

progreso, la recuperación de la dignidad extraviada de la comunidad. Y el futuro un factor disruptor, la apertura a nuevas posibilidades que impide que el presente se identifique plenamente con el pasado al grado de cancelar toda historia, ofreciendo múltiples mundos posibles. Perturbador también, porque revivirá las rutas muertas enterradas en el pasado.

Fredric Jameson destaca que la función de la utopía no consiste en esbozar el futuro, antes bien sirve para descubrir los límites del presente; por tanto, su función esencial es la crítica. El sistema serial de Fourier no sería más que una fantasía ingeniosa sin la crítica del capitalismo liberal que la acompaña. Y Owen, un pedagogo esclarecido, y no el teórico del cooperativismo conceptualizado como alternativa a la competencia. Ese presente con el que Bilbao quiere acabar es el colonialismo, lo que vincula su pensamiento con los de Martí y Mariátegui. *La América en peligro* —coetánea de *La expedición de México*, de Edgar Quinet, la cual tradujo; y de *México. Cuatro cartas al mariscal Bazaine*, de Víctor Considerant, que no conoció— emprende la crítica del colonialismo camuflado como “proceso civilizatorio” por los ideólogos, entre ellos el también francés Michael Chevalier, quien disputa a Bilbao y a José María Cai-cedo la paternidad del vocablo América Latina. Perú, Santo Domingo, Panamá, Nicaragua y México son las víctimas recientes de ese monstruo del progreso moderno, de la razón instrumental que avasalla a los países periféricos despojándolos de su soberanía y de los recursos naturales. Pero no solo eso, también el pensador chileno desnuda cómo la cultura política latinoamericana introyectó la dominación haciendo suyos los fetiches europeos al adorar —como bien apunta Mondragón— “idolátricamente a dioses como el progreso o la civilización” (p. 186).

La intervención francesa en México, piensa Bilbao, vulnera la independencia de las naciones latinoamericanas y líquida el ideal republicano en el subcontinente, asunto que también observa con gran claridad Considerant. Según el pensador andino, “lo que hacen los imperialismos respecto de México —subraya Mondragón— ilumina lo que ha propuesto el liberalismo civilizatorio respecto de la ‘barbarie interior’ que habita cada Estado nacional” (p. 188). En México esta era el peonaje, esto es, una relación social de acuerdo con el socialista galo que el régimen juarista no se atrevió a desmontar por temor a la revolución social; “la debilidad moral” para el radical santiagueño, menos dado a la reflexión sociológica. Ambos califican de espuria la empresa imperialista de Napoleón III, mera idolatría según Bilbao: “una empresa egoísta, totalmente humana que se disfraza a sí misma como divina para encubrir su soberbia” (p. 102). La iconoclasia del escritor chileno no deja a salvo al socialismo que en su juventud lo convocó, otro ídolo que habría de derruir antes de convertirlo en objeto de adoración de una nueva feligresía. Postula entonces el rescate de los valores cristianos de justicia y caridad, tampoco disociados del primer socialismo cabe decir. En este ajuste de cuentas con su propia tradición, lo que salvará Bilbao es el impulso utópico, la voluntad de modificar el *statu quo*. No para instaurar otro, sino para internarse en las múltiples vías que ofrece el futuro. Cuando esto suceda, una vez más revisaremos la memoria del pasado, seguiremos nuevas pistas que nos conducirán a otros mundos posibles.

Carlos Illades

Universidad Autónoma Metropolitana, Iztapalapa, Ciudad de México, México
Correo electrónico: carlosillades@yahoo.com.mx

