

Kuntz Ficker, Sandra (coord.). *La expansión ferroviaria en América Latina*. México: El Colegio de México, 2015, 361 pp.

El texto nos presenta en cada capítulo la expansión ferroviaria desde mediados del siglo XIX, hasta la actualidad, de los siguientes países: México, Antillas (Cuba, Costa Rica y Jamaica), Colombia, Brasil, Perú, Argentina, Uruguay y Chile. Para tal fin, el texto aborda la situación de los medios de transporte de cada país antes de la llegada de los ferrocarriles, la construcción ferroviaria en manos privadas y el apoyo gubernamental en su expansión, los ciclos de auge, los beneficios económicos del ferrocarril, y las razones del declive ferroviario.

La importancia de este texto radica en explicar la evolución del ferrocarril de los países de Latinoamérica bajo una perspectiva histórica y a partir de ello dar respuesta al porqué de su adopción y la similitud de los períodos de auge y declive de los ferrocarriles latinoamericanos, así como su menor impacto en países como Perú, Colombia y Uruguay. Además, presenta argumentos opuestos a la teoría de la dependencia; principalmente, a las posturas del retorno de la inversión extranjera y su búsqueda de apropiación de los recursos locales.

Con respecto a la evolución de estos tipos de estudio, tenemos la teoría de la dependencia, desde la cual uno de sus defensores argumentaría que, aunque parezca paradójico, los ferrocarriles no conectaron en su mayoría a las regiones pobres y marginadas. Establecieron centros de dependencia con las metrópolis, pues los trenes conducían materias primas que luego retornaban con productos manufacturados a los países del Nuevo Mundo. Asimismo, los empréstitos socavaban las finanzas públicas, lo cual impidió la inversión en líneas integradoras (Weinberg, 1998, pp. 116-117). Además, con respecto a la economía peruana, Heraclio Bonilla argumentaría que, a fines del siglo XIX, las altas tasas de beneficio de la empresa ferroviaria y la reestructuración de los espacios y circuitos económicos consolidaría las economías de enclave (1972, p. 95). Por último, uno de los textos que abarcó la mayoría de los países latinoamericanos, cuyo coordinador fue Jesús Sáenz Fernández (1998, p. 385) sostuvo que el papel de los ferrocarriles en la política de industrialización por sustitución de importaciones en Latinoamérica solo tuvo relativo éxito en pocos países, como México, Brasil y Argentina, debido al carácter insular de las vías ferroviarias, por su vinculación inicial al modelo primario exportador y lo costoso de su reinversión.

Los autores de este libro llegan al consenso de que el principal beneficio de los ferrocarriles fue económico, en el sentido de reducir los costos de transporte y reducir su tiempo; sin embargo, estos impactos fueron relativamente menores en Perú, debido a su complicada geografía y alternativas de comunicación baratas en ciertas rutas; en Colombia, debido a alternativas baratas del transporte como el río Magdalena; y Uruguay, dadas las alternativas como el cabotaje y la menor extensión territorial. En este sentido, los autores apelan a la econometría para demostrar que los ahorros sociales con respecto al PBI en los países latinoamericanos fueron positivos, incluso, en países de menor impacto económico de los ferrocarriles: Perú, Colombia y Uruguay. Para tal fin,



utilizan los datos del costo del transporte de cargas antes de la llegada de los ferrocarriles en cada país, el costo del transporte ferroviario en términos de distancias y por tonelada, los registros del volumen de carga, y las tarifas del transporte de pasajeros.

Asimismo, los autores sostienen que los beneficios privados fueron menores a los beneficios sociales en todos los países analizados. En ese sentido, los autores argumentan que el rendimiento de las inversiones ferroviarias en relación de sus altos montos fue menor a su costo de oportunidad, puesto que el rendimiento de los bonos locales era mayor. Los autores sostienen que el bajo rendimiento se debió a los altos costos por razones geográficas y limitaciones técnicas, una mayor tasa salarial debido a las exigencias de los sindicatos de obreros, distancias relativamente cortas, como fue el caso de Uruguay; a ello se sumó el bajo valor agregado de la materia prima transportada y de precio fluctuante, y tarifas menores en un contexto de competencia, como fue el caso de México. Asimismo, si bien el Estado aseguró un retorno mayor como fue el caso de Argentina, esto no se aplicó en todos los países y no hubo cumplimiento eficiente del mismo. Por otro lado, los datos utilizados provienen de estimaciones sobre las rentabilidades de las empresas ferroviarias y el registro de las tarifas.

