

deseaba borrar su mala fama. Jenkins nunca contestó directamente las críticas de la prensa y guardó silencio frente a sus ataques; tal vez quería que sus obras de beneficencia hablaran por él.

María del Carmen Collado

*Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora*

GERARDO MARTÍNEZ DELGADO, *La experiencia urbana: Aguascalientes y su abasto en el siglo XX*, México, Universidad de Guanajuato, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2017, 536 pp. ISBN 978-607-947-565-9 (Mora), ISBN 978-607-852-316-0 (UAA), ISBN 978-607-441-474-5 (UG)

*La experiencia urbana* estudia el abasto como un mirador estratégico para interrogar la relación entre Aguascalientes, su entorno regional y los eslabones nacionales e internacionales de abasto en los cuales esta ciudad se insertó entre 1884 y 1972. Esta integración de varias escalas —urbana, regional, nacional e internacional— es una de las mayores apuestas y virtudes del libro. Mientras algunos capítulos describen en detalle las huertas y los establos de la ciudad, espacios productivos que la dotaron de un grado importante de autosuficiencia alimenticia, en otros el autor amplifica la mirada para descubrir los eslabones de producción, comercialización y consumo que, anclados en una geografía más extensa de valles, montañas y ríos, configuraron un sistema de abasto regional. Así, el autor gradúa su lente entre una microhistoria de arrieros, abarroteros y pequeños productores y un “tiempo largo”, visible en procesos como el ascenso del ferrocarril, la liberalización del comercio, seguida por su creciente regulación por parte del gobierno federal, y el —ambivalente, contingente y siempre incompleto— “triumfo de la ciudad” sobre el campo.

El libro cubre los años que corren de la inauguración del ferrocarril en Aguascalientes en 1884 hasta el declive de este medio de transporte en la década de los setenta del siglo pasado. El ferrocarril fue el factor más importante en la configuración de un modelo de abasto para la

ciudad, conectándola con su *hinterland*, el país y el mundo. Este modelo comenzó a erosionarse en los años setenta, cuando el ferrocarril perdió importancia frente a las carreteras y el estado de Aguascalientes inició una conversión del sector agropecuario al industrial. Escribir un libro sobre una ciudad mediana como Aguascalientes representa una valiosa aportación para la historia urbana de México, cuyos historiadores seguramente hemos abusado de la capital nacional como el paradigma para pensar la urbanización en el siglo xx. Aguascalientes, cuya población creció de 35 000 a 181 000 habitantes entre 1910 y 1970, ofrece una escala distinta que bien podría servir como modelo o contrapunto para historiadores que investigue sobre ciudades similares. Al mismo tiempo, el estudio de Martínez Delgado ilumina un sistema de abasto, comercio y migraciones mucho más amplio, que abarca buena parte del poniente del país y que históricamente ha sido dominado por Guadalajara.

La arquitectura del libro reproduce las escalas ya señaladas: desde la ciudad en su acepción más limitada hasta un sistema de abasto que, en el caso de los abarrotes, podía extenderse hasta países como España y Portugal, de donde provenían conservas de atún y sardinas, o incluso Sri Lanka, principal exportador de la canela consumida en México. El libro está dividido en cuatro partes. La primera de ellas, “El espacio urbano”, introduce Aguascalientes en la primera mitad del siglo xx, los ideales urbanos perseguidos por sus élites —modernización, higienización, industrialización— y el sistema de acequias, establos y huertas que estas élites buscaron remplazar con una infraestructura moderna. La cruzada higienista encabezada por médicos, ingenieros y urbanistas y su efecto transformador sobre las ciudades mexicanas ha sido abordada por historiadores como Claudia Agostoni y Matthew Vitz en trabajos sobre la ciudad de México. En Aguascalientes, la construcción de sistemas de drenaje, pavimentos y mercados modernos fue lenta y azarosa, y las autoridades lamentaron invariablemente el estancamiento y las carencias de la ciudad. El autor argumenta que el proceso de urbanización —es decir, la expulsión de las actividades agropecuarias de la ciudad, o la separación entre ella y el campo— no era inexorable sino un proyecto económico, social y cultural que se puso en práctica poco a poco, como lo demuestra la existencia de huertas y establos en Aguascalientes hasta bien entrado el siglo. No obstante, la ciudad terminó

imponiéndose frente al campo, los molinos de nixtamal y las tortillerías acabaron con la elaboración casera de tortillas, la producción de pan comenzó a ser dominada por empresas nacionales cada vez mayores, y en los terrenos de las viejas huertas se construyeron colonias residenciales.

“El eslabón de los caminos” —la segunda parte del libro— reconstruye el sistema de caminos, vías férreas y carreteras que comunicaron a Aguascalientes con su *hinterland* y el mundo. Al igual que en la primera sección, el autor propone que la urbanización no constituyó un proceso unidireccional y ofrece una historia más interesante y compleja que el mecánico desplazamiento de una tecnología por otra. Por el contrario, diferentes medios de comunicación coexistieron y se complementaron con eficiencia durante el periodo estudiado, sirviendo al transporte de distintos productos por diferentes comerciantes. Mientras que el ferrocarril convirtió a Aguascalientes —en camino entre la Ciudad de México, Ciudad Juárez y Tampico— en un punto neurálgico para el comercio nacional, las viejas veredas y caminos de herradura continuaron comunicando a la ciudad con productores de la región, que se beneficiaron de las nuevas oportunidades para alcanzar mercados más lejanos por medio del tren. Después de la Revolución, el gobierno federal impulsó la construcción de carreteras por medio de la creación de la Comisión Nacional de Caminos en 1925. Pero esta innovación no representó una ruptura, al menos en el corto plazo; las nuevas carreteras modernizaron viejos caminos (muy lentamente a veces) y crearon un sistema de comercio estratificado que iba desde las brechas y veredas hasta las autopistas de cuatro o más carriles. Esta coexistencia entre distintos medios de comunicaciones se transformó en los años setenta, cuando los ferrocarriles perdieron su posición dominante frente a los automotores. Independientemente de cómo se movían las mercancías, para este momento Aguascalientes ya era parte importante, pero subordinada, de un sistema de producción y distribución dominado por la Ciudad de México, Guadalajara y Estados Unidos.

La tercera parte del libro —“Campo y ciudad: los espacios regionales y su producción agropecuaria”— aborda la producción agrícola y el abasto de la carne en la región circundante a Aguascalientes, un área que incluía el estado de Aguascalientes y partes de Zacatecas y Jalisco. Este espacio constituía una región en virtud de ser controlado

por la ciudad de Aguascalientes, sus élites y su infraestructura (por ejemplo, su rastro y acceso a la red férrea nacional). La comparación entre la producción agrícola y el abasto de carne revela contrastes importantes. En el caso de la producción agrícola, el autor destaca a la revolución mexicana y a la revolución verde como desencadenantes de dramáticos cambios en la tenencia de la tierra y la comercialización de productos agrarios. A pesar de la profundidad de estos cambios, existe un grado de continuidad importante con respecto al poder detentado por los productores más ricos frente a los pequeños productores que recibieron dotaciones ejidales. Si bien la Revolución liquidó a las haciendas como la unidad productiva básica y distribuyó tierras entre campesinos organizados en ejidos, muchas de las mejores tierras permanecieron en manos de la vieja élite hacendaria, que también se benefició desproporcionadamente de las mejoras tecnológicas asociadas con la revolución verde (semillas modificadas genéticamente, sistemas de riego, etc.). Mientras estas élites se convirtieron en productoras de los cultivos más productivos y valiosos en el mercado nacional (como las uvas o la guayaba), la cosecha de cultivos de primera necesidad, como el maíz, el frijol y el chile, se concentró en los ejidos.

En el caso de la producción de carne las rupturas son más importantes. El ferrocarril posibilitó que Aguascalientes se convirtiera en un centro de acopio y distribución de carne para la Ciudad de México —las necesidades de Aguascalientes eran pocas en comparación—. La cría, engorda, sacrificio, procesamiento, almacenamiento y distribución de ganado dejaron una impronta en la ciudad, visible en el rastro, los potreros y los corrales de engorda que la rodeaban. La complejidad de estas actividades favoreció que el negocio de la carne fuera controlado por redes informales que se extendían desde los Altos de Jalisco hasta la Ciudad de México. La Revolución, la reforma agraria y la crisis de la fiebre aftosa a finales de los años cuarenta resultaron extremadamente disruptivas para las viejas élites ganaderas, muchas de las cuales fueron desplazadas por rancheros de los Altos de Jalisco. Las redes que organizaban a estos grupos ganaderos son reconstruidas por Martínez Delgado con maestría por medio de historias de vida y diagramas genealógicos que ilustran cómo estos grupos tomaron control de los eslabones de la producción y la comercialización de la carne después de la Revolución.

