



KUNTZ FICKER, Sandra (coordinadora),
La expansión ferroviaria en América Latina y el Caribe, México, El Colegio de México, 2016, 361 pp.



En la historia de la humanidad, las vías de comunicación han desempeñado una función importante pues se han convertido en el factor fundamental para conectar a las regiones entre sí. Desde la invención de la rueda y posteriormente la construcción de carretas jaladas por animales para el traslado de mercancías o personas, el hombre requirió de caminos propicios para desarrollar medios de transporte; en el caso particular, el del ferrocarril. Los entornos geográficos de cada territorio ofrecieron en algunos casos una excelente alternativa debido al tipo de planicie con la que contaban cada uno. Sin embargo, en otros casos las difíciles condiciones orográficas del territorio obligaron a buscar nuevas estrategias de transporte, el cual se fue desplegando y modernizando con el transcurrir del tiempo y de acuerdo a la capacidad económica de cada país.

Coordinada por la investigadora Sandra Kuntz Ficker, *La expansión ferroviaria en América Latina y el Caribe* —obra aquí reseñada— ofrece aportaciones de diversos autores sobre el proceso de expansión del ferrocarril. Es un trabajo novedoso que contribuye a la historiografía sobre el tema en América Latina, ya que son pocos los estudios realizados al respecto. Debemos destacar, de inicio, que en la obra se profundiza el análisis de ocho

casos representativos de naciones como México, Las Antillas, Colombia, Perú, Brasil, Uruguay, Argentina y Chile. Cada texto es abordado por un especialista en el país de estudio, quienes de manera clara y precisa responden a las interrogantes planteadas sobre cómo, cuándo y quiénes propiciaron la introducción del transporte ferroviario en cada región. Cabe mencionar que los trabajos no solamente son escritos por historiadores, sino también por economistas que esbozan un recorrido histórico que facilita la observación del comportamiento de la expansión del ferrocarril.

Al respecto, en la introducción de la obra Sandra Kuntz realiza un balance general sobre los estudios contenidos en ésta, indagando una serie de similitudes pero también de grandes diferencias en cuanto a la llegada del ferrocarril y el impacto modernizador que tuvo en cada país. Para la coordinadora, en casos como el de Cuba, Argentina, Chile y México, la llegada de este medio de transporte significó la consolidación económica y una mejor conexión regional que permitió la comercialización de los principales productos, no sólo en el plano local sino también en el internacional. A diferencia de los primeros, en países como Brasil, Uruguay, Perú y Colombia, el arribo del ferrocarril continúa siendo un dilema para la academia sobre si trajo o no progreso; en torno a estos países se sostienen afirmaciones —por ejemplo— sobre que los más beneficiados fueron los inversionistas extranjeros, los cuales acapararon las líneas para la explotación y colocación de sus productos sin dejar ganancias a los Estados.

Este preámbulo que desarrolla la autora es el hilo conductor de la obra pues analiza la problemática que en su momento experimentó cada país a partir de tres factores importantes. El primero se refiere al transporte utilizado antes de la llegada del ferrocarril, es decir, cuáles eran los medios con los que se contaba para poder comunicarse y de qué manera se fueron perfeccionando de acuerdo a las necesidades y capacidades económicas de cada región. El segundo obedece a la llamada expansión dorada, periodo que ilustra la mejor época de este medio de transporte en distintos países entre los años 1880 y 1910. El tercer y último factor apunta al declive, cuando deja de ser rentable debido a los altos costos que representaba, situación aunada a la creciente competencia que significó la llegada de automotores y la construcción de carreteras en la década de los treinta del siglo xx. Estos tres aspectos son la parte medular del trabajo y nos ayudan a entender en

un contexto general el impacto que tuvo el ferrocarril en América Latina y el Caribe.

Para el caso de México Sandra Kuntz refiere que la carencia de medios de transporte constituyó un serio obstáculo para el crecimiento económico del país hasta el último tercio del siglo XIX, ya que afectó notablemente la actividad económica al encarecer los costos de comercialización de los productos y de personas. Es tras la llegada de Porfirio Díaz Mori a la presidencia de México (cuyos mandatos transcurrieron entre 1876 y 1911) que se impulsa una política de construcción de vías férreas a través de la promoción de concesiones. Con esta disposición se enlazó una red de alcance regional que condujo a un sistema que vinculó internamente al país. Fue a partir de 1880 cuando el gobierno implementó una política más atractiva de apertura y participación de la inversión extranjera, lo cual generó una disputa por el derecho de concesiones entre los países de Estados Unidos de América e Inglaterra, principales potencias de Occidente. Para Kuntz Ficker la década de los ochenta del siglo XIX fue la etapa más exitosa de la expansión ferroviaria en la historia de México, situación que fue posible gracias a la estabilidad económica que el país logró consolidar principalmente en su relación con la comunidad financiera, con la cual consiguió renegociar el pago de la deuda externa.

