

LOS FERROCARRILES EN AMÉRICA LATINA ANTES DE 1914

Prof. (M. Sc.) Ricardo A. Rivas

Entre los diversos factores limitantes que afectaban al crecimiento económico a comienzos del siglo pasado, la falta de vías de comunicación adecuadas no era el de menor importancia. Es sabido que incluso en Gran Bretaña, país de mayor desarrollo relativo de entonces, este problema subsistió hasta el advenimiento de la era ferroviaria, pese a la existencia de numerosas carreteras y canales navegables.

En América Latina la escasez de los caminos y el mal estado de los existentes constituyen una constante del Siglo XIX que solo pudo ser parcialmente superada con la instalación de vías ferroviarias. Las descripciones de los viajeros extranjeros que recorrieron el continente, las quejas de productores agropecuarios y mineros, los reclamos de comerciantes y otros testimonios históricos abundan sobre este tema.

El impacto de los ferrocarriles sobre el desenvolvimiento económico fue de distinta magnitud y calidad según se tratara de países desarrollados o no. Mientras que en Europa y Estados Unidos coadyuvaron al desarrollo autónomo de esas naciones, en América Latina acentuaron la dependencia y el subdesarrollo.

Esta diferencia es válida tanto si se considera al ferrocarril como un mero medio de transporte de mercancías

y personas, o si se lo analiza como una actividad económica en sí misma en lo que hace a la industria ferrocarrilera. La primera diferencia es que mientras en los países capitalistas avanzados el ferrocarril jugó un rol fundamental al facilitar la mejor combinación de los factores de la producción y el funcionamiento del mercado, en los países latinoamericanos el efecto más importante fue sobre el sector externo de la economía articulado al circuito mundial de acumulación, al factibilizar el modelo de crecimiento primario exportador y la relación centro-periferia que profundizó la dependencia y el subdesarrollo.

La segunda diferencia anotada es que en los países del primer tipo la inversión ferroviaria constituyó un capítulo de relevante importancia en la historia reciente del capitalismo, tanto por su alto grado de concentración, como por los efectos de enlace que hacia atrás y adelante produjo en el funcionamiento del sistema en su conjunto. En el caso de los ferrocarriles latinoamericanos los efectos de enlaces hacia atrás no fueron significativos, dado que por ser importados la mayor parte de los bienes e insumos utilizados, dichos efectos fueron transferidos hacia los países de origen de esas importaciones y de los centros financieros concomitantes.

La incidencia de los ferrocarriles en la vida económica, política y social de América Latina, así como en sus relaciones con el exterior, son dignas de ser consideradas, tal como sumariamente intentamos hacerlo en este breve anticipo de lo que deberá ser un mayor y sistemático esfuerzo investigativo sobre el tema.

El período que abarca nuestro análisis constituye sin duda la Edad de Oro del ferrocarril latinoamericano,

ya que durante el mismo se construyeron más de 100.000 Km. de vías férreas, equivalentes al 75 % de su extensión actual, a un ritmo de expansión que diferencia tres etapas, según se detalla más abajo.

1º Etapa, 1825-1849. Durante estos años los proyectos ferroviarios tuvieron poco éxito pese a que se otorgaron algunas concesiones y se legisló al respecto (1). En 1825 unas pocas lúcidas y preocupadas mentalidades soñaban con el trazado de "caminos de hierro", más por efecto de demostración del ejemplo británico que por imperio de necesidades inmediatas, pero el tiempo les daría alguna razón al conformarse economías exportadoras en la segunda mitad del siglo.

Entretanto, los esfuerzos iniciales parecían ser vanos. La concesión otorgada por Perú en 1826 no pudo ser concretada, así como la mayoría de los proyectos de esta etapa, los cuales resultaron postergados, en el mejor de los casos, ya que otros no se realizaron jamás.

En 1827 un ingeniero inglés, presumiblemente hijo de George Stephenson, inventor de la locomotora, estudiaba la factibilidad de un ferrocarril con tracción animal

(1) Brasil fue un país pionero en legislación ferroviaria. Ya en 1835 la Regencia Imperial decretó una serie de incentivos para promover la construcción de vías férreas, es decir, casi veinte años de que el primer ferrocarril fuera puesto en funcionamiento. Eduardo A. Zalduendo, Libras y rieles. Editorial El Colocolo. Buenos Aires, 1975.-

que uniera el puerto de La Guaira con la ciudad de Caracas, presentando un proyecto en 1834 que no llegó a realizarse. (2)

Otro, que al igual que el anterior debió ser postergado por varios años fue el Ferrocarril Mexicano, otorgado en concesión por el Gobierno Federal a un comerciante de Veracruz, quien proyectó en 1837 comunicar ese puerto con la ciudad de México. (3)

Dos proyectos de esta etapa darán lugar a la realización de los ferrocarriles de mayor importancia concluidos en la década del cincuenta. El primero de ellos había sido promovido en Chile por el empresario argentino Mariano Fraguero en 1844-45 a efectos de unir la ciudad mine-

(2) Luego de éste y otros intentos fallidos este ferrocarril no fue el primero se inauguró en 1883. Eduardo Arcoila Farfán, Historia de la Ingeniería en Venezuela, Vol. II. Colegio de Ingenieros de Venezuela. Caracas, 1961.

(3) Esta concesión fue anulada por incumplimiento del beneficiario. Su construcción por otra empresa sufrió demoras y en 1854 solo cubría un pequeño tramo que debía complementarse con el servicio de diligencias. El ferrocarril quedó concluido en 1873. John H. Coatsworth, El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato, 2 vol., Sep-Setentas. México, 1976.

ra de Copiapó con el puerto de Caldera (4); el segundo fue el del Ferrocarril de Panamá, cuya construcción comenzó al finalizar la década del cuarenta.

En este período aparecieron los primeros proyectos para la instalación de ferrocarriles transoceánicos, juntamente con los estudios de factibilidad para la construcción de un canal, tal como el presentado por José de Garray a comienzos de la década del cuarenta para el trazado de vías férreas a través del istmo de Tehuantepec (México). (5)

La incapacidad de los inversionistas locales y el poco interés de los extranjeros hicieron fracasar la mayo

(4) Este ferrocarril no fue construido por los promotores iniciales sino por Guillermo Wheelwright, según un estudio realizado por Allan Cambelli, los mismos que proyectaron y construyeron el Ferrocarril Central Argentino. Francisco A. Encina, Resumen de la Historia de Chile, 3 vol. Ed. Zig Zag S.A, 2ª edición. Santiago de Chile, 1956.- Raúl Scalabrini Ortiz, Historia de los ferrocarriles argentinos. Editorial Plus Ultra, 7ª edición. Buenos Aires, 1975.- Osvaldo Sunkel, Historia económica de Chile 1830 y 1930: Dos ensayos y una bibliografía. Ediciones Cultura Hispánica del Instituto de Cooperación Iberoamericana. Madrid, 1982.- Marta B. Morinelli de Cava, Juan Bautista Alberti y Mariano Fraguero: Dos opciones para la organización económica de la República Argentina. Tesis de Licenciatura. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades, Universidad Nacional del Comahue, 1984. (multi)

