



Relaciones (Zamora)  
ISSN: 0185-3929  
ISSN: 2448-7554  
El Colegio de Michoacán

## Sandra Kuntz Ficker, coord. *La expansión ferroviaria en América Latina*

---

**Reyes Pavón, Leonor Eugenia**

Sandra Kuntz Ficker, coord. *La expansión ferroviaria en América Latina*

Relaciones (Zamora), vol. 38, núm. 149, 2017

El Colegio de Michoacán

**Disponible en:** <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=13750158016>

Sandra Kuntz Ficker, coord. *La expansión ferroviaria en América Latina*

Leonor Eugenia Reyes Pavón <sup>1</sup> leonore@colmich.edu.mx  
Colegio de Michoacán, Mexico

El libro colectivo, coordinado por Sandra Kuntz, pertenece a la colección Historias Mínimas de El Colegio de México. Los capítulos de este volumen exponen, desde la Historia Económica, el devenir de los caminos de hierro en varios países de América Latina; el impacto del tendido de vías en la dinámica económica de estas naciones; el desarrollo y proceso de expansión de este medio transporte; las particularidades regionales y sus implicaciones en el desarrollo económico de este subcontinente.

El propósito del libro es la difusión y la divulgación del conocimiento, puede ser leído por historiadores, economistas, y todo aquel que desee tener una base de donde partir para una reflexión profunda sobre la historia, expansión e impacto del ferrocarril. Aunque deja en un segundo plano el aparato crítico, es un libro académico dirigido a un lector no especializado, con una bibliografía general al final de cada capítulo.

En la introducción, Sandra Kuntz indica los límites y alcances del texto, así como los hilos conductores de las diferentes partes del libro que le dan coherencia interna. En cada capítulo se abordan las experiencias particulares de cada país estudiado, dando realce a ciertos tópicos como la situación de los medios de transporte existentes antes de la llegada del ferrocarril; las problemáticas relacionadas con la geografía y extensión del país; la influencia del Estado y sus políticas para introducir las vías férreas; la inversión y el desarrollo particular que tuvieron las empresas ferrocarrileras en lo que denominan “la época dorada del ferrocarril”;<sup>1</sup> el impacto social y económico de los caminos de hierro; y lo que sucedió con las empresas al término del auge ferrocarrilero.

Kuntz escribió el capítulo sobre México e inicia reseñando el cambio que se dio de los medios de transporte previos al ferrocarril, es decir, los antiguos caminos indígenas o caminos reales en los que a lomo de mula o caballo se transportaban las mercancías a un alto costo, además de que el tiempo que tomaba hacer los recorridos era excesivo. A continuación se centra en la política estatal para promover el tendido de vías y el proceso de conformación de la red ferroviaria, que la autora divide en etapas que van desde un comienzo desordenado, en el que el Estado no tuvo una política de planeación, hasta cuando intervino al punto de nacionalizar la compañía más importante a principios del siglo xx. En relación con ello hace una evaluación de los alcances y limitaciones de la red, seguido de un análisis desde el punto de vista de los empresarios y un balance del impacto económico de los ferrocarriles en ese periodo.

Oscar Zanetti Lecuona trata el espacio que comprenden las Antillas. En su primer apartado se remite del caso de Cuba, por ser el primer lugar en América Latina donde se establecen las vías férreas. A continuación, explica cómo se dio la expansión a las otras islas antillanas y aborda el impacto económico y social. Finaliza hablando del periodo de decadencia de este medio de transporte.

Juan Santiago Correa explica cómo se dio el tendido de las vías en las diferentes regiones de Colombia, que estuvieron influenciadas por los productos que tenían mayor demanda y que, por lo tanto, eran más costosos.

Luis Felipe Zegarra hace un recuento de la situación del transporte previo a la llegada del ferrocarril a Perú. Continúa con el estudio de la construcción y expansión de la red ferroviaria, así como las dificultades debido a lo accidentado de su geografía, y la disminución de la misma debido a la guerra con Chile. Analiza también los beneficios del acortamiento de los tiempos de transporte, así como de su costo. Concluye que los ahorros sociales y económicos no fueron demasiado significativos.

