

RESEÑA DEL LIBRO “LOS FERROCARRILES EN AMÉRICA LATINA. HISTORIA Y LEGADO (SIGLOS XIX Y XX)” DE TERESITA GÓMEZ Y JAVIER VIDAL OLIVARES (COMP.)

SILVANA A. PALERMO*

El campo de estudios sobre los ferrocarriles en América Latina exhibe hoy una indudable renovación, que no puede menos que celebrarse. La publicación de esta obra colectiva a cargo de dos reconocidos especialistas, Teresita Gómez y Javier Vidal Olivares, por parte de la editorial Eudeba bien lo documenta. Esta nutrida y sólida compilación reúne catorce capítulos sobre el desarrollo ferroviario en distintos países de América Latina que exploran desde el inicio y la época de esplendor de este medio de transporte en la segunda mitad del siglo XIX hasta el período en que, cuestionado como factor de progreso, el ferrocarril es objeto de controversias y propuestas orientadas a su racionalización y modernización a partir de la segunda posguerra hasta fines del siglo XX. La compilación traduce la fecundidad de una reflexión compartida, que ha permitido construir, en virtud de diálogos sostenidos, una agenda de indagación nutrida de temas diversos. Nada de esto sorprende, pues se trata de un libro que pone a disposición de un público más general buena parte de los trabajos presentados al VI Congreso de la Asociación Internacional de Historia Ferroviaria, celebrado en Santiago de Chile en septiembre de 2013. Estas reuniones científicas, resultado de la labor de la Asociación, prueban ser un ámbito propicio para la renovación historiográfica para un objeto de estudio como el ferrocarril, indudablemente relevante para la historia económica, pero también política, social y cultural de América Latina en los siglos XIX y XX. Así lo advierten en su presentación Henry Jacolin y Javier Vidal Olivares, presidente y vicepresidente de dicha institución respectivamente y, de la misma manera, lo explicitan Teresita Gómez y una vez más Vidal Olivares, ambos compiladores de esta obra, en sus lúcidas páginas introductorias.

La primera parte, titulada “Dimensión pública del Ferrocarril en América Latina”, demuestra que la literatura sobre el desarrollo ferroviario honra la sugerencia formulada, hace ya varias décadas, por la socióloga norteamericana Theda Skocpol respecto a la necesidad de reubicar al estado en el foco de nuestros análisis.¹ En efecto, el protagonismo de los estados nacionales en materia de desarrollo ferroviario se examina aquí a partir de su papel como promotor y regulador o bien como empresario, en la etapa inicial de la construcción de los sistemas de transporte o ante los dilemas que suscita su modernización. Mario Justo López indaga el desarrollo ferroviario en la Argentina desde sus inicios a mediados de 1850 hasta prácticamente la segunda posguerra. Distingue las diferentes formas en que el estado nacional y los estados provinciales incentivaron la inversión ferroviaria, poniendo particular atención al sistema de garantías y la sanción de la llamada ley Mitre (1907). Analiza los logros y puntos débiles de la emergencia de un sistema mixto, resultado de la presencia de la multiplicación de empresas privadas y la emergencia de algunas públicas, financiadas precisamente con recursos del estado nacional o provinciales. Pese a reconocer la primacía de los dictados de la urgencia ante la planificación y la existencia de conflictos en la relación entre estado y empresas, el balance, en su criterio, arroja un saldo positivo en términos del dinamismo de la expansión ferroviaria y la solvencia en la prestación del servicio hasta bien avanzada la década de 1930. Completa este cuadro, sobre el caso argentino, la reconstrucción que Elena Salerno brinda sobre la consolidación y trayectorias de los profesionales que promovieron la organización y gestión de los Ferrocarriles del Estado en Argentina entre 1910 y 1948. A partir de una sólida investigación, la autora argumenta que la Administración General de los Ferrocarriles del Estado fue una empresa estatal, pese a sus limitaciones y vaivenes y, en tanto tal, se nutrió y sirvió de ámbito

* Universidad Nacional General Sarmiento /Conicet

para la conformación de una burocracia técnica, integrada por ingenieros, abogados, contadores, que se estabilizó en la dirección de dicha entidad.

Otra fue la complejidad de los desafíos que enfrentó el estado como administrador ferroviario desde mediados de siglo XX, cuando el ferrocarril comenzara a perder su protagonismo como medio de transporte de carga y pasajeros a manos del transporte carretero. De esta cuestión, se ocupan los estudios de Rodrigo Martínez Muñoz para el caso de Chile, Magdalena Bertino, Gastón Díaz y Cecilia Moreira, dedicado a la empresa estatal en el Uruguay, y los capítulos de Daniel Cardozo, por una parte, y Teresita Gómez, por otro, ambos centrados en la gestión ferroviaria de las presidencias de Juan Perón en Argentina, ya tras la nacionalización de las empresas extranjeras. En su conjunto, estos trabajos ponen de manifiesto los difíciles dilemas que los gobiernos de las naciones del Cono Sur confrontaron a la hora de redefinir la función del ferrocarril en países que buscaban transformar su estructura productiva a partir de la industrialización, ansiaban dinamizar sus mercados internos, procuraban diseñar una política ferroviaria en el marco de una política de transportes más amplia y lidiaban con los ensayos organizativos e institucionales que les exigía el responsabilizarse de un servicio complejo, demandante, cruzado por múltiples y contradictorios intereses, a escala nacional. Diversos constreñimientos –falta de capital, limitaciones del mercado y competencia del automotor, dependencia tecnológica y legados problemáticos (sobredimensionamiento de la red en el caso de Uruguay o la diversidad de trochas en Argentina)– explican, a criterio de estos autores, los magros resultados obtenidos por las gestiones a manos de las autoridades estatales y los crónicos déficits de explotación de estas empresas. Asimismo, sus estudios apuntan a las inconsistencias que en la política estatal generaron los cambios de gobiernos de distinto signo partidario o las propias improvisaciones, como por ejemplo el hecho de que la nacionalización de las empresas extranjeras sea calificada de una “agenda impuesta” para el gobierno peronista en la Argentina.

La segunda parte, “Las compañías ferroviarias en América Latina: una visión comparativa”, ilustra los aportes que las perspectivas y métodos de la historia de las empresas brindan al estudio del ferrocarril en América Latina. El contrapunto de los estudios sobre el ferrocarril en la frontera colombiano-venezolana y en Uruguay, a cargo de Yesyd Fernando Pabón Serrano y de Enrique Bianchi y Werther Halarewicz, respectivamente, viene a documentar los avatares de los inicios del desarrollo ferroviario en las nacientes naciones del cono sur, en la segunda mitad del siglo XIX. Junto a las autoridades nacionales y locales encargadas de incentivar las construcciones y otorgar las concesiones, reponen el protagonismo de hombres de negocios, comisionistas, comerciantes involucrados en negocios de corto plazo, especulaciones inmobiliarias o comisiones, tal como se evidencia en la reconstrucción de los orígenes del “Ferrocarril Central del Uruguay” y se ponen de manifiesto las necesidades de productores y comerciantes vinculados a la exportación cafetalera, para quienes el Ferrocarril de Cúcuta resultó fundamental. Por su parte, apelando a una mirada explícitamente comparativa, Alberto Müller pondera similitudes y divergencias en los resultados de las reformas ferroviarias en Argentina y Estados Unidos. Argumenta, de manera convincente, que las reformas presentan analogías, pero también diferencias sustantivas, subrayando la viabilidad del negocio ferroviario en Estados Unidos y las dificultades, en el corto y mediano plazo, de los empresarios privados en la Argentina. Si las reformas se postularon como instrumentos para superar cuadros de inviabilidad, lo cierto es que sus consecuencias pueden ser disímiles y que, más allá del marco regulatorio, la escala del mercado, las posibilidades de complementariedad con el transporte automotor constituyen variables a considerar. Así, concluye que la reforma no ha logrado cerrar la “añosa `cuestión ferroviaria” en la Argentina. También, a partir de un análisis comparado de los negocios ferroviarios en Argentina y Brasil, Ivanil Nunes reconsidera la situación de este sector entre 1950 y 1990, etapa que marca el tránsito de un sistema basado en el control estatal a uno a manos de concesionarios privados. Su estudio invita a reconsiderar la periodización sobre el supuesto “fin de la era del ferrocarril” en la década de 1960. Más bien, en su criterio, lo que existió fue una remodelación de los negocios ferroviarios, sobre la base de la eliminación de los servicios ineficientes y la reducción de los costos operativos que, en consecuencia, posibilitó el retorno de la participación privada en el sector.

La tercera parte del libro reúne cuatro capítulos bajo el título: “Impacto económico, social y cultural del ferrocarril.” Tres de ellos indagan las relaciones laborales, tomando el caso argentino y brasilero. Devenidas en las primeras grandes empresas de la revolución industrial, los ferrocarriles emplearon una multiplicidad de trabajadores de distintos oficios y grados de calificación. Interrogarse por sus estrate-

gias respecto a las formas de reclutamiento, de formación y capacitación laboral es uno de los propósitos de Laura Badaloni, sobre la base del examen del Ferrocarril británico Central Argentino a fines del siglo XIX. La autora reconstruye, en detalle, la diversidad de programas destinados a empleados, trabajadores de oficio y a los hijos de los trabajadores, que interpreta como parte de una estrategia de disciplinamiento, adaptación productiva de los trabajadores e identificación con la empresa. Que este tipo de estrategias no siempre conducían al resultado esperado por gerencias y administradores y que los ferrocarriles devinieron escenarios de intensas disputas laborales lo prueban los estudios sobre la huelga de 1906 en la Compañía Paulista de Estradas de Ferro por parte de Guilherme Grandi y sobre la huelga de 1961 en Argentina, de autoría de Fernando Ariel Ortega. Por su tiempo de duración, el grado de involucramiento de distintos trabajadores, su repercusión social y política es evidente que el protagonismo de los trabajadores y sus organizaciones gremiales no puede desestimarse al escribir la historia del ferrocarril en el siglo XX. Y que, como ambos capítulos documentan, a su turno, estas indagaciones aportan a la renovación del campo de estudios del movimiento obrero, las izquierdas y los movimientos sociales en la región. Claro que la relevancia social del ferrocarril también puede advertirse en su impacto en la infraestructura urbana, en los modos en que transformó la cotidianeidad y sociabilidad de pasajeros y habitantes de las ciudades latinoamericanas, tal como lo analiza Sabina Arigón en su examen de la Estación Central de Montevideo, otrora símbolo de la modernidad edilicia del gran Montevideo y recientemente caída en el olvido, pese a haber sido declarada monumento histórico nacional a mediados de 1970.

Por la amplitud de temáticas y enfoques, por su vocación de estrechar diálogos entre distintos abordajes y casos nacionales, por invitar a reconsiderar interpretaciones clásicas a la luz de nuevos y bien nutridos estudios empíricos, esta compilación se convertirá, sin duda, en una referencia obligada en los estudios sobre la historia del ferrocarril, en particular, y los transportes, en general. No deja dudas, a su vez, sobre la centralidad que una historia renovada sobre el ferrocarril puede adquirir para comprender las transformaciones de las naciones latinoamericanas, mucho de su pasado y también de su presente.