

provoca frecuentes resistencias en la prensa y en el parlamento, como la de Martos y Mosquera en 1882, que piden al gobierno que revoque un servicio que el marqués del Campo ofrece gratuito y al gobierno costaba 840.000 pesos en oro anuales.

En cuanto al servicio interior de correos, al comenzar el siglo XIX funcionaban 12 administraciones de postas en la isla. Pinar del Río, llamada en los primeros tiempos Nueva Filipinas, hasta 1828 desconocía lo que era el correo. Las cartas quedaban retenidas en La Habana en espera de la ocasión que permitiera remitirlas a su destino. En algunos lugares el correo funcionaba con carácter provisional, a expensas de comisiones de particulares. En la *Guía de forasteros* de la isla, de 1824, figuran 25 paradas de posta en un total de 238 leguas atendidas.

El correo interior, que en la primera mitad del siglo XIX había tenido adelantos notables, continuó mejorando en modernización y eficacia. En función de los datos relativos al correo quedó definitivamente establecido en la década de 1850 a 1860. Gutiérrez de la Concha fue artífice principal de las medidas sobre las reformas en las tres ocasiones que estuvo como capitán general de la isla. En el año 1855 se hicieron las principales; consistieron en aumentar las salidas del «correo general» de la isla que unía la capital con Santiago. Para atender mejor esta carrera, se abandonó la ruta de Trinidad que existía desde el siglo XVIII, y en su lugar se aprovechó el ferrocarril hasta Cacagua y de aquí por tierra a Sancti Spiritus. Prosiguieron las mejoras y en 1856 quedaba establecida la distribución central con varias extensiones radiales.

Capítulo X

LOS FERROCARRILES EN PERÚ, MÉXICO, ARGENTINA Y CHILE

LOS INICIOS DEL FERROCARRIL EN PERÚ

Como ha señalado Romero¹, el guano contribuyó en algo al progreso de la república peruana, aunque presente un aspecto general de desorden y poco provecho en el campo de las finanzas y de la política general del Perú. Los gobiernos de la América del Sur pusieron la mejora material de sus jóvenes repúblicas como el primer y más importante objetivo de sus programas; de este modo, las obras públicas fueron —y aún continúan siendo— la base de la reconstrucción hispanoamericana tras conseguir su independencia respecto a España.

En este sentido, fue el Perú el primer país sudamericano que inició el plan de construcción de ferrocarriles. Por la difícil orografía peruana, que en los tiempos de la conquista había permitido la pervivencia de comunidades incaicas durante muchos años, era sabido que una de las causas que impedían la explotación de sus múltiples riquezas era la falta de caminos y medios modernos de comunicación. Por eso, en Perú era necesaria la construcción de caminos de hierro que permitiesen la explotación de sus múltiples recursos. Puede decirse que entre los estados del continente americano es Perú al que más costosa ha resultado la construcción de ferrocarriles; a la vez, es la primera nación sudamericana que contó con un ferrocarril, y también el país cuyos ferrocarriles circulan a mayor altitud.

Ya en los albores del siglo XIX, durante las campañas y luchas por la independencia de aquellas tierras, San Martín había dispuesto mejo-

¹ Emilio Romero, *Historia económica del Perú*, Lima, 1949, p. 399.

ras en la carretera que unía Lima y El Callao. Pero había de ser Simón Bolívar quien iniciase la línea férrea entre ambos puntos: el decreto dictatorial del 13 de mayo de 1826 debe considerarse como el punto de partida de la historia del ferrocarril. En él había una convocatoria para la construcción de un *camino de hierro* entre Lima y El Callao, en la que se rectificaban las propuestas que en tal sentido habían presentado Juan Begg y Francisco Quiroz. El proyecto se plasmó en un contrato que se formalizó con Quiroz, Guillermo Cochrane y Juan Andrés Fletcher para la construcción de una vía que uniese ambas ciudades mediante vehículos de tracción animal, aunque con rieles para sus ruedas; pero este proyecto no llegó a prosperar por la activa oposición de Juan Matchinson, quien tenía por entonces el privilegio para la construcción de caminos-carriles en el Perú².

Más tarde, cuando el general Luis José de Obergoso ocupaba la presidencia provisional de la república, encomendó a Tomás Gill en 1834 la construcción de esa línea férrea Lima-Callao, que habría de cubrir los pocos más de 13 kilómetros de distancia que separaban la capital del puerto: sin embargo, Salaverry anularía al año siguiente esta concesión por no considerarla de carácter práctico. A pesar de ello, el mariscal Ramón Castilla resolvió, mediante un decreto fechado el 15 de noviembre de 1845, la construcción de una vía férrea cuya concesión debería entregarse a una empresa privada, a la que se fijaron ciertos requisitos. Fruto de ello fue el correspondiente contrato con Pedro Gonzáles Candamo —el hombre más acaudalado del país, y poseedor de la mayor parte de las acciones de la empresa— y Vicente Oyagüe, firmado en diciembre de 1846, en el que se les otorgaba el privilegio de su explotación durante 25 años.

La nueva empresa fue apoyada por las autoridades, cuya ayuda permitió proseguir adecuadamente y con ritmo regular los trabajos: un decreto de diciembre de 1849 ordenaba proteger a los ingenieros y demás trabajadores contra las gentes que dificultaban los trabajos, quitaban las señales o destruían las obras ya realizadas. Gracias a ello, en junio de 1850 ponía el presidente Castilla la primera piedra de la Es-

² Una cierta aproximación a esa temática puede encontrarse en la *Historia de las carreteras del Perú*, V Congreso Panamericano de Carreteras, Lima, 1956, especialmente en las pp. 21 y ss. Igualmente puede consultarse la obra de Jorge Basadre; *Historia de la república del Perú*, Lima, 1946, 2 vols.

tación de Lima. Los trabajos prosiguieron a buen ritmo: a la vez, a medida que éstos avanzaban, se ponían en servicio los tramos ya construidos del ferrocarril, con lo que el transporte de materiales ayudaba a la construcción de nuevos tramos. Por todo ello, en julio de 1851, el tren construido por el ingeniero Juan Nugent Rudall hizo el recorrido completo entre la estación de El Callao y la de San Juan de Dios en Lima. El coste de la obra había sido de 500.000 pesos: el primer ferrocarril de Perú, y de toda la América del Sur, había entrado en servicio.

