

“EL DESARROLLO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL RAMAL DE COROCORO EN LOS AÑOS 1912 Y 1913” DE TEODORO SALLUCO SIRPA (2017). FUENTES, REVISTA DE LA BIBLIOTECA Y ARCHIVO HISTÓRICO DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL. VOL. 10, Nº 42, PP. 16-29¹

Manuel E. Contreras*

A tiempo de celebrar la aparición de un nuevo artículo sobre ferrocarriles en *Fuentes*,² redacto esta nota para comentar algunos temas que toca el trabajo que argumento deben ser colocados en contexto. En el proceso, puntualizo errores que tiene el ensayo tanto de forma como de enfoque; comparto un punto de vista diferente y, espero, contribuir a generar una conversación sobre un área tan poco atendida por la historiografía boliviana como es la del estudio de los ferrocarriles.

ES EL CONTEXTO EL QUE DA SENTIDO AL TEXTO

Efectivamente, como anota Salluco Sirpa, la historiografía boliviana es débil en estudios sobre ferrocarriles y, por tanto, la investigación sobre la construcción de los mismos no ha recibido la debida atención. Sin embargo, hay una bibliografía, más allá de Mitre (1981) -único texto citado en el artículo, que trata sobre el siglo XIX- que informa y contextualiza la construcción de ferrocarriles en Bolivia en las dos primeras décadas del siglo XX. Con el ánimo de proveer el entorno faltante, a continuación hago una breve reseña sobre la bibliografía existente; estimulado, además, por el mismo nombre de la revista: *Fuentes*.

Sin duda, el primer libro general sobre la historia de los ferrocarriles del siglo XIX hasta mediados del siglo XX en Bolivia es el de Aramayo (1959) de corte descriptivo y centrado en la legislación ferroviaria. El texto de Aramayo ha sido superado por el capítulo de Aycart Luengo (1998) que realiza una síntesis sobre el desarrollo de ferrocarriles desde el siglo XIX hasta la década de 1990, en el contexto de los ferrocarriles en los Andes. Este texto, además, cuenta con un importante apéndice estadístico

sobre infraestructura y material, transporte de carga y pasajeros y resultados económicos, aún poco utilizado en Bolivia y disponible en línea.³ A pesar de ello, el trabajo de Aramayo sigue siendo el único libro que trata sobre ferrocarriles. Otros esfuerzos de síntesis son los de Contreras (1993), que propone periodos para diferenciar las distintas fases de la construcción de ferrocarriles entre 1900 y 1930 y distingue entre ferrovías orientadas al mercado externo y las de vinculación nacional, como ser los tendidos en el valle de Cochabamba por la Empresa de Energía Eléctrica y el ferrocarril Oruro-Cochabamba concluido en 1917.⁴ Finalmente, Gómez (2001) analiza la política ferroviaria de mediados del siglo XIX a 1940.⁵

Aunque dedicados a otros temas, los trabajos de Alexander Marsh (1980) y Bieber (1984), sobre inversiones extranjeras en Bolivia y comercio exterior con Alemania, respectivamente, contienen información valiosa sobre las políticas ferroviarias, costos de construcción e impacto de las ferrovías. *El Boletín de la Sociedad de Ingenieros de Bolivia* (1922-1945) es una excelente fuente para el análisis sobre el desarrollo de los ferrocarriles, los detalles de construcción de las diferentes líneas y el debate entre la construcción de ferrocarriles y carreteras. Fuera de las publicaciones en Bolivia, hay tres textos de inicios del siglo XX (ahora disponibles en Hathi Trust Digital Library) que contienen excelente información sobre ferrocarriles bolivianos. Me refiero a los trabajos de Schurz (1921) y Long (1927a y b), con información detallada sobre la construcción de las diferentes líneas, estadísticas de transporte, costos, entre otros.

PARA MUESTRA, ¿UN BOTÓN?