María Lucía Lamounier aborda como se dio la expansión del ferrocarril en Brasil, presenta como se dieron las subvenciones gubernamentales, así como la planificación estatal y la inversión. Hace un balance de los caminos de hierro en comparación con otros medios de transporte que, en algunos casos, fueron complementarios a la red. Finaliza el análisis de su impacto social y económico.

Gastón Díaz trabajó Uruguay, presenta un panorama del estado de los transportes antes de la introducción del ferrocarril, explica cómo se dio su desarrollo, aborda el impacto en la economía, la rentabilidad de las empresas constructoras y el efecto que tuvieron los subsidios proporcionados por el Estado en su expansión y desarrollo.

Andrés M. Regalsky y Elena Salerno dividen su estudio de Argentina en tres apartados, uno sobre los ciclos de inversiones que se hicieron en el tendido de vías, otro sobre el Estado, los capitales extranjeros y los grupos empresariales involucrados en la expansión ferroviaria y, por último, acerca del impacto económico que tuvieron las vías férreas y su contribución a la construcción de un mercado interno.

Guillermo Guajardo Soto escribe sobre Chile, presenta la situación del transporte, que antes del ferrocarril, se hacía sobre todo en carretas tiradas por bueyes; estudia la política ferroviaria y propone tres ciclos de construcción: uno en el que no existió ningún tipo de regulación que se preocupó por la extracción de recurso naturales; en el siguiente ciclo cuando el Estado comenzó a interesarse por la distribución de la red y creó instituciones para regular las obras, además invirtió en algunas vías que presentaban problemas financieros. En el periodo cuando termina la expansión, se construyó el Ferrocarril Longitudinal Norte, última gran empresa del periodo de expansión, aunque su explotación resultó algo tardía en 1924. Guajardo presenta en el apartado un análisis específico de los ferrocarriles dedicados a la explotación y traslado del salitre que fue la región que obtuvo mayores inversiones

privadas y que contó con más kilómetros de vías, que hacia 1950 había disminuido drásticamente. Aborda la nacionalización de las vías y la creciente inversión en carreteras que, junto con el aumento de vehículos automotores, acabarían por suplantar al transporte ferroviario. Finalmente, encontramos un balance sobre los efectos que, si bien se valoran positivos por la importancia que tuvieron para conectar el país y para su desarrollo económico, eventualmente se convirtió en una carga para el gasto público, que se intentó subsanar mediante diferentes políticas que incluyen la privatización y la influencia del Estado, y que permitieron que los ferrocarriles siguieran en operación en distintos puntos del país, tanto para carga como para servicio de pasajeros.

Es común, para el estudio de los ferrocarriles, que las investigaciones se cierren a los ámbitos nacional y estatal, aunque existen casos que estudian alguna compañía o ruta en particular, lo cual resulta problemático debido a que no se considera la articulación de un espacio específico a una red más amplia y con mayor alcance. Un trabajo como el coordinado por Kuntz permite comparar el impacto y efectos en cada uno de los países que se estudian y contestar preguntas como ¿por qué esta tecnología arribó de forma más temprana a ciertos países? ¿Cuáles fueron las dificultades a las que se enfrentaron los diferentes gobiernos para impulsar desarrollo? ¿Qué políticas se implementaron para impulsar la inversión? ¿Quiénes fueron los principales inversores y por qué? ¿Cuáles fueron los alcances de la expansión ferrocarrilera y su impacto en la economía del país? Por ello este trabajo será fundamental para quienes quieran entender las similitudes y diferencias en los procesos o conocer más sobre el impacto de los caminos de hierro en América Latina.

## Notas

- 1 Hay que tomar en cuenta que este periodo tuvo variaciones en los diferentes países, pues, en algunos, la introducción de este medio de transporte fue más temprana, aunque se estima que esta época se ubica entre los años de 1870 y 1930 cuando, después de una crisis económica generalizada y la Primera Guerra Mundial, los Estados comenzaron a dar prioridad a los caminos carreteros, que pronto tuvieron la supremacía del transporte.