

**“Des réformes à opérer dans l'exploitation des chemins de fer...”,
una fuente para el estudio del ferrocarril en el pensamiento de
Pierre Joseph Proudhon**

“Des réformes à opérer dans l'exploitation des chemins de fer...”, a
source for the study of railway in the thought of Pierre Joseph
Proudhon

Francisco Polo Muriel
Museo del Ferrocarril de Madrid

Resumen

La obra de Pierre Joseph Proudhon *Des réformes à opérer dans l'exploitation des chemins de fer, et des conséquences qui peuvent en résulter, soit pour l'augmentation du revenu des compagnies, soit pour l'abaissement des prix de transport, l'organisation de l'industrie voiturrière, et la constitution économique de la société*, publicada en 1855, constituye una fuente de sumo interés para conocer la visión que este pensador tenía sobre este nuevo modo de transporte y sobre las consecuencias que el mismo podría tener para el conjunto de la economía y la sociedad de la época. Con este artículo se pretende presentar un análisis contextualizado de dicha fuente, procurando extraer las principales reflexiones desarrolladas por Proudhon en relación con el ferrocarril, dentro de su ideario económico y social.

Palabras clave: Ferrocarril, Sistema de Transportes, Compañías Ferroviarias, Pensamiento Económico, Socialismo, Francia.

Códigos JEL: N73, P12, R4, M2

Abstract

The book of Pierre Joseph Proudhon *Des réformes à opérer dans l'exploitation des chemins de fer, et des conséquences qui peuvent en résulter, soit pour l'augmentation du revenu des compagnies, soit pour l'abaissement des prix de transport, l'organisation de l'industrie voiturrière, et la constitution économique de la société*, published in 1855, constitutes a source of great interest to know the vision that this thinker had on this new mode of transport and on the consequences that it could have for the set of the economy and society of the time. This paper intends to present a contextualized analysis of this source, trying to extract the main reflections developed by Proudhon in relation to the railroad, within its economic and social ideals.

Keywords: Railway, Transport Systems, Railway Companies, Economic Thought, Socialism, France.

JEL Codes: N73, P12, R4, M2

“Des réformes à opérer dans l'exploitation des chemins de fer...”, una fuente para el estudio del ferrocarril en el pensamiento de Pierre Joseph Proudhon

[Fecha de recepción del original: 15/1/2019; versión definitiva: 1/10/2019]

Francisco Polo Muriel[¶]
Museo del Ferrocarril de Madrid

1. Introducción

La irrupción del ferrocarril durante la primera mitad del siglo XIX tuvo una relevante repercusión en el pensamiento filosófico, político, económico y social de la época. La nueva era protagonizada por el maquinismo industrial impulsará la reflexión en torno a las consecuencias que, previsiblemente, podría deparar el progreso tecnológico para el conjunto de la sociedad. Como afirma Jarrige, “los socialistas, como los economistas liberales y los representantes de las ciencias morales y políticas, no cesaron de interrogarse sobre los orígenes y los efectos de estas transformaciones”¹. Esta nueva era industrial encontrará, tanto en la evolución tecnológica de todos los modos de transporte hasta ese momento conocidos, como en la incorporación al escenario económico del ferrocarril, los mejores apoyos con los que alcanzar una profunda y continuada transformación, que se tornaría en un sostenido crecimiento económico en el largo plazo.

[¶] Contacto: fpolomuriel@ffe.es Museo del Ferrocarril de Madrid, Paseo de las Delicias, 61, 28045, Madrid.

¹ Jarrige (2016).

Francia será el Estado que quizá mejor represente ese escenario de reflexión en torno al ferrocarril y en donde se pueden encontrar las visiones más contrapuestas, que van desde el optimismo del pensamiento saint-simoniano al alarmismo y escepticismo del fourierismo². En este contexto e influenciado por esos ejercicios de reflexión que le precedieron, se inscribe la obra del pensador francés Pierre Joseph Proudhon (Besançon, 1809-París, 1865) titulada *Des réformes à opérer dans l'exploitation des chemins de fer, et des conséquences qui peuvent en résulter, soit pour l'augmentation du revenu des compagnies, soit pour l'abaissement des prix de transport, l'organisation de l'industrie voiturière, et la constitution économique de la société*, publicada en 1855, en plena madurez ideológica y tras haberse curtido en diferentes escenarios ideológicos, políticos y económicos.

Este artículo pretende mostrar un ejercicio de análisis contextualizado de la citada obra de Pierre Joseph Proudhon. Para ello expondremos las principales ideas que se plasman en la misma y, en la medida de lo posible, intentaremos incardinarlas dentro de su pensamiento económico y social.

2. La obra dentro de la trayectoria vital de Pierre Joseph Proudhon

A lo largo de su vida, Pierre Joseph Proudhon dedicó dos textos a analizar el impacto del ferrocarril en el sistema de transportes y en el conjunto de las transformaciones socioeconómicas que se estaban produciendo durante la primera mitad del siglo XIX³. El primero de ellos se titula *De la concurrencia entre los ferrocarriles y las vías navegables* (1845)⁴ y el segundo, el que nos ocupa, *De las reformas a operar en los ferrocarriles...* (1855)⁵. Aunque estas dos obras podrían calificarse como menores dentro de la extensa producción bibliográfica de Proudhon, para su contextualización, consideramos interesante tener en cuenta la trayectoria vital del autor con anterioridad a su publicación.

Como ya hemos indicado en la introducción, a la altura de la primera mitad de la década de 1850 Proudhon contaba ya con una importante obra intelectual y un relevante bagaje de experiencias profesionales y políticas. Nacido en 1809 en el seno de una humilde familia obrera de Besançon, tuvo que abandonar sus estudios a los dieciséis años para dedicarse por entero a ayudar económicamente a su familia⁶. A esa edad comenzó a trabajar como tipógrafo en una imprenta de su localidad. Al cerrar

² Ribeill (2016)

³ Damien (2004)

⁴ Proudhon (1848)

⁵ Proudhon (1846)

⁶ Notas biográficas tomadas de la página web de la Agrupación de profesionales del Partido Comunista de Madrid http://www.profesionalespcm.org/_php/MuestraArticulo2.php?id=1725 <Consultada el 16 de mayo de 2017>.

la misma se vio obligado a buscar empleo por diversas ciudades de Francia hasta que, finalmente, unos amigos de colegio, los hermanos Gauthier, abrirían una imprenta en donde trabajaría durante varios años, iniciándose así una relación profesional con dicha familia que perduraría en el tiempo. Será durante este período en la imprenta de los Gauthier cuando Proudhon retomó sus estudios y escribió su primer ensayo, titulado *Investigaciones sobre las categorías gramaticales*, que presentó al Instituto de Ciencias Morales y Políticas en 1836, con vistas a la obtención del premio Volney. Tras finalizar sus estudios de Bachillerato en Besançon a la edad de 29 años, fue becado por la academia de su localidad natal, lo que le permitió iniciar estudios en París en el año 1838, concretamente en el Colegio de Francia y en la Escuela de Artes y Oficios. Fue durante esta etapa cuando salieron a la luz obras como *¿Qué es la propiedad?* (1840) a la que Marx elogió en la prensa alemana y años más tarde en su obra *La Sagrada Familia* (1845), calificando el análisis que hizo Proudhon sobre la propiedad como el primer estudio científico sobre esta materia⁷. Sin embargo, tanto esta obra como otras que le sucedieron, *Primera y Segunda Memoria y Advertencia a los propietarios* (1841 y 1842 respectivamente), tuvieron como consecuencia la retirada de la beca que disfrutaba y le acarreó varias denuncias contra él en los tribunales. Sin recursos, en 1843 encontró una tabla de salvación en la familia Gauthier, concretamente en la empresa que había fundado la misma, dedicada al transporte de hulla por el canal del Ródano hasta el Rhin y de la cual llegó a ser su representante en París. Esta experiencia le sirvió para obtener un amplio conocimiento del sector, en unos años en los que los modos de transporte en pujanza, navegación interior (tanto la fluvial como la que se desarrollaba por canales) y ferrocarril, pugnaban, en plena competencia, por hacerse con los tráficos de mercancías.

