

El transporte: de la noción simple al concepto multidimensional

Rómulo Eugenio Navarrete Noble*



Coloquialmente todo mundo parece tener una idea más o menos clara de lo que significa el transporte y cualquier persona puede definirlo sin complejidad como el movimiento de personas y mercancías de un punto a otro, de manera que se equipara el transporte con los medios de desplazamiento, como avión, barco, autobús o automóvil. Sin embargo, los estudios sobre los transportes han logrado complejizar la noción y han podido mostrar una realidad muy distinta, que involucra a diversos agentes sociales, así como instituciones públicas y privadas –ministerios encargados de la planeación de las vías de comunicación y compañías constructoras–, y un número considerable de relaciones económicas, sociales, políticas o culturales asociadas a él.

La geografía de los transportes se desarrolló como disciplina social cuando propuso un concepto teórico-metodológico de carácter multidimensional y multidisciplinario, que, además de analizar los desplazamientos de personas y cargas, incluía el estudio desde ciencias como geografía, economía, sociología, antropología, ciencia política, ecología, de los diversos medios de transporte: acuático, aéreo, terrestre; las vías de comunicación: carreteras asfaltadas, autopistas, caminos de herradura, brechas, veredas; los equipamientos; las infraestructuras: carreteras, férreas, aeroportuarias, navieras, hoteleras, etc.; los servicios; las políticas modales o multimodales, incluyentes o excluyentes; el estudio de las externalidades: contaminación, accidentes, tráfico vehicular, volúmenes de carga y pasajeros; así como los impactos ambientales, económicos, sociales, culturales.¹

De modo que, el concepto «transportes» elaborado desde la geografía de los transportes pone énfasis en la

Fecha de
recepción:

2020-02-10

Fecha de
aceptación:

2020-07-20



* Profesor de tiempo completo de la Facultad de Antropología en la Universidad Veracruzana.

¹ Luís Chías, “La articulación de las costas mexicanas”. *Sociología Mexicana*, 3, año LII (julio/septiembre, 1990), pp. 69-84.



capacidad transformadora, en tanto “posibilitador de una dinámica red de relaciones sociales y económicas (nacionales e internacionales), que se establecen entre unidades espaciales diferenciadas en términos jerárquicos”.² Mediante la interconexión de puntos distantes y la consiguiente circulación de personas, bienes, servicios e información, con una dirección y una velocidad que responden a criterios e intereses concretos, el transporte pone en marcha una serie de procesos sociales, económicos, políticos y ambientales que transforman los espacios que comunican,³ muy especialmente, aquellos que articula, pero incluso llega a transformar también aquellos espacios que deja al margen.⁴

Los adelantos en los medios de transporte de los últimos treinta

años han especializado cada vez más los territorios, al engendrar desplazamientos de personas y mercancías que posibilitan la aparición de nuevos centros de gravedad económica regional, nacional y supranacional.⁵ El desarrollo de la tecnología aplicada a los sistemas y vehículos de transporte de carga y pasaje ha propiciado intensas movi- lidades de personas y mercancías por todo el mundo, lo cual reduce las distancias y los obstáculos geográficos que en el pasado se constituían como un problema para las comunicaciones globales, nacionales, regionales y locales.⁶ Diversos organismos y ministerios encargados del estudio de los transportes en diferentes regiones del globo, por ejemplo, CEPAL-Departamento de Estudios del Transporte y Comunidad Europea-Comisión del Transporte,

² Luís Chías, “Consecuencias regionales de la evolución de la red carretera en México”, en José Luis Calva (coord.), *Desarrollo regional y urbano. Tendencias y alternativas*. Universidad de Guadalajara/Instituto de Geografía de la UNAM, Ciudad de México, 1995, p. 190.

³ Joana María Seguí Pons y Joana María Petrus Bey, *Geografía de redes y sistemas de transportes*. Síntesis, Madrid, 1991.

⁴ Esteban Barragán, *Más allá de los caminos*. El Colegio de Michoacán, Zamora, 1990.

⁵ J. M. Seguí Pons y J. M. Petrus Bey, *op. cit.*, p. 19

⁶ Hipólito Rodríguez, “El proceso de integración económica en la región Istmo de México. poblamiento, movilidad y recomposición productiva, territorial y étnica”, en *Primer seminario de Investigación Científica y Tecnológica sobre el istmo de los estados Veracruz, Chiapas, Tabasco y Oaxaca*, Santo Domingo Tehuantepec (3 y 4 de marzo, 2000). [Ponencia].