A partir de ese momento, y en el período de 17 años que abarca desde esa fecha hasta 1868, el interés general relativo a las comunicaciones se volcó sobre el tema del ferrocarril; así, tras esta línea Lima-El Callao, se acometieron otras dos. La primera de ellas fue la de Arica-Tacna, con cerca de 63 kilómetros de recorrido, que tuvo su origen en un decreto de 1850 en el que se ordenaba su construcción. La siguiente fue la de Lima-Chorrillos, con 14 kilómetros, cuyo proyecto se decretó en 1851, aunque sus trabajos no comenzaron sino cinco años después.

A raíz de esto, muy pronto se planteó el gobierno peruano dos opciones ferroviarias. Es sabido que en Perú podían construirse dos tipos de trazados ferroviarios: uno era el tipo de ferrocarril «transandino» o de penetración transversal, destinado a unir la costa con las elevadas regiones de la sierra, que es el tipo que realmente tiene importancia nacional; el otro era el «longitudinal», que servía para el transporte de la producción nacional a los puertos de embarque. Por ello, las opciones que se planteaba el gobierno peruano para el desarrollo de las comunicaciones ferroviarias en su suelo eran dos: o bien la unión entre Lima y la región andina (tipo transandino), o bien la unión entre Arequipa y la costa (tipo longitudinal). La primera parecía gigantesca por su coste y los problemas técnicos que aquellas montañas planteaban; la segunda, aunque de corto recorrido, tenía a favor que Arequipa era la segunda ciudad del Perú, con una población trabajadora y capacitada, cuyas turbulencias podrían disminuir con un intenso tráfico de personas y mercancías. Con ello, además, se pretendía extender a las provincias los escasos beneficios producidos por la exportación de guano.

De este modo, en octubre de 1860 se concedía la autorización para construir el ferrocarril de Arequipa y, en febrero siguiente, Mariano F. Paz Soldán, Federico Blume y Manuel Echeagaray exploraban los

terrenos donde había de realizarse tan ambicioso proyecto. Después de diversas concesiones, el gobierno de Pezet entregó la obra en 1864 a la Sociedad de Ferrocarriles del Perú, de Pickering y Gibson, quienes pagarían al Estado peruano la multa de 50.000 soles estipulada por no haber ejecutado la obra dentro de los plazos acordados. A pesar de ello, en el breve período del tercer gobierno del general Pedro Díez Canseco (1868) se acometió la construcción del ferrocarril entre Arequipa y la costa. Al igual que su ministro Juan Manuel Polar era Canseco también de Arequipa, y su interés por el proyecto de la línea de Arequipa recibió inmediata respuesta: entre los diversos licitadores, Benjamín BATES presentó un proyecto por valor de siete millones de soles, Edward Harmsen y Robert Bead uno de ocho, y Henry Meiggs otro de 12. Éste fue el elegido a pesar de su elevado coste, sobre la base de lo estudiado y trazado por los ingenieros Blume y Echegaray; en su favor pesaba la influencia del ministro Polar, pero también avalaba a Meiggs su experiencia probada como constructor de ferrocarriles en Chile (en concreto, el de Valparaíso a Santiago), y su conocido tesón.

LA «ERA MEIGGS» Y SU PODEROSO IMPULSO

Las condiciones de concesión de esta línea Arequipa-Mollendo establecían que, del total del coste de la obra (12 millones de soles), dos millones servirían para adquisición de materiales en el extranjero, y el resto debía pagarse a H. Meiggs según las millas de ferrocarril construidas; el promedio era de 100.000 soles por milla (70.000 por los trabajos preliminares y 30.000 por la colocación de los rieles). Tras tomar Meiggs la dirección de los trabajos, consiguió que se inaugurase cinco meses antes del plazo. El ferrocarril tomó la ruta por Mejía debido a la influencia que los hacendados del valle de Tambo ejercieron sobre el presidente Canseco. Esto fue lo que propició la creación del puerto de Mollendo, que anteriormente había servido de fondeadero a los españoles y que entonces era un desierto, y a la vez la fundación de aquella ciudad; sus primeros habitantes fueron los trabajadores del ferrocarril de Arequipa, y los comerciantes y empleados con ellos relacionados. En contra de lo entonces acostumbrado, Díez Canseco no aceptó gaje o remuneración ninguna por la obra del ferrocarril de Arequipa.

El ingeniero-jefe de los trabajos en la línea fue el también neoyorkino Thorndicke, cuyos estudios y proyectos fueron revisados en nombre del Estado por los ingenieros peruanos Genit Backus y Ernesto Malinowsky, inmigrante polaco al servicio de Perú. También tomaron parte los peruanos A. Elmore, D.A. Crosby, E. Villarino y A. Tamayo en los trabajos subsiguientes. Destaca Romero que en esta obra trabajaron muchos obreros chilenos, casi 10.000, debido al alto salario que se les ofrecía y a la manutención y demás servicios; a estos obreros ya experimentados se unieron otros trabajadores peruanos y bolivianos. En el trazado, Meiggs eligió Mollendo para cabecera de línea en vez del puerto de Islay, que por aquellos meses (1870) estaba infectado de fiebre amarilla.

Lo más dificultoso de esta línea fue la cuesta de Cahuintala, que en poca extensión se eleva más de 1.600 metros; la construcción de este tramo duró casi un año, costando tres millones de soles, gastándose 19.000 barriles de pólvora en preparar los terrenos del ferrocarril y sus inmediaciones, y empleando una recua de 1.000 mulas y burros para el transporte de materiales en aquella difícil ascensión. El presidente Balta inauguró esta línea el 31 de diciembre de 1870, aunque las medallas conmemorativas lleven la fecha del día siguiente (1 de enero). Meiggs echó la casa por la ventana; el gasto de un solo banquete ascendió a 200.000 soles. Pero, en realidad, aquel fasto de lujo asiático no era un gasto, sino una inversión; tanto dinero puesto en marcha, capaz de comprar voluntades, y el prestigio conseguido con la obra le iban reportando nuevos contratos, como el ferrocarril de Lima a Jauja, del que se hablará luego.

