

El Liberalismo se sale de la Vía (La nueva Ley del Sector Ferroviario)

JOSE RAMON MONTES GONZÁLEZ¹
Madrid (España), enero de 2005.

El liberalismo es una más entre las doctrinas que a lo largo de la Historia de las Sociedades humanas, han pretendido inspirar los principios que rigen en ellas y los valores morales sobre los que tales principios se asientan. En ese decurso histórico cuyo análisis no es de este lugar, hubo, al menos en lo que hoy llamamos Occidente, momentos en los que los comerciantes de todo tipo, configuraban el devenir de los pueblos y de los Estados —a esos periodos con un trazo grueso los podríamos llamar desde este nuestro momento *tiempos economicistas o tiempos liberales* en los que el afán de lucro y de enriquecimiento estaba bien visto y en los que el negocio mercantil era, si no *la única*, sí la actividad más elogiada y la profesión más deseada por los individuos en general.

En uno de estos periodos anteriores al actual, en el siglo XIX, nace el ferrocarril como una de las expresiones genuinas de la llamada Revolución Industrial.

Los muchos años hacen flaquear las memorias tanto individuales como colectivas y así en España vemos al servicio de trenes como algo esencialmente público y estatal, algo esencial e imprescindible que no puede estar en manos de cualquiera que hoy triunfa pero mañana puede fracasar, el tren y la estación son Gobierno y los agentes ferroviarios son algo así como autoridades sectoriales pero con un cierto carisma de mando y organización.

Pero eso no fue siempre así y lo que ahora sucede tiene algo extraño de *vuelta a los orígenes*, orígenes empresariales que dieron nacimiento a algunas de las grandes corruptelas político-financieras del 1800 con personajes como los banqueros judeo-franceses apellidados Pereyre y a habilísimos especuladores, como el famoso José de Salamanca más tarde ennoblecido con el marquesado. Éstos y otros aventureros españoles y extranjeros, movieron los caudales que pusieron en marcha a partir de 1848 el sistema ferroviario español de un modo similar al que caracterizó a países como Francia, Portugal o Italia, con una total presencia de empresas mercantiles, cosa que no coincide con lo ocurrido en naciones como Austria-Hungría, Prusia o Rusia en las que los respectivos Estados dirigieron la implantación de las vías y las estaciones, las compañías solo actuaban en esos países como contratistas del respectivo Gobierno. Nótese que se trataba de sistemas basados en el absolutismo monárquico no liberal que recordaba bastante al llamado Antiguo Régimen anterior a la Revolución Francesa que en lo de servir a la gente tenía en general mucha más conciencia pública que el liberalismo de cualquier época.

Aunque dicen que la Historia se repite, no es exactamente cierto, lo que sucede es que determinados acontecimientos recuerdan vivamente a otros anteriores, aunque no sean los mismos.

Ley y Servicio Público

En el corto periodo de 32 años que median entre el citado 1848 y 1880, se implantó la red ferroviaria española y la sociedad tenía a trenes y estaciones como algo esencial y como uno de los más importantes *adelantos* de los tiempos que corrían. España no era un país realmente industrializado y las locomotoras de vapor constituían una de las principales expresiones de la modernidad decimonónica que percibía la población

El ferrocarril era explotado por empresas mercantiles con capitales franceses y belgas, pero la gente, la prensa y los políticos lo veían como algo más importante que un mero negocio, pues se entendió enseguida su gran importancia estratégico-militar. Por esa razón el sistema ferroviario debería estar sometido a una serie amplia y minuciosa de normas que ponían en manos del gobierno de turno la posibilidad de requisar los servicios y someterlos a especiales regímenes de guerra. Creándose en la década de los sesenta del XIX, el Cuerpo Especial de Zapadores Ferroviarios adscrito al Arma de Ingenieros del Ejército de Tierra integrado por personal adiestrado adecuadamente para hacerse cargo del funcionamiento de la red en todos sus aspectos básicos, destacando por supuesto la conducción y el mantenimiento de trenes.

