sobre sus bordes se encuentran ubicados los edificios de mayor trascendencia para la población local, como el templo católico, que data del siglo XVIII; la agencia municipal, que data del siglo XIX; la plaza y la escuela primaria, que fueron construidas en este siglo mediante trabajo comunitario. El conjunto formado por todos estos edificios ha traído una consecuencia hoy evidente en la concentración de la gente sobre la calle que está en medio de las edificaciones, porque es allí en donde están asociados los significados de identidad espacial que se han construido desde hace más de dos siglos de ocupación de varias generaciones de metepenses.

Esa calle principal, denominada localmente

⁴Los municipios del estado de Tlaxcala se encuentran subdivididos en agencias y están encabezadas por la autoridad local, llamada el agente municipal.

como el "camino de la iglesia" porque sobre uno de sus bordes está ubicado el templo católico, fue seleccionada por las autoridades estatales para servir como la vía de tránsito hacia la comunidad de San Andrés Cuamilpa, situada hacia el sur y vecina de San Diego Metepec, con una distancia de tres kilómetros entre ellas. Esa transformación fue manifiesta en la pavimentación de la calle que se realizó sin una consulta previa a los habitantes. El resultado fue el incremento del número de autotransportes que comenzaron a cruzar por la comunidad y cuyos efectos se empezaron a advertir en la disminución de la vida social en lo que antes era una calle y que luego fue una carretera.

Otro de los efectos por la pavimentación de la calle fue el surgimiento de actitudes de rechazo de parte de la población local. La primera problemática, más acusada en San Diego Metepec a partir de la construcción de la carretera que pasa por en medio de la comunidad, fue la sobreposición de dos significados que proceden de dos percepciones distintas sobre un mismo espacio. Por ejemplo, para quien viene de fuera de la comunidad, la vialidad que pasa por en medio del pueblo es considerada como una *carretera*, con la característica de ser una vía que debe promover y permitir el tránsito de vehículos en forma libre y sin obstáculos.

En cambio, para quien vive en la comunidad, esa carretera tiende a ser considerada como una *calle*, y si se acude al significado cultural que la población local le ha asignado, en lugar de calle se le considera como *camino*, es decir, el espacio en donde la gente camina para desplazarse, ya que al interior del pueblo la población no acostumbra desplazarse por medios motorizados, posiblemente porque todo se encuentra al alcance en términos de distancia.

Es así como en San Diego Metepec la calle se convierte en un espacio con significados atribuidos localmente. Si la calle es llamada "camino", este término es indicativo de la principal actividad que allí realiza la gente, esto es, la acti-

vidad de caminar. Es característico encontrar entre las opiniones de la población que se refieren a sus calles como *caminos*, término que se opone al de *carretera*, la cual es considerada como la vialidad que está afuera del asentamiento, en "donde corren los coches", porque lo que está adentro es un *camino*.

Otros dos significados importantes que la gente ha dado a sus caminos tiene que ver con los conceptos de *espacio público* y *espacio privado*, variables, ambos, entre la gente que los usa. Un ejemplo de esto es cuando la calle o camino se convierte en un bien público si es la población local quien lo usa. Allí el pavimento, al haber sido construido en parte por aportaciones del gobierno estatal y en parte por aportaciones de la población local, puede ser utilizado con mayor libertad, debido a que no existen reglas específicas que limiten su uso. Una característica sobresaliente de este hecho es lo que hace la gente sobre el pavimento, el cual es preferido para caminar, no obstante el peligro que representa el tránsito vehicular.

Sin embargo, la banqueta es considerada localmente como una prolongación del espacio privado sobre el espacio público, es decir, una prolongación de las reglas que rigen el comportamiento del usuario al interior de una casa [Flichy, 1993]. Esta *dualidad de espacio público y espacio privado* encuentra su fundamento en el origen de su construcción, ya que la banqueta ha sido construida específicamente con aportaciones privadas de los dueños de cada casa, mientras que el pavimento ha sido construido parcialmente con aportaciones privadas y por aportaciones públicas del gobierno estatal. Para los propietarios de las casas su banqueta es parte de su espacio privado, en donde rigen reglas que limitan su uso a quienes no son parte de la casa.

