

VÍAS PARA AVANZAR: UNA INVITACIÓN DE INTERNACIONALIZACIÓN PARA LOS ESTUDIOS FERROVIARIOS EN MÉXICO

Arturo Grunstein Dickter

Universidad Autónoma Metropolitana
grunsta@prodigy.net.mx

En unas cuantas líneas quiero explicar, sin mayor sofisticación académica, en qué consiste mi nacionalismo en relación con los asuntos que tienen que ver con el ferrocarril. Podría llamarlo, con cierta ligereza, “patriotismo infraestructural”. Sabemos que algunos cuando viajamos a otros países uno de los aspectos en que más nos fijamos es en la eficiencia y en la calidad de los servicios de transporte, incluyendo desde luego el ferroviario. Estoy seguro que muchos turistas regresan a sus sitios de residencia impresionados con los ferrocarriles japoneses, alemanes, suizos, españoles o franceses. También estoy seguro que cuando menos algunos de los ciudadanos de esos países, sin dejar de tener razones para quejarse, en el fondo se sienten orgullosos de sus locomotoras, vías y trenes. En otras palabras, creo que la infraestructura de transporte, empezando quizá por el ferroviario, en verdad puede ser motivo de gran orgullo y presunción, e incluso inspirar sentimientos nacionalistas.

Confieso que me encantaría que pronto los mexicanos también podamos presumir con orgullo de nuestros ferrocarriles; de su rapidez, eficiencia, comodidad, costos de servicio, limpieza, desarrollo tecnológico, accesibilidad. La sociedad abierta a la que muchos aspiramos construir en México permite probar, equivocarse, modificar y corregir el camino. Pero, ¿y si nadie intenta ya recorrer por nuevas vías? A mi juicio, desde 1996, la privatización ha generado avances importantes en el sector, pero es innegable que aún queda bastante por realizar. Considero que para hacerlo los investigadores debemos contribuir a generar sólidos conocimientos que brinden aportes interesantes a la discusión informada e inteligente y al diseño de las mejores políticas de transporte posibles para México. A mi parecer, sería conveniente y provechoso invertir recursos financieros y humanos en investigar nuestras propias experiencias de desarrollo ferroviario desde una perspectiva histórico-comparativa. Contemplar tanto los éxitos como los fracasos, no sólo en México, sino también en otros países y continentes, tanto en el pasado como en el presente. Entre otros propósitos académicos y prácticos tendríamos que afanarnos en buscar, guardando las debidas diferencias de contexto de tiempo y espacio, lecciones o cuando menos pistas útiles a fin de reflexionar y deliberar, de manera colectiva, sobre ellas. Y sí hay que hacerlo, pero hagámoslo sin prenociones ni sesgos ideológicos estatistas y antiestatistas simplistas. En realidad se puede encontrar evidencia de casos más o menos exitosos y fallidos a partir de los estándares de eficiencia y calidad en los servicios de carga y pasajeros señalados, desde la perspectiva de esquemas de participación, propiedad y control pública y privada, así como de marcos legales e instituciones de regulación bastante diversos.

En la era dorada del ferrocarril, es decir de mediados del siglo XIX y hasta las primeras décadas del XX, se desató una polémica que se plasmó

en una voluminosa e interesantísima literatura internacional en torno a las configuraciones y resultados de las fórmulas de participación pública y privada de las políticas ferroviarias. Por lo general en estos estudios se encontraban diagnósticos y propuestas elaborados con base en concienzudos exámenes comparativos. Algunos especialistas destacados, como Acworth, incluían el caso de la consolidación limantouriana de los ferrocarriles mexicanos en la empresa pública Ferrocarriles Nacionales de México, como un modelo digno de ser estudiado e incluso emulado por gobiernos de otros países.

En el presente, en el campo de la historia ferroviaria, también encontramos estudios comparativos que han suscitado debates estimulantes. Tal es el caso de la importante obra de Frank Dobbin, *Forging Industrial Policy, The United States, Great Britain and France in the Railway Age* (1997). En este estudio comparativo, dedicado a las políticas ferroviarias de Francia, Gran Bretaña y Estados Unidos, Dobbin se propone descubrir los procesos históricos de “construcción sociocultural” de la acción estatal. El autor rechaza las explicaciones que asumen que las políticas públicas están condicionadas por leyes económicas universales “racionales” o las necesidades funcionales de la industria o de la búsqueda lógica de ventajas económicas por parte de individuos o grupos de intereses en la arena política. En cuanto a las primeras apunta que no logran dar suficiente cuenta de las razones de las divergencias hacia un supuesto modelo más eficiente. En relación con las segundas, basadas en el supuesto de que las políticas reflejan las preferencias de los grupos de interés más poderosos, señala que tampoco aportan una explicación cabal al hecho observable de la persistencia de políticas en una misma nación bajo regímenes con distintas orientaciones ideológicas. A partir de las críticas anteriores, Dobbin intenta explicar cómo trayectorias históricas divergentes en distintas naciones llevaron a conformar nociones y metapreferencias diferentes acerca del orden y la racionalidad tanto en el ámbito político como en el económico. Para este investigador la cultura política original de cada país condicionó la respuesta de soluciones a los problemas de la política ferroviaria. Él observa cómo las naciones que incluye en su estudio, a partir del desarrollo del sector, gestaron “culturas industriales” propias persistentes al proyectar principios ordenadores del ámbito del Estado al del mercado.

