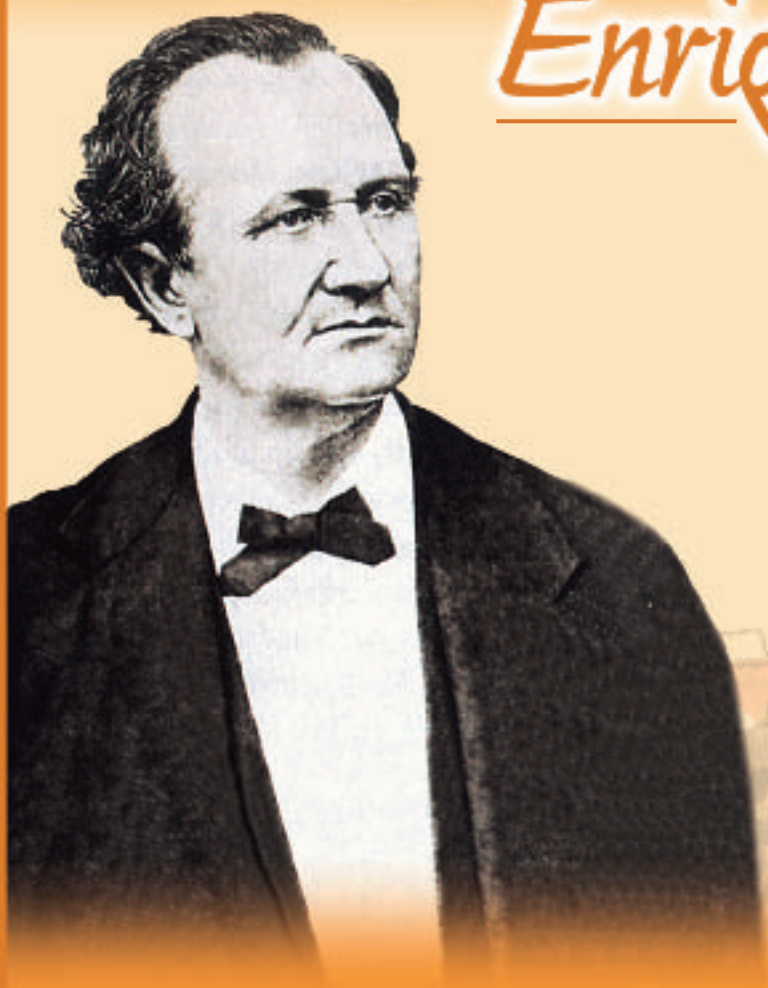


Enrique Meiggs

1811-1877



El "Pizarro yanqui"

Gracias a su empeño, el Perú se convirtió en uno de los países con más extensión de línea férrea en el siglo XIX. Fue un empresario que no se amilanó frente a las dificultades, tal como ocurrió con Pizarro.

Lamentablemente, los ferrocarriles del Perú no resolvieron sus problemas económicos y Meiggs murió arrastrado por la miseria y sus frustraciones.

- ◆ La moda de los ferrocarriles
- ◆ El "boom" de los ferrocarriles en el Perú
- ◆ El mentor y el gran ejecutor
- ◆ Meiggs inicia su aventura económica
- ◆ La fructífera escala en Chile
- ◆ El gringo llega al Perú
- ◆ Su "don de gentes"
- ◆ Se autoriza la construcción de grandes líneas férreas
- ◆ El Ferrocarril Central del Perú
- ◆ La construcción de los ferrocarriles
- ◆ Empiezan las dificultades
- ◆ Se paralizó la construcción ferrocarrilera
- ◆ Muerte del "Pizarro yanqui"

◆ La moda de los ferrocarriles

George Stephenson (1781-1848), un ingeniero británico, fue el inventor de la tracción a vapor sobre vía férrea, con la llamada locomotora “Rocket”, en 1829. Fue también el primero en el mundo en construir un ferrocarril, el de Liverpool a Manchester, entre 1826 y 1830. Desde entonces, se realizó una febril actividad en Europa con la construcción de ferrocarriles porque estos garantizaban el transporte de gran cantidad de mercadería y de pasajeros. La moda europea se difundió por todo el mundo, pero tardó en llegar a América debido a que sus países recién se habían independizado y estaban en proceso de organización. El Perú fue el primer país sudamericano en tener su línea férrea, la de Callao-Lima, de una extensión de 13,56 km, la que fue inaugurada por el presidente Castilla y entró al servicio del público en abril de 1851. Diez años más tarde, en 1861, la extensión de líneas férreas en el Perú era apenas de 90 km.