El pavimento, al ser construido en parte con dinero de particulares y en parte con dinero del erario público, se vuelve más flexible para el uso de la gente de la localidad, adquiriendo una con-



dición más libre, a diferencia de la banqueta, y esa libertad está dada porque no hay reglas que impongan restricciones de uso. Esta cualidad desaparece cuando quienes usan el pavimento son personas que pasan por la comunidad sin tener alguna actividad que realizar en ella. El caso del llamado "camino de la iglesia" es prueba de ello, ya que esta vialidad cuenta con sólo 900 m de longitud, transitada diariamente por varios cientos de vehículos motorizados, pero en donde se practican estrategias para recuperar el control sobre el espacio.

Una estrategia para contener este incesante movimiento ha sido la modificación de la infraestructura vial mediante la construcción de topes, una práctica que se ha extendido en buena parte del territorio mexicano y que en San Diego Metepec tiene una finalidad bastante concreta: manifestar que la calle o *camino* cuenta con reglas de uso local que impiden el libre movimiento de los vehículos a la gente no local.

Una de las evidencias más marcadas del intento de contener el tránsito motorizado externo es el hecho de que se hayan construido nueve topes con recursos de la comunidad y por la voluntad de la población, construcción realizada en una vialidad de sólo 900 m. Significa que en promedio cada 100 m cuenta con un tope, construido con la finalidad de dejar en claro que el control sobre el movimiento vehicular lo tiene la población local y no las fuerzas externas que se sobreponen a la vida comunitaria.

En otras palabras, es la muestra de la capacidad de la comunidad para imponer sus reglas de uso, para volver dominante el control local sobre el espacio en oposición al tránsito externo. Este fenómeno, que exacerba el dominio de una población sobre lo que considera un patrimonio comunitario, es lo que se ha denominado como el *poder de comunidad* en el uso del espacio, cuestión que refleja una forma de identidad entre la gente del pueblo que está de acuerdo en limitar la capacidad de movimiento de los vehículos motorizados que cruzan por su espacio.

Esa capacidad de control al movimiento vehicular no es sólo resultado del incremento del tránsito vehicular en la calle de mayor trascendencia comunitaria, también ha sido el resultado del incremento de los riesgos que siempre plantea el cruce de una carretera por una comunidad en donde la gente se ha acostumbrado a caminar por sus calles. Aunque existen limitadas evidencias sobre accidentes que hayan dañado a los habitantes locales, sí hay casos de transportistas que han impactado sus unidades sobre algunas casas de la comunidad.

Esa construcción de topes no ha sido bienvenida por los usuarios externos. En la comunidad se tienen evidencias de lo que hacen algunos transportistas, especialmente los conductores de microbuses, para rechazar la influencia de los topes. Como ejemplo, se han presentado casos en donde los choferes bajan de su unidad por las noches y con picos y palas rompen un pedazo de tope, acción que van repitiendo con cierta regularidad hasta que el tope va desapareciendo. Sin embargo, la población, con el apoyo de sus autoridades locales, vuelve a construir el tope dañado con una intencionalidad que se dirige a dejar en claro que el control sobre la comunidad lo tienen ellos y no los usuarios externos.

Para la población de San Diego Metepec tener topes tiene un significado concreto que se traduce en una forma de tranquilidad, porque los vehículos sí reducen sensiblemente la velocidad de tránsito, lo cual hace que la marcha se torne controlable, al mismo tiempo que los conductores pueden ser identificados en un rango visual por la gente de la comunidad. De no existir topes, como en las carreteras de alta velocidad, no habría forma de identificar los rasgos de los ocupantes de los automóviles, cuestión que sí ocurre en San Diego Metepec y que devuelve a esta comunidad su poder para identificar y distinguir a quienes por allí transitan. Sin lugar a dudas el tope hace que la calle deje de ser un lugar anónimo y de interacción fugaz, en donde el tránsito motorizado sea sólo una más de las

actividades que al interior del asentamiento dejan de llamar la atención, como sucede en las ciudades.

Sin duda, las acciones de la población local y de los usuarios externos son muestra de dos percepciones distintas sobre el significado de un mismo espacio, en donde el concepto de *camino* al interior de la comunidad se enfrenta al concepto de carretera, utilizado por la gente de fuera. Pero más que una guerra de significados, es muestra de lo que Huntington [1997] llama el surgimiento de un *orgullo comunitario* ante la amenaza de fuerzas externas de choque, en donde el control de una comunidad sobre su entorno se define y se muestra a través del control sobre los recursos materiales con los que ésta cuenta.

