

el cuadro de Juárez para colocar en su lugar el de Madero), López Obrador hizo suyo al oaxaqueño como símbolo histórico, ético y nacionalista, a grado tal que lo ha adoptado como bandera de su movimiento y nuevo partido. Juárez ha servido para identificar posiciones ideológicas, pero también para valorar la historia nacional para el PAN y la izquierda de López Obrador.

No había necesidad de abordar tantos temas ni de reconstruir la historia nacional. Muchos pasajes son poco útiles para el lector especializado y los centrales para el autor con frecuencia se pierden en los detalles. Queda la impresión de que el libro está destinado a un público distinto, un público que necesita información inmediata y tal vez una reconstrucción de múltiples hechos de la política mexicana en 300 páginas.

Rogelio Hernández Rodríguez

*El Colegio de México*

SANDRA KUNTZ FICKER, *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*, México, El Colegio de México, 2015, 361 pp. ISBN 978-607-462-844-9

Este libro cumple muy satisfactoriamente con las características y la calidad esperadas en la serie de nuevas historias mínimas editadas por el Centro de Estudios Históricos de El Colegio de México. Se trata de una obra que aporta una excelente introducción a la historia ferroviaria de América Latina. Es apta para un público de investigadores especializados, legos, así como estudiantes de licenciatura y de posgrado en historia, estudios latinoamericanos y economía.

Así pues, en el libro, el lector no encontrará sólo un esfuerzo de divulgación histórica basado en relatos cronológicos detallados sobre el arribo y avatares del “caballo de hierro” en nuestra región; dicho en otras palabras, la accesibilidad de los textos no se traduce en recuentos episódicos o superficiales. Por el contrario, en general, los capítulos que la integran son de carácter académico riguroso; pero lo son sin perder su carácter eminentemente didáctico y sin abusar en el despliegue

de datos cuantitativos, términos teóricos y tecnicismos económicos (en este sentido, es decir, la combinación de rigor con legibilidad, en particular el capítulo dedicado a las Antillas, de Óscar Zanetti, representa un excelente botón de muestra).

Las primeras 100 páginas, aproximadamente un tercio del total, conformadas por la introducción y el primer capítulo sobre México, son de la autoría de la coordinadora de la obra, Sandra Kuntz Ficker. Ambos son consistentes con la destacada calidad historiográfica que la ha distinguido a lo largo de su trayectoria académica, tanto en el campo de la historia ferroviaria, como en la económica en general.

En la introducción, Kuntz establece con mucha precisión la selección espacial, temporalidad y temática del esfuerzo colectivo:

El propósito de este libro es ofrecer un acercamiento al estudio de los ferrocarriles en América Latina delimitado por tres criterios básicos. En primer lugar, en vez de intentar una síntesis que abarque apretadamente todos los países de América Latina, hemos optado por profundizar en el análisis de ocho casos representativos de distintas zonas geográficas: México, las Antillas hispanas y Colombia en el centro-norte del continente; Brasil y Perú en el área central de Sudamérica, y Uruguay, Argentina y Chile en el extremo sur [...] En segundo lugar, en lugar de escribir una historia general de los ferrocarriles, hemos optado por concentrar nuestra atención en lo que denominamos 'la era de la expansión ferroviaria' [...] En tercer lugar, el enfoque que adoptamos para estudiar la era de la expansión ferroviaria es el de la historia económica (pp. 7-8).

Así pues, reconoce y presume la generosidad inherente a la historia ferroviaria, la cual puede abordarse desde múltiples ópticas y perspectivas subdisciplinarias: historia económica, empresarial, social, política, cultural. Aunque a su consideración, todas y cada una de ellas son igualmente válidas e interesantes, declara que la orientación de la obra colectiva está bien ubicada dentro de una perspectiva de historia económica. Así pues, para su elaboración se identificaron de antemano una serie de problemas medulares ("hilos conductores") que tendrían que examinarse a lo largo de los distintos capítulos: las condiciones del transporte preferroviario; el impacto de los ferrocarriles en el desarrollo económico ("ahorros sociales" y "eslabonamientos"), los tiempos,

las secuencias y los ritmos de construcción de las vías; las fuentes y mecanismos de inversión; el desempeño del sector y de las empresas de transporte en términos de indicadores de eficiencia, productividad y rentabilidad; las razones económicas pero sociopolíticas también del fin del impulso expansivo y el declive.