(5) Pablo Lévy, Notas geográficas y económicas sobre la República de Nicaragua (1873). Serie Geografía y Naturaleza, Banco de América. Managua, 1976.-

ria de los proyectos de este periodo, pose a que se hiciera con ofrecimientos con ventajas máximas. Entre otros merece destacarse el presentado por el Ingeniero inglés Allan Campbell, quien en 1849 propuso construir un ferrocarril entre San José y Ciudad de Guatemala, otorgando a Gran Bretaña el control total del mismo, incluyendo su defensa por parte de fuerzas armadas de ese país. (6)

El primer ferrocarril de consideración, proyectado y realizado durante esta etapa, fue resultado de un estudio efectuado por el Real Consulado a solicitud de la Sociedad Patriótica de La Habana en 1830. El Ferrocarril de La Habana, que tendría finalmente 72 Km, fue inaugurado en su primer tramo de 26 Km en 1837. Al año siguiente se comenzó la construcción de otro ferrocarril y en 1849 Cuba tenía ocho líneas en servicio con una extensión de 464 Km y más de 100 Km en construcción. (7) Otros pequeños tramos construidos antes de 1850, como el de Jamaica pues to en marcha en 1845, eran poco relevantes.

(6) Delmer G. Ross, "The construction of the Interoceanic Railroad of Guatemala" en The Americas, published by the Academy of American Franciscan History. Volumen XXXIII Number 3, Washington D.C., January, 1977, pág. 430-456.-

(7) Roland T. Ely, Cuando reinaba su majestad el azúcar. Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1963.-

2º etapa, 1850-1879. En el término de estas tres décadas se produjo una lenta difusión en la mayoría de los países latinoamericanos. En 1850 se puso en servicio un corto tramo en la Guayana Británica y al año siguiente se inauguraron el de Callao-Lima y el de Copiapó-Caldera, éste con una extensión de 81 Km.

El ferrocarril de mayor importancia estratégica construido durante la década del cincuenta fue el de Panamá, obra realizada por norteamericanos a través del Istmo con una extensión de 80 Km, concluido al iniciarse el año 1855, en momentos en que resultaba ser el paso obligado para quienes requerían una rápida comunicación entre los dos océanos (8).

En el resto de Latinoamérica la expansión seguía un lento curso, incluso en aquellos países que luego serían líderes en la construcción de ferrocarriles, como Argentina, México y Brasil. El Ferrocarril de Mauá, construido en 1854, partía de Río de Janeiro con un corto recorrido de 15 Km. El mismo año se iniciaba el transporte de carga en un pequeño tramo del incompleto Ferrocarril Mexicano.

(8) Pablo Lévy, Op. Cit; Delmer G. Ross, Op. Cit; Roland Ely, Op. Cit; Edelberto Torres-Rivas, Procesos y estructuras de una sociedad dependiente (Centroamérica) Ediciones Prensa Latinoamericana S.A. Santiago de Chile, 1969.- Eduardo C. Peña, Origen y desarrollo de la burguesía colombiana. Impreso en Tipografía Dovel. 2º edición. Barranquilla-Colombia, 1971.- Carl Bovallius, Viaje por Centroamérica 1881-1883. Serie Viajeros N°1 Banco de América. Managua, 1977.-

También insignificante fue el primer ferrocarril argentino, puesto en servicio en 1857, con un recorrido de 10 Km hacia el oeste, partiendo de la ciudad de Buenos Aires.

(9).

Los años sesenta fueron también de muy lento desarrollo para el ferrocarril latinoamericano, pese a que se construyeron tramos en varios países como en Brasil, don-

(9) Para México, además de lo ya citado, véase de Jesús Silva Herzog, El pensamiento económico en México. Fondo de Cultura Económica. México, 1947.- Luis Gonzalez, La economía mexicana en la época de La Reforma. Septiembre. México, 1976.

Para Brasil se consultó, además de la obra de Eduardo A. Zalduendo ya citada y que incluye también un interesante estudio sobre los ferrocarriles argentinos, tres obras que ya son clásicas para la historia económica brasileña: Caio Prado Junior, Historia económica del Brasil. Editorial Futuro. Buenos Aires, 1960.-

Celso Furtado, Formación económica del Brasil. Fondo de Cultura Económica. México, 1962.- Helio Jaguaribe, Desarrollo económico y desarrollo político. Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1965.

Para los ferrocarriles argentinos la bibliografía resulta ser más abundante. A la ya citada puede agregarse de Ricardo M. Ortiz, El ferrocarril en la economía argentina. Ed. Cátedra Lisandro de La Torre, 2ª edición. Buenos Aires, 1958.- Vicente Vázquez Presedo, El caso argentino. Migración de factores, comercio exterior y desarrollo 1875-1914. Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1971.-

de comenzó a conectarse la producción exportable del Valle de San Francisco a través de tres líneas con los puertos de Recife, Bahía y Santos.

La obra más importante de esta década fue el Ferrocarril Central Argentino, mediante el cual se unieron el puerto sobre el río Paraná en la ciudad de Rosario, con la ciudad de Córdoba a través de 396 Km de vías tendidas entre 1863 y 1870. También resulta de interés el Ferrocarril de Asunción, inaugurado en 1858 y que en 1861 tenía una extensión de 75 Km, por el meritorio esfuerzo de haberse utilizado una proporción considerable de insumos paraguayos y haber sido financiado con capitales nacionales. (10).

Durante la década del setenta se insinuó un mayor impulso en el desarrollo ferrocarrilero, siendo espectacular la contribución de Brasil, que construyó alrededor de 2.500 Km de vías, mientras que Argentina tendía unos 1.600 Km, Chile algo más de 1.100 Km y México 800 Km.

Antes de concluir esta etapa el ferrocarril se difundió también en países más rezagados, tales como Guatemala, que inició la construcción del suyo en 1878; Venezuela, que luego de reiteradas suspensiones lograba concluir su primer ferrocarril en 1877 uniendo las minas de cobre del valle de Aroa con la ciudad de Barquisimeto; México, donde se terminaba el ferrocarril México-Veracruz en 1873 o en Perú, que comenzaba la construcción de los ferrocarriles andinos, los más costosos de todo el continente.

(10) Silvio Maldonado, "Paraguay", en El pensamiento económico latinoamericano. Fondo de Cultura Económica. México, 1945, pag. 238-273.-

3ª etapa, 1880-1913. A partir de 1880 se produjo una verdadera fiebre ferroviaria que afectó a terratenientes, comerciantes y gobernantes, cuya ideología positivista encontraba en los ferrocarriles un artificio para el desarrollo material. Entre ese año y 1913 se produjo la gran expansión del ferrocarril latinoamericano que dio como resultado que de alrededor de 10.000 Km de vías en servicio se pasara a algo más de 100.000 Km, o lo que es lo mismo, que de la red existente al estallar la Primera Guerra, el 90 % se instalara durante esta etapa.