La calle o *camino* es uno de esos recursos, y para la población local la calle es un recurso estratégico, porque es allí en donde se ejerce el control al movimiento motorizado que tiende con el paso del tiempo a volverse más tecnificado y más veloz. Pero de igual forma, es frenado en aquellos casos en donde afecta la vida social de las comunidades, que paralelamente al incremento de la velocidad de los vehículos se vuelven más capaces y más dispuestas a controlarla.

Conclusiones

El caso que ilustra la etnografía de una calle de San Diego Metepec es una evidencia sobre la capacidad que tiene una comunidad para utilizar los recursos materiales y sociales con los que cuenta. Este uso no puede considerarse como un hecho neutro, porque lleva una finalidad conscientemente planeada por los habitantes locales: el control sobre su espacio, ejercido para contener y disminuir la presencia de la gente que transita por la comunidad.

También es muestra de cómo la infraestructura se convierte en un agente dinámico en la organización social comunitaria. Para la pobla-

ción local la infraestructura participa en la asignación de significados culturales que condicionan los comportamientos colectivos, en donde las nociones de espacio público y espacio privado modifican los comportamientos de la gente sobre la calle.

Pero más trascendente resulta el hecho que hace de la calle un espacio con significados que es parte de una estrategia para cuestionar un proyecto macrosocial que pretende agilizar la movilización vehicular sobre el territorio mexicano. En San Diego Metepec la población no ha manifestado un completo beneplácito al crecimiento de la capacidad de movilización sobre su espacio, lo cual es percibido como un peligro para la gente local.

Estas ideas y formas de comportamiento comunitarios abren algunos cuestionamientos acerca del grado de aceptación de los proyectos que promueven las administraciones federales para las comunidades más pequeñas. La evidencia que muestra San Diego Metepec es un caso que permite advertir la separación respecto a una sociedad mayor en un aspecto, el de la movilización vehicular, que no cuenta con suficiente acomodo en el interior del pueblo.

Pero más importante aún es el hecho de generar una forma de ruptura con la integración territorial propuesta a nivel social y espacial. Las vías de comunicación que hoy podrían permitir un desplazamiento más rápido a un mayor número de comunidades se ven obstaculizadas por la presencia de asentamientos rurales que detienen la velocidad de la marcha del vehículo motorizado. Y esta situación no es sólo una cualidad única de la comunidad de Tlaxcala analizada en este artículo, porque también es evidente en una cantidad inimaginable de asentamientos rurales que al menos en la zona central del país han visto incrementar la cantidad y la velocidad de los vehículos motorizados que transitan por sus calles/carreteras.

Como una consecuencia del fenómeno de mayor circulación vehicular por comunidades

que están en medio del proceso de tránsito motorizado han surgido los topes. No es posible especular sobre la utilidad y las razones de su construcción en aquellos casos en donde existen, pero es probable que se presenten condiciones semejantes a las que ha manifestado San Diego Metepec: el control de las interacciones vehiculares a partir de la modificación de la infraestructura espacial, aspecto que es parte de los recursos materiales y culturales con que cuenta una comunidad ante el reto que plantea el impacto de las decisiones toma-

das fuera y sin consenso por la comunidad.

El movimiento vehicular, por tanto, se convierte en uno de los factores que más cuestionamiento suscitan cuando no es parte de la vida cotidiana de una localidad, como lo ilustra la base etnográfica de este artículo. Esta evidencia permite hacer una pregunta sobre la forma en que se realizan los planes del gobierno federal mexicano a largo plazo, porque en cuestiones del poder de comunidad, ¿podrá crecer la influencia de éste hasta llegar a cuestionar el proceso de integración territorial en la era de la globalización?