Las estancias por motivos profesionales en París permitieron a Proudhon entrar en contacto con Marx, donde este último vivía exiliado, además de con Bakunin y Herzen. El trabajo en la Casa Gauthier no le impidió continuar con su producción bibliográfica. Será durante este período cuando escribió su primera monografía, centrada tanto en el ferrocarril como en las vías navegables, *De la concurrencia entre los ferrocarriles y las vías navegables* (1845). Además, verían la luz obras de gran trascendencia para su trayectoria intelectual. Así pues, publicaría *La creación del orden en la humanidad* (1843) y *El sistema de las contradicciones económicas o Filosofía de la Miseria* (1846), obra esta última que provocaría las críticas de Marx, iniciándose así una confrontación dialéctica entre ambos⁸.

Proudhon dejaría de trabajar en la empresa de transportes de la Casa Gauthier en 1847 para dedicarse por entero al periodismo y a la actividad política. En ese mismo año fundó el periódico *Le Peuple* que, en pleno contexto de la revolución de 1848, pasaría a denominarse *Le Représentant du Peuple*. En 1848 dio el salto a la

⁷ Negro Pavón (1975: 116-117).

⁸ Negro Pavón (1975)

política activa al ser elegido parlamentario para la Asamblea Nacional. Fue a finales de ese mismo año cuando Luis Napoleón Bonaparte sería elegido presidente de la Segunda República, de acuerdo con la constitución acordada por la Asamblea Nacional, contra la que Proudhon llegó a votar en contra. A partir de ese momento, Proudhon publicaría continuamente críticas contra Luis Napoleón Bonaparte, al que consideraba como el peor enemigo del socialismo y del proletariado. Como consecuencia de estos ataques en la prensa, fue procesado y condenado en 1849 a tres años de prisión, que eludió al huir a Bélgica. Al regresar ilegalmente a Francia sería reconocido y encarcelado. Durante su etapa en prisión Luis Napoleón daría el golpe de Estado que le convirtió en emperador de Francia. Durante el tiempo de condena, Proudhon escribiría tres nuevas obras: *La idea general de la revolución en el siglo XIX* (1851), *La revolución social demostrada por el golpe de Estado del 2 de diciembre* (1852), y *Filosofía del progreso* (1853) en donde ya empezó a anticipar el proceso de concentración capitalista que se operaba en Francia. En marzo de 1853, tras salir de la cárcel, rechazaría una oferta para participar en la compañía del ferrocarril de Besançon, su ciudad natal. Fue en los dos años siguientes cuando escribió la obra *De las reformas a operar en los ferrocarriles...* (1855), sobre la que se basa este artículo.

La última década de su vida volvió a estar envuelta en la polémica. La publicación del libro *De la justicia en la revolución y en la Iglesia* (1858) le acarrió de nuevo el exilio en Bélgica, del que regresó en 1862. Delicado de salud, volvió a París tras la concesión de una amnistía, falleciendo en 1865 a los 56 años.

3. Estructura y contenido de la obra

La obra *De las reformas a operar en los ferrocarriles...*, fue publicada en 1855, cuando habían transcurrido ya 27 años desde la apertura del primer tramo de línea ferroviaria en Francia, concretamente el que discurría entre St. Etienne y Andrezieux perteneciente a la Compañía St. Etienne a La Loire⁹ y cuando existían en Francia 3.645 kilómetros de vías operativas. Con este contexto, Pierre Joseph Proudhon se dispuso a reflexionar con relación a este nuevo modo de movilidad terrestre, al que, como ya hemos indicado, conocía de cerca por su vinculación profesional con la empresa de navegación de la familia Gauthier.

La obra en sí cuenta con un extenso título que permite al lector entrever algunos de los objetivos que se planteó Proudhon con respecto a este ensayo. Estructurado en seis capítulos, el autor realiza tras el prefacio un detallado análisis en torno al sistema general de transportes en la Francia de mediados del siglo XIX. Repasa todos los modos de transporte existentes con anterioridad a la irrupción del ferrocarril¹⁰, para a

⁹ Palau (1995: 32)

¹⁰ Sobre la historia del ferrocarril en Francia, véase Caron (1997).

continuación realizar también un detallado estudio sobre la explotación económica de los ferrocarriles, jalonado de ejemplos prácticos y propuestas de mejora para aplicar en la red ferroviaria francesa y dirigidas, sobre todo, a sus compañías ferroviarias. Con ello, según apunta en el prefacio, su objetivo no era otro que el presentar propuestas de reforma, tanto para la explotación de este modo de transporte como para su administración y gestión, con la finalidad de obtener las mejores utilidades para su desarrollo futuro y para el progreso de la sociedad.

3.1. Ideas preliminares

La obra comienza con un prefacio en el que Proudhon nos expone los propósitos que se planteaba al escribir la misma. Este preámbulo comienza con la frase de John Stuart Mill “producir es mover” perteneciente a la obra *Principios de Economía Política*, con la que Proudhon realiza una referencia clara a la conocida “ideología de la circulación”, teoría que arranca desde finales del siglo XVII y que venía a comparar a toda organización social y económica con un cuerpo dotado de órganos vitales conectados por un sistema circulatorio compuesto de venas y arterias que distribuyen el flujo sanguíneo por todo el organismo. Con esta metáfora, autores como William Petty’s en su *Anatomía Política de Irlanda* (1672), comparaban el papel desarrollado por los circuitos comerciales para con el funcionamiento del sistema económico, con el llevado a cabo por las venas y las arterias para el mantenimiento vital de un organismo¹¹. Así pues, Proudhon consideraba que la circulación y la movilidad eran esenciales para garantizar el progreso de una sociedad. Por eso, entendía que la industria de los transportes era la generadora de buena parte de las transformaciones de la humanidad y matriz de toda organización social¹².

Desde las primeras páginas Proudhon no repara en elogios hacia la utilidad del ferrocarril al que le reconoce “su valor industrial, su influencia sobre la distribución del trabajo y la riqueza, sobre el progreso de la civilización y la vida de las sociedades”¹³. No obstante, consideraba que, tras treinta años de explotación ferroviaria, el ferrocarril seguía teniendo un carácter de mito desde la perspectiva de la economía política. Por ello, pretendía rendir cuentas de su potencialidad, de las condiciones de explotación y de los resultados económicos y sociales que generaba este modo de transporte. Entendía además que, hasta ese momento, ninguna publicación anterior (tanto de carácter técnico, como financiero, político, jurídico o sólo descriptivo) había llegado a abordar aquellas cuestiones de relevancia sobrevenidas a raíz del establecimiento de los ferrocarriles.

¹¹ Vleuten (2004: 396-397)

¹² Damien (2004: 91)

¹³ Proudhon (1868: 1)

En su introducción aprovecha ya para presentar algunos de los aspectos que criticará con mayor profundidad a lo largo del ensayo, como el papel que hasta ese momento habían desarrollado en materia ferroviaria los legisladores, el Estado y las empresas concesionarias¹⁴. A estas últimas, sobre las que no cesará de emitir críticas a lo largo de toda la obra, les achacaba que el único objetivo que perseguían consistiera en afianzar sus monopolios, acaparando tráfico, estableciendo alianzas entre concesionarios y exagerando el dividendo económico obtenido. Consideraba que estas prácticas eran una prueba de la influencia que ejercían sobre ellas el capital financiero que las administraban. En cuanto al Estado opinaba que no sólo había visto en el ferrocarril un medio estratégico, sino también un medio para ejercer influencia sobre otros muchos aspectos: económicos, urbanísticos, los relacionados con la seguridad, etc¹⁵.

En estas primeras páginas Proudhon se hacía eco también de las diferentes posiciones que, a la altura de mediados del siglo XIX, existían en torno a este nuevo modo de transporte. Así pues, refiere la que sostenía la Iglesia Católica, institución que maldecía la irrupción de esta innovación tecnológica al considerarla como “una venganza del cielo contra la incredulidad de los hombres”; pero también las que elogiaban los beneficios generados por el ferrocarril, entre las que Proudhon destacaba dos principalmente, por una parte y desde una perspectiva económica, la que venía a considerar al ferrocarril como el motor para la transformación de los negocios, y por otra, desde una perspectiva política, la que consideraba a los ferrocarriles como “un agente de igualdad democrática, más eficaz incluso que la revolución de 1793”¹⁶.