En estos años todos los países de América Latina construyeron ferrocarriles, pero la distribución muestra una acentuada desigualdad, ya que en 1913 el 30 % de la red ferroviaria se encontraba en Argentina, el 24 % en México y el 22 % en Brasil. En el caso argentino esa proporción resulta ser aún más significativa si se la relaciona con el número de habitantes, ya que su población equivalía sólo al 10 % del total latinoamericano. (11)

Es conocida la pertinaz acción de los gobernantes para atraer capitales hacia la construcción de ferrocarriles, aunque no todos tuvieron igual suerte, ya que ello dependía no sólo del atractivo que podían tener las concesiones, sino también de las condiciones económicas de cada país, tales como la naturaleza del sector exportador —incluida su rentabilidad—, y de factores tales como las topográficas y su incidencia en los costos, entre otros.

En Guatemala el General Justo Rufino Barrios inaugu-

rababa los primeros cuarenta kilómetros de ferrocarril el día de su cumpleaños, el 19 de julio de 1880, en medio de grandes festejos que pretendían iniciar una promisoriosa era ferroviaria que en realidad dejó magros resultados; en los años de la Primera Guerra la extensión ferroviaria guatemalteca apenas alcanzaba a los 800 Km.

Guzmán Blanco trató por todos los medios de interesar a nacionales y extranjeros para llevar a cabo un plan ferroviario en Venezuela, firmando veintinueve contratos entre 1880 y 1888 para la construcción de más de 5.000 Km de vías, y aunque sólo se cumplieron diez de dichos contratos (dos de ellos en forma incompleta), es indudable que su mandato fue prolífero en ese sentido, siendo el propulsor de la era ferroviaria venezolana, considerando como tal a los años que van de 1883 a 1893. Al comenzar la Primera Guerra Venezuela disponía de 950 Km de vías, muy por debajo de las expectativas de los años ochenta.

Por la misma época que Guzmán Blanco, Porfirio Díaz hacía importantes concesiones a inversionistas extranjeros y, aunque al igual que en Venezuela, la mayoría de los contratos no fueron cumplidos por las empresas, en México la construcción de ferrocarriles fue considerable, adquiriendo un ritmo inusitado durante la década del 80. En 1913 México disponía de 25.400 Km de vías férreas, sin contar algunos tramos de los ferrocarriles estatales que utilizaban tracción animal.

También en Argentina el Gobierno se movilizaba en pro de un plan de largo alcance que hiciera posible el tan ansiado crecimiento económico, una vez pacificado el

(11) Argentina tenía 41.9 Km de vías por cada 10.000 habitantes; Chile 20.3, México 16.4., Brasil 9.3. Cf Vázquez Presedo, Op. Cit.—

país de caudillos y de indios. (12) en su discurso de toma de mando, el 12 de octubre de 1880, el Presidente Julio A. Roca prometía un proyecto nacional para conectar las más alejadas regiones del país con el Litoral, promesa cumplida por él y sus sucesores, al punto que de 2,300 Km de vías construidas hasta ese año, se pasó a 33,000 Km en 1913.

El crecimiento ferroviario brasileño fue también espectacular durante esta etapa, pasando de 3,200 Km de vías en 1880 a 23,500 en 1913, hecho que estuvo estrechamente vinculado a la política de fomento establecida por el Estado y al desarrollo económico promovido por el auge cafetalero.

La fiebre ferroviaria de esta etapa llevó a que se propusieran planes gigantescos, tales como el de Argentina, que a través de 1,650 Km unió Buenos Aires con La Quiaca, o el Ferrocarril Trasandino entre Valparaíso y Buenos Aires, con una extensión de 5,650 Km. En México se construyeron los dos troncales de las empresas Ferrocarril Central y Ferrocarril Nacional, inaugurados en 1884 y 1889 respectivamente, que contactaron el Valle de México y la frontera con Estados Unidos.

(12) El 'Progreso' económico basado en la utilización extensiva de factores hacía imprescindible una mayor oferta de tierras, la cual se obtuvo mediante el holocausto indígena o Conquista del Desierto. Paradójicamente, una locomotora del Ferrocarril Oeste había sido bautizada con el nombre "Indio Amigo".-

Pero el proyecto más ambicioso fue el Ferrocarril Panamericano, que debía unir Nueva York con Buenos Aires a través de 16,000 Km de vías, idea que había surgido en la Conferencia Internacional Americana de 1889-90 y que nunca se materializó en su totalidad. En 1911 se encontraban habilitados 10,000 Km, pero al estallar la Guerra y ante el avance del transporte automotor este proyecto se abandonó. (13)

Efectos económicos

Los efectos económicos del ferrocarril se sintieron desde su instalación, dada la gran masa de capital y mano de obra que requiere, aunque la demanda de insumos no tuvo ecos reproductivos de consideración en los países latinoamericanos por ser en su mayoría importados.

Al conectar los centros de producción mineros y agrícolas con los puertos, el ferrocarril cumplió un rol de infraestructura especializada de la economía exportadora, más que como integradora del mercado nacional. Así sucedió en México, donde los ferrocarriles conectaron la minería del norte con Estados Unidos o con todo el mercado mundial a través del ferrocarril que llegaba al puerto de Veracruz; en Centroamérica, donde las subsidiarias de la United Fruit trazaron ferrocarriles de exclusiva vocación

(13) En realidad no se trataba de un proyecto continental sino de aprovechar los tramos ya existentes y completar los faltantes. Solo Estados Unidos, México y Argentina habían completado sus tramos antes de 1914.-

Banamera; en Brasil, al contactar la región cafetalera de la altiplanicie paulista con el puerto de Santos; en Argentina, al hacer posible el tráfico de la región cerealera y ganadera hacia los puertos del Litoral, etc.

No todos los ferrocarriles se trazaron con ese objetivo, pues no faltaron aquellos, construidos generalmente por el Estado, que tuvieron la finalidad de integrar el país, tales como los Ferrocarriles del Estado Argentino y el Longitudinal Norte Chileno, pero la característica señalada anteriormente fue la predominante, particularmente entre los ferrocarriles extranjeros, que eran en definitiva los de mayor importancia. (14)

Incluso ferrocarriles como los de Valparaíso-Santiago y el de Guayaquil-Quito, que no se trazaron para evacuar excedentes hacia el mercado mundial sino para el a-

(14) Tampoco faltaron razones de defensa nacional, tal como prolongar la línea ferroviaria desde Bahía Blanca hasta Zapala, terminal ésta que al ser concluida en 1914 distaba solo 135 Km de la frontera con Chile, país con el cual Argentina sostenía un diferendo fronterizo que recién este año (1985) podrá quedar definitivamente resuelto si el Senado da su aprobación al Tratado de paz. Cf Orieta Favaro de Cartier, "La llegada del ferrocarril", en Neuquén, un siglo de Historia. Imágenes y perspectivas. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades, Universidad Nacional del Comahue. Editado por Cooperativa de Servicios Públicos y comunitarios de Neuquén Ltda. Neuquén, 1983.-

bastecimiento desde el exterior de bienes de consumo, completaban la estructura primario exportadora al facilitar el ingreso de mercancías importadas, consolidando su funcionamiento basado en la división internacional del trabajo.

Dados los mayores requerimientos del comercio internacional -sin desconocer los provocados por el auge del oro californiano-, el paso de uno a otro océano a través de un canal, de un ferrocarril o por la combinación de ambos motivó numerosos proyectos en México, Guatemala, Honduras, Costa Rica y Panamá, habiéndose concretado cuatro de ellos a partir de 1855, cuando se inauguró el de Panamá, más tarde el del istmo de Tehuantepec, el de Guatemala en 1908 y el de Costa Rica en 1910.