◆ El “boom” de los ferrocarriles en el Perú

Se inició en la década de los 70 del siglo XIX y terminó en la década de los 20 del siglo XX. En 1874, el Perú tenía 947 km de línea férrea. En el año 1879: 1963 km. En 1921, año de su primer centenario, el Perú contaba con 3 214 km de vía ferrocarrilera, incluyendo las líneas de tranvía de las principales ciudades del país. Casi se había duplicado la extensión de línea férrea existente en el siglo XIX. Sin embargo, es bueno aclarar que la vía férrea en uso y explotación era de 2 952 km, habiéndose suspendido el servicio de 262 km, lo que demuestra que es impracticable en algunas zonas del país, ya sea por razones geográficas o sus altos costos. El Estado era propietario de dos mil kilómetros de ferrocarriles. Los 952 km restantes eran de propiedad privada.

◆ El mentor y el gran ejecutor

Durante la época del “boom” ferroviario, varios gobiernos se sucedieron en el Perú, pero el que mayor impulso dio a la política ferrocarrilera fue don José Balta Montero, quien fue jefe de Estado entre los años 1868 y 1872. Durante su gobierno se construyó más de la mitad de la red ferroviaria del país. Se puede decir de él que fue el gran mentor, el guía de la política ferrocarrilera en el Perú porque pensó que era la palanca para el desarrollo del país, útil para la explotación y comercialización de productos. Pero el gran ejecutor de tales proyectos fue un ingeniero norteameri-

cano, don Henry Meiggs, más conocido como Enrique Meiggs en Sudamérica. En él se personifican los triunfos y los fracasos de la política ferrocarrilera del Perú y los avatares económicos y sociales de dicha época.

◆ Meiggs inicia su aventura económica

El 7 de julio de 1811 nació don Henry Meiggs Williams en la localidad de Catskill, estado de Nueva York, en América del Norte. Sus padres fueron don Elías Meiggs y doña Fannie Williams. En el año 1832, a los 21 años de edad, pasó a la misma ciudad de Nueva York y trabajó en el negocio de la madera, muy rentable en ese tiempo debido al apogeo de las construcciones de casas y muebles, así como de barcos de todo tipo en los astilleros de dicha ciudad. En 1835 se trasladó a Williamsburg, donde inicia un proyecto personal muy ambicioso. Sabedor de que en la zona de California se había desatado la “fiebre del oro”, prepara un barco, lo llena de cuartos, tableros y tablas de madera y emprende viaje a San Francisco, a donde llega en julio de 1849. El buen olfato de Meiggs no falló, porque apenas su buque atracó en el muelle de San Francisco logró vender todo su cargamento y obtuvo una utilidad de cincuenta mil dólares. Con dicho dinero y con créditos bancarios y no bancarios que Meiggs comenzó a manejar con sabiduría, fundó una compañía para la explotación de la madera. Compró un terreno en la parte norte de la bahía de San Francisco donde construyó su propio

El personaje y su tiempo

- 1811** (7 de julio)
Nace don Henry Meiggs en los Estados Unidos, en la localidad de Catskill, Nueva York.
- 1832** *A los 21 años de edad, Meiggs se traslada a Nueva York.*
- 1835** *Radica muy brevemente en Williamsbug.*
- 1849** (Julio)
Llega a San Francisco, donde se instala y forma una empresa exitosa.
- 1854** *Enrique Meiggs viaja a Chile.*
- 1855** (Marzo)
Llega a Talcahuano, un puerto sureño de Chile.
- 1859** *Construye el ferrocarril Qillota, Santiago de Chile.*
- 1863** (4 de julio)
Se inaugura el Ferrocarril Valparaíso-Santiago.
- 1865** *El gobierno del Perú invita a Meiggs para la construcción de ferrocarriles.*
- 1868** (Enero)
Meiggs llega a Lima y acuerda con el gobierno peruano la construcción del Ferrocarril Islay, en Arequipa.

