



Investigaciones Socio Históricas Regionales
Unidad Ejecutora en Red – CONICET
Publicación cuatrimestral
Año 2, Número 3, 2012

DOSSIER: ESTADO, TECNOLOGÍA, POLÍTICA Y REGIÓN EN LA EXPERENCIA HISTÓRICA FERROVARIA EN AMÉRICA LATINA.

María Silvia Fleitas y Cecilia Fandos (UNIHR-ISHIR-CONICET/UNJu)

La historia ferroviaria en América Latina ha tenido puntos en común en aspectos centrales como su periodicidad, la racionalidad de la injerencia estatal que inspiró los procesos de construcción y administración de este medio de transporte, y su vinculación con la inversión privada y externa. Como es conocido el ferrocarril vino a encarnar en esta región una de las principales siglas de la modernización y la revolución tecnológica de la era industrial decimonónica, constituyendo un factor productivo de primer peso en la integración al capitalismo mundial, según la marcha impuesta por las llamadas economías nucleares.

Esa impronta influyó por bastante tiempo los estudios de los ferrocarriles en América Latina dirigidos fundamentalmente a desentrañar el papel de su tendido en el desarrollo económico de las naciones de la región, con las miradas críticas vertidas por las corrientes nacionalistas y los teóricos de la dependencia. Y si bien ese cariz perfiló los estudios más clásicos de la historiografía internacional sobre el tema (Rostow, Fogel), también a un nivel más global la reformulación de las ópticas de abordaje de la historia ferroviaria ha sido enriquecedora. En este sentido, el desarrollo historiográfico ha incitado el análisis desde perspectivas distintas tales como el ferrocarril como empresa, servicio público, sinónimo de invención tecnológica o fruto e impulsor de invención tecnológica, etc., medio de acción y de la práctica política, así como de renovadas lecturas de su función como medio de transporte y comunicación originadas en la historia social y cultural.

El presente dossier tiene el claro propósito de reunir investigaciones recientes sobre la experiencia histórica de los ferrocarriles en América Latina que den cuenta de estos más recientes enfoques. Se presentan cuatro estudios sobre tres casos nacionales distintos: México, Bolivia y Argentina. Parten de la etapa fundacional de los sistemas ferroviarios para centrarse en el siglo XX, en los años de proyección de determinadas líneas -como el tren a Cochabamba en Bolivia y los proyectos de ferrocarriles de conexión internacional en Argentina-, o en la impronta de una era política específica -como la de la democratización radical en Argentina- o desde una mirada de largo plazo que se inicia con la

Recibido con pedido de publicación 20/03/2012
Acceptado para publicación 10/05/2012
Versión definitiva recibida 01/06/2012

Revolución Mexicana y transcurre hasta comienzos del siglo XXI -para leer ciclos de usos de las tecnologías del transporte terrestre en México-.

Se podrá constatar el fuerte peso de la indagación de la historia ferroviaria en clave regional para interpretar proyectos de integración territorial, nacionales e internacionales, desde una perspectiva política y social, que articula y confronta intereses regionales y de diversos sectores sociales. No resulta extraño en este marco, el relieve que en el conjunto de los trabajos aquí reunidos toma el análisis de la presencia y el tutelaje del Estado así como de la influencia de los ambientes y condicionamientos políticos e institucionales para los tres casos considerados. Asimismo, un importante criterio en la generalidad de estos artículos es el de proyectar la relación del ferrocarril con los otros transportes, fueran los que antecederon o los que sucedieron. De este modo podrá verse una urdimbre más compleja que integra carretas y arrias, con trenes, tranvías y automotores.