Finalmente, la última parte del libro — “Alimentar a la ciudad con productos lejanos” — analiza el comercio de abarrotes (productos de baja caducidad que podían comerciarse desde largas distancias). El ferrocarril permitió que la distribución de estos productos, que tradicionalmente se llevaba a cabo en ferias anuales, creciera, se diversificara y se volviera más frecuente. El mercado de abarrotes era controlado por mayoristas que articulaban producción y consumo por medio de complejas redes de crédito, contactos de confianza y diversos canales de información. La mayoría de estas redes eran controladas desde la ciudad de México (muchas veces por españoles). Al igual que muchos otros participantes en las diferentes cadenas de abasto que el libro describe, los mayoristas enfrentaron la creciente intervención del Estado en el abasto por medio de una telaraña de organizaciones que incluía al Banco Nacional de Comercio Exterior, la Compañía Exportadora e Importadora Mexicana S. A. y los Almacenes Nacionales de Depósito. El objetivo de estas organizaciones era regular el precio y la distribución de productos básicos con el fin de garantizar el abasto: compraban cosechas en el exterior, almacenaban productos de consumo básico y se aseguraban de que llegaran a las grandes ciudades. Como es bien sabido, el Estado mexicano impulsó el proceso de industrialización y urbanización a partir de los años cuarenta del siglo pasado. *La experiencia urbana* describe cómo diferentes grupos participantes en los eslabones del abasto —de distintas generaciones, lugares de origen y grupo social— enfrentaron este cambio.

Estas pocas líneas no hacen justicia a una investigación ejemplar, comprendida, entre muchas otras fuentes, por prensa, revistas, archivos públicos y privados, informes, censos y estadísticas (de diferentes niveles de gobierno) y bases de datos y entrevistas realizadas por el autor. La presentación de toda esta información es también impresionante: decenas de cuadros, diagramas, fotografías y más de 40 mapas, muchos de ellos elaborados por el autor. Tal volumen de información pudiera dificultar la lectura para algunos; son tantos los árboles, y tan variados, que el bosque pudiera perder nitidez. Pero el conjunto es extremadamente valioso, además de ofrecer un modelo para historiadores que realicen investigaciones similares. Este lector también echó en falta un diálogo más explícito con otros historiadores estudiosos de temas relacionados. Quizá valdría la pena, por ejemplo, pensar en

la relación entre la historia de Aguascalientes y las historias de largo aliento del capitalismo en esa región que autores como Eric van Young o John Tutino han estudiado. También sería posible utilizar el caso de Aguascalientes para pensar, de manera más general, cómo diferentes niveles de gobierno e infraestructuras de comunicaciones articularon el territorio mexicano en el siglo xx, particularmente después del porfiriato, durante el periodo de industrialización por sustitución de importaciones. ¿Cómo funcionó el federalismo realmente existente durante este periodo? ¿Cómo y cuándo comenzó a erosionarse este modelo económico y cómo se fraguó la integración económica con Estados Unidos? Aunque estas preguntas van más allá de aquellas que el autor plantea, hay en este libro valiosos elementos para explorar estos y otros territorios historiográficos.

Emilio de Antuñano

*University of California, San Diego*

PABLO ALABARCES, *Historia mínima del fútbol en América Latina*, México, El Colegio de México, 2018, 269 pp. ISBN 978-607-628-251-9

¿Es posible hacer la historia de algo inexistente? Pablo Alabarces muestra en su *Historia mínima del fútbol en América Latina* que en algunos casos no sólo es posible sino necesario. El fútbol en el subcontinente latinoamericano no tuvo un origen único, no se desarrolló uniformemente y no se jugó, se observó ni se pensó de la misma manera. Sin embargo, Alabarces propone que hacer una historia del balompié en América Latina es posible en tanto decisión metodológica que apuesta por pensar las similitudes, las diferencias y las convergencias de la práctica de este deporte en la región. Si bien existen otros trabajos que abordan el tema a escala latinoamericana, este libro ofrece dos novedades: busca abarcar a todos países del subcontinente, no sólo a los más exitosos o más representativos, y es el primero de su clase producido originalmente para los lectores de habla hispana y no para el mundo anglosajón.