



HAL
open science

El ferrocarril de Arequipa : del proyecto a la explotacion 1860-1871

Isabelle Tauzin-Castellanos

► **To cite this version:**

Isabelle Tauzin-Castellanos. El ferrocarril de Arequipa : del proyecto a la explotacion 1860-1871. VI Congrès de l'Association Internationale de l'Histoire du Chemin de fer, Sep 2013, Santiago, Chile. ⟨halshs-02123749⟩

HAL Id: halshs-02123749

<https://shs.hal.science/halshs-02123749v1>

Submitted on 2 Sep 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

El ferrocarril de Arequipa: del proyecto a la explotación, 1860-1871

Isabelle Tauzin-Castellanos

Université Bordeaux Montaigne

La construcción del ferrocarril transandino del sur fue la primera gran obra ferroviaria llevada a cabo en el Perú después de decenios de vacilaciones y de realizarse la línea urbana Lima-Callao en 1851, proyectada desde 1826 y considerada en el Perú como la primera del continente suramericano. Me centraré en esta exposición en ese primer ferrocarril transandino del Sur Mollendo-Arequipa ya que configura el inicio del ciclo ferrocarrilero que se extiende hasta los primeros decenios del siglo XX. El año 1908 fue el momento de un balance en vísperas del primer congreso pan-americano organizado en Santiago de Chile, y motivado por el proyecto de un tren pan-americano defendido por Federico Costa y Laurent quien recopiló en *Reseña histórica de los ferrocarriles del Perú* todos los proyectos ferroviarios ya soñados ya realizados a lo largo del segundo medio siglo XIX en el Perú.

1. Del reconocimiento a la firma del contrato, 1861-1868 : dudas y penurias

El Perú de finales de los 60 vivió entre la euforia de la exportación guanera y las alarmas por la bancarrota. El guano representaba el 80% de las exportaciones en 1868. Los ferrocarriles fueron contemplados como medios para generar riquezas¹, facilitando las exportaciones de minerales y las importaciones de productos manufacturados, a sabiendas que las reservas guaneras se estaban agotando.

La construcción de la línea Mejía-Arequipa acabada en diciembre de 1870, seis meses antes del plazo de entrega, se apreció como un éxito rotundo. Benefició de una amplia publicidad en momentos de la inauguración a la que acudieron las máximas autoridades, el Presidente de la República, el coronel José Balta y varios ministros, realizando un viaje inusual de dos semanas hasta la ciudad rival de Lima. Además, al poco tiempo, la imprenta del Estado publicó *El ferrocarril de Arequipa. Historia documentada de su origen, construcción e inauguración*, un libro de aproximadamente quinientas páginas inspirado en la historia del

¹ Manuel Pardo fue la figura política más eficiente en la valoración de los ferrocarriles a partir de los años 60. Se recuerdan como textos fundacionales de la utopía desarrollista sus *Estudios sobre la provincia de Jauja* : “ Si la locomotiva facilita en otros países la producción y el comercio, en los nuestros su misión es más alta: es de crear lo que hoy no existe, es de fecundizar y dar vida a elementos de riqueza, que hoy se encuentran en estado latente y embrionario”. Véase la recopilación de los *Estudios* publicados en varios números de la *Revista de Lima* (1860) en Sarmiento Rissi, Fernando, *Periodismo y liberalismo en el Perú del siglo XIX*, Lima, 2003, PUCP, tesis de magister. La bibliografía consultada para el presente trabajo está al final del artículo; las páginas web fueron consultadas en agosto de 2013.

ferrocarril entre Santiago y Valparaíso, publicada en 1863 y que retoma de éste la biografía de Meiggs, el empresario estadounidense (p. 96-100). *El ferrocarril de Arequipa...* salió en forma anónima, rindiendo homenaje al “Napoleón de los ferrocarriles” presente en la inauguración con sus hijas junto con la comitiva presidencial y los mil pasajeros invitados trasladados en dos convoyes. Reeditado por el gobierno regional de Arequipa en 2012, muy citado aunque poco leído, es la fuente básica de este trabajo² porque aporta todo tipo de información, desde la “Reseña histórica de los ferrocarriles del sur”, y el plano de la línea Mejía-Arequipa hasta la lista de las vistas fotográficas tomadas en 1870 y el relato minucioso de la inauguración con la recopilación de innumerables discursos oficiales, y textos apócrifos como el homenaje de “un hijo de Huáscar” (p. 368-369).

