

LA CONCESIÓN DE LOS FERROCARRILES EN EL PERÚ EN EL PERIODO 1826-1879

THE CONCESSION OF RAILROADS IN PERU IN THE PERIOD 1826-1879

A CONCESSÃO DOS CAMINHOS-DE-FERRO NO PERU NO PERÍODO DE 1826 A 1879

Alberto Retamozo Linares

Universidad Nacional Mayor de San Marcos

Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-7754-7440>

jretamozol@unmsm.edu.pe

Resumen

En el siglo XIX, la construcción de ferrocarriles en Perú se asoció al progreso y al bienestar general, impulsada por la explotación del guano y la participación del sector privado a través de concesiones. Sin embargo, este proceso estuvo marcado por un gasto desordenado, la falta de planificación y control, y conductas contrarias a la legalidad. Cuando Manuel Pardo asumió la presidencia en 1872, constató que la política ferrocarrilera había sido un fracaso, dejando a la Hacienda Pública sin recursos. A pesar de ello, los gobiernos posteriores continuaron con esta política, promulgando leyes, haciendo estudios y otorgando concesiones a contratistas como Enrique Meiggs. La forma en que se manejaron las concesiones, los beneficios para los proponentes y las conductas corruptas llevaron al fracaso del proyecto ferrocarrilero y contribuyeron al ocaso nacional. En resumen, la idea del progreso a través de los ferrocarriles se vio frustrada por la falta de planificación, el desorden financiero y la corrupción en el proceso de construcción de las vías férreas.

Palabras clave: concesiones, infraestructura de transporte, historia del derecho peruano, inversión pública.



Abstract

In 19th century, the construction of railroads in Peru was associated with progress and general welfare, driven by the exploitation of guano and the participation of the private sector through concessions. However, this process was marked by disorderly spending, lack of planning and control, and unlawful conduct. When Manuel Pardo assumed the presidency in 1872, he found that the railroad policy had been a failure, leaving the Treasury without resources. In spite of this, subsequent governments continued with this policy, enacting laws, carrying out studies and granting concessions to contractors such as Enrique Meiggs. The way in which the concessions were handled, the benefits for the proponents and the corrupt behavior led to the failure of the railroad project and the national decline. In short, the idea of progress through the railroads was frustrated by the lack of planning, financial disorder and corruption in the railroad construction process.

Keywords: concessions, transportation infrastructure, history of peruvian law, public investment.

Resumo

No século XIX, a construção de caminhos-de-ferro no Peru foi associada ao progresso e ao bem-estar geral, impulsionada pela exploração do guano e pela participação do sector privado através de concessões. No entanto, este processo foi marcado por gastos desordenados, falta de planeamento e controlo e condutas ilegais. Quando Manuel Pardo assumiu a presidência, em 1872, constatou que a política ferroviária havia sido um fracasso, deixando o Tesouro sem recursos. Apesar disso, os governos seguintes continuaram com esta política, promulgando leis, efectuando estudos e concedendo concessões a empreiteiros como Enrique Meiggs. A forma como as concessões foram feitas, os benefícios para os proponentes e o comportamento corrupto levaram ao fracasso do projeto ferroviário e ao declínio nacional. Em suma, a ideia de progresso através dos caminhos-de-ferro foi frustrada pela falta de planeamento, pela desordem financeira e pela corrupção no processo de construção dos caminhos-de-ferro.

Palavras-chave: concessões, infra-estruturas de transporte, história do direito peruano, investimento público.

1. Introducción

El 21 de septiembre de 1872, al poco tiempo de haber asumido la presidencia de la República, el presidente Manuel Pardo pronunció un mensaje dramático ante el Congreso de la República peruano. En aquella fecha, demostrando desconocimiento del problema, a pesar de haber sido actor importante en los años previos, el mandatario describía la grave crisis económica en la que su administración había recibido el país, precisando que la tesis del expresidente José Balta, de guano por ferrocarriles, había llevado a comprometer dicha renta por los próximos años, generando un grave déficit presupuestal, por cuanto estaba «totalmente afecto al servicio de la deuda externa y demás créditos que gravan sobre él y absorbido por esas obligaciones»¹. A pesar de esta crítica situación, asumió el deber de concluir los ferrocarriles comprometidos y en ejecución, siendo este, quizás, un error fundamental porque esa decisión absorbió los pocos recursos del Estado, así como la atención del gobernante, en un momento en que se procesaba la que sería la más grave crisis del sistema capitalista de la época².

Desde esta perspectiva, el gasto en ferrocarriles habría desfinanciado el presupuesto e impulsado, a la vez, otras acciones del Congreso y del Poder Ejecutivo, como fueron las que se adoptaron especialmente frente al salitre, las que se iniciaron con la creación del Estanco del Salitre, pasando luego a la expropiación y finalizando en la adquisición de la salitrera El Toco, ubicada al norte de Antofagasta (en aquel tiempo, territorio boliviano), y de la concesión que tenía la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, que actuaba en dicha zona con el respaldo del Gobierno chileno al amparo del Tratado suscrito entre Bolivia y Chile en 1874.

Pero la errática actuación gubernamental no solo fue un hacer, sino también un dejar de hacer, exteriorizada en la negativa presidencial de comprar los buques blindados que Miguel Grau y otros pedían ante la adquisición

1 «Mensaje del Presidente Constitucional del Perú, Manuel Pardo y Lavalle, al Congreso Nacional, el 21 de setiembre de 1872», Congreso de la República, Oficina de Participación Ciudadana (s. f.), 2. https://www.congreso.gob.pe/participacion/museo/congreso/mensajes/mensaje_nacion_congreso_21_setiembre_1872

2 Jorge Basadre, *Historia de la República del Perú 1822-1933*, 7.ª ed., cap. XII, t. V (Lima: Editorial Universitaria, 1983). Ver también Erik Hosbawn, *La era del Imperio, 1875-1914*, 3.ª ed. (Buenos Aires: Crítica, 2003), cap. 2; Carlos Marichal, *Nueva historia de las grandes crisis financieras. Una perspectiva global, 1873-2008* (Buenos Aires: Debate 2010), cap. 1.

en 1872, por parte del Gobierno chileno, de los navíos blindados Cochrane y Blanco Encalada³.

Estando a lo expuesto, es muy probable que el excesivo gasto público en ferrocarriles haya sido uno de los factores que explican la derrota peruana en la Guerra del Salitre de 1879, por lo que, desde una perspectiva socio-jurídica, surgen interrogantes respecto al imaginario que impulsó su construcción, su significado y utilidad, los actos ilegales que se configuraron en el proceso a través de la actuación de los funcionarios públicos y contratistas, así como el marco legal y la forma contractual que se adoptó para su ejecución, y la cantidad de ferrocarriles que se construyeron en el Perú en aquel periodo.

2. La idea de progreso

Comencemos por la construcción de la subjetividad colectiva, el imaginario que se generó en aquellos años, donde destaca la asociación entre la idea de progreso y ferrocarriles, lo cual no es ajeno a la época, menos en esta parte del mundo donde existían estados y sociedades que buscaban incorporarse a la modernidad de Occidente.

Cuando se hace referencia a las ideas que gobiernan al mundo o que influyen decisivamente en el devenir histórico de las sociedades, surgen, por un lado, aquellas que «expresan aspiraciones humanas y cuya realización depende de la voluntad humana, como por ejemplo la libertad, la tolerancia, la igualdad de oportunidades»⁴; y, por el otro, aquellas que pueden constituirse en orientadoras de la conducta de todos los involucrados, que no dependen de la voluntad de alguno de ellos, tales como las ideas del destino, la providencia y la idea de progreso.

Entendida de esta forma, la idea de progreso pertenece a la mentalidad social, al pensamiento colectivo que responde a un periodo histórico determinado, por cuanto cada época configura la suya⁵, así como su imaginario

3 Basadre, *Historia de la República del Perú...*, t. VI.

4 John Bury, *La idea del progreso*, trad. Elías Díaz y Julio Rodríguez Aramberrí (Madrid: Alianza Editorial, 2009), 13.

5 Para mejor entendimiento, consultar las obras de Emilio Durkheim, *Sociología y Filosofía* y también *La División del trabajo social*.

social⁶, a efectos de conseguir el bienestar general o grupal en sociedad, vieja idea aristotélica que la modernidad supo incorporar.

En el desenvolvimiento de esta idea de progreso, que podría ubicarse en los albores de la modernidad, destacan los procesos ideológicos y económicos por los que transitó Occidente durante el Renacimiento y la Ilustración, por un lado, y, por el otro, el desarrollo del mercantilismo y del subsiguiente capitalismo industrial producto de sus dos revoluciones producidas en los siglos XVIII y XIX. En este periodo, la idea del progreso se instaló como evolución de menos a más, tomando la referencia darwiniana, y el posterior positivismo comtiano plasmado en el texto de Auguste Comte, *Principios de Filosofía Positiva*.

En este contexto, la Revolución industrial que se inició en 1780 condujo al abaratamiento de la producción y a la ampliación del mercado, el que dejaba de ser local para convertirse en mundial. El algodón y los telares ingleses serían parte importante del proceso en el que los países recientemente independizados de América Latina pasaron a depender de las importaciones inglesas, país que era la vanguardia de la acotada revolución.

