

El liberalismo y el transporte: Estados Unidos y España

Por José Jesús LIDON CAMPILLO

Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Licenciado en Ciencias Políticas y Económicas

1. Planteamiento

El tema del liberalismo en el transporte lo tratamos con el siguiente desarrollo:

En primer lugar sentaremos las premisas en las que se fundamenta el liberalismo. Estableceremos también su referencia con la época anterior Mercantilista para poder llegar a su mejor entendimiento.

A continuación veremos el núcleo en el cual se consolida el Liberalismo, que es el Estado Liberal. Una vez creado este marco general político de asentamiento de las ideas, veremos como éstas influyen en los transportes a través del desarrollo de este modelo liberal en Estados Unidos y España.

Finalmente haremos un resumen de cuales han sido las consecuencias de la aplicación del Liberalismo y cual ha sido la evolución de sus ideas en el Estado y en la Economía, con su repercusión en el Transporte.

En el cuadro 1, encontramos un esquema que relaciona todos los elementos puestos en juego en este tema: Mercantilismo - Liberalismo - Estado Liberal - Transportes en Estados Unidos y España.

Entendemos que el modelo universal Permanencia-Cambio se refleja de una manera especial en el S. XIX, y su estudio en esa época puede servir de referencia al entendimiento de los problemas sociales en la actualidad. Los principios liberales aplicados al Transporte provocaron una serie de problemas que han hecho ver claramente como ese sector no puede ser tratado por el principio del mercado al estilo liberal.

2. LA IDEOLOGIA DEL LIBERALISMO

2.1 Exposición.

Vamos a señalar en primer lugar cuales son las notas esenciales de

esta corriente ideológica y a continuación haremos un desarrollo más detallado de las mismas.

Las notas esenciales son: en lo político, la Neutralidad del Estado y la División de poderes; desde el punto de vista social, el Liberalismo es la completa afirmación de la Libertad Individual; en la Economía, establece el libre-cambio y la formación de los precios a través del equilibrio de la oferta y la demanda.

Exponemos a continuación esas notas esenciales de una manera más detallada:

El liberalismo considera que existen un orden económico análogo al orden natural. Las leyes económicas están por tanto de acuerdo con la naturaleza humana y así crea el llamado "homo economicus". Su impulso vital le lleva a satisfacer sus necesidades con el mínimo esfuerzo moviéndose exclusivamente por sus intereses materiales; el único objetivo de la empresa será la maximización del beneficio. Se produce así la competencia entre los hombres, las empresas y las naciones, la cual eliminando a los menos capaces producirá el óptimo económico para la sociedad.

La libertad es esencial para el funcionamiento de la economía; el Liberalismo predica: la libertad de empresa, producción, circulación y consumo. Tengamos en cuenta que la libertad de circulación debe existir tanto en el plano nacional como en el internacional, lo que significa supresión de aranceles y el sometimiento de la economía a una serie de mecanismos reguladores que actuarían automáticamente corrigiendo las desviaciones que se produjesen.

Afirma un modelo económico, según el cual los precios se forman en el mercado perfecto, por equilibrio entre la oferta y la demanda. Establece que el salario debe pro-

ducirse por el equilibrio entre la oferta y la demanda de trabajo.

Todo este aparato liberal debe ser garantizado por el Estado, el cual debe velar por el orden establecido sin inmiscuirse en el libre juego y equilibrio que se produzca entre las distintas fuerzas económicas y sociales.

Veremos como ese planteamiento teórico de funcionamiento económico y social distó mucho de la realidad. Los grupos económicos dominantes deformaron a su favor la neutralidad del Estado Liberal, y fueron además auténticos descendientes de aquella clase feudal, que en nombre de la libertad quisieron abolir; la relación siervo-señor permaneció en el campo y se desplazó a las fábricas.

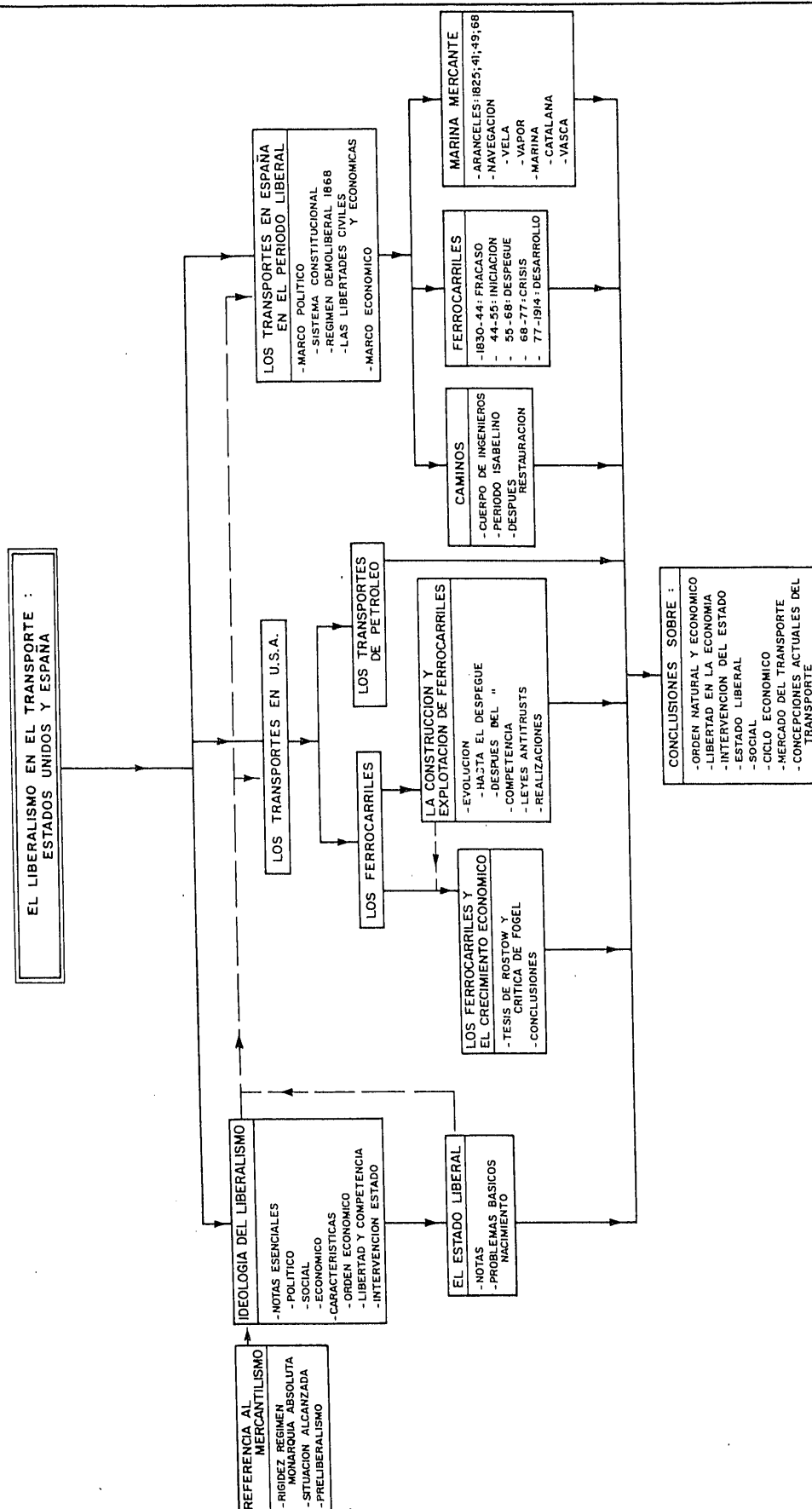
2.2 La Referencia al Mercantilismo.

Al final del Siglo XVIII el régimen de la Monarquía absoluta era ya un aparato ortopédico para la realidad, hacia falta una reforma completa de sus principios e instituciones. Se había producido: un crecimiento del comercio que necesitaba una gran agilidad para su desenvolvimiento; el incremento demográfico y la expansión urbana pedían reformas en la propiedad de la tierra y en el sistema de los gremios; el necesario desarrollo industrial no podía ser entorpecido por los controles, privilegios, monopolios, etc., de la Corona.