En 1861, nueve años atrás, los ingenieros Federico Blume y Mariano Echegaray³ recibieron la orden del Director de Obras Públicas, Mariano Felipe Paz Soldán de practicar el reconocimiento del terreno con vista a un ferrocarril que uniera Arequipa al litoral y abreviara el viaje de dos días en una media jornada.⁴ Blume y Echegaray determinaron una primera ruta en una exploración “en estilo un tanto cuanto de Róbinson Crusoe” (p. 5), ayudados por los consejos de un “hombre de campo, pero inteligente” (p. 7), partícipe de un recorrido parecido por los años 30⁵ hacia el puerto de Islay condenado en el 72 con los inicios del ferrocarril Arequipa-Mollendo.⁶ Buscaron un abra para franquear la barrera de los Andes y

² Ricardo Palma, el padre de las *Tradiciones peruanas*, adjudicó la paternidad del libro al venezolano Simón Camacho “generalmente se cree que los primeros vapores que han venido al Pacífico fueron el *Chile* y el *Perú* en 1840. Combatiendo este error de los contemporáneos, he aquí, en extracto, lo que refiere mi camarada Simón Camacho en su curioso libro *El Ferrocarril de Arequipa* (“El primer buque a vapor”, *Tradiciones peruanas*, 5° serie). Se entiende mejor el anonimato en que quedó el libro si se considera que Camacho cumplía el rol de escriba en beneficios del empresario estadounidense como anteriormente sucedió con el alegato *pro domo* brindado por la *Reseña histórica del ferrocarril entre Santiago y Valparaíso* de 1862 (éste lleva como firma las iniciales RRJ, imprenta del Ferrocarril, 173 p.).

³ La biografía de ambos y de su acompañante, el francés Leon Gotschy viene al final del informe de Blume y Echegaray, con las observaciones de Mariano Paz Soldán al ministro de Gobierno y Obras Públicas (*El ferrocarril de Arequipa*, 1871, p. 84). Blume cursó ingeniería en Alemania y Echegaray en Francia; después de la construcción del ferrocarril del sur, siguieron en la carrera de la ingeniería ferroviaria y se sustituyeron a los especialistas estadounidenses, que formaban un gabinete junto a Meiggs considerado como “una providencia” (*op. cit.* p. 100); Gotschy desapareció en la selva cusqueña buscando unirse a los pueblos nativos. Acerca de Blume, Rory Miller escribe: “Aparte del trazado defectuoso del ferrocarril de Trujillo, ya mencionado, el Paita-Piura de Federico Blume necesitaba trabajos de corrección en el nivelado de algunas pendientes y en la reducción de ciertas curvas”, en *Empresas británicas en el Perú 1850-1934*, 2011, p. 260.

⁴ Véase Isabelle Tausin-Castellanos, “Chemins, mules et refuges dans les Andes : le témoignage d’Eugène de Sartiges et de ses contemporains (1833), *A pied, à cheval, en voiture : l’Amérique indépendante et les moyens de transport*, Bordeaux, MSHA, 2011, p. 29.

⁵ Un campesino arequipeño apellidado Lecaros cuenta que estuvo con Clemente Althaus, el oficial encargado de trazar un camino carretero hacia la costa, y dejaron « varios montones de piedras que marcaban puntos de triangulación »; Echegaray y Blume hallan la apacheta, lo cual los alienta en la búsqueda de una quebrada (p. 9-10). Sobre Althaus, véanse los datos recopilados por Alberto Regal citados en Tausin-Castellanos, *op.cit.*, p. 20.

⁶ Heraclio Bonilla, “Islay y la conomía del sur peruano en el siglo XIX, *El futuro del pasado*, t. II, Lima, Pedagógico San Marcos, 2005, p. 865-888 : “La situación del pequeño agricultor, particularmente en los valles aledaños a las ciudades era bastante satisfactoria, debido a una distribución más o menos homogénea de la tierra.

llegar a la pampa de Cachendo. Se extraviaron en la quebrada de Cahuintala hasta que desembocaron en la costa después de errar dos días, no pudiendo costear a los prácticos arequipeños que reclamaban 6000 pesos y “exigían toldos de campaña y otras gollerías” para guiarlos (p. 7). La exposición de aquella exploración es un testimonio sencillo y un informe muy interesante, revelador del abismo mental que separaba a los capitalinos como Blume de las realidades de la Sierra. La ruta Arequipa-Islay era transitada a diario por decenas de recuas que bajaban quintales de lana hacia los barcos ingleses en el puerto de Islay y regresaban a Arequipa con productos manufacturados de importación⁷.

En busca de un camino adaptado a las limitaciones técnicas de los ferrocarriles (gradientes inferiores al 5%) y factible con sus conocimientos, los ingenieros forasteros, Blume y Echegaray regresaron para efectuar un trazo que requirió 75 días de trabajo y otras penurias, con el mezquino presupuesto recibido. Se les planteó la disyuntiva entre un camino carretero y un ferrocarril. Abogaron por éste argumentando “la solidez sin costo enorme, seguridad en el tránsito y velocidad de unas diez o doce millas por ahora, con un tren de unas cincuenta toneladas fuera de la locomotora” (p. 42). Pero señalaron los intereses contrarios a la implantación del tren Arequipa-Mejía:

En un país donde faltan brazos y dinero como el Perú, se comprende la ignorancia de los que se oponen a la baratura del transporte, porque priva a los arrieros de su industria. Esta objeción podría tener alguna apariencia de buen sentido en un país que abundase en brazos y capitales, y donde no hubiese en qué emplear los sobrantes. Pero en el Perú lo más fácil es encontrar ocupación, queriendo trabajar como trabajan los arrieros, alfalferos y los demás que se ocupan en la industria mulera. (p. 72)

Para evitar costos excesivos, ambos hombres previeron limitar las obras mayores a la construcción de un socavón de 400 metros y un puente de 45 metros. “Lo demás se limita a tender rieles y hacer sencillas estaciones, a hacer excavaciones y terraplenes” (p. 41). Anunciaron que se podría viajar antes de terminarse la línea, ahorrando tiempo entre Arequipa e Islay, aliviando a los pasajeros que “están hechos a andar en mulas trotonas a todo sol y agua y estarán muy contentos, pudiendo viajar como se viaja en la mayor parte de Europa y Estados Unidos, es decir sobre vías de cuatro pies ochos pulgadas y media” (p. 46). Argumentaron que no hacía falta gastar en vías más anchas, que resultarían más costosas y peligrosas por aquel terreno accidentado. El sentido moral y el pragmatismo se expresan en

Muchos de estos trabajaban además como jornaleros y quienes no eran propietarios podían alquilar terrenos de cultivo”. Véase también en el tomo 1 “El impacto de los ferrocarriles: algunas proposiciones”, p. 315-334

⁷ “Cada mula podía cargar hasta tres quintales. La cifra de 7000 quintales exportados por Islay en 1846 podría dar una idea de la cantidad de mulas existentes en la región. El comercio lanero permitió la reaparición de los arrieros”, Alberto Flores Galindo, *Arequipa y el sur andino siglos XVIII-XX*, Lima, Horizonte, 1977, p. 79. Los animales de carga como el resto del ganado fueron embargados por realistas y patriotas en la guerra de independencia.

todo momento bajo la pluma de Blume y Echegaray, entonces contrarios al despilfarro y preocupados por el porvenir del Perú: “Esto será altamente antieconómico e injusto hacia nuestros descendientes, sobre quienes haríamos recaer nuestro pecado original de haber poseído guano” (p. 43). En 1862, Blume y Echegaray lo calcularon todo y planearon el tiempo de las obras y el personal necesario:

Tomando en consideración el menor trabajo que habrá en la línea definitiva, se puede asegurar que con mil quinientos hombres en todo, incluso artesanos etc., se puede poner el ferrocarril corriente entre Punta Mejía y el socavón de Huasamayo en dos años, y que en los dos años más que se necesitan para concluir el socavón, suponiendo que se haya principiado junto con el trabajo desde Mejía, se puede dejar todo listo hasta Arequipa. Entonces se puede trasladar los mil quinientos hombres al trecho entre Islay y Punta Mejía (p. 63)

En tanto Director de Obras Públicas, Mariano Paz Soldán revisó el proyecto, conjeturó en cuatro años la construcción y redujo el presupuesto, señalando que “son exageradísimos algunos cálculos [...] las cantidades cúbicas que hay que terraplenar o que excavar son exactas; pero los precios de los jornales se calculan en dos pesos, lo que es excesivo” (p. 80)

El presupuesto estimado en 1862 alcanzó diez millones de pesos. En la licitación de 1867, las ofertas estuvieron entre 7 y 8 millones; pese a un presupuesto de 12 millones de soles, Meiggs obtuvo la licitación en 1868, y una vez terminado el Mollendo-Arequipa, a falta de otros postores el gobierno peruano le concedió el arrendamiento.

El contrato Mejía-Arequipa fue aprobado en un momento de interinato político, el 7 de mayo de 1868, cuando José Balta, electo en el Congreso, aún no había ceñido la banda presidencial⁸. El diputado liberal Fernando Casós escenificó los pormenores de la negociación en una novela publicada en París en 1874 titulada con ironía *Los hombres de bien*; visualiza una entrevista de Meiggs (Gimegs) con el general Lafuente (Lafon) :

En cuanto a las condiciones [...] el Gobierno fija las de los planos y presupuesto de los ingenieros Plumas [Blume] y Echegaré [Echegaray] [...] Diez millones – ¡Eso es imposible! [...] déjeme V.S. sin embargo veinticuatro horas para pensarlo, no está lejos que nos pongamos de acuerdo por 12 millones de soles, no de pesos, en cuya moneda hicieron sus cálculos Plumas y Echegaré.⁹

Casós aclara más adelante el tipo de cambio :

Plumas y Echegaré habían hecho en 1862 los cálculos [...] en diez millones de pesos u ocho en soles [...] el como contratista lo haría en dos años fijos por 15 millones de pesos o sea 12 millones en soles; ¡ la friolera de 50% de aumento! (p. 89).

⁸ Jorge Basadre ofrece una síntesis de los antecedentes del ferrocarril de Arequipa y cómo Meiggs llegó al Perú en su *Historia de la República del Perú*, Lima, La República, t. 5, 8ª edición, 1301-1302

⁹ Fernando Casós, *Los hombres de bien*, París, Denné Schnitz, 1874, 72-73.

Los ingenieros no se salvan de la caricatura, Casós los reúne como “números de roleta” en torno al cínico de Gimégs y al avaricioso de Rapinowski (Malinowski, p. 88). El ferrocarril de Arequipa se construyó por voluntad de los notables locales, desde el vice-presidente Pedro Diez Canseco, el ministro de Gobierno Juan Manuel Polar, el ministro de Hacienda Francisco García Calderón (y su sucesor Nicolás de Piérola) y contra la población rural interesada en el mantenimiento de los caminos muleros que proporcionaban fuentes de ingresos a un gran número de la población. Una vez construido, el ferrocarril fue una herramienta fundamental para la hegemonía arequipeña en el sur andino. Alberto Flores Galindo aclaró ese desfase social:

Los beneficios para Arequipa y su clase dirigente no fueron equivalentes para otras áreas y otros pobladores del sur. Con el ferrocarril se inició el ocaso de las grandes ferias rurales como la de Vilque, y la ruina de los arrieros. El ferrocarril desplazó a otras rutas que comunicaban a la costa con el altiplano. La ruta Majes-Caylloma-Cuzco o la ruta Puno-Moquegua, trajinadas constantemente por campesinos desde tiempos inmemoriales fueron relegadas.¹⁰

2. Las condiciones laborales

¿Qué mano de obra realizó el ferrocarril del Sur? ¿En qué condiciones trabajaron los operarios? Son los temas que voy a abordar ahora, dado que la historia social ferroviaria ha producido menos investigaciones – son notables los trabajos recientes de Alejandro Salinas – que ensayos dedicados a la historia económica de los ferrocarriles peruanos.

En el contrato para construir el primer ferrocarril, el Lima-Callao, en 1848, se preveía el auxilio de centenares de presidiarios; el gobierno ofreció el trabajo de 80 presos para la construcción en tres años del Lima-Chorrillos, autorizando la introducción de 700 chinos, lo cual evidencia la escasez de mano de obra local para trabajos no especializados y agobiantes. La línea Arica-Tacna inaugurada en 1856 también se construyó con 400 coolies; la inmigración china en el Perú empezó a mediados del siglo XIX para emplear a los coolies como mano de obra esclavizada en las islas guaneras y en las haciendas costeñas. A los chinos se los “importaba” como objetos, mientras que los peones chilenos fueron “introducidos” en 1868 para las mismas labores ferroviarias. A modo de comparación, en 1861, la línea Valparaíso-Santiago cuya construcción asumió Meiggs después de que ésta tuvo numerosos contratiempos, quintuplicó el número de trabajadores pasando de 2.000 a 10.000, con lo cual el empresario estadounidense adelantó un año el final de las obras. La *Reseña Histórica* que Meiggs mandó publicar, cuenta de forma favorable el trato que recibían los peones:

¹⁰ Alberto Flores Galindo, *Arequipa y el sur andino siglos XVIII-XX*, Lima, Horizonte, 1977, p. 83

Meiggs trataba como hermano al primero de sus empleados y al último de sus peones. Pagarles con puntualidad sin escatimarles medio centavo y darles de comer hasta satisfacerlos, era el secreto que tenía para mantenerlos en orden [...] reconoció en el peón chileno fuerzas físicas imponderables que no había encontrado aun en los trabajadores irlandeses, reputados como los más vigorosos.¹¹

El proyecto de decreto para la línea Mejía-Arequipa fue revisado suprimiéndose una cláusula que autorizaba la libre introducción de víveres, pero no hubo obligación sobre los contratos de operarios con tal que fueran certificados por los consulados peruanos en el exterior. Las obras empezaron a las pocas semanas de firmado el contrato en junio de 1868 y concluyeron el 24 de diciembre de 1870. 10.000 obreros entre chilenos y bolivianos participaron en la construcción (*El ferrocarril de Arequipa*, 1871, p. 207), una cifra impresionante cuanto se calcula los barcos necesarios para el trasbordo de Valparaíso a Mollendo apenas poblado con unos 7.500 vecinos (Salinas, 2013, p. 9); además cabe recordar que antes de la construcción del ferrocarril de Santiago, Meiggs tuvo la experiencia de la fiebre del oro en San Francisco y mantuvo contactos en California. La escasa mano de obra local indujo a la publicación de avisos comerciales en la prensa santiagueña desde el 12 de mayo, prometiendo un jornal de sesenta centavos, casa y comida, además del “clima inmejorable y absolutamente saludable” del puerto de Mejía¹². En agosto de 1868, un terremoto asoló el sur peruano: “En la inolvidable catástrofe de 1868 las aguas salieron con extraordinario empuje hasta detenerse al pie de las montañas destrozando el ferrocarril, con daño considerable de la empresa” (*El Ferrocarril de Arequipa*, 1871, p. 199).

La migración chilena fue incentivada por la miseria en que vivía la inmensa mayoría según escribió el diplomático Adolfo Ibáñez en enero de 1871:

En Chile gana el peón de veinte a cuarenta centavos, y en el Perú gana ciento con más el aliciente de mejorar de condición; luego es natural, es lógico que abandone su tierra por otra que más provecho le trae.¹³

Las noticias fueron contradictorias; el cónsul chileno en Arequipa informó de la agitación callejera contra sus compatriotas en una carta de finales de 1868.¹⁴ Con el paso de los meses, en Santiago, el lugar de enrolamiento de los migrantes pasó a ser clandestino, en vez de seguir pregonado por *El Mercurio*; en 1872, la “sobreexplotación de la peonada” (Salinas, p. 3) y las malas condiciones de vida dieron lugar a campañas que acabaron con el sueño peruano.

¹¹ *Reseña histórica del ferrocarril entre Santiago y Valparaíso*, ed. cit., p. 106-107. Alejandro Salinas señala “cálculos disímiles que llegan a 30.000 trabajadores, entre ellos 3.000 yanacunas bolivianos” (p. 5).

¹² Ximena Rojas Valdés, *Don Adolfo Ibáñez : su gestión con el Perú y Bolivia*, Santiago de Chile, Andrés Bello, 1973, p. 23.

¹³ Carta de Adolfo Ibáñez a Belisario Prats, Arequipa, 19 de enero de 1871, Ximena Rojas Valdés, *op. cit.*, p. 24.

¹⁴ Christine Hunefeldt, “Inserción socioeconómica de los extranjeros en el Perú: una interpretación de los datos censales entre 1840 y 1870”, en Kapsoli Wilfredo, Bonfiglio y Rodríguez Pastor, *Primer seminario sobre poblaciones inmigrantes*, Concytec, 1987, p. 178.

Entre Mejía y Arequipa, en las quebradas más escabrosas se emplearon a la vez “5000 operarios en duros cortes y elevados terraplenes que todos ellos reunidos no harán más distancia que la de dos millas” (p. 131). La mortandad se debió a enfermedades¹⁵ y a accidentes como explosiones, caídas al precipicio, según explicó el superintendente de caminos Joseph Hill (p. 217) al conducir el convoy presidencial el día de la inauguración del ferrocarril¹⁶. El capellán de la empresa, aunque entusiasta, advierte el número de víctimas de esta fiebre ferrocarrilera, 2000 hombres o sea el 20% de los trabajadores: “Grande fue el tributo (2000 hombres) que pagó a la muerte aquella población nómada que avanzaba lentamente allanando el otro muro para franquear el paso de la locomotora” (p. 208). Algunos párrafos en *El ferrocarril de Arequipa* permiten vislumbrar las condiciones de vida de aquellos anónimos. El agua escaseaba tanto que se restringía a la bebida y la comida y no permitía “lavarse la cara durante dos meses” (p. 217). La violencia se redujo con el nombramiento de jueces entre los propios migrantes:

Ayudaban al Subdelegado en este gobierno mosaico los jueces que él se nombraba y que tenía cuidado de escoger de entre los chilenos mismos, para que a la nacionalidad no se atribuyese ni asomos de parcería. Los jueces sentenciaban sumarísimamente y sin apelación, ejecutando por sí los fallos [...] a las demostraciones tumultuarias sucedió el general sosiego de las colonias de trabajadores” (p. 218-219)

Pese a las limitaciones del contrato de 1868 contra la autarquía querida por Meiggs, pronto las “faenas” o campamentos pasaron a funcionar como enclaves chilenos de los que prefirieron desentenderse las autoridades locales peruanas. El peruano Larrabure y Unanue describió precarias viviendas pero observó cómo no escaseaba la comida:

Las casas, en su mayor parte de carrizo y totora, algunas de madera y otras de zaraza simplemente, forman dos hermosas calles [...] de todo hay en las tiendas, carne fresca, legumbres, conservas [...] establecimientos de tabaco y Cocinerías o fondas donde se sirve el mate y la famosa cazuela chilena¹⁷” (p. 220-221)

Larrabure vio la vida de los migrantes color de rosa:

Las circunstancias de encontrar en venta cuantos artículos necesita, de ganar un buen jornal que no es menor de un sol y cincuenta centavos y aun tres o cuatro soles diarios, según el trabajo a que se consagra, y de tener cerca de sí a su mujer y a sus hijos, hacen bastante llevadera la vida del carrilero chileno (p. 221).

¹⁵ “las estancias diarias [en el hospital de la empresa en Mollendo] han variado el año próximo pasado entre ciento veinte y sesenta. La enfermedad que más ha reinado ha sido la de fiebres intermitentes, adquiridas por los trabajadores en la faena de Cahuintila. Su mortalidad está calculada en un 6% de sus estancias” (*El ferrocarril de Arequipa*, ed. cit., p. 147).