El ferrocarril encontró también un entusiasta y decidido apoyo en el nuevo presidente coronel José Balta (1868-1872), el «héroe de Chiclayo», lo que hizo que la cuestión de los caminos y carreteras perdiera interés en favor del ferrocarril. Su gobierno buscó fondos para la construcción de ferrocarriles y otras obras públicas que desarrollaran la riqueza del país antes de que se acabase la exportación de guano. Así se logró la ley de 15 de enero de 1869, en la que se autorizaba al gobierno para contratar la construcción de las líneas férreas de Arequipa (más de 170 kilómetros), Puno-Arequipa (con más de 350 kilómetros), Chimbote-Huaraz (cerca de 60 kilómetros), Trujillo-Pacasmayo hacia Cajamarca, Lima-Jauja y otras que necesitase el país. Con este fin se contrató en París un empréstito de casi 60 millones de soles con la

casa Dreyfus, hipotecando todos los tributos peruanos, especialmente los impuestos de aduana y la propiedad de los ferrocarriles en construcción. El empréstito tuvo en Europa un brillante éxito, pues se logró una suma cinco veces mayor que la solicitada; pero eso cegó las mentes, y vino el enloquecimiento y la especulación. En 1872 se contrataba nuevamente con la casa Dreyfus otro empréstito de 15 millones de libras esterlinas (equivalentes a 75 millones de soles), de los que dos millones debían aplicarse a la irrigación de la costa, y los otros 13 a la construcción de los ferrocarriles de Cuzco, Cajamarca y Huaraz³.

El ministro de Hacienda que tomó a su cargo la política ferroviaria fue Nicolás de Piérola, empujado por una generalizada corriente de opinión en todo el Perú que propugnaba que las rentas del guano⁴ debían servir para capitalizar el país, y que debía ponerse fin al derroche financiero y fiscal de anteriores gobiernos; sin embargo, años después (en 1873 y 1903) y a través de la prensa, Piérola negaría haber querido ni recomendado tan onerosos empréstitos, afirmando que el público y el resto del gabinete se cegó entonces con las halagüenas perspectivas que parecían ofrecer el ferrocarril y las otras obras públicas a las que se quería destinar aquel dinero. A pesar de ello, y como se-

³ El llamado «contrato Dreyfus» desató una tormenta de pasiones, protestas y escándalos por la zozobra del sistema fiscal y por la gran cantidad de nuevos préstamos a intereses de usura a que dio objeto. A este respecto, el poeta Luis Benjamín Cisneros, en un folleto titulado *¿Que no hay remedio?*, escribía en 1874: «Cuando recordamos... el absurdo proyecto y la más absurda realización del colosal, desproporcionado e infausto empréstito... y con él todos los dolorosos desengaños de 1873 y 1874, bajo cuyo peso yace abrumado el país; cuando recordamos que a todos estos hechos se han mezclado el favoritismo, el escándalo y los derroches fabulosos de la riqueza pública; sentimos en el corazón algo que podemos llamar las revulsiones del patriotismo, y quisiéramos borrar de la memoria humana hasta el recuerdo de los netandos episodios a los que ha dado lugar el contrato Dreyfus».

⁴ Conviene recordar que, como garantía del préstamo, así como de negocio especulativo y compensación a cambio de suscribir el empréstito, Balta entregó al francés Auguste Dreyfus el monopolio de la venta del guano del Perú: la concesión abarcaba 2.000.000 de toneladas de aquel preciado abono. Pero el cambio en el sistema de comercialización del guano, antes se hacía por consignaciones, que el gobierno entregaba directamente a cada comerciante o importador, no generó ventaja alguna para la economía peruana. El empréstito de 1872 y la postración económica que trajo consigo, la competencia de los abonos sintéticos, el agotamiento de los mejores yacimientos de guano, y —sobre todo— la guerra con Chile en 1879 dieron el golpe de gracia a una economía boyante que en pocos años conoció un rápido e imparable declive.

ñala Basadre, la figura del momento era el neoyorkino Henry Meiggs, empresario negociante y especulador quien ya había pasado por períodos de opulencia, bancarrota y recuperación, y que tenía un consolidado prestigio de constructor de ferrocarriles por los que ya había realizado en Chile.

En aquel momento, además de las líneas arriba mencionadas (Lima-Callao, Arica-Tacna, Lima-Chorrillos), había otras funcionando en Perú, como la de Trujillo-Salaverry y la de Iquique-La Noria, que eran ferrocarriles de tipo «longitudinal», obra de empresas privadas, y que habían sido realizadas sin muchas dificultades técnicas por las llanuras litorales de la costa peruana. Pero la acción de Meiggs había inaugurado un tipo de empresa ferroviaria distinto, que tenía grandes proporciones dispuesta a vencer las grandes dificultades orográficas, y con la intervención directa del Estado en su financiación y la dirección de sus trabajos.

La otra gran obra de Henry Meiggs fue el ferrocarril transandino, conocido en aquel momento como la línea Lima-Jauja y al que posteriormente se ha llamado Ferrocarril Central del Perú. En 1868, el gobierno peruano había comisionado a Meiggs, que era ya concesionario de la línea Arequipa-Mollendo, para que estudiase la posibilidad de construir esta difícilísima línea; a este propósito se eligió como inspector al ingeniero peruano de ascendencia polaca, Ernesto Malinowsky; al año siguiente se entregaban proyecto y presupuesto al gobierno peruano. Este ferrocarril había de ser el más difícil y grande del Perú, cuya planificación y primeros proyectos databan de 20 años atrás. Adjudicada esta línea a Meiggs, se empezó a construir en 1869 y en enero siguiente se ponía la primera piedra de la estación. El jefe de los trabajos sería en esta ocasión el mencionado ingeniero Malinowsky, aunque gran parte del camino abierto entre Matucana y Oroya fue dirigida por el ingeniero Martin van Brocklin; éste sería años más tarde el constructor del metropolitano elevado de Nueva York. Junto a ellos trabajaron Joseph Hinckel, W.S. Woogie y los peruanos Eulogio Delgado y M.F. Paz Soldán.