muelle, adquirió barcos de todo tipo, hizo construir un aserradero en Mendocino Country y comenzó a atender con éxito las necesidades de los inmigrantes, todos ellos ansiosos de hacer fortuna con el “oro de California”. Meiggs se asoció con muchos buscadores del metal precioso. En los primeros años la bonanza sonrió a Meiggs en todas sus actividades, pero, en 1854 la suerte empezó a tornarse adversa, el negocio decayó porque muchos de sus importantes clientes se convirtieron en morosos y, atosigado por las deudas, presionado por sus acreedores, a quienes debía trescientos cincuenta mil dólares, se vio obligado a salir apresuradamente de San Francisco.



José Balta fue el presidente que impulsó la política ferroviaria del Perú (óleo existente en el Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia).

◆ La fructífera escala en Chile

Meiggs se dirige al sur de América y escoge la localidad chilena de Talcahuano, creyendo que, por su lejanía, sus acreedores iban a tardar en ubicarlo, pero no fue así. Lo habían hecho seguir y exigieron al gobierno chileno que lo extradite. Como no había un convenio de extradición entre Chile y Estados Unidos, el gobierno chileno quiso evadir el problema, pero la presión fue muy fuerte, de tal manera que aceptó la petición de los acreedores, pero Meiggs había desaparecido. No se le encontró en Talcahuano ni en Concepción.

Cuando se sosegaron los ánimos y luego de varios meses, Meiggs apareció en 1858 como contratista del puente Maipú del Ferrocarril del Sur de Chile, obra que quedó bien y satisfizo a todos, demostrando la capacidad técnica y empresarial de Meiggs, por lo que fue invitado a construir el Ferrocarril Valparaíso-Santiago que, para entonces, había sido hecho solo hasta Qillota. Meiggs aceptó el reto en el año 1859 y lo terminó cuatro meses antes de lo previsto, haciendo llegar la locomotora a Santiago el 4 de julio de 1863. En el mes de agosto fue inaugurada solemnemente la vía férrea Valparaíso-Santiago, con asistencia del presidente de la República. En su discurso, Meiggs sorprendió a toda la oligarquía chilena porque elogió la labor de los obreros chilenos, diciendo que eran los verdaderos artífices de la obra. Lo que sucede es que entre el “gringo” y los trabajadores siempre hubo una recíproca admiración. Los obreros veían en él al patrón que les trataba con comprensión y cariño, les pagaba bien y no les hacía castigar ni maltratar, por lo que se esforzaban al máximo durante el trabajo.

Meiggs estuvo trece años en Chile y se encargó de la construcción de otros ferrocarriles, logrando fama y fortuna.

◆ El “gringo” llega al Perú

En 1865 el “gringo” pasó por Lima y el gobierno peruano de Mariano Ignacio Prado le hizo llegar una invitación para que se hiciera cargo de la construcción del Ferrocarril Mollendo-Arequipa. Meiggs no le dio importancia al ofrecimiento peruano, pero con el transcurso del tiempo sintió que ya era hora de pensar en otra aventura y de mudarse a otro cielo.

Lo cierto es que en enero de 1868 Meiggs llegó a Lima y se puso en contacto con el gobierno transitorio de Pedro Diez Canseco y, como sabía que los ingenieros peruanos habían calculado el costo del ferrocarril Mollendo-Arequipa en 15 millones de soles, ofreció hacerlo en 12 millones de soles. Este precio, sumado a los antecedentes del trabajo de Meiggs en Chile, indujeron al gobierno del Perú a entregarle la obra, celebrándose el contrato correspondiente.

A partir de dicho contrato, y principalmente en el gobierno de José Balta (1868-1872), Meiggs se convirtió, como dice Jorge Basadre, en “El hombre de la situación, el verdadero poder en la vida política, social y económica de entonces”.