El trabajo en cuestión se centra en una extensión

Manuel E. Contreras Doctor en Historia Económica por la Universidad de Columbia manuel.e.contreras.c@gmail.com.

de ferrocarril de 8 km. Si consideramos que Bolivia en 1913 contaba ya con aproximadamente 1.280 km de ferrovía (Contreras, 2017), estamos hablando del 0,63% de la extensión total. ¿Se podrán hacer generalizaciones sobre una experiencia de construcción tan puntual y pequeña pertinentes para todo el sistema boliviano? ¿Habrán “lecciones” de esta experiencia que podrían informar la construcción de líneas en curso de mayor envergadura (Oruro-Cochabamba y La Paz-Yungas) o posteriores ferrovías, digamos Atocha-Villazón o Sucre-Potosí, todas ellas construidas por el Estado? Creemos que no. Como puntualiza bien Salluco Sirpa, el tramo a Corocoro era plano, con una pequeña colina. Una topografía muy diferente a la del tramo de Oruro-Cochabamba (construido por la Bolivian Railway) o el tramo La Paz-Yungas, también construido por el Estado.

Por lo anterior, preocupa la conclusión a la que llega el artículo (p. 53).

De esta manera, la construcción del Ramal fue excepcional no sólo porque se redujo los costos en diversas actividades y materiales, sino porque se concluye en el tiempo establecido. Por consiguiente,

ESTE FERROCARRIL ES UN REFERENTE EN LA ACTUALIDAD PARA CONSTRUIR OTROS FERROCARRILES RAMALES Y TRONCALES EN NUESTRO PAÍS (ÉNFASIS NUESTRO).

Por último, queda la duda sobre el texto resaltado: ¿en realidad cree el autor que esta experiencia es un “referente en la actualidad”? Ha pasado más de un siglo y, claro, han habido enormes cambios tecnológicos y modos de construcción en la industria ferroviaria para que la construcción del ramal tenga relevancia alguna en la construcción de ferrocarriles el día de hoy. Quiero creer que malentendí que, efectivamente, sugiere que la construcción del ramal puede ser un referente para construcciones contemporáneas.

ROL DEL ESTADO

Un tema de fondo que plantea el artículo es el papel del Estado como “constructor de ferrocarriles” sobre la base de una ferrovía: destaca y resalta este papel. Sin embargo, el Estado había ya incursionado en la construcción de ferrocarriles con el ferrocarril Guaqui-La Paz (98 km) (entre 1903 y 1905), con resultados

negativos tuvo que dejarlo en administración de la Peruvian Corporation y luego venderlo en 1910 para pagar deudas (Schurz, 1921). ¿Cuál es la lección de esa experiencia?

COMPARACIONES Y PARANGONES

Como argumentamos al inicio, no es buena práctica sacar conclusiones de una pequeña obra de 8 km con características topográficas muy diferentes a otras líneas de mucha mayor extensión, por más que la comparación se haga por km construido. Factores como gradiente promedio y máximo de la línea, curvatura, número de puentes y viaductos, número de túneles y su extensión, número de estaciones, entre otros, hacen que construir un kilómetro en la ferrovía Oruro-Cochabamba (205 km), por ejemplo, sea muy diferente que construir un km en el ramal Tarejra-Corocoro. Solo a modo de ilustración, en la línea Oruro-Cochabamba la gradiente máxima era 7.6%, tenía 15 puentes con una extensión total de 1,170 m y 5 túneles con una longitud total de 889 m. (Long, 1927b: 138). También, financiar y gestionar la construcción de un ferrocarril en terreno complejo de más de 200 km es de una envergadura de orden superior a financiar y gestionar la construcción de 8 km del ramal. Sin embargo, para el autor, el mayor costo de construcción de los sindicatos extranjeros “resulta la más cara, porque ellos pretenden generar utilidades y otros beneficios.” (p. 52). Demasiada simplificación, dado lo argumentado.

En cuanto a calidad de materiales entre las diferentes ferrovías, algo muy complejo de comparar, sin fuente alguna que lo valide, Salluco Sirpa asevera de manera contundente y, temo, falaz: “Adviértase que en el Ramal (sic) se utilizó los mismos materiales, de la misma calidad, que en otros ferrocarriles mencionados.” (p. 52).

Si de comparaciones se trata, es mejor hacerlo sobre dos propuestas para hacer el mismo trazado. Como bien señala el autor, a través de la construcción directa, el Estado logró construir este ramal por £35.130 (p. 56) mientras que una obra equivalente por la firma Sir John Jackson (Chile) Ltda. (constructora del ferrocarril Arica-La Paz) habría costado £59.500 (Memoria de Gobierno y Fomento, 1913: 20). Efectivamente, se ahorraron £24.370. Punto.

MANO DE OBRA Y COSTOS DE CONSTRUCCIÓN

Una contribución del artículo es la luz que arroja

sobre el proceso de gestión de la mano de obra por parte del Estado a través de los recursos de la prestación vial. Salluco Sirpa describe con detalle la organización del trabajo, la proveniencia de la mano de obra y, claro, su remuneración. Por una parte, sin embargo, percibo ambivalencia en su apreciación por el bajo costo de la construcción del ramal, y por otra, al uso de mano de obra de la Prestación Vial y “fuerza laboral campesina casi de manera gratuita” (p. 51), que es precisamente la que bajó los costos.

El Director de Obras Públicas del Ministro de Gobierno y Fomento agregó dos factores adicionales por los cuales se optó por que fuera el Estado el que se ocupara de esta obra. Primero, de realizarse la construcción por una empresa privada, de todas maneras el Ministerio debía montar una oficina de inspección que sería casi tan costosa como el esfuerzo de administrar la misma construcción. El costo de administración (u *overhead*) fue del 5% en lugar del 10% típicamente cargado por las empresas constructoras. Segundo, “se creyó que ningún contratista podría obtener con beneficio para el Estado, un mejor aprovechamiento de [1] ... impuesto [proveniente de la prestación vial].” (*Memoria de Gobierno y Fomento*, 1913: 20).

A MANERA DE CONCLUSIÓN

El ejemplo utilizado (el ramal Corocoro-Tareja) es muy pequeño y no es representativo de las características de construcción de las demás líneas férreas. En particular por cómo se gestionaron los recursos de la prestación vial -uno de los motivos por los bajos costos de construcción-. El trabajo abarca solo un par de años. Si bien el Estado exitosamente construyó 8 km entre 1912 y 1913, tuvo grandes dificultades en construir y gestionar el ferrocarril Guaqui-La Paz (97 km) entre 1903 y 1905. Posteriormente, también tuvo problemas en concluir el ferrocarril Atocha-Villazón, el ferrocarril Potosí-Sucre y no logró concluir el ferrocarril La Paz-Yungas y Cochabamba-Santa Cruz. Por tanto, en un arco temporal más amplio, digamos el primer tercio del siglo XX, el record del Estado como “constructor de ferrocarriles” no es tan exitoso como sugiere Salluco Sirpa. Una vez más, desde nuestra perspectiva, es necesario entender mejor el contexto para dar sentido al texto, ampliar el período de análisis y también las fuentes (¡claro!) que se consultan antes de “sacar lecciones” tan ligeramente como lamentablemente hace el artículo que nos ocupa.

NOTAS

1. Agradezco los comentarios de Nigel A. Caspa a una versión anterior. Los errores u omisiones restantes, son entera responsabilidad mía.
2. Salluco Sirpa (2016b). En realidad, este es el segundo artículo publicado en 2016, el primero también es de la autoría de Salluco Sirpa (2016a).
3. Véase <http://www.docutren.com/EstadisticasHistoricas/Ferroamlat/bolivia.asp>
4. Para una visión general para no especialistas con amplia bibliografía sobre el desarrollo de ferrocarriles durante todo el siglo XX ver mi artículo en Wikipedia: “Historia de los ferrocarriles en Bolivia”. A saber, el único trabajo sobre Bolivia que ostenta la categorización de “destacado,” (“lo mejor de Wikipedia”) luego del proceso de mejora y evaluación de pares de Wikipedia, y por tanto entre los 1.124 artículos destacados de un total de 1.333.688 artículos en Wikipedia en español. El artículo tuvo un promedio de 3.200 visitas mensuales en los últimos 12 meses.
5. Dos recientes tesis de licenciatura en las universidades de El Alto y la UMSA, respectivamente, sin duda contribuirán a nuestra comprensión del impacto del ferrocarril a Guaqui-La Paz a principios del siglo XX (Manzanada Delgado, 2016) y a los pormenores de la nacionalización de los ferrocarriles en los sesenta (Mamani Flores, 2016). Agradezco a Nigel A. Caspa por esta información.

