

Presupuestos metodológicos para el estudio del transporte y su implicación en el territorio

Gerardo DELGADO AGUIAR
Facultad de Geografía e Historia
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Los planteamientos metodológicos que inicialmente enmarcan este trabajo tienen como eje de referencia el espacio y el transporte. El primero entendido como proyección de los modos de producción. Y el segundo «[...] como fenómeno y/o proceso en el espacio considerado en su estrecha relación con las condiciones físico y económico-geográficas» (POTRYKOWSKI Y TAYLOR, 1984, p 17).

No podemos concebir, por consiguiente, el estudio de los transportes desligándolo de su intrínseca vinculación con el espacio en el que se inscriben, sobre el que actúan, a su vez, factores sociales y económicos que los condicionan.

Desde una problemática marxista, el transporte está sujeto a la articulación espacial de cada modo de producción y al grado de desarrollo de las fuerzas productivas.

En tal sentido, «[...] el transporte no es un fenómeno aislado sin relación con el tipo de sociedad en que coexiste, sino que surge a partir de las relaciones de producción e intercambio que se establecen en una sociedad determinada» (FERNÁNDEZ DURÁN, 1980, p 75).

Al respecto, el estudio de los transportes se constituye en un instrumento de análisis de las relaciones de producción que detectamos en un espacio, de las actividades económicas que en él desarrolla una sociedad y de los intercambios que generan.

Sin embargo, el transporte no se reduce simplemente al acto de trasladar o llevar de un punto a otro del territorio una cosa, objeto o persona. El acto de transportar o lo que denominamos *transportación* tiene, en cambio, implícitas otras connotaciones. Para POTRYKOWSKI y TAYLOR (1984, p 11) «el transporte es aquella parte del proceso de producción que prevé el traslado de mercancías y/o personas de un sitio al otro [...]».

El transporte posibilita la movilidad de mercancías y personas a través del territorio, insertándolas espacialmente, según impone la lógica del Modo de Producción Capitalista (dominante). La dinámica de este modo de producción determina el establecimiento de circuitos de flujos entre los diferentes niveles de la producción.

Con ello, el transporte articula los desplazamientos internos en el proceso de producción, desde la adquisición de materias primas y la posterior puesta en los mercados de artículos y productos de consumo. De esta manera, se agilizan los procesos de circulación de capitales, generando, en última instancia, beneficios y plusvalías. De la misma forma, la población dispone de una vía de acceso a los espacios de producción y consumo, en donde el transporte, según FERNÁNDEZ DURÁN (1980, p 79) «*hace posible la división espacial del trabajo, necesaria en el Modo de Producción Capitalista, haciendo viables tanto los desplazamientos residencia trabajo, como aquéllos relativos a la reproducción de la fuerza de trabajo (escuela, sanidad, ocio...)*».

Por tanto, los transportes, globalmente considerados, no constituyen un conjunto neutro, aislado, sino que, por el contrario, es dinámico y se halla en condiciones de revalorizar el capital, en tanto que «[...] *sitúa convenientemente en el espacio lo que, siendo útil, se convierte en más útil, o lo que tal vez siendo útil en sí mismo, no tiene demanda en origen y, por consiguiente, valor*» (BUHIGAS, 1977, p 113).

No obstante, el transporte no produce ni es capaz de crear valor en sí mismo. Se convierte en mercancía que se consume en el proceso de producción, creando interacciones, interdependencias espaciales y canales de flujos. Tal y como afirma MARCO BORDETA (1977, p 22) «[...] *el transporte es un insumo más de la producción de espacios económicos y políticos, y es también un producto de la estructura espacial en sentido amplio*».

La intervención de los transportes sobre un territorio, así como la mayor o menor implantación del mismo, implica consecuencias diversas sobre la organización y localización espacial de las actividades económicas (industrial, agrícola, servicios, ...). El transporte se convierte, así, en factor estructurante del territorio y del desarrollo económico y social de una región (MARCO BORDETA, 1977). Las inversiones en transportes van destinadas a mejorar las transferencias espaciales de bienes y servicios de un territorio.

En cualquier caso, el objetivo que persigue la consiguiente asignación de recursos sobre un territorio es fomentar la actuación de unos servicios de transporte que propicie de forma prioritaria la rotación de los capitales, acelerando los procesos de intercambio (flujos) y asegurando la permanencia de los circuitos de la producción.

Por todo ello, inferimos la importancia que posee el transporte como catalizador de la política de desarrollo y ordenación del territorio y, en consecuencia, del desarrollo socioeconómico; aun cuando LUCIO BIANCO (1987, p 27) afirma acertadamente que «*in una politica di sviluppo il ruolo dei trasporti è ovviamente subordinato alla strategia di sviluppo complessivo della regione interessata ed alla strategia particolare di organizzazione del territorio*».

