

LOS CORREDORES DE TRANSPORTE COMO HERRAMIENTAS DEL DESARROLLO ECONÓMICO

FERNANDO GONZÁLEZ LAXE
(CATEDRÁTICO DE ECONOMÍA APLICADA. UNIVERSIDADE DA CORUÑA)

La construcción de infraestructuras, y más en concreto las que hacen mención al ferrocarril, han venido siendo justificadas bajo una triple referencia: como un instrumento del desarrollo regional; como una contribución a la mejora de la competitividad, y como aquellas que generan una mejor vertebración del territorio. Sobre estos ejes ha discurrido mucha literatura académica y muchos posicionamientos políticos; sin que hasta el momento hayan cesado las investigaciones al respecto.

Si contextualizamos el concepto de corredor económico a lo largo de los últimos años tendríamos una secuencia basada en tres fases.

En la primera, un corredor está asociado a una infraestructura de transporte que confiere competitividad a los espacios productivos y a las empresas, otorgándoles a ambos una mayor fluidez en lo que concierne a las interconexiones espaciales.

En una segunda fase, la caracterizada por la globalización, los corredores fueron interpretados como espinas dorsales dentro del archipiélago productivo mundial, sirviendo de vectores para la integración regional, el desarrollo económico y el dinamismo comercial. Contribuyen y consolidan, en consecuencia, un vínculo directo entre los transportes y el progreso.

Más tarde, en una tercera secuencia, los corredores manifiestan efectos estructurantes sobre la propia organización del espacio y del crecimiento económico determinando, de esta manera, áreas y espacios heterogéneos que responden a pautas hegemónicas derivadas de los procesos de crecimiento y transformación.

Por tanto, la puesta en marcha de Corredores de Transportes no son más que respuestas a una precariedad de infraestructuras, de mejorar la conectividad para poder solventar la falta o débil accesibilidad; y para mitigar las desventajas de una mayor integración económica dentro de un marco de desarrollo global.

Las sucesivas reorganizaciones de los espacios, las reformas en el ámbito de los transportes terrestres, aéreos,

marítimos y portuarios junto a las modernizaciones de los sistemas de circulación internacionales, los aspectos logísticos y las inversiones privadas en dichas dimensiones, dan prueba de los sucesivos instrumentos puestos en práctica para consolidar las integraciones regionales y para subrayar las pautas de una inserción competitiva.

En este contexto, la modernización y reestructuración de los Corredores de Transportes adquieren un carácter estratégico y contribuyen a redefinir la naturaleza y la intensidad de las relaciones entre los países de una misma área. Y exigen, asimismo, instituciones, acuerdos bilaterales y multilaterales tendentes a estimular la construcción de un bloque económico que permita intensificar los intercambios comerciales intra-regionales y las inversiones directas externas.

Los procesos para definir los Corredores de Transportes requieren de elevadas inversiones, dotarse de una malla funcional de comunicaciones, de una excelente calidad de las infraestructuras y de una interconexión de redes técnicas que garanticen un espacio de interacciones que permita contribuir a una más densa y óptima integración regional. Por eso, la delimitación y construcción de un corredor es considerado como un objetivo estratégico básico que permita deslindar el debate entre las regiones integrantes de dicho frente de aquellas que restan fuera y

al margen de un espacio territorial determinado.

EFFECTOS DE LA INVERSIÓN EN LAS INFRAESTRUCTURAS REGIONALES

Está asumido que las infraestructuras desempeñan un papel muy decisivo en lo tocante a la reducción de los desequilibrios inter e intrarregionales. Cuanto más eficientes sean los sistemas de transportes, mayores impactos positivos generan en toda la economía, proporcionando nuevas oportunidades y beneficios sociales y económicos.

En sentido inverso, cuanto menos eficientes sean los sistemas de transportes, los costes económicos, en términos de oportunidades, serían mayores y las pérdidas y las oportunidades de futuro podrían mostrar una reducción de sus niveles.

