

RAUL GONZALEZ MELLA

LOS MEDIOS DE TRANSPORTE EN INGLATERRA DURANTE EL EL SIGLO XVIII

Las necesidades de transporte. — Durante siglos, Inglaterra no necesitó desarrollar una vasta política de mejoramiento en la vialidad de su territorio metropolitano: la vida económica era estrictamente local. El tráfico era escaso, bastaba la circulación de “Acémilas” y viandantes. Las cargas demasiado voluminosas circulaban mediante el sistema natural de las vías fluviales. Pero, en el siglo XVIII estos recursos se hacen de pronto insuficientes: el crecimiento extraordinario de algunas ciudades industrializadas requirió, el transporte de ingentes cantidades de alimentos, materiales de construcción, materias primas, etc.; al mismo tiempo los productos elaborados necesitaban mercados expeditos donde poder entrar en circulación. Poco a poco se hace más insostenible esta situación, es inevitable una revolución en los transportes que es paralela más o menos con la Revolución de la Industria.

El desarrollo adquirido por dos industrias capitales en el progreso de las potencias industriales: el hierro y el carbón, hace que Inglaterra extienda poco a poco la esfera de influencia de su capacidad económica, ya no le basta el mercado interno, sus producciones exigen la apertura de nuevos mercados.

I — Ambición nacional por el poder marítimo: — Desde el siglo XVI se estaba exaltando un espíritu nacional en muchos países de Europa; este movimiento es especialmente vigoroso en Inglaterra, donde las condiciones físicas determinaban en parte las ambiciones de sus habitantes. En la época en que los sentimientos populares, de alguna manera, se identifican con el pensamiento político de los gobernantes. La idea central era el **dominio del mar**. Cuando en el siglo XVII, fué posible tomar medidas ofensivas contra los holandeses y otros poderes, el barco probó ser el arma más efectiva. El poder marítimo que en un principio fué estimulado como la condición necesaria para la libertad política, fué desarrollando más tarde de modo consciente para asegurar el dominio de los mares y como un medio de expansión para crear un imperio de ultramar.

Los hombres de Estado responsables de efectuar esta aspiración popular, prestaron gran atención al mejoramiento de la Armada, y para ello se empeñaron en el desarrollo de los siguientes puntos:

1. Creación de la Marina Mercante; y
2. Estimular las actividades pesqueras, tomando en cuenta la excelente escuela de marina que constituyen;
3. Aumentar la dotación de materiales necesarios para la construcción de barcos.

II. — El Acta de Navegación: — Fué una de las medidas drásticas tomadas por los ingleses del siglo XVII (1651) para poner un dique definitivo a la preponderancia holandesa. Su texto, conocido universalmente, es un rudo golpe para la marina holandesa. Más tarde fué completada en sus disposiciones por Otra Acta (1660).

III. — El transporte marítimo: — Sobre el mar, vía natural de las relaciones comerciales entre los pueblos, camino muy poco conocido por el hombre, se lanza a fines del siglo XVIII un vehículo insignificante que luego habrá de adquirir una importancia destacadísima: la embarcación a vela.

El descubrimiento de la brújula, nervio de todo el progreso en esta zona vital, tiene una destacada influencia en el mejoramiento de las embarcaciones.

El movimiento del progreso marítimo salió de Francia, y luego ganó todos los países europeos. Pasó también a Inglaterra, que muy pronto se coloca a la cabeza de los adelantos en la materia.

En la ruta del progreso había dos grandes problemas: Cómo aumentar la velocidad y cómo aumentar el tonelaje de las embarcaciones. Estos eran los grandes problemas que debían resolver los constructores de barcos. Hábiles ingenieros se ponen en trabajo (Bouguer "Tratado del Navío", aparecido en 1746). El único motor utilizable en esta época era la fuerza del viento. Había que cuidar del aprovechamiento de este elemento. Los barcos llevan sobre sí una montaña de tela, la que compromete seriamente la estabilidad; es preciso, pues, dar una forma plana a los navíos para asegurar el equilibrio. Así conspiran estos factores en contra de la capacidad de transporte. Pese a todos estos obstáculos Inglaterra, en el año 1800 contaba con una flota compuesta de 11.487 unidades con un desplazamiento de 1.467 000 toneladas de 2.000 libras (1). Pero, aun la industria de los transportes marítimos estaba sólo en su infancia!

Las comunicaciones interiores: — El aumento de la demanda de carbón, utilizado como combustible, el desarrollo de la industria metalúrgica, principalmente del hierro, constituyen los motivos directos de las primeras medidas para mejorar las comunicaciones con el "hinterland".