◆ Su “don de gentes”

Meiggs instaló en el Perú un nuevo tipo de empresa y una nueva actitud empresarial. Supo remontar las más grandes dificultades y hacer obra con injerencia del Estado, donde no se colisionaba el natural deseo de lucro privado con las necesidades gubernamentales y tampoco se amilanó ante la burocracia estatal y las naturales pugnas por el poder político. Por otra parte, fue el pionero del buen trato al técnico, obrero calificado o simplemente obrero, a quienes, sin distinción, trató siempre con consideración y afecto, modo contrapuesto al maltrato tradicional al que estaban acostumbrados los indios de parte de los ricos hacendados o los capataces de empresas privadas. Sus trabajadores siempre estuvieron bien pagados y premiaba a los más aptos con incentivos materiales.

Por último, para tener contenta a la clase gobernante, Meiggs se mostraba dadivoso con presidentes y ministros. Se cuenta que Pedro Diez Canseco y Juan Manuel Polar, al dejar el poder, rechazaron cien mil soles que Meiggs les había enviado como obsequio. La pregunta es: ¿todos los gobernantes y funcionarios públicos que estuvieron después en contacto con él hicieron lo mismo? Con los palaciegos y familias más influyentes también

El personaje y su tiempo

- | | |
|-------------|---|
| 1870 | (1 de enero)
Meiggs reanuda los trabajos del Ferrocarril Central del Perú.
(31 de diciembre)
Se inaugura el Ferrocarril Mollendo, Arequipa. |
| 1871 | (15 de febrero)
Se inaugura el tramo Callao-Lima-San Bartolomé del Ferrocarril Central del Perú. |
| 1872 | (Febrero)
Meiggs inicia los trabajos del Ferrocarril Chimbote-Santa-Huarez. |
| 1873 | El Parlamento peruano acuerda que solo se concluyan los ferrocarriles en ejecución.
(Setiembre)
Meiggs reconoce que está casi en la bancarrota económica. |
| 1875 | (Agosto)
El gobierno peruano paraliza la construcción de ferrocarriles. |
| 1877 | (30 de setiembre)
Muere Enrique Meiggs. |

tuvo muestras de especial deferencia. Para ellos organizó siempre fastuosas fiestas, donde no faltaba el fino licor, el abundante buffet y la excelente y variada música. Ese “don de gentes” del “gringo” conquistó a gobernantes, trabajadores y a los áulicos.

◆ Se autoriza la construcción de grandes líneas férreas

El 5 de enero de 1869, el Congreso de la República autorizó la construcción de las siguientes líneas férreas: a) Arequipa, Puno y Cusco. Este Ferrocarril del Sur tendría una extensión de 915 km, siendo el más largo del Perú. b) Chimbote-Santa-Huarez. c) Trujillo-Pacasmayo-Cajamarca. d) Lima-Jauja.

El 1 de enero de 1870 se iniciaron los trabajos del Ferrocarril Lima-Jauja, en el tramo Callao-Lima-La Oroya. El diseño del Ferrocarril Central del Perú corresponde al polaco Ernesto Malinowski y al peruano Eulogio Delgado, pero no se había podido concretar dicha obra, hasta que al fin se sometió a licitación pública. Se presentaron dos postores. Uno, don Manuel Montero, quien ofrecía hacerlo por 21 millones de soles, y el otro, Enrique Meiggs, quien ofrecía hacerlo por 27 millones de soles. El gobierno prefirió la oferta de Meiggs porque, adicionalmente, había presentado mayores garantías que Montero. Lo cierto es que ese día se iniciaron solemnemente los trabajos en Monserrate, con asistencia del presidente de la República, coronel José Balta Montero.

El Ferrocarril Central del Perú

El Ferrocarril Central del Perú es el más alto del mundo. En su punto culminante, el nevado de Ticlio, tiene 4768 m de altitud sobre el nivel del mar. En tiempos de Malinowski y Meiggs se estimó una extensión de 222 km. Después, con el tren Huancayo-Huancavelica y La Oroya-Cerro de Pasco-Goyllarisquizga, aumentó a 398,7 km. En el tramo Lima-Huancayo tiene 60 túneles y 61 puentes.

Enrique Meiggs lo construyó hasta Chilca. El 10 de enero de 1893, la línea férrea llegó hasta La Oroya. El 22 de setiembre de 1908, salió el primer ferrocarril de Lima, de la estación Desamparados, con 150 pasajeros huancaínos. Fue arrastrado por la locomotora “Roggerse”, que llegó humeante y haciendo sonar sus sirenas a la ciudad de Huancayo el 24 de setiembre, siendo recibido apoteósicamente.

