

KARUKA, Manu, *Empire's Tracks: Indigenous Nations, Chinese Workers, and the Transcontinental Railroad*, University of California Press, Oakland, 2019, 297 pp.

La finalización del *Transcontinental Railroad* en 1869, que conectó el Pacífico con el Atlántico, fue un hito decisivo en el devenir de los Estados Unidos. La historiografía norteamericana coincide en señalar que la construcción del Ferrocarril Transcontinental y la posterior consolidación de la red ferroviaria nacional fue un factor clave en el rápido desarrollo económico del país a finales del siglo XIX. No hay duda de que los ferrocarriles contribuyeron decisivamente al proceso de integración del mercado nacional e internacional. Pero no sólo eso. Como algunos estudiosos lo han venido diciendo, las compañías ferroviarias —como la *Central Pacific* y la *Union Pacific*— contribuyeron también a la expansión territorial continental de los Estados Unidos.

El historiador Manu Karuka, profesor de Estudios Americanos en Barnard College, ha analizado de manera crítica cómo el ferrocarril fue el motor fundamental de la expansión continental del «imperio» americano en el siglo XIX. En *Empire's Tracks: Indigenous Nations, Chinese Workers, and the Transcontinental Railroad*, Karuka da por sentado que Estados Unidos es —y ha sido siempre— un imperio y afirma contundentemente que todo su territorio continental es «territorio colonizado» (xii). El autor examina en su libro la conexión entre los ferrocarriles, el capitalismo corporativo, la mano de obra china y la ocupación de los territorios nativo-americanos en el siglo XIX.

*Empire's Tracks* gira alrededor de dos grandes temas: «colonialismo de colonos» (*settler colonialism*) y «capitalismo racial» (*racial capitalism*). Por un lado, Karuka analiza la importancia del ferrocarril como instrumento material en el llamado *settler colonialism* o colonialismo que busca reemplazar una población indígena con nuevos colonos. Según el autor, el ferrocarril debe entenderse como una pieza clave de la infraestructura de ese «colonialismo de los colonos», ya que contribuyó directamente a expropiar/privatizar los territorios indígenas y asentar población Euro-Americana. Los barones de la industria ferroviaria, en palabras de Karuka, «no solo invirtieron en el futuro de las corporaciones ferroviarias. Invertieron en el futuro del colonialismo» (42; todas las traducciones que aparecen en esta reseña son mías). Por otro lado, Karuka argumenta que las compañías ferroviarias perfeccionaron el *racial capitalism* o la mercantilización de las personas no blancas para beneficio económico. El autor escribe al respecto: «La construcción ferroviaria... auguró la introducción de nuevos sistemas jerárquicos de control vinculando salarios y habilidades con las distinciones raciales» (42).

El marco conceptual planteado por Karuka en los primeros tres capítulos es quizás su gran contribución a este campo. *Empire's Tracks* se fundamenta sobre tres pilares conceptuales: «imperialismo continental» (*continental imperialism*),

«contra-soberanía» (*countersovereignty*) y «formas de relación» (*modes of relationship*). En primer lugar, el autor define «imperialismo continental» como el proceso en el que la esclavitud, el colonialismo y el capitalismo se co-constituyen en Norteamérica. Según el autor, la «infraestructura» de ese *continental imperialism* se centra en el desarrollo de las capacidades militares y de explotación de recursos energéticos y minerales. Karuka emplea este concepto a fin de desnaturalizar el Estado y territorio de los Estados Unidos, y definir a este país como una «potencia colonial» (4).

Desde esta concepción de los Estados Unidos, Karuka entiende la historia del ferrocarril en este país como un producto de la interrelación del afianzamiento de un Estado burocrático-militar y la expansión del capitalismo corporativo a lo largo del siglo XIX. El negocio de la guerra y la estrategia militar, según el autor, alimenta y, a su vez, se nutre del capital financiero y de las crisis cíclicas del capitalismo. Esta interconexión entre el militarismo, capitalismo y el Estado constituye lo que él llama el «nexo guerra-finanzas» (*war-finance nexus*) a través del cual, según él, avanza ese *continental imperialism*. Karuka explica cómo la concesión de tierras públicas hechas por el gobierno estadounidense a las compañías ferroviarias transformó estas entidades en instrumentos clave en ese nexo entre la guerra y las finanzas, lo que a su vez «facilitó el crecimiento del capital financiero», tanto a nivel nacional como internacional (46).