Tras este prefacio Proudhon dejaba claramente expuestas sus pretensiones para con esta obra, al pretender “realizar un estudio libre de toda elucubración técnica, política y legislativa y de todo interés de partido, de corporación y compuesto desde el punto de vista de la industria del transporte por un transportista”. Sobre esta última puntualización, al referirse a la industria del transporte y a su identificación como transportista (no olvidemos que sería en 1847 cuando abandonó su trabajo como representante comercial de la empresa de transportes de la familia Gauthier) vendría a entrar en una de las primeras contradicciones que se observan en la obra, ya que no quiere hablar en beneficio de ninguna corporación, pero sí desde el punto de vista de la industria del transporte y más concretamente de la especializada en la navegación interior, a la que no dejará de elogiar a lo largo de toda la obra.

En opinión de Robert Damien, la contradicción será uno de los rasgos característicos en la obra de Proudhon, por la cual ha sido considerado como el pensador socialista francés más desdeñado si se le compara con los que formaban

¹⁴ Proudhon (1868: 1-6)

¹⁵ Una obra imprescindible para conocer el papel desarrollado por el Estado y las compañías privadas en la primera fase de configuración de la red ferroviaria francesa es la de Leclercq (1987).

¹⁶ Proudhon (1868: 5)

parte de la “Santa Trinidad” del socialismo francés del siglo XIX (Saint Simon (1760-1825) y Fourier (1772-1837)). Damien indica que el descrédito hacia Proudhon procede “de un pensamiento denso y disperso, a veces pedante, a menudo impulsado por la denuncia de urgencia, hecha de polémicas circunstanciales y de afirmaciones contradictorias”¹⁷.

3.2 Los efectos de la llegada del ferrocarril sobre el sistema de transportes

Tras el prefacio, el primero de los capítulos lo dedica básicamente a analizar todos los modos de transporte anteriores a la invención y construcción de los ferrocarriles. Entendía que para apreciar el valor industrial de los ferrocarriles había que conocer el contexto previo en el que se desarrollaron el resto de modos de transporte y cómo el ferrocarril podía y debía ayudar a los mismos. Todo ello con la finalidad de determinar la influencia que el ferrocarril podía ejercer sobre la economía de las sociedades y la civilización de los pueblos.

En el capítulo primero, Proudhon dedica sus primeras páginas a poner al lector en contexto, realizando un análisis somero, pero suficiente, de los modos de transporte anteriores a la irrupción del ferrocarril y mostrar así la evolución de los mismos y, en algunos casos, exponer su actual o previsible decadencia por la irrupción de este nuevo modo en el escenario del sistema de transportes¹⁸, si bien él partía de la premisa de que cualquier innovación tecnológica no tenía por qué reemplazar a las anteriores. Para Proudhon el progreso debía de consistir en mantener y convivir con los medios primitivos, cuestión esta que se revelaría insostenible con el paso del tiempo.

El análisis sobre los modos de transporte preferroviarios lo inicia con el más primitivo de todos ellos, el que podía realizar el hombre movilizándolo por sí mismo cualquier peso de un lugar a otro. A continuación, realiza un análisis similar, pero centrado en los animales de carga, para después extenderlo a la tracción de sangre utilizando ya vehículos con rodadura. Consciente de los efectos que el ferrocarril estaba causando ya sobre el transporte por carruaje, por la concurrencia de ambos modos en determinadas líneas y rutas, expone cómo esta circunstancia estaba obligando a la tracción de sangre a trabajar a precios de coste con el fin de subsistir.

El servicio de las diligencias será también tenido en cuenta en este repaso al transporte preferroviario. Según expone Proudhon, a mediados del siglo XIX existían en Francia 83.128 km de rutas destinadas al tráfico de diligencias, carruajes, etc, pero la competencia ferroviaria, que a mediados del siglo XIX alcanzaba sólo los 3.645

¹⁷ Damien (2004: 89)

¹⁸ Una obra básica para contar con un conocimiento conciso del sistema de transportes en Francia a mediados del siglo XIX es la de Teisserenc (1847).

kilómetros¹⁹, había hecho reducir a la mitad el transporte que se movilizaba por la red caminera. Apuntaba que las tarifas de las diligencias habían servido como referencia para fijar las que se establecieron en algunos ferrocarriles, como fue el caso de la compañía del París-Lyon. Esta primera mención al régimen de tarifas implantado en las compañías ferroviarias, le daría pie para verter la primera de sus críticas hacia el exceso tarifario de las compañías ferroviarias. En su opinión, estas se veían beneficiadas además por el aporte que recibían por la vía de las subvenciones estatales y por una larga concesión que venía a prolongarse por regla general hasta los 99 años. Apuntaba también que buena parte de ese beneficio iba a parar a los accionistas, cuando para Proudhon el precio de la tarifa debía cubrir sólo los gastos de explotación. No obstante, no lo veía todo perdido para las diligencias. Entendía que todavía podían seguir obteniendo beneficios aquellos servicios que se habían establecido en tramos sin ferrocarril, pero confluentes con este modo de transporte.

Tras abordar el transporte terrestre pasa a analizar los modos de transportes que se desarrollaban en el medio acuático. Así pues, la navegación fluvial va a ser considerada por Proudhon, buen conocedor de esa materia, como el modo más pujante de todos. Pronosticaba que este modo se vería beneficiado por la futura aplicación del vapor y por la consecuente y previsible reducción a la baja de los costes de transporte. No obstante, no dejaba de tener en cuenta el impacto que el ferrocarril causaba en aquellas rutas de navegación que concurrían con las líneas ferroviarias. Para ello, analizaba en la obra los casos de los corredores fluviales del Rhone, Saona y Sena, exponiendo algunos de los peligros naturales que contaban estas rutas, como eran, entre otros, las bajadas de caudal en algunas zonas, llegando a alcanzar hasta menos de un metro y medio. Este tipo de contingencias hacían perder competitividad a estos corredores fluviales, sucumbiendo ante el empuje del ferrocarril. Sin embargo, creía que la aplicación del vapor debía impulsar a la navegación fluvial, que ya por entonces contaba con 8.828 kilómetros de vías navegables.

En cuanto al transporte por los canales de navegación, por entonces con 4.727 kilómetros operativos, sostenía igualmente que se encontraban aún por desarrollar, ya que, de igual forma, la fuerza del vapor no había sido aplicada a la navegación por los canales. Mencionaba algunas iniciativas que por esos años se estaban poniendo en práctica sobre el canal del Saona, como era la utilización de un remolcador destinado a dar cabida a un mayor volumen de mercancías. La comparativa realizada con respecto al transporte por ferrocarril resultaba favorable a la navegación por el canal, pero tenía en su contra el tiempo de transporte, ralentizado por un sistema de navegación basado en esclusas. Cita como ejemplo el tiempo de navegación empleado por aquellos años entre París y Mens (350 kilómetros en 5 días para ir y otros tantos para volver).

¹⁹ Palau (1995: 194)

Al igual que los anteriores tipos de navegación, la marítima y transoceánica se encontraba también por entonces en pleno momento de transición, tanto desde el punto de vista de la energía motriz, al estar produciéndose la sustitución de la navegación a vela por la impulsada a vapor, como en cuanto a las estructuras de las embarcaciones, en las que los cascos de madera estaban empezando a ser sustituidos por los de hierro y acero de años después. De igual manera, Proudhon auguraba un futuro prometedor para este modo de transporte, el cual entendía que no se vería amenazado por la competencia con el ferrocarril.

Sobre el ferrocarril se detendrá brevemente en esta presentación del estado del sistema de transportes a mediados del siglo XIX. Consideraba que por aquellos años el ferrocarril no era todavía un modo de transporte plenamente perfeccionado. De hecho, la red ferroviaria contaba con poco más de tres mil kilómetros operativos en Francia. Para Proudhon los ferrocarriles debían de

“perfeccionar su material rodante, de manera que se pudieran obtener mejores resultados para la locomoción comercial, transportar un mayor volumen de mercancías, alcanzar una mayor velocidad, tener mejores frecuencias, mayor regularidad y mejores precios”²⁰.