¹⁶ Hill natural de Albany fue nombrado superintendente, después de participar en las mismas operaciones en Chile a las órdenes de su compatriota Meiggs (véase *El ferrocarril de Arequipa*, ed. cit., p. 206).

¹⁷ La cita de “Un viaje en 1870 de Lima a Arequipa” de Eugenio Larrabure y Unanue está en *El Ferrocarril de Arequipa*, ed. cit., p. 220-221.

El tema de las condiciones de trabajo de los peones del ferrocarril del sur será problemático mientras no se disponga de varios testimonios individuales, de aquella escritura silenciada que no puede dejar de existir de parte de un colectivo que superó diez mil individuos. En la construcción de la línea Mollendo-Arequipa, los ingenieros estadounidenses y el capellán chileno inculpaban a los migrantes por falta de higiene, alcoholismo, “vida díscola”. La dureza del trabajo incitó a la deserción, tanto más que surgió la oportunidad de reconstruir los pueblos asolados por el terremoto. Los “rotos” que llegaron de Valparaíso no pasaron al centro del país para construir el ferrocarril a La Oroya; la mayoría volvió a Chile sin haber hecho fortuna y prefiriendo dejar de arriesgar la vida en tierras inhóspitas. Sin duda los jornales miríficos fueron a llenar las arcas de la empresa que controlaba todo el comercio para evitar desórdenes en las “faenas”.

Al final de las obras, sólo quedaron como mudos testigos, “restos de carretillas, mangos de azadones, retazos de ropa” (p. 208), abandonados a la intemperie. Los operarios pudieron continuar las labores en la prolongación de la línea hacia Puno o bien en el trasandino de El Callao a La Oroya. Con motivo de la inauguración del camino de hierro a Arequipa, el ministro de Gobierno proclamó que “en breve habrá desaparecido de las lenguas la palabra “extranjero” (p. 246), a la par que Meiggs anunció la participación mayor de peruanos en la construcción ferroviaria, separando indios y “conciudadanos” conforme a la representación republicana¹⁸:

Tengo el gusto de poner en vuestro conocimiento que hoy, a favor de los caminos nuevamente decretados, tenemos en ejercicio más de diez mil personas, entre las que se cuenta una gran parte de vuestros conciudadanos y un crecido número de indios de los diversos departamentos, en quienes de un modo muy notable se deja ver el deseo de progreso y el amor al trabajo (p. 354)

El paternalismo disimulaba hábilmente las dificultades respecto a la plantilla en aras del mítico progreso. Peruanos, indios levados y chinos cimarrones (las condiciones de vida eran peores en las haciendas costeñas para los coolíes) configuraron el personal anónimo y a veces

¹⁸ En *Población y etnicidad en el Perú Republicano (siglo XIX): algunas revisiones* Paul Gootenberg mostró en base a los censos que la criollización del Perú sólo se reforzó en el último cuarto del siglo XIX; en los primeros decenios de la república, dado el empobrecimiento de la sierra, la figura del “hacendado [...] quedó reducido a una posición de primero entre iguales” (p. 44). El censo de 1876 calculó una población total de 2.699.106 peruanos, entre los cuales 1.594.678 indios. Sólo el 18% de la población vivía en pueblos. Fue a inicios del siglo XX que la centralización por medio de las vías de comunicación, escuelas, comercio y gobierno aceleró la usurpación masiva de tierras hasta entonces limitada.

indocumentado del ferrocarril central. Los imprescindibles picapedreros aguantaban el soroche pero no bastaban a John Meiggs quien “se quejaba de de los problemas para asegurar trabajadores especializados, sobre todo carpinteros y albañiles”¹⁹. Ante la imagen faraónica del ferrocarril Mollendo-Arequipa, se desoyeron los voces críticas de otros peruanos, tan amigos del progreso como los adalides de Meiggs pero augurios de la ruina en la que el militarismo gobernante sumía el Perú hechizado por la modernidad. Al asumir la presidencia en 1872, Manuel Pardo, primer presidente civil del Perú y gran defensor de los ferrocarriles, sólo pudo comprobar la bancarrota causada por la incompetencia de sus antecesores y se fueron paralizando las obras ferroviarias por veinte años, hasta la cesión de la red al estadounidense Grace en 1888, después de la derrota de la guerra con Chile. La *Reseña histórica de los ferrocarriles del Perú* editada en Lima por Costa y Laurent en 1908 difundió la imagen de una nueva fase de expansión ferrocarrilera a lo largo y lo ancho del Perú en momentos de la República Aristocrática (1895-1918).