Los Corredores y las Redes de Transporte muestran, pues, una configuración variable, tanto en la forma como en el tiempo. Asimismo, influyen en la mayor o menor capacidad para generar modelos de desarrollo y de sinergias en un espacio determinado. También se observa que la red ferroviaria potencia las relaciones económicas ya existentes entre grandes ciudades.

“LA RED FERROVIARIA POTENCIA LAS RELACIONES ECONÓMICAS YA EXISTENTES ENTRE GRANDES CIUDADES”

Atendiendo a la necesidad del territorio en el que se definen y se in-

sertan, las características del sistema de transporte cubren una u otras funciones; y potencian diferentes actividades. De ahí que los Corredores y las Redes de Transporte resalten los siguientes rasgos: a) influyen en la accesibilidad espacial y en la actividad territorial; b) son expresión y consecuencia de las interacciones con los sistemas socio- económicos, generando nodos o hub's que actúan como palancas del desarrollo; y c) contribuyen a mejorar o a empeorar el balance energético, donde se valora la utilización y el consumo de los recursos, de los materiales tangibles (flota, instalaciones, recursos) y no tangibles (imagen de marca, atraktividad).

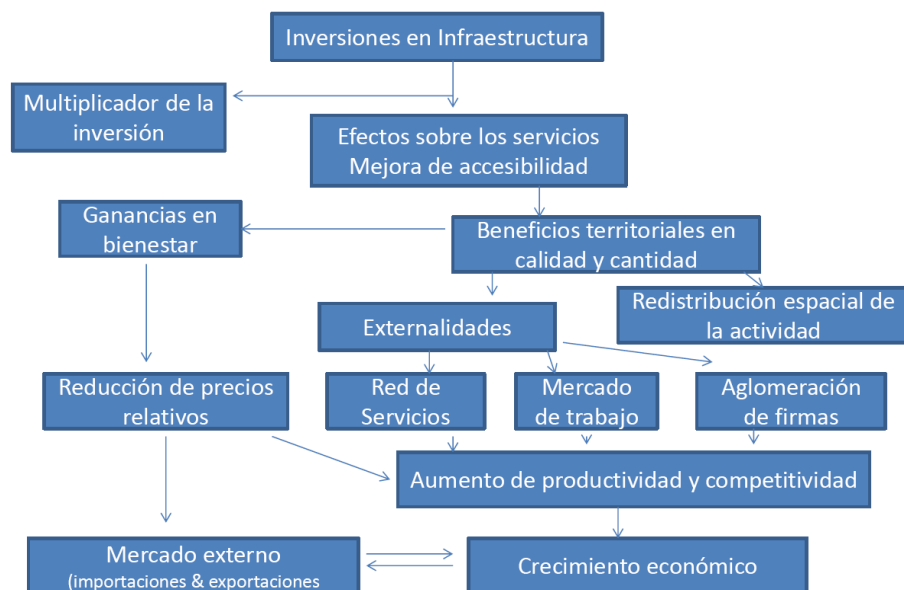
Las infraestructuras del transporte acometen dos importantes funciones: de una parte, son elementos

vertebradores del territorio; y, en segundo lugar, contribuyen al desarrollo socio-económico de un territorio o área geográfica.

Como consecuencia de estas premisas básicas, las infraestructuras del transporte desempeñan un rol básico a la hora de la determinación de la localización de una empresa y se convierten en variable imprescindible en la formulación de políticas de desarrollo social.

Prueba de dichas aseveraciones es que la accesibilidad a dichas infraestructuras ya sea rodoviarías, ferroviarias o de acceso a los puertos, constituyen elementos claves a la hora de poder mantener, atraer y captar nuevas empresas y personas.

