

# FERROCARRILES DE REPÚBLICA DOMINICANA

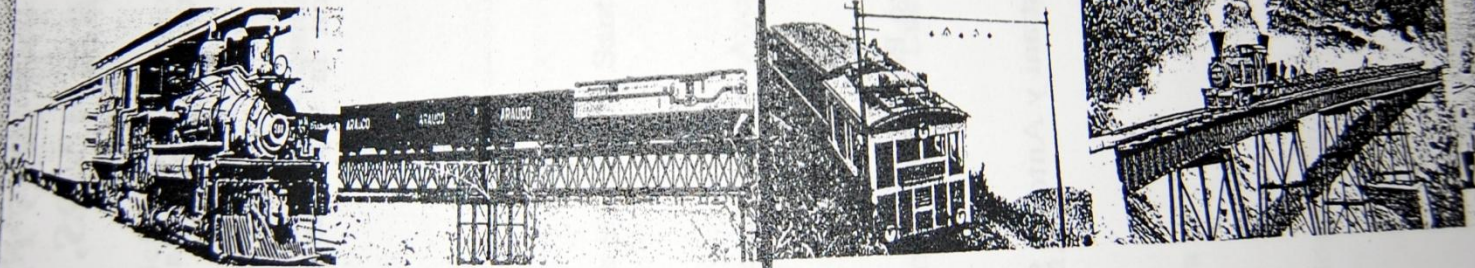
ESTADÍSTICAS  
CRONOLOGÍA  
FICHERO DE EMPRESAS  
FICHERO KILOMÉTRICO  
EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA RED  
CASTOGRAFÍA

Antonio Santamaría García (CSIC)

Jesús Sanz Fernández, coord., Carmen Aycart, Francisco Polo,  
Ángel Rodríguez Carrasco, Antonio Santamaría García  
*Guía histórica de los ferrocarriles de Iberoamérica, 1835-1995*  
CD-Rom  
Madrid  
Ministerio de Fomento, CEDEX, CEHOPU  
1998

# GUÍA HISTÓRICA DE LOS FERROCARRILES IBEROAMERICANOS (1837-1995)

J. Sanz Fernández (Coordinador) - C. Aycart Luengo - V. Peralta Ruiz  
F. Polo Muriel - Á. Rodríguez Carrasco - A. Santamaría García



150  
AÑOS DE  
FERROCARRIL EN ESPAÑA



UNIÓN FENOSA



FEDERACIÓN  
DE FERROCARRILES  
ESPAÑOLES



Ministerio de Fomento

CEDEX

Centro de Estudios y Experimentación  
de Obras Públicas



CEHOPU

Centro de Estudios Históricos  
de Obras Públicas y Urbanismo



Ministerio de Fomento

**TÍTULOS DE CRÉDITO**  
**GUÍA HISTÓRICA DE LOS FERROCARRILES**  
**IBEROAMERICANOS, 1837-1995.**

**Autores de la información contenida en cada uno de los veinte países:**

**Argentina:**

Angel Rodríguez Carrasco, con la supervisión de la Fundación Museo Ferroviario de Buenos Aires.

**Bolivia:**

Carmen Aycart Luengo.

**Brasil:**

Angel Rodríguez Carrasco.

**Chile:**

Francisco Polo Muriel.

**Colombia:**

Beatriz Vitar Mukdsi y Francisco Polo Muriel.

**Costa Rica:**

Marcela Alejandra García Sebastiani y Antonio Santamaría García.

**Cuba:**

Antonio Santamaría García.

**Ecuador:**

Francisco Polo Muriel.

**Guatemala:**

Juan Carlos Sola Corbacho y Antonio Santamaría García.

**Honduras:**

Marcela Alejandra García Sebastiani y Antonio Santamaría García.

**México:**

Sergio Ortiz Hernán, Juan Manuel Gómez Vázquez y Juan Carlos Sola Corbacho.

**Nicaragua:**

Antonio Santamaría García.

**Panamá:**

Mercedes García Fernández y Antonio Santamaría García.

**Paraguay:**

Mercedes García Fernández, Carmen Aycart Luengo y Angel Rodríguez Carrasco.

