

**KEMP HEILAND, Klaus. *El desarrollo de los ferrocarriles en el Perú*. Lima: Universidad Nacional de Ingeniería. 2002, 139 pp.**

Klaus Kemp es un ingeniero alemán, asesor y profesor en el Servicio Nacional de Adiestramiento en el Trabajo Industrial (Senati) de Lima. Desde su perspectiva profesional, con este libro busca dar una respuesta a un tema que los estudiosos sobre nuestro país no han terminado de aclarar: ¿por qué los ferrocarriles en el Perú han sido una inversión fallida? Para ello ha consultado fuentes originales producidas por las oficinas estatales e incorporado bibliografía europea antes no tomada en cuenta por sus predecesores en el tema e Kemp está dividido en tres grandes partes: en la primera reseña los debates montados alrededor de la conveniencia de construir las líneas férreas, en la década de 1860, el proceso de su construcción, las operaciones de financiamiento, y brinda información acerca de los costos de las líneas y de gestión; todo para el período de 1860 hasta la guerra de 1879. Una segunda parte cubre los mismos temas para el período 1885–1930; y una tercera, más breve, casi como un epílogo, se ocupa del proceso posterior a 1930 hasta el final del siglo XX.

Los ferrocarriles tienen que ponerse en la larga lista de cosas que, habiendo tenido un éxito grande y decisivo en el mundo europeo o del hemisferio norte, transplantadas al mundo tropical del hemisferio sur, no han repetido el mismo desempeño. En la lista podemos colocar desde la oveja hasta la democracia, pasando por el motor a vapor, las constituciones o el liberalismo. Todo eso nos demuestra que no basta copiar lo que las naciones exitosas hacen, sino que, como nos lo recuerda este libro, aquello que se trasplanta actúa en medio de una red de instituciones y prácticas culturales que le ayudan a cumplir sus objetivos.

Parece ser que en el caso del Perú tenemos un ejemplo emblemático con el ferrocarril. Inventado en Europa en los inicios del siglo XIX,

cumplió un papel fundamental en consolidar la Primera Revolución Industrial e instaurar el capitalismo en el Viejo Mundo. Permitió la modernización agraria (trasladando cosechas hacia las ciudades), la formación de un mercado de trabajo (trasladando poblaciones) y multiplicó la actividad económica con sus *eslabonamientos* hacia atrás y hacia delante. Consolidó así la industria siderúrgica y metal-mecánica, y la de carrocerías y tapicería. En los Estados Unidos y Japón, el éxito se repitió. La cosa era tan clara que toda una escuela de la historia económica (la *New Economic History*) se dedicó a medir cuánto le debía el desarrollo de cada país a los ferrocarriles.

¿Por qué en América Latina los ferrocarriles no han cumplido el mismo papel y más aún en el Perú? Como nos lo recuerda Klaus Kemp, los estudiosos han votado aquí en líneas generales en contra del ferrocarril. El economista norteamericano Shane Hunt lo calificó de un *mal proyecto de inversión*, en su ya clásico estudio sobre el efecto del guano en la economía peruana del siglo XIX. Esta sentencia resulta dolorosa si sabemos que se trató del primer gran proyecto de inversión pública que emprendía el Estado peruano independiente, y que, dada la crónica pobreza de sus finanzas, no sería fácil que volviera a darse una nueva oportunidad de inversión de ese calibre. Sin embargo, Hunt, por no distraerse de su objeto central de estudio, no ahondó en la razón de su calificativo.

Heraclio Bonilla anotó que se partió de un diagnóstico equivocado: pensar que las vías de comunicación podrían ser capaces de hacer aparecer una producción aún inexistente. Fue colocar la carreta delante del caballo (o el vagón delante de la locomotora, para adecuar la metáfora al tema de esta reseña). En Europa, recordó, los ferrocarriles ayudaron a la creación de un mercado interno emergente, ya unido por los ríos navegables y por el Mar Mediterráneo en el sur y el Mar del Norte, por el norte; pero en el Perú, Manuel Pardo y Henry Meiggs habrían sido unos ilusos al pensar que bastaba poner un camino para estimular la producción y crear un mercado.

Klaus Kemp se alinea en este libro con lo señalado por otro estudioso norteamericano: el historiador Paul Gootenberg, para quien los ferrocarriles no fueron un mal proyecto en sí mismo, el problema fue la forma como fue ejecutado: rutas que no unían centros con importancia

económica previa (quizá el ejemplo más grande sea la primera ruta que se comenzó: Mollendo-Arequipa-Puno), presupuestos falaces que previeron mal lo costoso de las obras (aunque debe concederse que, sin prácticamente antecedentes en la materia, igual hubiera sido muy difícil hacer un presupuesto más exacto). A esto Klaus Kemp agrega lo fallido de los empalmes, la falta de continuidad en los trabajos y que no se empleara mano de obra nacional (¿existía, sin embargo, esta en la época?, ¿no tuvo que traerse trabajadores desde el lejano oriente, hasta los mismos inicios del siglo XX, para abastecer de mano a la agricultura?).

Aunque el libro de Kemp no profundiza en esos debates, como nos gustaría a los estudiosos de la evolución económica peruana, sí proporciona una buena información acerca de las obras, sus costos, sus rutas y las peripecias de los trabajos y de los operadores ferroviarios. Aunque el libro se extiende hasta prácticamente la actualidad, con el episodio de la privatización de los ferrocarriles, habría que aclarar que su tratamiento más sistemático comprende *la época de oro* de los ferrocarriles: los años 1860–1930. Un valor adicional de este libro son las excepcionales fotografías que contiene así como sus anexos estadísticos.

Con modestia y realismo, el autor nos dice que su contribución es solo un cimiento y llama a más investigaciones sobre el tema. ¡A todo tren!

Carlos Contreras  
Departamento de Economía de la PUCP