En primer lugar, para el caso mexicano incluimos el artículo de Guillermo Guajardo Soto en el que el autor propone una reflexión sobre el “ciclo de vida del ferrocarril en México”, en interacción con otros medios de comunicación y las políticas públicas desarrolladas en distintos momentos institucionales del país. Desde la implantación de las líneas férreas, a principios del siglo XIX, sobre los antiguos caminos coloniales de arriería, pasando por el inicio del consumo masivo del transporte hacia 1890, los Ferrocarriles Nacionales de México (Ferroviales) en 1908, se arriba a la Revolución Mexicana. Esta es analizada como una instancia que detiene el crecimiento ferroviario nacional, la cual abre oportunidades para la entrada de competidores terrestres y aéreos, pero que no da paso, completamente, a un nuevo ciclo de reemplazo por la carretera y otros medios. De allí que para Guillermo Soto se produzca un impasse, una etapa de “hibernación socio-técnica” en el transporte terrestre entre 1920 y 1960. “Las explicaciones de ello –afirma el autor- se encuentran en la matriz de daños materiales, institucionales y sociales dejados por la Revolución, las indefiniciones institucionales sobre una nueva movilidad, la baja urbanización y el atraso del sector rural”. Entre estas décadas se explica el fenómeno social del automotor en la ciudad de México -con el protagonismo de los conductores de taxis y camiones-, asimismo la postergación de puertos y aeropuertos, la “balcanización burocrática” y el bajo rendimiento laboral de los ferrocarriles públicos, análisis y balance que se extiende hasta la década de los ‘90 y el proceso de privatización puesto en marcha.

En segundo término, presentamos el estudio sobre la región boliviana de Cochabamba en el que Gustavo Rodríguez Ostría se propone enmendar las omisiones de los estudios sobre los ferrocarriles de este caso nacional que, centrados en el circuito minero descuidan otras regiones por fuera de él. Así, a partir de la caracterización del “granero del Alto Perú”, productora de maíz y trigo, que colocaba en mercados regionales y extra-regionales, respectivamente, el autor reseña la situación de Cochabamba previa a que la política liberal afectara su economía. Esto ocurría al finalizar el siglo XIX cuando a la vez que se producía una refundación de la minería argentífera, el liberalismo se entronizaba en la política boliviana, se ponía en práctica una nueva política monetaria y se concluía la construcción en 1892 del Ferrocarril entre Oruro y el puerto Antofagasta, conquistado por Chile en la Guerra de 1879. “Promovido –se explica- por las emprendedoras generaciones de

DOSSIER: ESTADO, TECNOLOGÍA, POLÍTICA Y REGIÓN EN LA EXPERENCIA HISTÓRICA FERROVARIA EN AMÉRICA LATINA.

propietarios mineros deseosos de suprimir los obstáculos que la antigua manera de usar llamas o mulas para conectarse con el Pacífico traía para la exportación de su creciente producción de plata y paliar igualmente la caída en los precios internacionales del mineral argentífero”. Estos hechos trajeron como resultado una alteración del equilibrio entre las distintas regiones, “en Santa Cruz los efectos de la nueva coyuntura económica fueron especialmente negativos. En Cochabamba, sin duda, francamente desastrosos”, que se sumaron a los de la derrota boliviana en la Guerra del Pacífico. La pérdida de los ancestrales mercados altiplánicos y costeros y la ocupación de sus tradicionales espacios mercantiles por mercancías extranjeras ocasionó una reducción de la actividad económica regional y un quiebre en el rol articulador entre el Oriente y Occidente que tradicionalmente había cumplido Cochabamba. Sus élites apostaron, entonces, al ferrocarril para recomponer las redes mercantiles y, aún, conquistar nuevos mercados. “En el imaginario de las élites – afirma el autor- las paralelas de acero eran emisarias de civilización, unidad nacional y acceso preferente al mercado; tenerla a su disposición constituía, por consiguiente, la única posibilidad de ingresar en él con paso firme. Negársela equivalía a excluirla de los fastos del progreso”.

En este marco el relato rescata la importancia de las líneas férreas a Oruro y a Santa Cruz, el ciclo de auge durante las tres primeras décadas del siglo XX y su techo para la economía regional, afectada asimismo por las consecuencias de la crisis de 1929. En el cierre Rodríguez Ostria afirma que el ferrocarril para Cochabamba tuvo efectos contradictorios, por un lado, “amplió el radio de acción regional, aumentando su capacidad de alcance del flujo de sus mercancías y de su propio imaginario geográfico”. Por otro, “colocó la llave de acceso a todos estos beneficios en manos extranjeras. Cochabamba tenía un ferrocarril, pero carecía de los medios para controlarlo e influir en sus decisiones”.