No obstante, este período mercantilista tuvo también grandes méritos ya que sirvió, mediante la concentración de poder, para sacar a Europa de la oscuridad y anarquía del feudalismo e impulsarla al progreso y avance de los Siglos XVII y XVIII.

A finales del Siglo XVIII nos encontramos con la siguiente situación general: la intervención del Estado en los transportes, de los cuales es el propio Estado su factor desencadenante y su estímulo; la creación de la infraestructura de los caminos y canales, cuya fisonomía en gran parte todavía perdura;

EL LIBERALISMO Y EL TRANSPORTE: ESTADOS UNIDOS Y ESPAÑA



EL LIBERALISMO Y EL TRANSPORTE: ESTADOS UNIDOS Y ESPAÑA

la concesión de exclusivas a particulares para la explotación de servicios de transporte de interés público; la creación de subvenciones a particulares para el mantenimiento de concesiones no rentables; la concentración de concesiones y empresas de ámbito local; la creación de peajes compensadores de prestaciones de servicios a la comunidad; la expansión de los mercados y de la competencia; la incorporación de la ciencia de la época a las funciones de la producción.

Durante este período aparecen hombres que, dotados de una hipersensibilidad social especial, entran ya en franca rebeldía con el sistema en el cual están viviendo, y de alguna manera preconizan o se adelantan a lo que ha de ser la siguiente sustitución histórica. Aunque el Liberalismo empiece a principios del Siglo XIX, ya se había estado gestando en las mentes de diversos pensadores e ideólogos. En pleno auge del mercantilismo y de la monarquía absoluta aparecen los primeros hombres liberales; así podemos considerar el preliberalismo de Fenelon, Saint-Simón, Boulainvilliers y los protestantes. Posteriormente nace ya el liberalismo con Locke, Montesquieu y J. J. Rousseau.

La física newtoniana con su teoría de las leyes naturales de los movimientos de los cuerpos influyó en la evolución de las concepciones políticas y económicas del S. XVIII. Las nuevas formulaciones económicas tendrán su apoyo en los economistas: David Ricardo y Adam Smith.

3. EL ESTADO LIBERAL

Surge como polo opuesto al estado absoluto. Las notas que lo caracterizan son: 1º) la protección del individuo; 2º) para ello el estado necesita medios jurídicos, lo que hace surgir el Estado de Derecho o Estado Constitucional. En este sentido Kant decía: "El Estado no tiene más fin que tutelar el derecho y garantizar la libertad".

Pero dicho Estado Liberal nace minado por una serie de problemas

que actuarán en su base y lo irán debilitando. En primer lugar tengamos en cuenta la supervivencia de las clases sociales de la época absolutista, cuya influencia tendrá caracteres distintos según los países: tuvo escaso relieve en Inglaterra ya que al fin y al cabo Inglaterra fue la patria del liberalismo económico, el cual convenía mucho a su situación política y económica general; tuvo algunas repercusiones en Francia; para España tuvo una trascendencia nefasta el conflicto generacional que existió durante el Siglo XIX entre dichas clases absolutistas y las clases liberales; en Estados Unidos el liberalismo surgió puro e independiente, como fue exportado por Inglaterra.

Otro peligro del Estado Liberal, que pretendió defender las libertades individuales, fue la aparición de movimientos sociales que motivaron el predominio de los derechos sociales sobre dichas libertades. Surge entonces lo democrático como concentración del poder en las clases populares lo cual es opuesto al Liberalismo que busca la división del poder. El producto político del siglo XIX son: los países occidentales, a los que deberíamos llamar neoliberales, y no democráticos; las repúblicas populares, que cabría llamar democráticas porque han alcanzado aquella pretendida concentración del poder, aunque éste no proceda del pueblo, y donde se ignoran las libertades individuales. No obstante, todos los regímenes actuales se apellidan democráticos, queriendo dar a entender que el pueblo gobierna a través de ellos.

También nace el Estado Liberal con problemas frente a la Administración, ya que en cierta manera no es posible coordinar con la ideología liberal lo administrativo, como veremos al analizar el caso español.

Corresponde ahora analizar como repercuten en el transporte las características de la ideología liberal y de su marco de poder, el Estado Liberal, según sean las situaciones sociales y económicas de los países. Vamos a analizar dos

casos representativos: Estados Unidos y España.

4. LOS TRANSPORTES EN ESTADOS UNIDOS

El desarrollo de los Transportes en Estados Unidos durante el siglo XIX se produjo en un estado de liberalismo casi puro. Las consecuencias que podamos sacar de su estudio tendrán un alto valor para el enjuiciamiento de las influencias de las ideas liberales en el Transporte.

Es necesario señalar la diferencia existente entre la infraestructura y los servicios en el Transporte. Lo cual motiva un doble estímulo a la actividad económica. Existe en primer lugar el impulso inducido en otras actividades económicas a través de las demandas creadas por la construcción de la infraestructura. El flujo de servicios que produce para los usuarios y la comunidad, la utilización de dicha infraestructura es otro claro estímulo al desarrollo económico.

Vamos a enlazar a continuación tres eslabones: Liberalismo-Transporte-Desarrollo.

4.1. Los Ferrocarriles

La construcción y explotación de los ferrocarriles en Estados Unidos fue fundamental para su desarrollo. Esa es la tesis de Rostow, que critica posteriormente Fogel precisando ese grado de influencia.

Sin intentar profundizar demasiado en el nivel exacto de esa contribución, si afirmamos nosotros que el carburante que impulsó la contribución de Ferrocarriles fue el liberalismo norteamericano, que llevó a todas las consecuencias los principios de libertad de empresa, producción, circulación y consumo. Pero también ocurrirá que los excesos producidos por la aplicación de esos principios, motivarían posteriormente una progresiva intervención del Estado en la economía y en los transportes, cuya tendencia permanece clara en nuestros días.

EL LIBERALISMO Y EL TRANSPORTE: ESTADOS UNIDOS Y ESPAÑA

4.1.1. Los Ferrocarriles y el Crecimiento Económico.

El proceso de desarrollo económico de los países se divide, según Rostow, en cinco etapas históricas. La fase central del Desarrollo es la de Despegue, etapa de 20 a 30 años de duración, en la cual se produce un encadenamiento de los flujos de inversión, producción y renta que determinan una tendencia creciente de la producción nacional. La fase siguiente es el Camino hacia la Madurez, período de gran duración en el que el progreso continúa con oscilaciones; el progreso constante de la producción impulsa el desarrollo tecnológico que se aplica en todos los procesos. Estas dos etapas claves para el desarrollo se sitúan en el período liberal en la mayor parte de los países. Las fechas de comienzo del Despegue son: 1.783 en Inglaterra, 1.830 en Francia y 1.850 en Alemania.

Rostow enumera tres condiciones necesarias para un Despegue, y destaca especialmente la segunda: existencia de uno o más sectores industriales básicos con un fuerte ritmo de crecimiento. Considera que la construcción de ferrocarriles contribuyó como sector básico decisivo al despegue norteamericano.

El despegue norteamericano lo describe como la suma de dos diferentes períodos de expansión: el primero es el de los años 40, caracterizado por el desarrollo ferroviario e industrial en el Este; en el segundo, durante los años 50, se produce el gran avance del Ferrocarril hacia el Oeste Medio.

Vamos a intentar cuantificar los efectos en otros sectores derivados de la construcción y explotación de los ferrocarriles; para ello recurrimos a los datos que aporta Robert Willian Fogel en su crítica a la tesis del Despegue norteamericano. Utilizaremos los datos relativos a las siguientes industrias: siderúrgica, carbón, madera y material de transporte.

a) Siderurgia.

Todo el hierro bruto empleado en el despegue por los ferrocarriles

supuso una participación media del 17% solamente. Queda claro que el consumo ferroviario de hierro tuvo un efecto limitado en el ritmo de crecimiento de la industria durante el período de Despegue de Rostow.