El Ferrocarril de Panamá tuvo además, un rol destacado en la producción cubana de azúcar, al hacer más económico el tráfico de coolíes que desde Cantón eran trasladados a La Habana, ya que las vías del Cabo de Hornos o por el Cabo de Buena Esperanza alargaban la travesía y aumentaban la mortalidad de los semi esclavos chinos. (15)

El ferrocarril hace factible la producción de cier-

(15) Los principales directores de la compañía del ferrocarril tenían intereses en Cuba, sea por ser propietarios de haciendas de caña de azúcar y café, o por ser inversionistas en compañías transportistas que traficaban con azúcar, coolíes y otras mercancías. William Aspinwall, con cuyo nombre los norteamericanos designaron la población de Colón, fundada en 1852 para estación del ferrocarril, era el más destacado.

tos bienes ya que sin él, o no se podría llevar a cabo o, en el mejor de los casos, sería una oferta limitada. El ahorro por concepto de fletes, la mayor facilidad para la migración de la mano de obra y las magnitudes con que se puede establecer el tráfico son algunos de los factores que incidieron en la consolidación de las economías exportadoras latinoamericanas.

Esto resulta significativo en países como México y Argentina, que no contaban con vías fluviales en las regiones de mayor actividad económica, pero igualmente el ferrocarril se impuso donde esas vías existían, tal como en el Estado de Sao Paulo, donde el transporte ferroviario se desarrolló al mismo ritmo que se desplazaba la frontera cafetalera. (16)

Peró la factibilidad y rentabilidad de un ferrocarril no constituyen una variable autónoma, ya que depende de la capacidad productiva a la que sirve, del nivel de las fuerzas productivas y de las relaciones sociales de producción imperantes. Así, por ejemplo, los ferrocarriles de los tres Estados cafetaleros más significativos del occidente venezolano no fueron relevantes para la expansión económica de esa región, dada la estructura agrar-

(16) También se construyeron ferrocarriles en combinación con la navegación fluvial tales como el de Madeira-Mamoré en Brasil; el Dorado-Ambalema en Colombia; el de la Mesopotamia argentina. Cepal - Naciones Unidas, El transporte en América Latina. Nueva York, 1965.

ria prevaleciente en el sistema hacienda-conuco. (17)

Los ferrocarriles argentinos estuvieron concentrados fundamentalmente en las provincias de Santa Fe y Buenos Aires, allí convergían las líneas que venían desde el interior. La región resultaba ser suficientemente importante, ya que allí se localizaba la mayor parte de los recursos productivos del país y donde la distancia más alejada de los puertos de mayor importancia (Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, La Plata, Santa Fe), no superaba los 350 Km, que si para el ferrocarril resultaba insignificante, sin él era difícilmente comunicable. Es un típico caso de una economía con una acentuada vocación exportadora, donde los ferrocarriles se trazaron en función de

(17) Los tres Estados trazaron ferrocarril, inconexos entre sí, que evacuaban la producción de café hacia el Lago de Maracaibo, pero su rol fue precario, el servicio deficiente y los fletes demasiado elevados. J. A. Redondo, Documentos relativos a la terminación de los trabajos de reconstrucción de la línea del ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía. Tipografía Panorama. Maracaibo, 1920.

José Murguey, La construcción de los ferrocarriles en la sección Trujillo del Estado Los Andes 1881-1899. Facultad de Humanidades y Educación. Universidad de Los Andes. Mérida-Venezuela, 1980.- Vitaliano Graterol, Eduardo Osorio, Ricardo Alberto Rivas, El café en el Estado Mérida. Origen y desarrollo de la hacienda cafetalera. Facultad de Humanidades y Educación de la Universidad de Los Andes, Mérida-Venezuela, 1983. (multi)

ella y la hicieron posible. (18)

Los ferrocarriles terminaron con el aislamiento de las provincias del Interior, desarticulando los circuitos comerciales establecidos entre ellas y poniendo al descubierto su mercado ante la arrolladora oferta externa; pero también hicieron posible que la producción de esas regiones tuviera una mayor demanda al ser conectadas con el mercado del Litoral y el mercado mundial, convocando a las provincias a aumentar la oferta de los cañaverales tucumanos, de los viñedos cuyanos, los bosques santiagueños, las frutas rionegrinas. Esto significaba también un incentivo a alguna producción agroindustrial, tal como vitivinícola, secado de frutas, producción de azúcar, fabricación de alcohol, etc.

En México, durante el Porfiriato, se produjo una relativa diversificación económica cuya deuda con el ferrocarril es considerable, pese a que el trazado haya respondido a los requerimientos de la economía exportadora. En efecto, allí permitió una mayor integración del espacio nacional y ayudó a consolidar medianamente el mercado interno, a pesar de que la oferta mexicana haya estado expuesta a una desleal competencia con manufacturas norteamericanas, las cuales contaban con tarifas diferenciales en las dos líneas troncales que unían el Valle de México con Estados Unidos.

(18) En 1913 Argentina disponía del 10 % de la población de América Latina, el 30 % de los ferrocarriles y contribuía con el 32 % de las exportaciones totales. F.S. Cardozo y Héctor Pérez Grignoli, La Historia de América Latina. Vol. II, Editorial Crítica. Barcelona, 1979.-

En parte, el aporte a una mayor diversificación se debió a que la concentración regional ferroviaria no fue tan desigual como en otros países. Por otro lado, la economía mexicana no estaba tan especializada en la exportación, lo que explica que solo aportara en 1913 el 9.3% de las exportaciones totales de América Latina y dispusiera en cambio el 24 % de la extensión ferroviaria.

El caso de los ferrocarriles brasileños es distinto. En Brasil el mayor grado de concentración está en los Estados de Río de Janeiro y Sao Paulo, con el agravante de que, a diferencia de Argentina, no se localiza allí una proporción tan grande de recursos productivos y que la relación con el número de habitantes resulta ser muy baja.

Los ferrocarriles tendidos desde los puertos hacia el interior conectaban a éstos con zonas de producción exportable, tales como los que llegaban a Recife (azúcar y algodón), Bahía (tabaco y azúcar), Santos (café). Este último adquirió una especial importancia con el auge del café, pues la construcción de ferrocarriles de la región paulista se extendió por todo el área cafetalera como un abanico cuyo vértice estaba en la ciudad de Sao Paulo desde donde partía el tramo hacia el puerto de Santos.