**Perú:**

Beatriz Vitar Mukdsi y Carmen Aycart Luengo.

**Puerto Rico:**

Antonio Santamaría García.

**República Dominicana:**

Antonio Santamaría García.

**El Salvador:**

Antonio Sanz Trillo y Antonio Santamaría García.

**Uruguay:**

Angel Rodríguez Carrasco.

**Venezuela:**

Antonio Santamaría García y Francisco Polo Muriel.

**Equipo de recopilación bibliográfica:**

Carmen Aycart Luengo, Francisco Polo Muriel, Teresa González y Angel Crocco Villarroel.

**Procesamiento de la base de datos:**

Elena Gómez García y José Manuel Liberal Liberal.

**Equipo de recopilación y procesamiento estadístico:**

Carmen Aycart Luengo, Angel Crocco Villarroel, Rosalba Sierra, Miguel Muñoz Rubio, Francisco Polo Muriel y Bruno Sanz Marino.

**Edición informática de la cartografía y de los esquemas evolutivos:**

Agustín Martín, Miguel Monter, Luis Rivas y Miguel Jiménez Vega.

**Programación informática del CD-ROM:**

Bruno Sanz Marino.

**Coordinador General de la Guía Histórica de los Ferrocarriles Iberoamericanos, 1837-1995:**

Jesús Sanz Fernández.

**Agradecimientos:**

*La Guía Histórica de los Ferrocarriles Iberoamericanos, 1837-1995* no habría sido posible sin la generosa ayuda y colaboración de un grupo muy numeroso de instituciones y personas a quienes desde aquí queremos mostrar nuestro agradecimiento públicamente.

## 17. República Dominicana

**CRONOLOGIA FERROVIARIA DE REPÚBLICA DOMINICANA.**

- 1824-1844 Haití mantiene ocupada la República Dominicana. El gobierno haitiano fomenta la agricultura en la región oriental en detrimento de la ganadería tradicional.
- 1844 P. **Santana** expulsa a los haitianos de la República Dominicana.  
Desamortización de los bienes eclesiásticos.
- 1846 Una **Sociedad de Fomento** proyecta mejorar el camino Santiago-Puerto Plata. No se lleva a cabo.
- 1861 El gobierno dominicano solicita la anexión del país a España. La denominada **Restauración** fue efímera por el desinterés español en el territorio y la oposición haitiana a la misma.
- 1864 Tras varios intentos de restauración colonial, la República Dominicana declara su independencia.  
El presidente B. **Baez** gestiona la anexión del país a los EE.UU. No se lleva a cabo.
- 1874 Comienza la producción y exportación de azúcar a escala industrial en la región oriental con la fundación del primer ingenio en San Pedro de Macorís.
- 1879 Concesión a **W. Lithgow & Company** para tender el camino Santiago-Puerto Plata.
- 1880 Creación de las **Juntas de Agricultura** y exención de impuestos a la importación de maquinaria agrícola.
- 1881 Concesión a A. **Baird**, de la **Compañía Escocesa**, para tender y explotar el **Samana & Santiago Railway**. Obtiene tierras a lo largo de la vía, exención de derechos de importación para el material ferroviario y una subvención procedente de la renta de aduanas.
- 1881-1887 Debido a lo pantanoso del terreno la línea del **Samana & Santiago**

**Railway** no parte de Santa Capuza, como estaba previsto, sino de Sánchez, ciudad fundada por los constructores. Debido a los gastos que ocasionaron las dificultades del terreno y al hecho de que el gobierno no entregó a la compañía los terrenos ofrecidos en la concesión, las paralelas no llegaron a Santiago. Se abrieron tan sólo hasta La Vega.

1882 Se inicia la dictadura de U. **Heureux** que termina con la inestabilidad política tradicional desde la independencia.

Un decreto prohíbe la navegación de cabotaje a empresas extranjeras para proteger a las navieras nacionales de la competencia de las compañías foráneas.

1883 Un decreto consolida la propiedad privada de las tierras estatales usufrutuadas por particulares.

1887 Se termina la línea Sánchez-La Vega (79 km.) del **Samana & Santiago Railway**. El ancho es de 1,067 m., los raíles de 35-40 lbs.