Anotemos también que cuando se inicia el despegue la industria nacional suministró solamente el 40% de las necesidades de carriles; la demanda resultante fue satisfecha por el mercado inglés. La situación de libre-cambio permitió que la construcción y mantenimiento de los ferrocarriles, durante el despegue, contribuyera más al crecimiento de la industria británica que a la estadounidense.

Como reacción contra el liberalismo puro se impone en Estados Unidos un período proteccionista a partir de 1870. Los efectos se ven claramente en las cifras: el ferrocarril absorbió casi inmediatamente el 35% del peso de la producción nacional de lingotes y doce años más tarde el 65% de todo el acero laminado. Dió sus frutos el juego equilibrado entre un período de libre-cambio en el cual se desarrolla y especializa la industria, al que sigue otro proteccionista en el que la industria nacional se encuentra preparada y especializada para absorber en cantidad y calidad la demanda total de la nación. No fue precisamente ese el resultado de las etapas de libre-cambio y proteccionismo que tuvieron lugar en España.

b) Carbón.

Fue después del Despegue, según Rostow cuando se produce el auténtico consumo de carbón por parte del ferrocarril. A principios del Siglo XX las locomotoras consumían aproximadamente la cuarta parte de la producción anual de carbón; esto ocurría más de medio siglo después de finalizar el Despegue.

c) Madera.

La madera necesaria para las calderas de las máquinas y las traviesas se obtenía directamente cor-

tandola de los árboles, lo cual motivó que no se produjera un incremento en la producción de las serrerías. Incluso a finales de siglo sólo se obtenían en aserraderos el 8% de las traviesas.

d) Material de Transporte.

Fue relativamente pequeña la producción de la industria de material de transporte que correspondió a los ferrocarriles. A finales del denominado Despegue el valor en dólares de la producción de vehículos de tracción animal era todavía doble que el de la producción de material para el ferrocarril.

Finalmente, si consideramos la industria en su conjunto durante el despegue, el valor añadido en la fabricación de los productos adquiridos por el ferrocarril a las industrias del material de transporte, hierro, madera y maquinaria, representaba sólo el 2,8% de todo el valor añadido en la industria.

Afirma finalmente Fogel que: "quienes han sostenido que los ferrocarriles fueron indispensables para el desarrollo económico norteamericano pudieran haber basado esa afirmación, bien sobre la base de que la disminución en los costes del transporte atribuible al ferrocarril fue grande, bien sobre la base de que las consecuencias derivadas de los ferrocarriles fueran decisivas aún siendo pequeña la reducción en el coste del transporte, o bien en alguna combinación de ambos tipos de efectos. Sacamos pues la consecuencia de que ninguna innovación aislada fue esencial para el desarrollo económico del Siglo XIX; desde luego, de merecer tal título una innovación, esa fue el ferrocarril".

Bajo el punto de vista con el que estamos realizando nuestro estudio, y a partir de las consideraciones anteriores, podemos sacar las siguientes conclusiones.

1º) Aunque no sea posible establecer un sincronismo entre una gran influencia del ferrocarril en el desarrollo norteamericano y el período de Despegue según Rostow, sí podemos afirmar su intervención

EL LIBERALISMO Y EL TRANSPORTE: ESTADOS UNIDOS Y ESPAÑA

en dicho desarrollo bajo dos aspectos: a) la demanda durante el período de Despegue a los sectores industriales considerados fue apoyo para el desarrollo posterior de dichos sectores, ya que mantuvieron vivas las expectativas empresariales, que son causa de crecimiento en el liberalismo económico. b) Este fenómeno se condensa posteriormente cuando el ferrocarril es ya un importante consumidor de acero y carbón, lo cual promueve efectos expansivos y definitivos en el desarrollo.

2º) Sin la presencia de dicho transporte interior, de bajo coste, no hubiera sido posible la conexión entre el Este y el Oeste. Podríamos pensar en la apertura de una serie de canales navegables, o de un sistema de carreteras; pero faltaba el vehículo adecuado para circular por ellas. Desde el punto de vista de la función política del transporte, es evidente que corresponde al ferrocarril el mérito de haber permitido el desarrollo e integración de los Estados Unidos.

3º) Los ferrocarriles norteamericanos gracias al libre cambio consolidaron el "Cambio hacia la Madurez" de Inglaterra.

Acabamos de ver como la construcción y mantenimiento de los ferrocarriles, bajo una política liberal, contribuyó al desarrollo norteamericano. A continuación estudiaremos como las ideas liberales influyeron en la construcción y explotación de los ferrocarriles. Se engarzan así los tres eslabones de la cadena.

4.1.2 La Construcción y Explotación de los Ferrocarriles

Los proyectistas y creadores de ferrocarriles norteamericanos eran firmes partidarios de las ideas liberales vigentes en el país. Se adaptaban estas perfectamente bien a la competencia entre hombres y compañías ferroviarias. Por otra parte la transmisibilidad de las acciones facilitaba la concentración empresarial; pero tenía el inconveniente del aumento de especuladores a los que

interesaba más las cotizaciones que el propio ferrocarril, lo cual influía negativamente en su construcción.

En la segunda década del siglo, hombres dispuestos a todo intervinieron en la dirección de los ferrocarriles y la pretendida competencia del liberalismo dejó paso a una guerra sin cuartel. Finalmente aprendieron que era más beneficioso asociarse y monopolizar el ferrocarril que destruirse entre sí, con lo cual se culmina el proceso de desviación del Transporte del mercado perfecto y transparente.

En lugar de existir competencia entre los constructores de ferrocarriles, como establece el Liberalismo se verifica la lucha entre el ciudadano aislado, el pequeño y modesto fabricante comerciante y el trust ferroviario. Este empleó todos los medios lícitos e ilícitos para dirimir la lucha en su favor. También se desplazó la pugna al terreno político; finalmente las campañas antitrust tuvieron éxito y dieron lugar a la legislación que prohibió los trusts en 1873. Cuando se crea la ICC llega el fin del "laissez faire" en el ferrocarril de los Estados Unidos.

No obstante, las semillas del modo de hacer en lo económico introducidas por el liberalismo persisten después de esa época. Así lo prueba el procedimiento seguido por la empresa ferroviaria que se apoderó de las minas de carbón de Pensylvania. El resultado fue: concentración de los medios de producción y subida del precio del transporte. La aplicación práctica de la libertad de la empresa no fue pues beneficiosa para la comunidad.

No obstante, el empuje que reciben con el liberalismo los ferrocarriles norteamericanos es sorprendente, tanto en sus cifras de producción comparadas año a año, como en su relación con otros países, como podemos ver en la fig. 1.

4.2. Los Transportes de Petróleo.

La consideración económica del coste del Transporte en el coste final del producto fue comprendido

por Rockefeller, que intenta reducir los gastos de transporte del petróleo al mínimo posible: utiliza el transporte por tuberías hasta el lugar de empleo; firma acuerdos de transporte con los productores del bruto y con los destiladores; compite en lucha con otros propietarios de canalizaciones, empleando toda clase de medios para destruirlos o absorberlos; llega a acuerdos con los ferrocarriles; al fundirse con otras sociedades crea la Standard Oil Company; utiliza una flota de chalanas para el transporte interior; crea depósitos que le permitan cubrirse de las oscilaciones de precios; se convierte en su propio asegurador; funda el trust del petróleo. El llamado "Octopus de Rockefeller" es un claro ejemplo del empuje del capitalismo en puro régimen liberal, que utilizó en su provecho todo el marco de libertades que le permitía el Estado liberal.

4.3. Conclusiones previas

Se perfila ya como la pretendida neutralidad del Estado no se puede mantener, ya que fallan los propios principios económicos y sociales en los que se asienta el liberalismo.

No es posible la construcción de infraestructuras en régimen de competencia, ni la explotación del transporte sin una adecuada coordinación e intervención estatal.