Sin embargo, el inicio de la Revolución mexicana puso fin al auge del ferrocarril. La destrucción de una parte de la infraestructura y las múltiples pérdidas económicas fueron factores para que este medio de transporte decayera, acabando así con el impulso que el presidente Díaz había logrado promover durante su mandato presidencial. Coincidó con la hipótesis de la coordinadora en el sentido de que no solamente las actividades más productivas y con carácter de exportación internacional como la minería fueron las más socorridas con la introducción del ferrocarril, sino que también en un alto porcentaje se vio favorecida la economía local de las regiones. Sin duda los ferrocarriles en México no sólo contribuyeron a la inversión de capitales sino que resultaron cruciales para la integración de un mercado interno.

En el caso de Las Antillas, sobresale la isla de Cuba como la que mayor expansión experimentó. En la década de los treinta del siglo XIX el gobierno intervino de manera activa en la construcción de este tipo de transporte;

años después, cuando los resultados positivos fueron evidentes, el Estado decidió transferir a la iniciativa privada el control del ferrocarril. A partir de 1870, cuando apenas iniciaban en algunos países de América Latina proyectos de construcción de tendido de vías, en Cuba se había logrado crear una red que enlazaba a las principales ciudades con poblaciones más productivas.

Al respecto, Oscar Zanetti Lecuona refiere que los primeros ferrocarriles cubanos respondieron primordialmente a los intereses azucareros y con ese fin se tendieron gran cantidad de líneas que unieron a las zonas más fértiles con los principales puertos marítimos de la isla. En este sentido, la política de apertura del gobierno cubano fue de vital importancia para garantizar el establecimiento de las compañías en diversas regiones. El autor nos deja ver que la expansión del ferrocarril en Cuba, a diferencia de otros países, se dio con base en una planeación en cuanto a la redistribución del tendido de las líneas, las cuales priorizaron las zonas productoras de azúcar; por otro lado, también nos advierte que la competencia por las principales rutas entre compañías saturó el tráfico comercial, situación que propició en algunos casos la construcción de dos y hasta tres líneas diferentes en un mismo trayecto.

El declive de Cuba llega con la crisis financiera de 1929, causante de la caída del precio del azúcar, producto que hasta entonces había logrado consolidar económicamente al país. Durante toda la década de los treinta Cuba intentó recuperarse de la dificultad financiera. Concluida la Segunda Guerra Mundial se dan las condiciones para afianzarse nuevamente aunque enfrentó un nuevo reto: la llegada de automotores y la construcción de carreteras paralelas a las vías del ferrocarril, las cuales ya representaban una competencia directa.

Respecto a las islas de Puerto Rico, Jamaica y República Dominicana, estas también generaron importantes cantidades de productos comerciales, sin embargo su progreso se concentró en regiones muy específicas, situación que limitó su desarrollo, aunado a factores tales como la falta de inversión de capitales para subsidiar el funcionamiento prolongado del ferrocarril, la inconsistencia en cuanto a la producción de mercancías, las dificultades para tender líneas entre diversos puntos geográficos, entre otros.

En el caso de Colombia fue a partir de la segunda mitad del siglo XIX que se lleva a cabo una política de incentivos para promover la construcción de líneas. Con dicha medida se buscó que las tierras baldías fueran acaparadas y entregadas a las compañías; el objetivo se basó en catapultar el repoblamiento a lo largo de las rutas del tendido de las vías para ampliar la frontera agraria y así fortalecer la economía del país a través de la inversión de capitales ya fuesen locales o extranjeros. A partir de esta serie de decisiones Juan Santiago Correa expone que el país experimentó dos consecuencias que incidieron directamente en la propiedad de la tierra ya que ésta fue acaparada por unos cuantos a través de los beneficios que el Estado colombiano otorgó como parte de los subsidios destinados para la construcción de vías. No obstante, también significó una apertura importante de nuevos ejes para la explotación. En este sentido el autor refiere que el desarrollo del país estuvo limitado a la capacidad económica propia de cada región y fue dependiente de la inversión que se dio en cada punto.