La decisión de delimitar temporalmente los análisis a la etapa desde los inicios hasta el predominio del ferrocarril como modo de transporte moderno, las primeras décadas del siglo XIX y las primeras del XX (c. 1929), es muy acertada. Asimismo, la de incluir epílogos complementarios en cada caso con el fin de someramente conducir las historias respectivas hasta nuestros días, desde la perspectiva de los desarrollos históricos precedentes.

En la misma introducción, Kuntz presenta una síntesis comparativa muy bien estructurada y sugerente de la experiencia ferroviaria en la región, en la que se logran ubicar adecuadamente los temas y problemas señalados de los ocho casos nacionales que integran la obra: México, Antillas españolas, Colombia, Perú, Brasil, Uruguay, Argentina y Chile. Dicho esfuerzo es una aportación muy útil a la obra en su conjunto, ya que en los capítulos posteriores, con excepción del capítulo sobre Argentina, son escasas las reflexiones y referencias comparativas con los otros casos incluidos. A mi juicio, esta es una deficiencia compartida por la mayoría de los estudios nacionales de la obra.

El primer capítulo sobre México arranca como locomotora bien calibrada y a todo vapor. Cubre a cabalidad los asuntos indicados: condiciones del transporte ferroviario, dinámica de la construcción en la fase expansiva, promoción e inversión, desempeño, impacto, eslabonamientos, ahorros sociales, estatización y declive. Se trata, a mi parecer, de la mejor y más actualizada recapitulación de la historia ferroviaria mexicana en la fase de expansión con la que contamos hasta la fecha.

Sin embargo, no me parece del todo convincente el saldo demasiado favorable presentado sobre la política ferroviaria porfirista. Creo que Kuntz tiene razón en cuanto a la debilidad de las tesis "dependentistas" de Coatsworth para el caso de México. Gracias en buena parte a sus propias investigaciones, ahora contamos con evidencia sólida para sostener que los ferrocarriles no fueron meros vasos de succión de nuestra riqueza hacia el exterior, y, en efecto, contribuyeron mayoritariamente a la integración del mercado interno.

No obstante, difiero en que la estructura de tarifas basada en clasificaciones oficiales es muestra suficiente para sostener sus argumentos: si tomásemos en consideración las así llamadas “tarifas especiales” con las que se movía más de 70% de la carga, el cuadro podría ser muy diferente, revelando ciertos privilegios en las cuotas al sector exportador, sobre todo la minería. Asimismo, Kuntz proyecta una interpretación benevolente de la consolidación limantourista: no toma en cuenta que de no ser por la caída providencial de los costos de combustible en 1910-1911, la nueva empresa controlada por el gobierno accionista, Ferrocarriles Nacionales de México, no hubiera podido cubrir la onerosísima cantidad de pagos por intereses, inflados por el sobreendeudamiento resultante del acuerdo excesivamente generoso con los inversionistas extranjeros y los financieros internacionales. A mi parecer, hubiese sido conveniente que, al pensar en el caso mexicano a la luz de los otros de Latinoamérica, la autora hiciera mayor énfasis en la trascendencia de la vecindad con Estados Unidos, en los ritmos y montos de construcción, orígenes del financiamiento y estructura de la propiedad, presiones hacia la regulación tarifaria, condiciones de operación, etcétera.