Como factor concatenado, la ampliación de la producción impulsó, simultáneamente, la generación de nuevos factores de producción, en particular en la energía, iniciándose con la producción del carbón en Inglaterra, lo que a su vez condujo a la invención del ferrocarril. La amplia capacidad industrial inglesa y la necesidad de circulación de las mercancías fueron las que impulsaron la invención de este medio de transporte que transformó y amplió la producción y el intercambio, acelerando el proceso de acumulación de capital. A decir de Eric Hosbawn, «ninguna de las innovaciones de la Revolución industrial encendería las imaginaciones como el ferrocarril»⁷.

En este orden, la idea de progreso se objetivó en cosas. La máquina a vapor, los telares, el trabajo urbano asalariado, el tráfico mercantil, las grandes naves de transporte y de guerra, el armamento y el ferrocarril pasaron a ser los signos de la época, el progreso. El cambio se había producido y nada volvería a ser igual para todos los países del mundo.

El Perú no fue ajeno a este proceso. La visión de progreso se configuró en dos momentos o dimensiones. El primero fue de índole político, quedando

6 De forma complementaria, ver la obra de Alexander Cano Vargas, *De la historia de las mentalidades a la historia de los imaginarios sociales*.

7 Eric Hosbawn, *La era de la Revolución 1789-1848* (Barcelona: Crítica, 2017), 52.

plasmado en los distintos documentos constitucionales; el segundo, económico, que surgió luego del inicio de la explotación a escala del guano, siendo este último el que utilizaremos a efectos de la presente investigación, para lo que se recurrirá a un texto de Manuel Pardo y a un proyecto de ley de Luis Benjamín Cisneros.

En 1862, Manuel Pardo publicó el libro *Estudios sobre la provincia de Jauja*⁸, el cual contenía sus reflexiones sobre dicha zona del país y su relación con la capital de la República, y en particular de la conexión entre Jauja y Lima, tema que no le era ajeno, ya que, como se detallará luego, formó parte de la comisión creada por el Gobierno para evaluar la construcción de dicha vía férrea; obra en la que comenzaba criticando la cultura política nacional, brindando, a la vez, su visión de progreso, donde el ferrocarril tenía un rol relevante.

Felizmente el movimiento general del mundo nos ha hecho marchar á pesar de nuestros gobiernos y de nosotros mismos por el sendero ancho, para el que quiere, para nosotros difícil y tortuoso de la civilizacion; y hemos dado en él muchos pasos, pero pasos automáticos, perdónesenos la expresion, porque ni hemos tenido la intencion de darlos y aunque parezca mucho decir, ni tenemos la conciencia de haberlos dado: tan ajena de ello ha estado nuestra voluntad⁹. [sic]

Para Pardo y Lavalle, la superación de esta etapa de dinámica automática, sin proyecto, se había logrado debido a la articulación del país al comercio internacional, que era, a esa fecha, el único agente de progreso, en especial desde el descubrimiento del uso comercial del guano, que, según él, en los últimos 15 años, es decir desde 1845, había dejado 150 millones de soles al fisco. Posteriormente, llegó a la conclusión de que no se habían hecho buenas inversiones y agregó lo siguiente:

...el remedio no es abatirse ni desalentarse; no porque hayamos perdido el tiempo que ha pasado debemos perder también el que nos queda de huano: no por haber derrochado caudales ingentes, debemos concretarnos á lamentar su pérdida y dejar convertirse en humo los caudales que en ese momento nos están lloviendo del cielo. (...) salvemos algo del naufragio: salvemos tres o cuatro millones siquiera del temporal deshecho que corremos, y con tres o cuatro millones solamente cada

8 Manuel Pardo, *Estudios sobre la provincia de Jauja* (Lima: Imprenta de la Época, 1862). <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/190723>

9 Pardo y Lavalle, *Estudios sobre la provincia de Jauja*, 4 y 5.

año durante un solo decenio, podría responderse de la prosperidad eterna del Perú¹⁰. [sic]

Este gasto debía hacerse en la construcción de grandes líneas de camino, planteando la necesidad de construir tres grandes arterias de ferrocarriles que unan la costa a los departamentos, pudiendo ser una Chala-Cuzco; la otra, algún punto del océano Pacífico con Cajamarca; y la tercera, la que una Junín con Lima¹¹. En esta visión, que caló en los años venideros, se veía al país como exportador, estando ausente la generación del mercado interno, la que sí estuvo presente en la concesión del ferrocarril Lima-Callao, que se concretó algunos años antes de la publicación.

La otra visión de progreso provino de Luis Benjamín Cisneros, quien en 1868 presentó al Congreso de la República, en vísperas del auge ferrocarrilero, un proyecto de ley sobre la construcción de estos en el Perú¹², propuesta en la que establecía algunas pautas y reglas que se debían seguir previamente a su ejecución, por lo que además de ser económica, su visión era jurídico-administrativa. Así, indicó que era necesario, previamente, efectuar estudios de mercado, así como geográficos:

...dictar reglas precisas y eficaces para recopilar datos, hacer estudios, formar trazos, celebrar contratos, vigilar su cumplimiento y reglamentar la administración de los ferro-carriles establecidos y que hayan de establecer (...) Solicitar, recibir, reunir y estudiar todos los datos relativos al comercio que existe entre las regiones para cuyo servicio se crea útil la construcción de un ferrocarril, así como los relativos a la topografía de los lugares por donde se juzgue que debe atravesar la línea¹³. [sic]

La ruta que debían seguir estos ferrocarriles, según Cisneros, era «de la costa al interior del país»¹⁴, y uno que fuera desde Lambayeque a Arica, con la que se integraría toda la costa y se conectaría a la sierra. El objetivo de esta propuesta no era solo extraer productos desde el interior del país, sino

10 Pardo y Lavalle, *Estudios sobre la provincia de Jauja*, 6.

11 Pardo y Lavalle, *Estudios sobre la provincia de Jauja*.

12 Luis Benjamín Cisneros, *Obras completas*, t. III: Política-Finanzas-Obras Públicas-Instrucción (Lima: Librería e Imprenta Gil, 1939).

13 Cisneros, *Obras completas*, 143.

14 Cisneros, *Obras completas*, 143.

integrar las economías de la costa con la sierra y selva; ruta a la que se le agregaban Pacasmayo-Cajamarca, Santa-Huaraz, Lima-Junín, Chala-Cusco, Arequipa-Cusco, las que tendrían distintas ramificaciones.

Para la ejecución del proyecto, Cisneros planteaba la creación de una comisión central de ferrocarriles, que se encargaría de recabar toda la información, formular las bases y otras, «no pudiendo el Gobierno celebrar ningún contrato para la construcción de ferrocarriles sino con arreglo a estas prescripciones»¹⁵.

Ambas propuestas modernizadoras, formuladas en la época del auge exportador y acumulación de riquezas en el país, se caracterizaron por trascender la improvisación y la ausencia de proyectos, y por contener una visión integral del Perú. Uno llegaría a ser presidente, mientras que el otro fue asesor del presidente Balta, ministro y parlamentario, desempeñando un papel destacado en los gobiernos de ambos. Los datos que se exponen a continuación permitirán apreciar si sus propuestas lograron materializarse.

3. Antecedentes: El ferrocarril Lima-Callao

La historia documental está recopilada en los textos que Enrique Meiggs mandó a preparar en 1871¹⁶, habiendo sido reimpresos y ampliados en 1876¹⁷. De su lectura se pueden extraer valiosos datos, como la fecha de inicio de la fiebre ferrocarrilera, la cantidad de ferrocarriles, la inversión efectuada, los documentos que se emitieron y la modalidad contractual.

Tal como se ha expuesto, en el Perú no se teorizó sobre los ferrocarriles, sino que se asumieron como necesidad para reducir los costos económicos del transporte. La preocupación por ellos comenzó con el inicio de la República, en 1826, en un escenario en el que el país carecía de capacidad económica para ejecutar alguna obra de envergadura debido a la falencia que padecía la caja fiscal por las decisiones del general San Martín, como la expulsión de los comerciantes peninsulares y la supresión del tributo indígena. A esto se agregó

15 Cisneros, *Obras completas*, 144.

16 Enrique Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú. Colección de leyes, decretos, contratos y demás documentos relativos a los ferrocarriles del Perú*, vol. I (Lima: Imprenta del Estado, 1871).

17 Enrique Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú. Colección de leyes, decretos, contratos y demás documentos*, 1.ª reimp., vol. I (Lima: Imprenta del Estado, 1876).

el desorden que acompañó a la República hasta 1845, por lo que, entre 1821 y ese año, era casi imposible pensar en el mediano y largo plazo.

Sin embargo, a pesar de las limitaciones, la historia se inició con la aspiración de Simón Bolívar de construir un ferrocarril entre el Callao y Lima. El 13 de mayo de 1826, dispuso que el Ministerio de Hacienda publicara en el diario oficial *El Peruano* la convocatoria pública a presentar propuestas para la construcción de dicha obra.