No se debe olvidar que el ferrocarril jugó un importante papel en las Guerras Carlistas como elemento esencial de transporte de tropas y pertrechos. Siendo lo militar esencialmente una cuestión de Estado, pronto su ambientación rigurosa influyó en los modos de explotación ferroviaria civil, el ferrocarril era intocable y había de ser protegido contra cualquier conducta disfuncional, y en ese marco se promulga la *Ley General de Policía de Ferrocarriles* de 23 de noviembre de 1877, auténtico código de gestión y administración de los servicios ferroviarios y del comportamiento de los viajeros en trenes y estaciones En

¹Geógrafo urbanista miembro de la Plataforma en Defensa del Ferrocarril.

esta norma parece que es el Estado el verdadero sujeto activo del servicio y las compañías concesionarias, meros ejecutores de las directrices gubernamentales. Eran tiempos liberales pero la Restauración canovista daba al Gobierno un matiz bastante autoritario muy vinculado a la idea general del Orden Público que tanta importancia iba a adquirir con posterioridad. Pero el tren, los trenes de viajeros eran junto a la escuela y al hospital la presencia del servicio a los ciudadanos como el servicio militar era la contribución personal de los ciudadanos varones a la defensa de la Comunidad nacional. Escuelas, puertos hospitales y estaciones con sus vías eran la plasmación de lo común de todos por eso eran elementos muy respetados y también muy criticados pues su mal funcionamiento era entendido como un grave deterioro de la armonía social del país.

Lo que hoy vemos es desde luego otra cosa pero tiempo habrá para comentarlo.

Política de Trenes

El siglo XX entró con mucho ruido de máquinas grandes que no corrían mucho pero cuyo rumor llegó, a veces con fuerza a las Cortes o Congreso de los Diputados. La verdad es que hacia 1920 la importancia funcional de los ferrocarriles había crecido en gran medida. Pero no así el negocio de las concesionarias que pedían y no dejaban de pedir ayudas extraordinarias. Estas trifulcas dieron lugar a la denominada *cuestión ferroviaria* que se interrumpió con la Dictadura de Primo de Rivera, acabada la cual se reanudaron en la Segunda República. Todo hacía ver que el viejo equilibrio liberal ya no funcionaba y que el Estado tendría que tomar cartas en el asunto. No se sabe si las empresas huyeron por ruina real o por exceso de expectativas de lucro defraudadas, eso nunca se sabrá, pero ese era el ritmo que llevaban los asuntos ferroviarios en la mayor parte de los países europeos en la década de los treinta del pasado siglo. La Guerra Civil Española y la Segunda Guerra Mundial interrumpieron bruscamente esos procesos que a partir del final de ambos conflictos configuraron en la Europa Occidental la idea general de un ferrocarril público que entre nosotros adquirió el emblemático nombre de RENFE.

La RENFE

Una vez más tren y guerra o el tren en la guerra y la de 1936 no fue precisamente una escaramuza sino una durísima confrontación que destruyó gran parte del patrimonio español entre el que lo ferroviario no podía ser una excepción y desde luego no lo fue.

Pero con una increíble precariedad de medios los técnicos y demás trabajadores del tren hicieron un heroico esfuerzo para que ese sistema entonces único o casi único de movilidad no colapsase. El régimen político era el que era y su dureza también tuvo algo que ver en el esfuerzo. Además es bien sabido que los fascismos, parafascismos o los sistemas autoritarios ultraconservadores tienen, a su modo, un alto concepto del Estado y hasta de lo público como encarnación de la Patria o del Espíritu de la nación incluso hasta del *Volksgeist*, aunque entre nosotros se estuviese lejos de esos altos refinamiento germánicos.

Aquí dos años después del fin de nuestra contienda el 7 de enero de 1941 se promulga la *Ley de Creación de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles* cuya sigla RENFE ha sido el tren sin más, santo y seña de todo cuanto oliese a vías locomotoras vagones horarios o retrasos, la RENFE *pobre saco de los golpes* a la que el franquismo permitía criticar como válvula de escape a la censura total que reinaba en aquel país tan triste y dividido.

La ley de 1941 es una norma intervencionista que considera al ferrocarril como el modo esencial y primario de transporte terrestre, que debe ser tratado como un elemento esencial de la vida nacional, y cuya gestión corresponde al Estado, propietario y titular de todos los derechos y obligado a todos los deberes. La red se adscribió al Ministerio de Obras Públicas pues entre nosotros nunca arraigó hasta después de la Transición la figura europea del Ministerio de Transportes.