Cabe mencionar que a diferencia de otros países de América Latina donde el auge de la expansión ferroviaria se desarrolló en el siglo XIX, en Colombia floreció entre 1904 y 1909. Ahí, una parte fundamental del impulso de los medios de transporte lo constituyeron el Río Magdalena y el ferrocarril ya que conjuntaron una amplia red de comunicaciones que articuló a las regiones con las principales líneas para la exportación de las mercancías. Pero aquel dinamismo en boga en cuanto a la inversión y construcción de vías se vio interrumpido por la ya referida crisis mundial de 1929.

El autor describe perfectamente el impacto que tuvo el ferrocarril en Colombia; éste ocurrió principalmente en las regiones más fértiles y de mayor inversión económica. Queda la duda sobre los subsidios que el gobierno entregó para la construcción del ferrocarril, es decir, se habla de una gran cantidad de tierras que fueron otorgadas a las empresas para el tendido de los rieles pero no se especifica de manera clara si esa dotación estaba reglamentada y limitada a un determinado número de hectáreas. También surge la interrogante sobre cuál fue el mecanismo que se utilizó para otorgar dichas tierras, y resulta importante porque a lo largo del trabajo se hace mención de una serie de conflictos entre campesinos y acaparadores, precisamente por la desigualdad en la distribución.

En Perú la construcción de la primera línea llegó en 1848 con el trayecto Lima-Callao; fue entonces cuando el gobierno impulsó una serie de políticas a través del financiamiento público. Sin embargo, conforme fue transcurriendo el tiempo se empezó a percibir que la inversión estatal se había realizado de manera desordenada y poco planificada. Para 1875 el país tenía una gran cantidad de vías construidas pero también una severa deuda, producto de una mala inversión y un pésimo manejo en cuanto al ordenamiento del ferrocarril. En este contexto, Luis Felipe Zegarra logra un excelente balance comparativo de los estudios historiográficos que se han realizado sobre el impacto de este medio de transporte en Perú, en el que destaca dos opiniones: por un lado, la de un grupo de estudiosos que defienden la idea de que el ferrocarril no trajo desarrollo a Perú tal y como sí sucedió en otros países de América Latina. En contraparte, la visión de quienes sostienen avance y progreso en las distintas regiones. En este interesante debate trazado por el autor no queda claro cuál es su opinión al respecto, es decir, si coincide o no con alguna de las posturas a las que hace referencia.

En lo que atañe a Brasil la expansión del ferrocarril fue promovida a través de una política de apertura basada en la subvención de impuestos a las compañías concesionarias. El gobierno, en un desesperado intento por promover el crecimiento en el sector, subsidió cada kilómetro construido en el país. Sobre la cuestión, Maria Lúcia Lamounier detalla que dicha política no impactó positivamente en el desarrollo regional pues se empezaron a construir vías baratas y de pésima calidad porque las compañías priorizaron los apoyos que el Estado les otorgaba. La autora menciona que el problema enfrentado por el gobierno brasileño fue la falta de un plan nacional de expansión ferroviaria, pues la construcción fue iniciada pero sin ninguna estrategia regional para conectar a los principales puntos comerciales del territorio.

En este contexto, Maria Lúcia Lamounier refiere que en la actualidad existe una discusión historiográfica sobre el impacto que tuvo el ferrocarril en el país. En torno a este debate cita a varios autores, quienes argumentan su postura sobre el desarrollo que significó para Brasil. Hubiese sido interesante conocer el punto de vista de la autora en torno a esta discusión; únicamente compara dos visiones, una que secunda la importancia que en su momento tuvo el tendido de las vías y otra que sostiene la ineeficacia del medio de transporte en referido.

Sobre Uruguay, Gastón Díaz señala que el ferrocarril llega en 1869 pero es hasta 1913 cuando se empieza a extender por diversas regiones del país a través de la inversión de capital británico. Destaca que uno de los mayores logros del tendido de las vías fue la conexión entre las principales capitales departamentales y la de la nación. A diferencia de otros países, Uruguay contó con un medio de transporte de navegación por cabotaje a través del Río Uruguay lo que facilitó la conexión comercial con Argentina y Brasil. Como recuenta el autor, aquella nación estuvo limitada en cuanto a la proliferación de tierras fértiles, por lo tanto su impacto en ferrocarriles estuvo más orientado al tránsito comercial.

En 1870 se estableció el ferrocarril en Argentina, aunque desde 1854 ya se había iniciado la primera construcción. Al respecto, Andrés M. Regalsky y Elena Salerno dividen en tres ciclos la expansión de este medio de transporte en el país. En la primera etapa, que va de 1854 a 1880, se experimentó un crecimiento financiero de los mercados y una expansión del comercio internacional. En este sentido acentúan la inversión que se dio a partir de 1857 cuando se formularon varios proyectos para unir a la capital con la periferia y los principales puntos de cabotaje del país; a la par, se tendió una red que conectara con algunas regiones despobladas e incentivar así su producción agrícola.