Los lectores encontrarán igualmente estimulante el resto del recorrido por nuestro hemisferio desde las Islas del Caribe hasta el *fine mundi* de Tierra del Fuego: una constelación de una enorme diversidad acuática, terrestre, orográfica y, sobre todo, ferroviaria. En términos generales, cada uno de los autores se apega disciplinadamente al “guión” de los asuntos convenidos como fundamentales, brindándole al conjunto suficiente coherencia.

Como suele suceder en este tipo de proyectos académicos colectivos, se encuentran niveles desiguales en la calidad de los casos examinados. En parte, esto es, indudablemente, atribuible a los distintos alcances de las historiografías ferroviarias de cada país. Así pues, mientras que para algunos países se dispone de rigurosos análisis “cliométricos”, al estilo de Robert Fogel y Albert Fishlow, de ahorros sociales y eslabonamientos (México, Brasil, Argentina, Colombia, Perú, Uruguay), desafortunadamente no es el caso para otros (Antillas, Chile), por lo que los autores de estos últimos han tenido que recurrir a la evidencia cuantitativa, significativamente menos rigurosa y precisa.

No podría hacerle plena justicia en este breve espacio a las aportaciones de cada uno de los capítulos. Para tal fin, insisto en recomendar la lectura del excelente capítulo introductorio de la coordinadora de la obra. Dentro de los casos antillanos cubiertos por Óscar Zanetti destaca, desde luego, el de Cuba, por su precocidad, estimulada principalmente por su inserción temprana en el mercado internacional como abastecedora de azúcar, y porque en él jugaron un papel protagónico los inversionistas locales, los cuales figuran precisamente identificados con sus nombres y actividad empresarial.

La conceptualización de proyectos ferroviarios “hegemónicos” y “contrahegemónicos” en el caso de Colombia, de Juan Santiago Correa, es sumamente sugerente y le imprime una dinámica muy interesante al proceso de expansión ferroviaria de ese país. Ésta podría ofrecer un eje de reflexión comparativa en relación con los casos, sobre todo de los países de mayor extensión, de la región. En sus propias palabras:

Indudablemente los ferrocarriles estudiados contribuyeron de manera clara a la conformación de una conciencia nacional que trascendió lo local para vincularlos, por definición, con lo nacional y lo global. Así, como se afirmó, en los procesos de redefinición territorial que se apuntalaron en estos proyectos ferroviarios se pueden apreciar con claridad dos tipos de modelos. En primer lugar, un grupo de proyectos hegemónicos al interior de las regiones, entre los que se cuentan como ejemplos claros los ferrocarriles en Antioquia y el Ferrocarril de Cúcuta, los cuales permitieron fortalecer la identificación de una población con un modelo de territorialización y del ejercicio del poder al interior de las mismas. En segundo lugar, los proyectos ferroviarios contrahegemónicos que se convirtieron en factores importantes en la redefinición del modelo territorial y político de manera significativa (pp. 111-112).

Luis Zegarra analiza el desarrollo ferroviario en Perú: subraya el primer impulso durante la era del guano, cuando el Estado fue el protagonista.

En los 1860 y 1870 había mucha esperanza por la construcción de ferrocarriles. Había casi consenso en que la construcción de ferrocarriles en el

Perú permitiría al país explotar sus vastos recursos naturales en minería y agricultura, así como promover la prosperidad económica. El papel del Estado consistía en el otorgamiento de privilegios para la construcción de ferrocarriles o incluso en el financiamiento de la construcción.

No obstante, estos esfuerzos iniciales quedaron truncados por la inestabilidad política y el fin del auge guanero. “El declive de las reservas de guano y de los ingresos fiscales a mediados de los 1870 desaceleró la construcción de ferrocarriles. Más aún, la Guerra del Pacífico (1879-1883), en la cual Chile derrotó a Perú y Bolivia, afectó severamente la construcción de ferrocarriles en el Perú” (p. 128). En balance, el desarrollo histórico del sector se caracterizó por ser especialmente tardío y con magros resultados, en los que la orografía y la pobreza fueron los principales obstáculos, al fin de cuentas infranqueables, para el ferrocarril. “La extensión ferroviaria en 1900 era menor que en los niveles anteriores a la Guerra del Pacífico.” En consecuencia, los ahorros sociales fueron relativamente bajos: “[...] el Perú tenía pocos ferrocarriles a principios del siglo xx, luego de varias décadas de haber construido el primer ferrocarril. El ferrocarril permitió reducir los costos de tiempo y los costos pecuniarios. Sin embargo, en términos agregados, el impacto directo del ferrocarril a la economía (medido a través de los ahorros sociales) fue bastante limitado”.