En 1947 se promulgó una ley de transportes terrestres que regulaba la actividad de la carretera y que sometía a ésta a las prioridades del tren. La carretera era algo secundario que completaba, tanto en viajeros como en mercancías todo lo que el ferrocarril no llegase a cubrir. Tanto era así la cosa que se inventó la curiosa figura del llamado *canon de coincidencia* en virtud de la cual los adjudicatarios de una concesión administrativa de línea regular de transporte de viajero por carretera, si el itinerario de dicha línea *coincidía* con el de un recorrido ferroviario, debían abonar al ferrocarril unas determinadas cantidades fijadas anualmente como compensación por los viajeros que *le quitaban al tren*. No puede haber una manifestación más potente de apoyo al ferrocarril, ya se ve bien claro que los tiempos eran otros y las prioridades políticas también.

Entre 1950 y 1960 se procedió a grandes acciones de modernización principalmente basadas en la electrificación de importantes tramos de la red como los comprendidos entre León y Gijón, León y Ponferrada, Alcázar de San Juan y Córdoba o Bilbao y Miranda de Ebro, y algunos más de menor relevancia.

Es decir, que en el modesto marco de posibilidades de la época, se procuraba mejorar los servicios ferroviarios. (Elemento destacado fue la inauguración de la nueva línea o acceso sur a Galicia entre Medina del Campo, Zamora, Orense y La Coruña, acontecimiento realizado en 1957.)

Pero 1959 trajo el Plan de Estabilización y la llegada al gobierno del primer gran equipo de ministros de la doctrina económica liberal, que trajeron de la mano el llamado *Informe del Banco Mundial* que en 1962 ordena la potenciación de la carretera y la paulatina disminución de las pretendidas *rigideces* del ferrocarril público estatal. Ese Documento de factura estadounidense abrió la puerta de la marginación del tren y del posterior cierre de las líneas no rentables que culminó en el aciago 1985 con la clausura de más de 4.000 kilómetros de la red nacional ferroviaria.

A lo peor el tren se iba simplemente a cerrar, pero surgió eso del medio ambiente y salió a la luz la *alta velocidad* y lo que estaba agonizando resucitó con fuerza, pero esa resurrección cuasi milagrosa tiene sus pegos y sus problemas.

Los Nuevos Tiempos

El Gobierno que cerró los 4.000 kilómetros sacó la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres que en este mundo acelerado de siglas y de anagramas se quedó con el extraño término de *la LOTT* nacida pulcramente el día 30 de julio de 1987, se trata de un esfuerzo en algunos aspectos meritorio por abordar en un texto único el complejo entramado del derecho español, el transporte de los modos terrestres: ferrocarril y carretera, pues el mar y el aire son otros mundos.

El ferrocarril es entendido como un todo armónico e integrado cuyo elemento fundamental es la llamada *red básica integrada* que se ve como un patrimonio destinado a la prestación de servicios públicos, un conjunto de vía y vehículos gestionados por la ya añeja RENFE a la que aún nadie pone en cuestión. Son momentos de repliegue pues el liberalismo hace énfasis en la libertad y la propiedad unidas al espíritu empresarial que resaltan con más fuerza en camiones y autopistas que en las anticuada vías férreas, signo del mundo comunista del otro lado del telón ya a punto de caer, esta LOTT se preocupa de las cercanías de las grandes ciudades y se mueve en unas preocupaciones por la movilidad de grandes masas que presentaba un cuadro de ansiedad social en muchas ciudades como Madrid, Barcelona o Valencia. Por eso el Estado se tomó en serio algunos entornos con planes especiales de cercanías ferroviarias como fue el caso de la propia Madrid cuyos sistemas de transporte colectivo fueron abordados mediante un cierto dibujo de situación al que la prensa del *régimen* bautizó pronto como *Plan Felipe*. Y el 20 de abril del año de todos los descubrimientos, el tremendo 1992, empezó a circular desde Madrid hasta Sevilla el Tren de Alta Velocidad la *Alta Velocidad Española* que abrevió su largo nombre con eso del AVE que es hoy el nuevo símbolo del tren entendido como modernidad y futuro, el tren del futuro aunque esté en el más riguroso presente y tenga ya un relativamente largo pasado de casi catorce años.

Con el resplandor plateado del AVE corriendo por los campos de La Mancha y por los valles de la Sierra Morena, junto al éxito social de algunas de las grandes actuaciones de cercanías se entra en un tiempo en el que el ferrocarril no puede ser abandonado como lo fue en los años ochenta del siglo anterior, la población ha redescubierto el tren y las fuerzas políticas conocen los inaceptables costos electorales que tendría para ellas un conjunto de actitudes excesivamente antiferroviarias.

