

Sandra Kuntz, *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*, México, El Colegio de México, 2015.

La investigación y la docencia de la historia económica de América Latina se verá muy beneficiada por esta obra no sólo porqué ofrece una síntesis de un tema fundamental del desarrollo del capitalismo en la región, que fue la expansión ferroviaria entre 1850 y 1930, sino porqué se realiza de manera muy didáctica. Esto es mérito, en primer lugar, de la editora de la obra, Sandra Kuntz, quien es una gran especialista en estos terrenos, y de igual manera por las contribuciones del excelente elenco multinacional de autores que ha reunido para crear esta obra. El volumen inicia con una introducción extensa que explica e integra todos los capítulos del libro. Luego siguen ocho ensayos sobre el desarrollo ferroviario en los países latinoamericanos por sendos autores, cada uno especialista en la historia económica y política de su país. Se cierra el libro con un apéndice estadístico final de gran utilidad que permite comparar las experiencias del gran ciclo de expansión y el ciclo de declive del ferrocarril en la región. Debe señalarse que la editora del volumen ha logrado que todos los autores apunten en la misma dirección analítica en sus capítulos y que contribuyan con excelentes gráficas, tablas y mapas muy útiles de los ferrocarriles en cada país en los momentos de su mayor expansión.

Por razones de espacio y por los límites de las dimensiones del libro, no se cubre la historia ferroviaria de absolutamente todos los países latinoamericanos, sino que se concentra la atención en México, Antillas, Colombia, Perú, Brasil, Uruguay, Argentina y Chile, los que representaron el 95% de los ferrocarriles construidos en la región entre mediados del siglo XIX y mediados del siglo XX. El planteamiento comparativo se aborda de manera penetrante en distintas secciones de la introducción donde se ofrecen elementos para evaluar el desarrollo ferroviario en el conjunto de los países de la región. Asimismo, en el ensayo sobre Antillas se proporcionan elementos para conocer la expansión de los ferrocarriles, no sólo en Cuba, donde hubo un muy temprano y fuerte desarrollo de este medio de transporte, sino también en Santo Domingo, Puerto Rico y Jamaica. En resumidas cuentas, el libro cumple la meta de cubrir la historia de la primera gran revolución de transporte moderno en la gran mayoría de las naciones latinoamericanas.

Es una historia cuyos ejes cronológicos se centran en dos fases la primera es de la construcción y gran expansión de los ferrocarriles entre 1850 y principios del siglo XX, periodo que puede considerarse su época dorada, cuando fue uno de los motores más importante del desarrollo económico más general. En cambio, desde la Gran Depresión de los años treinta, el sector ferroviario, aún dominante en el transporte en gran parte de los países mayores, entró en una etapa de declive bastante marcado. A partir de esta época y, sobre todo, desde la segunda guerra mundial, se dejaron de construir líneas nuevas (con pocas excepciones),

la rentabilidad de las empresas tendió a decaer, la renovación tecnológica perdió ímpetu, los problemas laborales y sindicales aumentaron y la competencia con el sector automotriz comenzó a hacerse sentir con gran fuerza, hasta finalmente desplazar al ferrocarril. Desde los años de 1950 el declive era evidente pese a nacionalizaciones de empresas y líneas, México (1937), República Dominicana (1944), Argentina (1946-48), Uruguay (1948), Brasil (1957), Cuba (1959) y Perú (1971). A pesar de la decadencia, el ferrocarril seguía siendo indispensable para ciertos sectores exportadores, en particular para el transporte de granos y minerales. A su vez, el transporte de pasajeros continuó siendo importante sobre todo en los alrededores de algunas grandes ciudades, en la forma de tráfico suburbano o entre algunas ciudades. No obstante, automóviles, autobuses y camiones (grandes y chicos) fueron desplazando al ferrocarril y al tranvía, las dos glorias del transporte en Latinoamérica antes de la Gran Depresión. Hoy los ferrocarriles viven un futuro aún incierto, aunque hay señales de recuperación importante, especialmente en las largas líneas que se dedican sobre todo a la carga de minerales y productos agrícolas.

La expansión ferroviaria dependió de manera muy importante de ciertos ciclos de inversiones extranjeras ya que los mercados de capitales en Latinoamérica solían ser demasiado pequeños para poder financiar el costoso proceso de construcción y la compra y renovación de gran cantidad de equipo -locomotoras, vagones, rieles- que era casi todo importado. Recordemos que los ferrocarriles fueron las mayores empresas en la región durante más de ochenta años. En algunos casos se recurrió fundamentalmente a inversiones directas extranjeras, pero fue muy frecuente que se recurriera al sistema de subsidios gubernamentales por los cuales las empresas privadas tenían garantizado un razonable nivel de ganancias a cambio de asegurar la construcción sistemática de nuevas líneas. Al mismo tiempo, se dieron numerosos casos – en Argentina, Brasil y Chile- donde el gobierno creó empresas estatales que fueron actores formidables, pero también tuvieron que recurrir a capitales externos a través de la emisión de deuda externa pública que fue fundamental en su expansión. Los periodos de mayores inversiones fueron los decenios de 1860, 1880, 1904-1914 y 1920-29, pero hubo notables variaciones en la construcción y explotación ferroviaria por países.

