

NOTAS

REFLEXIONES EN TORNO A ALGUNOS ASPECTOS DE LAS CONSECUENCIAS SOCIALES DE LA EVOLUCION RECIENTE DE LOS TRANSPORTES

La evolución contemporánea de los transportes —algunos autores, verbi-gracia Mercier, hablan de 1940 a nuestros días— se caracteriza por elevar al enésimo grado los aspectos positivos del transporte de masa. Las características de los transportes contemporáneos son: a), *en el tiempo* —y, por tanto, en el espacio—: transportes contemporáneos tienen una velocidad incomparable a ningún otro medio de transporte precedente; b), *su diversificación*, es decir, se han multiplicado sus modalidades; c), *su generalización*, en el sentido de que su uso está al alcance de todos y para todos los usos, y d), *su universalidad* en cuanto que posibilitan el paso del cuadro regional al mundial (1).

La evolución contemporánea de los transportes ha traído consigo unas consecuencias sociales y políticas de signo diverso. Pueden expresarse en estas expresiones dicotómicas: unidad y concentración, por una parte y, por otra, diversidad y dispersión.

Examinaremos, brevemente tan sólo, *algunas de las consecuencias sociales*, debidas, en parte, al progreso técnico contemporáneo de los transportes. Consideraremos, pues, sólo cinco de estos aspectos:

1. La dimensión.
2. La distribución de la población.
3. El grado de homogeneidad y de unidad en las condiciones de vida y en las ideas (2).

(1) Sobre este punto vid. L. ARMAND y M. DRANCOURT: *Plaidoyer par l'avenir*, París, 1961, págs. 238 y sigs.

(2) Vid. J. MERCIER: *Les conséquences économiques des transports*, Nancy, 1961, páginas 20 y sigs.

4. La noción de masa y de vida colectiva: la reacción individual,
5. Las relaciones del hombre con los marcos naturales espaciales y temporales.

I. LA DIMENSIÓN

Una de las consecuencias más importantes de la reciente evolución de los transportes es que ofrece una nueva dimensión del mundo. Con los modernos medios de transporte, actualmente Australia y Europa están más cerca de lo que estaban Madrid y Zaragoza, por ejemplo, en la época de Gil Blas de Santillana. Hoy cuesta, verbigracia, dos horas ir, por avión, de Madrid-Roma, menos de lo que empleaban en ir nuestros abuelos —hace unos cien años— de su domicilio a las ciudades o pueblos más cercanos para asistir a las grandes ferias.

Con la evolución reciente de los transportes han quedado superados los marcos nacionales. Así lo vemos con la creación de organismos, tales como, verbigracia, la CECA y el MEC, etc.; pero, más aún, como muy bien ha demostrado J. Mercier, estamos en vísperas de una nueva idea de la dimensión del mundo: la planetarización. Y ello gracias a los transportes (3).

2. LA DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN

Los transportes, junto con otros factores como, verbigracia, las riquezas naturales, la industrialización, la geografía física, exceso o no de mano de obra, etc., influyen en la localización y distribución de la población. Como ha demostrado M. Sorre, los transportes han influido de una manera decisiva en la distribución de la población en Norteamérica, a fines del siglo XIX y principios del XX; verbigracia, la población de Dakota, en los Estados Unidos pasó de 4.000 habitantes en 1860 a 538.000 en 1880 y a 1.160.000 en 1900. M. Sorre atribuye este aumento de población al impacto ejercido por la creación y extensión de la red de ferrocarriles de la *Union Pacific* y del *Northern* (4). L. M. Jouffroy coincide con la misma opinión de M. Sorre (5).

(3) Vid. J. MERCIER: *Les conséquences*, cit., págs. 16 y sigs.

(4) Cfr. M. SORRE: *Fondements de la géographie humaine*, II, París, 1954, páginas 592-594.

(5) Cfr. L. M. JOUFFROY: *L'ère du rail*, París, 1953, págs. 70 y sigs.

Los transportes modelan, actualmente, un nuevo tipo de *habitat* urbano y suburbano.

Si bien el fenómeno urbano no ha sido determinado únicamente por los transportes, también es verdad que jamás habría conocido la actual amplitud sin la red de ferrocarriles, que, por una parte, induce a los pueblos a trasladarse a las ciudades, y por otra, ayuda cotidianamente a suministrar alimentos a una enorme población localizada en las ciudades, etc. Como dice P. George algunas ciudades se han anquilosado por haberse negado, a mediados del siglo XIX, a que pasase el ferrocarril por su territorio; otras, por el contrario, han surgido al socaire del ferrocarril o se han multiplicado (6).