En definitiva, que

“pudiera ofertar un servicio superior al que prestaba la navegación (sistema por el que Proudhon vuelve a manifestar sus predilecciones, entendemos que a raíz de su vinculación profesional con la familia Gauthier) y, consecuentemente, devolver a las vías de comunicación terrestres el rango que le pertenecía”²¹.

Consideraba por ello que, sin alcanzar estas mejoras, no veía cuál sería la verdadera utilidad de las vías férreas²².

3.3 La cuestión tarifaria

A partir del capítulo segundo, la obra se centra ya de pleno en el servicio ferroviario y Proudhon nos presentará una de sus mayores preocupaciones en relación con este nuevo modo de transporte, concretamente la de mejorar la explotación y propiciar una reducción entre el cuarenta y el cincuenta por ciento sobre los gastos de explotación, con el objetivo de poder transportar a bajo precio masas de personas y mercancías²³. Entendía que si el ferrocarril vendía el transporte más caro que los otros sistemas no se le podía considerar como vehículo de progreso. Para ello realizará un análisis tarifario (apoyándose para ello en las fuentes publicadas por las compañías

²⁰ Proudhon (1868: 58)

²¹ Proudhon (1868: 59)

²² Proudhon (1868: 59)

²³ Proudhon (1868: 60-69)

ferroviarias) que comparará con otros servicios de transporte ofertados tanto por diligencia como por la navegación fluvial. Exponía que la lucha tarifaria, aún sin ser favorable del todo al ferrocarril, había beneficiado a este por la flexibilidad de sus precios de transporte, por la posibilidad de optar por un mayor número de servicios, por su regularidad, la capacidad de carga y por realizar el trayecto de forma más rápida, estando destinados los otros modos, sobre todo en el caso de la diligencia, a desempeñar una función subalterna al ferrocarril²⁴.

En opinión de Proudhon, todas estas ventajas obedecían a la situación de monopolio de la que gozaba el ferrocarril, potenciada por el interés garantizado que recibía del Estado, que se situaba por entonces en el entorno del cuatro por ciento de la inversión realizada. Planteaba que, si ese mismo modelo hubiera llegado a aplicarse a la navegación fluvial, prohibiéndose además la colisión entre modos, el escenario hubiese sido muy diferente. Argumentaba además que esa desigualdad en el trato económico favorecía al ferrocarril, haciendo que este empujara las tarifas al alza. Para Proudhon esta situación inducía la especulación y hundía a la navegación fluvial, la cual no había conseguido aún beneficiarse de las ventajas de la aplicación del vapor en los canales de navegación²⁵.

Tras esta comparativa entre modos, se centrará en intentar esclarecer el precio de la tarifa de reventa²⁶ en el ferrocarril, realizando y analizando varios escenarios diferentes²⁷. Exponía para ello la dificultad de conocer con exactitud el precio real de reventa en los ferrocarriles, volviendo a arremeter contra las empresas al afirmar que estas intentaban que no se conociesen las cifras reales de los ingresos y los gastos. Indicaba que en esta labor colaboraba la prensa del sector intentando encubrir los datos reales para mantener así altas tarifas con respecto a otros modos. Con todos los cálculos realizados consideraba que el transporte de mercancías por ferrocarril venía a ser mucho más costoso que el de viajeros. Ante esta situación Proudhon consideraba que el ferrocarril no era más que un “ayudante de la tiranía, contra el cual todo economista honesto debería hacer levantar la opinión de las poblaciones”. Entiende también que los elevados costes de la implantación ferroviaria “violaban la ley suprema que rige el trabajo humano y especialmente el de la industria del transporte” y es por ello por lo que Proudhon intentará dar con el remedio, formulando reformas encaminadas a mejorar el sistema ferroviario²⁸.

²⁴ Proudhon (1868: 62)

²⁵ Proudhon (1868: 61-62)

²⁶ Se entiende por tarifa de reventa la que las compañías ferroviarias ofertaban a sus clientes. Así la denomina Proudhon a lo largo de esta obra.

²⁷ Proudhon (1868: 69-96)

²⁸ Proudhon (1868: 96)

3.4. Territorio y red de transportes

El capítulo segundo lo concluye realizando un análisis sobre la configuración de la red ferroviaria francesa existente a mediados del siglo XIX dentro del contexto del sistema general de transportes y presentando los efectos que provocaba su trazado para el conjunto de la economía nacional²⁹. Comienza su análisis volviendo a incidir sobre la red de navegación interior. Consideraba que la red fluvial constituía un “regalo de la naturaleza” que vino a unir regiones comerciales, en principio independientes las unas de las otras, pero que pudieron ser conectadas por la construcción de los canales de navegación, creando así un sistema de igualdad general “una suerte de unidad federativa”. Pero todo este sistema sería modificado a raíz de la ley ferroviaria de 1842. Según Proudhon, mediante dicha ley se impuso la idea monárquica que convirtió a París en el “Reino de las Galias” y a “cada provincia en un fiel tributario de la capital”. De esta manera todos los ferrocarriles partían desde París con siete ramificaciones principales más una octava línea, que se estaba construyendo por entonces sin haber solicitado al Estado ninguna subvención o garantía de interés, y que discurría entre las que ya existían hacia Lyon y Orleans, reduciendo la distancia entre París y Lyon en 70 km. La construcción de esta nueva línea estaba generando agitación tanto entre la población como en las compañías que ya operaban, por la previsible competitividad futura. Sobre este caso basará Proudhon el argumento de su obra titulada *De la concurrencia entre los ferrocarriles y las vías navegables* (1845). En ella expone su respuesta a la pregunta planteada por la Academia de Lyon sobre las ventajas y desventajas del establecimiento de esa octava línea ferroviaria y su efecto tanto para la región comercial lionesa como para la propia ciudad, al estar prevista la derivación de una parte de los tráficos de mercancías hacia Marsella, utilizando directamente el ferrocarril y obviando la utilización de las vías navegables existentes en la zona. Con este proyecto, en opinión de Proudhon, se reforzaría aún más la centralidad de París y se potenciaría una nueva suerte de feudalismo, esta vez en clave industrial. Consideraba que este modelo de configuración de la red ferroviaria podía ser el instrumento de la centralización jacobina³⁰.

Por ello Proudhon, para este caso en particular (el cual podría ser trasladable a otros en el futuro) defenderá una renovación de las vías navegables en la región de Lyon, a las que calificaba como más respetuosas con las características naturales del territorio, ya que permitían un mejor reequilibrio político y reforzaban así el centro comercial lionés. Propondría además una línea ferroviaria desde Lyon a Besançon, Suiza, Alemania y resto de Europa Central³¹. Finalmente, la nueva línea derivaría

²⁹ Proudhon (1868: 97-99)

³⁰ Damien (2004: 93)

³¹ Damien (2004: 92)

también hacía Lyon desde Marsella y Avignon por Valence, quedando concluida el 16 de abril de 1855³².

Con este ejemplo, Proudhon entendía que esa red federativa e igualitaria, la que representaba la red fluvial, estaba siendo superpuesta y desbaratada por una red ferroviaria de carácter centralista, impulsada por la monarquía y tendente a hacer a los departamentos dependientes y subalternos de la capital, a hacer de una gran nación, hasta ese momento libre, a constituir un pueblo de funcionarios y a trastocar todo un sistema económico general y, en particular, a la industria del transporte por la competencia sobrevenida a raíz de la irrupción del ferrocarril. Por todo ello, acusaba al Estado de haber violado las leyes de la economía política y de haber multiplicado las concesiones, acordando líneas por doquier y colisionando con otras más naturales como eran las vías navegables. Para Proudhon el ferrocarril dejaba de ser un camino para convertirse en una “anti-ruta” que podía hacer transformar totalmente la circulación hasta ese momento dominante, como eran las que discurrían por las rutas fluviales o los caminos de rodadura. Estos últimos se inscribían dentro de los trazados naturales, mientras que el ferrocarril no siempre se circunscribía a estos, constituyendo por regla general sus propios caminos³³.