Debe aquí destacarse que en la construcción de esta línea se produjeron dos interesantes circunstancias o hechos. El primero de ellos es que la mayor parte del personal obrero lo constituían chinos, contratados y traídos al efecto, seguidos por peruanos, chilenos y otros sudamericanos. Todos ellos realizaron los tramos bajos, pero a partir de

los 1.500 metros de altitud sólo trabajaron indios peruanos, los únicos capaces de resistir las condiciones de aquella altitud que superaba los 4.000 metros sobre el nivel del mar. El segundo hecho es que los chinos fueron los mejores y más dóciles obreros del ferrocarril, ganándose una justa fama que les haría ser contratados, más tarde, para la construcción del Gran Central Pacífico en los Estados Unidos. Los chinos trabajaban por un salario neto de 80 centavos, pagados los gastos de casa, comida y atención médica; desgraciadamente, fueron diezmados por la *fiebre de verruga*, que acabó con varios centenares de ellos.

Desde Lima se tomó la ruta por Chosica: situada a 60 kilómetros de El Callao, contaba ya con 890 metros de altura sobre el nivel del mar. Prosiguió la línea por San Bartolomé (ya 17 kilómetros de Chosica y 1.500 metros de altitud!). Siete años pasaron antes de que la línea llegase a Chicla (en el kilómetro 141 del trazado), y fue preciso vencer las terribles dificultades que ofrecía aquel espacio andino; por fin, tras construir el famoso puente de Verrugas, se llegó hasta Matucán, ya en plena sierra, a 101 kilómetros de El Callao y con 2.390 metros de altitud. Cuando llegó el ferrocarril a La Oroya, en sólo 222 kilómetros se había subido a una altitud de 2.800 metros sobre el nivel del mar: esta hazaña de la técnica y la ingeniería había proporcionado al Perú el ferrocarril más alto del mundo. Los materiales empleados en la construcción provenían de Inglaterra y Estados Unidos, y muchas maderas de sus durmientes se trajeron de Chile. Todo ello fue transportado en un número de aproximadamente 800 mulas y burros al día. Costa y Lautent calculó que el coste de tan extraordinaria obra superó la suma de 20 millones de soles.

Los trabajos de esta línea constituyen uno de los capítulos más interesantes de la historia de las comunicaciones, por los grandes obstáculos naturales vencidos para su construcción, y por las penalidades que sufrieron los hombres que en él intervinieron. Sólo la ciencia y la técnica, junto con la colaboración de ingenieros y profesionales de diferentes nacionalidades y continentes pudieron vencer la cordillera de los Andes. De todo ello la construcción del puente de Verrugas se consideró en aquella época como una obra maestra de la ingeniería mundial, así como el sistema de ascensión en los Andes: en menos de 140 kilómetros se ascendía en zigzag a 4.774 metros de altitud. Los puentes construidos en la garganta de El Infiernillo aún hoy son señalados como verdaderas obras maestras de la ingeniería; y el túnel de Galera,

a 4.775 metros de altura y con más de un kilómetro de longitud, requirió la dirección o supervisión de cinco ingenieros.

Meiggs no llegó a ver terminada su obra, que duró muchos años aún, y dejó en funcionamiento sólo el tráfico de Lima a San Bartolomé; con motivo de la guerra del Pacífico fue preciso suspender en 1879 la construcción de la línea. Más tarde, el gobierno entregó la obra de conclusión de la línea a la Peruvian Corporation, cuyos trabajos se iniciarían en 1890; tres años después el ferrocarril llegaba a La Oroya. Con esta ciudad, el ferrocarril hizo lo mismo que la línea anterior con el puerto de Mollendo. Antes, La Oroya había sido un pueblo pequeño, cuya única importancia era la de ser el punto de partida para los viajeros que se dirigían a Cerro de Pasco por el camino carretero; desde la llegada del ferrocarril se convirtió en uno de los centros mineros y de fundición más importantes de toda Hispanoamérica, así como en cabecera de importantes ramales a Huancayo, Ayacucho, Huancavelica, Abancay (en este siglo empalmó con el ferrocarril de Cuzco), por el sureste, y del empalme con el de Cerro de Pasco y Huánuco por el noroeste.

Hasta 1905 no comenzó la construcción de la sección de Huancayo, que quedó abierta para el tráfico hasta Huarí en 1906, y dos años más tarde alcanzaba Huancayo, a 346 kilómetros de El Callao. De esta línea se han dicho y escrito muchas cosas; así, por ejemplo, cuando en 1926 se publicó en Buenos Aires la *Guía azul de comunicaciones de Sur América* para aquellos viajeros que entonces iniciaban lo que hoy es la poderosa corriente que llamamos «turismo», podía leerse:

El tren, cada 8 km. de recorrido, ha aumentado otros 1.000 pies de altura. Durante los meses de invierno, de abril a noviembre, época en la que no sale el sol, los habitantes de Lima y Callao, con una hora de viaje, pueden llegar a Chosica, lugar en donde el sol es perpetuo. ¿Qué otra capital del mundo tiene tal sitio a una distancia de una hora?

Otra obra de Meiggs sería el ferrocarril Arequipa-Puno, hacia Cuzco, con 352 kilómetros de recorrido. Nuevamente fue John Thorndicke el ingeniero jefe de los trabajos. Las obras de este ferrocarril se inauguraron en enero de 1870, con la asistencia del ministro de la Guerra, que era también hermano del presidente Balta. Sin embargo, las obras

propiamente dichas tardaron más de un año en empezar a ritmo regular; esto se debía a que Europa, alarmada por la tensión franco-prusiana, no enviaba materiales de construcción, acaparándolos en previsión de futuros conflictos.