Bibliografía

- Anónimo [Simón Camacho], *El ferrocarril de Arequipa, Arequipa-Lima. Historia documental de su origen, construcción e inauguración*, Lima, Imprenta del Estado, 1871
- Bartkowiak, Danuta, *Ernesto Malinowski : constructor del ferrocarril transandino 1818-1899*, Lima, Banco Central de Reserva, 1998
- Basadre, Jorge, *Historia de la República del Perú*, tomo 5, Lima, Universidad Ricardo Palma, 1998 [1968]
- Bonilla, Heraclio, *El futuro del pasado*, tomos 1-2, Lima, Pedagógico San Marcos, 2005
- Casós, Fernando, *Los hombres de bien*, París, Denné Schnitz, 1874 [publicado con el seudónimo de Segundo Pruvonena]
- Contreras, Carlos, “La economía del transporte en el Perú, 1800-1914”, en Tausin-Castellanos, Isabelle, *À pied, à cheval, en voiture : l’Amérique indépendante et les moyens de transport*, Bordeaux, MSHA, 2011, p. 113-132
- De Ribas, Nicolas, “Le train dans les nuages : esprit de modernité et progrès matériel...”, en Tausin-Castellanos, Isabelle, *À pied, à cheval, en voiture : l’Amérique indépendante et les moyens de transport*, Bordeaux, MSHA, 2011, p. 143-154
- Flores Galindo, Alberto, *Arequipa y el sur andino siglos XVIII-XX*, Lima, Horizonte, 1977
- Galessio, Elio, *Ferrocarriles del Perú. Un viaje a través de su historia*, Lima, Tarea Gráfica Educativa, 2007
- Gootenberg, Paul, *Población y etnicidad en el Perú Republicano (siglo XIX): algunas revisiones*, Lima, IEP, 1995
- Kemp Heilang, Klaus, *El desarrollo de los ferrocarriles en el Perú*, Lima, UNI, 2002
- Miller, Rory, “Transferencia de técnicas: la construcción y administración de ferrocarriles en la costa occidental de Sudamérica”, *Empresas británicas en el Perú 1850-1934*, Lima, IEP, 2011, p. 244-281 [1993]

¹⁹ Miller, *op. cit.*, p. 260

- Palma, Ricardo, “El primer buque a vapor”, *Tradiciones peruanas*, 5° serie, 1893
<http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/tradiciones-peruanas-quinta-serie>
- Regal, Alberto, *Historia de los ferrocarriles de Lima*, Lima, Jurídica, 1965
- Rojas Valdés, Ximena, *Don Adolfo Ibañez : su gestión con el Perú y Bolivia*, Santiago de Chile, Andrés Bello, 1993
- Salinas, Alejandro, “Los trabajadores ferroviarios de Henry Meiggs, 1868-1877”, *Nueva Corónica*, 1, 2013, en sociales.unmsm.edu.pe/.../nuevacoronica/VCNH.%20
- Sarmiento Rissi, Fernando, *Periodismo y liberalismo en el Perú del siglo XIX*, Lima, 2003
tesis.pucp.edu.pe/repositorio. Incluye *Estudios sobre la provincia de Jauja* de Manuel Pardo
- Tauzin-Castellanos, Isabelle, “Chemins, mules et refuges dans les Andes : le témoignage d’Eugène de Sartiges et de ses contemporains (1833), *À pied, à cheval, en voiture : l’Amérique indépendante et les moyens de transport*, Bordeaux, MSHA, 2011, p. 19-38