1890 **Heureux** da un *ultimatum* a la **Compañía Escocesa**: si no extiende el **Samana & Santiago Railway** de la Vega a Santiago, el Estado construirá la línea Puerto Plata-Santiago (futuro **Ferrocarril Central Dominicano**). La **Compañía Escocesa** alega falta de capital para realizar la obra, **Heureux** consigue interesar al capital belga en el negocio y contrata un préstamo de 440.000 \$ con el **Westendrop & Company**. La **Casa Caille** de París se encarga del trabajo.

1891 Inauguración de los tramos Puerto Plata-San Marcos (4 km.) y San Marcos-Bajabonico (14 km.) del **Ferrocarril Central**. Debido a la dificultades orográficas, la **Casa Caille** de París instala un sistema de cremallera que **Westendrop & Company** considera responsable de los pobres resultados económicos del ferrocarril. Ambas empresas inician un litigio sobre este problema que dura cinco años.

1892 El **Westendrop & Company** cede sus derechos sobre el **Ferrocarril Central** y la deuda dominicana a la **Santo Domingo Improvement Company**, creada en los EE.UU. con el respaldo de Washington. Esta última organiza una empresa filial, la **Santo Domingo Railway Company**, para cargo de la línea, y contrata a la **Drake Construction Company** para finalizarla.

Concesión para tender el **Ferrocarril San Francisco de Macorís-La Gina** (línea del **Samana & Santiago Railway**), de 14 km. Construido por capital dominicano y abierto al tráfico en ese año. Su operación se arrendó a la **Compañía Escocesa**.



- 1894 Concesión al **Santo Domingo Railway** para tender el ramal Santiago-Moca. Dificultades financieras obligan a suspender los trabajos.
- Concesión a la **Compañía Escocesa** para tender el ramal Las Cabuyas-Santiago del **Samana & Santiago Railway**. Dificultades financieras obligan a postergar el proyecto.
- 1895 Se autoriza a la **Santo Domingo Improvement Company** para cambiar el sistema de cremallera del **Santo Domingo Railway** por un trecho de línea de adhesión de 10 km.
- 1896 Huelga de los trabajadores del **Samana & Santiago Railway** ante la pretensión de la empresa de que trabajasen una hora más por el mismo salario.
- 1897 Se abre al tráfico el tramo Bajabonico-Santiago (64 km.) que completa el **Santo Domingo Railway**. El ancho de vía es de 0,76 m., los rieles de 46-60 lbs., la curva máxima de 32° y las rasantes del 4%. El coste de la obra provoca un litigio con el Estado. La compañía obtiene una nueva concesión para construir el ramal Santiago-Moca.
- 1898 La victoria de los EE.UU. en la Guerra Hispano-norteamericana consolida definitivamente la hegemonía estadounidense en el Caribe.
- Introducción de los primeros arados para cultivar tabaco. Rechazados por los agricultores.
- 1899 Muerte de **Heureux**. Comienza un período de inestabilidad política.
- 1901 Se proyecta construir el **Ferrocarril Santo Domingo-Azua** y se entrega una concesión para tender el tramo Santo Domingo-San Cristóbal.
- 1903 Los disturbios civiles detienen la construcción del **Ferrocarril Santo Domingo-Azua**.
- El litigio entre el gobierno y la **Santo Domingo Improvement Company** sobre el coste de construcción del **Santo Domingo Railway** determinan su nacionalización. La línea vuelve a denominarse **Ferrocarril Central**.
- 1905 Hasta ese año no empieza la obra del ramal Santiago-Moca del **Ferrocarril Central**.