Cuba, por ejemplo, fue el primer espacio latinoamericano donde se impulsaron los ferrocarriles, comenzando una primera empresa en fecha tan temprana como 1837. Las primeras líneas cortas que conectaban a La Habana y su puerto con las zonas de plantaciones, luego se expandieron rápidamente a lo largo de la isla hasta conformar una red ferroviaria muy importante en términos de kilómetros de línea *per capita*, y en algunos periodos por la densidad de carga y tráfico de pasajeros. El autor del ensayo histórico incluido en este volumen sobre los ferrocarriles cubanos es Oscar Zanetti, uno de los más destacados historiadores de la isla, quien explica con extraordinaria claridad e intuición la relación entre la expansión de la economía azucarera y la ferroviaria. En la última parte de su ensayo comenta la importancia de tener en cuenta la tupida red de ferrocarriles industriales (al interior de las plantaciones) que revelan la singularidad del caso cubano para la historia comparada.

El segundo país en arrancar el proceso de construcción de ferrocarriles fue Chile, a mediados del siglo XIX con una línea en el centro-norte del país, la cual unía la zona minera de plata y cobre de Copiapó con el puerto de Caldera, pero al poco tiempo también se construyó una red de ferrocarriles en el valle central de Chile, conectando las haciendas trigueras con la capital de Santiago y con el puerto principal de Valparaíso. El autor del ensayo sobre Chile, Guillermo Guajardo, quien ha publicado importantes trabajos señeros sobre ferrocarriles e industrialización, recuenta las distintas etapas de la expansión ferroviaria en Chile y luego describe su decadencia después de la segunda guerra mundial. En el caso chileno, un elemento llamativo es que la propiedad de los ferrocarriles casi siempre fue compartida por mitades entre capitales privados y el Estado.

Para el caso de Brasil la construcción comenzó en la misma década de los años de 1850, posiblemente por la solidez de las finanzas imperiales logró un impulso a la construcción ferroviaria más fuerte que cualquier otra nación latinoamericana antes de 1880, cuando contaba ya con más de 5 000 kilómetros de vías, si bien algo dispersas en tres redes en el centro, sur y nordeste de su vasta geografía. La autora del capítulo correspondiente, María Lucía Lamounier, ofrece un excelente material estadística, gráficas y tablas, además de un mapa detallado para ilustrar el tema, como es el caso de los demás trabajos en este volumen. Ella enfatiza el papel clave del Estado en el desarrollo de la política ferroviaria, especialmente a partir del tránsito de Imperio a República a fines del siglo XIX. También explica los abundantes debates tanto ideológicos como técnicos sobre el papel del sector en la modernización económica. Debe añadirse que en el caso de Brasil – pese a la fortísima competencia del automotor- los ferrocarriles mantuvieron un cierto impulso durante la época de la industrialización dirigida por el Estado desde la segunda guerra mundial, en especial por el auge de la gran minería de hierro, de la cual el país es líder mundial hoy en día. No obstante, los procesos de privatización del último cuarto siglo han sometido a los ferrocarriles brasileños a grandes tensiones que se reflejan en la vida política y en la administración estatal.

En el caso de Argentina, el arranque de la construcción de ferrocarriles fue algo más lento que en Brasil: la creación de las tres primera empresas, el Ferrocarril Oeste (estatal), el Ferrocarril Gran Sur (de capital británico) y el Ferrocarril Central (capitales mixtos) permitió el trazado de un poco más de 2 000 kilómetros de líneas troncales y algunas ramales importantes en el litoral del país hacia 1880. Como demuestran los autores, Andrés Regalsky y Elena Salerno, ambos autores de trabajos de gran calado, fue en el decenio siguiente, en cambio, cuando se produjo el verdadero auge ferroviario, hasta alcanzar más de 9 000 kilómetros en 1890, con lo que ya se alcanzó un verdadero sistema complejo de redes ferrocarrileras que integraron muchas regiones del país. La gran crisis financiera de 1890-1891 llevó a la privatización de la mayor parte de las compañías estatales y, a partir de esa fecha, las grandes empresas ferroviarias británicas en Argentina experimentaron un auge tan importante que se convertirían en algunas de las sociedades anónimas más grandes que cotizaban en la Bolsa de Londres durante treinta años y, además, con dividendos altos y sostenidos. En efecto, fueron las

empresas ferroviarias más rentables de Latinoamérica. De todas formas, desde temprano en el siglo XX, el Estado argentino también ejerció un papel importante en el sector al impulsar las líneas ferroviarias en las zonas más atrasadas del país, sobre todo en el oeste y noroeste.