3.5. Propuestas de reformas técnicas y administrativas

En los capítulos tercero y cuarto Proudhon realiza un extenso análisis sobre los pesos y costes del material rodante, así como el de la infraestructura ferroviaria. También se detendrá en el factor humano empleado en las compañías en explotación y su coste laboral. Es en estos dos capítulos en los que Proudhon presentará toda una suerte de propuestas prácticas (algunas de ellas, en nuestra opinión, un tanto pueriles conocida la evolución tecnológica que experimentará el ferrocarril durante la segunda mitad del siglo XIX) con el fin de obtener la máxima rentabilidad al transporte ferroviario. Así, propondrá una remodelación del material de transporte, una reducción de sus costes de mantenimiento y de las instalaciones fijas, con el fin de obtener una rebaja en las tarifas de transporte, planteando reformas en la explotación y en las empresas ferroviarias empezando por sus cúpulas directivas.

3.5.1. Sobre el material rodante e instalaciones fijas

Para Proudhon las indudables ventajas del ferrocarril sobre el resto de modos de transporte tradicionales (reducción de tiempos, aumento de la velocidad, fiabilidad y seguridad) se contrarrestaban por el excesivo peso muerto o tara de su material rodante (vagones, coches, locomotoras, tónderes e incluso la propia vía) haciéndoles perder versatilidad y potencialidad al peso útil que se podía movilizar a través de este modo de transporte. Entendía que se podría incrementar el beneficio si esos pesos

³² Palau (1995: 171)

³³ Damien (2004: 92)

muertos, a los que calificaba como “usura”, se redujesen. Por ello, en su afán por introducir mejoras en el ferrocarril, propondrá reformas a introducir en las próximas líneas que saliesen a concesión, entre las que se encontraban la reducción tanto del número de circulaciones de ida y vuelta por trayecto al día como del precio de la tarifa de viajeros y de mercancías. Según Proudhon “a fuerza de conseguir tráficos las compañías pierden de vista el lado más noble de su institución que es disciplinar y crear para el país, a través de una circulación mesurada, la higiene económica y la vida normalizada”³⁴.

En alusión directa al empresario Rothschild indicaba que la superabundante oferta de trenes estaba arrojando un balance económico cero. Consideraba que con los parámetros de explotación que se venían aplicando hasta ese momento existía una gran desproporción entre las plazas ofertadas y las que realmente se ocupaban, en torno al 39 por ciento. Expresaba que una parte del problema se encontraba tanto en la distribución de las plazas ofertadas por clases como en el hecho de que las tarifas de viajeros fuesen relativamente más elevadas para la tercera clase que para la primera (demandada sólo por la burguesía y la aristocracia). Exponía que estas distinciones de clase nacieron en Inglaterra con el objetivo de “apartar de los ferrocarriles a la canalla y de reservar su uso a la aristocracia”³⁵. Afirmaba que sólo se llegaría a abandonar esa idea de exclusión social por ser poco productiva, pero no por el respeto a las masas. Refería como en los inicios de la explotación ferroviaria en el Reino Unido, los viajes para la clase proletaria se realizaban utilizando el techo de los coches de la clase Imperial, exponiendo a los viajeros a los efectos nocivos del medio ambiente y a las inclemencias meteorológicas. Por ello, nos explica, cómo el Gobierno del Reino Unido se vio obligado a intervenir con el fin de erradicar esas desigualdades y perjuicios. En los años en los que Proudhon escribe esta obra, en el Reino Unido todas las clases viajaban ya en coches cerrados, si bien, nos refiere Proudhon, las compañías inglesas consideraban que estas decisiones habían restado el uso del ferrocarril por parte de la burguesía.

En base a estos argumentos, Proudhon propondrá democratizar el uso de los coches de viajeros y salvar las diferencias entre clases ofertando coches mixtos, con asientos de primera, segunda y tercera clase. Consideraba que con un vehículo de este tipo se podrían racionalizar mejor los coches de viajeros que se ponían en circulación, haciendo que estos fuesen mucho más rentables. Así, la propuesta de Proudhon se basaba en la utilización de coches únicos de 58 plazas con dos niveles. El primero estaría destinado para los viajeros de primera y segunda clase y el segundo nivel para los de la tercera clase. Proudhon era consciente que esta propuesta sería vista por los viejos conservadores como demasiado democrática y revolucionaria, pero con su utilización se conseguiría alcanzar una mayor rentabilidad y aquilatar el número de

³⁴ Proudhon (1868: 168)

³⁵ Proudhon (1868: 174)

circulaciones, minimizando el desgaste tanto del material rodante como el del fijo también.

En su análisis mencionaba también los costes de conservación del material y los años de vida útil del mismo, insistiendo en el hecho de la racionalización del material rodante como un factor que permitiría ahorrar costes de explotación. En sus reflexiones pone como ejemplo el modelo puesto en marcha por esos años por la Compañía del Ferrocarril de Rouen (y que hoy en día incluso nos resulta familiar) mediante la cual se encargaba a un empresario que se ocupara de llevar a cabo la tracción y el mantenimiento de los vehículos. Con ello se pretendía desvincular a la compañía de los costes directos de mantenimiento y ante esta práctica Proudhon consideraba que, aunque bajasen sus dividendos, se realizaba así una leal administración de los recursos, permitiendo además una reducción cercana al 90% del coste del material rodante.

Siguiendo con esta línea de planteamientos y de reformas técnicas, encaminadas a la mejora de la explotación y a la consecución de mayores rentabilidades, propondría también la introducción de cambios en las características del material rodante y, por ende, en la infraestructura de vía. En cuanto al material motor abogaba por una disminución de las potencias de las locomotoras, dada la previsible reducción de la carga de arrastre. En cuanto a los vagones de mercancías plantearía también una reducción de su peso muerto o tara, y de la velocidad media, la necesaria para poder incrementar la capacidad de carga sin que se resintiera el vehículo. En cuanto a la velocidad máxima de la composición del tren, propondría reducirla de los 25 a los 10 km/h. Y si a eso se le sumaba un mayor aprovechamiento de la vía por la noche, consideraba que incluso no sería necesaria la construcción de dobles vías, ya que, para Proudhon, con una sola vía sería más que suficiente para cubrir la demanda de circulaciones esperadas. Algunas de estas propuestas entrarían en contradicción con los considerandos que Proudhon se hacía al comienzo de la obra para valorar la utilidad futura del ferrocarril. Uno de ellos era el del aumento de la velocidad con respecto a otros modos de transporte, aspecto que aquí parece olvidar al proponer una reducción de la velocidad media para los trenes de mercancías.

Teniendo en cuenta esos planteamientos relativos al material móvil, las instalaciones fijas se verían directamente beneficiadas por la introducción de las reformas que Proudhon planteaba. Expresaba que los costes por mantenimiento de vía y explotación tenderían a aminorarse, ya que los defectos propios de la infraestructura de vía (fractura y deterioro de los carriles, exfoliaciones, deformaciones, etc) se verían reducidos por la disminución de los pesos de las locomotoras y del material remolcado. De esta manera los carriles podrían alargar su vida útil hasta los 35 años, en vez de los 25 que duraban por entonces y de igual forma sucedería con las traviesas de madera. Consideraba además que si estas se obtuvieran de bosques de calidad se

podría ampliar su duración en un 25 por ciento, superando su ciclo de vida media, que por entonces se situaba entre los 10 y 12 años.

3.5.2 Reducción de costes de personal y de las cúpulas ejecutivas de las compañías

Para Proudhon, al igual que con el material rodante y las instalaciones fijas, los costes de personal y de administración también se podrían ver reducidos. Estimaba que, teniendo en cuenta las condiciones de explotación existentes, el número de personas que intervenían en la operación ferroviaria era muy elevado. Por ello abogaba por una reducción del personal que fuera en consonancia con la simplificación del trabajo. En este punto aprovechará para criticar también el elevado número de administradores en las compañías ferroviarias. En clave de sorna, expresaba un sentimiento generalizado en aquellos años y que parece que hoy en día sigue teniendo plena vigencia:

“Todo el mundo sabe que, en general, las compañías anónimas tienen la filantrópica actitud de engrosar su consejo de administración, menos para la discusión de los negocios, por asegurar la preponderancia de ciertos nombres, ciertas familias o para procurar un ingreso que por su alta cualidad o ingenio sería impropio que se empleara en otro servicio”.