I. — Ríos y canales: — En el interior de los países, los cursos de agua, "los caminos que marchan", han significado en todo tiempo para sus ribereños vías naturales a lo largo de las cuales concentran la actividad económica. De aquí, entonces, que haya sido la vía fluvial la que primero preocupó a las autoridades inglesas. No siempre los ríos son navegables, están sujetos a variaciones de todo estilo y manera; pero su utilidad es grande, hay que buscar, pues, su mejoramiento. Se crean entonces los sistemas conjuntos de ríos, unidos por canales, todos los cuales se complementan para activar la circulación. En Inglaterra hubo también, lo que podríamos llamar "el precursor de la navegación fluvial", tal fué el Duque de Bridgewater, quien, asesorado por James Brindley emprendió la construcción del primer gran canal inglés The Bridgewater Canal (1760), que unía las minas de carbón del distrito de Worsley con las usinas de Manchester. Poco después el canal se extiende hasta Liverpool; (esto significa un gran adelanto, se rompe en forma definitiva con el aislamiento de las regiones interiores). El ejemplo de Bridgewater fué seguido por otros entusiastas, y Albión se cubre de una red de canales que facilitarían enormemente el desarrollo de los centros industriales: Staffordshire, Leeds, Birmingham, etc.

II. — La vía terrestre: — "Jamás he visto peores caminos que los de este malhadado país" (2).

En el siglo XVI los únicos verdaderos "caminos" eran las calles de los centros poblados. Los demás, apenas si eran senderos de caballerías y peregrinos. En el siglo XVIII, el gobierno inglés adopta la política del "Laissez faire", en contraste con la actitud mercantilista de la época de los Tudor. Así el mantenimiento y la mejora de los caminos fué abandonado a empresas particulares, (grupos de individuos que se asocian para explotar regiones determinadas de las rutas camineras de Inglaterra). Estas asociaciones eran las Turnpike Trusts y estaban debidamente autorizadas por el Parlamento. La primera de estas organizaciones fué establecida en 1663.

Esta clase de asociaciones no fué de grandes beneficios: las mejoras eran sólo parciales, el enorme número de las compañías creaba la anarquía, los peajes cobrados eran antojadizos y, por lo tanto, resistidos hasta con la fuerza de las armas (el más serio de estos motines ocurrió en Bristol en 1749). Pese a todos sus defectos, los Turnpikes estimularon la creación de nuevas rutas, y el mejoramiento de los vehículos. En 1784 Palmer estableció el sistema de "diligencias" que desarrollaban una velocidad de 12 millas por hora.

Después de 1760, el progreso caminero se vió considerablemente acelerado con la intervención de grandes ingenieros especialistas: Thomas Telford y John Macadam. Este último hizo de los caminos la pasión de toda su vida: dedicó gran parte de su

(1) B. Nogaró et W. Oualid "L'Evolution du commerce, du crédit et des transports depuis cent cinquante ans".

(2) Arthur Young "Southern Tour".

tiempo a perfeccionar el sistema que posteriormente se ha hecho de uso general. Sobre una fundacin elástica se coloca una mezcla de gravilla, piedra y arcilla. El término "macadamizado" es universalmente conocido. En 1827, Macadam es nombrado Inspector General de caminos de Gran Bretaña.

La llegada de la era de la movilización motorizada reavivó el problema de los caminos, poco a poco han ido progresando hasta constituir las magníficas vías que hoy son.

Siempre ha sido un problema para los constructores de caminos allanar las dificultades de la ruta, y para ello se ha recurrido a la construcción de puentes. De los viejos puentes ingleses podemos recordar, Croyland Bridge y Dartmoor Bridge.

A fines del siglo XVIII se destacan como constructores los ingenieros Telford y Rennie. Levantan en 1817 el Puente de Waterloo, más tarde el Menis Surfern Bridge.

Conclusión: — Lamentamos no disponer de espacio suficiente como para dar una idea más racional de la importancia de los transportes y las vías en el desarrollo industrial inglés. Pero, consideramos, que con lo dicho se puede apreciar la estrecha relación que existió en estos fenómenos; como decíamos al comenzar, la Revolución de la Industria acarrea la Revolución en el Transporte.

Son fenómenos en perpetua coexistencia.

OBRAS CONSULTADAS

W. Cunningham "The Growth of English Industry and Commerce in Modern Times" (Biblioteca de Historia Universal del Inst. Pedag).

W. Cunningham "The Progress of Capitalism in England" (Bibliot. de Historia Universal del Inst. Pedagógico).

B. Nogaro y W. Oualid "L'Evolution du Commerce, du crédit et des transports depuis cent cinquante ans" (id. id.).

W. Sombart "El Capitalismo moderno", (id. id.).

L. Mumford "Technics and Civilization, (id. id.).

D. W. Roberts "An Outline of the Economic History of England". (Biblioteca Nacional de Chile, Sección Fondo General.

Santiago, 26 de Octubre de 1945.