Se observan fuertes contrastes con la experiencia de la vecina Uruguay, donde la introducción del ferrocarril no sólo fue más lenta sino que, además, se señala que sus impactos fueron mucho más reducidos. Como lo demuestra el ensayo de Gastón Díaz, el ahorro social logrado por el establecimiento del ferrocarril en Uruguay a principios del siglo XX puede estimarse en apenas 6% del producto interno bruto, lo que contrasta con el 20% logrado en países como Argentina, Brasil y México. En estos cálculos del ahorro social, Díaz sigue las huellas del investigador español, Alfonso Herranz, quien ha realizado los estudios comparativos más amplios y precisos para el conjunto de la región latinoamericana y es citado repetidamente en el libro, ya que permite una aproximación al impacto de esta primera gran revolución de los transportes.

En el caso de Perú, el inicio de la construcción de los ferrocarriles comenzó un poco más tarde que otras naciones, pero entre 1866 y 1875 experimentó uno de los auge más significativos. Estas iniciativas correspondían a la época de oro de las exportaciones de guano peruano, pero fueron los más costosos de toda América Latina. La razón era sencilla, los principales proyectos, financiados en su mayoría por el Estado pero llevados a cabo por contratistas privados, tenían el objetivo de vincular las zonas costeras con los pueblos y minas en los Andes, lo que implicaba que había que construir la mayor parte de las líneas, túneles y puentes en montañas muy altas y escarpadas. El costo por kilómetro fue muy elevado y la primera etapa de construcción fue interrumpida por la gran bancarrota financiera del Estado peruano y de los bancos limeños después de 1875. El autor del capítulo sobre Perú, Luis Felipe Zegarra, explica esta problemática en el largo plazo e indica que para 1929, la red total de ferrocarriles apenas rebasaba 4 000 kilómetros, lo que le ubicaba en uno de los últimos lugares entre los países mayores de América Latina. A su vez, Zegarra proporciona un detallado cálculo del ahorro social generado por los ferrocarriles que es extremadamente útil y demuestra que el impacto del sector fue relativamente bajo para el conjunto de la economía.

Entre los últimos países en impulsar el desarrollo ferroviario se encuentra Colombia. El ensayo dedicado a este tema es redactado por Juan Santiago Correa, quien ha escrito una serie de importantes libros sobre el tema: enfatiza la difícil geografía de su país, la cual puede considerarse elemento importante en el retraso mencionado. Sin embargo, desde el segundo decenio del siglo XX comenzó a ganar fuerza la construcción de líneas, en general de norte a sur, en parte importante para facilitar las exportaciones e importaciones en la época de auge de las economías cafetaleras, las cuales previamente sufrían por altísimos costos de transporte. En el decenio de 1920 se experimentó un notable auge de construcción de nuevas líneas, aunque todavía en 1929 Colombia apenas contaba con unos 3 500 kilómetros de vías.

El contraste con México es bastante notable, país con una topografía también complicada, pero que se benefició de una mayor inversión en ferrocarriles desde el último cuarto del siglo XIX. La autora del ensayo correspondiente, Sandra Kuntz, es reconocida como experta en este terreno, con obras previas que han obligado a replantear las hipótesis tradicionales sobre los ferrocarriles en México al hacer ver que no sólo contribuyeron a impulsar las exportaciones, sino que fueron aún más importantes para el desarrollo interno. En pocas palabras, la compleja historia de la economía capitalista en México no se puede explicar sin tener en cuenta a los ferrocarriles y, además, son claves para entender las relaciones económicas con los Estados Unidos desde fines del siglo XIX hasta mediados del siglo XX. Como en el caso argentino, en México el decenio de 1880-1890 fue clave en el impulso a la construcción de las grandes líneas troncales, en particular el Ferrocarril Central y el Nacional (de capitales norteamericanos) siendo complementados por el Ferrocarril Mexicano (de capital británico) y una considerable diversidad de empresas adicionales. Un momento importante de cambios se dio con la parcial estatización de cerca de la mitad de los ferrocarriles con la reforma de 1907 impulsada por el ministro de Hacienda, José Yves Limantour, y luego en 1937 vendría la nacionalización completa durante la administración de Lázaro Cardenas. Sandra Kuntz ofrece un estudio muy minucioso pero claro que proporciona una enorme cantidad de información empírica que aclara la marcha y el grado de eficiencia de las distintas empresas ferroviarias y demuestra que en la práctica, y pese a los enormes problemas del sector desde los años de 1920, el sector continuó representando una proporción del producto interno bruto relativamente importante hasta al menos mediados de los años de 1980. No obstante, la autora también demuestra que después de la revolución mexicana la eficiencia en este medio de transporte disminuyó de manera notoria y bastante sostenida. Por ello hay que considerar al periodo de 1880-1910 como la época dorada de los ferrocarriles en México.

Carlos Marichal
El Colegio de México.