Este ferrocarril no requirió, como los anteriores, grandes trabajos de ingeniería; a poca distancia de Arequipa empieza la zona de los altiplanos, donde bastaba con tender rieles hasta Puno, en la orilla occidental del lago Titicaca. Sin embargo, la gran altura y el frío de aquellas punas ahuyentó a los trabajadores extranjeros, por lo que la mayor parte del ferrocarril fue trabajada por los indios pequeños. El 1 de enero de 1874 se inauguraba esta línea; su prolongación hacia Cuzco, tras elegir el punto de Juliaca para realizar allí la bifurcación, había de demorarse aún muchos años, y no llegaría más allá de Sicuani, a muchos kilómetros todavía de la ciudad de los incas. Sólo en el siglo xx culminaría esta obra con la llegada hasta Cuzco.

También por aquellas fechas, en febrero de 1871, se colocaba la primera piedra del ferrocarril Ilo-Moquegua, cuya concesión había obtenido la compañía *Daves Brothers*; ésta encomendó su construcción a H. Meiggs. La obra, dirigida por John Thorndicke y Joseph B. Hill se llevó a cabo con toda regularidad, y se acabó en agosto de 1873. Con respecto a los demás ferrocarriles de las regiones del norte de Perú, es evidente que fueron de extensión menor y de pocas dificultades técnicas; quizá la falta de altiplanos, en un terreno dominado por las grandes cordilleras y montañas andinas, fueran la causa de que ni se proyectaran ni se construyeran grandes ferrocarriles. Por otro lado, el final de aquellas líneas sólo podría ser la selva, lo cual las hacía más costosas y menos importantes.

Por lo que respecta a la figura de Meiggs, el gran constructor de los ferrocarriles peruanos, su mayor mérito no fue la construcción de todas estas líneas ferroviarias, sino haber previsto que allí podría hacerse lo que él mismo había observado en su país; el progreso de los Estados Unidos después de la guerra civil de Secesión había dependido en gran parte de los medios de comunicación. Meiggs actuó con la certeza de que, en América del Sur, también los medios de comunicación serían el vehículo del progreso y, a la vez, el remedio para acabar con las guerras civiles e intestinas que desangraban y destrozaban a aquellas jóvenes repúblicas. Según Basadre

su fe en la industrialización estuvo unida al espíritu de empresa, a la capacidad para idear y ejecutar, al afán de llegar a la meta de todos modos, a la concepción de grandes planes para lograr rápidamente pingües ganancias, a la actividad incansable que en sí misma veía un goce y que no concebía el ocio⁵.

Señala este autor que Meiggs no podía ser presidente, pero fue más que un presidente; en sus negocios peruanos repartió 11 millones de soles... lo que le confirió un poder e influencia extraordinarios. Meiggs fue, finalmente, quien entrevió el futuro esplendoroso de El Callao como el mayor puerto del Pacífico americano, y fue también quien de hecho creó Chimbote como un centro destinado a un gran desarrollo industrial y portuario.

ENTRE LA ESPERANZA Y LA ESPECULACIÓN CODICIOSA

Además de éstas, entre las líneas contratadas en la época del presidente Balta están las de Paita-Piura, Lima-Pisco, Lima-Huacho, Pisco-Ica, Pacasmayo-Guadalupe, Chimbote-Huaraz, Juliaca-Cuzco, Huacho-Sayan, Pasco-Cerro de Pasco, Pisagua-Zapiga y Etén-Ferrañafe. Esta proliferación de vías férreas sería explicada años más tarde (en 1886) por José Manuel Osores en una conferencia sobre este período:

La idea, generalmente aceptada, era que el valor que reportaban nuestras guaneras se trasformase tierra adentro en vías de comunicación, para impedir de ese modo que se gastase un capital que debíamos conservar, limitando nuestros gastos a los intereses que debía redituarnos con la buena colocación que se le iba a dar... Las pingües utilidades que obtuvieron los contratistas de estas obras (los mencionados ferrocarriles), y el inesperado éxito en la colocación de nuestro papel en los grandes mercados europeos, despertaron la codicia de cuantos podían intervenir en estos negocios; se proyectó la construcción de otras líneas que desgraciadamente se realizaron, y para lo que fue necesario solicitar un nuevo empréstito (el de 1872) que, por causas imprevistas, fue ruinoso para nuestro crédito... Todos deseaban

⁵ Basadre, *op. cit.*, vol. II, p. 49.

improvisar fortuna: nuestros campos y nuestras ciudades cambiaron de aspecto, pues en todas partes pululaban los obreros y los negociantes. El motor principal que daba impulso vertiginoso a todas las transacciones fue el crédito; se echó mano de él con indiscreción, y se aplicaron imprudentemente inmensos capitales a especulaciones que no podían producir inmediatamente las sumas necesarias para el pago de las deudas adquiridas.

En Perú, aquel momento era análogo o muy semejante al período de prosperidad —el famoso *boom*— de los Estados Unidos antes de 1929: se creía que derramando los caudales del Estado y acometiendo obras públicas gigantescas se estimularía y fomentaría el trabajo y la inversión, podrían los obreros tomar conciencia de sus posibilidades, se duplicaría el valor de las propiedades, y podría asimilarse el bienestar privado al bienestar público.

Por entonces hubo otro cambio de gobierno... aunque no de política vial y de comunicaciones. El gobierno de Manuel Pardo, el primer civil que ocupaba la presidencia, quiso inaugurar una política de sanciones, y llegó a encausar a 16 antiguos ministros de Balta. El hecho no era nuevo, puesto que ya en 1863 la Cámara de Diputados había acusado ante el Senado a dos ex ministros del mariscal Castilla, pero el Senado lo rechazó; sin embargo, en esta ocasión se siguió adelante. Pero, en contra de lo que es habitual en los gobiernos sectarios que —sin visión de Estado— rechazan o anulan lo que hayan hecho o proyectado sus enemigos políticos cuando ocuparon anteriormente el poder, aquí se siguió la política anterior en materia de comunicaciones. Y así, del mismo modo que el Estado pasó a ser propietario de las líneas telegráficas terrestres —los cables submarinos seguían siendo propiedad privada—, impulsó también las construcciones ferroviarias ya iniciadas.