- 1906 Nuevas concesiones para la construcción del **Ferrocarril Santo Domingo-Azua**, el **Ferrocarril Santo Domingo-La Gina** y el **Ferrocarril Seibo-La Romana**. No se llevan a cabo.
- 1907 A cambio de la concesión para construir el ramal Las Cabuyas-Moca, el **Samana & Santiago Railway** devuelve al gobierno el derecho de recaudación de impuestos de la ciudad de Sánchez. Se abre al tráfico el tramo Salcedo-Las Cabuyas (36 km.) localidad en la que se paralizan las obras debido a los disturbios civiles.
- Concesión para construir el **Ferrocarril Seibo-San Pedro Macorís** (antiguo Seibo-La Romana).
- Concesión a E.A. **Balton** para tender el **Ferrocarril Santo Domingo-Azua**. No se lleva a cabo.
- Hay en la República Dominicana 113 km. de ferrocarriles azucareros (no prestan servicio público) pertenecientes a los ingenios La Fe (25 km.), La Encarnación (20), San Luis (6), San Isidoro (17) e Italia (20) y a la United Fruit Co. (25), además de algunos otras líneas menores y portátiles.
- Se estudia la sustitución del antiguo tranvía de tracción animal de Santa Domingo entre el Muelle del Ozama y el castillo de San Jerónimo (4 km.) por una línea de automóviles. En la ciudad hay otro tranvía de sangre en Montecristi (3 km.).
- Comienza la construcción de los caminos Santo Domingo-San Cristóbal, Santiago-Moca, San Francisco de Macorís-Barbero-Matanzas, San Francisco de Macorís-Salcedo-Moca y Puerto Plata-San Marcos. El gobierno destina una partida presupuestaria al tendido y reparación de caminos.
- 1908-03-15 Se hace efectiva la nacionalización del **Ferrocarril Central**. El Estado abona 1.500.000 \$ a la **Santo Domingo Improvement Company** por la línea y cede su administración al **Departamento de Desarrollo y Comunicación**. Apertura del ramal Santiago-Moca (27 km.).
- 1911 Un proceso revolucionario asola el país. El **Ferrocarril Central** pasó a ser objetivo de las distintas facciones en litigio lo que afectó a sus infraestructura y operaciones.
- La **Ley de Franquicias Agrícolas** favorece la entrada de capital norteamericano para invertir en la industria azucarera.
- 1913 Debido a las pésimas condiciones del **Ferrocarril Central**, el

presidente B. Valdez decide privatizarlo, lo que provoca un estallido revolucionario en el Norte del país, conocido como la **Revolución del Carrito**, que empeora aún más el estado de la línea.

La **Compañía Escocesa** proyecta acabar el ramal Las Cabuyas-Moca y extender el **Samana & Santiago Railway** hasta Santo Domingo. Este último proyecto no se realiza.

-07-13 Concesión a S.E. **Hatton** para construir el **Ferrocarril Barahona-frontera haitiana**. Se realizan algunas obras, pero finalmente el proyecto se detiene. La línea no se construirá.

1913-1930 El **Ferrocarril Central** incurre en continuos déficits.

1914 Hay en la República Dominicana 434 km. de ferrocarril propiedad de los centrales azucareros que no prestan servicio público.

La subida del precio del azúcar debido al inicio de la Primera Guerra Mundial marca el inicio de un período de prosperidad económica.

1916 Los marines estadounidenses desembarcan en la República Dominicana e instauran un gobierno de intervención para terminar con la anarquía reinante tras la muerte de **Heureux**. El gobierno de intervención lleva a cabo las reformas institucionales necesarias para favorecer la expansión de la producción azucarera.

1917 Construcción del desvío La Sabana-La Aguaica (4 km.) del **Ferrocarril Central** para eliminar el sistema de adhesión instalado en 1895. Sustitución de las locomotoras *rack* por maquinaria tipo *shay*.

Termina la ampliación del ramal de Las Cabuyas del **Samana & Santiago Railway** con la inauguración del tramo Salcedo-Moca (11 km.).

1920 Renovación del equipo del **Ferrocarril Central** para sustituir el carbón por petróleo como combustible y aumentar la capacidad de carga de los vagones.

La empresa norteamericana **Clyde Lines Company** monopoliza casi todo el comercio marítimo exterior de la República Dominicana.