<http://dx.doi.org/10.1016/j.ehmcm.2016.05.004>

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

Aunque existe una sólida historiografía ferroviaria en la mayor parte de los países latinoamericanos, han sido pocos los intentos por estudiar un conjunto amplio de los mismos, identificar similitudes y establecer comparaciones. Por este motivo, reviste particular importancia la aparición del libro *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*, coordinado por la Dra. Sandra Kuntz Ficker y publicado por El Colegio de México. El libro está compuesto por ocho capítulos en los que reconocidos especialistas en la historia ferroviaria de sus respectivos países presentan los casos de México, Antillas, Colombia, Perú, Brasil, Uruguay, Argentina y Chile. Si bien el texto no estudia la totalidad de los países latinoamericanos, los casos seleccionados permiten una visión comprensiva del ferrocarril

en la región abarcando el 95% de su red ferroviaria. Como anuncia su título, el libro aborda principalmente el periodo de expansión ferroviaria en Latinoamérica, el cual se presentó entre 1870 y 1930. No obstante, en cada capítulo se reseñan los antecedentes de los sistemas de transportes locales y los esfuerzos pioneros por construir las primeras líneas, además de presentar brevemente el estado del sistema ferroviario después del periodo de expansión. A lo largo de los diferentes capítulos se identifican un conjunto de preguntas y preocupaciones que ordenan el conjunto del texto. Entre estos hilos conductores destaca el interés por la periodización de la expansión ferroviaria, el origen de las inversiones y las formas de la propiedad de las empresas; las políticas de fomento adoptadas por los distintos gobiernos; las características físicas de la red —trazado, alcances y limitaciones—, así como el impacto económico de los ferrocarriles en términos del cambio de los costos de transporte y sus consecuencias sobre la integración de las economías respectivas.

Cabe destacar que el estricto seguimiento de los autores de estos hilos conductores da unidad a los diferentes textos, lo que permite que el libro no sea solo un conjunto de casos aislados —heterogéneos en su factura y temática—, error frecuente en otros intentos por presentar las distintas historias ferroviarias latinoamericanas. Por el contrario, el presente texto cuenta con una narración coherente y sólida, a pesar del riesgo que implica el abordar realidades tan diversas diseminadas en un arco temporal que rebasa los 70 años de «expansión ferroviaria». Buena parte de este éxito se debe al espléndido estudio introductorio, el cual traza las líneas troncales por las que correrán los distintos capítulos.

A pesar de la diversidad de los contextos nacionales, existían sistemas de transporte precarios en toda la región antes de la construcción de las primeras líneas ferroviarias, dependiendo principalmente de medios de tracción animal. Si bien algunos países contaron con ríos que permitieron la navegación fluvial —Argentina, Colombia, Brasil y Uruguay—, otros dependieron totalmente del transporte terrestre ya sea porque carecían de estas rutas o porque sus poblaciones vivían alejadas de las mismas —el caso de las Antillas, Perú y México.

El primer país latinoamericano en aprovechar esta innovación fue Cuba, el cual concluyó su primera línea en 1837, apenas siete años después del inicio de operaciones del Liverpool and Manchester Railway. Si bien este inicio temprano de la construcción ferroviaria presagiaba un futuro promisorio para este sistema de transporte en Latinoamérica, no fue sino hasta la década de 1850 cuando Perú, Chile, Brasil, Panamá y Argentina comenzaron el tendido de sus primeras líneas, mientras que hubo que esperar hasta el decenio de 1870 para que hicieran lo propio México, Colombia y Uruguay. Así, a pesar de la construcción temprana en Cuba, el periodo de inicio estuvo sujeto a limitaciones internas que condicionaron el tendido. En efecto, hasta que los distintos países alcanzaron progresivamente ciertos niveles de estabilidad y gracias a que sus élites liberales estaban dispuestas a impulsar el «progreso económico», fue que inició el periodo de expansión ferroviaria. El inicio de dicha expansión en algunos casos antecedente al despegue del auge exportador, lo que permite afirmar que la expansión ferroviaria respondió en algunos casos a motivos políticos o que al menos en un inicio fue construido para satisfacer la demanda doméstica más que una demanda exportadora. A partir de 1880, el ritmo constructivo se aceleró en toda la región alcanzando un promedio anual de 3,800 km construidos entre 1890 y 1910. A partir de este periodo dorado de la expansión ferroviaria, comenzó un significativo descenso de más del 50 por ciento entre 1910 y 1930, hasta caer a menos de 400 km en las dos décadas siguientes. De esta manera, el ciclo de expansión ferroviaria en Latinoamérica se cerró entre la Primera Guerra Mundial y la crisis de 1929.

