



Transportes e formações econômicas na América Latina

Editor: Guilherme Grandi

Editorial: Editora Annablume (São Paulo)

Año: 2016

ISBN: 978-85-391-0791-9

Páginas: 391

Precio: 78 R\$ o 12 €

La historia de ferrocarriles en América Latina, y también del transporte, en términos generales, regionales y comparados, ha recibido en los últimos años una atención de la que había adolecido tradicionalmente. Aunque hay análisis sobre países, en algunos casos muy abundantes (Argentina, México), apenas se disponía de trabajos de esa índole, aunque los publicados destacan las grandes similitudes entre experiencias nacionales. La edición de

Grandi es uno ejemplos de la todavía incipiente, pero muy interesante, historiografía dedicada a aliviar esas carencias.

Los estudios tradicionalmente habían vinculado los ferrocarriles en América Latina con los endebles proyectos nacionales, su fracaso en la construcción de sociedades prósperas y equitativas. El tren estuvo ligado a la especialización de sus economías desde el siglo XIX, a las inversiones extranjeras, cuya contribución al crecimiento siempre es discutida, la corrupción gubernamental y la generación de deuda. Además, salvo en pocos países, no logró conformar grandes redes integrales de transporte, y se adaptó mal a los cambios estructurales (fomento de la industria y mercados internos) y competencia del tráfico automotor a partir de las décadas de 1920-1930. Lo usual entonces fueron las nacionalizaciones y cierres, igualmente discutidos, y el actual nuevo auge de caminos de hierro, gracias a las tecnologías incorporadas y a su sostenibilidad medioambiental, no ha empezado en Latinoamérica.

Por las razones citadas, los vínculos de los ferrocarriles con los proyectos nacionales y económicos fundacionales, y ese mismo sesgo en sus estudios, las investigaciones al respecto en América Latina conciliaron mal con la renovación historiográfica de las últimas décadas (*new cultural and postcolonial studies*) y su crítica de los postulados tradicionales de la renovación (Santamaría, 2019). Sin embargo, los temas, enfoques y metodología que estos impulsieron en los debates, ha abierto espacios de pesquisa que se están comenzaron a aprovechar. En 1998 se publicó la obra de Sanz

(1998), y sus estadísticas *online* (www.docutren.com/EstadisticasHistoricas/ferroamlat.asp) con el fin de dotar a los caminos de hierro en el área de un examen general, comparado, de compilar su escasa base estadística y una perspectiva regional. El libro destaca que esta la forma más coherente de abordaje, también que es preciso revisar la relación entre los trenes y el crecimiento, la participación del estado en ellos, que no fueron tan negativas como se había señalado, y situar su expansión en el momento concreto en el que se produjo, lo que reforzó las economías especializadas para cuyo servicio se pensó y mermó sus externalidades industriales y en los mercados internos, aunque sin ser la causa de ello y menos de los problemas de atraso y desigualdades latinoamericanas.

Las perspectivas abiertas por el libro de Sanz tuvieron poca continuidad inmediata, pero desde la década de 2010 han comenzaron a publicarse trabajos generales sobre los ferrocarriles latinoamericanos. Herranz (2014) analiza su contribución directa al crecimiento en Brasil, México, Argentina y Uruguay. Kuntz (2016) reúne estudios de la mayoría de los países y regiones para ofrecer un balance del estado y los retornos futuros de las investigaciones. Gómez y Vidal (2019), más ambiciosos, incluyen trabajos sobre el papel de lo público en los caminos de hierro y las dimensiones sociales, laborales y patrimoniales de estos y con un enfoque comparado.

La obra de Grandí es otra aportación a la incipiente historiografía global de los ferrocarriles en América Latina. Es más

concisa que las citadas, que analizan fundamentalmente el rol del estado en los caminos de hierro, incluyendo sus nacionalizaciones y recientes privatizaciones, la contribución del tren al crecimiento y su impacto sociolaboral y legado cultural, abordados en perspectivas regional y comparada. Con idéntica óptica, aquella primera compilación se centra en el análisis del primera aspectos y en incursionar en otros descuidados por los estudios similares, la integración espacial de los transportes en general o la tecnología. Sus autores, además, forman un grupo dedicado a la investigación de las vías férreas que ha publicado otros trabajos (Goularti y Queiroz, 2011; Faleiros y Nunes, 2016).