Aquí es preciso destacar que muchos de los ferrocarriles que se empezaron a construir en la época de Balta quedaron interrumpidos por razones económicas o por razones técnicas, o incluso porque sus objetivos iniciales resultaron poco prácticos y productivos; pero nunca se detuvieron por una influencia negativa de tipo administrativo o político del gobierno. Durante ese período se pusieron en servicio varias líneas contratadas y construidas durante el régimen anterior: Arequipa-Puno, Ilo-Moquegua, Pacasmayo-Chilete, Salaverry-Ascope, etc. En el

de La Oroya, de Meiggs, terminaron muchas obras y quedaba poco para su total conclusión. También se inauguró en octubre de 1875 el de Lima-Magdalena que, sin embargo, algún tiempo después sería abandonado. De este modo, al finalizar el gobierno de Pardo, el Perú tenía 2.000 kilómetros de vías férreas; igual ocurría con otras obras públicas de índole semejante, los muelles de Arica y Pacasmayo, o el puente de Moquegua son obras inauguradas durante este período.

LOS DESORBITADOS COSTES DE LA POLÍTICA PERUANA DE COMUNICACIONES

La política de comunicaciones en el Perú no se limitó sólo a la construcción de ferrocarriles y carreteras. Además de las líneas telegráficas y de los cables submarinos, ya anteriormente mencionados, y debido a su peculiar morfología geográfica, deben destacarse los esfuerzos realizados por los gobiernos de este país para implantar líneas de navegación, tanto en el lago Titicaca como en los ríos amazónicos. La Marina peruana inició sus explotaciones en 1843, casi diez años después de que lo hicieran los marinos ingleses, deseosos de abrir nuevos mercados a los productos de su ya pujante revolución industrial. Eso explica, por ejemplo, la fundación de Iquitos en 1840, en la desembocadura del río Nanay sobre el Amazonas, que en su momento constituyó una verdadera epopeya histórica.

Una buena muestra de la importancia y desarrollo que en un país como Perú tuvo el ferrocarril la ofrece el siguiente cuadro:

Líneas	Año de construcción	Kilómetros	Extensión	Costo. Lp.
<i>Trocha normal:</i>				
Lima-Callao	1849	13	717	55.830
Arica-Tacna	1856	63	—	400.000
Lima-Chorrillos	1858	14	052	56.658
Lima-Ancón	1869	38	200	1.610.000
Mollendo-Arequipa	1869	172	200	2.400.000
Pisco-Ica	1869	74	—	1.800.000
El Callao-La Oroya	1870	222	—	4.360.000
Eten-Ferreñafe	1871	43	—	617.310
Chiclayo-Pátapo	1871	24	100	175.280
Arequipa-Puno	1871	351	760	5.056.000

Líneas	Año de construcción	Kilómetros	Extensión	Costo. Lp.
Callao-La Punta	1872	2	600	13.600
Pacasmayo-Guadalupe-Yonán	1876	96	—	769.250
Paita-Piura	1884	97	—	389.800
Juliaca-Sicuaní	1891	197	600	4.791.828
Callao-Bellavista	1897	3	400	10.400
Ticlio-Morococha	1900	14	650	45.000
Lima-Magdalena del Mar	1902	7	600	4.170
La Oroya-Cerro de Pasco	1904	132	—	4.643.380
Cerro de Pasco-Gollarizquisga	1905	43	—	151.275
La Oroya-Huari	1906	20	560	83.953
Sicuaní-Checacupe	1906	41	—	102.350
<i>Eléctricos:</i>				
Lima-El Callao-La Punta	1904	15	185	58.150
Lima- Chorrillos	1904	13	150	66.425
Lima-Chorrillos-Herradura	1907	17	—	61.900
<i>Trocha angosta:</i>				
Cerro Azul-Cañete	1870	10	—	30.350
Chimbote-Tablones	1872	57	—	2.400.000
Pimentel-Chiclayo	1873	24	140	17.150
Salaverry-Trujillo Ascope	1875	76	—	646.950
Playa Chica-Salinas	1876	10	—	—
Chancaya-Palpa	1877	25	—	130.000
Piura-Catacaos	1889	10	650	5.623
Trujillo-Laredo-Menocucho	1896	25	950	—
Huanchaco-Tres palos	1898	67	500	8.755
Tambo de Mora-Chincha Alta	1898	11	920	24.000
Chicama-Pampas	1898	44	900	—
Supe-San Nicolás	1899	6	—	4.500
Casapalca-El Carmen	1901	4	620	2.500
Supe-Barranca-Pativilca	1903	12	200	8.900
Río Pativilca-Paramonga	1903	7	500	13.500
Eten-Cayalti	1904	36	372	25.000
Bayovar-Reventazón	1904	48	480	21.000
Ensenada-Pampa Blanca	1906	20	—	20.800

Fuente: Federico Costa y Laurent; *Reseña Histórica de los Ferrocarriles del Perú*, Lima, Ministerio de Fomento, 1918.

Si se coteja con los períodos presidenciales, este cuadro nos muestra que fueron tres los mandatarios peruanos que más impulsaron la construcción de vías férreas: el mariscal Ramón Castilla, el coronel José Balta y José Pardo y Barreda. Éste se distinguió por su trascendental

labor constructiva en todos los ámbitos viales y de comunicación; como un adecuado y eficaz instrumento de la política vial de su gobierno, en 1917 se creaba en Perú el Cuerpo de Ingenieros de Caminos. Todo ello nos muestra una moderna y eficaz política de comunicaciones por parte de los gobiernos peruanos.