han propuesto que la existencia de un sistema de transportes eficaz permite aprovechar plenamente las ventajas que implica la división del trabajo y la especialización geográfica de la producción. Con ello se logra sin duda alguna la integración de todos los elementos de la sociedad –tanto de las personas como de los bienes– en ámbitos geográficos más amplios.⁷ Desde esta perspectiva, las redes de transporte establecen el sistema arterial de la organización local, regional, nacional y global, dado que posibilitan la circulación de los flujos, tanto de mercancías o personas, como de información, tal que alienta una serie de procesos económicos, sociales y culturales en las regiones que surcan.⁸

En las redes de transporte los puntos de origen y destino tienen una densidad geográfica y social muy diferenciada y son en definitiva los que marcan los sistemas de transporte.⁹ Desde luego, en las regiones económicas se establecen ligámenes espaciales entre organización y territorio. El desarrollo de estos vínculos se realiza mediante la red de infraestructura para el transporte, que canaliza los flujos de mercancías, personas, capital e información, hacia los centros de origen y destino estructuradores del espacio regional.¹⁰ Por todo lo dicho

con anterioridad, el transporte aparece como un elemento destacado en la estructuración del territorio. Se considera que el elemento más importante para la emisión de flujos económicos y de personas son las infraestructuras para el transporte, pues a partir de su construcción se establece una relación simbiótica con el territorio, por tanto, donde existen centros entre los que ya circulan flujos se instala una red de transportes para fortalecerlos, mientras que donde se instala una red de transportes, aparecen centros inducidos por ella.¹¹ Así, las infraestructuras para el transporte surgen como el esqueleto de la región económica –categoría de análisis para poder medir los alcances de los modelos económicos que proponen en sus teorías–, debido a su capacidad transformadora, creadora y reorientadora. Desde esta perspectiva, el transporte es el ingrediente indispensable para el crecimiento económico de las regiones y, por su implicación, es también un importante elemento configurador del territorio.¹² Ahora bien, por su dinamismo al transporte se le atribuye la llamada «fuerza de estructuración», entendida como la capacidad para alterar, a partir de una posición inicial, la estructura geoeconómica de un espacio determinado, al estimular nuevos procesos de de-

⁷ L. Chías, *op. cit.*, p. 10.

⁸ Boletín FAL-CEPAL, *Infraestructura, transporte y desarrollo productivo de una región agrícola: un caso de Argentina*. CEPAL, Santiago de Chile, 2003.

⁹ J. M. Seguí Pons y J. M. Petrus Bey, *op. cit.*, p. 19.

¹⁰ *Ibidem*, p. 24.

¹¹ Aurora García Ballesteros (coord.), *Teoría y práctica de la geografía*. Alhambra Universidad, Madrid, 1986.

¹² J. M. Seguí Pons y J. M. Petrus Bey, *op. cit.*, p. 91.

sarrollo o modificar los que ya están en curso.¹³ Con todo, es importante advertir que la presencia de carreteras como infraestructura para el transporte aparece como una condición necesaria, pero no suficiente para generar el desarrollo económico de una región, debido a que su ausencia u operación ineficiente es un factor limitante en el desarrollo económico de las regiones por donde se construyen.¹⁴

En conclusión, el transporte a simple vista es percibido como una actividad de distribución de mercancías. Su función a escala mundial puede parecer sólo económica, ya que a través de sus redes se desplazan tanto mercancías hacia áreas de consumo como materias primas para la industria. Pero, en ese repartimiento de productos, intervienen intereses políticos y económicos estratégicos que tienden a aumentar o a disminuir la interacción espacial entre países, unidades políticas y bloques económicos con intereses afines. Los intereses económicos y políticos estratégicos son los que generan que se construyan redes en ciertas regiones y que se dejen de lado a otras. De modo que, las redes de transportes desem-

...el transporte puede ejercer una función social y ser un elemento de cohesión del espacio. Sin embargo, esto dependerá de diversos factores externos, como políticas públicas, equipamiento, financiamiento, que combinados con los internos generan o retardan el desarrollo económico.

peñan un papel estructurante en las relaciones de los espacios próximos, condicionan las relaciones del hombre con su medio, aumentando o disminuyendo su capacidad de movilidad y control sobre los recursos, canalizando los accesos al mercado laboral, desplazando la población, permitiéndoles su expansión. Las redes de transporte juegan un papel determinante cuando logran establecer relaciones entre espacios geográficamente alejados. En este sentido, el

transporte puede ejercer una función social y ser un elemento de cohesión del espacio. Sin embargo, esto dependerá de diversos factores externos, como políticas públicas, equipamiento, financiamiento, que combinados con los internos generan o retardan el desarrollo económico. La forma en que cada área geográfica configura sus redes refleja el grado de desarrollo económico y de interacción espacial que cada uno ha alcanzado. Dado que los niveles de desarrollo de los espacios regionales son en la actualidad muy diversos y desiguales, también lo son sus niveles de cohesión espacial y las estructuras resultantes. 

¹³ L. Chías, *op. cit.*, p. 70.

¹⁴ *Idem.*