En el resto de América Latina la especialización agronómica de los ferrocarriles no fue menor. El enclave bananero resultó ser la expresión más acabada de una economía donde el ferrocarril fue trazado exclusivamente para fines exportadores. También en la producción de azúcar esta especialización fue acentuada, tal como en Cuba y en la República Dominicana. En este último país, la mayor parte de los 600 Km de vías existentes en 1913 estaba lo-

calizada en los ingenios y en Haití el ferrocarril fue de exclusivo uso azucarero. (19)

Si bien todo lo anterior conduce a afirmar que los ferrocarriles fueron trazados para un tipo de economía que no incluía la industrialización, ésta, precisamente, tuvo un mayor grado de desarrollo en países cuyo sistema ferroviario era considerable. En efecto, al iniciarse la industrialización sustitutiva en los países de mayores magnitudes económicas, la existencia previa de una red ferroviaria constituyó una situación favorable, particularmente si el trazado abarcaba una porción importante del espacio territorial, ya que cabía la posibilidad de reorientación hacia el nuevo modelo de desarrollo económico facilitando la integración del mercado nacional. (20)

(19) Carlos M. Vilas y otros, Imperialismo y clases sociales en el Caribe. Cuenca Ediciones. Buenos Aires, 1973.-

(20) CEPAL, Problemas y perspectivas del desarrollo industrial latinoamericano. Ediciones Soler, Buenos Aires, 1964.- Osvaldo Sunkel y Pedro Paz, El subdesarrollo latinoamericano y la teoría del desarrollo. Siglo XXI 6ª edición. México, 1973.- Celso Furtado, La economía latinoamericana. Formación histórica y problemas contemporáneos. Siglo XXI, 8ª edición. México, 1976. Vania Bambirra, El capitalismo dependiente latinoamericano. Siglo XXI, 5ª edición. México, 1978.-

Algunas características generales

Las características del trazado estuvieron condicionadas en gran medida por la naturaleza de la economía exportadora. Podía ser excesivamente concentrado, tal como lo es en los países mineros, o de más amplia base, como en la llanura pampeana. También otros aspectos como rentabilidad del sector exportador, población, inversiones, localización y extensión del área, fueron asimismo algunos de esos condicionantes.

La topografía podía ser un factor limitante, particularmente por su incidencia en los costos, tal como sucedía en la mayoría de los ferrocarriles andinos, en Panamá y Brasil. Desniveles pronunciados hacían necesario el uso de cremalleras o un riel central que facilitara el desplazamiento del material rodante, a veces con dos locomotoras, así como una gran cantidad de curvas o la construcción en zig zag de la vía. El movimiento de tierra y la cantidad de túneles en las condiciones señaladas también presionaban sobre los costos.

Un caso contrario fue la construcción de ferrocarriles en la llanura argentina, donde las condiciones suaves de la topografía y escasos ríos que exigieran la construcción de puentes costosos hacían que allí los ferrocarriles estuvieran entre los más baratos del Continente, favorecidos además por atravesar una zona de óptimas condiciones agrológicas para productos de gran demanda mundial, lo que aumentaba notablemente la rentabilidad del ferrocarril.

Los ferrocarriles latinoamericanos enfrentaban desa

fijos no menos importantes que los topográficos, tales como la escasez de capitales y una relativa insuficiencia en la oferta de mano de obra, por lo que la construcción de algunos ferrocarriles se realizó en gran parte con mano de obra extranjera. (21)

La demanda de mano de obra es enorme durante la construcción del ferrocarril, pero también las tareas operativas requieren gran cantidad de personal, por lo que fue surgiendo una importante clase obrera ferroviaria que tuvo destacada actuación político-gremial desde fines del siglo pasado. (22).

Ahora bien, si la escasez de capitales y mano de o-

(21) Hubo casos extremos como el de la construcción del Ferrocarril de La Habana para la cual su contratista trajo consigo 500 irlandeses o el caso del Ferrocarril del Oeste, donde 100 trabajadores europeos eran dirigidos por un ingeniero francés. En otros casos, la mano de obra no había sido traída especialmente para ese fin, sino que se debía a las corrientes migratorias, de particular importancia en algunos países del sur del continente. La contratación del personal especializado para el funcionamiento, tal como maquinistas, debió hacerse en el exterior.

(22) En las huelgas obreras de Argentina durante el año 1896 participaron en total 25.000 obreros, de los cuales 12.000 eran ferroviarios. Adolfo Dorfman, Historia de la industria argentina. Escuela de Estudios Argentinos. Biblioteca Servir. Buenos Aires, 1942.-

bra podía ser resuelta mediante la inversión extranjera y la inmigración, otras adversidades eran de más difícil control. Así, en el trópico, además de las dificultades topográficas ya anotadas, debían enfrentarse con otras tales como la hostilidad del clima y las enfermedades propias de la región, como la fiebre amarilla y otras que hicieron estragos entre los trabajadores durante la construcción de ferrocarriles en Panamá, México, Brasil, Venezuela.

Los ferrocarriles no siempre se trazaban de acuerdo a métodos y tecnología adecuados y ante distintas alternativas, la toma de decisiones respondía más a condiciones externas que al estudio de las reales necesidades, como la elección del recorrido o el tipo de trocha. (23)

En América Latina se instalaron cuanto menos diez trochas distintas y en cada país podía haber tres o cuatro, desde la más ancha de 1.67 m hasta la más angosta de 0.61 m. La trocha ancha se la utilizó con preferencia en Argentina y Chile, llegando a cubrir la mitad del trazado de ambos países, mientras que la trocha de 1.43 m y menos, se la utilizó con mayor frecuencia en los otros países del continente. En Brasil se tendieron trochas de cuatro medidas pero predominó, desde la construcción del primer ferrocarril, la de 1.00 m. Algunos disponían de una

(23) El primer ferrocarril argentino fue de trocha ancha porque en ese momento resultaba de más rápida adquisición una locomotora de esas características, tal como fue "La Porteña". Al respecto Eduardo Zalduendo expone antecedentes que refutan la tradicional creencia, admitida por Scalabrini Ortiz, de que dicha locomotora había sido utilizada en la guerra de Crimea.

sola medida, como en Colombia (0.91 m), Bolivia (1.00 m) y Uruguay (1.44), pero lo predominante fue la diversidad, como en Venezuela que, con solo 950 Km de vías en servicio, se utilizaron cuatro trochas distintas.

Esta situación dificultaba la conexión de ramales y limitaba el uso de material rodante a las trochas correspondientes, sin poder ser rotadas con otras líneas de acuerdo a la demanda.

El material rodante era casi en su totalidad importado, aunque desde la primera década del siglo actual ya existían talleres, en su mayoría de capital extranjero, que además de reparaciones comenzaron a fabricar partes y llegaron a ensamblar vagones en algunos de los países de mayor desarrollo ferrocarrilero.

Los rieles eran importados y, en algunos países, también los durmientes, ya que no todos disponían de bosques maderables que se ajustaran a las exigencias de dureza o el acceso a los mismos era aún difícil. En Argentina inicialmente se recurrió a la importación de durmientes, pero luego el propio ferrocarril sirvió para conectar el mercado con los bosques donde se encontraba madera del tipo requerido. A comienzos de siglo se generalizó el uso de maderas locales, tanto para la construcción de durmientes como para ser procesada y obtener carbón vegetal.⁽²⁴⁾

El balastado era deficiente, incluso en aquellos

(24) Aunque con poca aceptación, en algunos países se hicieron ensayos en la construcción de durmientes de metal.

países donde el ferrocarril tuvo mayor difusión. (25) No siempre estaba bien distribuido, los que disminuía los efectos protectores y habitualmente no se colocaba, al punto que gran parte de los ferrocarriles fueron tendidos sobre tierra.

El capital ferroviario

Sobre el rol jugado por el capital extranjero en América Latina existe una abundante bibliografía, gran parte de la cual se ocupa de las inversiones de ese origen en el sector ferroviario. Suele señalarse al respecto que el ahorro existente en los países de mayores magnitudes económicas y aún en los de menor desarrollo relativo, hubiese sido suficiente para la creación del capital inicial, cuyos efectos reproductivos hubiera creado las condiciones para ampliar las posibilidades de inversión de dicho sector.

En realidad, parece poco probable que ello hubiera podido ser así en las condiciones estructurales existentes, dadas las características con que la inversión latinoamericana se localizaba, buscando su ampliación en la producción agrominera, en la especulación con tierras o en algunas actividades agro-industriales, pero con un acentuado desinterés en inversiones de otro tipo, tal como

(25) Balasto es la piedra que se agrega para disminuir la presión provocada por el paso de los trenes, facilitar el drenaje y, en consecuencia, proteger los durmientes de la humedad y el peso excesivo.

en ferrocarriles. (26)

Un segundo elemento a tener en cuenta es que la mayor parte de los insumos no se producían en América Latina y en el caso de que capitales locales organizaran una empresa ferroviaria, ésta dependía siempre de importaciones considerables, tales como locomotoras y rieles y, en menor medida, durmientes y carbón.

En tercer lugar, debe considerarse que cuando se intentaron proyectos nacionales, las dificultades financieras debieron ser salvadas mediante empréstitos, por lo que el capital extranjero también en estos casos estaba presente, ya que los mismos se contrataban casi siempre en el exterior, particularmente con la banca británica.

El cuarto factor, estructuralmente el de mayor importancia, fue la expansión del capitalismo internacional, en particular luego de 1874, que adquirió una pujanza desconocida hasta entonces, ante lo cual el capital latinoamericano tenía pocas posibilidades de competir.

Una parte considerable de las líneas que se instalaron primeramente en América Latina en países como Paraguay, Costa Rica, Chile, Argentina, Brasil, México, fueron construidos con capitales nacionales, pero en casi todos debió recurrirse tarde o temprano al financiamiento externo.

(26) Tomás Terry, de origen venezolano, era quizá el hombre de mayor fortuna en la Cuba de 1880. Sus inversiones en la isla fueron cuantiosas en diversas ramas, particularmente el refaccionismo azucarero, pero mínimas en los ferrocarriles de su país adoptivo. Contrariamente, sus inversiones en el exterior incluían importantes sumas en ferrocarriles norteamericanos.

Para el primer ferrocarril cubano se contrató en Londres un empréstito de \$2,000,000, para lo cual se comprometieron ingresos aduaneros extraordinarios. Esta práctica de financiar con empréstitos avalados por los ingresos de aduana pasó a ser común y fue motivo de no pocas intervenciones extranjeras que asaltaron las aduanas para cobrar deudas impagas.

Hasta 1857 Chile había financiado con recursos propios las pocas inversiones ferroviarias efectuadas hasta ese momento, pero en el año señalado recurrió al endeudamiento externo contratando un empréstito en Gran Bretaña para concluir las obras del ferrocarril de Valparaíso a Santiago y el de Santiago al Sur.

También en Argentina, particularmente a partir de 1881, se contrataron varios empréstitos externos para llevar a cabo un ambicioso plan ferroviario que incluía el trazado de las costosas líneas hacia el norte del país.

En Perú, después de 1840, el ingreso percibido por el Estado en las cuatro décadas de explotación guanera se destinó en parte a la construcción ferroviaria, pero a partir de 1886 los ferrocarriles peruanos pasaron también a control extranjero.

El movimiento nacionalista estuvo presente siempre, aunque con poco éxito. Cuando se firmó el contrato para la construcción de un pequeño tramo de la línea San José-Ciudad de Guatemala, la Sociedad Económica de Amigos de Guatemala había anticipado una propuesta para que el mismo se financiara con bonos de deuda interna, lo que apresuró a los contratistas extranjeros a convenir el comienzo de las obras antes que la iniciativa nacionalista hiciera fracasar el negocio.

Propuestas de ese tenor hubo en otros países del continente; algunas de las cuales se plasmaron en proyectos y aún en la realización de los mismos, pero luego debieron abandonarlas. Estancieros argentinos, plantadores cubanos, mineros chilenos propusieron en distintas oportunidades reunir fondos para realizar obras ferroviarias, pero las dificultades superaron en muchas oportunidades al entusiasmo de los inversores, pasando sus empresas a control extranjero. Algunos ferrocarriles privados fueron adquiridos por el Estado, pero aún en este caso no pocos de ellos fueron también desnacionalizados.

Un caso típico lo constituye el Ferrocarril del Oeste, cuya construcción a partir de 1854 se había iniciado con capitales de habitantes de Buenos Aires. Pronto pasó a control del gobierno provincial, quien continuó las obras y lo mantuvo en funcionamiento con notable éxito hasta 1889, año en que pasó a propiedad británica en una operación injustificable desde el punto de vista financiero. En efecto, según Scalabrini Ortiz, este ferrocarril daba dividendos anuales de hasta el 9.32 %, mientras que sus tarifas costaban la mitad que otros ferrocarriles. Además, según el mismo autor, la venta a los ingleses se efectuó con tantas facilidades que cualquier particular argentino pudiera haber hecho la operación. Las causas de que esto sucediera debe buscarse en los cuatro factores señalados más arriba y en la relación de dependencia global de la sociedad latinoamericana.

El proceso de desnacionalización de los ferrocarriles se fue acentuando aunque el Estado mantuvo una relativa participación en los ferrocarriles latinoamericanos, a través de empresas mixtas, como las creadas en México a comienzos del siglo actual cuando se unieron las compa-

ñas más importantes en la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, en la cual el Estado disponía de la mitad del capital, o bien como inversiones públicas en ferrocarriles, donde el capital extranjero tenía poco interés. En Chile, durante la década del ochenta, la mitad de los ferrocarriles era aún del Estado y en Argentina las líneas de poco tráfico pero de importancia para la integración territorial también fueron construidas por el Estado. Pero exceptuando México, donde el proceso de 'mexicanización' de los ferrocarriles llevó a que el capital extranjero no predominara sobre la inversión ferroviaria, en el resto de América Latina los capitales nacionales fueron minoritarios. (27)

Los norteamericanos fueron pioneros en la construcción de ferrocarriles, habiendo sido contratistas de ese origen quienes tendieron los primeros rieles en Cuba, Argentina, Chile, Colombia, Venezuela, México, pero no siempre lograron suscribir acciones con inversionistas de su propio país y en no pocos casos lo hicieron a través de compañías británicas.

Hasta la década del ochenta la inversión norteamericana en ferrocarriles se reducía al Ferrocarril de Panamá pero a partir de entonces comenzó a ser más significativa, particularmente cuando el gobierno mexicano le otorgó con

(27) Los esfuerzos nacionales, como ya quedó dicho, resultaron frustrados. Entre otros, el caso del Barón de Mauá, empresario que financió varios ferrocarriles brasileños, constituye un ejemplo cabal. Hacia 1870 la empresa de Mauá terminaba en un fracaso y el mismo año, más del 70 % de la red ferroviaria ya estaba en manos británicas.

cesiones a las compañías que con el nombre Ferrocarril Nacional Mexicano y Ferrocarril Central Mexicano llevaron a cabo un plan ferroviario que, en líneas generales, buscaba comunicar al país con Estados Unidos.