En la convocatoria se indicaba que esta se originaba en el hecho de que se había recibido la propuesta de los señores Juan Begg y Francisco Quirós, estableciéndose en ella, además, el procedimiento a seguir: los interesados podían presentar sus propuestas dentro de los ocho días de publicada la convocatoria, las cuales debían estar cerradas y ser presentadas ante el Ministerio de Hacienda, el convocante. Durante este plazo, los señores Begg y Quirós estaban habilitados para efectuar a su propuesta las modificaciones que estimaran conveniente. Posteriormente, el día veinte de dicho mes, se produjo la evaluación y aceptación de la propuesta de Francisco Quirós y sus socios.

En este orden, el 23 de mayo de 1826 se suscribió el primer contrato para la construcción del «camino de fierro del Callao a Lima»¹⁸, con un plazo de construcción de 18 meses, y se obligaba a distribuir la cuarta parte de las acciones entre «los hijos del país»¹⁹, y a contratar como empleados y otros a los «hijos del Perú»²⁰, lo que significaba no contratar extranjeros²¹; sin embargo, este contrato no llegó a ejecutarse.

Algunos años más tarde, en 1833, se volvió a tratar el tema del ferrocarril Lima-Callao, para lo que se efectuó la respectiva convocatoria pública. Habiendo sido declarada ganadora la propuesta que presentó Tomás Gill, se aprobó el contrato el 20 de marzo de 1834, bajo el gobierno del presidente Luis José Orbegoso, destacando el considerando 4 que establecía: «Que el comercio debe reportar grandes ventajas de la construcción de un camino fácil, cómodo y económico entre el puerto y la capital»²². Lo que planteaba esta visión era la integración de mercados próximos en un mismo espacio geográfico, una perspectiva que cambió en los siguientes contratos.

18 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, 1.ª reimp., vol. I, 357.

19 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, 1.ª reimp., vol. I, 358.

20 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, 1.ª reimp., vol. I, 358.

21 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, 1.ª reimp., vol. I, 358.

22 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, 1.ª reimp., vol. I, 358.

Pero el contrato de Gill tuvo poco tiempo de vigencia, ya que cayó víctima de la anarquía por la que atravesaba el país. Así, mediante decreto de fecha 26 de febrero de 1835, el presidente Felipe Santiago Salaverry dejó sin efecto el contrato suscrito por la anterior gestión. Los argumentos del decreto eran de tipo premoderno en relación con el de Orbegoso, por cuanto afirmaba que *el camino de fierro* no tenía un objeto importante ni era indispensable para el tráfico, por lo que consideraba que era más conveniente «la refacción y mejor del actual»²³. Con esto, se evidencia que la forma en que los otros entendían el progreso no estaba en su visión.

La idea de ejecutar la obra se retomó en 1845, bajo el gobierno de Ramón Castilla, en el inicio de la explotación del guano bajo la modalidad de consignación. El decreto de convocatoria, de determinación del procedimiento y bases se publicó el 15 de noviembre de 1845²⁴. Sin embargo, esta convocatoria tampoco prosperó. Por lo tanto, el 22 de marzo de 1848 se volvió a convocar, pero no se presentaron postores. Luego, se realizó otra convocatoria el 21 de octubre de 1848, y el 18 de noviembre se declaró ganadora a la proposición presentada por Pedro González Candamo y Manuel Vicente Oyague y Hermano. El contrato se suscribió el 4 de diciembre de 1848 y fue aprobado el 6 de diciembre, bajo mejores condiciones que los anteriores, ya que consideraba 25 años de privilegio, 99 de propiedad y el trabajo de entre 200 y 300 presidarios²⁵. Así concluyó el otorgamiento de la primera concesión de ferrocarriles del Perú, la cual fue rentable.

Con el otorgamiento de la concesión del ferrocarril Lima-Callao, se cierra una etapa de la historia y se abre otra, que estará vinculada a la formulación de proyectos en un escenario de abundante flujo de capital, no solo por los ingresos del guano, sino por la consolidación de la deuda interna que impulsó irregularmente el presidente José Rufino Echenique.

A partir de esta fecha, la historia de los ferrocarriles puede dividirse en tres periodos. El primero va desde 1851 hasta 1868, y se caracteriza por la fase en la que el Estado contrata con nacionales; el segundo, desde 1868 a julio de 1872, se desarrolla durante el gobierno de José Balta, una etapa en la cual se hizo una fuerte inversión en ferrocarriles, pero además es donde aparecen Enrique Meiggs y los hermanos Dreyfuss; y el tercero, que va de 1872 hasta

23 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, 1.^a reimp., vol. I, 359.

24 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, 1.^a reimp., vol. I, 360.

25 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, 1.^a reimp., vol. I, 367.

1879, transcurre durante los gobiernos de Manuel Pardo y Mariano Ignacio Prado, etapa se caracteriza por la crisis económica, la decisión de continuar los ferrocarriles que estaban en ejecución y comenzar otros nuevos, y por la búsqueda del salitre como medio para obtener ingresos públicos. En estas dos últimas etapas encontraremos a algunos actores comunes, como Enrique Meiggs y Dreyfus.

4. Los ferrocarriles entre 1851 a 1862

Con la idea de que el ferrocarril constituía la exteriorización del progreso, y con la abundancia de recursos públicos, tanto a nivel estatal por el ingreso por el guano, como social, a través de la dolosa redistribución que en 1854 ejecutó Echenique mediante la consolidación de la deuda interna ²⁶, se inició en algunos casos la suscripción de contratos para la construcción de ferrocarriles, y en otros, la presentación de propuestas.

La modalidad fue, en algunos casos, autorizar a privados para que construyan al igual que en las islas de Chíncha, obra realizada por Jesús Elías y adquirida por el Gobierno el 3 de marzo de 1857²⁷; mientras que otros serían financiados por el Estado.

4.1. Ferrocarril Arica-Tacna

En 1851, mediante ley de fecha 16 de diciembre, promulgada por el presidente Echenique, se autorizó al Ejecutivo contratar la construcción del ferrocarril Arica-Tacna, lo que se concretó el 6 de agosto de 1862, siendo la otra parte contratante José Hegan; contrato en el que se establecieron condiciones para el otorgamiento de dinero por parte del Gobierno peruano. Así en los numerales 15, 16 y 17 se establecía que el Gobierno otorgaría:

...dos millones de pesos en vales que ganarán el cuatro y medio por ciento anual de interés, el que será pagado en Londres, á razon de cinco pesos por libra ester-

26 Basadre, *Historia de la República del Perú 1822-1933*, t. III, cap. 3; Alfonso W. Quiroz, *Historia de la corrupción en el Perú*, 7.^a reimp. (Lima: Instituto de Estudios Peruanos. Serie Colección Popular, 5, Instituto de Defensa Legal, 2018), 124-131.

27 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, vol. 1, 49.

lina, de los productos libres del huano, por los agentes del Perú; y los que serán amortizados gradualmente como cualquiera otra especie de deuda²⁸. [sic]

En relación con este contrato, el 23 de mayo de 1857, el Gobierno aprobó la transferencia que Hegan hizo a la Compañía del Ferrocarril de Arica a Tacna, constituida en Londres. En 1863, la compañía exigiría al Gobierno el pago de 339 878.24 libras esterlinas²⁹.

4.2. Ferrocarril Lima-Chorrillos

Respecto al ferrocarril Lima-Chorrillos, el 23 de diciembre de 1851, el Congreso aprobó su construcción, aunque esta decisión no se implementó de inmediato. Así, el 1 de diciembre de 1855, se publicó el aviso de convocatoria a la presentación de propuestas, con la aprobación de las bases. Después de algunas contingencias, el 1 de octubre de 1856 se suscribió un contrato con Barreda hermanos, que fue aprobado por el Gobierno el 22 de noviembre de 1856. Lo novedoso del contrato fue la autorización para incorporar mano de obra extranjera, específicamente chinos, en una cantidad de 700.

4.3. La Ley autoritativa para la construcción de ferrocarriles

En 1853 se produjo un hecho relevante que tendría significación en los años venideros, ya que mediante ley del Congreso, de fecha 27 de agosto de 1853, se dispuso que se abran caminos de ruedas entre Islay, Arequipa y Puno, y Puno, Tacna y Cuzco³⁰, con lo que cualquiera que fuera el gobernante tendría expedito el camino legal para la convocatoria de estas vías férreas.

4.4. Ferrocarril Lima-Junín

En 1859 se debatió lo que sería la obra más compleja del periodo: la construcción del ferrocarril Lima-Junín (Jauja-Oroya), lugar donde Manuel Pardo, quien sería el futuro presidente del Perú, residió por un tiempo, y que dio

28 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, vol. 1, 28.

29 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, 1.ª reimp., vol. I, 26.

30 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, 1.ª reimp., vol. I, L.

origen al texto *Estudios sobre la provincia de Jauja*, publicado en 1862, el cual ejerció una gran influencia en la ejecución de la obra.

La relación de Pardo con el ferrocarril se inició antes de su residencia en Jauja y de la publicación mencionada. El 17 de diciembre de 1859, el Gobierno designó una comisión encargada de recopilar los datos necesarios para la construcción de la vía³¹, la cual estaba conformada por Felipe Barreda, D. M. F. Paz Soldán y Manuel Pardo. Así, en enero de 1860, el Gobierno aprobó el plan y operaciones de la comisión, mientras que el 13 de febrero de 1861, el Congreso autorizó al Poder Ejecutivo a efectuar los gastos necesarios para los estudios correspondientes, la que fue promulgada por el presidente del Congreso el 11 de abril de 1861.

Mientras la comisión exploraba las posibles rutas, el 6 de setiembre de 1862, el gobierno de Ramón Castilla recibió la propuesta de la Casa J. Honnberg y Ca. de París y de Thompson Bonar y Ca. de Londres, quienes deseaban formar una sociedad denominada Compañía de Ferrocarriles del Perú, proponiendo construir la vía férrea a cambio de quedarse con las minas que se descubriesen a cada lado del tramo férreo.

El Gobierno encargó el estudio de la propuesta a la citada comisión, la cual emitió un informe favorable el 12 de diciembre de 1862³². Posteriormente, el Gobierno solicitó autorización al Poder Legislativo para aceptar la propuesta, quedando autorizado el 16 de enero de 1863. Sin embargo, la aprobación y autorización no fueron utilizadas por el Poder Ejecutivo, continuándose con los estudios técnicos y sin lograr iniciar la construcción en aquel periodo.

4.5. Ferrocarriles Pacasmayo-Cajamarca, Chimbote-Huaraz

En 1864, durante el gobierno del presidente Juan Antonio Pezet, se autorizó la construcción de los ferrocarriles Pacasmayo-Cajamarca y Chimbote-Huaraz. La primera propuesta fue presentada por Enrique Meiggs, y la segunda por Juan Edmonson. Tras la aprobación de los estudios técnicos, se esperaba su ejecución en los próximos años.

En síntesis, en este periodo, la construcción de ferrocarriles se limitó a la etapa de propuesta y proyecto, situación que cambiaría en los años siguientes.

31 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, vol. 1, XLVI.

32 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, vol. 1, XLVIII.

5. El empréstito de 1865 y la llegada de Meiggs

En 1865 el Gobierno peruano negoció con la Casa Thomson Bonard & Ca. un empréstito de 3 millones de libras esterlinas. Este acuerdo generó algunas denuncias que involucraron a Manuel Pardo, quien presentó el descargo correspondiente³³. El crédito en mención sirvió como base para la realización de algunas transacciones relacionadas con los ferrocarriles. La decisión de negociar este crédito se alinea con el decreto del 27 de julio de 1866, promulgado por Mariano Ignacio Prado, siendo Manuel Pardo su Ministro de Hacienda. En aquel decreto se establecía que los bonos del empréstito de 1865 estaban destinados exclusivamente a la construcción de obras públicas.

En ese mismo año, el Gobierno peruano invitó a Enrique Meiggs (Henry Meiggs Williams), quien había sido constructor de ferrocarriles en Chile, específicamente en la ruta Quillota-Santiago; Valparaíso-Santiago. El 10 de abril de 1867, Meiggs, asociado con Bates y Ca., presentó una propuesta de construcción de ferrocarriles³⁴:

- De Mejía a Arequipa a un costo de 7 800 000 soles.
- De Pisco a Lima a un costo de 8 200 000 soles.
- De Pacasmayo a Lambayeque a un costo de 3 millones de soles.

Esta propuesta hacía un total de 19 millones de soles, a lo que se debía agregar el costo de la construcción de los muelles.

Desde este momento, Meiggs adquiriría importancia en la vida pública nacional, fortaleciéndose en los años siguientes con su presencia en el país, así como el mercantilismo y corrupción, tal como se explicará más adelante.

6. Ferrocarriles del periodo 1867-1868

Antes de la presencia de Meiggs y de la suscripción del contrato con la Casa Dreyfuss, se presentaron diversas iniciativas privadas para la construcción

33 Manuel Pardo, *Contestación a la denuncia formulada por D.G. Bogardus ante el Supremo Gobierno el 28 de noviembre de 1865 en la parte que se refiere á D. M. Pardo* (Lima: Imprenta del Comercio, 1867). <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/173349>

34 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, vol. 1, XXX.

de ferrocarriles. En 1867, bajo el gobierno de Mariano Ignacio Prado, siendo ministro de Hacienda José Narciso Campos, quien sucedió en el cargo a Manuel Pardo, se gestionaron los ferrocarriles Lima-Magdalena-Bellavista; Lima-Chancay; Pisco-Lima-Pacasmayo; y Eten-Lambayeque.

6.1. Ferrocarriles Lima-Magdalena-Bellavista y Lima-Chancay

El ferrocarril Lima-Magdalena-Bellavista data del 30 de agosto de 1867, habiendo sido propuesto al Gobierno por Pedro Telmo Larrañaga, quien fue querellado por las empresas de ferrocarriles de Lima-Callao y Lima-Chorrillos.

6.2. Ferrocarril Lima-Chancay

Este ferrocarril fue propuesto en 1867 por Modesto Basadre, y es interesante porque muestra el modo en que los contratistas actuaron en este tipo de concesiones. La propuesta de Basadre fue aprobada por el Gobierno en agosto de ese año, pero en julio de 1868, traspasó sus derechos a Waldo Graña, quien tenía como socios a Nicolás Rodrigo, Emilio Althaus, José F. Canevaro y Miceno Espantoso. Estos socios consiguieron un préstamo del Gobierno por 250 000 libras esterlinas, otorgado con cargo al empréstito de 1865³⁵. Los trabajos se iniciaron en 1869, y en 1870 el Gobierno compró acciones de la empresa por un monto ascendente a 1 300 000 soles a cuenta de la deuda, con lo que el Estado se volvió empresario ferrocarrilero, configurándose así una empresa pública.

6.3. Ferrocarriles Pisco-Lima-Pacasmayo, Eten-Lambayeque, Pimentel-Chiclayo

En setiembre de 1867, Cotes y Althaus, Delgado hermanos e hijos, Pedro Denegri, José de la Riva-Agüero, Pablo de Vivero, José Mansueto Canaval, T. B. Goyburo, Ramón Aspíllaga, J. Domingo Castañeda, Nicolás Rodrigo, José Canevaro e hijos, Miceno Espantoso, José Vicente Oyague y Valdevellano y Ca. presentaron al Gobierno la propuesta para la construcción del ferrocarril Pisco-Lima-Pacasmayo.

35 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, vol. 1, XXIII.

En ese mismo año, se presentó la propuesta Eten-Lambayeque, formulada por José A. García y García, la que fue aprobada y después transferida, el 19 de octubre de 1869, a Cotes y Althaus, Delgado hermanos e hijos, Tomás Lachambre y Ca. y Canevaro Ca., quienes habían obtenido la aprobación del ferrocarril Pisco-Lima-Pacasmayo. Y también se propuso la ruta Pimentel-Chilclay, la que se concedió a Juan Cossio.

El periodo terminó con la modificación de la forma en que se adjudicaban los ferrocarriles, ya que inicialmente era el Estado quien convocaba, para pasar luego a la recepción de iniciativas privadas; la diferencia entre una y otra fue sustancial. En la primera hubo una preocupación por lo social, como sucedió con el ferrocarril de Lima-Callao; en la segunda, prevaleció el interés o visión personal, pero no el general, con el agravante de que eran traspasadas, viniendo después la solicitud de préstamo al Gobierno con cargo al empréstito de 1865. Otro hecho relevante es que en este periodo Enrique Meiggs no suscribió ningún contrato con el Gobierno peruano, solo presentó propuestas, sumándose a la situación de varios proyectos que se definirían bajo el gobierno de José Balta.

Finalmente, se ha puesto atención en colocar el nombre de los contratistas, ya que muchos de ellos no solo se repiten, sino que pertenecían a la élite del guano, cuyas ganancias se estaban orientado a este negocio, situación que estaba por cambiar.

7. El periodo 1868-1872: José Balta, Piérola, Dreyfus y Enrique Meiggs

En los años siguientes, en el gobierno de Balta, a la presencia de Meiggs se le sumaría la de los hermanos Dreyfus, quienes ingresaron en escena luego de que Nicolás de Piérola, ministro de Hacienda del citado presidente, decidiera desplazar a los consignatarios nacionales del guano para otorgárselo a la casa del mismo nombre, decisión que le generó ingentes recursos al Estado, así como inestabilidad política impulsada por los afectados.

Con la suscripción del contrato, los distintos proyectos ferrocarrileros obtuvieron financiamiento, y, al igual que en la consolidación de la deuda in-

terna en la que el Estado pagaba bajo cualquier excusa y documento³⁶, lo que vendría con los ferrocarriles es que se financiaría todo proyecto, debiendo decidirse sobre quién captaba esos recursos y cuál era el medio para lograrlo.