En su estudio sobre Brasil, entre otros temas, María Lucía Lamounier, pondera y explica las razones de la importancia de la injerencia del Estado lusoamericano desde el inicio de la expansión ferroviaria. Destaca los marcados contrastes en términos de trazado, desempeño y rentabilidad entre ferrocarriles en zonas azucareras, cafetaleras y el resto del enorme territorio de esa nación. “En comparación con la región azucarera, la red ferroviaria construida en las zonas cafetaleras pronto resultó relativamente lucrativa, a pesar de la topografía, que requería obras de ingeniería más complejas” (p. 152). En contraste con países como Estados Unidos, los eslabonamientos industriales generados por los ferrocarriles fueron limitados, debido, entre otros factores, a la “lentitud” en la construcción de la red.

En su fascinante capítulo sobre el caso del Uruguay, Gastón Díaz evalúa y crítica las tesis planteadas por la historiografía tradicional, principalmente la interpretación dependentista de Barrán y Nahum,

que apuntan al capital extranjero como culpable de todos los males económicos del desarrollo nacional, “y se propone una visión menos negativa de las empresas británicas y la red ferroviaria que tendieron” (p. 181). En particular, ofrece evidencia para desmentir que las limitaciones se debieron a la estrategia de parte de las empresas británicas, supuestamente obstinadas en captar exclusivamente el tráfico de productos de alto valor, y no en promover el desarrollo potencial del país. Su respuesta es sensata, bien fundamentada y mesurada. Varios factores influyeron en que el ferrocarril no haya cumplido cabalmente con sus expectativas iniciales: la falta de una frontera abierta, las dimensiones reducidas del territorio y la población, y la expansión excesiva motivada por expectativas erróneas de crecimiento del tráfico y rentabilidad financiera. “La red se tendió primero para conectar los poblados del interior del Uruguay con el puerto de Montevideo, y luego se extendió hacia las fronteras, siguiendo la forma más natural para cualquier red de transporte en un país de tan baja densidad poblacional” (p. 192). En cuanto al impacto económico Díaz indica que: “El bajo ahorro social del ferrocarril uruguayo en 1912/13 derivaba en parte de la escasa ventaja en términos de precios que ofrecía el ferrocarril en relación a los otros medios de transporte [...]. Otra razón para el reducido ahorro social era el bajo nivel total del tráfico captado por el sistema ferroviario uruguayo” (pp. 189-190).

El capítulo sobre Argentina, de Andrés Regalsky y Elena Salerno, muestra claramente que este país austral fue el líder en desarrollo ferroviario en América Latina. Lo anterior es evidente con base en criterios tales como la densidad de la red, en particular en el *hinterland* pampeano en torno al puerto de Buenos Aires, así como los volúmenes de tráfico de pasajeros y de carga. Asimismo, en el plano de las políticas públicas, la experiencia argentina destaca por su complejidad en los ámbitos de la propiedad estatal y la regulación de las tarifas en un entorno intensamente competitivo. Explican el sentido del Estado empresario. Su objetivo no sólo fue encargarse de operar y ampliar las líneas deficitarias, sino también “en ciertos momentos un sentido de regulación y competencia con los grupos inversores extranjeros” (p. 226). El primer marco regulatorio nacional apareció con la Ley Mitre de 1891, cuya trascendencia para el desarrollo del sector a fines

del siglo XIX y las primeras décadas del XX es debidamente destacada por los autores:

No deja de tener interés señalar que la adhesión voluntaria de las compañías, implicó también su aceptación de la ley general de ferrocarriles 2873 de 1891 que hasta entonces desconocían, amparándose en sus concesiones, y reforzó la facultad regulatoria del Estado. Esto permitiría más adelante, después de la reforma electoral que posibilitó el acceso al gobierno de nuevos sectores, encabezados por el líder del radicalismo, Hipólito Yrigoyen, que el gobierno pudiera bloquear, ya en los tiempos económicos más turbulentos de la Primera Guerra Mundial, nuevos aumentos en las tarifas, basándose en que la ley estipulaba que las mismas debían ser “razonables y justas” (p. 220).

Es innegable que los ferrocarriles fueron indispensables para colocar, hacia fines del siglo XIX y principios del XX, a Argentina como una de las economías exportadoras más importantes del mundo. Sin embargo, Regalsky y Salerno argumentan con evidencia muy sólida su papel decisivo para la integración de un mercado nacional centrado en Buenos Aires:

[...] la moderna red de transportes había contribuido a formar un importante mercado nacional que, para 1914, era el más grande de América Latina y cuyas pautas de comercialización y consumo eran crecientemente homogéneas. Surgido complementariamente del auge exportador, lo sustituiría como principal fuerza motriz del crecimiento cuando a partir de 1930 el país ingresara en una nueva etapa, la de la industrialización por sustitución de importaciones (p. 229).

El capítulo sobre Chile, a cargo de Guillermo Guajardo, revela que cualquier estudio comparativo exitoso debe combinar perspectivas internacionales, nacionales y regionales.

Durante ese periodo la elite chilena mantuvo el control de la agricultura y de las finanzas, en tanto que los empresarios manufactureros desde la década de 1880 se expandieron en el mercado interno, a la vez que se definió una división del trabajo entre capital público y privado. La inversión del



Estado chileno en infraestructura y ferrocarriles tendió a concentrarse en las provincias agrícolas del centro y sur, y el capital privado, británico en su mayoría, se concentró en los ferrocarriles mineros del norte que monopolizaron el transporte de la minería de exportación (p. 235).

Entre otros asuntos relevantes, el estudio de caso identifica las razones de diversa índole que llevaron en distintas regiones productivas a la ampliación de la esfera de intervención estatal a partir de las últimas décadas del siglo XIX. En la discusión de estos temas y problemas anteriores se entretajan tres dimensiones histórico-espaciales (nacional, regional y local). Guajardo muestra claramente la forma en que los ritmos del desarrollo (demanda del mercados externos e internos, flujos de capitales), los tipos de especialización productiva (agricultura, minería), las estructuras de poder económico y político, así como ciclos y coyunturas (auges, crisis), condujeron al nacimiento y consolidación del Estado propietario en Chile. En conjunto, se explica coherentemente el proceso de concentración y de acumulación que logra el Estado chileno.

En balance, más allá de sus bien logrados propósitos didácticos, *La expansión ferroviaria en América Latina* reúne elementos muy valiosos para continuar con la veta de una historia económica y empresarial comparativa sistemática del desarrollo ferroviario en América Latina, proyecto que, como acertadamente indica la coordinadora, representa una importante y fascinante tarea pendiente. En cada uno de los epílogos se encuentra la invitación para, en el futuro cercano, publicar otro volumen sobre los siglos XX y XXI dedicado a cubrir el proceso histórico desde el estancamiento y declive de la estatización hasta el probable resurgimiento con la privatización. Si bien, como se argumenta, el saldo de las estatizaciones fue, en general, negativo, cabe preguntarse, ¿en qué países y por qué se han alcanzado o no las expectativas y metas específicas de las privatizaciones? ¿Qué lecciones arroja la experiencia del periodo de “la expansión ferroviaria” para los inversionistas, funcionarios y reguladores del presente?

Arturo Grunstein Dickter

*Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco*