

LOS FERROCARRILES DE MEIGGS

Por ALBERTO REGAL

*Profesor de la Facultad de Ingeniería de la
Universidad Católica del Perú*

III

En el año de 1868, Don Diego Masias, padre de la que fué esposa del Presidente de la República, Don Remigio Morales Bermúdez, hacía venir al Perú, dejando su residencia de Chile, al que ya era connotado organizador de empresas constructoras de ferrocarriles, el ciudadano norteamericano Don Enrique Meiggs, quien pocos años antes había entregado al tráfico público el ferrocarril de Valparaíso a Santiago venciendo no pocas dificultades técnicas y, sobre todo, económicas.

Meiggs tenía 58 años de edad a su llegada al país; pero es indudable que poseía condiciones extraordinarias de inteligencia, actividad y empresa, pues en el breve plazo de ocho años, transcurridos hasta su fallecimiento en 1877, planeó una admirable red de caminos de hierro para el Perú, y de la cual construyó algo mas de mil cien kilómetros de extensión.

Verdad es que en el Perú había ambiente para la ejecución de este tipo de vías, por las razones que hemos expuesto en nuestro artículo anterior. Y así, por el año de 1876 se contaba con un sistema de 1852 km. de longitud ferrocarrilera, extensión cuya magnitud se aprecia si se hace notar que hoy, transcurridos cerca de setenta años, no poseemos sino unos 4,200 km.

Fué Meiggs el que inició la construcción, y completó en parte, los tres ferrocarriles de penetración, ejes de nuestro sistema ferroviario nacional: Mollendo-Puno-Cusco, en el Sur; Lima-Oroya,

en el Centro; y Chimbote-Huarás, en el Norte. Se concibió así lo que hoy se habría llamado *el plan Meiggs*.

El F.C. del Sur debía conectar a la Costa las inmensas regiones de los Departamentos de Arequipa, Puno y Cusco, tan importantes por sus poblaciones, para no mencionar sino un solo aspecto. El F.C. Central debería llegar por un lado al Valle de Jauja, de riqueza también apreciada y conocida por los peruanos desde tiempos inmemoriales, y por el otro, a las montañas de Chanchamayo, de no menor valor tradicional, sirviendo además a la zona minera central ya valiosa en esa época. En cuanto al ferrocarril de penetración, del Norte, basta indicar que debía servir al legendario Callejón de Huaylas.

Como repetimos, solo parcialmente fueron construídas por Meiggs estas vías; pero en realidad, todo lo que se ha hecho después, en forma integral, no ha sido sino seguir la pauta dejada por el audaz contratista.

Circunstancias adversas impidieron la prosecución del plan. Principalmente el fracaso económico nacional, como consecuencia de lo azaroso de la política interna de la época. Cuando se piensa que el Perú colocó, en tan breve plazo, en el mercado de Londres los tres apreciables empréstitos: el de 1869, por £ 290,000, y el de 1870, por £ 12'000,000, al tipo de 6 %, para la construcción de ferrocarriles, y el de 1871, al 5 % por £ 23'215,000, para obras públicas, se comprende sin mas análisis que solo una muy tranquila administración le podría haber permitido al Estado cumplir sus compromisos. Ello no fué así, y los resultados fueron desastrosos como nos es bien sabido. Se agravó la situación, para el plan ferrocarrilero, con la muerte de Meiggs, en 1877, y por último, con nuestro desastre internacional de 1879.

Ahora que han pasado los años y que es posible observar el proceso con relativa tranquilidad, el ingeniero puede tratar de estudiar por que el plan Meiggs fracasó en su aspecto económico, y lo que es mas importante, por que los peruanos no nos hemos convencido de las conveniencias de los ferrocarriles en cuanto a su participación en la economía nacional, y no han inspirado en la masa ciudadana la simpatía que se merecen.

De lo primero, ya esbozamos las causas, e insistir en ello nos alejaría del objetivo de este estudio, sobre todo técnico, que nos co-

rresponde. De lo segundo, nos atrevemos a expresar que una primera razón nos parece el haber sido manejados, en fuerte proporción en cuanto a kilometrajes, por propietarios que no estaban radicados en el país; y de allí que las vías hayan tenido características propias de ferrocarriles coloniales. Solo así es que se explica el que las empresas de transportes hayan permanecido indiferentes, o no hayan tomado participación muy activa en el desarrollo de otras industrias, en las zonas en que corrían sus trenes.

Cuando los ferrocarriles se hacen copartícipes de todo movimiento económico de la región, es indudable que en breve se adhieren a ella con vínculos indisolubles.

Si aceptamos lo anterior, y dadas las condiciones de incipiente desarrollo económico de grandes áreas del territorio, convendremos en que solo la nacionalización de los ferrocarriles es la política conveniente. Pero con ello queremos decir, y es necesario aclararlo bien, propiedad del Estado y no administración.

Pero como ingenieros creemos que ha influido también desfavorablemente un factor eminentemente técnico: el empleo de la trocha normal, o entre riel, de 1.44 m.

Nos es bien sabido que todos los elementos de un ferrocarril giran, y se apoyan en esta característica del entreriel. Si alguna vez se hubiera podido pensar en el carácter de nuestras vías, que por brevedad y tal vez duramente, hemos tildado de coloniales, se habría comprendido que la trocha angosta, o sea menor que la normal, era la que convenía al Perú. Pero ello significaba abandono absoluto de lo tradicional y de lo que habían estudiado, conocían y aplicaban los técnicos que actuaban en el país. Solo a partir del año 1918, en que se aprueba una conclusión recomendatoria del empleo de la trocha angosta en el país, en el Primer Congreso de la Industria Minera, es que comienzan los ingenieros peruanos a aceptar la posibilidad de que ella es suficiente para satisfacer nuestras necesidades comerciales.

Hoy, este aspecto técnico no se discute, y se ha comenzado a mejorar lo que algunas veces se llamó "anarquía de la trocha", por la diversidad de las adoptadas en los ferrocarriles peruanos, y se están uniformando gradualmente. Se ha cambiado la de los primeros kilómetros de los ferrocarriles de Huancayo a Huancavelica

y del Cusco a Santa Ana, adoptándose en ambos la trocha de 0.914 m.

Además de la apreciable economía que significa en toda la estructura, la trocha angosta: costo de rieles, durmientes, puentes, túneles, etc., es también menor el costo de la construcción misma, no solo porque son menores las dimensiones adoptadas, sino porque las características del material rodante permiten "pegar" mas el trazado de las vías a los accidentes del terreno, economizando así, en un renglón muy apreciable, lo que los ingenieros llamamos movimiento de tierras, o en otros términos, cortes y rellenos para la ejecución de la vía.

En párrafo aparte queremos indicar la economía en el tiempo de construcción, factor importantísimo en el Perú, que significa la trocha angosta sobre la normal; y por último, hacer hincapié en la notable reducción o, mejor, menor inversión, en la adquisición del material rodante, locomotoras y carros, y en consecuencia en los gastos de explotación de la línea.

IV

Los ferrocarriles que construyó Meiggs y las sumas en que fueron presupuestados, se dan en el cuadro siguiente.

Ferrocarriles construidos por Enrique Meiggs

<u>Terminales del ferrocarril</u>	<u>Kilometraje</u>	<u>Presupuesto</u>
Mollendo-Arequipa	192	S/. 12'000,000.00
Callao-Oroya (parcial)	141	„ 27'600,000.00
Arequipa-Puno	364	„ 32'000,000.00
Ilo-Moquegua	100	„ 6'700,000.00
Chimbote-Huarás (parcial)	83	„ 24'000,000.00
Juliaca-Cusco (parcial)	132	„ 25'000,000.00
Pacasmayo-La Magdalena (parcial)	147	„ 7'100,000.00
	<hr/>	
Total construido	1,159	

F. C. de Mollendo a Arequipa.

La unión de Arequipa con la Costa fué siempre preocupación de gobernantes, y funcionarios. Al respecto se recuerda como uno de los primeros actos oficiales, la reunión de cabildantes de Arequipa, celebrada en Setiembre de 1556, por citación del Corregidor de Arequipa Martínez de Rivero, para discutir y resolver la construcción de un nuevo camino mas corto y cómodo a las orillas del mar.

En la República, el 20 de Julio de 1825 el Libertador Simón Bolívar, decretó la apertura de tres "caminos de ruedas" para reemplazar los que, de tipo de herradura, existían entre las ciudades de Arequipa, Cusco y Puno; decreto en el que se apoyó la ley de Agosto de 1853 autorizando al Ejecutivo para la construcción de estos caminos, incluyendo, además, la unión a las ciudades de Islay y Tacna.

Podríamos citar muchos otros datos similares; pero ateniéndonos solamente a los referentes a la construcción del ferrocarril, diremos que en Marzo de 1868, se presentó Meiggs al Gobierno proponiendo hacerse cargo de la obra, comprometiéndose, principalmente, a dejarla terminada en un plazo de tres años, y a seguir los planos de los ingenieros Blume y Echegaray. El costo de la misma fué presupuestada en la suma de doce millones de soles, incluyendo el valor de la vía, material rodante, estaciones y un muelle. Esta propuesta fué aceptada en Abril del mismo año, contratándose en consecuencia los trabajos durante el gobierno del General Don Pedro Diez Canseco.

Las labores se iniciaron en Mayo de 1868 y fueron terminadas en Diciembre de 1870; mes en el que con diversas ceremonias, celebradas en Mollendo y Arequipa, fué oficialmente inaugurado el ferrocarril por el Presidente de la República, Coronel Don José Balta.

Entre los datos sugestivos con los que se comentó este suceso, es uno de los notables, la información de haberse empleado en la obra la cantidad de 110,000 barriles de pólvora, con un peso de cerca de tres millones de libras.

F.C. del Callao a La Oroya

Después de ardua labor, Meiggs se presentó al Gobierno proponiéndole encargarse de los estudios y construcción del F.C. de Lima a Jauja. Se formalizó esta propuesta por escritura pública en Noviembre de 1869, por la cual se haría cargo de la ejecución de la obra presupuestada en S/. 27'600,000.00, de 48 peniques, que serían pagados con la emisión de bonos que ganarían un interés de 6 % garantizado por el Estado peruano, y amortizados en una proporción de 2 % anual, después de 10 años de emitidos.

Los trabajos se iniciaron con una ceremonia solemne de colocación de primera piedra, en el lugar que hoy ocupa la Estación de Monserrate, el 2 de Enero de 1870. Actuaba como ingeniero jefe Don Ernesto Malinowski, quien en años anteriores había practicado los estudios de reconocimiento para seleccionar la ruta mas ventajosa.

Meiggs solo pudo construir el ferrocarril hasta Chicla (km. 141), por haber tropezado con muy serias dificultades para el pago de los trabajos hechos. La conclusión hasta La Oroya se hizo, pues, mucho mas tarde, como consecuencia de la entrega de todos los ferrocarriles que él construyó a los Tenedores de Bonos de nuestra deuda externa, después de la liquidación de la guerra con Chile.

La línea fué entregada al tráfico público, parcialmente hasta el paradero de Cocachacra (km. 72) en Febrero de 1871; hasta la Estación de San Bartolomé (km. 76) en Setiembre de ese mismo año; y hasta la Estación de Chicla (km. 141) en Mayo de 1878. Como en 1879 se produjo la guerra con Chile, la construcción quedó paralizada hasta 1890, en que los Tenedores de Bonos asumieron los derechos y obligaciones de Meiggs; continuando nuevamente, desde entonces, por cuenta de la Peruvian Corporation Limited, sucesora de aquellos tenedores. Llegó la línea principal hasta Casapalca (km. 154) en Julio de 1892 y hasta La Oroya (km. 222) en Enero de 1893.

F.C. de Arequipa a Puno.

En Enero de 1869 recibió Meiggs encargo del Gobierno de realizar los estudios de este ferrocarril, los cuales fueron ejecutados por

el ingeniero Juan L. Thorndyke. Después de presentados y tramitados, se encomendó al mismo contratista de la ejecución de las obras, en Diciembre del mismo año, presupuestadas en 32 millones de soles:

Iniciados, poco después, los trabajos, fueron terminados por el mes de Abril de 1876, anotándose el hecho curioso de que la línea nunca fué recibida oficialmente por el Gobierno peruano, aunque desde la fecha señalada hasta nuestros días, se encuentra en explotación plena.

F.C. de Ilo a Moquegua.

La construcción de esta línea fué contratada en Diciembre de 1870 con los señores Dreves Frères de París, en la cantidad de S/. 6'700,000.00, pagaderos en bonos, los cuales traspasaron sus derechos a D. Enrique Meiggs, quien dió comienzo a los trabajos en Febrero del año siguiente y los terminó en Diciembre de 1872.

Este ferrocarril, después de construído, fué explotado por el Estado hasta el año de 1880, en que el ejército chileno invadió esta zona del territorio nacional y destruyó casi completamente la vía. En esta situación permaneció el ferrocarril hasta el año de 1907 en que fué reconstruído; siendo explotado, hasta el día, por el Estado.

F.C. de Chimbote a Huarás.

Desde 1864 el Ejecutivo había sido autorizado por ley, para contratar la construcción de esta línea. Después de practicados varios estudios, presupuestos y licitaciones, fué adjudicado, en Noviembre de 1871, a los señores Derteano y Valdeavellano, por la suma de 24 millones de soles; pero habiéndose arrepentido estos contratistas de ejecutar la obra, transfirieron su compromiso a Meiggs.

Los trabajos fueron iniciados de inmediato y alcanzaron a llegar hasta Taquilpón, en el km. 90; habiéndose establecido hasta este punto tráfico provisional de trenes. La muerte del contratista Meiggs, y las dificultades económicas por las que atravesó el país, paralizaron la obra; situación desgraciada a la que se agregó una avenida extraordinaria del río Santa, en el año de 1878, que des-

truyó muchos tramos de la línea, habiéndose reducido, como consecuencia, el tráfico hasta Suchimán (km. 52).

En 1888 el Gobierno se hizo cargo de la línea, que hasta esa época había sido administrada por los herederos de Meiggs, y poco después, en 1890, la entregaba a los Tenedores de Bonos. Posteriormente la Peruvian Corporation reparó la línea hasta Tablones, en el km. 57.

Hoy, la parte enriellada de este ferrocarril se puede considerar dividida en dos secciones: la primera, de Chimbote a Tablones, de propiedad de The Peruvian; y la segunda, formada por el tramo de Tablones a Huallanca y el ramal de Chuquicara a Ajalgada, en dirección a Cajabamba, de propiedad del Estado, con un desarrollo de 111 kilómetros.

F.C. de Juliaca al Cusco.

La construcción de esta vía fué concedida a Meiggs en Diciembre de 1871, siguiendo los planos del ingeniero Thorndyke, y contratada en la suma de 25 millones de soles.

Sólo alcanzó Meiggs a construir la línea hasta Santa Rosa, a donde llegó el enriellado, con un desarrollo de 132 km., aunque los terraplenes avanzaron hasta Marangani, en 1874.

La prolongación de la línea la efectuó la Peruvian Corporation, que entró también en posesión del tramo construido por el Contrato de 1890, al que nos hemos referido varias veces.

La línea había sido puesta en tráfico público, primeramente hasta Marangani y mucho después, en 1893, hasta Sicuani (km. 197).

Entre Sicuani y el Cusco, en una longitud de camino de 144 km. se estableció, en 1899, una empresa concesionaria, de la que es interesante hacer mención porque constituye uno de los pocos ejemplos del empleo en el Perú de coches y diligencias para el trasporte de pasajeros, y de carretas para el de carga, unos y otras halados por caballerías. La empresa contaba también con algunas locomóviles a vapor para el arrastre de carros de carga. Esta compañía dejó de operar sus vehículos con la implantación del ferrocarril entre los mismos terminales.

El tramo Sicuani a Checacupe fué construído, también por la Peruvian Corporation en 1906; y por último, se prolongó hasta el Cusco en 1908, fecha desde la cual se hace tráfico de trenes por toda la vía.

F.C. de Pacasmayo a La Magdalena.

En 1874 se entregaron al tráfico público las tres secciones de este ferrocarril que indicamos en seguida:

Pacasmayo-Calasnique	16.0 km.
Calasnique-Guadalupe	26.7 „
Calasnique-La Viña	103.7 „
	<hr/>
Total	146.4 km.

Estas secciones habían sido construídas por Meiggs quien había traspasado la concesión de la primera sección de otro contratista y obtenido directamente del Gobierno, las otras dos.

En 1877 quedó destruída gran parte de la línea por fuertes lluvias, y, después de algunas vicisitudes se entregaron en propiedad a los Tenedores de Bonos, perteneciendo ahora a The Peruvian Corporation.

Alberto REGAL.