En efecto, el papel del transporte en los programas de desarrollo regional y ordenación del territorio se limita a servir de instrumento en la estructuración del espacio, como componente del sistema socioeconómico y territorial. Desde esta perspectiva, las actuaciones dirigidas a generar inversiones en un sistema de transporte posibilitan el acceso de personas o grupos sociales a los distintos niveles del aparato productivo y de la producción espacial.

Suscita, de forma inmediata, un aumento en la demanda de suelo e inicia un proceso de transformación y estructuración del espacio.

Sin embargo, nos advierte MOLINA DEL POZO (1982, p 126) que «[...] *las actuaciones tendientes a lograr inversiones que organicen el sector de los transportes, serán las que fundamentalmente sirvan de instrumentos adecuados para conseguir la estructuración del espacio, si bien, no responderán necesariamente a las exigencias de alcanzar un grado óptimo en el sector de los transportes*».

La asignación de recursos para la producción de transportes y comunicaciones está estrechamente relacionada con la gestión de los servicios, siguiendo el esquema G→P. Así, los agentes que participan pueden ser públicos y privados en función del modo en que se efectúa la inserción en el espacio y el efecto que la misma pueda tener sobre las actividades económicas y sociales. La viabilidad de los transportes y la obtención del grado óptimo (entendido como desarrollo de los equipos de infraestructura y nivel de rentabilización) al que se refiere MOLINA DEL POZO solamente es posible con la intervención del Estado (*Gestión pública*→Producción Transportes), que asume la producción de infraestructuras de transporte y de comunicaciones en condiciones particulares que afectan a «*la modificación de la división espacial del trabajo*» y a la financiación de «*la producción espacial del marco material [...], que gravaría la tasa media de ganancia*» (ALAIN LIPIETZ, 1979, p 178). FERNÁNDEZ DURÁN (1980, p 82) incide en este hecho y señala que «[...] *el Estado interviene en este sector como forma de responder a los intereses de la clase capitalista en su conjunto, y haciendo viable en la medida de lo posible una explotación directamente capitalista en el sector de aquellos elementos del sistema susceptibles de ello, aunque el capital público que participa en el mismo actúa supeditado a la lógica del capital privado*».

Llegados a este nivel de exposición conviene conocer, entonces, la estructura y organización interna del transporte, desde un enfoque sistematizador. Al respecto, MARCO BORDETA (1977, p 21) puntualiza que «[...] *el transporte es un sistema de flujos que unen diferentes nudos localizados en puntos territoriales concretos*».

En esta afirmación hallamos los elementos que nos ayudan a entender el transporte como un conjunto articulado, con un esquema funcional basado en las interrelaciones de las partes que lo componen y el medio en el que se extiende. POTRYKOWSKI y TAYLOR (1984, p. 30) afirman que el transporte se configura como «*un sistema abierto de estructura jerárquica*», donde el transporte forma parte activa de la estructura y del sistema territorial.¹

El transporte considerado como sistema presenta una serie de unidades organizativas que propician los desplazamientos de mercancías y personas de un punto a otro del espacio. Esta movilidad espacial es lo que reconocemos como flujos. Para HENRI LEFEBVRE (1974, p 220) «*un flujo tiene un origen, un terminal y un recorrido*».

Estos son esencialmente los componentes estructurales del sistema de transporte, definidos por los medios, las redes y las infraestructuras —instalaciones—.² Todos estos factores contribuyen a conocer el tipo, la dimensión y la dirección de los flujos, expresando la interacción entre espacio y transporte, así como las relaciones que se establecen, que serán diferentes en su composición según el espacio geográfico y socioeconómico en el

que se-localicen. En última instancia, los flujos manifiestan los desequilibrios espaciales (o contradicciones espaciales según H. LEFEBVRE, 1974, p 228) entre las necesidades de producción y consumo, entre demanda y oferta.

Corroboramos, en este sentido, la idea de MARCO BORDETA (1977, p 21) cuando dice que «[...] un sistema de transporte es el resultado y también la causa de una estructura geográfica y económica dada que refleja una dotación de recursos; una distribución de población total y población activa; y niveles, formas y tendencias diferentes de producción».

Estamos seguros que cualquier proyecto de estructuración del espacio debe acometer el análisis de las funciones del transporte y las comunicaciones, conocer cómo afecta éste a los niveles social, económico y medioambiental de una región y dimensionar su grado de implicación en la ordenación del territorio.