Un aspecto particularmente interesante analizado a lo largo del libro es el papel que desempeñaron los distintos gobiernos en el impulso a la expansión ferroviaria y las formas que adoptó la propiedad como resultado de dicho impulso. Las modalidades adoptadas fueron diversas: desde la intervención gubernamental temprana en los casos de Chile o Brasil, hasta la participación tardía en los casos de Uruguay o Argentina, donde la inversión privada fue dominante. Además, el origen de la inversión también añadió características particulares a cada sistema ferroviario, ya fuera dominante la inversión inglesa o norteamericana. A pesar de todas estas diferencias, una característica común a muchos de los casos estudiados fue el predominio de las free-standing companies, ya fueran estas creadas con capital privado extranjero o nacional.

Otra de las preguntas estudiadas a lo largo del libro es cuáles fueron las medidas específicas utilizadas por los gobiernos latinoamericanos para fomentar la construcción ferroviaria. Fueron diversos los estímulos otorgados por los distintos gobiernos latinoamericanos, aunque predominaron las

subvenciones, como la garantía de rentabilidad otorgada por el Estado, el subsidio fijo por kilómetro construido, el otorgamiento de tierras y la concesión del monopolio temporal de operación que eliminaba la posibilidad de competencia directa con otras líneas. Las distintas combinaciones de estas políticas ofrecen un amplio abanico de respuestas. En algunos casos estos mecanismos lograron su objetivo y fomentaron la llegada de importantes flujos de inversión privada al sector, mientras que en otros casos los resultados no fueron los esperados.

Uno de los asuntos más polémicos estudiado en diversas partes del libro es el papel que tuvo el ferrocarril en el impulso de las economías latinoamericanas. Las interpretaciones tradicionales sobre este asunto lo reducían a una simple herramienta de la penetración del capital extranjero, cuya construcción había sido realizada exclusivamente para la extracción de sus riquezas naturales. El presente estudio cuestiona esta interpretación, revalorando los ahorros sociales obtenidos gracias a la reducción de los costos de transporte, además de hacer un nuevo balance de las aportaciones del transporte de carga y pasaje en cada economía analizada.

Aunque rebasa el arco temporal del periodo de expansión, en el libro también se analiza el periodo de declive de los sistemas ferroviarios en América Latina. Diversos factores se conjuntaron para que el sector ferroviario fuera perdiendo participación dentro de los sistemas de transporte latinoamericanos a partir de la crisis de 1929. El fin del modelo exportador, la competencia de los automotores y una participación estatal más activa, que no necesariamente fue benéfica para la eficiencia interna de las distintas empresas, determinaron un declive prematuro en muchos de los sistemas, o al menos la pérdida de centralidad como principal medio de transporte.

Una aportación adicional de este estudio es que permite distinguir que, a pesar de las peculiaridades locales, existieron patrones de comportamiento similares en los sistemas ferroviarios en el periodo de estudio, los cuales determinaron ciclos comunes de expansión, madurez, declive, nacionalización y reprivatización. Para tratar de caracterizar cuantitativamente estos ciclos, al final del libro se incluyen algunos cuadros que reúnen los principales indicadores del desempeño económico de los sistemas ferroviarios analizados. La elaboración de estadísticas robustas que permitan comparaciones entre los sistemas ferroviarios latinoamericanos es todavía una importante tarea pendiente en la que habrán de avanzar los estudiosos en esta área.

En suma, la *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina* no solo permite al lector tener un conocimiento amplio de los casos analizados, sino que va más allá al permitirle establecer comparaciones útiles que rebasan al sistema ferroviario. Por último, no cabe duda de que la publicación de este libro contribuirá a reforzar el diálogo entre los estudiosos de los ferrocarriles en América Latina, permitiendo comprender mejor el pasado, presente y futuro de este importante medio de transporte.

Arturo Valencia Islas^{a, b}

^a El Colegio de México, Ciudad de México, México

^b Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey, Campus CDMX, Ciudad de México, México

Correo electrónico: arturovalencia75@gmail.com

<http://dx.doi.org/10.1016/j.ehmcm.2016.08.003>