Los autores también sostienen que la red ferroviaria generó mayormente enlaces hacia adelante; es decir, integró mercados, expandió la frontera agrícola, que permitió en Argentina el desarrollo de la industria azucarera y vinícola, y permitió la colonización de zonas alejadas, lo que facilitó la consolidación de los Estados nacionales, como en los casos de Uruguay y Argentina. De otro lado, también generó tardíamente enlaces hacia atrás; es decir, producción de bienes de capital, como vagones y equipos, como ocurrió en Brasil y Chile; formó capital humano, promovió la producción de recursos para la industria ferroviaria, como es el caso de México con sus yacimientos de carbón y pozos de petróleo. Asimismo, en Argentina se consolidó un mercado de capitales local. Sin embargo, esta red ferroviaria en manos privadas no tuvo la función integradora ni abarcó todo el territorio de los países. En este sentido, los autores apelan a la diversidad de anchos de las vías férreas y la mayor concentración ferroviaria en zonas agropecuarias y mineras.

Otra de las ideas que sostienen los autores es que la mayoría de países latinoamericanos experimentó la mayor expansión ferroviaria antes de la Primera Guerra Mundial, con las excepciones de Perú y Colombia. El período de auge de la expansión ferroviaria coincidió con el auge primario exportador, el cual al fortalecer las finanzas públicas dio paso a un mayor apoyo estatal a las inversiones privadas. A estas les aseguró una determinada rentabilidad, concedió un subsidio por kilómetro construido y zonas de privilegio para extender la frontera agrícola, y una inversión directa del Estado en la construcción de ferrocarriles por medio de empréstitos, como fue el caso peruano, chileno y mexicano. En ese sentido, los autores toman los registros de la evolución de la red ferroviaria de los distintos países, el cual tiene una subida fuerte en el período 1900-1920, y una densidad ferroviaria per cápita que alcanzó su mayor valor alrededor de 1915.

Asimismo, los autores también argumentan que fueron varios los motivos del declive de la expansión ferroviaria: la Gran Depresión, la mayor propiedad pública de los ferrocarriles, su administración ineficiente y la competencia del transporte automotor.

El Crack del 29, generó la caída del precio de las materias primas, salida de capitales, tanto por motivo de la crisis como sentimientos nacionalistas por parte de los países latinoamericanos, ergo la liquidación de estas empresas privadas llevaría a un mayor control estatal. Sin embargo, estos no serían argumentos suficientes para explicar el lento crecimiento ferroviario en el resto del siglo XX, con excepción de Cuba. En ese sentido, el bajo costo del transporte automotor y su capacidad de mayor alcance territorial fue desplazando al ferrocarril. Asimismo, el propio Estado priorizó la inversión en carreteras en lugar de renovar los vagones y maquinaria de los ferrocarriles. Por otro lado, la administración fue ineficiente al no recurrir a mecanismos del mercado para definir las tarifas de carga y transporte público. En su mayoría fueron bajos, mientras que los salarios laborales eran altos.

Para tal fin, los autores comparan los registros del valor de las exportaciones y la extensión ferroviaria en los períodos de finales del siglo XIX, inicios del XX y el período comprendido entre la Primera Guerra Mundial y la Gran Depresión. Con respecto a la mayor presencia estatal, para cada país se presentan datos del número de ferrocarriles de propiedad privada y estatales desde períodos finales del siglo XIX hasta 1970. Asimismo, con respecto al desempeño de las empresas, los autores recurren al coeficiente de explotación, el cual tomó valores cercanos al 100% en los años treinta, pero mayores a ese valor en los períodos de 1950 y 1970.

En suma, este libro tiene la virtud de mostrar que, sin los ferrocarriles, no se hubiera dado el auge exportador en Latinoamérica, pues se necesitaba de un transporte rápido que movilice toneladas de carga para el desarrollo de las economías de escala y especialización de las regiones. Asimismo, la mayoría de países no contaba con ríos navegables y la condición de los medios de comunicación terrestre era precaria; ergo, se obtuvieron ahorros sociales en todos los países estudiados. Por otro lado, con respecto a la baja rentabilidad de las compañías respecto a su costo de oportunidad, considero que el libro no profundiza las prácticas no éticas, como la sobrecapitalización y los sobrecostos, dados los incentivos del gobierno: retorno garantizado y subsidios. Por último, no solo considero el supuesto desinterés estatal como la limitante de la renovación del sistema ferroviario, dados los contextos de la Segunda Guerra Mundial, las crisis de la deuda y políticas de los años setenta y ochenta.

Roberto Carlos Mendoza Matos
Pontificia Universidad Católica del Perú

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bonilla, Heraclio (1972). El impacto de los ferrocarriles, algunas proposiciones. *Historia y Cultura*, 6, 93-120.
- Sáenz Fernández, Jesús (coord.) (1998). *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*. Madrid: Ministerio de Fomento.
- Weinberg, Gregorio (1998). *La ciencia y la idea de progreso en América Latina*, México D.F.: FCE.