BIBLIOGRAFÍA

- BOLÍVAR, TEOLINDA Y JOSEFINA BALDÓ, 1995, *La cuestión de los barrios*, Monte Ávila Editora Latinoamericana, C.A., Venezuela.
- BROWN, DENISE, 1993, *Yucatec maya settling, settlement and spatiality*, tesis doctoral, Riverside, University of California.
- BROWN, DENISE, 1995, "Espacios sociales efímeros. Las alfombras de aserrín en Huamantla, Tlaxcala", en Mari Jose Amerlink, *Hacia una antropología arquitectónica*, Guadalajara, Universidad Autónoma de Guadalajara.
- CHOMBART DE LAUWE, PAUL-HENRI, 1995, "Dinámica cultural y creación popular", en Teolinda Bolívar y Josefina Baldó, *La cuestión de los barrios*, Venezuela, Monte Ávila Editora Latinoamericana, C.A.
- ETCHARREN GUTIÉRREZ, RENÉ, 1972, *Manual de caminos vecinales*, México, Asociación Mexicana de Caminos y Servicios de Ingeniería.
- FLICHY, PATRICE, 1993, *Una historia de la comunicación moderna. Espacio público y vida privada*, Barcelona, Gustavo Gili.
- GEHL, JAN, 1987, *Life between buildings*, New York, Van Nostrand Reinhold.
- HAYNES, KINGSLEY E., 1997, "Globalización y economía sin fronteras. Perspectivas para una ciencia regional en el siglo XX", en Salvador Rodríguez, Jorge Serrano y Alberto Javier Villar (coords.), *Desarrollo regional y urbano en México a finales del siglo XX*, México, UAEM/AMECIDER/UNAM.
- HIERNAUX-NICOLAS, DANIEL, 1994a, "¿Hacia la ciudad neoliberal?", en Daniel Hiernaux Nicolas y François Tomas, *Cambios económicos y periferia de las grandes ciudades*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco.
- HIERNAUX-NICOLAS, DANIEL, 1994b, *Nueva periferia, vieja metrópoli: el valle de Chalco, ciudad de México*, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, México.
- HIERNAUX-NICOLAS, DANIEL, 1996, "Nuevas tecnologías y apropiación del territorio" en *Ciudades*, núm. 32, octubre-diciembre de 1996, Puebla, Red Nacional de Investigadores Urbanos.
- HIERNAUX-NICOLAS, DANIEL, 1998, "Globalización e internacionalización de las grandes ciudades. El caso de la ciudad de México", en *Quivera*, núm. 0, julio de 1998, México, Universidad Autónoma del Estado de México/Plaza y Valdés.
- HUNTINGTON, SAMUEL, 1997, *El choque de civilizaciones*, Barcelona, Paidós.
- ISLA RIVERA, VÍCTOR, 1992, *Estructura y desarro-*

- llo del sector transporte en México*, El Colegio de México, México.
- JELICOE, GEOFFREY Y SUSAN JELICOE, 1995, *The landscape of man*, London, Thames and Hudson.
- PEPIN-LEHALLEUR, MARIELLE, 1980, *Los caminos de mano de obra como factores de cambio socioeconómico*, México, El Colegio de México.
- PEPIN-LEHALLEUR, MARIELLE, 1993, "Algunos parámetros de la lucha por el poder local en la región del Mante, Tamaulipas", en Jorge Padua y Alain Vanneph, *Poder local, poder regional*, México, El Colegio de México/CEMCA.
- PRADILLA COBOS, EMILIO, 1997, "Regiones o territorios, totalidad y fragmentos" en Salvador Rodríguez *et al.*, *Desarrollo regional y urbano en México a finales del siglo XX*, México, Universidad Autónoma del Estado de México/AMECIDER.
- PRÉVÔT SCHAPIRA, MARIE-FRANCE Y HÉLÈNE RIVIÈRE D'ARC, 1993, "Poder y contrapoder en el Istmo de Tehuantepec", en Jorge Padua y Alain Vanneph, *Poder local, poder regional*, México, El Colegio de México/CEMCA.
- RAMÍREZ VELÁZQUEZ, BLANCA REBECA, 1995, *La región en su diferencia*, México, Red Nacional de Investigadores Urbanos/Universidad Autónoma de Querétaro.
- SÁNCHEZ ARELLANO, LUIS IGNACIO, 1997, "Acciones para el ahorro de energía en el transporte público en la zona metropolitana de Toluca", en Salvador Rodríguez *et al.*, *Desarrollo regional y urbano en México a finales del siglo XX*, México, UAEM/AMECIDER/ UNAM.
- TRABIS, ROLAND, 1993, "La organización del poder político a escala local", en Jorge Padua y Alain Vanneph, *Poder local, poder regional*, México, El Colegio de México/CEMCA.
- VARELA, ROBERTO, 1993, "Estructuras de poder en comunidades de Morelos", en Jorge Padua y Alain Vanneph, *Poder local, poder regional*, México, El Colegio de México/CEMCA.