Desde otros puntos de vista podemos decir que el desarrollo de la aviación comercial favorece, igualmente, a la concentración urbana.

Los transportes han posibilitado también la concentración de la población en zonas privilegiadas como son las costas, más bien que en las zonas en donde se hallan las materias primas, como sucedía en la época de economía natural o de supeditación al contorno físico.

Ahora bien, opinamos que no siempre los transportes ejercen un efecto de concentración, ni que tampoco son el único factor de concentración cuando éste se produce. L. M. Jouffroy indica, con razón, que si los ferrocarriles han sido «un factor de descongestión de las zonas agrícolas... también han sido, al mismo tiempo, un agente sedentario del resto de la población que ha permanecido allí» (7). Y, por otra parte, M. Wolkowitsch considera que no se debe exagerar la influencia de los transportes, esencialmente de los ferrocarriles, en el éxodo rural. Dice: «Los medios de transporte ejercen, en este campo, una influencia directa más bien discutible», y añade: «La distribución geográfica de las actividades humanas se desarrolla bajo múltiples factores: las facilidades de la circulación tienen su parte en estos cambios, pero intervienen otros factores que se combinan en su acción» (8).

Hemos dicho, en el párrafo anterior, que los transportes no siempre producen un efecto de concentración y así, por ejemplo, la infraestructura de las carreteras y el transporte por automóvil constituyen, generalmente, más un elemento de dispersión que de concentración. Esta dispersión proviene, por una parte, de la multiplicación y diversificación de la red de carreteras y, por otra, de la posibilidad y del fácil manejo del automóvil. A estos factores hay que añadir el hecho de la diversificación de los medios de comunicación

(6) Cfr. P. GEORGE: *Précis de géographie urbaine*, París, 1961, pág. 26.

(7) L. M. JOUFFROY: *L'ère du rail*, cit., pág. 163.

(8) M. WOLKOWITSCH: *L'économie régionale des transports dans le centre et le centre-ouest de la France*, París, 1956, págs. 287 y 327.

del pensamiento y la multiplicación y aumento de las fuentes de energía (precisamente, la electricidad) que pueden dar vigor a la pequeña ciudad industrial y comercial y a las zonas rurales.

La dispersión puede resultar, también como efecto indirecto de las relaciones de vecindad que surgen entre una ciudad importante y sus alrededores. Una ciudad importante suele absorber una fuerte mano de obra de las zonas semirurales, para la realización de actividades bien secundarias o terciarias a ejecutar en la misma. De ahí que la facilidad de comunicaciones, por una parte y, por otra, la posibilidad de continuar viviendo en el lugar de nacimiento en donde se halla su grupo social, sin que por ello le falten los medios de subsistencia, determinan una dispersión relativa. Otras veces, los medios de comunicación rápidos y manejables posibilitan vivir fuera de la ciudad, con la que se puede comunicar siempre que se desee. Son dos casos de dispersión producida por reacción con respecto a una concentración urbana excesiva. Pensemos en el fenómeno reciente de las ciudades satélites como son los suburbios, zonas residenciales, etc.

Pero, frente a este fenómeno de dispersión de las poblaciones al que hemos apuntado anteriormente, ofrece más interés, y constituye una consecuencia reciente de la evolución actual de los transportes, el fenómeno de la formación de las *megápolis*, que se manifiesta en los Estados Unidos y también en gran parte de Europa (9).

3. EL GRADO DE UNIDAD Y DE HOMOGENEIDAD EN LAS CONDICIONES DE VIDA Y EN LAS IDEAS

Es evidente que los transportes, en todos los tiempos, han servido para unir comunidades o ayudar fuertemente a su agrupación. Es muy conocido este ejemplo: los transportes y las calzadas tuvieron una gran importancia en el mantenimiento de la unidad del Imperio romano. Es también sabido que las realizaciones y proyectos soviéticos en la estepa siberiana no tienen solamente un aspecto y objetivo económicos.

Pero, lo que consideramos de mucha más importancia es el impacto que los transportes, junto con otros factores, ejercen en las *mores* y usos de los grupos sociales. Es decir, que los transportes son uno de los factores que coadyuvan a que la vida y las ideas de grupos sociales diferentes sea cada vez más homogénea. Consideraremos tan sólo algunos aspectos de la cuestión.