La historia de José Balta con los ferrocarriles comenzó al poco tiempo de haber asumido el cargo de presidente de la República, que sucedió el 2 de agosto de 1868, siendo uno de sus primeros actos el promulgar, el 15 de enero de 1869, la denominada Ley general sobre construcción de ferrocarriles y emisión de bonos, la que autorizó a contratar las siguientes vías férreas:

- Arequipa-Puno-Cusco
- Chimbote-Santa-Huaraz
- Trujillo-Pacasmayo-Cajamarca
- Lima-Jauja

La disposición legislativa terminaba con la frase «y los demás que necesite la República»³⁷, lo que abrió una amplia posibilidad para proponerlos, sin mayor análisis que la intuición o la necesidad personal del interesado, tal como había sucedido en los años precedentes. La contratación debía seguir el procedimiento establecido en la Ley del 8 de noviembre de 1864, promulgada por el presidente Juan Antonio Pezet. La empresa admitida era la encargada de formular los estudios y presupuestos preliminares, los cuales serían remitidos a la Dirección General de Obras Públicas para su estudio. Esta entidad designaba un ingeniero para la formulación del trazo final, el cual era sometido a la consideración de una junta de tres comerciantes, después de lo cual se otorgaba la escritura pública respectiva. El 22 de agosto de 1869, el Gobierno envió una comisión a Europa a efectos de que informe sobre los conocimientos y adelantos en vías férreas³⁸, decisión que no dejaba lugar a dudas de que la inversión en ferrocarriles se iba a concretar.

Teniendo este marco legal, lo que faltaba era el financiamiento para tan ambicioso plan, el que se viabilizó el 17 de agosto de 1869 con la ratificación, por parte del Gobierno, del contrato firmado con la Casa Dreyfus.

36 Basadre, *Historia de la República del Perú 1822-1933*, t. III, cap. 3; Quiroz, *Historia de la corrupción en el Perú*, 124-131.

37 «El ciudadano José Balta, Presidente Constitucional de la República». Congreso de la República. Archivo Digital de la Legislación del Perú (s. f.), 1. <https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/LeyesXIX/1869001.pdf>

38 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, vol. 1, 12.

En 1870, en la Memoria que presentó al Congreso de la República, el ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas del presidente Balta, se graficaba la visión que se tenía de los ferrocarriles:

La fuerza irresistible de la ley fundamental del progreso á que están sujetas las sociedades que, mas ó ménos tarde, llegan á cumplir su destino, ha venido al fin á dejarse sentir en nuestra patria con todo el imperio de la acción impulsiva que da existencia á sucesos llamados á realizarse valerosa é inexorablemente (...) el Perú, repito, ha entrado de lleno en la senda del progreso³⁹. [sic]

A lo que agregaba la apreciación que tenía respecto del presidente Balta en la relación ferrocarriles-progreso:

Reservado estaba para bien del país, el advenimiento al mando supremo del actual Presidente, que, cediendo al movimiento civilizador del siglo, al espíritu de adelanto en que se agitan las sociedades modernas, pusiera en juego los medios de alcanzar este fin, y emprender sobre los escombros del pasado la transformadora palingenesia social que ha principiado á operarse⁴⁰. [sic]

Lo que vino luego fue la ejecución de un conjunto de vías férreas, las cuales se financiaron con los recursos obtenidos de la comercialización del guano, y donde Enrique Meiggs adquirió un rol de tal importancia que marcaría la historia del país, al punto de ser considerado un factor explicativo de las hipótesis chilenas respecto de la participación del Gobierno peruano en la adquisición de la salitrera El Toco, ubicada en Antofagasta⁴¹.

Posteriormente, el 24 de enero de 1871, se promulgó la ley que autorizaba al Poder Ejecutivo a contratar la construcción de los ferrocarriles del Cuzco, Cajamarca y Áncash, para lo cual se emitirían bonos por 15 millones de libras esterlinas, precisando que a estos ferrocarriles se agregarían los de Ilo-Moquegua, Piura y Trujillo-Huamachuco⁴².

39 Policía Perú y Ministerio de Gobierno, *Memoria que presenta el Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas al Congreso de 1870* (Lima: Imprenta de la Sociedad, 1870), 109.

40 Policía Perú, *Memoria que presenta...*, 109.

41 Fabián Berrios V., *Orígenes. Las causas de la Guerra del Pacífico* (Santiago de Chile: Legatum, 2016), 43.

42 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, 1.^a reimp., vol. I, 329.

En lo que sigue, y para fines expositivos, se dividirá en tres bloques la construcción de ferrocarriles durante este periodo. En el primero se agruparán los construidos sin participación de Meiggs, el segundo estará conformado por los que se construyeron en Tarapacá y en el tercero se ubicarán los que se vincularon a él.

7.1. Los ferrocarriles que se construyeron sin participación de Enrique Meiggs

Ferrocarriles Huacho-Lambayeque, Huacho-Puente Cochas, Huacho-Huaraz, Huacho-Sayán, Chancay-Cerro de Pasco

El 22 de enero de 1869, se autorizaron los estudios preliminares para la ruta Huacho-Lambayeque, siendo el encargado de efectuarlos Enrique Meiggs, mientras que el 23 de abril de 1869 se aprobó que José Amancio Castillo hiciera los estudios para el ferrocarril Huacho-Puente Cochas (Barranca). El 14 de febrero de 1871 se aprobó hacer los estudios para la ruta Huacho-Huaraz, y el 25 de julio de 1871 se convocó a licitación para el ferrocarril Huacho-Sayán, concesión que fue otorgada a el 21 de enero de 1872 a Felipe Arancivia, siendo el costo de 1 700 000 soles⁴³, indicándose el 19 de febrero, respecto de su financiamiento, lo siguiente:

Siendo de vital importancia la construcción del ferrocarril de Huacho á Sayan, por cuanto tiende á la fácil exportacion de los valiosos productos de las haciendas por donde atraviese, contribuyendo de este modo al progreso de la nacion, y atendiendo á que para esta obra puede disponerse de los fondos provenientes del último empréstito, pues no siendo necesaria la total inversion de estos sino en un período dilatado, es fácil reintegrar los con los mismos productos de la línea, vuelva al Ministerio de Hacienda para el otorgamiento de la escritura mandada extender por decreto de 25 de Enero último⁴⁴. [sic]

Hacia 1876, el ferrocarril Chancay-Cerro de Pasco, que fuera solicitado el 6 de agosto de 1870 por Federico Blume, aún no se había construido.

43 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, 1.^a reimp., vol. I, 298.

44 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, 1.^a reimp., vol. I, 298.

7.2. Los ferrocarriles que se construyeron en Tarapacá

En Tarapacá se construyeron cuatro ferrocarriles: Iquique-La Noria en 1868, Pisagua-Sal de Obispo en 1869, Iquique-La Peña en 1871 y Patillos-La Esperanza en 1872, obras en las que participaron los hermanos Montero, teniendo como finalidad trabajar en la explotación del salitre. Los hermanos Montero fueron protagonistas del desarrollo salitrero de Tarapacá y también víctimas de la guerra, tal como se describe en el libro de Elizabeth Ingunza Montero *El tren de la codicia*⁴⁵.

La historia del ferrocarril en Tarapacá comenzó en 1860, cuando por decreto del 1 de noviembre el gobierno de Ramón Castilla aceptó la propuesta de José María Costas y Federico Pezet para la construcción de la vía férrea Iquique-La Noria, la que fue transferida por decreto del 27 de mayo de 1867 a Avelino Orihuela y José Pickering, la que caducó, convocándose nuevamente el 19 de junio de 1868, siendo adjudicada el 11 de julio de dicho año a Montero hermanos a un costo de 2 400 000 soles⁴⁶, mientras que el 26 de octubre de 1871 se les concesionó la extensión de la vía hasta Bolivia.

El 25 de noviembre de 1864, Manuel Avelino Orihuela y José Pickering presentaron al gobierno presidido por Pedro Diez Canseco la propuesta para la construcción del ferrocarril de Pisagua-Sal de Obispo, la que quedó sin efecto, otorgándose posteriormente la concesión a los hermanos Montero, lo que sucedió el 18 de mayo de 1869, obra que no tuvo costo para el país⁴⁷.

El tercer ferrocarril fue Iquique-La Peña, propuesto en 1871, inicialmente por Juan Williamson, para ser adjudicado a los hermanos Montero, en atención del derecho de preferencia que tenían por ser los concesionarios de la ruta Iquique-La Noria, por lo que el 31 de marzo de dicho año se les otorgó la concesión.

Finalmente, en 1872 se hicieron cargo de la construcción del ferrocarril Patillos-La Esperanza, el que sería financiado por la salitrera La Esperanza.

45 Elizabeth Ingunza Montero, *El tren de la codicia* (Lima: Titanium Editores, 2014).

46 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, 1.^a reimp., vol. I, 783.

47 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, 1.^a reimp., vol. I, 772.

7.3. Los ferrocarriles en los que participó Enrique Meiggs

Con Enrique Meiggs la historia fue distinta, por la forma en que se articuló al Gobierno, y por los ingentes recursos que captó. Tal como se ha indicado, en 1867 Meiggs le propuso al Gobierno peruano construir los siguientes ferrocarriles: de Mejía a Arequipa a un costo de 7 800 000 soles; de Pisco a Lima a un costo de 8 200 000 soles; y de Pacasmayo a Lambayeque a un costo de 3 millones de soles, pero con el transcurrir del tiempo, su consolidación en la escena política nacional le permitió hacer muchos más.

Chimbote-Huaraz

El 7 de diciembre de 1864, el Gobierno aprobó la construcción de la ruta Chimbote-Huaraz, habiendo presentado la propuesta Juan Edmoson. La ampliación de estudios se aprobó el 10 de julio de 1867 y, el 18 de noviembre de 1868, se autorizó el inicio del trazado definitivo. Así, el 15 de febrero de 1871 se convocó a la presentación de propuestas, la cual se prorrogó hasta el 22 de abril del mismo año. El 9 de junio de 1871 se aceptó la propuesta formulada por Benito Valdevellano y Dionisio Derteano por un costo de 33 500 000 soles, pero el 16 de agosto de 1871 se dejó sin efecto, ya que Montero hermanos y otros socios presentaron una propuesta sustancialmente menor, que ascendía a 25 450 000 soles. La diferencia de más de 12 millones de soles generó dudas en el Gobierno, por lo que se resolvió dejar sin efecto tanto la propuesta de Valdevellano como la de Montero⁴⁸. El 16 de setiembre de dicho año se volvió a convocar, otorgándose a Valdevellano y Derteano, quienes la traspasaron a Meiggs el 4 de noviembre, teniendo un costo de 24 millones de soles, que fue aprobado por el Gobierno el 6 de noviembre.

Lima-Junín, Lima-La Oroya, Ferrocarril Trasandino

El 18 de setiembre de 1868, Meiggs le propuso al gobierno de Balta elaborar, a su costo, los estudios definitivos del ferrocarril Lima-Jauja (Lima-Junín, Lima-La Oroya, Ferrocarril Trasandino), pedido que fue aprobado el 21 de setiembre del mismo año con argumentos como el que se cita a continuación:

48 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, vol. 1, 216.

Que la propuesta del señor Meiggs, persona merecidamente acreditada para responder de la buena y cumplida ejecución de obras de este género, satisface los deseos del Gobierno, por cuanto los estudios se practicarán con todo el esmero que permiten al proponente emplear los medios de que dispone, y porque esos estudios quedarán á la disposición del Gobierno para que éste haga de ellos el uso conveniente⁴⁹. [sic]

El 3 de abril de 1869, el ingeniero Malinowski terminó de hacer los estudios, formulando el respectivo informe. El 1 de julio presentaron sus propuestas Enrique Meiggs, Teodoro Christian y Manuel Montero, las cuales fueron evaluadas por los ingenieros Federico Blume, quien tenía vínculo con Meiggs, Felipe Arancivia y Walter Morris, quienes se inclinaron a favor de Meiggs. Así, el 17 de diciembre presentó un proyecto de contrato, y el 18 el Gobierno aceptó la propuesta de este a un costo de 27 600 000 soles, vía a la que se agregarían las futuras ramificaciones.

Arequipa-Puno, Cusco-Puno

El 24 de setiembre de 1869 se efectuó la convocatoria pública para la ejecución del ferrocarril Arequipa-Puno, suscribiéndose el contrato el 28 de diciembre de dicho año, obra que tuvo un costo de 32 millones de soles⁵⁰.

Por otro lado, el 9 de octubre de 1868, el Gobierno aceptó la propuesta de los representantes de los departamentos de Puno y Cusco, para que los estudios del ferrocarril Cusco-Puno estuviera a cargo de Enrique Meiggs.

Eten-Monsefú-Chiclayo

La ruta fue concesionada a José Antonio García y García en 1867 y ratificada en 1869, constituyendo luego una sociedad denominada Compañía de Ferrocarril de Eten, en la que Meiggs aparecía como accionista con un aporte de 100 000 soles⁵¹. Esta obra se valorizó en 2 millones de soles.

Tacna-Bolivia, Ilo-Moquegua

Se trata de dos ferrocarriles ubicados en la misma región, similar a los de Tarapacá. Así, por decreto del 8 de enero de 1870, se encargaron los estudios preli-

49 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, 1.ª reimp., vol. I, 57.

50 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, 1.ª reimp., vol. I, 10.

51 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, 1.ª reimp., vol. I, 241.

minares, aceptándose el 12 de enero la propuesta de Meiggs para hacer dichos estudios. El 8 de junio del mismo año se hizo la convocatoria pública para la presentación de propuestas, otorgándose la concesión el 10 de diciembre a Devés Freres, quien propuso ejecutar dicho ferrocarril por 6 700 000 soles. Al poco tiempo, el 14 de enero de 1871, Devés traspasó la concesión a Meiggs, la cual fue aprobada por el Gobierno el 12 de febrero de 1871⁵².

Por otro lado, mediante ley del 28 de enero de 1868, se autorizó al Poder Ejecutivo a contratar la construcción del ferrocarril Tacna-Bolivia, disponiéndose los estudios preliminares el 8 de abril de 1870, que fueron asumidos por Meiggs por decreto de fecha 12 de enero. En este orden, el 8 de junio se efectuó la convocatoria pública para la presentación de propuestas, otorgándose la concesión el 25 de julio de 1870 a Hainswort y Ca. y a Eslanger y Ca., creándose la empresa ferrocarril de Tacna a la frontera con Bolivia, constituyéndose en empresa mixta debido a la participación del Estado, el 13 de diciembre de 1871, habiendo sido el aporte de 3 600 000 libras esterlinas.

Tacna-Puno

El 16 de enero de 1869, el Gobierno autorizó la ejecución de los estudios preliminares del ferrocarril Tacna-Puno-Desaguadero, encargándose a Meiggs el 25 de agosto de dicho año. Este ferrocarril nunca se terminó y fue el que más se necesitó en 1879.

Trujillo-Cajamarca (Pacasmayo-Cajamarca)

Este ferrocarril tiene como antecedente la ley del 8 de noviembre de 1864, promulgada por el presidente Pezet, ratificada por resolución del Congreso de fecha 12 de junio de 1867. El 14 de julio de 1869, Meiggs presentó su propuesta, la que ascendía 25 millones de soles.

Pacasmayo-San Pedro de Lloc

Este ferrocarril se vinculaba al de Trujillo-Cajamarca, cuya convocatoria se efectuó el 8 de marzo de 1870, otorgándose la concesión el 5 de julio de dicho año a Rafael Barbe, cuya propuesta ascendió a 2 millones de soles. Barbe

52 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, 1.ª reimp., vol. I, 328.

traspasó la concesión a Andrés Zapara y José García el 2 de agosto, y estos a Meiggs el 16 de enero de 1871⁵³.

7.3.1. Las expectativas económicas de Enrique Meiggs

En *Economía y sociedad*, Max Weber establece que las expectativas orientan el actuar racional con arreglo a fines⁵⁴. En el caso de Meiggs, el tener un conjunto de contratos firmados con el Gobierno peruano para la construcción de diversos ferrocarriles y por montos significativos, le generó la expectativa de cumplimiento contractual y de cobro de la acreencia, además de la permanencia y ampliación de la relación económica establecida.

En relación con lo indicado, en este periodo los ferrocarriles descritos generaron el compromiso de gasto del Gobierno peruano a favor de Enrique Meiggs, así como expectativas de cobro por parte de este, de:

Chimbote-Huaraz:	24 millones de soles
Trujillo-Cajamarca:	25 millones de soles
Pacasmayo-San Pedro de Lloc:	2 millones de soles
Lima-Jauja-La Oroya:	27 millones 600 000 soles
Tacna-Bolivia:	6 millones 700 000 soles
Arequipa-Puno:	32 millones de soles
Eten-Monsefú-Chiclayo:	2 millones de soles
Tacna-Bolivia:	3 millones de libras esterlinas

Estos montos hicieron un total de 119 300 000 soles, a lo que se debía agregar los 3 millones de libras esterlinas.

El tiempo de Balta y Piérola también fue el de Meiggs y Dreyfus, términos de relación que no serían modificados por el siguiente gobierno, complicando el futuro del Perú.

53 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, 1.ª reimp., vol. I, 653.

54 Max Weber, *Economía y sociedad* (México D.F.: Fondo de Cultura Económica, 1987), 20.

8. El periodo de 1872 a 1878: El gobierno de Manuel Pardo, Mariano Ignacio Prado y los civilistas

Al asumir el cargo de presidente de la República, Manuel Pardo hizo mención no solo a la gravedad de la crisis, sino también a la forma en que se había generado. La política de Balta de comprometer los ingresos del guano, obtenidos como consecuencia del contrato con la casa Dreyfus para financiar los ferrocarriles, había generado un déficit anual de 8 500 000 soles⁵⁵; pero este no era su único problema, ya que su gobierno coincidía con la crisis del capitalismo del año 1873, la que fue sumamente grave, habiéndose exteriorizado en diversos ámbitos de la economía nacional, en particular en la contracción de las exportaciones del guano y la congelación de los créditos.

En este complejo escenario, tanto en el frente interno como en el externo, el presidente Pardo no tenía mucho margen de acción. La disyuntiva se presentaba entre recortar el gasto público, lo que suponía la suspensión de la ejecución de los ferrocarriles, o continuar con esta. La respuesta no tardaría en llegar desde el Poder Ejecutivo.