◆ La construcción de los ferrocarriles del sur

Meiggs, que había sido invitado para la construcción del Ferrocarril Mollendo-Arequipa, terminó dicha obra y el presidente José Balta lo inauguró el 31 de diciembre de 1870. Para dicha fecha, Meiggs había obtenido que el contratista Déves Fréres le traspase la construcción del Ferrocarril Ilo-Moquegua, de 101 km de extensión. Luego, Meiggs obtendría la construcción del tramo Arequipa-Puno, del Ferrocarril del Sur del Perú, donde, se dice, murieron más de dos mil trabajadores.

a la altura de Tablones, a solo 57 km de Chimbote. Años después, dicha vía férrea se construyó hasta Yungaypampa, pero nunca llegó a Huaraz. Por último, el 31 de mayo de 1970, como consecuencia del aluvión provocado por el nevado Huascarán y la inundación del río Santa, dicho ferrocarril quedó totalmente dañado, tornándose irreparable.

◆ Empiezan las dificultades

Ante la dificultad que ocasionaba la construcción del Ferrocarril Central del Perú (Callao-Lima-Jauja), el gobierno y Meiggs acuerdan un nuevo modelo de contrato, estableciendo el precio de 40 mil libras esterlinas por milla, lo que satisfacía las expectativas de Meiggs, lo resarcía de pérdidas, pero ponía dificultades al Estado porque tenía que endeudarse más para cumplir con los pagos correspondientes. Empieza, pues, un círculo vicioso, en el que ambas partes comienzan a tener serios problemas financieros. Sin embargo, el tramo Lima-San Bartolomé, de 76 km, se inauguró el 15 de febrero de 1871.

“Se sabe -refiere “Andares” (Año 1, número 43)- que cuando Meiggs asume ese reto el gobierno peruano contrató a más de diez mil obreros. Entre ellos cinco mil migrantes chinos, conocidos como coolíes, que fueron transportados desde Macao (siguiendo la experiencia del ferrocarril construido en California) y la otra mitad estaba conformada por peruanos y chilenos. El trabajo en esta zona fue grandioso, y todos los puentes -62 en total-, maquinarias y equipos fueron importados desde Inglaterra, Francia y Estados Unidos, y armados en talleres peruanos... Pero a medida que los rieles del ferrocarril ascendían por la sierra central surgieron los primeros problemas: el soroche o mal de altura, la carencia de alimentos y las enfermedades -como la temible “verruga”- diezmaron a los obreros. Para superar estos inconvenientes, Enrique Meiggs contrató a los nativos del lugar, mejor aclimatados a la altura, logrando el tendido de rieles hasta Matucana”.

En 1872, Meiggs empezó la construcción de la vía férrea Chimbote-Santa-Huaraz. Como se puede notar, estaba destinado a unir la costa con la sierra de Áncash, partiendo del primer puerto y terminando en la capital del departamento. Pero, por falta de fondos, se suspendieron los trabajos



Una de las más antiguas locomotoras usada en el Ferrocarril Central del Perú.

Los ferrocarriles y la crisis económica

La crisis económica del Perú se agudiza porque los acreedores ya no quieren prestar más plata y exigen que el gobierno cumpla con los adeudos. El gobierno, por su parte, que había cifrado muchas expectativas en la construcción de los ferrocarriles, no puede pagar ni siquiera los intereses y ve mermados cada vez más sus ingresos, porque los ferrocarriles no habían sido capaces de reactivar la economía. Por tales motivos, en 1873 el Congreso de la República discutió ardorosamente el asunto de los ferrocarriles, donde hubo oficialistas que apoyaron su construcción y opositores que lo combatieron resueltamente. La conclusión fue salomónica: no se podía paralizar lo empezado, había que terminar solo los ramales absolutamente necesarios.

En Meiggs se puede personificar la causa y el efecto de la crisis, porque en el proyecto ferrocarrilero es que el Perú tuvo toda la explicación de la crisis financiera.

Al sentir que la crisis lo agobiaba, Meiggs escribió a su nieta Enriqueta en Chile: "Las cosas en punto a dinero se están tornando aquí terribles". A su hijo Manfred le confiesa que en los dos últimos años había perdido seis millones de soles.