Pero con la 'mexicanización' ferroviaria la participación norteamericana declinó más que la británica. Del total del capital extranjero invertido en México hacia 1910, Estados Unidos disponía del 81 % de la minería, 30% del petróleo y solo el 9% de los ferrocarriles. Gran Bretaña, entre tanto, participaba con el 60 % en petróleo, 14% en minería y 18 % en ferrocarriles. (28)

El predominio norteamericano en ferrocarriles fue total en Centroamérica y en general en todo el Caribe, pero en el resto del continente los capitales británicos tuvieron una clara hegemonía. La gran proporción del capital norteamericano en la inversión ferroviaria centroamericana se debió a que ella iba acompañada de la factibilidad de establecer el enclave bananero. La United Fruit y otras compañías fruterías construyeron sus propios ferrocarriles e incluso algunas de ellas comenzaron sus negocios con la construcción ferroviaria, tal como Minor Keith, quien a la construcción del ferrocarril en Costa Rica agregó la siembra de bananos en el Valle del Zent, desde donde comenzó a trasladarlo en su ferrocarril hasta el puerto de Limón, embarcándolo con destino a Estados Unidos. Los ingresos generados en esta actividad le permitieron concluir con el ferrocarril en 1890, obteniendo en

(28) Alberto Pla, América Latina siglo XX. Economía, sociedad, revolución. Universidad Central de Venezuela. Ediciones de la Biblioteca. Caracas, 1980.-

el mismo negocio bananero el financiamiento necesario. (29)

En 1890 la proporción del capital norteamericano localizado en los ferrocarriles era enorme, pero en la medida en que las inversiones de ese origen se fueron orientando hacia las áreas de su mayor interés (minería, agricultura azucarera y bananera, petróleo), esa proporción se redujo y en 1914 de la totalidad de las mismas, el 21.5 % estaba ubicado en ferrocarriles, contra casi un 45% de las británicas. (30)

Los británicos habían tratado introducir el ferrocarril en América Latina antes que los norteamericanos, pero fue a partir de 1850 cuando sus ingenieros y capitales se hicieron presentes en el continente. Ese retraso fue temporal y se debió a la audaz iniciativa de algunos ingenieros norteamericanos y al hecho de que las inversiones británicas en Europa y Estados Unidos eran aún prioritarias, pero no debe pensarse en un predominio norteamericano, ni en América Latina, ni mucho menos en el mundo, pues hasta mediados del siglo pasado la mayor parte de los ferrocarriles a nivel mundial habían sido construidos con capitales y tecnologías británicos. Además, el capital ferroviario británico tuvo para su país de origen una importancia más

(29) Las obras ferroviarias costarricenses se continuaron a través de la Northern Railway Co. En 1905 el Ferrocarril Central fue arrendado también a esta compañía, subsidiaria de la United Fruit, la cual controló así los ferrocarriles de ese país y de todo Centroamérica.

(30) Armando Córdova, Inversiones extranjeras y subdesarrollo. El modelo primario exportador imperialista. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Universidad Central de Venezuela. Caracas, 1973.-

significativa, pues de la totalidad del capital invertido en el exterior al estallar la Primera Guerra, el 40 % estaba colocado en ferrocarriles. (31)

Aunque la inversión británica era considerable en los ferrocarriles de toda América Latina, fue en Argentina donde su participación relativa y absoluta era mayor, dado el peculiar interés puesto por Gran Bretaña en la economía agroexportadora de este país.

Las inversiones de otras naciones no fue nunca tan considerable, aunque su presencia fue notable en algunos países donde alemanes, franceses, y belgas, tuvieron el control de algunos ferrocarriles.

Generalmente las compañías obtenían las concesiones del gobierno a través de la aprobación del Congreso, el cual legalizaba así los grandes privilegios que gozarían los concesionarios, tales como estar eximidos de impuestos, obtener tierras, tener el monopolio de explotación durante largos períodos (25 a 99 años, según los casos), garantías sobre un beneficio mínimo de la inversión, etc. (32)

(31) William Ashworth, Breve historia de la economía internacional desde 1850. Fondo de Cultura Económica, 2ª edición. Madrid, 1976.-

(32) Hacia el final del siglo pasado comenzó a generalizarse la opinión de que el Estado debía tener una mayor ingerencia como contralor de la actividad ferroviaria. En este marco es que se aprobó la Ley Ferroviaria de 1899 en México y la Ley Mitre de 1907 en Argentina.

Las ganancias

Los elevados riesgos y las grandes masas de capital que requería el ferrocarril hacía que las expectativas de los inversionistas no se sintieran satisfechos con las tasas de ganancia que esa empresa podía ofrecer. En realidad, el ferrocarril no había sido en sus inicios un negocio mejor que el de la simple especulación ya que en Gran Bretaña, a mediados del siglo pasado, devengaba solo el 3.7 % de la inversión. (33).

Aparentemente, el capital ferroviario en América Latina tampoco obtenía un elevado beneficio, pero en realidad, dada la modalidad con que se otorgaban las concesiones, las ganancias resultaban mayores, pues ni la inversión alcanzaba el monto declarado por las empresas, ni era resultado del esfuerzo privado solamente, ya que la acumulación del capital ferroviario contaba con el apoyo oficial a través de subsidios y préstamos especiales, además de la dotación gratuita de tierra. En estos casos, el aporte oficial no se contabilizaba como tal, sino que pasaba a los activos de las compañías. (34)

(33) Eric J. Hobsbawm, Las revoluciones burguesas, 2 vol. Ediciones Guadarrama. 4ª edición. Madrid, 1976.-

(34) A mediados del siglo pasado el Ferrocarril de La Habana producía una ganancia promedio de más del 14 %, el de Panamá, entre 1853 y 1881 un 16 %; el de Río Claro-Sao Paulo 14.7 % entre los años 1867 y 1900. Otros estaban muy por debajo de estos guarismos; en Chile los ferrocarriles del Estado daban una ganancia del 5.2% en 1884 y en Venezuela el promedio no llegaba al 1.4%. No pocas líneas daban pérdidas, pero las compañías contaban en la mayoría de los casos con un 7% mínimo de ganancia garantizada por el Estado.

No cabe duda que los ferrocarriles garantidos constituyeron la mayor ventaja obtenida por el capital ferroviario. Mediante este tipo de contrato los gobiernos se comprometían a pagar una cantidad estipulada, basada en una tasa sobre la inversión, que podía oscilar entre un 5% y un 9%, siendo la más usual del 7%. La tasa se fijaba sobre la inversión total, sin tener en cuenta que parte de ésta era recuperada por las compañías a través de las cesiones de tierras y otros privilegios que el Estado otorgaba. Además, las inversiones reales estaban sobreestimadas, por lo cual la ganancia real era considerablemente mayor. (35)

La valoración de las tierras por efecto del paso del ferrocarril generó una actividad complementaria de carácter especulativo, lo que aumentaba aún más las ganancias de las compañías, convertidas en verdaderos terratenientes, tal como sucedió en Argentina. (36)

La dotación de tierras a las compañías tuvo gran importancia en países donde la colonización estaba por ha-

(35) La legislación sobre ferrocarriles garantidos fue muy temprana y estaba acompañada de otras ventajas que hicieron más atractiva una inversión considerada muy riesgosa. A modo de ejemplo señalemos las leyes de 1852 (Brasil), 1862 (Argentina), 1883 (Venezuela).