El 11 de febrero de 1872, mediante decreto, el Gobierno aprobó las reglas para los empresarios de obras públicas, y el 15 de enero de 1873, las reglas para la aprobación de estudios. Con estas disposiciones buscaba establecer procedimientos ciertos en la ejecución del gasto público. Seguidamente, decidió concluir los ferrocarriles pendientes y ejecutar otros nuevos. Mediante ley de fecha 4 de febrero de 1873, se autorizó la emisión de bonos por la suma de 36 800 000 libras esterlinas, disponiéndose a la vez que 15 millones de aquel monto debían destinarse a ferrocarriles⁵⁶. Con el financiamiento obtenido, el 30 de abril de 1873 se promulgó la ley por la que se aprobó la construcción de las siguientes vías férreas:

- De la Oroya a Jauja y Huancayo
- De la Magdalena a Cajamarca
- De Arequipa al puerto de Islay

55 Se sugiere revisar el Mensaje del presidente Manuel Pardo del 21 de setiembre de 1872, en el que se detallan cifras sobre los pagos en ferrocarriles.

56 Ministro de Gobierno, *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1876 el Ministro de Gobierno Policía y Obras Públicas* (Lima: Imprenta de El Comercio, 1876), XLVII.

- De Puno a Lampa
- Mantenía la línea Oroya-Ayacucho

A esta vocación ferroviaria, el artículo 2 de la citada ley agregaba el estudio de las siguientes líneas férreas:

- Oroya-Chanchamayo
- Ica-Ayacucho
- Piura-Limón del río Marañón

Estas propuestas se sumaban a las que estaban comprometidas o en ejecución. Para esta investigación, y a efectos de medir el impacto de la decisión gubernamental, se ha tomado como referencia las memorias de gestión que presentaron al Congreso de la República los ministros de Obras Públicas del Gabinete Pardo, siendo relevantes las de los años 1874⁵⁷ y 1876⁵⁸, en las que se informó sobre el estado de los ferrocarriles contratados.

Ferrocarril Paita-Piura

Se informó que para 1876, se había abonado al contratista Federico Blume la cantidad de 352 459.30 soles. Sin embargo, la obra se encontraba inconclusa y suspendida, por lo que la gestión de Pardo le había abonado 200 000 libras esterlinas en bonos⁵⁹, siendo que para 1876, aún se encontraba en ejecución⁶⁰.

Ferrocarril Pacasmayo-Guadalupe-Magdalena

Este ferrocarril fue traspasado a Meiggs por Andrés Zapata y había costado 5 850 000 soles. De ese total, se había abonado a la fecha 5 826 822.99 soles, y en ese momento, se encontraba casi concluido⁶¹. Para 1876, esta cifra se incrementó a 6 394 821.12 soles⁶².

57 Ministro de Gobierno, *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1874 el Ministro de Gobierno Policía y Obras Públicas*. (Lima: Imprenta de El Comercio, 1874).

58 Ministro de Gobierno, *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1876...*

59 Ministro de Gobierno, *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1874...*, 26.

60 Ministro de Gobierno, *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1876...*, 27.

61 Ministro de Gobierno, *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1874...*, 27.

62 Ministro de Gobierno, *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1876...*, LXII.

Ferrocarril Salaverry-Trujillo

Según el informe, el costo era de 3 400 000 soles, habiéndose abonado al contratista la cantidad de 919 611.99. Aunque se encontraba inconcluso, se mencionaba que «en virtud de los arreglos hechos con últimamente con el contratista, debe terminar al fin del presente año»⁶³. Para 1876 seguía en ejecución⁶⁴.

Ferrocarril Chimbote-Huaraz y Recuay

Este ferrocarril se contrató con Meiggs por 24 millones de soles, habiendo recibido en aquella fecha 4 262 392.57 soles, pero se encontraba inconcluso. En 1876, el ministro informaba que se le había abonado un total de 8 702 104.83 soles⁶⁵.

Ferrocarril Callao-Oroya

Enrique Meiggs también estuvo a cargo de este ferrocarril, cuyo costo ascendió a 27 600 000 soles en bonos, que se redujeron a 21 666 860.04 en efectivo. Hasta la fecha, se le había abonado 22 388 933.83 de soles, lo que significaba un pago en exceso, ya que la obra seguía inconclusa. En 1876, se informaba que existía un saldo en contra del contratista de 2 013 628.45 soles⁶⁶.

Ferrocarril Arequipa-Puno

Este contrato se suscribió con Meiggs por un monto pactado de 25 120 997.50 soles, reajustado en soles debido al pago en efectivo. Hasta la fecha, se le habían abonado 23 482 843.63 soles. Se indicaba que la vía férrea estaba casi concluida⁶⁷ en ese momento, aunque en la Memoria de 1876 se indicaba que estaba paralizada⁶⁸.

Ferrocarril Juliaca-Cusco

En este caso, el contratista también era Meiggs. Luego de los ajustes por el nuevo trazo de la vía, se había pactado su construcción a 23 959 144 soles. De ese total, se le había abonado 6 667 671 soles, pero se encontraba inconcluso.

63 Ministro de Gobierno, *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1874...*, 27.

64 Ministro de Gobierno, *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1876...*, 27.

65 Ministro de Gobierno, *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1876...*, LXII.

66 Ministro de Gobierno, *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1876...*, LX.

67 Ministro de Gobierno, *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1874...*, 28.

68 Ministro de Gobierno, *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1876...*, XLVII.

Esto se mantendría así en 1876, año en el que el pago se había incrementado a 10 353 000.54 soles⁶⁹.

Ferrocarril Chimbote-Huaraz

En 1876, el ministro lo reportaba como paralizado⁷⁰.

Ferrocarril Pacasmayo-Magdalena

Al igual que el de Chimbote-Huaraz, hacia 1876 se encontraba paralizado.

Ferrocarril Pisco-Ica

El Estado terminó comprando el ferrocarril y lo puso en arriendo a Modesto Basadre, quien era el representante de José Boza, pero se encontraba en mal estado.

Ferrocarril Lima-Chancay

Fue adquirido por el Gobierno en 1872, y para esa fecha ya presentaba déficit.

Ferrocarril Mollendo-Arequipa

Este ferrocarril estuvo a cargo de Meiggs y su costo ascendió a 12 millones de soles. Una vez concluido, fue entregado al Estado, que luego arrendó al mismo Enrique Meiggs, generando un saldo deficitario.

Ferrocarril de Cerro de Pasco-Pasco

En relación con este ferrocarril, el ministro informaba que estaba concluido.

Ferrocarril Lima-Pisco

Este ferrocarril no se había ejecutado al momento del informe del ministro, pero en 1876 se informaba que estaba contratado e iniciado⁷¹. Para diciembre de ese año, los contratistas habían sido notificados de que estaban expeditos los 2 600 000 libras esterlinas, los cuales habían sido depositados en bonos en el Banco de Londres, México y Sudamérica⁷².

69 Ministro de Gobierno, *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1876...*, XLVIII, LXI.

70 Ministro de Gobierno, *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1876...*, XLVIII.

71 Ministro de Gobierno, *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1876...*, XLVIII.

72 Ministro de Gobierno, *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1876...*, LXV.

Al final de la Memoria del ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas, del año 1876, se hacía referencia al fracaso de la política ferrocarrilera iniciada por Balta y continuada por Pardo, citando cuatro vías férreas: Mollendo-Arequipa, Pisco-Ica, Lima-Chancay e Ilo-Moquegua.

Cuatro son las líneas del Estado que se explotan actualmente por administración ó en arrendamiento. Desde luego, todas ellas constituyen en el día una carga onerosísima para el erario nacional, pues las que se manejan por el primer sistema no cubren sus gastos de explotación, y las últimas no pagan con su arrendamiento el servicio de las obligaciones contraídas al buscarse los fondos para su construcción⁷³ [sic]

En 1878, el ministro de Gobierno, Policía, Obras Públicas y Estadística, del Gobierno de Mariano Ignacio Prado, presentó al Congreso Ordinario de 1878 su Memoria de gestión, donde se trató, entre otras cosas, el asunto de los ferrocarriles⁷⁴. En ella se describía que el Gobierno había contratado la prolongación del ferrocarril de la Oroya a Pasco y Pacasmayo-Cajamarca, aceptando la propuesta de Meiggs para concluir los proyectos de la Oroya, Chimbote y Cusco⁷⁵. Sin embargo, obviaron mencionar los problemas citados por su predecesor, así como la posible modificación de la política ferrocarrilera. Todo seguía igual, con Meiggs y Dreyfus, también.

9. Conclusiones de las concesiones ferrocarrileras

La revisión de lo actuado por parte de la Administración Pública en distintos periodos gubernamentales, así como el actuar de los contratistas o concesionarios, nos permiten llegar a conclusiones sobre lo equivocada que fue la política ferrocarrilera. Preferimos dejar esa apreciación ahí, ya que podría verse afectada por nuestra perspectiva actual, por lo que optamos por recurrir a la opinión de quienes transitaron por aquella coyuntura.

73 Ministro de Gobierno, *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1876...*, LXVI.

74 Perú Ministerio de Justicia, *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1878 el Ministro de Justicia, Instrucción, Culto y Beneficencia: sobre los diversos ramos de su despacho* (Lima: Imprenta del Estado, 1878).