Consideraba que el elevado coste de estas funciones administrativas constituía otro peso muerto para este modo de transporte, “dando vida al parasitismo y al agiotismo”³⁶.

En ese afán por modificar la estrategia empresarial, Proudhon no cesaría de lanzar nuevas andanadas contra las compañías ferroviarias, ya que entendía que estas no se encontraban libres de la intervención de las compañías financieras, a las que consideraba completamente hábiles para el manejo de los capitales invertidos, pero completamente extrañas a la industria del transporte. Entendía que, si estas compañías financieras se desligaran del ferrocarril, este nuevo modo de transporte alcanzaría mejores resultados.

La falta de transparencia en los presupuestos y cuentas de resultados por parte de las empresas y del Estado francés será otro de los aspectos en los que incidirá en esta crítica a los dos actores principales en la explotación ferroviaria. Además, consideraba que, a la altura de 1854, cuando todavía quedaban muchas líneas por conceder y construir, era necesario implantar nuevos modelos de organización en los ferrocarriles y estimaba que se estaba a tiempo de acabar con los gastos excesivos en las nuevas compañías. En cuanto al rendimiento del capital financiero proponía limitar

³⁶ Proudhon (1868: 218)

al 2 por ciento el interés recaudado por los accionistas. Era consciente del largo camino que le quedaba por recorrer a este nuevo modo de transporte y para ello pondría como ejemplo nuevos modos de explotación ferroviaria tanto tecnológicos como de organización, entre los primeros mencionaba el sistema con raíles móviles o el ferrocarril tubular, una suerte de *Hyperloop* del siglo XIX, mientras que entre los segundos indicaba la constitución por entonces de una compañía especializada en rutas departamentales y en caminos vecinales, lo que sería después la poderosa red secundaria francesa de ferrocarriles³⁷.

Tras la presentación de esta batería de propuestas entendía que el modo ferroviario se encontraba al principio de una nueva era y que, con el progreso de la mecánica, de la ingeniería y con la aplicación de una sana disciplina comercial se alcanzaría una rebaja en el precio de las tarifas, se disminuirían los pesos muertos y aumentarían los pesos útiles, abriéndose camino entre todos los modos de transporte con el objetivo de alcanzar la supremacía. No obstante, Proudhon manifestará su plena convicción en el que el resto de modos de transporte convivirían y pondría como ejemplo a las industrias asociadas a los transportes fluviales, a las mensajerías, etc³⁸.

3.6. Reflexiones en torno a la legislación ferroviaria y a los ferrocarriles como establecimientos de utilidad pública y de explotación privada

En el último de los capítulos del libro, Proudhon reflexiona en torno al papel jugado hasta ese momento por el Estado francés en el proceso de nacimiento e implantación del ferrocarril³⁹. Para ello nos rememora cómo fueron los comienzos de la era ferroviaria en Francia y nos pone como ejemplo las opiniones contrarias a la implantación del ferrocarril. Expone el papel jugado en la Cámara de Representantes por el ministro de Obras Públicas Adolph Thiers quien, tras una visita a Inglaterra en el año 1835, observó las ventajas del ferrocarril sobre otros modos de transporte. Consideraba que la llegada al poder de los gobiernos burgueses a partir de 1830 fue fundamental para su desarrollo, además del conocimiento del éxito del Stockton-Darlington en 1825 y entre Manchester y Liverpool en 1830. A pesar de las reticencias, la Cámara facilitó la autorización para que el Estado apoyara la construcción de vías férreas, pero optó por el sistema concesional. Proudhon consideraba que este sistema había favorecido a los banqueros, a los capitalistas y a las empresas, al tener ellas las llaves de la prosperidad pública, imponiendo un peaje sobre la circulación de las personas y de las mercancías. Consideraba, por tanto, que se trataba de la “nueva feudalidad que renacía de sus cenizas”⁴⁰.

³⁷ Proudhon (1868: 150)

³⁸ Proudhon (1868: 208-224)

³⁹ Sobre el papel del Estado francés en el impulso de su red ferroviaria, véase Ferrette (1896).

⁴⁰ Proudhon (1868: 225-229)

Proudhon criticará con vehemencia la actitud del Estado al considerar que este sólo miraba por el interés privado. Consideraba un error que, en Francia, tras la aprobación de la Ley de 1842, un servicio de utilidad pública como era el ferrocarril se pusiera en bandeja del capital privado, financiándoles la construcción y teniéndoles que indemnizar en el caso de una reversión anticipada⁴¹. Afirmaba que la revolución de febrero de 1848 sólo hizo reconocer la preponderancia del interés privado y fue en contra del socialismo. Todos los ferrocarriles concedidos por los gobiernos precedentes hasta la revolución de febrero de 1848 serían costeados por el Estado en una media de 182.402 francos por kilómetro. Después de la revolución de febrero y hasta el 2 de diciembre de 1851 la media ascendería a los 198.910 y sólo desde el 2 de diciembre de 1851 hasta el 31 de diciembre de 1852 se reduciría hasta los 102.061 francos. Consideraba que esta diferencia de costes a favor del Estado en los últimos años sería a costa de entregar las concesiones a mayor tiempo, hasta los 99 años. Además, entendía que, al autorizar las fusiones entre compañías, el gobierno había decretado la desposesión sin indemnización de numerosos trabajadores “fundando un régimen de monopolio que no se verá dañado ni por la energía de los decretos imperiales, la violencia de los golpes de Estado o la debacle de la revolución”⁴².

En opinión de Proudhon, en nombre de un liberalismo utópico, el ferrocarril fue entregado a los monopolios formados por las grandes compañías ferroviarias dominantes, movidos más por el interés especulativo que por la utilidad pública del servicio común. Según sus propias palabras:

“las compañías no habían sido constituidas en armonía con los derechos del país y el objetivo de las vías férreas. Sustituyendo en todo al Estado, ellas no garantizaban ni representaban a los intereses generales”. Abogaba porque “las compañías subsistieran, pero que, tanto en su constitución como en su sistema de explotación, fuesen reformadas”⁴³.

Ante el nuevo escenario legal, Proudhon propondría como alternativa la creación de una sociedad en participación con el Estado, como guardián y representante de la fortuna pública. Al Estado le correspondería “el dominio eminente de la vía nueva, los costes de adquisición de los terrenos, de los desmontes y obras de arte y a las compañías la posesión de los carriles, la construcción del material rodante y la explotación”, es decir de todo aquello que “exigía un trabajo sostenido de transacciones incesante y una responsabilidad de todos los inversores”⁴⁴.

Seguirá insistiendo en su propuesta de establecer tarifas bajas para incrementar la actividad de transporte y potenciar el uso de la infraestructura. A Proudhon no le

⁴¹ Proudhon (1868: 230-233)

⁴² Proudhon (1868: 239-242)

⁴³ Damien (2004: 93)

⁴⁴ Damien (2004: 94)

parecía adecuado que los ciudadanos pagasen el doble por la construcción y luego por el uso. Por ello, creía que con una bajada en el precio de la tarifa, el coste de los productos se vería reducido a la baja en los mercados. Este nuevo régimen tarifario “facilitaría la erradicación de los intermediarios, garantizaría a todos los productos su valor venal, incrementaría la riqueza y se establecería una distribución más igualitaria poniendo fin a las miserias”⁴⁵. Creía que Francia podría ser el primer país en poner en práctica este sistema a bajo precio y esto le haría tener una superioridad incuestionable sobre los mercados internacionales. Para ello propondrá la celebración de un acuerdo entre compañías y Estado encaminado a bajar las tarifas y a reducir sus ganancias⁴⁶.