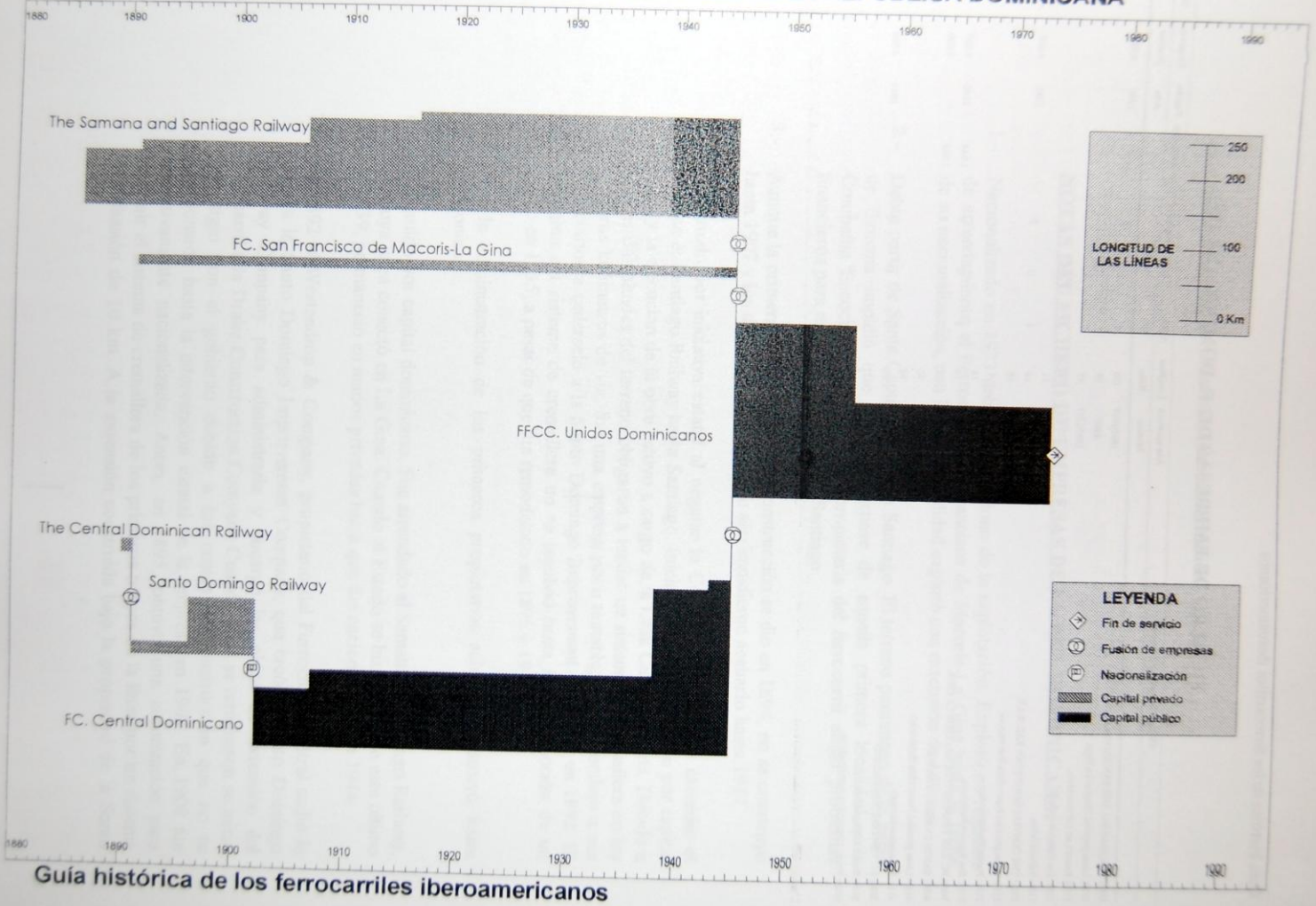
1922 Los marines abandonan la República Dominicana.

1923-07-01 El **Departamento de Obras Públicas** se hace cargo de la administración del **Ferrocarril Central**. El Congreso de la República proyecta su privatización.

