
Gómez, Teresita y Javier Vidal Olivares (compiladores). Los ferrocarriles en América latina: historia y legado (siglos XIX-XX). Buenos Aires: Eudeba, 2018

Autor(es): Regalsky, A.

Fuente: H-industri@: Revista de Historia de la Industria, los Servicios y las Empresas en América Latina, Nº 27 (diciembre 2020), pp. 159-162.

Publicado por: Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires.

Vínculo: <http://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/1974>



Esta revista está protegida bajo una licencia *Creative Commons Attribution-NonCommercialNoDerivatives 4.0 International*.

Copia de la licencia: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>.

¿CÓMO CITAR?

Regalsky, Andrés. (2020) Gómez, Teresita y Javier Vidal Olivares (compiladores). Los ferrocarriles en América latina: historia y legado (siglos XIX-XX). Buenos Aires: Eudeba, 2018. *H-industri@* 27: 159-162.

<http://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/1974>

Gómez, Teresita y Javier Vidal Olivares (compiladores). *Los ferrocarriles en América latina: historia y legado (siglos XIX-XX)*. Buenos Aires: Eudeba, 2018

La historiografía sobre los ferrocarriles en América Latina ha tenido un fuerte impulso en los últimos años, en los que se han sucedido diversas publicaciones, entre las cuales ésta que se presenta es el último exponente. El papel de los ferrocarriles ya había sido un tópico clásico en los estudios de historia económica del siglo XIX, y en los diversos países latinoamericanos había surgido una importante historiografía, aunque en general acantonada en los límites de cada experiencia nacional.¹ En el caso argentino, esa literatura se remontaba a los escritos de Raúl Scalabrini Ortiz (1957) y de Ricardo M. Ortiz (1955), con una visión crítica del papel desempeñado por el capital extranjero. A partir de los años setenta, esa historiografía se renovó con los aportes de Eduardo Zalduendo (1975), Colin Lewis (1983) y muchos más.² En otros países como México y Brasil hubo también importantes contribuciones historiográficas.³ Sin embargo fue recién a fines de los años noventa cuando estas investigaciones comenzaron a conjugarse en un esfuerzo colectivo. En ocasión del 150° aniversario del ferrocarril en España, se presentaron varios trabajos de investigadores de Argentina, Brasil, Cuba y México, así como una primera obra de conjunto dedicada a la problemática ferroviaria latinoamericana, por parte de un autor español (Sanz Fernández, 1998; Muñoz *et al.*, 1999). Fue sin embargo en las sucesivas reuniones del Congreso Latinoamericano de Historia Económica (CLADHE) que se fue anudando, desde 2007, una mayor relación entre los estudiosos de los distintos países, con un simposio específico sobre la temática y la publicación de varios libros colectivos (Kuntz, 2015; Grandí, 2016; Nunes y Naques Faleiro, 2016). El libro que nos toca reseñar fue a su vez el fruto de una reunión de la Asociación Internacional de Historia del Ferrocarril en Santiago de Chile, y varios de sus coautores participaron en los congresos y publicaciones citadas.

El libro reúne un conjunto de catorce trabajos que cubren distintos tópicos de la historia ferroviaria en seis países sudamericanos: Argentina, Uruguay, Brasil, Chile, Colombia y Venezuela, aunque con una mayor proporción referida al caso argentino. En su mayor parte abordan problemáticas del siglo XX, sobre todo de la etapa que se abre después de 1915, es decir, luego de la gran ola de expansión que había sido objeto de la mayor parte de los estudios con anterioridad. Sólo tres trabajos remiten al siglo XIX.

Los textos están organizados en tres grandes secciones temáticas: una primera denominada “la dimensión pública del ferrocarril”, que aborda cuestiones de política gubernamental (Argentina) y de gestión pública en materia ferroviaria (Argentina, Chile, Uruguay); una segunda, que engloba una serie de estudios comparativos; y una tercera referida al impacto económico, social y cultural del ferrocarril, con especial atención a la problemática laboral.

¹ Estos tópicos se pueden ilustrar con los libros de Rostow (1961) y Cameron (1971), que aluden a la importancia del ferrocarril en el proceso de industrialización europea del siglo XIX.

² Entre ellos nos permitimos citar dos libros colectivos relativamente recientes: Schvarzer, Regalsky y Gómez (2007) y López y Waddell (2007).

³ Para México véase Kuntz y Riguzzi (1996) y para Brasil, Summerhill (1998).

El libro se abre con un texto de Mario Justo López sobre el funcionamiento del sistema ferroviario argentino hasta 1930. Con su acostumbrada solvencia describe el tránsito, pleno de avatares, desde un modelo mixto, con importante participación estatal, a otro hegemonizado por las empresas privadas, principalmente británicas, pero con un régimen de regulación que se consolida con la ley Emilio Mitre de 1907. Esta transición discurre por sucesivas fases de especulación (presidencia de Juárez Celman), crisis (1890-91) y xenofobia (para referirse al fuerte criticismo hacia las empresas británicas, que algunos años más tarde se calificaría de antiimperialismo), que incluye los conflictos generados por las fusiones y la constitución de monopolios de zona de las grandes compañías, y por un esfuerzo de control estatal sobre las tarifas. Finalmente se arriba a la ley de 1907, cuya autoría López atribuye al ingeniero Maschwitz, y que habría de delinear un *status quo* duradero.

Se pasa luego al análisis de diversas experiencias del Estado empresario. Martínez Muñoz nos introduce en el caso de la empresa estatal chilena entre 1939 y 1955, a la que cuestiona por su carácter crónicamente deficitario, el excesivo gasto en personal y en servicios sociales y el constante retraso tarifario. Sin embargo, admite que durante la Segunda Guerra atraviesa una singular fase de prosperidad y superávit, debido al encarecimiento de los insumos del medio de transporte rival, el automotor. A partir de 1945 esto se revierte, acentuándose la decadencia del transporte ferroviario y de la empresa estatal que lo administraba. Por su parte Salerno analiza la trayectoria argentina de la Administración de Ferrocarriles del Estado antes de 1948 (cuando se nacionaliza todo el sistema), focalizándose en la tecno-burocracia que la conducía -constituida principalmente por ingenieros-, la composición de los elencos directivos y su cambiante relación con los representantes del poder político, que tuvo de 1932 a 1943, bajo la égida del ingeniero Nogués, su período de mejor sintonía.

En una línea similar se puede considerar el estudio de Bertino, Díaz y Moreyra sobre la Administración de Ferrocarriles del Estado en Uruguay, con fuertes paralelismos con el caso argentino. Constituida luego de la nacionalización de los ferrocarriles británicos en 1948, los autores destacan las iniciales vacilaciones oficiales, por el deterioro de los activos recibidos y la creciente competencia del automotor, que hizo pensar en la alternativa de nacionalizar también este último medio para asegurar su viabilidad. Los coeficientes de explotación fueron siempre negativos, con un máximo en los años sesenta, cuando los gastos triplicaron los ingresos, para empezar a reducirse después de 1973, con el propio achicamiento de la compañía ferroviaria, que también reduce su relevancia en el transporte nacional.

La gestión ferroviaria y la política gubernamental se entrelazan en los dos textos que abordan la problemática bajo el peronismo, de Daniel Cardoso y de Teresita Gómez. El punto de partida fue el carácter inesperado y repentino del proceso de nacionalización, que sólo pudo ser incorporado a la planificación peronista tardíamente, y requirió del funcionariado responsable de un período de adaptación y reconocimiento de las características del sistema. Se enuncian los intentos, siempre parciales, para procurar soluciones a los problemas entrevistados, que pasaban por la heterogeneidad del sistema, las insuficiencias del equipamiento y lo caótico del régimen tarifario. La reorganización empresaria se complicó, más que facilitarse, por la unificación, en una sola gran organización, con los otros medios de transporte en manos estatales.

Los trabajos comparativos de la segunda sección se abren con el de Pabón Serrano sobre la construcción del Ferrocarril de Cúcuta, en la década de 1880, y su doble impacto en la región

oriental de Colombia y en la adyacente de Venezuela. Sus repercusiones en el desarrollo productivo, fundamentalmente cafetalero, estuvieron mediadas por los avatares de la evolución política y económica de ambos países, mostrando su mayor despliegue en las primeras décadas del siglo XX. En el siguiente trabajo, Bianchi y Halarewicz examinan los entretelones de la creación del que iba a ser el principal ferrocarril británico uruguayo, el Central Uruguay Railway Co., desde 1862, como iniciativa de empresarios locales, hasta su consolidación en 1877. Se destaca en el relato la participación significativa de actores que operaban en la vecina orilla del Plata, hasta la toma de control por inversores británicos con intereses en ambas naciones.

Los otros dos trabajos se ciñen a comparar la experiencia argentina con otros dos países cuyo sistema ferroviario atravesó situaciones similares. El paralelismo es más explícito en el texto de Ivanil Nunes, que aborda la trayectoria argentina y brasileña desde las nacionalizaciones de los años cuarenta hasta su reversión en los noventa, y la sucesión de medidas de racionalización y achicamiento que vuelven a tornar atractivo el negocio para los inversores privados. El de Alberto Müller compara las reformas instituidas en la Argentina en la década de 1990 con las que se introdujeron en los EE.UU. en la década anterior, tendientes ambas a desregular el sistema. Si bien en ambos casos se logra una sensible reducción de costos, en Estados Unidos esto coadyuvó a una fuerte reducción tarifaria y una mayor participación en el tráfico general de cargas, que no se aprecia en el caso argentino, debido a las importantes diferencias estructurales entre ambos sistemas. Este mediocre desempeño también se aprecia en el caso brasileño, cuya participación en las cargas fue mucho más dinámica.

En la tercera sección se reúnen tres trabajos que apuntan al impacto laboral en Argentina y Brasil. Laura Badaloni explora las estrategias de una gran compañía británica, el Central Argentino, para asegurarse la provisión de mano de obra calificada, y al mismo tiempo, la fidelidad y el disciplinamiento del personal. Su programa muestra resultados exitosos con los empleados administrativos pero no así con los maquinistas, cuya temprana agremiación, al mismo tiempo que dejó espacio para la colaboración con la empresa, bloqueó las posibilidades de cooptación, preservando la identidad de clase de los operarios. El trabajo de Grandi, sobre la gran huelga ferroviaria de la compañía Paulista en 1906, transita por andariveles similares al poner de manifiesto los límites a los intentos paternalistas de la compañía entre los operarios. Al mismo tiempo, contextualiza esta ola de conflictividad gremial en la coyuntura de crisis que atravesaba la economía cafetalera.

Por su parte, Fernando Ortega se propone revisar la conflictiva relación del gobierno de Frondizi con los gremios ferroviarios, a partir de los debates entre ambas partes para diagnosticar y proponer soluciones al déficit ferroviario, en el período que antecede a la gran huelga ferroviaria de 1961. No obstante, el autor reivindica la fuerte inversión gubernamental en reequipamiento realizada en los años previos, que en su opinión permitió una revitalización de los ferrocarriles hasta los años setenta, cuando el sistema volvió a un sendero de declinación. La sección y el libro se cierran con una contribución que nos muestra otra faceta del interés que presentan los ferrocarriles para los estudiosos de su pasado. Se trata de la construcción de la Estación Central de Montevideo, que permite apreciar el impacto del ferrocarril desde la perspectiva del urbanismo y el patrimonio histórico.

Andrés Regalsky
Universidad Nacional de Luján (UNLU)
Universidad Nacional de Tres de Febrero (UNTREF)
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)
regalsky@utdt.edu

Bibliografía

- Cameron, Rondo E. *Francia y el desarrollo económico de Europa, 1800-1914*. Madrid: Tecnos, 1971.
- Grandi, Guilherme. *Transportes e formações econômicas na América Latina*. San Pablo: Ediunes-Anablume, 2016.
- Kuntz, Sandra y Paolo Riguzzi. *Ferrocarriles y vida económica en México 1850-1950. Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*. México: El Colegio de México, 1996.
- Kuntz Ficker, Sandra (ed.). *La expansión ferroviaria en América Latina*. México: El Colegio de México, 2015.
- Lewis, Colin. *British Railways in Argentina, 1857-1914. A Case Study of Foreign Investment*. Londres: University of London, Institute of Latin American Studies, 1983.
- López, Mario Justo y Jorge Eduardo Waddell (compiladores). *Nueva Historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Ediciones Lumière, 2007.
- Muñoz Rubio, Miguel, Jesús Sanz Fernández y Javier Vidal Olivares (coordinadores). *Siglo y medio del Ferrocarril en España*. Madrid: Fundación Ferrocarriles Españoles, 1999.
- Naques Faleiros Rogério y Ivanil Nunes (organizadores). *Sistemas de Transportes e Formações Econômicas Regionais: Brasil e Argentina*, vol. II. Vitória: EDUFES, 2016.
- Ortiz, Ricardo M. *Historia económica de la Argentina*. Buenos Aires: Plus Ultra, 1974 [1955].
- Rostow, Walt Whitman. *Las etapas del crecimiento económico: un manifiesto no comunista*. México: Fondo de Cultura Económica, 1971.
- Sanz Fernández, Jesús. *Historia de los Ferrocarriles de Iberoamérica 1837-1995*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998.
- Scalabrini Ortiz, Raúl. *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Buenos Aires: Plus Ultra, 1975 [1957].
- Schvarzer, Jorge, Andrés Regalsky y Teresita Gómez (compiladores). *Estudios sobre la historia de los ferrocarriles argentinos (1857-1940)*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 2007.
- Summerhill, William R. *Order Against Progress: Government, Foreign Investment, and Rail roads in Brazil, 1854-1913*. Stanford: Stanford University Press, 2003.
- Zalduendo, Eduardo. *Libras y rieles*. Buenos Aires: El Coloquio, 1975.