El que pudiera llamarse *momento bruselense* ha estallado y nadie, tampoco el mundo del tren, pueden sustraerse a esta ola tal vez más grande y profunda que la política pues parece ser una ola cultural o de valores en la que se ven arrastrados hacia el olvido los principios que amparaban a las gentes desde hace muchos años o quizás siglos cuando la Economía lo es todo, el pensamiento clarividente de Thomas Hobbes aparece con toda su nitidez y de la guerra de todos contra todos en el campo sin reglas de la libertad de los adoradores de ésta, habrá necesariamente que ir hacia algún otro lugar menos inhóspito.

En el pequeño y sectorial campo de los transportes sobre la vía férrea, la ola liberal aparece por medio de la llamada Directiva 440/1991, que pretende implantar los sagrados principios de la competencia en esta actividad. Los Estados intervienen en demasía y hay una enormidad de condicionamientos dimanantes de las obligaciones de servicio público que pesan sobre los operadores ferroviarios e impidiendo que su quehacer sea comercialmente lucrativo. Da lo mismo, al menos de momento, que el dueño de las explotaciones sea un Estado o un grupo de particulares como en el siglo XIX, lo que han de hacer es un negocio como otro cualquiera y para eso hay que efectuar muchas transformaciones que si tienen lugar en su totalidad como está previsto, harán surgir un tren distinto al que se ha conocido en estas tierras europeas desde antes de la Primera Gran Guerra.

Aunque no sea de este lugar es oportuno aludir aunque sea de pasada una vez más a aquel Informe del Banco Mundial que imponía el trasvase de muchos de los flujos de mercancías desde el obsoleto tren a la moderna carretera, con tales doctrinas España transporta en camiones el 93% de sus mercancías quedando el exiguo 7% para el viejo tren, pero resulta que en los Estados Unidos los largos trenes lentos

y potentes acarrear más del 50% del total de las mercancías que mueve ese país, parece ser que aconsejan a los demás con recetas que a sí mismos no se aplican... ¿Por qué será?

Tras esa Directiva vino el cambio de gobierno en las elecciones de 1996.

El segundo mandato del Partido Popular bajo el mando del ministro Álvarez Cascos, tuvo un cierto tinte de mayor interés por los asuntos del ferrocarril, con independencia del juicio que este sesgo merezca, pero es el caso que en el llamado Plan de Infraestructuras 2000-2007, aparecen consignadas muchas líneas todas ellas de alta velocidad y que en varios de los Presupuestos Generales del Estado de ese periodo aparece formulado el curioso compromiso del Gobierno de lograr que todas las capitales españolas de provincia quedasen a cuatro horas de viaje en tren de Madrid y a cinco de Barcelona. Incluso las partidas presupuestarias asignadas al ferrocarril se habían aproximando algo más que antes a lo asignado a las carreteras entendidas como el *modo universal*, pero ya, al parecer un poquito menos universal.

Junto a este devenir el Ministro de Fomento emprendió al final del periodo legislativo, la elaboración de un Proyecto de Ley para el sector ferroviario que según la moda lingüística actual adopta el nombre de la materia tratada no en sí misma sino entendida como parte —sector— del sistema económico. Esa norma se discutió en el Parlamento y la mayoría absoluta la aprobó el 17 de noviembre de 2003 cerrando prácticamente la legislatura.

Las elecciones del 14 de marzo de 2004, dieron el resultado que todos los españoles conocen de sobra, pero ocurre que en lo que respecta al ferrocarril el deseado cambio político no se produjo. Si la denostada Ley de Calidad de la Educación fue inmediatamente derogada la Ley ferroviaria no corrió la misma suerte. Aunque la relevancia social de ambas normas es diferente, consta en los Diarios de Sesiones que el actual partido de Gobierno se opuso al Proyecto y alguna Comunidad Autónoma gobernada por esa fuerza política, planteó incluso un recurso de inconstitucionalidad. Sin embargo el nuevo equipo salvó el texto de su adversario en su integridad, tal vez en esa conocida línea de pensamiento que viene a decir que en varias materias incluidas las de Política Exterior y Guerra, se pueden hacer cambios pero en eso que viene a llamarse área económica, la identidad entre estos tirios y esos troyanos es total, dentro de la ortodoxia liberal naturalmente, pues cualquier otra posición alteraría las expectativas del mercado y pondría en entredicho ese factor psicológico tan esencial que es la *confianza*.