75 Perú Ministerio de Justicia, *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1878...*, XXVI.

Hacia 1871, luego de más de 20 años de iniciada la política ferrocarrilera, se indicaba que en el Perú no existía una legislación ordenada en este tema. Tanto el Gobierno como el Congreso no se habían preocupado al respecto, habiéndose aplicado en la ejecución «sanas prácticas legales en el pliego de condiciones para los contratos y en ellos sentado principios cardinales que bastan para llevar adelante sin tropiezo el sistema de construcción de caminos de hierro»⁷⁶.

Al final de la revisión de lo actuado, se constata que no se siguieron las propuestas organizativas y de gestión formuladas por Luis Benjamín Cisneros, salvo lo hecho por Manuel Pardo en materia legislativa, quien al final de su gobierno, el 17 de enero de 1876, aprobó la sistematización del régimen de ferrocarriles del país, y el 22 de febrero de dicho año, el Reglamento General de Señales.

Las consecuencias de la fragilidad organizativa y de la falta de proyecto con visión de conjunto es descrita por otro actor de la época, Ernest Middendorff, médico, peruanista alemán, quien por aquellos años no solo estudió, sino que describió la realidad del Perú, apreciación que quedó plasmada en su obra *Perú, observaciones y estudios sobre el país y sus habitantes, durante una permanencia de 25 años*, texto que consigna un capítulo dedicado a los ferrocarriles, «El constructor de ferrocarriles Henry Meiggs»⁷⁷, citado en la revista *Letras de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos*.

En el texto, Middendorff refiere que a la sana intención de quienes querían integrar el país mediante los ferrocarriles, con base en la inversión pública, se sumaron:

...aquellos que aspiraban a enriquecerse a costas del Estado, y a quienes les era, por último, indiferente que una empresa significase utilidad o perjuicio para el país, con tal de que ellos mismos sacasen provecho, o sea la clase más numerosa de los políticos holgazanes y de los pobres diablos, una multitud de empleados de gobierno y de miembros del Congreso, a todos los cuales la adjudicación de grandes contratos, les abría la posibilidad de que, de alguna u otra manera, algo les caería a ellos⁷⁸.

76 Meiggs, *Los ferrocarriles del Perú...*, vol. 1, 269.

77 Ernst W. Middendorff, «El constructor de ferrocarriles Henry Meiggs», *Letras* 40, n.º 80-81 (diciembre, 1968). <https://doi.org/10.30920/letras.40.80-81.10>

78 Middendorff, «El constructor de ferrocarriles...», 110.

La corrupción institucionalizada⁷⁹, que se había originado en la época de la consolidación de la deuda interna, continuó con la explotación del guano y encontró un nuevo espacio en la construcción de ferrocarriles, financiados con fondos públicos. Durante el mandato de Pardo en 1874, esta ambición llevó a la persecución del salitre como fuente de financiamiento para dichos proyectos. Se discutió y aprobó en el Congreso de la República la Ley del estanco del salitre, seguida de su expropiación, con la participación del Poder Ejecutivo, los bancos y los miembros del partido civil.

Como ejemplo de esta delictiva forma de actuar respecto del erario público, Middendorf cita el trámite que se siguió para el ferrocarril Mejía-Arequipa. Meiggs contrató con el Estado por 12 millones de soles, un precio sumamente elevado respecto de las otras propuestas, que llegaban a 8 millones. Necesitó pagar 800 000 soles en sobornos para obtener dicho beneficio, pago que se distribuyó de la siguiente manera: «En Lima, donde todo se divulga, se decía que el Presidente Canseco y el Presidente del Consejo Ministros, Mariscal La Fuente, habían recibido cada uno 200 000 soles, y los demás ministros, la mitad...»⁸⁰.

Luego de la muerte de Henry Meiggs, Middendorf indica que tuvo oportunidad de conocer, por medio del heredero de este, que la suma que Meiggs distribuyó en regalos, gratificaciones, sueldos y pensiones, ascendió a 10 840 000 soles, pero las sumas más grandes de dinero:

...fueron anotadas en un libro secreto, el que estaba encerrado en una pequeña caja de hierro (...) Este importantísimo libro le fue también mostrado al autor: un pequeño tomo en cuarto con lomo de cuero rojo, con las esquinas bastante gastadas por su uso frecuente. En este libro no se encuentra ningún nombre, sino solamente los números desde el 1 al 96 (...) La cantidad más grande, o sea 1 145,000 soles, fue recibida por el abogado J.M.Q, en todo caso no sólo para él, sino para ser distribuida a muchas otras, especialmente a miembros del Congreso⁸¹.

Lo que seguiría después fue la guerra, momento para el cual los ferrocarriles en los que tanto se gastó no estaban terminados, ni siquiera el de Tac-

79 Basadre, *Historia de la República del Perú 1822-1933*, t. III, cap. 3; Quiroz, *Historia de la corrupción en el Perú*, 124-131.

80 Middendorf, «El constructor de ferrocarriles...», 117.

81 Middendorf, «El constructor de ferrocarriles...», 128.

na-Bolivia, que para los fines bélicos era el más importante. El fracaso nos condujo a la ruina.

REFERENCIAS

- Basadre, Jorge. *Historia de la República del Perú 1822-1933*. 7.^a ed. T. III: La falaz prosperidad del guano, 1824-1866. Lima: Editorial Universitaria, 1983.
- Basadre, Jorge. *Historia de la República del Perú 1822-1933*. 7.^a ed. T. V: La crisis económica y hacendaria anterior a la Guerra con Chile. Lima: Editorial Universitaria, 1983.
- Basadre, Jorge. *Historia de la República del Perú 1822-1933*. 7.^a ed. T. VI: La Guerra con Chile. Lima: Editorial Universitaria, 1983.
- Berrios V., Fabián. *Orígenes. Las causas de la Guerra del Pacífico*. Santiago de Chile: Legatum, 2016.
- Bury, John. *La idea del progreso*. Traducido por Elías Díaz y Julio Rodríguez Aramberri. Madrid: Alianza Editorial, 2009.
- Cisneros, Luis Benjamín. *Obras Completas*. T. III: Política-Finanzas-Obras Públicas-Instrucción. Lima: Librería e Imprenta Gil, 1939.
- «El ciudadano José Balta, Presidente Constitucional de la República». Congreso de la República. Archivo Digital de la Legislación del Perú (s. f.). <https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/LeyesXIX/1869001.pdf>
- Hosbawn, Eric. *La era de la Revolución 1789-1848*. Barcelona: Crítica, 2017.
- Ingunza Montero, Elizabeth. *El tren de la codicia*. Lima: Titanium Editores, 2014.
- Meiggs, Enrique. *Los ferrocarriles del Perú. Colección de leyes, decretos, contratos y demás documentos relativos a los ferrocarriles del Perú*. Vol. 1. Lima: Imprenta del Estado, 1871.

Meiggs, Enrique. *Los ferrocarriles del Perú. Colección de leyes, decretos, contratos y demás documentos*. 1.^a reimp. Vol. I. Lima: Imprenta del Estado, 1876.

«Mensaje del Presidente Constitucional del Perú, Manuel Pardo y Lavalle, al Congreso Nacional, el 21 de setiembre de 1872». Congreso de la República, Oficina de Participación Ciudadana (s. f.), 2. https://www.congreso.gob.pe/participacion/museo/congreso/mensajes/mensaje_nacion_congreso_21_setiembre_1872

Middendorf, Ernst W. «El constructor de ferrocarriles Henry Meiggs». *Letras* 40, n.º 80-81 (diciembre, 1968): 109-129. <https://doi.org/10.30920/letras.40.80-81.10>

Ministro de Gobierno. *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1874 el Ministro de Gobierno Policía y Obras Públicas*. Lima: Imprenta de El Comercio, 1874.

Ministro de Gobierno. *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1876 el Ministro de Gobierno Policía y Obras Públicas*. Lima: Imprenta de El Comercio, 1876.

Pardo y Lavalle, Manuel. *Contestación a la denuncia formulada por D.G. Bogardus ante el Supremo Gobierno el 28 de noviembre de 1865 en la parte que se refiere á D. M. Pardo*. Lima: Imprenta del Comercio, 1867. <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/173349>

Pardo y Lavalle, Manuel. *Estudios sobre la provincia de Jauja*. Lima: Imprenta de la Época, 1862. <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/190723>

Perú Ministerio de Justicia. *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1878 el Ministro de Justicia, Instrucción, Culto y Beneficencia: sobre los diversos ramos de su despacho*. Lima: Imprenta del Estado, 1878.

Policía Perú y Ministerio de Gobierno. *Memoria que presenta el Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas al Congreso de 1870*. Lima: Imprenta de la Sociedad, 1870.

Quiroz, Alfonso W. *Historia de la corrupción en el Perú*. 7.^a reimp. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. Serie Colección Popular, 5, Instituto de Defensa Legal, 2018.

Weber, Max. *Economía y sociedad*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica, 1987.

CONFLICTO DE INTERESES

El autor no presenta conflicto de intereses.

FINANCIAMIENTO

Autofinanciado

Trayectoria académica del autor

Alberto Retamozo. Abogado, magíster en Derecho Civil y doctor en Derecho y Ciencia Política por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Licenciado y magíster en Sociología por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Profesor principal de la Facultad de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.