De ellos depende, en cierto modo, el desarrollo territorial, o al menos son factores básicos sobre los que cabe una modificación, en términos de programación y asignación de recursos, con el objetivo de obtener una respuesta óptima (mejora en la oferta y calidad de los servicios) y coordinada de los diferentes sistemas de transporte e integrado, consecuentemente, en un plan de ordenación del territorio.

Notas

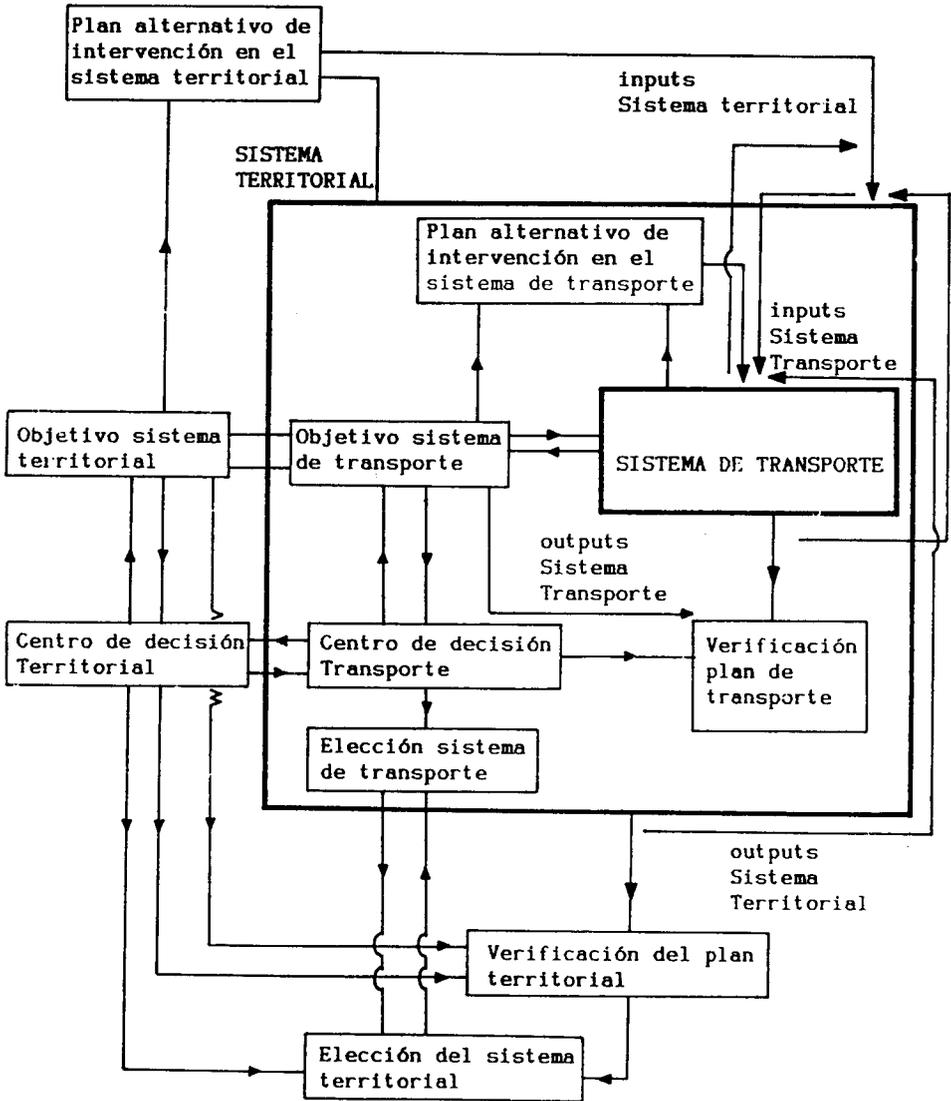
¹ L. Bianco y A. La Bella (1987): *La pianificazione dei sistemi di trasporto*, cfr. pp 9-55.

² M. Potrykowski y Z. Taylor (1984): *Geografía del transporte*, cfr. pp 12 y 30.