3.7. El ferrocarril como vehículo para la revolución económica y social

Tras realizar su análisis crítico sobre la forma de explotación ferroviaria en Francia, Proudhon se adentrará, en este último capítulo, en los efectos que el ferrocarril podría tener para el conjunto de la economía y la sociedad francesa de la época. Reconocida la capacidad que tenía el ferrocarril para introducir cambios dentro del sistema de transportes, dedicará los epígrafes finales de la obra a presentarnos al ferrocarril como vehículo para el cambio económico y social.

Para Proudhon la nueva era de progreso exigía que se tendiera hacia la socialización de los factores de producción. Trasladada esta propuesta al ámbito de los ferrocarriles, se inclinaría por la creación de un grupo empresarial ferroviario, reuniendo en una misma empresa múltiples actividades especializadas (explotación ferroviaria, construcción de material, de máquinas, obra civil, etc), aunando a las compañías rivales, ensanchando la base de las empresas y garantizando el mercado mediante una convención, un acuerdo entre los productores y los consumidores. De esta manera, una compañía ferroviaria podría convenir con menores dificultades el abastecimiento de materias primas y materiales que precisaban para su operación, así como las necesidades materiales de los empleados y sus familias para su vida cotidiana (alimentos, recursos básicos, libros, instrucción, etc). Comentaba que algunos de estos aspectos ya habían sido trasladados a los trabajadores como ventajas sociales por parte de las empresas⁴⁷.

Para Proudhon la función principal del ferrocarril consistía en no sólo disciplinar a la industria de los transportes, si no en hacer lo mismo también con el resto de las grandes funciones del organismo económico: comercial, industrial y agrícola. Y una de las consecuencias que engendraría esta revolución ferroviaria sería la revolución social. Consideraba que el impulso económico debería producir, de forma natural, una agitación social que ayudara a mejorar las condiciones de la población, y generase una reclasificación universal de las condiciones sociales y de

⁴⁵ Proudhon (1868: 242-251)

⁴⁶ Proudhon (1868: 242-251)

⁴⁷ Proudhon (1868: 260)

las riquezas de la sociedad. En definitiva, una agitación social hasta ese momento no conocida⁴⁸.

Estos cambios en la sociedad se verían acompañados necesariamente de una revolución urbana que transformaría la unión entre la ciudad y el campo. Consideraba por ello que los beneficios del ferrocarril provocarían una profunda transformación en las viejas ciudades y poblaciones que podía hacer incluso desaparecer a las más pequeñas, favoreciendo la concentración de habitantes en las grandes urbes. Algo similar a lo que sucedió con las pequeñas villas en la Edad Media. Para evitar ese riesgo proponía seguir manteniendo a la población en las pequeñas poblaciones, potenciando el desplazamiento pendular y diario entre estas y las grandes urbes y mantener el aprovechamiento de los recursos agrícolas existentes en las mismas. Todo ello evitaría, según Proudhon, que crecieran “cloacas” de proletariado en los barrios periurbanos de las grandes ciudades⁴⁹.

Y a todo ello, según Proudhon, sólo le podía seguir una revolución política: “la transformación del Estado económico sólo puede ser capaz de resolver el problema político”. Según Damien, esta metafísica de la función vehicular del ferrocarril expuesta por Proudhon es inseparable de su teoría de progreso, “el ferrocarril de la libertad”, como así lo calificó en 1853 en su obra *Filosofía del Progreso*⁵⁰.

Sin embargo, en esta reflexión sobre la capacidad de cambio que tenía el ferrocarril pone en duda el papel que este nuevo modo de transporte podía jugar para el cambio de las mentalidades. De hecho, consideraba una banalidad y una ridiculez, afirmar que el ferrocarril facilitaba la circulación de las ideas. Indicaba que por el ferrocarril no sólo circulaban ideas de progreso, sino también lo hacían aquellas que eran conservadoras o retrógradas⁵¹.

3.8. Sobre la duración de los ferrocarriles

Continuando con esta reflexión sobre el ferrocarril como actor para el cambio económico y social, Proudhon entendía que, una vez acabado ese tránsito, el ferrocarril cedería el lugar a sistemas más simples, a aquellos que en había conseguido desplazar, como el transporte carretero y la navegación⁵². Con ello vaticinaba incluso un final de ciclo para el ferrocarril. Es aquí donde Proudhon nos revela la vertiente ecologista de su pensamiento. Las razones para ese final de ciclo las basará en el agotamiento de los materiales en los que se fundamentaba su construcción y explotación: el carbón, la hulla, el hierro y los bosques. Aportaba para ello datos sobre

⁴⁸ Proudhon (1868: 261-265)

⁴⁹ Proudhon (1868: 292-294)

⁵⁰ Damien (2004: 96)

⁵¹ Proudhon (1868: 271)

⁵² Proudhon (1868: 295)

la explotación de dichos recursos en los años en los que escribe su obra. Para el hierro pronosticaba que en un siglo se habría agotado. Mencionaba también el uso de la electricidad como fuente de energía para el ferrocarril, augurando que reemplazaría al vapor. Pero ante la escasez futura de los recursos naturales, Proudhon entendía que el sistema de transporte debería de dar con una fuerza motriz y con unos materiales que pudieran ser renovables de forma prácticamente indefinida⁵³.

4. Recapitulaciones finales de la obra

El último capítulo del libro lo dedicará también a recapitular en torno a las propuestas desarrolladas a lo largo de toda la obra. Tras realizar primero un repaso a las de índole técnico, presentadas en capítulos anteriores⁵⁴, volverá a cargar con sus críticas hacia las compañías ferroviarias, su principal foco de atención en este ensayo.

Volverá a criticar con vehemencia a la Ley de 1842, la que según Proudhon consolidó en Francia un régimen de monopolio al dar a las compañías la propiedad de los ferrocarriles durante un período de 99 años. Con ello, en su opinión, se volvió al feudalismo, al considerar a estas concesiones como bienes perpetuos, hereditarios e inalienables. Entendía que el Imperio había creado unos latifundios de nuevo género. Además, consideraba que la concentración empresarial había reforzado el monopolio de las compañías más poderosas. Por ello se manifestará contrario a que el Estado aceptase procesos de concentración y de fusión entre líneas.

Sobre la constitución de las compañías ferroviarias consideraba que estas se establecían bajo el principio legal de la sociedad anónima, pero los beneficios que reportaba este modelo mercantil no beneficiaban al conjunto de la sociedad, ya que reunía en sus consejos de administración a las más altas personalidades del país: políticos, financieros y profesionales liberales. Todos ellos capitalistas. Por eso proponía una modificación profunda de esos órganos de administración. Consideraba que la concentración empresarial que se estaba generando en el sector amenazaba con convertirse en verdaderos emporios con un alto poder de influencia sobre la sociedad. Consideraba que por la actuación y por el beneplácito que el emperador Napoleón III Bonaparte estaba dispensando a las compañías, podría echar a perder la libertad e igualdad económicas del pueblo francés.

Criticará también la externalización que las compañías hacían de sus diferentes ramas de actividad. En nuestra opinión Proudhon volverá a caer aquí en una nueva contradicción, ya que a lo largo de la obra pone como ejemplos casos de externalización en la red ferroviaria francesa, que valorará positivamente.

⁵³ Proudhon (1868: 307)

⁵⁴ Proudhon (1868: 308-315)

En cuanto a las tarifas, Proudhon propondría relevar la desigualdad creada por las líneas al adoptar entre ellas una tarifa uniforme. Pero para Proudhon la idea de una tarifa única sería comprensible ante el hecho de que existiera un solo explotador y una sola red. Consideraba un error aplicar una tarifa única en todas las compañías, ya que no todas las líneas tenían los mismos tráficos. Calificará esta práctica como “la teoría enervante del comunismo, la igualdad homicida de los máximos, al elevar los costes al nivel de los más ricos”⁵⁵. Consideraba que con la explotación por el Estado se tendería a suavizar la tarifa única hacia el precio medio, no hacia el máximo como sucedía por aquellos años.

En cuanto a la explotación de este nuevo modo de transporte, consideraba que estaba más que probado que las compañías ferroviarias estaban procediendo sin la menor inteligencia en la materia. Estaban dedicadas sólo a ganar dinero, sobre todo por las concesiones que les estaba otorgando el gobierno, por su larga duración, por las subvenciones obtenidas con garantía de interés, por sus tarifas uniformes, por las autorizaciones de fusión y la concentración empresarial en el que se encontraban inmersas, etc⁵⁶.

