

El sistema ferroviario en Perú y Colombia. Reflexiones acerca de la transformación del espacio económico en el siglo XIX.

Tchordonkian, Silvia, Gomez, Teresita.

Cita:

Tchordonkian, Silvia, Gomez, Teresita (2017). El sistema ferroviario en Perú y Colombia. Reflexiones acerca de la transformación del espacio económico en el siglo XIX. XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-019/413>

XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia

Mar del Plata. 9,10 y 11 de agosto de 2017

Mesa 76: Transporte e infraestructuras de comunicación en territorio argentino.

El sistema ferroviario en Perú y Colombia. Reflexiones acerca de la transformación del espacio económico en el siglo XIX.

Teresita Gómez. IIE/CESPA/FCE/Universidad de Buenos Aires.

tmcgomez@gmail.com

Silvia Tchordonkian/FCE/Universidad de Buenos Aires

Para ser publicado en Actas.

Introducción

La expansión del sistema ferroviario en Perú y Colombia tiene puntos de coincidencia y grandes diferencias. En ninguna de estas naciones la construcción del ferrocarril fue tarea fácil teniendo en cuenta lo accidentado de su geografía y el hecho de realizarse sobre economías carentes de un mercado de capitales desde el cual acometer una empresa de tal magnitud como la representada por los ferrocarriles. Sin embargo, los ambientes geográficos sobre los cuales se desarrollaron, accidentados y de difícil penetración, posibilitaron que este medio de transporte cobrara una particular importancia en tanto ayudó a potenciar las riquezas implícitas en ambas regiones.

Observamos, por otra parte, que la historiografía de los ferrocarriles en cada uno de los países presenta su propia modalidad. Para el Perú, los trabajos a los que hemos podido acceder desarrollan dos modalidades de análisis: quienes se inclinan por tomar la lectura realizada por los historiadores norteamericanos, Fogel y Coastworth, centrandose en el “ahorro social”¹ y lo contrafáctico como complemento (Zegarra) y quienes como Rory Miller que si bien busca establecer el “ahorro” en las tarifas que paga el productor peruano con el ferrocarril, presenta una visión crítica respecto del concepto de “ahorro social” por diversas cuestiones. En primer lugar, se muestra contrario a recurrir a una metodología

¹ Citado por Rory Miller (2011). Fogel considera el ahorro social dado por “La diferencia entre el ingreso nacional que hubiese prevalecido si la economía se hubiese ajustado de la manera más eficiente ante la ausencia de los ferrocarriles”.

utilizada para “el estudio de un país avanzado a una economía latinoamericana”.² En segundo lugar, señala la falencia de datos estadísticos en el Perú del siglo XIX principios del XX, lo cual lleva a la imposibilidad de establecer el “ahorro social” expresado en un porcentaje del Producto Nacional Bruto tal como se hace en los estudios de Estados Unidos e Inglaterra, por lo cual resulta imposible generar una comparación con otros países, uno de los objetivos de tal cálculo. Finalmente, observa que al realizar el análisis contrafáctico no se está contraponiendo dos innovaciones de similar porte y alcance tal como Fogel lo pensaba, sino que al ferrocarril se lo compara con el transporte tradicional de Perú, que ni siquiera fue el transporte fluvial, sino las mulas y las llamas. De allí que Miller prefiera mirar el impacto del ferrocarril sector por sector y región por región, “un análisis sectorial y regional entre los ferrocarriles y la economía”.³

En el caso de Colombia, el tendido del ferrocarril se analiza ya sea desde una mirada neoinstitucionalista, siguiendo a North y por tanto buscando evaluar desde la perspectiva de la economía institucional los costos de transacción para el sector transporte del tendido férreo (Juan Correa Restrepo, Luis Alberto Zuleta Jaramillo) o encuadrando el análisis en la configuración económica regional, tomando como base el proceso de la acumulación regional en determinado ciclo sistémico (Jaime Londueño Motta). Distintas aproximaciones a una misma temática que posibilita tener una valoración más amplia de un proceso tan complejo como fue el tendido de los ferrocarriles y la conexión con las estructuras productivas de los países considerados.

En este trabajo, básicamente descriptivo, pondremos en consideración distintos aspectos que hacen al desarrollo de los ferrocarriles en Perú y Colombia. Buscamos dar cuenta en cada una de esas realidades, aun cuando sea brevemente, del sistema de transportes existente previo a la aparición del ferrocarril, la estructura productiva sobre la que interactúa, la existencia de mercado de capitales, formas de propiedad, así como de los eslabonamientos hacia atrás y hacia adelante que el ferrocarril posibilitó, y ya finalizando, del auge y declive del sistema.

² Miller, Rory, “Los ferrocarriles y el desarrollo económico en el Perú Central”, en *Empresas británicas, economía y política en el Perú (1850-1934)*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 2011.

³ Ídem, p. 4.

Los inicios en Perú y Colombia.

Debemos tener en cuenta al referirnos a los sistemas de transporte ferroviario en Latinoamérica y a estos países en particular, que al momento de iniciarse varios eran los problemas que las dirigencias políticas debieron afrontar. A las dificultades propias del clima o del terreno por el que se buscaban extender, en lo institucional no contaban con un sistema jurídico (código de comercio, derechos de propiedad probados, etc.) que pudiera albergar a estas novedosas empresas que presentaban un grado de complejidad sustancialmente mayor que las conocidas hasta entonces.⁴ Como iremos constatando a lo largo del trabajo, tampoco se contaba en estos territorios con un mercado de capitales capaz de atraer los ahorros internos hacia el desarrollo de un sistema que implicaba un alto grado de incertidumbre en su rentabilidad futura y como muchas veces se señala, con un retorno de la inversión realizada a largo plazo. Lejos se estaba, por otro lado, de imprimir el nuevo sistema en un tejido industrial preexistente. Lo que aúna estos intentos es el símbolo de modernidad inherente al ferrocarril al que adherían las elites dirigentes de ambos países. De aquí que resulte imprescindible establecer los “eslabonamientos hacia atrás” y “hacia adelante” que este nuevo sistema de transporte aporta a los países en consideración. En tal sentido, nos interesa poder establecer las demandas de trabajadores, insumos, materias primas, etc. que la construcción de los ferrocarriles genera sobre la economía y cuánto contribuyó al crecimiento económico un medio de transporte que reducía significativamente los tiempos y valores en el traslado de las mercancías, aun cuando la mayor parte de las empresas encargadas del tendido de las vías férreas eran de capitales extranjeros.

Perú, con una extensión de poco más de 1.285.000km², reconoce una región costeña, otra andina y una tercera amazónica, siendo esta la que comprende la mayor superficie de su territorio. Las exportaciones de guano⁵, azúcar, plata, cobre y algodón, fueron las más significativas del siglo XIX, conjeturándose que un 20% de los ingresos del Estado por las exportaciones de azúcar y algodón en el siglo XIX se destinaron al desarrollo del sistema

⁴ Jesús Sanz Fernández (coordinador) *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*. Fundación de los ferrocarriles españoles, Madrid, 1998, p. 27.

⁵ Se denomina de tal modo el excremento de aves acumulado en las islas próximas a la costa peruana y que se utilizó como eficaz fertilizante para la agricultura.

ferroviario.⁶ Ello requirió de una cierta estabilidad política y económica, al igual que lo observado en otros escenarios latinoamericanos. Si bien en lo inmediato se considera que el ferrocarril no generó una transformación de la estructura económica, luego de la Guerra del Pacífico (1879-1884) con Chile este medio de transporte permitirá las exportaciones de lana por el sur andino, brindando nueva prosperidad a los hacendados de la sierra.⁷ De todos modos, debemos señalar que hasta 1930 es difícil hablar en Perú de una unidad económica, coexistiendo sectores avanzados y retrasados uno al lado del otro.⁸

En 1840 cuando se inicia la explotación del guano muy requerida desde Inglaterra, se inició una verdadera “edad o era del guano” que se extendió hasta 1880.⁹ Explotado en sus inicios por el Estado y empresarios peruanos, a partir de 1852 pasó a manos de los acreedores de la deuda externa peruana, los mismos que años después controlarán la mayor parte de los ferrocarriles del país.

En la etapa previa al tendido férreo, en el transporte interno, las mulas o el hombre cargaban las mercancías para su traslado, siendo reducido por tanto el volumen pasible de ser acarreado. En el intercontinental, la adopción en 1840 de la navegación a vapor, acortó en forma significativa el tiempo de arribo de las mercancías al puerto de El Callao desde Europa. Las mercancías que antes tardaban 102 días en tocar puerto, comenzaron a hacerlo en solo 45 días, significando un importante ahorro en el coste del transporte lo cual repercutía sobre el de las mercancías.¹⁰ Asimismo, se desarrolló un importante servicio de cabotaje en su costa, lo cual significó una temprana competencia para otros servicios de transporte terrestre y explica en parte por qué los ferrocarriles no se desarrollaron paralelos a la costa en la región litoral, como puede observarse en el mapa.

⁶ Cardoso, Ciro y Pérez Brignoli, Héctor, *Historia Económica de América Latina*, Barcelona, Editorial Crítica, 1981, p. 50.

⁷ Idem.

⁸ Miller, Rory, “Los ferrocarriles y el desarrollo económico en el Perú Central”, en *Empresas británicas, economía y política en el Perú (1850-1934)*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 2011, p.3.

⁹ Sanz Fernandez, J., p. 82.

¹⁰ Idem, p.85.



Al igual que en otras partes de América Latina, la segunda mitad del siglo XIX conoció la expansión del comercio exterior. La demanda creciente de alimentos, materias primas y minerales desde las naciones desarrolladas, incrementó el flujo de capitales hacia estos nuevos países con una participación tanto en el intercambio comercial, como en el desarrollo de servicios públicos, sistemas financieros y de transporte.

Las actividades mercantiles impulsaron la aparición de entidades crediticias a partir de 1860 como el Banco de la Providencia, el Banco de Crédito Hipotecario, el Banco del Perú

y el Banco de Lima. Estas entidades, si bien conformaban el entramado institucional para el funcionamiento de un mercado de capitales, no concebían en sí mismas, la posibilidad de captar y colocar en disponibilidad la enorme cantidad de capital que una explotación ferroviaria requería y más teniendo en cuenta las operaciones ingenieriles a las que obligaba la orografía peruana.

Ante la debilidad que presentaba el mercado de capitales para afrontar el desarrollo del transporte ferroviario, necesario para incrementar la actividad del comercio exterior y a la vez integrar las economías regionales muy aisladas por entonces, el recurrir a inversiones extranjeras se constituyó tanto en Perú como luego lo veremos en Colombia, en la oportunidad de contar con ese costoso medio.

Es necesario apuntar que el desarrollo de los ferrocarriles en Perú, según lo planteado por Jesús Sanz Fernández habría seguido el ciclo del guano. Se expandieron cuando las exportaciones de guano lo hicieron, y se detuvieron en 1876 ante el descenso en la producción de ese insumo. La economía peruana se había ido endeudando por la toma de reiterados créditos, y ante la crisis del guano, su situación económica se tornó más precaria por lo que en 1876 interrumpió el pago de su deuda externa. En la búsqueda de nuevos productos de exportación, el salitre comenzó a ocupar ese lugar, con el inconveniente de que era explotado por empresas privadas y la tensión entre los tres países interesados en su explotación (Chile, Perú y Bolivia) terminó desatando la Guerra del Pacífico en la que Chile incrementó su territorio a costa de las pérdidas sufridas por los otros dos. Las finanzas peruanas descendieron en el transcurso de ese conflicto y el desarrollo ferroviario se estancó.¹¹ Estos factores son los que Luis Felipe Zegarra señala como los que habrían afectado la construcción de los ferrocarriles y por los que se podría explicar el hecho de que Perú llegara al siglo XX con muy pocos pueblos interconectados por este medio de transporte. La escasa extensión de las líneas férreas trajo asimismo como resultado que los “ahorros sociales” que el ferrocarril proporcionó, fueran bastante moderados.¹²

El estado en la construcción del ferrocarril.

¹¹ Idem, p. 90.

¹² Zegarra, L. (2015), p. 169.

Distribución geográfica de los ferrocarriles, 1890-1939 en Perú

	1890	1910	1933	1939
<i>Zona Norte</i>	366	729	952	1197
Lambayeque	91	170	197	199
La Libertad	167	391	445	607
Otros	108	168	310	391
<i>Zona Centro</i>	295	1165	1715	1726
Ferrocarril Central	185	384	525	559
Ancash y Norte de Lima	77	347	570	562
Ciudad de Lima y alr.				
33		180	191	173
<i>Zona Sur</i>	794	1109	1547	1526
Ferrocarril del Sur	720	860	972	983
Otros	74	249	575	543

Fuente: Zegarra, en Sandra Kuntz Ficker, p.179. Si bien fue el primer país latinoamericano en construir un ferrocarril el que comenzó a operar en 1851, su extensión fue limitada, (13,7km) cumpliendo sí el objetivo de conectar el Puerto de El Callao con Lima, a fin de facilitar la entrada y salida de productos y transportar pasajeros. Para ello el gobierno otorgó un privilegio exclusivo de explotación por 25 años a dos comerciantes nacionales quienes, en tanto empresarios comenzaron a gestionar el nuevo sistema de transporte. El Estado cedía los terrenos de su propiedad por donde pasaba el ferrocarril así como lo destinado a las estaciones, en tanto si se pasaba por terrenos privados era responsabilidad de los empresarios expropiarlos y pagarlos. Los materiales para la construcción y mantenimiento del sistema, como ocurrió en otros ámbitos nacionales, estarían libres del pago de impuestos, en tanto el Estado proporcionaba unos 200-300 presidiarios para desempeñarse como mano de obra, siendo los empresarios los encargados de pagarles un salario mínimo así como de asegurar el personal que cuidara del cumplimiento de las tareas por parte de los presidiarios.¹³

El ferrocarril sería de propiedad de los empresarios durante 99 años, al cabo de los cuales todo el sistema pasaría sin costes a manos del Estado.

La construcción del segundo ferrocarril (1851) mantuvo iguales características en las condiciones de contrato. Este ferrocarril conectaba Arica con Tacna, en el sur del país. Lo novedoso en este caso es que el Estado facilitó al empresariado contratado “2 millones de

¹³ harumalraschid.blogspot.com/2008/07/crnica-del-primer-ferrocarril-de-carga_18.html

pesos en vales posteriormente reembolsados con bonos de deuda interna, a lo que se agregaba el hecho de que el Estado garantizaba un retorno de 6,5% sobre el capital invertido”¹⁴

Ya en la década del sesenta, el Estado comenzó a generar el entramado institucional que permitiera continuar con la extensión de las vías férreas. En tal sentido, en 1864 dictó una ley que entre otras consideraciones, establecía que el poder Ejecutivo estaba autorizado a otorgar a las empresas una garantía de 7% del capital utilizado para la construcción de ferrocarriles a lo largo de 25 años. Para ello el Estado dispondría de las rentas nacionales.¹⁵ Zegarra señala que años después, en 1869 el Estado pasó a financiar directamente la construcción de ferrocarriles, por lo que estaríamos hablando de un Estado empresario en Perú, coincidente con la función asumida por otros estados en otros países a América Latina, en especial Argentina. Grandes sumas de dinero fueron invertidas por el Estado, provenientes en gran medida de las ganancias obtenidas durante el boom del guano. De 87 km que atravesaban el territorio peruano en 1865, se pasa diez años más tarde a extenderse a lo largo de 1.792 km. No obstante, no observamos idéntico comportamiento en todas las líneas. En el caso del ferrocarril Central, que comenzó siendo propiedad del Estado, en 1890, ante la imposibilidad financiera de continuar con ese emprendimiento, pasó a manos de la Peruvian Corporation, empresa británica. La continuación de la obra permitió potenciar las explotaciones mineras de la región, pero no sin costo para la economía peruana.¹⁶

Contreras Carranza subraya como objetivo de las autoridades peruanas respecto de los ferrocarriles construidos en la década del setenta, que las líneas debían posibilitar una salida hacia el Atlántico a través del río Amazonas. Esto explicaría la transversalidad de las líneas. El objetivo del tendido del sistema por tanto no sería el de comunicar puntos del territorio nacional entre sí, sino el de unir lugares de producción de bienes transables con puertos de embarque. Retomando los dichos de Bonilla (1972), “una suerte de corredores que sacasen las materias primas agrícolas y mineras hacia el mercado mundial”. Es decir, vías de

¹⁴ Zegarra, p. 174.

¹⁵ Idem, p. 175.

¹⁶ Rory Miller, pág. 7.

extracción más que de penetración, tal como las denominó Alejandro Garland en 1906.¹⁷ Por otra parte, completando el trazado, dos líneas longitudinales, una paralela al mar y otra al pie oriental de la cordillera, unirían los trazos transversales.¹⁸

Una limitación presente al comenzarse la construcción de este medio de transporte fue la falta de mano de obra asalariada disponible, a punto tal que los empresarios mineros debieron reclutar campesinos de forma ocasional con la finalidad de no interrumpir la producción en las minas.¹⁹ Ya hemos mencionado como el Estado proporcionó en determinados contratos presidiarios, en tanto en otros emprendimientos fue necesario traerlos de los países vecinos.²⁰ Asimismo, es necesario tener presente que Perú no contaba con hierro para los insumos del transporte ferroviario, ni con madera para los durmientes que debían ser importadas desde Estados Unidos o Chile. Ni qué decir del combustible. El carbón se importaba de Chile o de Gran Bretaña y cuando se intentó utilizar petróleo producido en el país, ese combustible al hallarse en manos de empresas extranjeras generaba deudas permanentes a las empresas ferroviarias.

El fin del boom del guano, el progresivo endeudamiento en el que había ingresado el Estado, la guerra del Pacífico, fueron diferentes factores que incidieron en la detención cuando no retroceso del tendido ferroviario.²¹ En 1889 se firma el llamado Contrato Grace con la Peruvian Corporation (integrada por tenedores de bonos de deuda del gobierno) y es a partir de ese momento en que empresas de capital extranjero pasan a controlar los ferrocarriles peruanos. En la década del noventa se avanzó lentamente en el tendido férreo, pero ya la llegada del siglo XX, sobre todo entre 1905 y 1911 la expansión de las líneas férreas fue significativa. La llegada del nuevo siglo llevó la electricidad a varias líneas a cargo de empresarios privados. Por la extensión de sus tendidos y el aumento poblacional de las ciudades en las que se encontraban, podríamos decir que más que electrificación de trenes estamos frente a la transformación de esas líneas férreas en tranvías eléctricos.

¹⁷ Contreras Carranza, Carlos "La economía del transporte en el Perú, 1800- 1914", p. 66.

¹⁸ Este plan vial fue retomado y desarrollado en Perú en el siglo XX, siendo la primera mencionada representada por la Carretera Panamericana y la segunda, por la Marginal de la Selva.

¹⁹ Contreras Carranza, C., p. 67.

²⁰ Fue el caso del contratista que tuvo a su cargo la construcción de la línea costera sur, el empresario norteamericano Henry Meiggs quien aportó 10.000 trabajadores de Chile y Bolivia para la construcción de la línea, por lo que además debieron generarse poblados en zonas totalmente deshabitadas.

²¹ Perder la guerra del Pacífico no solo implicó la pérdida de territorios para el Perú, sino también la disminución de su red ferroviaria ya que la provincia de Tarapacá, en el sur, fue anexada a Chile. De poseer 2030 km en 1877 pasó en 1883 a contar con 1509km.

La crisis del '29 generó una sentida recesión a la economía peruana. Como bien señala Bulmer –Thomas, “países como Perú, cuyas exportaciones estaban dominadas por compañías extranjeras, vieron que parte de la carga se transfería al exterior por una reducción de las remesas de utilidades...”²² Es esta situación de actuación dominante en su territorio de compañías extranjeras las que más hicieron sentir el choque externo, razón por la cual en lo inmediato comienzan a introducirse medidas de estabilización para restaurar el equilibrio externo e interno. Es allí donde el tendido de los ferrocarriles resulta directamente afectado. Las líneas férreas detuvieron su avance y al igual que lo sucedido en otros países, fueron las carreteras y el automotor quien fue ganando la delantera en los sistemas de transportes. Las pequeñas líneas que atravesaban el territorio lejos quedaron de integrarse en un sistema que permitiera no solo comunicar rincones aislados, sino permitir una circulación adecuada de mercancías y personas. Sin embargo, más allá de las dificultades, del desorden del tendido férreo y la notoria ausencia de planificación, el siglo XIX fue como en todos los países, la era del ferrocarril. Hacia el nuevo siglo, el transporte automotor, más flexible y menos costoso en su producción por el bajo contenido de importaciones, fue quien impuso los nuevos rumbos que la nueva situación de la economía mundial requería. Los gobiernos optaron por la construcción de carreteras antes que continuar requiriendo capitales cada vez en mayor cantidad para el mantenimiento y extensión de los ferrocarriles. Incluso se observa, aun cuando nos resulte paradójico, que el gobierno financió la construcción de carreteras con los ingresos de los ferrocarriles.²³ Este cuadro de situación se replicó a lo largo de las décadas posteriores. Ya la declinación del ferrocarril no tuvo vuelta atrás.

Cuáles fueron los aspectos en los que el tendido de ferrocarril mejoró la calidad de vida de los peruanos? Cuáles son los eslabonamientos hacia atrás y hacia adelante que el ferrocarril ofreció a la economía peruana?

Uno de los aspectos señalados por Zegarra se relaciona con los ahorros en costos de transporte que este medio significó tanto en tarifa de cargas como de pasajes. Si bien enfatiza el hecho de que la población, que vivía en poblados sin interconexión ferroviaria,

²² Bulmer Thomas, Víctor (1998) p. 237.

²³ Zegarra, p. 197.

no se benefició con el ferrocarril. No obstante ello, si nos circunscribimos al ámbito de la producción, la llegada del tendido férreo a determinadas regiones permitió la explotación de minerales y productos que de otro modo hubieran quedado encapsulados en las mismas sin tener salida al exterior o con limitadas posibilidades de alcanzar otras regiones del interior. Retomando los dichos de Bonilla, “el ferrocarril del norte buscaba el algodón y el azúcar, el del centro la plata y el del sur la lana”.²⁴ Es así que en la costa norte, los hacendados que cultivaban azúcar y algodón financiaron la construcción de ferrocarriles, en tanto para extender el ferrocarril del Sur y favorecer la explotación de la plata, compañías extranjeras gestionaron permisos para que las líneas llegaran hacia Cerro de Pasco.²⁵

Tal como mencionamos anteriormente, la construcción de las líneas en la costa sur no solo generó la aparición de pueblos, sino que la construcción introdujo una fuerza laboral significativa en el país y animó la demanda de bienes de consumo en las regiones donde se construyeron las líneas, más allá de las tensiones sociales que generó la interrupción de la línea en 1876.²⁶

Por otra parte, si bien se considera que la explotación de las lanas de ovinos y camélidos, en el sur, recibió un fuerte impulso a partir del ferrocarril, esto no significa que esa producción haya resultado suficiente para rentabilizar las líneas férreas que por allí pasaban. De hecho no lo fueron. La agricultura de la región sur no pudo expandirse hacia otras zonas, en tanto recibió los productos extranjeros que entraban por los puertos, mejorados y ampliados gracias a la existencia del ferrocarril. Respecto de las exportaciones provenientes de la sierra la presencia del ferrocarril fue fundamental ya que la región presentaba enormes dificultades para el transporte. En casos en que las líneas férreas quedaron inconclusas, algunas regiones mineras no tuvieron similar desarrollo al obtenido en otras a las que los rieles arribaron.²⁷

Contreras Carranza al detallar los “eslabonamientos hacia atrás del ferrocarril”, señala los perjuicios que a su entender ocasionó el ferrocarril,

Desde el motín de los artesanos del Callao, que en 1858 tiraron al mar los asientos y ventanas importados para los vagones del ferrocarril a Chorrillos, hasta los arrieros «bajadores» de Cerro de Pasco, que por las noches de los años de 1870 iban a sabotear las obras ferroviarias que se habían

²⁴ Citado por J. Sanz Fernández, p. 93.

²⁵ Zegarra, p. 191.

²⁶ Contreras Carranza, C., p.67.

²⁷ Este habría sido el caso de la región de Ancash, según menciona Contreras Carranza.

hecho durante el día, las protestas locales advirtieron de la desocupación que el nuevo elemento de transporte ocasionaba y de la falta de transferencias hacia la economía local. Los ferrocarriles fueron quizás el primer «enclave» de las economías de exportación.²⁸

Sin dudas que la geografía tan accidentada, con una orografía intrincada constituyó un elemento de retraso en el lento fluir de inversiones hacia el sector. Esto es particularmente visible en la costa donde desde Lima, por ejemplo, parten pequeñas líneas hacia las haciendas cercanas, cuyos dueños demandaban los servicios del ferrocarril con el fin de transportar sus productos hacia el puerto con mayor rapidez y seguridad. Este factor resultaría para Zegarra una explicación atendible del mayor número de inversiones existentes en la zona costera respecto de las sierras.²⁹

Por su parte, Contreras Carranza hace mayor hincapié en el hecho de que el paso sin transición del sistema de mulas y llamas al ferrocarril, la escasez de tráfico del interior impidió que se contara con un trazado previo de caminos³⁰. Por tanto, estima que al momento de adoptar el ferrocarril no se tenía bien claro qué poblaciones había que unir, primando en consecuencia, consideraciones políticas, (impuestos por los grupos dominantes que mayor presión podían ejercer) antes que requerimientos económicos en la decisión del tendido de los rieles.³¹

Finalmente retomamos los dichos de Contreras Carranza cuando expresa que “el ferrocarril resultó un transporte favorable para la gran minería y la ganadería lanar, pero no desplazó a la arriería para la movilización de los productos de la agricultura y la pequeña minería. La campaña de la Peruvian para desaparecer a los arrieros, reduciendo al comienzo (1892-1899) a la mitad sus tarifas, no consiguió sacar a todos del negocio”.³² En tal sentido, considera que el arriaje continuó siendo al menos hasta la segunda década del siglo XX, una competencia en tarifas en los recorridos cortos y las pequeñas cargas. Esta lectura coincide con la que realiza Miller, quien, en su estudio del Peruvian encuentra una caída de los fletes en la sierra central luego de la inauguración del ferrocarril. Sin embargo, un

²⁸ Idem, p. 73.

²⁹ Zegarra, p. 196.

³⁰ No obstante es necesario señalar que en la historia del transporte muchas veces, tanto carreteras como ferrocarriles han retomado antiguos pasos de estas bestias de carga para su construcción

³¹ Considera que la elite de Arequipa, si bien tenía poco que transportar, poseía mayor poder político que los mineros del Cerro de Pasco. La competencia por ganar el mercado boliviano disputado entre el puerto de Buenos Aires, Chile y el sur peruano fue decisivo al momento de iniciar la explotación ferroviaria por el sur.

³² Contreras Carranza, p.75.

aspecto que destaca este autor se refiere al desarrollo industrial: sin los ferrocarriles, la minería y la fundición del cobre en Cerro de Pasco, Morococha y Casapalca, nunca hubiera podido desarrollarse en la forma en que lo hizo. Claro que al ser de capitales extranjeros, restaron recursos a la economía peruana.³³ Si tenemos en cuenta que el tendido de los ferrocarriles se anticipó en buena medida a la demanda como señala Miller, el abaratamiento de costos del transporte generado hizo muy poco para propiciar un crecimiento económico más allá de las áreas por las que atravesaba. **Colombia**, por su parte, cuenta con una superficie de poco más de 1.140.000 km² y una sucesión de zonas montañosas que alternan con valles y llanuras, presentando al igual que Perú una zona amazónica, muy poco poblada, otra andina que cuenta con valles y llanuras y es donde se encuentran las mayores concentraciones poblacionales, en tanto sus costas están bañadas por el Océano Pacífico y el mar Caribe. Los transportes tradicionales, la arriería, mulas, balsas y el barco a vapor hacia finales del siglo XIX, alternaban con las pocas líneas férreas por entonces existentes. Los centros comerciales no se encontraban a orillas de los ríos, por lo que el transporte por medio de bueyes o a lomo de mula continuó teniendo primacía. Entrando en el 1900, vemos al ferrocarril acompañar en un primer tramo al barco a vapor, para pasar luego a tomar la delantera tanto en carga como en pasajeros.³⁴ Sin embargo, este posicionamiento no será realizado en forma única por los rieles, sino que el tendido de carreteras acompañará la entrada del nuevo sistema de transportes que terminará dominando el siglo XX, el automotor. Así se fue integrando el espacio económico regional y es esta “unificación”, como la denomina Londoño Motta, la que agilizará los intercambios y el desplazamiento de personas, entre las diferentes regiones.

Las dificultades que presentaban un territorio montañoso, el clima y las enfermedades que se propagaban en las zonas cálidas poco contribuyeron al tendido de las líneas férreas. La falta de capitales al interior del mercado colombiano, el desconocimiento de la tecnología requerida para poner en marcha el emprendimiento ferroviario requirieron de empresas extranjeras que en el manejo del negocio y de gobiernos que les ofrecieran amplias ventajas para su instalación. Y aún así, según señalan especialistas en el tema, el incumplimiento de los contratos en la construcción de los ferrocarriles parecía estar a la orden del día.

³³ Miller, p.32.

³⁴ Londoño Motta, J. “Navegación a vapor y ferrocarriles en la configuración de un ciclo sistémico de acumulación regional”. Bogotá. Cladhe IV. 2014.

Como observamos en Perú, y tal como aconteció en la mayor parte de los países latinoamericanos, son las reformas liberales de mediados del siglo XIX las que generan un cambio en el escenario político, con fuertes repercusiones en el ámbito económico. En Colombia se producen en medio de inestabilidad política y continuas guerras civiles. La sanción de la Constitución de 1886 organiza el Estado en forma centralizada y posibilita generar un reordenamiento institucional que proporciona en los aspectos monetarios, fiscales y de crédito, el marco necesario para la actividad exportadora.³⁵ Es en ese momento en el cual la actividad ferroviaria tomará un cierto impulso: 236 km de vías férreas en 1885 que pasa en 1898 a 513km. No obstante, hablar de auge ferroviario en este país es referirse a los años de 1920. La crisis del 30 presenciara una red que apenas supera los 2.700 km.

Tal como señala Pradilla Landazabal en su tesis,

*“En Colombia la red ferroviaria presentó fallas significativas en su planeación; no fue diseñada para que hubiera una comunicación directa entre los puertos principales del país las ciudades y los centros de extracción tanto de minerales como de productos agrícolas. Las vías construidas buscaban cumplir con trayectos importantes pero subestimando esa visión expansionista capaz de unir y de tejer como si de una red se tratara, las principales vías de acceso y comunicación. Por esta razón, los trayectos habilitados no cumplían de manera eficiente todos los itinerarios con los que pudo haber contado, sin tener que “echar mano” de otros recursos combinados con el ferrocarril, como carreteras secundarias, caminos, ríos y demás medios para llegar a su destino”.*³⁶

Además del elemento modernizador inherente al tendido férreo, qué otras consideraciones impulsaron a los gobiernos a generar la búsqueda de empresarios interesados en acometer este tipo de emprendimientos?

Si bien lecturas como las de Correa Restrepo ubica el tendido ferroviario en este país dentro del rol que cumple en economías agroexportadoras, es decir, del lugar de cultivo o extracción del mineral a los puertos de salida al exterior, varias medidas contribuyeron a ir

³⁵ Cardozo, C. y Pérez Brignoli, H., p. 41.

³⁶ Pradilla Landazabal, Olga “El ferrocarril de Cúcuta 1876-1960: expresión de unos cambios regionales”. Tesis de Maestría en Historia. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá. 2012.

estructurando ese esquema. Por una parte, las reformas liberales (1847-1854) que introducen la abolición de la esclavitud, los diezmos eclesiásticos, y los resguardos indígenas, la desamortización de las tierras de la iglesia, etc. fueron preparando el terreno para la generación de una economía en manos privadas y en la cual los cultivos de exportación tuvieron un lugar destacado.

Las producciones que participaban del esquema agroexportador, en particular, tabaco (1850-1875), quina (1870-74), caucho (1870-1874), añil (1870-73), y café (1880-1900), presentaron ciclos expansivos en distintos momentos de la segunda mitad del siglo XIX. La exportación del oro y el algodón, con sus períodos de auges y retracciones, se caracterizaban por una mayor fluctuación. No obstante, el oro tendrá, hasta la década de 1890 una significativa presencia.³⁷ En síntesis, diremos que Colombia aún presentando una reducida participación en el comercio de exportación si se la compara con otras economías básicamente agroexportadoras como la argentina, sufrió, aun cuando la escala fuera menor, la misma retracción en el comercio que la conocida por otras economías latinoamericanas cuando los intercambios a nivel mundial se vieron afectados. En el momento en que el capitalismo presentó su primera gran crisis en el período comprendido entre 1873-1893, todos los mercados, pequeños y grandes, sufrieron importantes oscilaciones. Mercados compradores en el continente europeo se retrajeron, en tanto otros países latinoamericanos y asiáticos pasaron a tener más relevancia en el mercado internacional en algunos productos exportables.³⁸ Como señalan Cardozo y Brignoli, “hasta fines de siglo no hay ningún producto exportable en Colombia, que se imponga con claridad, asegurando la posibilidad de un crecimiento económico sostenido”. En consonancia con este aspecto, el crecimiento económico requería del descenso del precio de los fletes de transporte como objetivo prioritario. La relación precio-volumen de los productos a transportar era muy baja, por lo que le precio final aplicado a los fletes en largas distancias resultaba muy alto.

Su primer ferrocarril, realizado con capitales estadounidenses, se comenzó a construir en 1846, en tanto comenzó a funcionar en 1855. Unía el Pacífico con el Atlántico y atravesaba un territorio que luego de la intervención de Estados Unidos dejaría de pertenecer a

³⁷ Cardozo y Brignoli, pp. 40 y 41.

³⁸ Cardozo y Brignoli mencionan el caso del tabaco que de haber conocido una importante expansión en su cultivo en la región antioqueña, pierde importancia en la década del setenta, desplazado por Brasil y Java.

Colombia y pasaría a formar parte de la naciente Panamá. Fue el primer tren interoceánico que se construyó, con una extensión de setenta y siete kilómetros. Junto con el ferrocarril se tendió la línea telegráfica entre Panamá y Colón, que pertenecía a la misma compañía estadounidense.³⁹ La discontinuidad expresada en el tendido de la segunda línea, nos genera interrogantes respecto a cuáles eran los objetivos políticos de esta primera línea y si tras su construcción resulta posible identificar alguna continuidad en las propuestas por parte del gobierno. En principio podríamos arriesgar una hipótesis: no incidieron directamente los intereses de la elite colombiana en la puesta en marcha de este primer intento. Correa muestra en un trabajo de su autoría, como la construcción del ferrocarril de Panamá, que constituyó una de las inversiones más rentables de su momento, se transformó en un reto para la soberanía nacional, al constituirse en un elemento de disputa diplomática, militar y económica.⁴⁰ De hecho, luego de la guerra de los mil días, en 1903, Panamá se separa de Colombia, por lo que el objetivo de ese tendido interoceánico muestra sus verdaderos impulsores. Este ferrocarril no fue concebido como un elemento articulador de la producción local con el comercio mundial, sino que buscó servir a un tránsito de mercancías que excedía ampliamente la producción colombiana. En este sentido el autor mencionado expresa sin ambages que el empresariado extranjero “aprovechó hábilmente un entorno de debilidad institucional para emprender grandes inversiones con pocos riesgos”.

41

El régimen político que surge a posteriori de la Constitución de 1863 define que la Nación solo tenía jurisdicción sobre las iniciativas de “fomento” sobre ríos navegables o vías que atravesaran más de un Estado Soberano; todos los demás eran competencia exclusiva de los gobiernos federales. Esto llevaba a desigualdades regionales ya que los Estados no siempre contaban con los recursos económicos requeridos para el inicio de las obras férreas y con un capital privado limitado. Sin dudas esta organización política actuó como un limitante en las posibilidades de diseñar o pensar un sistema ferroviario integrado.

³⁹ Correa Restrepo, J.S. *The Panama Railroad Company o cómo Colombia perdió una nación*. Colegio de Estudios Superiores de Administración (CESA), Bogotá, 2012.

⁴⁰ Correa Restrepo (2012), p. 45.

⁴¹ Idem, p. 33.

El segundo ferrocarril es de 1865, el Ferrocarril de Bolívar, realizado por capitales ingleses, tenía su domicilio social en Londres. Recibieron del estado colombiano exenciones y otros beneficios, entre los que se cuenta la entrega a esa empresa de cincuenta mil hectáreas de tierras baldías a perpetuidad. El beneficio que obtenía el gobierno nacional era el de transportar gratis correos, tropas oficiales, los empleados en comisión y los inmigrantes. El logro de este corto ferrocarril (de tan solo 23 kilómetros) radicó en que vinculó a Barranquilla sobre el río Magdalena, con un puerto en la costa. Como consecuencia, Barranquilla se convirtió en el principal puerto del país, a donde llegaba la mayor parte de los productos que venían del interior y se dirigían al mercado mundial. Desde allí salió, en 1903 el 67% del café que iba al mercado de Nueva York. En 1930 fue comprado por el gobierno a la Bolivar Railway Co & Ltd., como señalamos, con domicilio en Londres y en 1941 prácticamente desapareció al generarse canales que permitían la entrada de buques de mayor calado hacia el puerto de Barranquilla y la construcción de una carretera que llevaba al puerto, tornando inútil el transporte de mercancías que hasta entonces garantizaba el ferrocarril. Esta situación se observa en el cuadro presentado más abajo.

Entre 1869- 1887 se construye el ferrocarril de Cúcuta al Puerto Villamizar, vía construida por empresarios nacionales que en el tiempo establecido por contrato pusieron en funcionamiento la línea. Se critica al gobierno que haya realizado emisiones de bonos de deuda para su financiación, además de garantizar los rendimientos del capital de la empresa, considerándose que en definitiva se terminó fortaleciendo el negocio especulativo antes que el de la construcción. Este sistema férreo permitió a la elite económica y política de la región, “una comunicación eficaz y de bajo costo para movilizar el principal producto agrícola de exportación de esa época, el café”.⁴² El proyecto originario incluía un tendido hacia el sur, el que sufrió más inconvenientes ante las dificultades para obtener financiación. Por otra parte, esta línea tuvo que enfrentar la competencia de la carretera que desviaba parte de la carga que se podía transportar por ferrocarril. De todos modos, la vida de esta línea fue muy corta, el ferrocarril no se concluyó y en 1936 se suspendió definitivamente.

⁴² Correa Restrepo, J.S. “Café y transporte en Colombia: el ferrocarril de Cúcuta”, *Revista de Economía Institucional*. Vol.15, n°29, segundo semestre 2013, p.227-251.

El Ferrocarril del Pacífico se inicia en 1872 y entre esa fecha y 1907 ocho contratistas lograron construir cincuenta y cinco kilómetros, un promedio de 1,9 kilómetros por año, según menciona Correa Restrepo. El incumplimiento de los contratos, el enriquecimiento de los concesionarios gracias a las “dativas” que le ofrecía el gobierno colombiano contribuyó a que cada kilómetro de vía tuviera un muy alto costo. Las obras finalizaron finalmente en 1914, con lo cual ciudades como Cali se transformó en el principal centro urbano y económico de la región y Buenaventura el principal puerto del país. Si bien este puerto exportaba en gran medida café, la región atravesada por el ferrocarril se dedicó exitosamente al cultivo de la caña de azúcar, con lo cual las clases dominantes locales se fortalecieron.

Para la realización de estas obras ferroviarias, teniendo en cuenta lo señalado al inicio, la falta de capitales propios por parte del Estado colombiano, se otorgaron garantías de 7% sobre capital y un privilegio de explotación de 60 años, así como exenciones de tributos y uso privilegiado de extensos terrenos.⁴³ En el caso del ferrocarril del Cauca, luego de cinco años sin comenzar los trabajos, la concesión caducó. Situaciones similares se observan en otros proyectos férreos, en los cuales el gobierno colombiano muchas veces adelantó pagos a los concesionarios sin que finalmente se realizaran los trabajos contratados. Correa señala que los excesos en la utilización de las precarias finanzas públicas en los que incurrió reiteradas veces el estado colombiano en el siglo XIX “muestra la debilidad del Estado para negociar en condiciones favorables (...) todo ello ejemplo de la incapacidad de hacer valer sus derechos frente a un dudoso capital internacional”.⁴⁴

Cuando el Ferrocarril de Antioquia se terminó permitió interconectar a Medellín con territorios circundantes y logró comunicar a Medellín con los ríos Cauca y Magdalena, lo cual no solo amplió el mercado regional y la industrialización, sino que propició la expansión de la exportación de café, producto que por ese medio pudo llegar al Pacífico, y ser conducido al mercado mundial.⁴⁵

⁴³ Correa Restrepo, J. “Modelos de contratación férrea en Colombia: el ferrocarril del Cauca en el siglo XIX”. Bogotá, CLADHE IV, 2014.

⁴⁴ Idem, p. 11.

⁴⁵ Correa Restrepo, J.S. *Ferrocarriles y tranvías en Antioquia*, Colegio de Estudios Superiores de Administración (cesa), Bogotá, 2012, 2.ª ed.

Finalizada la llamada “Guerra de los mil días”, en 1903, existe acuerdo en señalar el crecimiento sostenido de la economía colombiana. El crecimiento de las exportaciones, en primer lugar del café, la obtención de préstamos del exterior, el avance de la infraestructura de transporte y una industrialización sustitutiva de importaciones marcan el logro de sostener por casi treinta años un crecimiento del PBI del 2,07%, mantenido con dificultades aún durante la Gran Depresión, cuando el porcentaje cayó durante dos años para recomponerse a partir de 1932.⁴⁶.

A partir de 1922 Colombia recibió una indemnización de Estados Unidos por la pérdida de Panamá, de 25 millones de dólares, que junto a préstamos obtenidos del extranjero y el aumento de los precios internacionales del café, posibilitó el ingreso del país al mercado financiero. Los capitales así obtenidos posibilitaron que el gobierno destinara un mayor porcentaje de sus ingresos a impulsar la infraestructura del transporte, y especialmente a la realización de ferrocarriles.

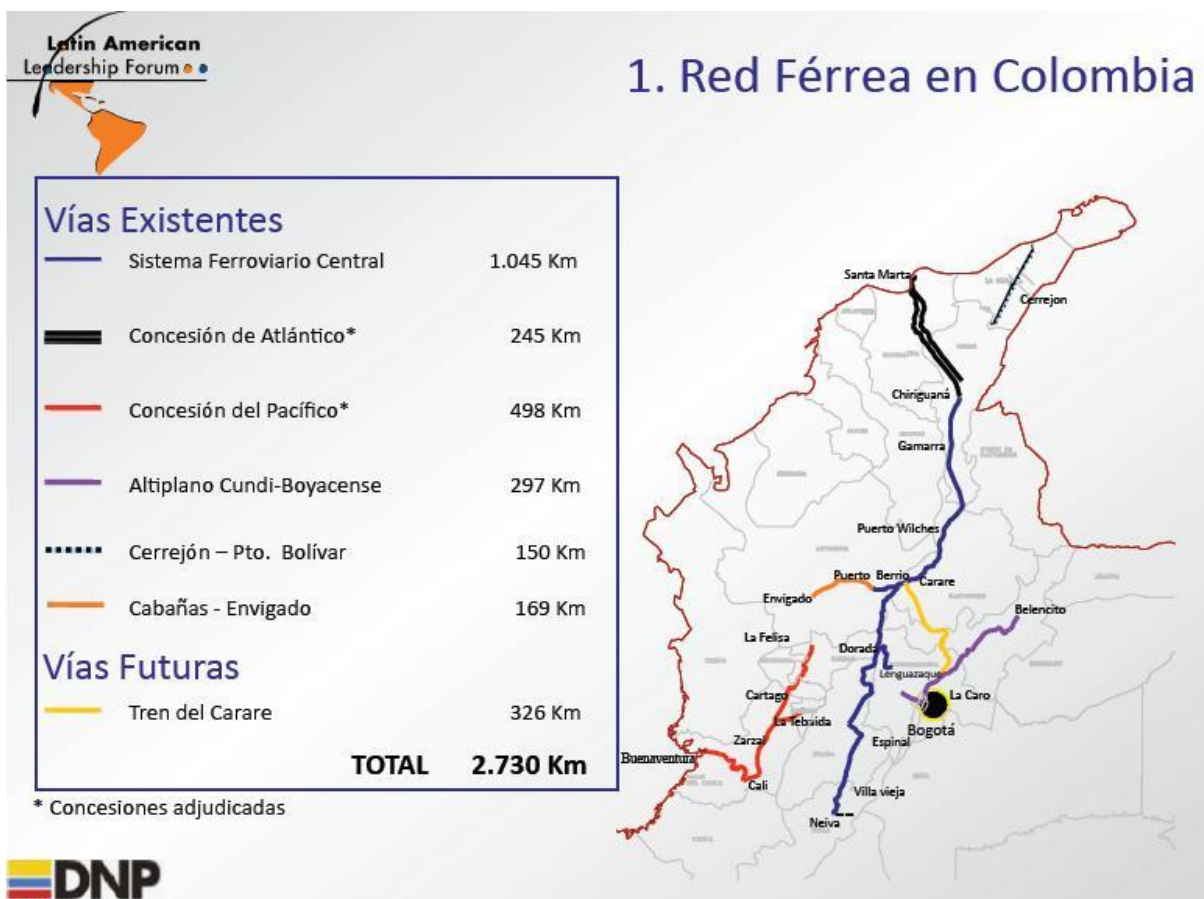
Como señalan Meisel, Ramirez y Jaramillo, “Durante este período la inversión en ferrocarriles aumentó un promedio de 20% cada año, y representó cerca del 7% del PIB, esto se vio reflejado en que la longitud de las vías férreas se incrementó de 1.500 kilómetros en 1923 a casi 2.600 kilómetros en 1929”. En la década del treinta la expansión ferroviaria se detuvo y el gobierno modificó su política en el sector transportes. Como en la mayor parte de los países de América Latina, los ferrocarriles fueron siendo desplazados por el automóvil y los rieles por las carreteras.

La segunda guerra presentó para Colombia las mismas dificultades que para el resto de los países de América Latina, en cuanto a las restricciones a las importaciones, la falta de capitales, en definitiva los problemas fiscales repercutieron en la caída de las inversiones en ferrocarriles. Mencionan estos autores que entre 1930 y 1950 se construyeron menos de 700 km de vías férreas.

En 1954 el gobierno colombiano crea la empresa de Ferrocarriles Nacionales de Colombia, la cual asumió el control de los ferrocarriles oficiales. Se compraron las líneas férreas que aún estaban bajo control de los gobiernos departamentales, buscando de este modo unificar

⁴⁶ Meisel, Ramírez y Jaramillo (2014)

operación, costos y tarifas.⁴⁷ Los sucesivos gobiernos continuaron trabajando en el armado del sistema, por lo que se considera que hacia 1963 se contaba con una red nacional integrada de 3404km de longitud. Sin embargo, a esa altura el ferrocarril ya no era competitivo como medio de transporte. El transporte por carretera y el fluvial por el río Magdalena eran quienes realizaban el transporte de los productos de alto y bajo valor.



	1885	1890	1920	1930	1940	1950
Antioquia	38	48	242	320	337	339
Barranquilla	28	28	28	28	29	
Caldas			31	117	118	125
Cartagena			105	105	105	105
Norte 1			20	109	117	117
Norte 2			62	221	269	254
Cucuta	54	55	72	100	68	63
Cundinamarca	40	40	55	75	215	200
Girardot	31	31	132	325	368	399

⁴⁷ Correa R. Juan Santiago, p. 159.

<i>La Dorada</i>	15	29	111	111	111	113
<i>Magdalena</i>			159	187	193	153
<i>Nariño</i>				95	107	111
<i>Nordeste</i>				253	253	293
<i>Pacífico</i>	38	52	233	730	730	
<i>Tolima</i>			65			
<i>Sabana</i>		40				
<i>Sur</i>			35			

Fuente: Tomado de Meisel, Adolfo y otros “Muy tarde pero rentables: los ferrocarriles de Colombia...”.

Por lo desarrollado por los distintos estudiosos consultados, podemos concluir que los ferrocarriles en Colombia, con todas las dificultades inherentes a su tendido, respondieron a la demanda, favorecieron el surgimiento de poblados y generaron significativos cambios socioeconómicos. La economía creció a partir de las exportaciones de café en el siglo XX (y el mantenimiento de buenos precios internacionales) por lo que asistimos a la presencia de cuatro ferrocarriles que servían al traslado de ese producto hacia el mercado internacional, los llamados ferrocarriles cafeteros: Antioquía, Pacífico, La dorada y Caldas.