Hoy se camina, en Europa y en los Estados Unidos al menos, hacia una

(9) Vid. G. D'HAUCOURT: *La vie américaine*, Paris, 1958, págs. 184 y sigs.

identidad en la manera de vestir, no sólo en cuanto al color de la ropa, sino también en su confección. Es cierto que la producción industrializada y en serie, en este orden de cosas, es una de las causas más importantes del fenómeno tan curioso de la homogeneidad que en el vestir, se observa en las grandes ciudades europeas, verbigracia, Londres; pero también es cierto que sin medios de transporte rápidos y económicos no llegarían los artículos producidos a otras partes alejadas del centro de producción. Y si ello es necesario por exigencias mismas de la propia evolución del proceso de producción, por otra parte sirve para extender, entre todas las clases sociales de un país e incluso de un continente, los mismos gustos y modas. No desconocemos los efectos favorables a esta tendencia ejercidos por el cine y la televisión. Pero la tendencia a la extensión del modo de vestir occidental al resto del mundo está principalmente en función, en gran parte, del progreso técnico de los transportes.

En orden a la comida se nota idéntico fenómeno, pero en grado inferior. Y si bien todavía se notan grandes diferencias, a este respecto, entre las naciones, de hecho, hay ya muchos artículos alimenticios que son de uso común. Pensemos en tantos tipos de comida que hoy fácilmente se pueden encontrar en cualquier parte de Europa —lejos del lugar de origen— gracias a su fabricación industrial y a los transportes. Es evidente que en el seno de un país el grado de homogeneidad en este orden de cosas es mucho mayor. Desde hace unos treinta años las diferencias alimenticias y de condimentación entre las zonas rurales y las urbanas van desapareciendo, así como entre zonas de productos alimenticios complementarios, etc.

Las consecuencias de la evolución reciente y contemporánea de los transportes sobre la homogeneidad en la alimentación son vastas y, generalmente, indirectas.

Es muy conocido el impacto ejercido en la época moderna por la invención de la imprenta, pues bien, los modernos medios de comunicación social tienen una influencia comparable, sino mayor, que la que tuvo, en su tiempo, la imprenta. El teléfono, la televisión, el cine, los nuevos sistemas de impresión y de difusión, en gran escala, de los periódicos, forja una nueva mentalidad y la generalizan. La mayor parte de estos medios están relacionados con una forma particular de transportes, verbigracia, la comunicación del pensamiento, cuyo rol importantísimo en la vida política es uno de los elementos más característicos de nuestra época.

Pero aún hay más. Si el papel jugado por todos esos medios de comunicación social en la configuración de una análoga mentalidad es importante, aún lo es más el uso de los transportes propiamente dichos, debido a la posibilidad que ofrecen a los individuos de confrontar, *in situ*, las ideas recibidas por los

citados medios de comunicación social. Los transportes multiplican las ocasiones de contacto en sus múltiples manifestaciones. Ello implica comparaciones de modos de vida y, por ende, recíprocas influencias. Piénsese en el impacto que, en algunas zonas de España, están ejerciendo los millones de turistas que las visitan, verbigracia, en la costa de la región valenciana, especialmente desde Benidorm hasta Alicante. Quien ha conocido esas zonas hace quince años y las visita en la actualidad comprobará la gran transformación sufrida no ya en el aspecto externo sino en los modos de vida y pensar. No intentamos valorar, sino constatar un hecho (10).

A. Siegfried ha demostrado, particularmente, que la difusión de las ideas y la propaganda política necesitan, para difundirse, de un medio cualquiera de transporte (11). Y añadimos nosotros que tras la difusión de las ideas surge la necesidad en los hombres de confirmarlas. De ahí la necesidad psicológica y difusa que existe hoy día de hacer turismo. De ahí el uso progresivo de los transportes... Podríamos sacar más conclusiones... Pero, indiquemos ahora que no toda confrontación de modos de vida lleva aparejada una tendencia a la homogeneidad, sino que también, y como ha demostrado A. Grunthal (12), suelen producirse efectos contrarios a esa tendencia, debido a que dichos contactos han puesto a luz contrastes y diferencias existentes entre culturas de grupos sociales diversos. Pongamos un ejemplo: los países africanos intertropicales no se hubieran sentido tan profundamente africanos, por diferenciación respecto a los países europeos, si los transportes no hubieran facilitado las comparaciones, y, en ciertos aspectos, la toma de conciencia de su propia personalidad.

Creemos conveniente recordar que son también los transportes los que constituyen una de las condiciones fundamentales del desarrollo económico y social de las regiones y países «en vías de desarrollo» (13). El transporte aéreo

(10) Sabemos que es muy discutible el problema de las valoraciones en los estudios sociológicos y científico-políticos. Opinamos con Butler que «la objetividad es solamente una meta hacia la que se suele tender: no es una meta que se puede alcanzar», en *Estudio del Comportamiento político*, traducción de J. FERRANDO BADIA, Madrid, 1962, página 20.

(11) Vid. A. SIEGFRIED: *Itinéraires des contagions, épidémies et ideologies*, París, 1960, págs. 13 y sigs.