BIBLIOGRAFÍA

ALEXANDER MARSH, M. (1980). *Nuestros banqueros en Bolivia: un estudio de la inversión de capital norteamericano en el extranjero*. La Paz: Juventud.

ARAMAYO, A. C. (1959). *Ferrocarriles bolivianos: Pasado, presente, futuro*. La Paz: Impr. Nacional.

AYCART LUENGO, C. (1998). “Los ferrocarriles de Bolivia, Perú y Chile, una aproximación a la Historia de los Andes entre 1850 y 1995”. En: SANZ, F. J., & AYCART, L. C. *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica: 1837-1995*. Madrid: Unión Fenosa.

BIEBER, L. E. (1984). *Las relaciones económicas de Bolivia con Alemania, 1880-1920*. Berlin: Colloquium Verlag.

CONTRERAS, M.E. (2017). “Historia de los ferrocarriles en Bolivia”. Manuscrito en curso e inédito.

CONTRERAS, M.E. (1993). “Estaño, ferrocarriles y modernización, 1900-1930”. En: CRESPO, A. *Los bolivianos en el tiempo*. La Paz: Universidad Andina Simón Bolívar-INDEEA.

GÓMEZ, L. R. (2001). “Políticas de transporte ferroviario en Bolivia, 1860-1940”. En: CAJIAS, D. et al. (eds.). *Visiones de fin de siglo: Bolivia y América Latina en el siglo XX*. La Paz: Institut français d'études andines, Embajada de España en Bolivia, Coordinadora de Historia, 2001.

MANZANEDA DELGADO, D. (2016). “Impacto socioeconómico de la creación y consolidación del ferrocarril Guaqui desde 1900 – 1920”. Tesis presentada a la Universidad Pública de El Alto para el título de licenciado en Historia.

MAMANI FLORES, Z. (2016). *Rehabilitación de los ferrocarriles bolivianos, crisis y nacionalización 1956-1968*. Tesis presentada a la Carrera de Historia de la Universidad Mayor de San Andrés para el título de Licenciado en Historia.

MEMORIA DE GOBIERNO y FOMENTO (1913). *Informe ...[del] Director General de Obras Publicas*. La Paz: Talleres Gráficos La Prensa.

MITRE, A. (1981). *Los patriarcas de la plata: Estructura socioeconómica de la minería boliviana en el siglo XIX*. Lima: IEP Ed.

LONG, W. R. (1927a). *Railways of South America*. Part II: Bolivia, Colombia, Ecuador, Guiana, Paraguay, Peru, Uruguay and Venezuela. Washington: Government Printing Office.

LONG, W. R. (1927b). *Railways of South America*. Part III: Chile. Washington, Government Printing Office.

SALLUCO SIRPA, T. (2016a). “La construcción del ferrocarril Arica-La Paz (1904-1913)”. *Fuentes*. Febrero., vol.10, No. 42, pp.16-29.

SALLUCO SIRPA, T. (2016b). “El desarrollo de la construcción del ferrocarril Ramal de Corocoro en los años 1912 y 1913”. *Fuentes*. Diciembre, vol., 10, No. 47, pp. 43-53.

SCHURZ, W. L., (1921). *Bolivia: A commercial and industrial handbook*. Washington, Government Printing Office.

Recepción: 19 de mayo de 2017

Aprobación: 15 de junio de 2017

Publicación: Agosto de 2017