Ante argumentaciones tan contundentes y contando con los consabidos movimientos y posicionamientos de esos que elegantemente se llaman *sectores afectados*, la ley tras una moratoria meramente formal ha entrado en vigor con fecha 1 de enero del recién estrenado 2005.

La Nueva Ley Vieja

La ley de 17 de noviembre de 2003, del Sector Ferroviario, es una norma perteneciente al denominado derecho administrativo especial que se ocupa de las competencias y responsabilidades de las distintas administraciones públicas en las actividades específicas que tienen lugar en el territorio del Estado. Su artículo primero expresa que «el objeto de esta ley es la regulación, en el ámbito de competencias del Estado, de las infraestructuras ferroviarias y de la prestación de servicios de transporte ferroviario y otros adicionales, complementarias o auxiliares sobre aquellas.»

Se trata de una norma limitada a las competencias de la administración central que deja, al menos sobre el papel, de su poder las actuaciones de las Comunidades Autónomas y de las administraciones locales, aunque más tarde se verá que ese respeto interadministrativo es menos serio de lo que aparece en el texto.

Las infraestructuras se regulan de modo más explícito pues son las verdaderas competencias que se reserva el Estado, mientras que los servicios son cuestión más compleja en la que se dará protagonismo a esos actores tan buscados que aparecerán reiteradamente y que no son otros que las denominadas *empresas ferroviarias*.

Como todo texto legal, se abre con la preceptiva Exposición de Motivos que justifica la oportunidad de la ley y expone sus fundamentos partiendo de un elogio del ferrocarril como modo de transporte por causas medioambientales, energéticas y de seguridad de funcionamiento prosiguiendo con las argumentaciones propiamente doctrinales del pensamiento liberal en cuyo centro está la introducción de la competencia, lógicamente de mercado y las palabras sacrales de *competencia, transparencia y no discriminación* que proceden del vocabulario de la Unión Europea y que aparecen como el fin último de entre los queridos por el legislador, que considera que todo debe estar sometido a esos enunciados y por tanto el ferrocarril también, de un modo que podríamos entender como una especie de espíritu constitucional.

Esa Exposición de Motivos hace larga referencia a la integración de nuestro Derecho en el *acervo comunitario* al que se ha de ir obligatoriamente ajustando, por lo que se citan las Directivas que se han ido dictando desde Bruselas a partir de 1991 en las que se impone un claro y determinado modelo de ferrocarril que debe ser el adoptado por todos y cada uno de los Estados miembros de la UE.

También se enuncian las partes de la LOTT de 1987 que resultan derogadas y, lógicamente son todas aquellas que regulan el ferrocarril que en aquel texto era tratado todavía con bastantes contenidos de servicio público y de competencias directas del Estado, cosa muy diferente al espíritu de esta ley.

Es muy conveniente exponer cuales son de un modo claro y ordenado los fines que persigue el legislador y para ello nada mejor que su propia voz que aparece en el minucioso artículo segundo que dice:

SON FINES DE ESTA LEY LOS SIGUIENTES

- A- Garantizar un sistema común de transporte ferroviario en el territorio del Estado.
- B- Mantener la unidad de mercado en todo el territorio español conforme al artículo 139.2 de la Constitución.
- C- Satisfacer las necesidades de la sociedad con el máximo grado de eficacia.
- D- Facilitar el desarrollo de la política europea común de transporte ferroviario favoreciendo la intercomunicación y la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios y la intermodalidad de los servicios.
- E- Determinar las pautas para coordinar las actuaciones de los distintos órganos y Administraciones Públicas con competencias en materia de transporte en cuanto puedan incidir en el sector ferroviario.
- F- Separar el régimen jurídico aplicable a las infraestructuras ferroviarias del de los servicios que sobre ellas se prestan.
- G- Prever un sistema de otorgamiento de licencias que permita el acceso al mercado de las empresas ferroviarias.
- H- Regular dentro del ámbito de la competencia estatal el acceso a las infraestructuras ferroviarias mediante un procedimiento para la adjudicación de capacidad basado en los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.
- I- Promover las condiciones de competencia en la prestación de los servicios ferroviarios de acuerdo con lo establecido en ella con respecto a los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.
- J- Establecer los criterios para que la prestación de los servicios ferroviarios se realice con eficacia, continuidad y en condiciones idóneas de seguridad.
- K- Promover y regular la construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias y el desarrollo de nuevos servicios de competencia estatal e impulsar la cohesión territorial, económica y social.
- L- Asegurar la eficiencia del sistema ferroviario estatal mediante una adecuada utilización de los recursos disponibles.
- M- Proteger los intereses de los usuarios con atención especial a las personas con discapacidad o con movilidad reducida garantizando sus derechos al acceso a los servicios de transporte en adecuadas condiciones de calidad y a la elección de la empresa que los preste.
- N- Determinar los órganos que integran la Administración ferroviaria del Estado y su régimen jurídico.