(12) Vid. A. GRUNTHAL: «Tourism in Under-developed Countries of Africa South of Sahara», en la *Revue du Tourisme*, París, 10 de diciembre de 1961, págs. 180-182.

(13) Vid. PH. FROMONT: *Les transports dans les économies sous-développées*, París, 1957, pág. 331.

ejerce una función particularmente importante a este respecto (14). Y el desarrollo económico y social es indudablemente, la *condition sine qua non* para una ruptura de los cuadros mentales y normas de conducta del grupo social en vías de desarrollo; pero también lo es para la superación de las actuales organizaciones políticas nacionales y la creación de nuevos grupos sociales globales con sus correspondientes usos y *mores*; pensemos en las diversas cristalizaciones de federalismo parcial surgidas, verbigracia, en Europa.

4. LA NOCIÓN DE MASA Y DE VIDA COLECTIVA: LA REACCIÓN INDIVIDUAL

Haremos tan sólo algunas consideraciones.

Ciertos transportes o ciertas manifestaciones de transportes se sitúan en la línea de aquellos fenómenos que dan a los usuarios el mayor grado de sentimiento de masificación, verbigracia, el metro a las horas de comer, los trenes en las épocas de vacaciones, las autopistas y carreteras en domingos y días festivos, por la tarde, etc.; de este tipo de transporte se deriva, sin duda alguna, la noción de *servicio colectivo y vida colectiva*. Lo que queremos decir es que el uso de transportes, especialmente el transporte urbano o suburbano o el tren, constituye una «introducción a un medio de formación (a veces pasiva, pero muy importante) en los problemas de la vida colectiva; bien evidenciándoles las tentencias contradictorias de su propia persona al moverse en el mundo colectivo de los transportes; bien creándoles el sentimiento de su debilidad en cuanto se les reducen las posibilidades de tomar decisiones que podrían asumir por sí solos y, por tanto, la toma de conciencia, casi siempre *à posteriori*, de su paso de condición de persona a la de individuo o a la de un simple número. Pero también este tipo de transportes suele fomentar el sentido del interés general, de la solidaridad y del civismo. Quizá todos estos fenómenos reseñados se acentúan en grado sumo en los viajes colectivos: en autocar. La convivencia, durante muchas horas, de varias personas —treinta o cuarenta— en un reducido espacio es el medio mejor para que afloren las ventajas e inconvenientes de la vida colectiva. Ahora bien, como se crea el sentimiento de la necesidad de la convivencia se termina por moldear muchas aristas de la propia personalidad.

(14) Vid. J. MERCIER: *L'économie et les transports du Tohad, de l'Oubanogui et du Nort Cameroun*, 1956, págs. 510 y sigs.; J. JODEAU: *Réflexions sur le rôle du transport aérien dans une évolution harmonieuse des pays insuffisamment développés*, 1962, páginas 324 y sigs.

Pero, junto a estos medios colectivos de transportes existe otro, el automóvil. La generalización del automóvil es un factor poderoso de individualismo. Para su propietario, su coche es una especie de apartamento que le aísla del mundo exterior, que le atribuye la responsabilidad de sus actos y de su conducta; que le obedece y que le permite reunirse con su familia, etc.

El automóvil es un modo de afirmar su propia personalidad y sería muy interesante realizar un examen psicológico y sociológico de la oposición entre los medios de transporte colectivo y los individuales.

5. LAS RELACIONES DEL HOMBRE CON LOS MARCOS NATURALES DEL ESPACIO Y TIEMPO

El hombre se movía hasta ahora en los cuadros naturales de espacio y tiempo. La evolución reciente de los transportes ha modificado profundamente estos marcos naturales y ha creado otros nuevos no sujetos ya al contorno físico. Todavía estamos en una fase inicial a este respecto, pero basta que reflexionemos un poco para darnos cuenta de que las nociones de simultaneidad y ubicuidad, que estaban ausentes del vocabulario corriente y de las ideas vigentes se están introduciendo, cada vez más, en la vida ordinaria. Sus causas son, por otra, los transportes. Cuando se haya generalizado el uso del avión supersónico se habrá dado un gran paso en una nueva concepción del Universo: la planetarización. Las nociones de tiempo y espacio —base de la antigua noción del Universo— tienden a relativizarse.

Otras muchas consideraciones podríamos hacer sobre la materia, objeto de este ensayo, pero pueden considerarse suficientes las expuestas para que puedan servir de plataforma a posteriores reflexiones en torno a las consecuencias políticas de la intensificación y diversificación creciente de los transportes. Aspecto importante del problema que queda allende nuestros actuales propósitos.

JUAN FERRANDO BADÍA