El segundo ciclo es representado por el auge y la crisis (1880-1902). A partir de 1880 se consolida la inversión extranjera en el sector ferroviario, proceso acompañado por un modelo de desarrollo agroexportador, el cual había alcanzado excelentes resultados y había fortalecido dos importantes provincias argentinas: Buenos Aires y Santa Fe. En estas se impulsaron varias actividades relacionadas con el campo, la ganadería y la proliferación de cultivos industriales. Con todo, el auge se vio interrumpido por la crisis económica de 1890, la cual frenó el crecimiento del país por la escasez de inversión de capitales, prolongándose hasta 1902; más de una década.

El tercer y último ciclo parte de 1902 y se extiende hasta 1920. Durante este periodo se afianzó una nueva etapa de expansión y comercialización internacional. La pieza fundamental de la consolidación económica argentina y parte medular del éxito obtenido se observa en la adopción de una política monetaria fijada en la conversión del peso papel en oro, más la estabilidad política que el país había logrado pactar con Chile en la disputa fronteriza.

Ambos factores posibilitaron la llegada de nuevas inversiones extranjeras al país. Queda claro que para Argentina la llegada del ferrocarril significó estabilidad económica tanto en lo local como en lo nacional y conectó regiones asiladas de los principales centros comerciales del territorio.

Para el caso de Chile es a partir de la demanda en la exportación del cobre que se vislumbra la necesidad de sustituir la conducción tradicional de carretas jaladas por animales hacia un transporte más moderno y de amplia capacidad. En 1851 se empieza a construir la primera línea en el país, enfocada principalmente al transporte de la producción minera y agrícola. Para Guillermo Guajardo Soto la llegada del ferrocarril vino a solucionar el atraso que había en el transporte de mercancías, además de que significó para muchos agricultores un beneficio importante al permitirles llevar el producto de la hacienda al embarcadero sin intermediarios y a bajo precio, es decir, que en el país el tendido de las vías no solamente favoreció a un sector determinado sino también a los pequeños comerciantes que tuvieron la posibilidad de poder transportar sus productos haciendo uso de este medio. Aun y con todas las dificultades geográficas, el ferrocarril logró conectar a los principales puntos regionales con la capital chilena. El auge en la exportación minera de salitre y cobre en diferentes períodos de la historia de Chile representó un desarrollo importante en la economía del país, motivo por el cual logró mantener una estabilidad dependiente de dichas actividades y complementada con la agricultura.

Sin duda la llegada del ferrocarril en América Latina y el Caribe resultó de gran utilidad al transporte comercial y aunque en menor medida, facilitó el traslado de personas. En países como México, Cuba, Argentina y Chile se logra observar un impulso y un desarrollo regional de los mercados internos; en otros como Perú, Colombia, Brasil y Uruguay su impacto sigue siendo objeto de discusión al no considerarse un sinónimo de progreso sino más bien un negocio que favoreció exclusivamente a intereses empresariales, rezagando con ello el desarrollo económico de estos países.

A manera de conclusión, hay dos aspectos que debemos mencionar por considerarlos contantes a lo largo de la obra. Por un lado, prácticamente la mayoría de los países carecieron de un plan de expansión ferroviaria, es decir, se tendieron las vías pero sin una organización previa, ya que las rutas implementadas se concentraron generalmente en zonas productivas donde

se creó un intenso tráfico comercial que provocó la marginación de otras regiones. Por otro lado, en todos los casos hay un común denominador: el gobierno fue quien con recursos públicos inició la construcción de las primeras vías de comunicación para posteriormente, en la mejor etapa de consolidación de los ferrocarriles —década de los ochenta del siglo XIX—, fueran transferidos a la iniciativa privada. Tras la crisis financiera mundial de 1929 vino un declive en la inversión y en el sostenimiento de las líneas, las cuales fueron rescatadas por los estados para evitar la quiebra; esto generó que en la actualidad varios países de América Latina y el Caribe, con excepción de Cuba, los ferrocarriles sigan perteneciendo al sector privado.

La obra acota desde un inicio que se estudia la expansión y el impacto del ferrocarril en América Latina y el Caribe. No obstante, parece pertinente un estudio para identificar una posible red de inversionistas que hubiesen tenido al mismo tiempo el control de los ferrocarriles en diversos países latinoamericanos, sobre todo de aquellos promovidos por el capital británico y estadounidense, los de mayor presencia económica en esta zona del continente americano.

Víctor Manuel Pérez Talavera
Programa Institucional de Doctorado en Historia
Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo