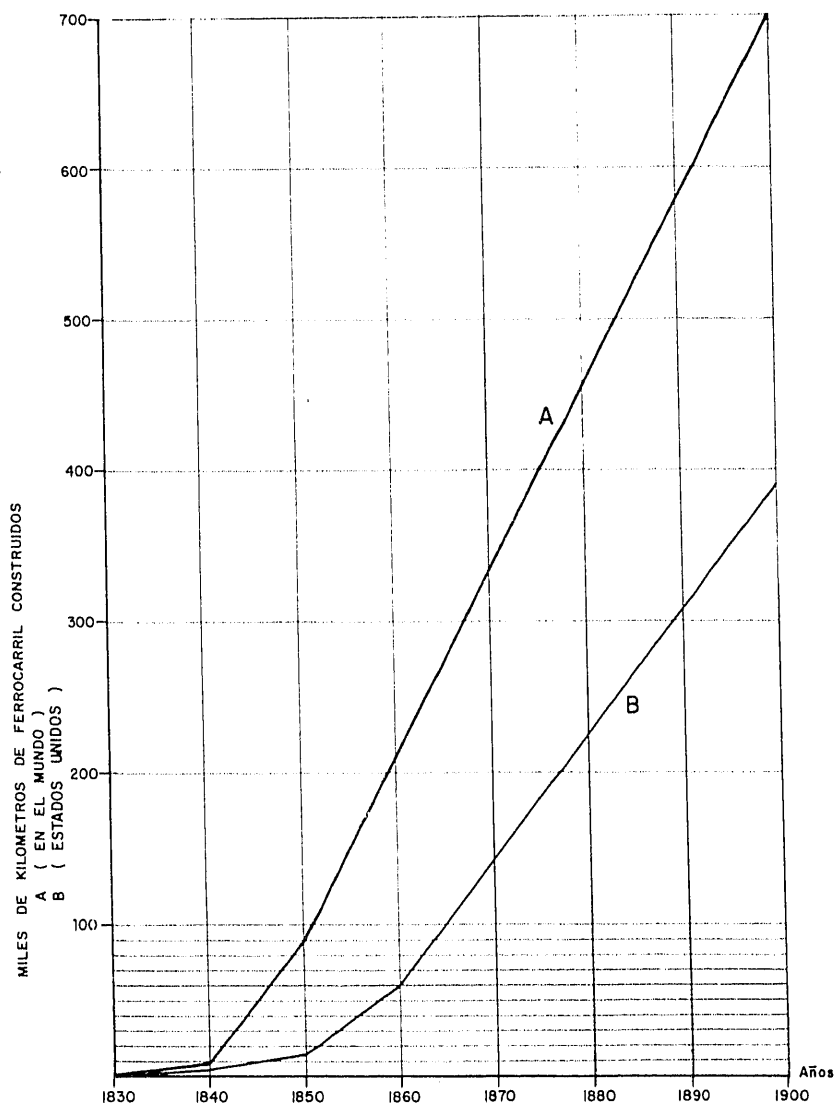
En los mercados de servicios de transporte podría existir cierta competencia en el sentido liberal, ya que los transportistas pueden realizar las correspondientes ofertas. Pero esa competencia no es un mecanismo automático del mercado que fija el volumen de producción y el precio al nivel que iguale los costes totales medios mínimos. Además el transportista entiende por competencia captar el mayor número posible de clientes utilizando los más diversos procedimientos a su alcance.

5. LOS TRANSPORTES EN ESPAÑA DURANTE EL PERIODO LIBERAL

En España estalla el modelo Permanencia-Cambio; se trata de un

EL LIBERALISMO Y EL TRANSPORTE: ESTADOS UNIDOS Y ESPAÑA

FIGURA 1 (1)



(1) CIFRAS TOMADAS DEL TOMO II DE ECONOMIA Y COORDINACION DEL TRANSPORTE DE CARLOS ROA RICO

país con historia previa, caso contrario a Estados Unidos. El liberalismo encuentra aquí una férrea resistencia por las clases dominantes, que querían perpetuar el régimen absolutista.

La burguesía comercial necesitaba la aplicación de los principios liberales al comercio para romper el

corsé paralizante del régimen absoluto. Pero como pasó en todos los países, el liberalismo se utilizó en provecho propio; aquí se combinó según convenía la libertad de comercio con el más firme proteccionismo.

Las clases populares que protagonizaron la guerra de la Independencia,

casi abandonadas a su iniciativa, piden la libertad e igualdad ante la ley que les niega una y otra vez las clases políticas y burguesas.

Los transportes que necesitan en la fase de construcción de infraestructura un extraordinario impulso, no tuvieron el desarrollo que convenía a la incipiente expansión económica del país. No podemos hablar con propiedad del liberalismo en el Transporte en España; si acaso podríamos referirnos a las influencias en el transporte derivadas de los deseos de implantación del liberalismo en España.

Salvo en el bienio demoliberal 68-69, en ningún momento se pudieron apreciar los principios del liberalismo progresista. En esos dos años el progresismo se encontró con un país en la mayor ruina económica. Realmente España fue protagonizada por los moderados, que eran liberales-conservadores.

El cuadro número 2, sirve para tener una visualización de conjunto de los componentes político-social-económico-transportes en el siglo XIX. Podremos observar en él, con la lectura de los apartados siguientes como las fechas enlazan los acontecimientos dándoles un mismo sentido.

5.1. El marco político y social

El liberalismo impulsó la evolución política y social de la España de Fernando VII, configurándose el sistema económico y las instituciones que son propias del Estado liberal.

5.1.1. El sistema constitucional

El triunfo de la presión liberal produce la división de poderes del Estado liberal. Aparecen las Cortes con el siguiente espectro político:

a) Los absolutistas: son defensores del antiguo régimen, y no aceptan el papel político de las Cortes; no obstante, tuvieron que incorporarse a ellas. Defienden el centralismo a ultranza y la intervención total del Estado en la economía.

EL LIBERALISMO Y EL TRANSPORTE: ESTADOS UNIDOS Y ESPAÑA

CUADRO 2

LOS TRANSPORTES EN EL ESTADO LIBERAL ESPAÑOL DEL SIGLO XIX

AÑOS	POLITICA				ECONOMIA		CARRE- TERAS (1)	FERROCARRIL (1)				MARINA MERCANTE				
	ALZAMIENTO PROGRESISTA	REGIMEN	LEGISLACION	LIBERTAD	COMERCIO EXTERIOR			LÍNEAS CONCEDIDAS Km.	TOTAL Y MEDIA	APERTURAS	TOTAL Y MEDIA	HISTORIA	CARACTER ARANCEL	HISTORIA		
1836	*	PROGRESISTAS MEDIANTE ALZAMIENTO	CONSTITUCION	INDUSTRIA	CONTRACCION	GRAN IMPULSO CONSTRUCTOR						PRIMEROS INTENTOS		DESPIERTA		
7	*			PROPIEDAD											MARINA	
8															CATALANA	
9																
40	*	MODERADOS	LEYES FERROCARRIL CONSTITUCION		CONTRACCION	INCREMENTO DE LA CONSTRUCCION CON NUEVAS TÉCNICAS 124 Km/año						INICIACION DEL FERROCARRIL	MODERADO			
1															AUGE	
2															MARINA	
3															CATALANA	
4		PROGRESISTA CON ALZAMIENTO	LEYES FERROCARRIL		CONTRACCION	INCREMENTO DE LA CONSTRUCCION CON NUEVAS TÉCNICAS 124 Km/año	48					INICIACION DEL FERROCARRIL				
5							66								COMIENZA MARINA VASCA INICIATIVA PRIVADA	
6																
7																
8		MODERADOS Y PARTICIPACION PROGRESISTA			CONTRACCION	INCREMENTO DE LA CONSTRUCCION CON NUEVAS TÉCNICAS 124 Km/año			28			INICIACION DEL FERROCARRIL				
9																
50																
1																
2		PROGRESISTA CON ALZAMIENTO	LEYES FERROCARRIL		CONTRACCION	INCREMENTO DE LA CONSTRUCCION CON NUEVAS TÉCNICAS 124 Km/año	116	1396 y 127		472 y 59		INICIACION DEL FERROCARRIL				
3							150			48						
4	*						577			25						
5							130			115						
6		MODERADOS Y PARTICIPACION PROGRESISTA			CONTRACCION	INCREMENTO DE LA CONSTRUCCION CON NUEVAS TÉCNICAS 124 Km/año						INICIACION DEL FERROCARRIL				
7																
8																
9																
60		MODERADOS Y PARTICIPACION PROGRESISTA			CONTRACCION	INCREMENTO DE LA CONSTRUCCION CON NUEVAS TÉCNICAS 124 Km/año	116					INICIACION DEL FERROCARRIL				
1							150			48						
2							577			25						
3							130			115						
4	*	MODERADOS Y PARTICIPACION PROGRESISTA	LEYES FERROCARRIL		CONTRACCION	INCREMENTO DE LA CONSTRUCCION CON NUEVAS TÉCNICAS 124 Km/año						INICIACION DEL FERROCARRIL				
5																
6																
7																
8		MODERADOS Y PARTICIPACION PROGRESISTA			CONTRACCION	INCREMENTO DE LA CONSTRUCCION CON NUEVAS TÉCNICAS 124 Km/año	1216		47			INICIACION DEL FERROCARRIL		COMPETENCIA VAPOR ↓ CRISIS CATALANA Y VASCA ↓ ANACRONISMO CATALAN/ DESARROLLO VELA ADAPTACION VASCA/ DESARROLLO VAPOR		
9							466			148						
60							77			180						
1							903			257						
2		MODERADOS Y PARTICIPACION PROGRESISTA			CONTRACCION	INCREMENTO DE LA CONSTRUCCION CON NUEVAS TÉCNICAS 124 Km/año	308		764			INICIACION DEL FERROCARRIL				
3							831			456						
4							182	5922 y 455		360	4852 y 374					
5							522			837						
6		MODERADOS Y PARTICIPACION PROGRESISTA			CONTRACCION	INCREMENTO DE LA CONSTRUCCION CON NUEVAS TÉCNICAS 124 Km/año	860		494			INICIACION DEL FERROCARRIL				
7							484			764						
8	*						48			41						
9							25			188						
70		DEMOCRATAS MODERADOS PROGRESISTAS	LEY DE BASES	IGUALDAD ANTE LA LEY	CONTRACCION	INCREMENTO DE LA CONSTRUCCION CON NUEVAS TÉCNICAS 124 Km/año	368		66			INICIACION DEL FERROCARRIL	PROGRESISTA	J. O. P. BARCELONA		
1							88			27	139 y 35					
2							21	507 y 126		17						
3							30			29						
4		REPUBLICA			CONTRACCION	INCREMENTO DE LA CONSTRUCCION CON NUEVAS TÉCNICAS 124 Km/año	216	349 y 174	93	241 y 120		INICIACION DEL FERROCARRIL		J. O. P. BILBAO		
5							133			148						
6							67			391						
7							770	1257 y 419		157	734 y 244					
		RESTAURACION	LEYES FERROCARRIL		CONTRACCION	INCREMENTO DE LA CONSTRUCCION CON NUEVAS TÉCNICAS 124 Km/año	420		186			INICIACION DEL FERROCARRIL	PROTECCION - NISMO			

(1) Cifras tomadas del Manual de Historia Economica de España de Jaime Vicens Vives

EL LIBERALISMO Y EL TRANSPORTE: ESTADOS UNIDOS Y ESPAÑA

b) Moderados: son liberales que defienden la soberanía conjunta de la Monarquía y de las Cortes. Son menos centralistas y creen que la intervención del Estado es necesaria en la economía.

c) Progresistas: defienden el puro liberalismo y dan a las Cortes la Soberanía Nacional; atribuyen a la Corona un poder moderador, pudiendo incluso disolver aquellas. Son regionalistas y promueven la iniciativa privada y el libre-cambio.

d) Demócratas: defienden la soberanía del pueblo que se ejerce a través de unas Cortes representativas, elegidas con igualdad de voto. Se asocian en las Juntas Centrales y Municipales para dirimir la lucha política. Buscan la unión nacional e internacional de las clases trabajadoras.

e) Republicanos: aparecen en la segunda mitad del siglo XIX y buscan la sustitución monárquica. Van tomando fuerza debido al desgaste de moderados y progresistas, atrayéndose finalmente a muchos demócratas.

La Monarquía se apoyó en los moderados, que garantizaban una continuidad combinada con los cambios necesarios para la implantación del Estado liberal. Los progresistas presionaban por la izquierda a los moderados; pero sólo podían llegar al poder con el alzamiento; sus artífices fueron el ejército y la burguesía urbana. En 1836, 1837, 1840, 1854 y 1868 se produjeron alzamientos progresistas que imponen un sesgo más liberal a la evolución política.

5.1.2. El Régimen Demoliberal de 1869

En la revolución de 1868 se produce el último alzamiento protagonizado por la burguesía liberal-progresista. Durante dos cortos años es posible la aplicación del liberalismo, pero el fracaso es rotundo.

En este último alzamiento jugaron mayor papel las clases populares, con lo cual el régimen que se establece realmente es demoliberal. Por otra parte, los grupos burgue-

ses revolucionarios no buscan realmente cambiar la organización clasista de la sociedad española sino sustituir al régimen moderado existente que no servía a sus intereses; es una versión más radical de la revolución anterior, que por natural evolución desembocó en la Primera República.

A todas esas causas que contribuyeron al fracaso de la tentativa liberal de gobierno hay que añadir: la situación paralizante de la economía después del crack financiero producido dos años antes; además, los demócratas republicanos que habían sido excluidos del poder intentaban proclamar la República Federal.

La República se proclama en 1873 y supone una acentuación de las divergencias políticas y sociales, y la desaparición definitiva del espíritu progresista del 68. El fracaso de la I República trae la restauración monárquica en 1875, lo cual supuso un nuevo orden que aprovecha las experiencias anteriores y la onde expansiva de la economía.

Todos esos acontecimientos políticos con sus fechas los destaco porque se van a reflejar con todas sus características en el desarrollo del Transporte como se verá posteriormente, correspondiéndose las estabilidades políticas y económicas con los auges de la construcción ferroviaria, y en menor medida la rutera.

5.1.3. Las libertades civiles y económicas

El desarrollo del liberalismo implicaba que todas las fuerzas productivas incluído el trabajo y la comercialización de sus productos fuesen declarados enteramente libres.

Lo primero que se legalizó fue la libertad de explotación de las tierras por sus propietarios o por quienes los trabajaran mediante concesión de aquellos.

La libertad de industria tomó vigencia en 1836 con Calatrava; anteriormente se habían producido diversas disposiciones en las que se declaraba la libertad de comercio.

La libertad contractual bastaba para garantizar la equidad de los acuerdos. Como garantía, se estableció la capacidad de ambas partes para poner fin al contrato.

El desarrollo institucional y social del Principio de Igualdad fue mucho menos complejo, ya que fue concebido en su aspecto jurídico: igualdad ante la ley. No obstante, no tuvo gran desarrollo hasta la revolución de 1868.

La propiedad fue garantizada por la Constitución de 1837, que no admitió más excepción que la utilidad común, con la correspondiente indemnización previa.

5.2. El marco económico

En el desarrollo del comercio exterior español a lo largo del siglo XIX, se registran dos grandes etapas. Una de contracción, de 1814 a 1854, y otra de expansión, de 1854 hasta 1900.

El país se va rehaciendo entre 1830 y 1850. A partir de este momento, se producen las siguientes cinco fases decenales.

Un primer salto brusco que se desarrolla rápidamente a causa de la guerra de Crimea.

En el segundo período se produce una cierta estabilidad, con un gran crack financiero en 1876, que determina una contracción económica. Sus efectos fueron paralizantes para la economía agravado por las quiebras bancarias.

La tercera fase es de expansión comercial apoyada por la aplicación del arancel librecambista de 1869. La situación se consolida con la restauración de la Monarquía en el país.

En la cuarta fase se produce una grandísima expansión, con el auge de las exportaciones y la industrialización del país.

El quinto período, de 1890 a 1899 es de contracción, similar a la de todo el Occidente, aunque en el caso de España se agrava con la influencia de la guerra de Cuba y la depreciación de la peseta.

EL LIBERALISMO Y EL TRANSPORTE: ESTADOS UNIDOS Y ESPAÑA

5.3. Los transportes españoles

Hemos visto anteriormente la influencia del liberalismo en el marco político, económico y social del Estado liberal español del siglo XIX. Cerramos el triángulo al considerar a continuación la influencia del liberalismo en el Transporte dentro del marco anterior.

5.3.1. Los caminos

La ausencia de un adecuado sistema de transportes en el interior de España fue una de las causas primordiales del estancamiento político y económico del país durante el siglo XIX.

La recuperación económica que se produce en España en la segunda mitad del siglo XIX, el crecimiento demográfico y el desarrollo urbano, originan una demanda creciente de servicios de transporte para atender a las nuevas actividades económicas.

Era necesario satisfacer la demanda interregional de comercio, y dado el pequeño grado de desarrollo del ferrocarril quedaba como única alternativa la construcción de caminos. La iniciativa estatal se mantuvo al margen de los conflictos políticos y se comienzan a construir carreteras con nuevas técnicas: desmontes, terraplenes, viaductos y nuevos firmes. El ímpetu constructor declina a partir de 1868, pero resurge a partir de la restauración orientándose hacia la construcción de carreteras de enlace.

Todo ello tuvo un firme apoyo por la creación del Cuerpo de Ingenieros de Caminos en 1799, cuyos miembros, animados por ideas progresistas, dirigían todas las obras públicas del Estado.

Se argumenta que la red de caminos en cada una de las dos Castillas era el doble que en Cataluña; pero con los medios de transporte existentes no había otra solución para que los productos textiles catalanes llegaran al agricultor de la Meseta, y para que todos los productos agrícolas del interior pudieran transportarse a los puertos de

la periferia, lo cual contribuyó al desarrollo de la marina mercante que a su vez motiva el enriquecimiento de las zonas del litoral.

5.3.2. Los ferrocarriles

Fue la iniciativa privada, puesta en funcionamiento para la construcción y explotación de ferrocarriles, la que recibió todos los golpes de la inestabilidad política y económica, a la cual también contribuyó.

Con anterioridad a 1844 habían fracasado los intentos para transferir a España la tecnología ferroviaria. Las circunstancias políticas son los constantes enfrentamientos entre moderados y progresistas; las circunstancias económicas corresponden a las del período de contracción.

Empezamos con el período 1844-1855, en el que se inicia la construcción del ferrocarril.

Basada en el informe de los Ingenieros Subercase y Santacruz, se publicó la R.O. de 1844 que establecía tres principios fundamentales: el rescate anticipado de las concesiones, la revisión periódica de tarifas para evitar ganancias exageradas y la fijación del ancho de la vía en seis pies castellanos (1,67 m.).

Nos encontramos en un momento en el cual dominan dentro de las Cortes los moderados; según sus ideas es la legislación que se refiere a las obras que satisfagan necesidades o conveniencias generales. La Administración juega un papel fundamental en su realización, que no debe confiar a la voluntad de la iniciativa privada; para ello debe dar las máximas facilidades administrativas y económicas.

La confusión entre obra pública y servicio público se produce al hablar de la forma de gestionarlo mediante contrato, empresa (cediendo beneficios) o por Administración. La concesión de empresa toma carta de naturaleza constitucional desde entonces.

El particular puede realizar las obras públicas bajo la vigilancia ad-

ministrativa. Este dirigismo estatal repugna a los progresistas. Hay que tener en cuenta que la discusión se centraba sobre las obras y servicios públicos; lo que nadie dudaba, estuviera en el bando que estuviera, era que las actividades económicas distintas de aquellas quedaban en el sector privado a todos los efectos.

La legislación de los moderados no satisfacían a las compañías, que preferían el régimen de concesión a perpetuidad y libertad de tarifas al estilo inglés. Se restablece el sistema de concesiones provisionales a sujetos de "conocido arraigo"; lo que dio lugar a una paralización del ferrocarril motivada por la reventa de concesiones de los especuladores a los que realmente querían construir. A ello hay que añadir los escándalos habidos entre los Ministerios y los constructores y las crisis económicas.

Esta política ministerial compartida por las Cortes fue uno de los motivos que inspiraron al pronunciamiento progresista de 1854, el cual tuvo un reflejo importante en la legislación ferroviaria, que estudiaremos en el período posterior.

Durante este período se concedieron líneas a razón de una media anual de 127 km. y se abrieron solamente con una media de 59 kilómetros por año.

Período 1855-1868:

Las nuevas Cortes de clara influencia progresista aprobaron la ley de 1855 en la que se rectificaba el espíritu de la R.O. de 1844 y se daba a las compañías toda clase de facilidades para la construcción de sus líneas férreas: subvenciones del Estado, provincia o municipio; libre importación de material ferroviario durante el tiempo de construcción de la línea y diez años más; concesión por 99 años y revisión quinquenal de tarifas mediante ley aprobada en Cortes.

El proceso no se interrumpe cuando dominan después los moderados, ya que gobiernan con los progresistas. La construcción de

EL LIBERALISMO Y EL TRANSPORTE: ESTADOS UNIDOS Y ESPAÑA

ferrocarriles tuvo un gran impulso, a lo cual favoreció la situación coyuntural de auge económico y la protección concedida al capital nacional y extranjero. En el trazado se reflejarán las influencias centralistas de los moderados.

Este fue el decenio de las grandes realizaciones; se estructuró la red española con sus grandes compañías: Norte, M.Z.A., Red Catalana, Andaluces y Oeste. Durante este período se concede una media anual de 455 kms. y se abre una media de 374 kms.

Observamos por tanto un gran incremento con respecto al período anterior y se refleja también claramente la influencia de un liberalismo moderado en la construcción de los ferrocarriles, aún más significativo si tenemos en cuenta el crack financiero de 1866 con influencia en los años 67 y 68, que rebaja las cifras medias.

Al llegar al final de este período, los ferrocarriles entran en una situación de colapso motivada en parte por problemas propios; pero en mayor medida por la coyuntura económica general y por los cambios políticos. Se producirá entonces la revolución progresista de 1868.

Como problemas propios de los ferrocarriles podemos citar: que no había un plan ferroviario proporcionado a los recursos existentes, la falta de calidad o insuficiencia en los estudios, la falta de una normativa legal adecuada y el mayor coste de los ferrocarriles españoles en comparación con los europeos, debido a las dificultades del terreno.

Período 1868-1877:

Tras la revolución de septiembre, entran los progresistas en el poder y tratan de establecer unas bases de liberalismo en su sentido más puro que se va a reflejar en el decreto-ley de Bases de 1868.

La concesión como medio de explotación de servicios deja de ser necesaria salvo que se soliciten subvenciones o auxilios, pero la realidad se imponía y la democracia ideológica no podía plasmarse en

una democracia administrativa. Se presentaban los siguientes obstáculos: 1.º) El dominio público, casi nunca el particular es dueño del terreno donde se va a construir y se frena la iniciativa privada ante el derecho social representado por la Administración; 2.º) la expropiación forzosa, para construir las obras públicas es preciso en casi todos los casos la utilización de este medio coactivo y eso no es posible si el Estado así lo declara e interviene en sus trámites; 3.º) la existencia de provincias o municipios obliga a que se sometan a los mismos trámites que los demás cuando se ocupa el dominio público o se precisa expropiar.

Como es fácilmente presumible la lucha interna entre el liberalismo político y la realidad da por vencedora esta última, no obstante el paso es importante pues ponía entre otras cosas de manifiesto como las técnicas utilizadas podían ser fuente de inmoralidad (las subvenciones), propugnando la liberalización de peajes y establecimiento, en fin, unos límites a la intervención estatal.

Las consecuencias de la ley de Bases de 1868 fueron paralizantes para la construcción de los ferrocarriles y sus actividades inducidas; esta situación se mantiene hasta la proclamación de la República en 1873. A partir de este momento se produce una clara recuperación en la construcción de ferrocarriles, que se amplía y consolida después de la restauración monárquica. Hay que anotar que se produjo una rectificación en las ideas liberales a través de la ley de 1870, por la que se autorizó al Gobierno a otorgar la concesión de varias líneas ferroviarias.

Las cifras alcanzadas en este período respecto al anterior, alcanzan sólo un 36 % en concesiones y el 22 % en construcción. La crisis ferroviaria es patente; véamos sus causas analizando las cifras anuales por períodos políticos.

Entre 1869 y 1872 se concedieron una media de 126 km. anuales; la media de las concesiones entre 1873 y 1874 es de 174 km. y entre

1875 y 1877 la media es de 419 km. En esos mismos períodos, los kilómetros construidos son respectivamente 35, 120 y 244 kms. Aparece una relación clara a partir de esas cifras entre el crecimiento de los ferrocarriles y el decrecimiento de las influencias progresistas.

Maticemos, no obstante, esa conclusión, refiriéndonos ahora a la coyuntura económica. Ya dijimos que en este período 1870-1879 se produce una gran expansión a la que contribuyó el liberalismo por la aprobación del arancel de 1869. Esta coyuntura favorable impulsó la construcción de ferrocarriles.

Pero, ¿en qué medida se debe ese impulso a la influencia del cambio político o del económico? No es fácil responder; pero sí podemos señalar que el progresismo que se instaló tras la crisis financiera de 1866 no tuvo tiempo de aprovechar la nueva ola favorable de la economía que se iniciaba en 1870. Llegó a este año desgastado por las influencias de los grupos moderados y sobre todo republicanos. Estos últimos obtuvieron en las elecciones de 1869 la cuarta parte de los escaños y se dedicaron a combatir el régimen político del 68 sin salirse de las normas constitucionales.

A partir de 1877:

La ley general de Obras Públicas de 1877 adoptó, como la constitución bajo cuya vigencia surgió, una vía ecléctica, la concesión se utilizó con amplitud, pero mantenía la intervención privada en las obras y servicios públicos.

A partir de entonces no se producen modificaciones importantes en la legislación. Aparece en cambio una competencia al estilo americano entre las distintas compañías para completar y conectar sus tramos, a lo cual contribuyó que en ese momento los ferrocarriles comenzaron a ser rentables. En este período se duplicó la red existente.

El trazado centralista del ferrocarril, muy de acuerdo con los grupos que tuvieron el poder, permitió durante la segunda mitad del siglo XIX

EL LIBERALISMO Y EL TRANSPORTE: ESTADOS UNIDOS Y ESPAÑA

conectar la periferia con el centro. A pesar de las críticas regionalistas levantadas con ese trazado, fue muy útil cuando a final del siglo se apagó el tráfico marítimo colonial y las zonas ricas de la periferia tuvieron que dirigir todas sus miradas a los mercados del interior.

Seguramente faltó en España la solución de conectar entre sí las redes radiales del ferrocarril, cosa que hicieron en Francia incluso con déficit. Este problema se resolvió de una manera natural en Inglaterra debido a su geografía; los mercados interiores accesibles fácilmente por ferrocarril, fueron un colchón para los productos que se exportaban a través de sus puertos.

Hemos centrado nuestro estudio en el siglo XIX, pero cabe añadir que los problemas propios de las empresas ferroviarias y los debidos a la coyuntura política y económica se mantienen a principios del siglo XX. La experiencia histórica demostró plenamente que era necesario llevar a la iniciativa estatal la construcción del ferrocarril, por su contenido de servicio público, y no a través de un sistema de mercado como se derivaría del liberalismo.

5.3.3. La Marina Mercante

En el comercio exterior y en la Marina Mercante influyó poderosamente el liberalismo a través de sus efectos sobre los aranceles. La Marina Mercante fue no obstante menos influida por los acontecimientos políticos y económicos del siglo XIX, que tuvieron, como hemos visto, mayor repercusión sobre los ferrocarriles.

A partir de 1835 fue la iniciativa privada catalana quien reanudó las relaciones comerciales entre España y las repúblicas del Río de la Plata, lo cual motivó la recuperación del puerto de Barcelona. El comercio marítimo vasco se recupera con posterioridad al arancel moderado de 1841, que también benefició a la industria textil catalana y a los agricultores castellanos. Más favorable al libre-cambio es el arancel de 1849, en desacuerdo con el proteccionismo catalán.

Las influencias progresistas que se van reflejando en esa evolución aperturista de los aranceles, influirían en la postración en que caería la Marina Mercante española en 1858, ya que los veleros nacionales no podían competir con los buques de vapor extranjeros.

Era preciso adaptarse a las nuevas técnicas, lo cual hicieron rápidamente los vascos. Cataluña se moderniza adaptándose al vapor; pero su matrícula de barcos de vela es aún muy importante, a la que se aumenta el tonelaje para disminuir los costes y ser competitiva con el vapor. Esta situación fue un error de la Marina catalana que influyó en su posterior postración.

Durante el bienio progresista se inaugura la época librecambista con el arancel de 1869 y la base quinta, que suprime el derecho diferencial de bandera. Se constituyeron las Juntas de Obras del Puerto de Barcelona en 1869 y la de Bilbao en 1872, y en pocos años adaptaron esos puertos para el tráfico de buques de vapor.

La burguesía catalana, que influyó poderosamente en la restauración de Alfonso XII, consigue que entre las primeras medidas del Gobierno figure la suspensión del artículo 4.º y base quinta del arancel de 1869. Esto no salvó a la Marina catalana, y no perjudicó en cambio al desarrollo de la vasca. Esta se encontraba ya consolidada, pues había contado con la concentración de capitales que exigía la navegación a vapor, la cual se adapta mejor al establecimiento de líneas regulares. Antes de finalizar el siglo las empresas navieras vascas se habían extendido por todo el litoral español.

5.3.4. Consideraciones finales sobre los Transportes en España

Hemos observado la estrecha conexión entre los elementos examinados, lo cual ha puesto de manifiesto el cuadro número 2. A modo de resumen encaminado hacia el objetivo de este estudio podemos formular lo siguiente:

El liberalismo puro nunca se implantó en España, ya que el único momento 1868-69 que arriva al poder, las circunstancias son ya muy adversas para la aplicación de los principios liberales.

Es un triunfo innegable del liberalismo español el haber impulsado la creación de las instituciones y principios del Estado liberal, que adaptadas a las circunstancias históricas han llegado a nuestros días.

Los Transportes se resintieron de la inestabilidad política y evolucionan en la concepción de sus principios de funcionamiento a las fórmulas actuales con clara intervención del Estado. No fue posible una evolución hacia formas liberales, la realidad, como ya pasó en otros países, estaba en contra de la concepción del Transporte funcionando por el puro equilibrio de los principios del mercado con una intervención neutra del Estado.

6. CONCLUSIONES DE LA APLICACION DEL LIBERALISMO EN EL TRANSPORTE

Planteamos ahora el resumen de las ideas expuestas, cuyos esquemas característicos son aplicables al siglo XX con sus circunstancias políticas actuales.

6.1. El orden natural y el orden económico

Podemos hacer alguna referencia de ideas entre esos órdenes pero no una clara correspondencia como pretende establecer el liberalismo. El "homo economicus" es una ficción; con la interacción de egoísmos individuales en competencia no se alcanza el óptimo económico y social para la comunidad. El hombre no se agota en la satisfacción de sus necesidades materiales sino que es también movido por pasiones o ideales.

6.2. La libertad en la economía

El impulso que dio la burguesía liberal a la economía es casi irre-

EL LIBERALISMO Y EL TRANSPORTE: ESTADOS UNIDOS Y ESPAÑA

petible. Solamente se concibe dentro del sistema liberal y en el marco histórico en el que apareció y se desarrolló. No obstante, se superó el propio marco ideológico en el que se basaba el liberalismo, ya que no existió la libertad que preconizaba.