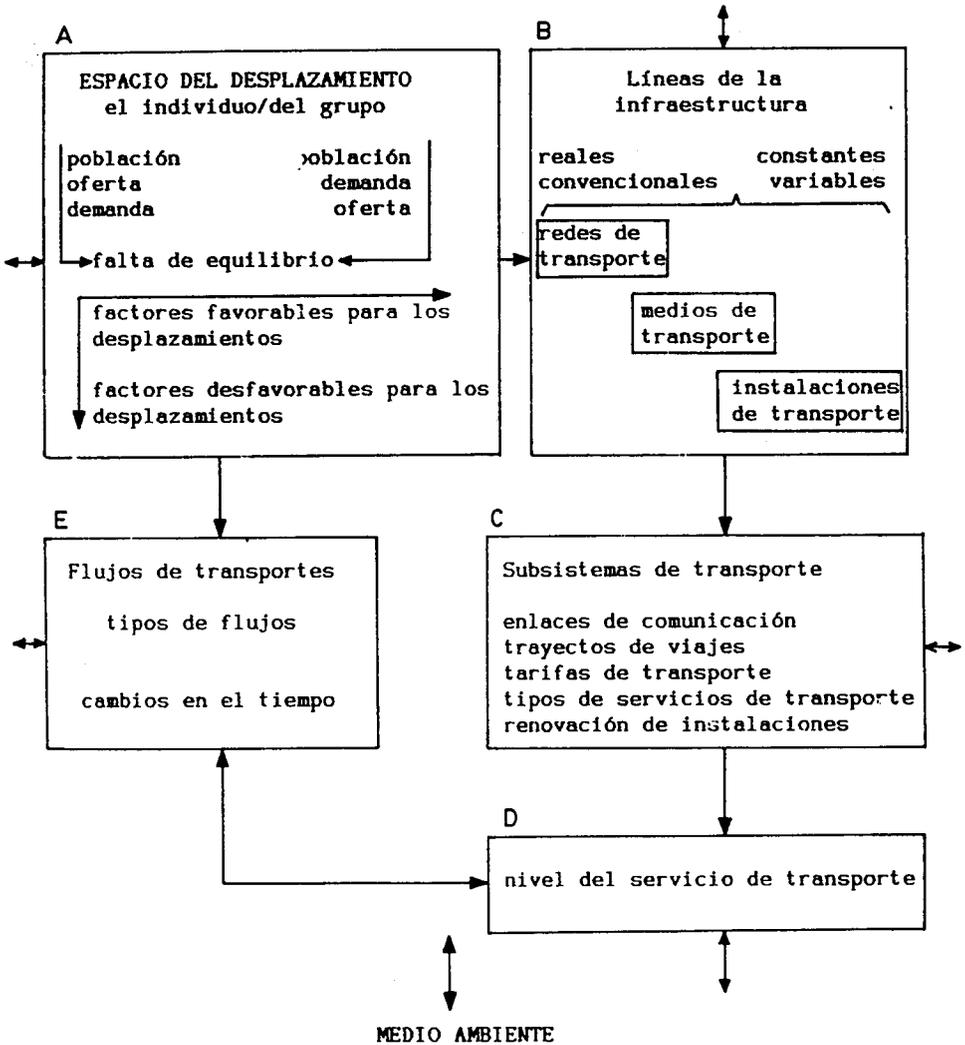
Bibliografía

- AA.VV. (1990): *I Jornadas de Transporte y Territorio*, Universitat de les Illes Balears, Departament de Ciències de la Terra/I.C.E.
- BIANCO, L. et alii (1987): *La pianificazione dei sistemi di trasporto: obiettivi, modelli, strumenti*, Ed. Franco Angeli, Milano, 448 p.
- FERNÁNDEZ DURÁN, R. (1980): *Transporte, espacio y capital*, Ed. Nuestra Cultura, Madrid, 405 p.
- GIMÉNEZ I CAPDEVILLA, R. (1986): «La geografía de los transportes en busca de su identidad», en *Geocrítica*, nº 62, Barcelona, 64 p.
- LEFEBVRE, H. (1974): «La producción del espacio», en *Papers*, nº 3, Barcelona, pp 219-229.
- LIPIETZ, en. (1979): *El capital y su espacio*, Ed. Siglo XXI, México, 203 p.
- LÓPEZ ASIO, C. (1982): «Análisis de la evaluación de los efectos del impacto de una infraestructura del transporte en el desarrollo regional», en *Ciudad y Territorio*, nº 1, Madrid, pp 59-66.
- MARCO BORDETA, L. (1977): «De la teoría a la práctica: el transporte en España», en *Información Comercial Española*, nº 531, Madrid, pp 8-39.
- MOLINA DEL POZO, C. (1982): «La infraestructura de las comunicaciones y su influencia sobre el desarrollo regional», en *Infraestructura y ordenación del territorio en las Comunidades Autónomas*, Ed. Junta de Andalucía, I.D.R./Universidad de Sevilla, 354 p.
- POTRYKOWSKI, M. y TAYLOR, Z. (1984): *Geografía del transporte*, Ed. Ariel, Barcelona, 303 p.

Concepción sistematizadora del transporte (según Potrykowsky y Taylor)



Interdependencia entre sistema de transporte y sistema territorial (según Lucio Blanco)



Estructura del sistema de transporte