A pesar de todas las dificultades, Meiggs no desmayó en seguir su apasionado oficio de constructor ferrocarrilero. Acudió a la "Casa Dreyfus Hnos." en búsqueda de un préstamo que le salvara de la falta de liquidez, consiguiendo tres millones de soles, de acuerdo con los bancos de Lima y sobre la base del empréstito de 1872. Fue un alívio momentáneo, para cumplir con algunas letras por pagar y proseguir las obras por unos cuantos meses más, pero en el mes de febrero de 1873 su bancarrota era previsible.

◆ Se paralizó la construcción ferrocarrilera

En agosto de 1875, durante el gobierno del civilista Manuel Pardo y Lavalle (1872-1876), se paraliza la construcción ferrocarrilera en el Perú, porque el gobierno no podía seguir pagándole a Meiggs.

Desengañado, frustrado y endeudado, Meiggs viajó a Estados Unidos en diciembre de 1875. Al regresar al Perú propuso al gobierno construir por su cuenta el Ferrocarril La Oroya-Cerro de Pasco, un ramal del Ferrocarril del Centro. En compensación, el Estado peruano le cedería a Meiggs una extensión de tierras en dicha zona, que no estaban siendo explotadas, y la maquinaria existente para explotar las minas de plata y cobre de Cerro. El 3 de febrero de 1877 el gobierno del general Mariano Ignacio Prado aprueba su oferta. Meiggs emitió 5 millones de soles en billetes para fomentar dicha construcción y otras que estaban paralizadas. El gobierno de Prado emite, a su vez, 15 millones de soles en billetes, autorizados por los bancos. Pero, también al mismo tiempo, había otro tipo de billetes emitidos por los bancos. De tal manera que el público tenía tres tipos de billetes. Ese desorden generó desconfianza de los ahorristas y financistas, no le hizo bien al Estado, ni a Meiggs, ni a los bancos, y la crisis se ahondó.

En 1876, al dejar el gobierno, el civilista Manuel Pardo había declarado en el Congreso que, lamentablemente, dejaba al Perú peor de lo que lo había encontrado. Durante el segundo año del gobierno de Mariano Ignacio Prado todos los esfuerzos del Estado estuvieron encaminados a arreglar con los tenedores de bonos, con la "Casa Dreyfus Hnos." y con Enrique Meiggs, el que hacía grandes esfuerzos para restablecer su crédito y continuar con la construcción de las vías férreas que había iniciado, pero no tuvo éxito en tales gestiones. La situación, pues, empeoró por dicho motivo y por el desorden monetario que hemos señalado. La situación, se tornó más difícil cuando se descubrió que Manuel Pardo había firmado un tratado de mutua defensa con Bolivia, que Chile se había enterado de ello y se estaba preparando para la guerra. La crisis económica se agudizó con las repercusiones de la crisis internacional, por lo que el asunto de los ferrocarriles pasó a segundo plano.

En 1876 se terminó la construcción del Ferrocarril Mollendo-Puno, de 523 km de extensión y Enrique Meiggs acompañó todavía al gobierno de Prado en otra aventura, la de reflotar la explotación del salitre en el sur del Perú, pagándose una prima por cada quintal de salitre elaborado. Pero dicho ferrocarril no estimuló la explotación y comercialización de la lana de los departamentos del sur; tampoco hubo tiempo para explotar debidamente el salitre de Tarapacá.

◆ Muerte del “Pizarro yanqui”

Agobiado por los problemas, el “Pizarro yanqui” se desmoronó y se volvió paralítico, por causa de una apoplejía. Dejó de existir en Lima el 30 de setiembre de 1877. Sus biógrafos dicen que Meiggs estaba en la total pobreza y lo único que le quedó del Perú fue la roca andina que cubre su tumba, pero es incuestionable que el “Pizarro yanqui” dejó en el Perú una de las más grandes obras que se haya hecho en su territorio, una red impresionante de ferrocarriles, que no se caracterizan tanto por su extensión sino por sus enrevesadas y caprichosas formas, la única manera de desplazarse por su difícil geografía.



Enrique Meiggs según retrato hecho por Del Bocourt.



Puente Verrugas del Ferrocarril Central, grabado publicado en “Perú emergente”, periódico de la época.