En consonancia con los argumentos de Dobbin, considero importante trascender la noción que se encuentra más o menos implícita en otros estudios en el sentido de que las acaloradas disputas por las políticas ferroviarias sólo se dieron en función de la búsqueda de ventajas económicas o políticas por parte de diferentes individuos o grupos. Con frecuencia, en la contienda también compitieron sus respectivas visiones y preferencias programáticas en torno al papel que habría de desempe-

ñar la empresa pública estratégica, FNM, en el desarrollo económico del país postrevolucionario.

Sin embargo, a mi parecer, la propuesta analítica de Dobbin también acusa algunos problemas que son dignos de consideración. La primera deficiencia es su supuesto de que no hubo diferencias significativas entre un modelo y otro en términos de sus resultados en lo que a eficiencia y calidad en los servicios se refiere. Eso es precisamente lo que le ha criticado Alfred Mierzejewski, en *The Most Valuable Asset of the Reich: A History of the German National Railways*, vol. 1 (1999), al apuntar que si bien en la historia se manifiestan aspectos culturales industriales, el margen de maniobra para construir sistemas exitosos se encuentra restringido a ciertas realidades económicas de costos y de mercado que son implacables. Por mi parte, no estoy de acuerdo ni con uno ni con el otro. La historia demuestra que si bien el camino al éxito es menos plástico de lo que piensa Dobbin, tampoco es tan cerrado a la experimentación y a la diversidad como propone Mierzejewski.

Lo que sin duda encuentro cuestionable es el supuesto de que el desarrollo ferroviario se dio, por lo menos en los países incluidos en su estudio comparativo, en forma fundamentalmente autónoma. Al hacerlo no se toma en cuenta la existencia de transferencias, o cuando menos de influencias -ya sea por imitación o por rechazo- en la conformación de las políticas ferroviarias. Dentro de la copiosa literatura de la época y de períodos posteriores se evidencia un flujo e intercambio bastante intenso de experiencias e ideas entre inversionistas, managers ferroviarios, economistas y funcionarios públicos de distintas latitudes sobre la forma de enfrentar los desafíos regulatorios y administrativos del sector. En realidad sería imposible comprender el papel revolucionario del ferrocarril en la integración de los mercados nacionales e internacionales durante los siglos XIX y la primera mitad de XX, sin tomar en cuenta los voluminosos flujos internacionales, tanto financieros y tecnológicos como de ideas y culturas organizacionales. Lo anterior fue particularmente, más no sólo notorio, en naciones como la nuestra, marcadas por el atraso económico, en las que por lo general el desarrollo y funcionamiento del sector dependió fuertemente de la importación de modelos, recursos y fuerzas de los países más avanzados, en particular de Estados Unidos.

Si bien el terreno no se encuentra del todo inexplorado, los investigadores, y en particular los historiadores e investigadores mexicanos en general, aún tenemos mucho por hacer para ampliar y globalizar nuestras visiones. Contamos con algunos esfuerzos o intentos valiosos iniciales. Hace ya unos cuantos años, de hecho hace dos décadas y media, un cuarto de siglo, Paolo Riguzzi y su servidor, cuando éramos aún más jóvenes y los dos teníamos pelo, armamos una decorosa antología de textos debidamente prologada sobre historia de los ferrocarriles en

las Américas, que desafortunadamente nunca publicamos. Me temo que algunos de los textos que en aquel entonces seleccionamos como artículos de vanguardia historiográfica hoy resultan clásicos, y otros ya de plano son obsoletos, pero hay bastante más luz de lo que parece al final del túnel.

Los estudios de Guillermo Guajardo sobre tecnología en Chile y México; el libro que coordinó Sandra Kuntz, *La expansión ferroviaria en América Latina*, de próxima aparición, representan sin lugar a dudas contribuciones muy valiosas. En el Encuentro de Investigadores del Ferrocarril, que se llevó a cabo en San Luis Potosí en 2007, las invitaciones para las conferencias magistrales a cargo de Alfred Mierzejewski, Guillermo Guajardo y Miguel Muñoz obedecieron a los mismos propósitos. En fin, he querido compartir en estas líneas esta propuesta muy convencida, que en realidad es un llamado entusiasta, dirigido en particular a todos los investigadores jóvenes y menos jóvenes interesados en el sector para romper con la tendencia a la introversión casi autista, y avanzar a todo vapor por la rica y fascinante ruta de la internacionalización de los estudios históricos y del presente ferroviario en México. MF