Elena Salerno es autora del tercer artículo que incluimos en el dossier, quien posicionada desde la idea de integración regional a través de las comunicaciones entre los países del actual Mercosur, se plantea analizar un proyecto temprano de conexión fronteriza entre varios países, en que los Ferrocarriles del Estado de la Argentina jugarían un rol fundamental. Para ello describe las etapas en que se implementó la conexión entre Argentina y sus países vecinos, en particular, con el Oriente boliviano. “Desde un primer momento –sostiene la autora- se pretendía la integración regional mediante las líneas férreas que conectarán las regiones del Altiplano y del Oriente Boliviano con el norte argentino y desde allí con los puertos argentinos del frente fluvial de los ríos Paraguay, Paraná y del Plata”. Proyecto que se complementó con los Ferrocarriles de Fomento, con los que el gobierno argentino promovía mejoras en los Territorios Nacionales a través de diversas obras públicas. Salerno diferencia tres etapas en la realización de este proyecto de integración regional. La primera culminó en la inauguración de la conexión ferroviaria entre Argentina y Chile que acercó Buenos Aires y Santiago de Chile a través de Mendoza. En la segunda, durante la década del veinte, se concretó la conexión ferroviaria con el Altiplano boliviano, al construirse el tramo entre Villazón y Atocha en territorio boliviano y se avanzaron las tratativas para la segunda conexión entre el norte salteño y el Oriente boliviano. Con la finalización de la Guerra del Chaco se inició la tercera etapa, pues al definirse los límites entre

Bolivia y Paraguay se pudieron diagramar las vías de comunicación que tenían como meta la principal ciudad del Oriente boliviano, Santa Cruz de la Sierra. En esta etapa se concluyó, asimismo, el Ferrocarril de Socompa o de Huaytiquina. La autora señala que para el abordaje del tema se tiene en cuenta el cruce de distintas variables: estudios técnicos, políticas estatales, conflictos regionales y factores económicos y financieros.

Finalmente, a partir del estudio de la Revista “Riel y Fomento”, el artículo de Silvana Palermo analiza, para el caso de los ferrocarriles del Estado de la Argentina, cómo el partido Radical articuló el interés electoral con la gestión administrativa estatal. Con dicotómicas preguntas se interroga sobre la función de la Revista, a fin de dilucidar si se trató de un órgano de propaganda del partido de gobierno, ceñido a objetivos electorales o respondió a necesidades y expectativas de los funcionarios técnicos, en conexión con una lógica de modernidad empresarial. Los estudios existentes sobre el ejercicio del Ejecutivo en los gobiernos radicales –sobre todo durante la primera presidencia de Yrigoyen-, aún con matices y diversidad de aportes, coinciden en señalar el peso que tuvo la política electoral en el manejo de las instituciones del Estado. Una visión más comprensiva de la problemática para el caso de los Ferrocarriles del Estado, sostiene la autora, “exige prestar tanta atención a las motivaciones de los cuadros políticos del gobierno como a la intencionalidad de la burocracia especializada”. En esta línea, se argumenta que “la singularidad de esta revista, en lo que respecta a su formato y a los tópicos que abordó, se comprende a la luz de los desafíos electorales que preocupaban a la UCR así como también en función de las exigencias empresariales que enfrentaban los cuadros profesionales de los Ferrocarriles del Estado”. Para ello, Silvana Palermo, se detiene en los abordajes de los Ferrocarriles del Estado como instrumentos de integración territorial y desarrollo regional, su suerte y expansión, las acciones en pos de superar la crisis de la primera posguerra y de su principal competidor –el automóvil-, las relacionadas con el crecimiento y eficiencia de los servicios, el asesoramiento a los productores, así como la instrumentalidad de los mismos para construir alianzas políticas y dispensar favores. Por lo que en sus conclusiones anota: “*RyF* podía ser un canal apto para interpelar votantes, pero no dejaba de ser la revista de una agencia estatal que perseguía difundir e inclusive fortificar su propia modernidad.”

Los cuatro artículos presentados pretenden abonar los enfoques de la historiografía sobre estudios de los sistemas ferroviarios y fomentar el diálogo y el intercambio entre los investigadores latinoamericanos de la temática. Pretensión que no podría concretarse sin la valía de estas colaboraciones y la generosa participación de sus autores, a quienes agradecemos sinceramente.

San Salvador de Jujuy, 15 de marzo de 2012
Cecilia A. Fandos y María S. Fleitas.
ISHIR/UNHIR - CONICET