Finalizaría su ensayo indicando que

“las compañías concesionarias estaban llamadas a ser los árbitros del cambio económico, de las finanzas, del crédito, de la industria, de la agricultura, de la extracción forestal y mineral, en una palabra, de toda la economía social, incluyendo al mismo gobierno”⁵⁷.

Por eso consideraba a las compañías ferroviarias como “los agentes de una revolución radical, sin ejemplo aún en la historia de la humanidad”⁵⁸. Afirmaba que por todas las características que presentaban, estas compañías se encontraban en oposición permanente con el interés público. Por ello apelaba a poner coto a esa inmoralidad, reformando para ello a estos nuevos actores del escenario económico, como eran las compañías ferroviarias⁵⁹.

5. A modo de conclusión

La obra que hemos venido analizando nos permite conocer el punto de vista de Proudhon acerca de los efectos positivos y negativos que el ferrocarril, todavía en plena fase de construcción, estaba generando sobre el sistema de transportes existente

⁵⁵ Proudhon (1868: 333)

⁵⁶ Proudhon (1868: 320-337)

⁵⁷ Proudhon (1868: 337-338)

⁵⁸ Proudhon (1868: 338)

⁵⁹ Proudhon (1868: 338-339)

en Francia a mediados del siglo XIX. El ensayo explora también en las consecuencias que este nuevo modo de transporte estaba teniendo para la economía y la sociedad francesa del momento. Y muestra un especial interés en demostrar todos los perjuicios que, en su opinión, estaba ocasionando el nuevo modelo ferroviario surgido en Francia a raíz de la promulgación de la Ley ferroviaria de 1842 y el papel que en el mismo estaban jugando tanto el Estado como las compañías ferroviarias.

En este ensayo Proudhon combinará dos facetas, la del pensador social con la del comercial de la empresa de navegación interior de la familiar Gauthier, Este último papel le condicionará en muchas de las críticas que, a lo largo de toda la obra, verterá sobre el todavía naciente mundo empresarial ferroviario. Nos encontramos, por tanto, ante una fuente que nos permite ver de primera mano el efecto de la irrupción del ferrocarril sobre otros modos de transporte todavía pujantes por esos años, como eran los dedicados a la navegación interior (tanto por los ríos como por los canales de reciente construcción), que fueron, junto con el transporte por diligencia, los que en mayor medida sufrieron la competencia con el nuevo modo ferroviario.

Teniendo en cuenta ese bagaje profesional de Proudhon, podemos entender mejor una obra con la que el autor pretendía proponer mejoras que facilitasen la explotación de un modo que, según él, estaba llamado a convertirse en hegemónico, pero que, a su vez, permitiesen también la supervivencia o, al menos, la complementariedad con los modos de transporte que hasta ese momento habían sido los preponderantes. Desconocemos como calificarían sus contemporáneos las mejoras y reformas técnicas que propone en su obra y que hemos venido presentando a lo largo de este artículo. Con anterioridad a la publicación de esta obra, autores como Marx criticaron con dureza los cálculos que Proudhon manejaba sobre determinados aspectos de la explotación ferroviaria en su obra de 1846, titulada *Filosofía de la Miseria*⁶⁰. Tampoco arreciaron las críticas cuando se publicó por entregas la obra *De la concurrencia entre los ferrocarriles y las vías navegables* (1845)⁶¹. Desde la perspectiva del siglo XXI y conocido el desarrollo que ha tenido el sistema ferroviario en Francia, las propuestas que presenta Proudhon en esta obra se podrían calificar, como poco, de llamativas por su grado de espontaneidad, si bien refiere que todos los datos que manejó se encontraban plenamente documentados al proceder en su mayor parte de las memorias de explotación que publicaban las compañías ferroviarias.

En donde posiblemente no erró Proudhon fue en el análisis que presentaba sobre las compañías ferroviarias francesas, en un período en el que estas se estaban convirtiendo en poderosos monopolios y, por ende, en agentes fundamentales para la consolidación del capitalismo en la economía de esa nación. Muchos de sus rasgos y las críticas que vierte sobre su organización y dinámicas de funcionamiento siguen estando plenamente vigentes en el escenario económico actual. Tampoco se

⁶⁰ Marx (1987: 52-55)

⁶¹ Así lo refiere el editor en la introducción de dicho ensayo. Proudhon (1848).

equivocaría en sus propuestas sobre la explotación unitaria por parte del Estado, modelo que se llevaría a la práctica en Francia en 1938 con la constitución de la SNCF.

Por último, es destacable el análisis que hace Proudhon sobre el papel del ferrocarril como vehículo para el cambio económico y social. Entendía que el ferrocarril debería tener un efecto revolucionario sobre el conjunto de la economía, así como repercusión sobre la sociedad en clave de mejora de las condiciones materiales de la población. Así fue en ambos casos, si bien la trazabilidad de ambos procesos supera los objetivos de estas conclusiones.

Bibliografía

- Agrupación de los profesionales del Partido Comunista de Madrid
http://www.profesionalespcm.org/_php/MuestraArticulo2.php?id=1725
<Consultada el 16 de mayo de 2017>.
- Caron, François, 1997: *Histoire des chemins de fer en France (1740-1883)*, Tome premier. Librairie Arthème Fayard, Paris.
- Damien, Robert, 2004: “Proudhon et les chemins de fer”, en *Medium*, 1: 88-97.
- Ferrette, Henry, 1896: *Étude historique sur l'intervention financière de l'État dans l'établissement des lignes de chemins de fer*. Librairie de la Société du Recueil Général des Lois et des Arrêts et du Journal du Palais, Paris.
- Jarrige, François (dir), 2016: *Dompter Prométhée. Technologies et socialisme à l'âge romantique (1820-1870)*. Collection Les Cahiers de la MSHE Ledoux. Presses Universitaires de France-Comté: 7-53.
- Leclercq, Yves, 1987: *Le réseau impossible. La résistance au système des grandes compagnies ferroviaires et la politique économique en France, 1820-1852*. Librairie Droz, Geneve.
- Marx, Karl, 1987: *Miseria de la Filosofía, respuesta a la Filosofía de la Miseria de Proudhon*. Siglo XXI.
- Negro Pavón, Dalmacio, 1975: “Retórica y dialéctica. La polémica entre Marx y Proudhon”, en *Revista de Estudios Políticos*, noviembre-diciembre: 95-143.
- Palau, François et Maguy, 1995: *Le rail en France. Les 80 premières lignes 1828-1851*. Imprimerie Gauthier-Villars, Paris.
- Proudhon, Pierre Joseph, 1848: *De la concurrence entre les chemins de fer et les voies navigables*. Garnier Frères, Libraires, Paris.
<https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=ucm.5325046726;view=1up;seq=1>
- Proudhon, Pierre Joseph, 1868: *Des réformes à opérer dans l'exploitation des chemins de fer, et des conséquences qui peuvent en résulter, soit pour l'augmentation du revenu des compagnies, soit pour l'abaissement des prix de transport, l'organisation de l'industrie voiturière, et la constitution économique de la société*, t. XII. Ouvres complètes de P.-J. Proudhon. Librairie Internationale. Paris. <https://archive.org/stream/desrformesop00prou#page/n0/mode/2up>

- Ribeill, Georges, 2016: “Des penseurs socialistes aux prises avec les chemins de fer naissants: de la critique politique aux rêveries sociales”, en Jarrige, François (dir), Dompter Prométhée. *Technologies et socialisme à l'âge romantique (1820-1870)*. Collection Les Cahiers de la MSHE Ledoux. Presses Universitaires de France-Comté: 145-167.
- Teisserenc, Edmond, 1847: *Études sur les voies de communication perfectionnées et sur les lois économiques de la production du transport*. Librairie Scientifique-Industrielle, Paris.
- Vleuten van der, Erik, 2004: “Infrastructures and Societal Change. A View from the Large Technical Systems Field”, en *Technology Analysis & Strategic Management*, 16, 3, September: 396-397.