La libertad fue utilizada para defender los intereses de los grupos, lo cual abocó en la concentración empresarial. Como hemos visto en Estados Unidos, la competencia no se produce entre los transportes, sino entre estos y el resto de la economía. Incluso la competencia entablada en la construcción de ferrocarriles entre las distintas empresas, más que a un desarrollo, mejora y baja de precios, llevó a una competencia ruinosa entre las mismas, que dio lugar a la formación de trust ferroviarios, y condujo a la ley Antitrust en Estados Unidos. Es decir, el liberalismo en los Transportes no condujo a lo que su propia ideología preconizaba.

6.3. La intervención del Estado

La neutralidad del Estado fue perjudicial durante la época liberal. Hemos llegado hoy a la conclusión de que es necesaria la intervención del Estado: 1.º) dentro del juego de las fuerzas económicas; 2.º) por la necesidad de salvaguardar el servicio público en ocasiones como la expropiación forzosa, la ordenación del tráfico, contrato de transporte, etcétera; 3.º) también es necesaria la intervención del Estado en la coordinación y ordenación de los distintos medios de transporte, evitación de competencia antieconómica y equiparación de las condiciones de partida de la competencia; 4.º) en el cumplimiento de las obligaciones derivadas de convenios internacionales en materia de navegación, transporte aéreo, ferrocarriles, etc.

El liberalismo mitigado tiene hoy su campo de acción en la Comunidad Económica Europea. A través de la CEMT aparecen tendencias neoliberales en el transporte, que encuentran no obstante dificulta-

des al ser aplicadas en los estados miembros.

6.4. El Estado liberal

Cada vez el liberalismo es absorbido por la democracia, no obstante se siguen respetando las libertades individuales, pero cada vez es mayor la acción global del pueblo en las opciones políticas dentro de los países; la evolución del Estado liberal es el denominado Estado democrático. En los transportes es cada vez mayor la participación pública, sobre todo en los estudios de Planificación.

6.5. Social

En el orden social se ha avanzado gracias al liberalismo; no obstante ha habido una sustitución de clases, los señores feudales y los vasallos han sido sustituidos por la clase de los patronos y la clase de los asalariados. Cada grupo aprovechó la libertad en defensa de sus propios intereses: la libertad, aprovechada por la burguesía liberal produjo el capitalismo, y la libertad aprovechada por el pueblo dio lugar a la formación de las tendencias democráticas, republicanas, a la aparición de los sindicatos y a los partidos políticos que son el medio por el cual el pueblo puede participar en el poder y ser protagonista del mismo.

Fue un fracaso considerar al trabajo como un factor más sujeto a las tensiones de la oferta y de la demanda. Realmente, los salarios son inelásticos a la baja, de ello se encargan los sindicatos que aparecieron precisamente para defender a los trabajadores del paro y de la baja de salarios.

6.6. El ciclo económico

El liberalismo da lugar a una serie de ciclos con auges y depresiones sucesivos. En las depresiones se producía la caída de las empresas y el cierre de los bancos. Esto suce-

día con demasiada rapidez a final de siglo y principios del siglo XX. Aparece entonces una nueva concepción de la economía protagonizada por Keynes que pone un cierre a los principios económicos en que se había inspirado el liberalismo. La planificación estatal interviene en lo sucesivo de una manera más activa dentro del curso de la economía con objeto de oponerse a esa fase cíclica de auge y depresión, a lo cual ayudará la política fiscal en manos del Estado. Precisamente la construcción de ferrocarriles en España se vio muy afectada por las influencias del ciclo económico.

6.7. Desviaciones del Transporte respecto a las características del Mercado Perfecto y Transparente del Sistema Liberal

No se puede regir el Transporte por los principios del mercado perfecto y transparente. Su situación real es la siguiente:

A la infraestructura del Transporte no le podemos aplicar los principios del mercado, ya que la oferta de infraestructura la debe hacer necesariamente el Estado.

Se producen una multiplicidad de mercados de servicios de Transporte, en los que hay una cierta flexibilidad de adaptación de la oferta a la demanda que podría ser el fundamento de las libertades de empresa y producción. No obstante, debido a la característica de servicio de algunos transportes, es necesaria la intervención del Estado concediendo líneas regulares y regulando la oferta.

No puede darse en el transporte la libertad de circulación, ya que es una mercancía de producción y consumo instantáneo. Por otra parte los vehículos quedan vinculados por el contrato de concesión a las líneas correspondientes. Podemos hablar de libertad de circulación en los transportes discrecionales y en los servicios propios.

La libertad de consumo se interpreta en el Transporte como la li-

EL LIBERALISMO Y EL TRANSPORTE: ESTADOS UNIDOS Y ESPAÑA

bertad de elección de los usuarios del modo de Transporte. Ahora bien, ello exigiría la presencia de ofertas alternativas, lo cual no siempre se produce.

Ya nos hemos referido con anterioridad a la situación de la competencia en el Transporte, necesaria para el funcionamiento del mercado en la doctrina liberal, y hemos dicho que en ese sentido no se produce en el Transporte. No es propiamente competencia la existente entre tres modos, las denominadas "competencias especializadas" y las competencias de los mercados internacionales regulados por los Estados miembros.

No existe en el Transporte unidad e independencia del precio ya que no podemos hablar de un precio de uso de infraestructura fijado por el mercado. Esta situación se plantea de forma más heterogénea en los servicios.

Se producen distanciamientos del mercado de transportes respecto a la indiferencia de la mercancía por la existencia de: transportes propios, mercados de clientelas, monopolios.

Finalmente las decisiones de demandantes y ofertantes no se toman con un absoluto conocimiento de las condiciones contractuales y de precios en que se hace la prestación.

Todas esas características de he-

cho a las que ha llegado el mercado del Transporte le separa claramente de los principios del mercado liberal. Concluimos diciendo que no es posible aplicar al Transporte los principios de funcionamiento de la economía en régimen liberal.

6.8. Concepciones actuales sobre el Transporte

En los Estados neoliberales se ha llegado finalmente a concebir el Transporte como un SISTEMA que integra a todos los modos de Transporte, de forma que se logre satisfacer las necesidades al máximo nivel de calidad requerida para cada misión y en cada momento y al mínimo coste para la sociedad. Esto se intenta conseguir naturalmente a partir de un Estado intervencionista y no neutral como pretendía el liberalismo.

En los países socialistas se ha llegado al concepto de red homogénea, que es una visión unitaria del sistema de transporte. Se excluye de su funcionamiento el principio de la competencia, que se sustituye por el de máximo servicio a la comunidad. Esto se consigue adecuando las necesidades de la producción con los servicios de transporte y repartiendo adecuadamente las tareas entre los distintos medios. Esta situación del Transporte exige una adecuada planificación

del mismo por el Estado, lo cual es inherente a las economías socialistas.

7. PUNTOS FINALES

El modelo Permanencia-Cambio está introduciendo actualmente una nueva cuña en las estructuras occidentales. Podemos preguntarnos por el signo de la evolución apoyándonos en este análisis histórico, pero sin caer en la solución simplista de pensar que todo se repite o realizar simplemente una extrapolación del pasado. Ni el sol ni la tierra están nunca en el mismo lugar.

BIBLIOGRAFIA

1. EL TRANSPORTE EN LOS PROGRAMAS Y DOCTRINAS POLÍTICAS. Carlos Roa Rico.
2. MANUAL DE HISTORIA ECONOMICA DE ESPAÑA. Jaime Vicens Vives.
3. DERECHO ADMINISTRATIVO. Antonio García Trevijano.
4. DERECHO POLITICO. Antonio Carro Martínez.
5. LOS TRANSPORTES Y EL ESTANCAMIENTO ECONOMICO DE ESPAÑA. David R. Ringrose.
6. LOS FERROCARRILES Y EL CRECIMIENTO ECONOMICO DE ESTADOS UNIDOS. Robert William Fogel.
7. LAS ETAPAS DEL CRECIMIENTO ECONOMICO. W. W. Rostow.
8. HISTOIRE DES TRANSPORTS. Pierre Rousseau.
9. HISTOIRE DES IDEES POLITIQUES. Marcel Prelot.
10. LA BURGUESIA REVOLUCIONARIA EN ESPAÑA. Miguel Artola.