La obra de Grandí se estructura conforme a sus prioridades temáticas, sus apartados se dedican a la integración y flujos comerciales, las políticas públicas y las infraestructuras. Entre los doce trabajos que reúne solo tres no se dedican al ferrocarril. Javier Vidal analiza la liberalización reciente de la aviación civil en América Latina y las inversiones aeroportuarias españolas, fundamentalmente de la empresa AENA. José Mateo y Paulo Queiroz escriben sobre puertos con la perspectiva regional citada (Moutinho, fundado en 1911 en la frontera fluvial de Brasil – Mato Grosso – y Paraguay), y en el contexto de los litigios linderos entre los dos países, pero también de los esfuerzos para mejorar la integración del área, pero también de un esfuerzo de integración regional. Lo mismo ocurre en el caso de Quequén, en el litoral argentino, donde la apertura de caminos de hierro supuso una crisis del transporte,

pero que en la década de 1920 se recuperó con la construcción de un moderno embarcadero, que facilitó el crecimiento de la zona y un aumento progresivo del tráfico marítimo.

Los recientes estudios de historia de los ferrocarriles en América Latina destacan que los estados fueron activos en su construcción y expansión, con inversiones directas y subvenciones, y luego en su regulación, iniciada después de la extensión de aquellos, que generó necesidades de armonización de los trazados o tarifas. Cuando los caminos de hierro entraron en crisis por la que sufrieron las producciones que transportaban, la competencia de las carreteras y la retirada del capital privado y extranjero de ellos, esa acción derivó en nacionalizaciones, de ahí que estuviesen lastradas por defectos heredados y de los que no fueron responsable, y frente a los que tuvieron relativo éxito y, en casos, volviendo a hacer atractivos recientemente los trenes para la inversión particular tras el proceso de desestatalización de las economías en la década de 1980.

Varios autores tratan los temas mencionados en el libro de Grandi. Teresita Gómez y Silvia Tchordonkian lo hacen en Argentina durante los gobiernos de Juan Perón en las décadas de 1940-1950, y Elena Salerno muestra en el mismo país que el interés público en los caminos de hierro varió con el tiempo, pero fue persistente, insistiendo en proyectos por su interés nacional o regional que las circunstancias malograron o demoraron, los trenes de Fomento y Chaco. Y Grandi e Ivanil Nunes llegan a conclusiones similares en Brasil du-

rante los mandatos de Getulio Vargas, de 1931 a 1954, subrayando que sus políticas ferroviarias fueron fruto de la concepción del estado y de los transportes en él que se impusieron en ese período.

Alberto Müller y también Nunes abundan, asimismo en las conclusiones anteriores. Muestran que las nacionalizaciones de ferrocarriles en Argentina tuvieron luces y sombra y derivaron en políticas de gestión condicionada por defectos de las redes de trenes y un entorno en el que era difícil conciliarlas con las estrategias de fomento industrial y de los mercados domésticos, aunque lograron resolver problemas que permitieron una posterior reprivatización de los caminos de hierro. Y con perspectiva más amplia y regional, como la propuesta por el libro de Sanz, Londoño señala que en Colombia aquellos fueron, sobre todo, soluciones locales y que pueden examinarse en el contexto de lo que autor denomina ciclos sistémicos de acumulación, en función de la articulación de los medios de transporte y el comercio exterior y de los cambios en las actividades exportadoras de las diversas partes del país.

El enfoque regional de los trabajos compilados por Grandi, finalmente, es aún mayor en los dedicados a Chile y Brasil con enfoque centrado en la integración espacial y la tecnología. Antonio Rodríguez analiza la electrificación del tren Santiago-Valparaíso en 1921-1924. Muestra que mejoró el transporte en la zona, aunque en la década de 1970 quedó obsoleta al agilizarse la comunicación por carretera con la apertura de un túnel. Las estadas de ferro de Santa

Catarina o Vitória-Minas, en Brasil, estudiadas por Alcides Goularti y Rogério Faleiros, se construyeron a finales del siglo XIX, la primera para integrar las comarcas montañosas y costeras locales, la segunda para unir Belo Horizonte y la provincia marítima de Espírito Santo y en el marco de un conflicto de intereses entre los gobiernos y grupos empresariales locales y extranjeros que el autor denomina el problema nacional del acero.

En síntesis, los trabajos reunidos por Grandi son valiosas aportaciones a la historia general y comparada de los transportes y ferrocarriles en América Latina, tradicionalmente descuidada y que recientemente ha empezado a merecer atención. Su contenido se centra en algunos temas priorizados por los últimos estudios al respecto, no examina otros relacionados con la implicación sociolaboral de los caminos de hierro o su legado patrimonial, perspectiva que está teniendo desde hace tiempo un papel primordial en la revitalización del interés por los trenes al concernir a nuevos usos de sus infraestructuras y a su carácter simbólico –mención más global e integral y la pesquisa en nuevos usos de sus infraestructuras y el fomento de su espectro cultural y turístico (Tartarini et al., 2017; Álvarez y Tartarini, 2018; Santamaría, 2020). No es posible, sin embargo, atender a la vez a todas las necesidades de investigación que precisan las vías férreas latinoamericanas, por lo que lo que se ha destacar que la contribución específica de los capítulos del libro que aquí se reseña es valiosa y notable para el avance del conocimiento.

