

Corredor de transportes

Corredor de transportes

Un corredor de transportes es un conjunto lineal de infraestructuras, en el cual se encuentran diversos modos de transporte (ferrocarril, carretera, marítimo, aéreo, portuario) complementarios y cuya tendencia es estar conectados de manera multimodal (se habla también de corredores multimodales). El papel de los corredores es implementar conexiones territoriales de larga distancia.

Se suele usar este concepto en dos sentidos principalmente:

-En el campo de la geografía de los transportes se usa el término de "corredor" para caracterizar los itinerarios de gran capacidad o de flujos intensos, enmarcados en configuraciones espaciales lineales que a menudo concentran múltiples actividades.

-En el campo de la planificación de los transportes se nombran en general "corredores", los grandes proyectos de infraestructuras diseñados para conectar territorios distantes que pertenecen a Estados diferentes.

La noción de corredor de transportes se utiliza para caracterizar objetos de escalas diferentes. En una pequeña escala se destacan grandes itinerarios relativamente perennes de transporte de mercancías y viajeros que son los corredores intercontinentales, como la Ruta de la Seda (que se está reimpulsando), el Transiberiano o la Panamericana, su lógica es ante todo mercantil. La misma lógica se aplica a una escala continental con el Canamex (de Canadá a México), por ejemplo. En esta escala, los corredores también siguen lógicas políticas de estructuración territorial, como el proyecto británico del corredor que va desde la Ciudad del Cabo hasta el Cairo, o lógicas de desarrollo como los corredores del Gran Mekong (Taillard, 2009) o los "corredores de desarrollo" africanos (Steck, 2012). En esta misma escala se incluyen también las Redes Transeuropeas de Transporte (TEN-T). La escala continental es la más relevante y acorde para pensar en los flujos terrestres de mercancías y personas, ya que corresponde a una visión política de la regionalización, con objetivos de integración y cooperación (de Vries et Priemus 2003). En la escala nacional sobresalen dos lógicas. La primera lógica parte de que los corredores se originan en la comprobación de los intercambios que existen, como en la Megapolis. La segunda lógica parte del interés de crear una dinámica a lo largo de un determinado eje, como en Canadá o en muchos países europeos, y por lo tanto son productos de una visión de la organización territorial. Esta lógica es la que preside la construcción de las redes nacionales en los países centralizados, o a la constitución de ejes prioritarios en los países emergentes como India con su "cuadrilátero de oro" (Landy, Varrel, 2015).

Según Jean Debrie y Claude Comtois (Debrie y Comtois, 2010) existe una relación fuerte entre las escalas de referencia de los corredores y su carácter de soporte de integración económica (Tabla 1). A escala nacional y continental, la voluntad de atravesar grandes espacios y vincular regiones alejadas es la que domina.

La idea de corredor de transportes hace referencia a los ejes estructurantes de transporte (ideología de la planificación que ha guiado la mayoría de los grandes proyectos de transporte en Francia y en toda Europa). Según los países puede dar lugar a una planificación global -como la red en forma de estrella en Francia- e incluso puede adquirir una dimensión casi ideológica como lo demuestra el concepto de "vertebración" en España (apoyada en la obra de José Ortega y Gasset, España invertida).

Sin embargo, el concepto de corredor de transportes es tardío y aparece en la literatura científica en un contexto donde el aumento de flujos y estructuración de las urbes se dan a lo largo de grandes ejes, sobre todo en Estados Unidos durante los años 1960. En ese momento, se hace referencia a la Megapolis de Jean Gottmann como un fenómeno urbano caracterizado por los flujos que lo atraviesan y estructuran. Se consideran primero los corredores desde el punto de vista de la planificación (Haggett y Chorley 1969; Kinsky 1963) y, luego, desde el punto de vista económico.

La idea de corredor entra en la literatura administrativa europea en los años 1970 (en torno a la CEMT) y su uso se intensifica en los años 1990 en el contexto de la planificación europea, interesándose en sus aspectos más concretos. Se utiliza de manera continua para describir los proyectos europeos de transporte e integrarlos en un análisis de escala continental. A mediados de los años 2000, la investigación en el campo de los transportes intensifica su interés en la noción de corredor, cada vez más utilizada por los distintos actores. Se estudian por ejemplo los "megacorredores" (de Vries y Priemus, 2003), los TEN-T (Beyer 2014; Libourel 2015).

La noción de corredor se ha movido ampliamente en el área de la planificación. La cuestión de las puertas de entrada y salida de las redes y de los corredores comerciales es central, sobre todo en Norteamérica (Prentice 2006; Hall, McCalla y Comtois (eds.) 2011), aunque desde 2010 se han publicado libros y artículos que intentan brindar una lectura esquematizada de los corredores como objetos científicos y como objetos institucionales (Alix (ed.) 2012; Debrie y Comtois 2010).

Muchos son los campos de investigación que se interesan a la noción de corredores de transporte. Primero se trata de la planificación territorial, los corredores revelan las restricciones físicas y humanas en cuanto a la construcción de infraestructuras y asimismo la cuestión de la densidad y lo estrecha que es la porción de territorio implicada. Los corredores también obedecen a una pluralidad de lógicas geopolíticas, comerciales o ecológicas visibles en el marco del análisis espacial y del análisis de redes que identifican los ejes estructurantes. En los años 1990 y 2000 se incluyó la noción de corredor de transporte al área del análisis económico multicriterios y, más precisamente, en los modelos de oferta y demanda. También esta noción aparece en los informes institucionales europeos. El concepto de corredores se sitúa en la encrucijada entre la planeación territorial, el análisis de redes, la historia y la economía, pero también es apropiada por los actores institucionales.

Se puede clasificar los corredores en 3 tipos según su escala y funciones:

- el corredor de extracción, cuya función principal es canalizar las producciones de las regiones interiores hacia un puerto. Se heredaron del periodo colonial y fueron reutilizados en el marco de la globalización;
- el corredor de fachada conecta las ciudades portuarias a lo largo de un litoral más o menos densamente urbanizado. El arquetipo es la Megalópolis, caracterizada por una urbanización casi continua de intercambios intensos. La fachada pacífica de China y la Northern Range europea pertenecen a este modelo;
- los corredores espina dorsal vinculan sistemas urbanos importantes localizados en el interior y sus salidas marítimas. El ejemplo más conocido es la "dorsal europea", pero también se pueden considerar los grandes ejes de este a oeste en Estados Unidos.

Ver Figura 1- Tipología de los corredores de transporte

Sin embargo, la noción de corredor de transportes no es única en cuanto a su definición, ya que incumbe a varias áreas científicas.

En términos de escala, el corredor se puede entender como un conjunto intercontinental de infraestructuras y asimismo como un eje urbano (en el caso del Transit Oriented Development). En el caso de los corredores a escala metropolitana cuyas implicaciones y lógicas (aunque se refieran a la definición de corredor a menor escala) son específicas al nivel urbano, y por lo tanto se plantean en un plano distinto de los corredores de transporte clásicamente evocados en la literatura científica.

Sin importar la escala considerada, los hitos de largo y ancho de los corredores siguen indefinidos, lo cual permite integrar una cantidad mayor o menor de elementos e infraestructuras.

Por lo tanto, la noción de corredor aparece en distintas áreas para designar realidades diferentes. Los corredores corresponden a dos visiones, pueden describir realidades empíricas (el eje Paris-Lyon-Marsella, por ejemplo), o pueden ser la traducción de una visión del ordenamiento territorial (los corredores multimodales de la Unión europea, por ejemplo). Además, la noción de corredor es objeto, por una parte, de una apropiación en el marco científico y teórico que propone un análisis en las áreas de la geografía y de la planificación (Debie, Comtois, 2010 ; Beyer, 2014 ; Libourel, 2015), de la economía (Alix, 2012, Hall, McCalla, Comtois, 2011) y -transversalmente- de los transportes, y por otra parte es objeto de inclusión en la literatura institucional de la planeación territorial (planos de ordenación del territorio, programación institucional) en el marco práctico y operacional, lo cual resulta en una dicotomía entre el uso científico y el uso administrativo de esta noción. En el caso de su uso institucional (como pasa en la Unión europea), el "corredor de transportes" aparece más como una caja de herramientas para la ordenación del territorio, e incluso como un objeto político cristizador de intereses o reivindicaciones de todo tipo de actores más como un objeto geográfico.

El autor es LIBOUREL

Bibliographie

Referencias bibliográficas:

- ALIX Yann (ed.), 2012, Les corridors de transport, Cormelles-le-Royal, Editions EMS (coll. « Les Occidentales »), 344 p.
- BEYER Antoine, 2014, La dynamique des systèmes de transport: des logiques transfrontalières à l'intégration européenne, Habilitation à diriger des recherches, Université Paris-IV-Sorbonne, Paris, 321 p.
- DEBRIE Jean et COMTOIS Claude, 2010, « Une relecture du concept de corridors de transport: illustration comparative

- Europe/Amérique du Nord », Les Cahiers scientifiques du transport, 2010, no 58, p. 127-144.
- HAGGETT Peter et CHORLEY Richard J., 1969, Network analysis in geography, London, Edward Arnold, 360 p.
 - HALL Peter Voss, MCCALLA Robert J. et COMTOIS Claude (eds.), 2011, Integrating seaports and trade corridors, Farnham, Ashgate (coll. « Transport and mobility series »), 292 p.
 - KANSKY Karel Joseph, 1963, Structure of transportation networks: relationships between network geometry and regional characteristics, Chicago, University of Chicago, 186 p.
 - LANDY Frédéric et VARREL Aurélie, 2015, L'Inde : Du développement à l'émergence, Paris, Armand Colin, 294 p.
 - LIBOUREL Eloïse, 2015, Le corridor ferroviaire méditerranéen: planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement, Thèse de doctorat, Université Paris-Est, Champs-sur-Marne, 652 p.
 - PRENTICE Barry E., 2006, « Gateways, Corridors and Strategic City Pairs », University of Manitoba, Canadian Transportation Research Forum 41st Annual Meeting.
 - STECK Benjamin, 2012, « West Africa facing the lack of traffic lanes », EchoGéo, 2012, no 20, p. <http://echogeo.revues.org/13101>.
 - TAILLARD Christian, 2009, « Un exemple réussi de régionalisation transnationale en Asie orientale: les corridors de la Région du Grand Mékong », L'Espace géographique, 2009, vol. 38, no 1, p. 1-16.
 - VRIES Jochem DE et PRIEMUS Hugo, 2003, « Megacorridors in north-west Europe: issues for transnational spatial governance », Journal of Transport Geography, 2003, vol. 11, no 3, p. 225-233.