Con todo, el historiador debe acercarse al trasfondo de esta política de comunicaciones; es preciso estudiar los costes reales de tipo económico y político que tuvo esa política. Ha señalado Bonilla ⁶ que, entre las presiones exteriores que sufrió Perú en aquellos años, una de las mayores fue la que producía la expansión financiera de Gran Bretaña. Afirma este autor que el gobierno peruano presentaba sus demandas de capital en el mercado monetario europeo, especialmente en el de Londres, y que estas demandas eran atendidas en la medida en que el Estado peruano podía presentar pruebas convincentes de su solvencia para realizar los pagos de amortizaciones e intereses. Inicialmente, la exportación del guano avaló esas demandas; y así, en un primer momento, y a través del tipo de cambio y de los precios e intereses de los bonos, los empréstitos o préstamos al Perú contribuyeron a drenar los recursos fiscales de ese Estado. Pero, en un segundo momento, los inversores británicos y europeos ya no se limitaron a invertir su capital en la compra de bonos o títulos de un Estado inestable; buscaron directamente a través del propio control de ese capital apropiarse de los recursos productivos del país de un modo efectivo.

Algún historiador hispano apuntó hace tiempo que el Perú, demasiado ocupado en repudiar a España y en confeccionar su lista de agravios, no se dio cuenta de que Inglaterra minaba su economía y de que los empresarios británicos especulaban y se enriquecían a su costa. Del mismo modo que existió una relación estrecha entre guano y deuda externa, la historia económica del Perú registra también una relación entre los ferrocarriles y el sometimiento financiero del Perú. En concreto, entre 1868 y 1872, y como consecuencia de la política ferroviaria emprendida por Balta y por Pardo, la deuda exterior del Perú

⁶ H. Bonilla, *Los mecanismos de un control económico*, Lima, 1977, pp. 4 y ss. Ésta obra, de indudable valor para el historiador y el economista, es el quinto volumen de la colección *Gran Bretaña y el Perú*. De gran importancia para el estudio de ese trasfondo al que aludimos es otra obra de ese mismo autor, *Gran Bretaña y el Perú. Informes de los cónsules británicos*, Lima, 1976, que es el tercer volumen de la citada colección.

pasó de 8.600.000 a 35.000.000 de libras esterlinas, mientras que los pagos o amortizaciones de la deuda pasaron de un millón a 2.600.000 de libras esterlinas anuales. La deuda se multiplicó por cuatro, y los pagos por algo más de dos; al ascender Pardo al poder se encontró con un gran déficit al que hacer frente. En esas circunstancias estalló la crisis que colocó al Perú al borde de la bancarrota financiera y que generó el contexto económico en el que surgió la empresa británica Peruvian Corporation.

Ya desde 1874 buscaba el Perú un agente financiero que reemplazara a Dreyfus, a la sazón poco contento con su monopolio desde que los mejores yacimientos se habían empezado a agotar. Perú se inclinó primero hacia la Société Générale, y más tarde con la Peruvian Guano Co., pero ambas gestiones no produjeron el resultado deseado. Así llegó a su vencimiento el primer semestre de 1876 sin que el gobierno peruano encontrara quien asumiera el pago de los dividendos e intereses de la deuda exterior; para el Estado peruano había empezado una nueva crisis financiera. En ese momento, aunque formalmente apareciera en 1890, como consecuencia de la bancarrota y de la acción de los tenedores de bonos y títulos, emergió la Peruvian Corporation como una especie de lazo de unión entre las economías peruana e internacional.

El Estado peruano, como es lógico y usual en el sistema económico internacional, había estado emitiendo títulos de la Deuda exterior, que iba amortizando con lo que le producía la venta de sus productos, pero los empréstitos de los últimos tiempos gravaban extraordinariamente la economía estatal peruana, a la vez que le hicieron perder crédito o confianza en las Bolsas internacionales. Una prueba de ello es que el empréstito de 1872, suscrito a un precio del 77,5% de su valor nominal, con un interés del 5% y un 2% de amortización anual, fue un fracaso; sólo se suscribieron bonos por valor de 230.000 libras esterlinas. En aquel momento, como antes se señaló, la deuda externa del Perú ascendía a 35 millones de libras esterlinas. Las culpas de esta catástrofe financiera no pueden cargarse al ferrocarril, sino a la mala gestión de la Hacienda, con la excepción del empréstito de 1870, que fue destinado fundamentalmente al pago de los trabajos de Meiggs en la construcción de los ferrocarriles del centro y del sur, los demás créditos o empréstitos se suscribieron para efectuar los pagos de los empréstitos anteriores. Todo eran meras operaciones especulativas, rea-

lizadas en la Bolsa de Londres y que muy poco reportaron al Estado peruano.

Ya en 1824, el Estado del Perú no había podido hacer frente a sus pagos y compromisos, pero los acreedores esperaron a que el Estado se recuperase y restableciese su crédito para exigir en ese momento el pago de las deudas contraídas. Desde 1870 esto no fue así; la actitud de los tenedores de títulos era más agresiva y exigente. A título de ejemplo, recuérdese lo que, en diciembre de 1886 y en una reunión de tenedores de bonos peruanos, decía uno de ellos:

Ahora, señores, llego a la cuestión peruana, que considero la más importante de las que hoy tenemos que tratar. Es evidente que hasta hoy día fue imposible intentar un arreglo satisfactorio en el Perú. El Perú ha salido de su larga guerra con Chile en una situación ruinosa y desordenada. Sus finanzas estuvieron en quiebra y sus recursos agotados, su ejército completamente destruido; no había gobierno estable, y éste era presa de facciones rivales. En conjunto, el Perú entre nosotros apenas puede ser objeto de bromas de mal gusto, no tiene sino una inmensa deuda que no produce intereses.