En la actualidad, de los 3468 km de extensión, un tercio está en operaciones y de acuerdo a lo señalado por Correa, solo las que transportan carbón parecen tener en manejo adecuado, “en tanto el resto operan con locomotoras viejas, de baja potencia y con una deficiente capacidad de carga”.⁴⁸

Algunas conclusiones.

Los dos casos ponen en evidencia el interés temprano de los sectores gobernantes por acceder a los beneficios de la modernización que venía con los ferrocarriles. Estados nacionales en pleno proceso de formación, con instituciones y normativas frágiles, atravesados por conflictos civiles permanentemente renovados, se esforzaron por ofrecer condiciones y garantías para despertar el interés de productores locales e inversores extranjeros sobre el nuevo sistema en el convencimiento de que las ventajas a futuro superarían todos los quebrantos del presente.

“Todo ferrocarril es bueno”, parece expresar el optimismo que impulsa las construcciones antes de mediados del siglo, cuando todavía una parte importante de Europa no había sido

⁴⁸ Correa, p. 164.

alcanzada por la revolución del transporte y las economías ubicadas sobre el Pacífico gozaban de los efectos bienhechores de los recursos generados por la explotación del oro californiano y los primeros embates de la división internacional del trabajo. El guano del Perú y la minería del oro en Colombia fueron los caminos hacia la integración con el mundo. En pocas décadas cuando el auge del guano cede ante el avance de los fertilizantes industriales, y el oro aún cuando su demanda ofrece pocas variaciones, no alcanza para sostener la creciente demanda de capital para asegurar la expansión del transporte ambas economías entran un cuello de botella que no permite avanzar y amenaza lo establecido. La euforia constructora se ve afectada por las fluctuaciones cíclicas de la economía interna determinada por falta de recursos materiales y humanos, y los efectos internacionales sobre ella, que obligan a diversificar la oferta de productos exportables para sortear las caídas crónicas de los ingresos. La urgencia es el factor que condiciona los proyectos de alto costo que no siempre llegan a completarse. De allí lo variado y desintegrado del panorama ferroviario que busca dar respuesta a condiciones económicas diversas y en tiempos cortos, en una geografía compleja que conjuga montañas, valles, selvas y costas.

Uno de los aspectos más interesantes de los casos trabajados, es que dan por tierra con algunas ideas muy difundidas sobre las economías latinoamericanas. En primer lugar la afirmación acerca de que el avance ferroviario del siglo XIX estuvo vinculado estrechamente a la expansión exportadora, es decir vinculado al crecimiento del mercado externo. Los dos casos muestran que la toma de decisiones en torno a la construcción de líneas férreas responde a motivaciones diversas y muy complejas, relacionadas con las condiciones específicas del ordenamiento social y de los intereses predominantes en cada caso. Los ejemplos trabajados muestran esa diversidad de situaciones; por citar alguno los intereses estratégicos estadounidenses que en Panamá dan en la conformación del primer tren interoceánico y se vinculan con un objetivo de largo plazo que mueve capitales de magnitud tras un proyecto claro; en contraste la presión de los productores laneros del sur del Perú que buscan una salida a su producción en el mercado interno tras el desastre de la Guerra del Pacífico.

De allí que resulte difícil encontrar un sistema planeado racionalmente, y contemplar algún nivel de integración nacional que haya permitido estructurar un esquema eficiente de

transportes internos. La fuerte presencia de oligarquías regionales y la menor incidencia de la demanda internacional en los dos, genera por un lado una gran flexibilidad en la puesta en funcionamiento de un sector promisorio en detrimento de otro que ha perdido rentabilidad (de la minería a la agricultura tropical, de guano a la lana) respecto de los países altamente especializados en su producción. Pero a la vez y a diferencia de aquellos, en el tema que nos interesa las consecuencias son la escasa magnitud del esquema ferroviario, la precariedad y la lentitud en su desarrollo, sumado a la falta de integración del territorio. Demás está remarcar que es una fuente de negocios que alimentan la especulación y el desequilibrio fiscal permanente en la medida en que los ciclos de expansión y abandono se suceden.

Otro elemento que ha quedado fijado en el imaginario colectivo es la fórmula definida y permanente que acopla capital externo y desarrollo ferroviario, posiblemente real en las economías más integradas al contexto económico mundial decimonónico. El trabajo recorre las líneas de una relación inestable en este plano donde los distintos actores: inversores externos, inversores nacionales, representantes del estado, negociadores, cambian de lugar y de estrategia de acuerdo a las condiciones imperantes, determinadas por los excedentes de capital en busca de altas rentabilidades y de arcas fiscales necesitadas de auxilio. En este plano tampoco los pases de mano del sector privado al público y viceversa responden a alguna previsión formulada con un objetivo específicamente referido a la mejora del transporte.

La cuestión de los transportes analizada en el trabajo es parte de un problema estructural de las economías latinoamericanas que más allá de las riquezas potenciales, tienen como rasgo común la escasa autonomía de la política económica.

Bibliografía

- Bulmer Thomas, Víctor, *La historia económica de la América Latina desde la independencia. México. Fondo de Cultura Económica*, 1998.
- Cardoso, Ciro y Pérez Brignoli, Héctor, *Historia Económica de América Latina*, Barcelona, Editorial Crítica, 1981.
- Contreras Carranza, Carlos, “La economía del transporte en el Perú, 1800-1914”, Pontificia Universidad Católica del Perú, *Apuntes 66*, primer semestre 2010: páginas 59-81, 2010, Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico. Perú.
- Correa Restrepo, J.S. *The Panama Railroad Company o cómo Colombia perdió una nación*. Colegio de Estudios Superiores de Administración (CESA), Bogotá, 2012.
- “Modelos de contratación férrea en Colombia: el ferrocarril del Cauca en el siglo XIX”. Bogotá, CLADHE IV, 2014.
- “Colombia”, en Sandra Kuntz Ficker, *La expansión ferroviaria en América Latina*. El Colegio de México, pp. 137 a 167.
- Londoño Motta, J. “Navegación a vapor y ferrocarriles en la configuración de un ciclo sistémico de acumulación regional”. Bogotá. Cladhe IV. 2014.
- Meisel, Adolfo y otros “Muy tarde pero rentables: Los Ferrocarriles de Colombia durante el periodo 1920-1950”. *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, Centro de Estudios Económicos Regionales (CEER). Cartagena.
- Miller, Rory, “Los ferrocarriles y el desarrollo económico en el Perú Central”, en *Empresas británicas, economía y política en el Perú (1850-1934)*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 2011
- Pradilla Landazabal, Olga “El ferrocarril de Cúcuta 1876-1960: expresión de unos cambios regionales”. Tesis de Maestría en Historia. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá. 2012.
- Sanz Fernández, Jesús, (coordinador) *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*. Fundación de los ferrocarriles españoles, Madrid, 1998.
- Zegarra, Luis Felipe, “Perú”, en Sandra Kuntz Ficker, *La expansión ferroviaria en América Latina*, México, El Colegio de México, 2015.