El Ferrocarril Transcontinental hizo posible la colonización de los territorios del Oeste norteamericano alentando al establecimiento de nuevos asentamientos de colonos en tierras indígenas. Esta colonización propiciada por el ferrocarril, según el autor, fue una extensión de ese «imperialismo continental». Los ferrocarriles del *Central Pacific* y *Union Pacific* eran la encarnación de lo que Karuka denomina como «colonialismo ferroviario» (*railroad colonialism*). Tampoco en esto Estados Unidos fue una excepción. Otras experiencias colonizadoras coetáneas en otras partes de América, África, Asia y Australia revelan procesos parecidos en los que los ferrocarriles fueron construidos como «infraestructuras de reacción» (*infrastructures of reaction*) y que, según el autor, estaban estrechamente relacionados entre ellos. Estos ferrocarriles, escribe Karuka, «permitieron la circulación de mercancías coloniales por todo el núcleo imperial, y aún más importante, hicieron de la exportación a gran escala de capital financiero e industrial a las colonias una característica central del capitalismo global» (40).

En segundo lugar, *countersovereignty* es un modo de autoridad política. Más concretamente, en sus propias palabras: «[Es] una postura de reacción a unos códigos indígenas distintos que gobiernan en los espacios que los Estados Unidos reclama como su territorio nacional» (xii). Según Karuka, esa «contra-soberanía» está compuesta por unas políticas, instituciones e infraestructuras (incluido el ferrocarril) que tienen como objetivo garantizar la expansión del Estado norteamericano superando los obstáculos que se le presentan, siendo el primero y quizás el más destacado, las formas de vida económicas no-capitalistas de las tribus

nativo-americanas. Con este concepto, el autor argumenta que el desarrollo de la soberanía nacional de los Estados Unidos siempre fue y ha sido una «contra-soberanía».

Y, en tercer lugar, el autor utiliza el concepto *modes of relationship* para analizar las estructuras económicas indígenas en contraposición a las relaciones de producción e intercambio bajo el capitalismo. Para llegar a este concepto, Karuka analiza los trabajos de tres autoras nativo-americanas: Ella Deloria, Sarah Winnemucca y Winona LaDuke. Examina así las economías políticas de las tribus Lakota, Pawnee y Cheyenne entendiéndolas como la producción y reproducción constante de relaciones, más allá del capital. Más concretamente, *modes of relationship* se refiere al conjunto de relaciones de las fuerzas productivas, organización económica y relaciones sociales de producción y de cambio que garantizaban la reproducción de las condiciones materiales de vida de estas naciones indígenas. La interrelación con el modo de producción capitalista, que ha sido bien estudiado, puso a estas economías indígenas en desventaja, destruyéndolas, dividiéndolas y aislándolas. El autor escribe: «El colonialismo transforma la abundancia en escasez, la interdependencia en aislamiento» (25).

Al mismo tiempo que se extendía un racismo anti-indio de los colonos, se construyó un racismo contra los chinos. Karuka analiza cómo la explotación de mano de obra china constituyó otra parte fundamental del negocio del *Central Pacific Railroad* en California. Si bien el capitalismo americano aceptó cómodamente contratar mano de obra china —que era barata y dócil—, se mostró resistente a la integración de la comunidad empresarial china de California que resultó indispensable para incentivar la inmigración china hacia Estados Unidos. Karuka argumenta que la organización de la violencia racializada contra los chinos y, paradójicamente, el papel de la comunidad chino-americana en el reclutamiento de inmigrantes chinos permitió reducir los costos de esta mano de obra.

*Empire's Tracks* es un trabajo ambicioso que reconstruye la historia del Ferrocarril Transcontinental con las tribus indias y los trabajadores chinos como parte integral de la historia. El resultado es una historia provocativa y absorbente de los Estados Unidos.

Iker Saitua