En aquella misma reunión, el presidente del Comité de Bonos Peruanos de Londres, H.W. Tyler, afirmaba por su parte: «Hoy día no hay la menor duda sobre la posibilidad que tiene el Perú de pagar la totalidad de su deuda, que no es sino una picadura de pulga comparada a las enormes riquezas que existen en el país»⁷. El mismo Tyler recordaba que, para el pago por los peruanos y el reembolso de su capital por los tenedores, el Perú proponía entregar a sus acreedores las rentas aduaneras (había un puerto que rendía 140.000 libras esterlinas anuales en tal concepto) con la condición de que esos mismos acreedores le prestasen nuevos créditos, suficientes para desarrollar los recursos del país. Además, el gobierno ofrece como garantía de pago los ferrocarriles del país, cuyas 9/10 partes están construidas, aunque algunas de ellas habían sido destruidas por la guerra con Chile.

⁷ En los Archivos Nacionales de París se encuentra el interesante «fondo Dreyfus»; en el legajo 28 AQ 72 de dicho Fondo pueden verse las actas de una reunión de tenedores de bonos peruanos, celebrada en Londres el 28 de diciembre de 1886. Es particularmente importante en todo este punto la obra de William H. Wynne, *State Insolvency and Foreign Bondholders*, New Haven-Yale U.P., 1951, vol. II, pp. 109-195.

Éste es el contexto económico, social y financiero en el que hay que incluir lo sucedido en 1876, cuando Perú entró en bancarrota por segunda vez. Los tenedores de títulos de la Deuda exterior peruana se organizaron y crearon al Council of Peruvian Bondholders, que presidió Charles Russell. Su primera medida fue la de entrar en contacto con el gobierno peruano para que éste nombrase un consignatario que se hiciese cargo de la explotación y comercialización del guano, lo que constituía una inicial garantía objetiva. El segundo paso fue interesar a un grupo de capitalistas, quienes con tal fin formaron la Peruvian Guano Company, sin embargo, desafortunadamente para ellos, el hecho de que Dreyfus tuviese en su poder grandes toneladas de guano les impidió hacer nuevas ventas en situación favorable. Por ello, los *bondholders* no recibieron ningún beneficio de toda aquella operación; su cohesión se deterioró y se dividieron en dos nuevos grupos, uno dirigido por Russell y el otro por J. Croyley.

La guerra del Pacífico con Chile (1879) terminó por dejar exhausta la economía peruana, ya debilitada por la crisis de 1872. Por ello, el presidente Andrés A. Cáceres (1886-1890) se vio forzado a entregar los ferrocarriles del Estado a los *bondholders* durante 66 años a cambio de la definitiva cancelación de los empréstitos de 1869, 1870 y 1872, negociando a la vez con Henry Tyler, presidente del Comité de Tenedores de Bonos Peruanos. Tras la oposición de Chile, se firmó este acuerdo en Lima, en octubre de 1888; el Congreso peruano lo ratificaría un año después. El Perú entregaba tres millones de toneladas de guano, las líneas de navegación por el lago Titicaca y el usufructo de sus ferrocarriles, quedando así libre de deudas; sus acreedores se resarcirían con ello de los capitales prestados, a la vez que se obligaban a terminar los tramos de las líneas (cerca de 160 kilómetros) que ahora obraban en su poder, así como a reparar y cuidar las vías férreas y sus instalaciones.

La Peruvian Corporation con el fin de conseguir los beneficios que necesitaba para el pago o compensación a los tenedores, se dedicó a reparar las líneas destruidas durante la guerra, y las extendió hacia las áreas que encerraban los principales recursos exportables del país. Para allegar fondos con tal objetivo emitió obligaciones por seis millones de libras esterlinas, de las que se suscribieron algo más de la mitad. A la vez, y para racionalizar y administrar provechosamente las 769 millas de vías férreas, las organizó en siete sistemas: Ferrocarril Central, Ferro-

carril del Sur, Ferrocarril Pacasmayo-Guadalupe, Ferrocarril de Trujillo, Ferrocarril de Pisco a Ica, Ferrocarril de Paita a Piura, Ferrocarril de Chimbote.

La explotación de los ferrocarriles peruanos no resultó tan fructífera como se esperaba, especialmente en algunas líneas; eso hizo que la séptima sección se arrendase por tres años a la firma Haines y Cía., relacionada con las plantas azucareras colindantes a la línea férrea de Chimbote. El capital de funcionamiento de la Peruvian estuvo formado por la participación no sólo de los antiguos *bondholders*, sino también de los nuevos obligacionistas mencionados arriba, lo que influyó decisivamente en su desarrollo. Ciertamente, para la Peruvian Corporation la rentabilidad económica de los ferrocarriles estaba estrechamente relacionada con la dinámica general de la economía interior de Perú... y ésta no era boyante; de las anualidades que se esperaban recibir, fijadas inicialmente en 80.000 libras esterlinas anuales, la Peruvian sólo pudo cobrar 25.000 al año durante el siglo XIX.

Ante esta situación, el Estado peruano y la Peruvian Corporation establecieron un nuevo contrato en 1907; Perú pagaría las 80.000 libras esterlinas durante 30 años, y cedería a la empresa británica otros 17 años más de explotación de sus ferrocarriles (hasta 1973), aunque la empresa entregaría al Estado peruano la mitad de los ingresos generados por los ferrocarriles y por la navegación en el lago Titicaca. De este modo, la compañía británica resarciría sus capitales con la explotación del ferrocarril, con la de la navegación por el lago Titicaca y con la venta del guano, así como con las entregas anuales del gobierno peruano.

LA PRIMERA «EDAD DEL FERROCARRIL» EN MÉXICO

Como todos los grandes estados del siglo XIX, también México hizo las correspondientes concesiones para la construcción de vías férreas que uniesen sus principales ciudades y puertos. Ciertamente, sus redes ferroviarias fueron más tardías que las de Europa y Estados Unidos debido, por una parte, a que a lo largo del siglo dejó México de ser una gran potencia en América y tuvo que conformarse con seguir los pasos de europeos y norteamericanos; por otro lado, existía también una carencia de grandes capitales para invertir en este ámbito, lo