RELACIÓN ENTRE LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS Y EL CRECIMIENTO ECONÓMICO



VÍNCULOS ENTRE LOS CORREDORES Y LAS ACTIVIDADES

Los primeros trabajos sobre la localización industrial tienen su origen en los planteamientos de Von Thünen (1826) que consideraba el coste de transporte, la concentración de la actividad económica, los puntos de consumo y el suministro de materias primas, como las variables principales de cara a la comprensión de los fenómenos de ubicación de empresas. Dicha teoría fue desarrollada progresivamente por Marshall (1920); Weber (1929), Christaller (1933) y Lösch (1940) que, progresivamente, fueron sugiriendo cambios notables a la hora de determinar cuáles constituían las variables claves y las ponderaciones relevantes a la hora de poder seleccionar una ubicación industrial.

Más tarde, la Nueva Geografía Económica determina el potencial de mercado y las teorías de los lugares centrales. Desarrollada por Christaller-Lösch, nos facilita la comprensión de nuevos planteamientos. Se considera que el potencial del mercado de una empresa depende de su acceso a los mercados; y es inversamente proporcional a la distancia. Por tanto, la ubicación de una empresa dependerá de la interacción resultante de los rendimientos crecientes, del coste de transporte y de la función de demanda.

Dicho de otra forma, las empresas elegirán su localización en función de aquel lugar que permita lograr una disminución de los costes de transportes, estar próximas a los mercados relevantes y con posibilidades de crecimiento, apun-

taba Paul Krugman (1998), en su célebre trabajo Geografía y Comercio. Es decir, el punto idóneo de localización es aquel en el que ninguna empresa debe verse estimulada a cambiar de localización, puesto que, si hubiera una nueva opción, la unidad productiva apostaría por un nuevo emplazamiento.

Así las cosas, los factores que influyen en las pautas de localización serían: a) la mano de obra disponible y sus costes; b) las oportunidades de mercado; c) los niveles impositivos y las ayudas a las iniciativas empresariales; d) las infraestructuras; e) la accesibilidad del transporte y espacio; f) la competencia entre empresas; y g) las decisiones personales.

Siguiendo a Fujita & Tisse (1999), la teoría de la localización busca el emplazamiento óptimo, donde lograr el mayor beneficio y dadas las fuerzas de aglomeración (centrifugas y centrípetas) poder garantizar el mejor equilibrio general. En lo que respecta a las fuerzas centrípetas señalamos las economías de escala, los costes de transportes, el efecto del tamaño del mercado, y los accesos a los mercados y productos. Y, en lo que hace referencia a las fuerzas centrifugas, situamos las des-economías externas, la competencia, la contaminación, los precios y el coste de la mano de obra.

De este modo, cada empresa decide el lugar de su implantación que le permita maximizar su beneficio o incrementar su potencial de mercado. Y una forma de explicarlo de manera esquemática la reflejamos en el cuadro adjunto, en

el que determinamos los distintos ejes y sub-ejes relativos al emplazamiento de las empresas.

Los estudios sobre los emplazamientos industriales como los relativos a la atractividad territorial han ido mostrando la tesis de como una mejoría progresiva y continua del índice de accesibilidad influye en la localización industrial. Holl (2004) expuso que la accesibilidad contribuye a incrementar los beneficios para un espacio, dado que incrementa su acceso a los mercados externos; y siguiendo a Harris (1954), la función de accesibilidad al mercado está relacionada con el potencial de demanda para los bienes productivos en el área (áreas) que resulta

de la suma de mercado des resto de las áreas dividido entre sus distancias. De esta forma, se insiste en el efecto distancia. Es lo mismo que decir, a mayor tiempo de viaje, disminuye el potencial.

En suma, la accesibilidad depende del tamaño del mercado y de la distancia más corta desde cada uno de los asentamientos del área. No cabe duda alguna que, para el caso de Galicia, debemos de tener en consideración tanto las características del espacio (geomorfología, territorio, clima y abundancia y disponibilidad de los recursos naturales) como las actividades económicas existentes (primarias, secundarias y terciarias).

ESQUEMA SIMPLE SOBRE EL EMPLAZAMIENTO DE LAS EMPRESAS

Ejes	Sub-ejes	Variable	Definición
Accesibilidad a mercados	Accesibilidad inter-regional	Accesibilidad mercados regionales y nacionales	En función del tamaño de mercado y del tiempo de viaje.
	Accesibilidad intra-regional	Accesibilidad a puertos marítimos	En función de las cargas y contenedores movilizados; los índices de conectividad marítima; y el tiempo.
	Acceso a autovías y ferrocarril	Accesibilidad a la red terrestre	Longitud entre centros geográficos del área con otros destinos.
Determinación socioeconómica	Beneficios locales	Mercado local; coste del suelo; y dotación de capital público	Población activa; densidad de población; índice de inversión pública; mantenimiento y conservación de obras públicas.
	Mercado laboral	Mano de obra cualificada y costes de la mano de obra	Índices de escolaridad; formación; salarios.
	Economías de aglomeración	Economías externas y economías de urbanización	Índices de especialización económica; producción de manufacturas; coeficiente de competitividad industrial y de servicios.

Fuente: Elaboración personal.

CONCLUSIONES: LA RELACIÓN ENTRE LA ECONOMÍA Y EL ESPACIO

Hemos visto que el concepto de Corredor agrega nuevas dimensiones, sentidos y escalas. Responde a lógicas de organización espacial y a procesos desiguales de crecimiento que subrayan las disímiles regularidades espacio-temporales y de los flujos. Los planteamientos en forma de redes axiales son fórmulas que permiten paliar los desequilibrios y las marginaciones territoriales para dar forma teórica a las nuevas inter-acciones espaciales.

Destacan para su formulación tres elementos claves: a) los elementos estructurales para el desarrollo a largo plazo; esto es, las bases o pilares básicos del desarrollo económico-territorial; b) la definición de las nuevas formas urbanas o de asociación territorial, tales como las áreas metropolitanas o las sub-regiones funcionales; y c) la actualización de los ejes funcionales para responder a los desafíos de una sociedad cambiante y en continua reestructuración. A partir de aquí, se pueden formular las políticas de planeamiento que se subdividen, a su vez, en acciones de desarrollo económico; en pautas relacionadas con la integración del desarrollo espacial; en principios de políticas de transportes, movilidad y conectividad; y sustentada por políticas ambientales y sostenibles.

Cualquier avance en la definición de un Corredor debe tener en consideración tanto la intensificación como la aceleración de las inter-acciones espaciales posibilitadas por las inversiones en transporte y en comunicaciones. Damos

por supuesto que estas decisiones influyen en la reorganización espacial de la producción y no es menos cierto que con la globalización del comercio y de las finanzas, las nuevas relaciones entre la economía y el espacio estimulan los debates sobre la definición y el alcance de los Corredores y Redes de Transportes, así como por la implantación de los proyectos.

Finalmente, es preciso resaltar el papel de las sociedades que se movilizan para reivindicar su participación en instancias decisorias o en abrir frentes de demandas en favor de la puesta en práctica de Corredores que supongan mejoras tanto para las actividades económicas locales, la calidad de vida de sus habitantes o la defensa del medio ambiente.

Concluyo, afirmando, que un corredor es una apuesta que contempla las propiedades de ligazón, conexión y comunicación; que conforma una organización espacial y formal que potencia sus ventajas intrínsecas; y es una herramienta política de planeamiento. No es de extrañar, en consecuencia, que muchas regiones o áreas territoriales con identidad propia reclamen su existencia y reivindiquen actuaciones que propicien su funcionamiento y desarrollo.

“ES PRECISO RESALTAR EL PAPEL DE LAS SOCIEDADES QUE SE MOVILIZAN PARA REIVINDICAR SU PARTICIPACIÓN EN INSTANCIAS DECISORIAS”