Tenemos ante nosotros el enunciado que el articulado desarrolla pormenorizadamente, ya se puede atisbar a donde van los propósitos políticos en los que de algún modo similar al del viejo siglo XIX se mezclan el liberalismo y el autoritarismo centralista pues se ve cuantas veces se encuentra el término *estatal* y la *competencia del estado* la norma recela de otros niveles de la Administración aunque según las mejores interpretaciones de la Constitución española todo es Estado y por tanto debería decirse Administración Central, pero los redactores materiales del texto y el Gobierno que los daba cobertura política, saben muy bien que ese enunciado de Central no se puede utilizar so pena de cosechar un rechazo generalizado en los ámbitos autonómicos y el subsiguiente planteamiento de los temidos recursos de inconstitucionalidad de los que los Gobiernos guardan desagradables recuerdos.

También está ese principio inamovible de la separación de los regímenes jurídicos de las infraestructuras y de los servicios a prestar sobre o en ellas. Este complicado asunto ha dado lugar a tomas de posición diferentes y hasta opuestas entre los países pues Francia o Bélgica tratan de sortear esta idea de base inglesa y mantener la unidad o unicidad de lo ferroviario considerado como un todo capaz de prestar servicios a la sociedad. Pero el deseo liberal se concretiza en que los privados entren en la gestión ferroviaria pero los Gobiernos no renunciaban a desprenderse de su control sobre un elemento vital para el funcionamiento de los Estados se buscó una solución de compromiso muy típica de la ya larga vida de eso que un día dimos en llamar *mercado común* que es el único nombre que cuadra bien a esta enorme institución centrada en Bruselas. Los gobiernos controlarán lo fijo como los dueños de la carretera y en esa carretera con vías las muy deseadas *empresas ferroviarias* harán, si es que lo hacen correr sus trenes lo que al fin y a la postre, al menos en España no es tan nuevo pues cualquiera que haya seguido los asuntos del tren en este país recordará los trenes frutero gestionados por *TRANSFESA*, los trenes de camas con aquello de los *Grandes Expresos Europeos* que daba risa pero desde luego no era de la vieja RENFE como tampoco lo fue durante muchos años el tren TALGO que pertenecía a *Patentes TALGO*.

Ya se verá con el tiempo si las grandes fuerzas del transporte de viajeros por carretera entran en la aventura de montar servicios regulares de trenes de largo recorrido o de cercanías. El asunto del transporte de mercancías tan esencial para el futuro del ferrocarril, es asunto diferente pues es una cuestión en la que no se plantean directamente las difíciles cuestiones derivadas de las obligaciones de servicio público, típicas de la explotación de trenes de viajeros.

El Tiempo Dirá

El ferrocarril es cada vez más rápido pero la complejidad de su gestión hace que ésta sea necesariamente larga en el tiempo, en los grandes temas ferroviarios esos famosos cuatro años de cada legislatura son muy cortos pues las obras nuevas y las grandes actuaciones exigen periodos prolongados que se compadecen mal con los prisas de las sucesivas campañas.

El servicio y el Derecho Públicos son el camino de una acción seria que vaya más allá de las prisas mercantiles de los empresarios y de las ansiedades publicitarias de las distintas fuerzas políticas de estas democracias televisadas. Esta nueva vieja ley debería ser simplemente derogada pero mientras eso no ocurra la presión social deberá ejercerse sobre los responsables para que el ferrocarril siga prestando sus buenos servicios a los ciudadanos poniendo a su disposición todas y cada una de las cualidades que la propia ley le reconoce pero que con sus criterios economicistas nunca se materializará.