Antonio Santamaría García
Instituto de Historia, Centro de Ciencias Humanas y Sociales, Consejo Superior de Investigaciones Científicas

Referencias

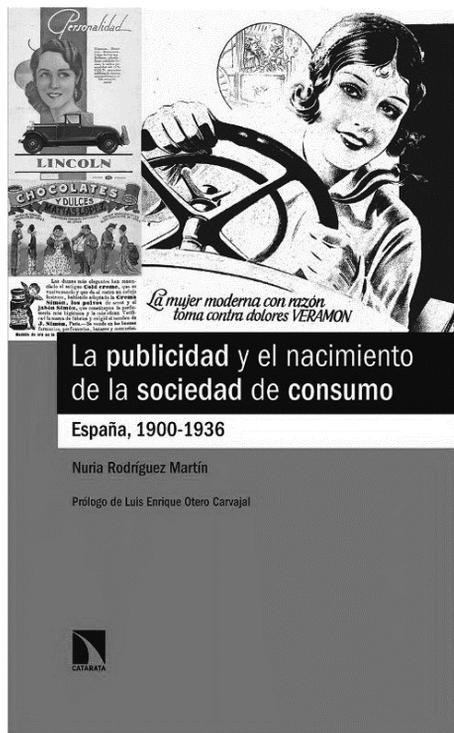
- Álvarez, Miguel y Jorge Tartarini, 2018. *Testimonios de la memoria, del trabajo y la producción*. INCUNA y MPA, Buenos Aires.
- Faleiros, Rogério y Ivanil Nunes, eds., 2016. *Sistemas de transportes e formações econômicas regionais: Brasil e Argentina*. Editora da Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória.
- Gómez, Teresita y Javier Vidal Olivares, eds., 2019. *Los ferrocarriles en América Latina: historia y legado (siglos XIX-XX)*. Editorial Universitaria de Buenos Aires, Buenos Aires.
- Goularti, Alcides y Paulo Queiroz, 2011. *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados.
- Herranz, Alfonso, 2014. “Transport, technology and economic expansion: the growth contribution of railways in Latin America before 1914”, *Revista de Historia Económica*, 32:1, pp. 13-45.
- Kuntz, Sandra, ed., 2016. *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*. El Colegio de México, Ciudad de México.
- Santamaría, Antonio, 2019. “Regiones, subalternos, invisibles, cultura política y desigualdad: crisis y retorno

de lo social en la historia de América Latina en el siglo XX”, *Revista de El Colegio de San Luis*, 18, pp. 285-326.

———, ed., 2020. *Ferrocarril, historia, espacio y patrimonio en Cuba*. Digital.CSIC, Madrid y La Habana.

Sanz Fernández, Jesús, ed., 1998a. *Guía histórica de los ferrocarriles en Iberoamérica, 1837-1995*. Ministerio de Fomento, Madrid.

Tartarini, Jorge, Ilka Pell, Rolando Lloga y Karen Sanabria, 2017. *Arquitectura ferroviaria de América Latina*. Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, Comisión Nacional de Monumentos, Ministerio de Cultura de Argentina y Comisión Nacional de Monumentos, Lugares y Bienes Históricos, La Habana.



La publicidad y el nacimiento de la sociedad de consumo. España, 1900-1936

Autora: Nuria Rodríguez Martín

Editorial: Los Libros de la Catarata (Madrid)

Año: 2021

ISBN: 978-84-1352-266-1

Páginas: 176

Precio: 16 €

El libro, que quien redacta estas líneas ha tenido el placer de hojear nada más haber franqueado las puertas de la imprenta, constituye una nueva contribución sobre la que cimentar una tesis que algunos académicos han venido defendiendo desde hace ya años. Esto es, la modernización que experimentó la sociedad española desde el tránsito del siglo XIX al XX, abruptamente interrumpida por la Guerra Civil, y a la que la autora ha dedicado un loable esfuerzo desde hace más de una década y desde distintos ángulos. En esta ocasión, se ha centrado en la contribución de la publicidad a la modernidad urbana, como parte de las transformaciones sociales y culturales que tuvieron lugar en nuestro país durante el primer tercio del siglo XX. Más concretamente, como vector que refleja el advenimiento de la denominada sociedad de masas, utilizando para ello como soporte documental una vasta colección de piezas publicitarias recopiladas a partir de la prensa española de la época. No se trata de una mera descripción, sino de un análisis concienzudo, mediante el cual se van desgranando las nuevas pautas de consumo y los nuevos estilos de vida.