(36) Al firmarse el primer contrato con una compañía británica en 1863, se estableció que además de las tierras necesarias para la línea, estaciones, depósitos, oficinas, se le otorgaría en propiedad una legua a cada lado de la vía, exceptuando las tierras próximas a las ciudades. Esto contradecía lo legislado el año anterior, pero la presión del empresario pudo más que la ley misma.

cerse y donde la rentabilidad del suelo prometía ser elevada. En países donde no era así, la cesión de tierras tuvo menos importancia y en casos solo se dotaba a las compañías de las tierras propias para el tendido del ferrocarril y del telégrafo, si éste estaba incluido en el contrato. Pero incluso en estos casos la entrega de tierras resultaba cuantiosa ya que la franja otorgada podía tener, como mínimo, entre 1.000 y 1.500 metros de ancho en toda la extensión de la vía. (37)

Los ferrocarriles fueron detonantes de no pocas luchas campesinas, sea entre terratenientes y campesinos o entre éstos y las compañías ferroviarias. Para los terratenientes el ferrocarril significaba aumento de la renta del suelo y por lo tanto una sensible valorización de sus tierras, por lo que fue aceptado de buen grado y más aún, solicitado por éstos a través de sus vinculaciones con el poder del Estado. Actitud distinta debían tener los campesinos desalojados de sus parcelas por la terrofagia de los grandes propietarios o para dotar de tierras a las compañías ferroviarias, lo que provocó no pocas airadas

(37) En Estados Unidos los ferrocarriles habían gozado de este tipo de privilegios. Entre 1850 y 1871 recibieron 73 millones de hectáreas, lo que sumado a los subsidios, exención de impuestos y otras ventajas, significó el 60% de la inversión total. Charles A. Beard y otros, Historia de los Estados Unidos. Tipográfica Editora Argentina. Buenos Aires, 1962.- Clau de Fohlen, La América Anglosajona de 1815 a nuestros días. Editorial Labor. Barcelona, 1976.- Luis B. Wright y otros, Breve Historia de los Estados Unidos de América. Editorial Limusa. México, 1977.-

reacciones, a veces verdaderas rebeliones, tales como las de 1891-92 en México, la del Contestado en Brasil en 1911 o en Venezuela, donde se llegó a la destrucción de vías. (38)

Además de cumplir con las especificaciones técnicas referentes al trazado ferroviario y al servicio, las compañías debían en muchos casos, trazar por su propia cuenta una línea telegráfica y eventualmente ocuparse del cuidado de los caminos. Evidentemente, quienes se beneficia-

(38) Hubo también una reacción conservadora al estilo de los luddistas y 'destructores de máquinas' de las primeras décadas del siglo pasado europeo. Boyeros, arrieros, conductores de diligencias trataban mediante la destrucción de vías proteger su fuente de trabajo. Las recuas comenzaron a ser desplazadas por el ferrocarril y ello afectaba a arrieros y criadores de mulas. Por el camino de recuas entre Sao Paulo y Santos se tardaba alrededor de cuatro días, mientras que el ferrocarril recorría esos 139 Km en doce horas. Así también el recorrido interoceánico de Guatemala, pese a que por el trasbordo podía demandar 48 horas esto resultaba ser mínimo comparándolo con los treinta días que llevaba recorrer el trayecto a lomo de mula. La incidencia en los fletes fue considerable, tal como en Antioquia, donde el ferrocarril inaugurado en 1874 los abarató en un 65 %, hecho sin duda importante para la colonización cafetalera de la década del 80'.--

ban eran las propias compañías, ya que el telégrafo era de uso necesario para el licenciamiento en el movimiento de trenes y los caminos resultaban igualmente útiles para el tráfico hacia las estaciones ferroviarias.

Otras obligaciones establecidas en los contratos también eran poco onerosas para el capital ferroviario, tales como mantener una oficina pública para el telégrafo en las principales estaciones, ocuparse del traslado del correo, transportar tropas a precio diferencial o gratuito, según el caso.

Estas obligaciones para nada afectaban las grandes ganancias obtenidas por las compañías, las cuales además de las garantías de un beneficio mínimo, estaban exentas del pago de impuestos aduaneros y generalmente solo debían pagar un impuesto único que nunca era demasiado elevado.

Consideraciones finales

Los efectos de la inversión extranjera ferroviaria fueron similares a los de cualquier otra del mismo origen, aunque agravadas por el hecho de ser un servicio de importancia estratégica que puede incidir en forma significativa sobre la orientación productiva de un país, tal como fue trazar ferrocarriles con vocación primaria exportadora y no industrializadora, pues la modalidad de la división internacional del trabajo había sido impuesta por los países de origen de ese capital.

En cuanto a los empréstitos que los gobiernos contrataron para construir ferrocarriles nacionales, presionaron negativamente sobre la balanza de pagos cuando los

intereses y servicios de esa deuda no estaban compensados por los beneficios de la inversión; nada impensable si se considera las condiciones leoninas con que se contrataron la mayoría de ellos.

Hubo empréstitos que se negociaron para saldar deudas del Estado con las compañías por concepto de la garantía establecida en los contratos, tal como sucedió en Venezuela, donde los ferrocarriles obtenían ganancias muy por debajo del 7 %. (39)

Pero la más importante presión sobre la balanza de pagos y sobre la soberanía nacional era la ejercida por las inversiones extranjeras directas en el ferrocarril. Por un lado, porque las grandes ganancias de las compañías eran, en parte considerable, remesadas hacia el exterior y por el otro, porque quedaba en manos extranjeras un servicio estratégico, capaz de incidir sobre el conjun-

to de la vida económica del país.

Sin embargo, es de señalar que en las condiciones existentes en nuestros países antes de 1914, era poco probable que se trazaran miles de kilómetros de vías férreas y se hubiese motivado a la producción exportadora sin el concurso de la inversión extranjera.

El modelo de crecimiento económico basado en exportaciones de productos básicos y el rol que en consecuencia jugaron los países de América Latina en el circuito mundial de acumulación capitalista incluyó, como un componente más del modelo, la política ferroviaria descripta.

(39) Por la Ley de 1883 el Gobierno venezolano reconocía una garantía del 7%. Cuando en 1895 no pudo saldar sus obligaciones con las compañías debió recurrir a un empréstito con el Disconto Gesellschaft de Berlín, deuda que incidió en la saturación financiera de Venezuela llevándola a la cesación de pagos. Como respuesta, las naciones acreedoras bloquearon los puertos actuando una flota coaligada de Italia, Alemania y Gran Bretaña. Manuel Rodríguez Campos, Venezuela 1902, la crisis fiscal y el bloqueo, Ediciones de la Facultad de Humanidades y Educación, Universidad Central de Venezuela. Caracas, 1977.-