- 1924 Comienza la dictadura de R.L. **Trujillo**. **Trujillo** impide la privatización del **Ferrocarril Central**. Comienza el plan de nivelación económica de la línea.
- Se termina el **Ferrocarril Seibo-San Pedro Macorís**. La línea se abre al tráfico dedicada exclusivamente al transporte industrial.
- 1930 La **Gran Depresión** se suma a la crisis del sector exportador azucarero.
- 1933 El **Ferrocarril Central** vuelve a ser rentable gracias al plan de nivelación económica. Comienza la obra de un nuevo desvío para acabar de resolver el problema del sistema de cremallera instalado originalmente en los primeros tramos de la línea y que las remodelaciones posteriores no terminaron de solucionar.
- 1935 Se abre al tráfico el nuevo desvío de 11 km. con el que definitivamente se soluciona el problema del sistema de cremallera del **Ferrocarril Central**. La obra cuesta 99.038 \$.
- 1939 Nacionalización del **Samana & Santiago Railway** debido al abandono de las operaciones. El Estado paga 50.000 \$ por la línea, 5 000 en mano y el resto en 5 plazos anuales. Comienza el plan de remodelación de la infraestructura. El **Ferrocarril San Francisco de Macorís-La Gina** es la única línea de servicio público que permanece en manos privadas.
- 1940 Hay en la República Dominicana 1.032 de ferrocarriles industriales, fundamentalmente azucareros y casi todos situados en la región oriental. Repartidos en 19 líneas, 835 km. pertenecen a capitales norteamericanos, 127 a italianos y 70 a canadienses. El ancho de vía es de 0,76 m. en 800 km. y de 1,435 m. en los otros 232.
- 1941 La **Ley Ferroviaria** regula el funcionamiento y operaciones de los ferrocarriles.
- 1944 Nacionalización del **Ferrocarril San Francisco de Macorís-La Gina**.
- Estudio para extender la línea Sánchez-La Vega de Sánchez a Samana. No se realiza.
- 1945 El gobierno termina de pagar el **Samana & Santiago Railway**.
- Hay en la República Dominicana 3.440 km. de carretera.
- 1946 Creación de la empresa **Ferrocarriles Unidos Dominicanos** para

- administrar las líneas de servicio público. La compañía depende de la **Secretaría de Estado de Fomento, Obras Públicas y Riego**.
- 1957 Desconocemos la fecha exacta en que se cerró al tráfico, pero parece que este año el antiguo **Ferrocarril Central** ha dejado de prestar servicio.
- 1959-01-01 Triunfo de la **Revolución Cubana**.
- 1962 Asesinato de **Trujillo**.
- 1965 Amparados por la **OEA**, los marines vuelven a intervenir en la República Dominicana amparados y derrocan a F. **Caamaño**, que había llegado al poder mediante un golpe de estado y en quien los EE.UU. creían ver el peligro de un nuevo **Castro**. J. **Balaguer** asume la presidencia e inicia otra etapa de represión política.
- 1975 Desconocemos la fecha exacta, pero parece que hacia ese año el antiguo **Samana & Santiago Railway** apenas presta servicio. Debió cerrarse definitivamente a principios de los años ochenta.
- 1979-08-16 El **Partido Revolucionario** en el poder solicita del gobierno francés el envío de una comisión para estudiar soluciones a la crisis energética del país.
- 1981-05-30 **Sofreail** de París termina el Informe de prefactilidad del **Ferrocarril Santo Domingo-Santiago** recomendando rehabilitar la antigua línea Sánchez-La Vega, extendiéndola hasta Puerto Duarte y Santiago y enlazándola con el **Ferrocarril Haina-Boyá-Batey Luna** (azucarero). Sus conclusiones no han tenido resultado práctico alguno.
- 1986 Nuevas revueltas populares. J. **Balaguer** retorna al poder.

# ESQUEMA EVOLUTIVO DE LOS FERROCARRILES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA



FICHERO DE EMPRESAS DE R. DOMINICANA (17)

Código, Empresa y Tramos	Año apertura	Longitud	Ancho	Tipo	Propiedad	Nacionalización	Fusión	Empresa	Notas
	Tramos	Kms.	Mts.	Transporte		Año	Año	Destino	
1000: THE SAMANA AND SANTIAGO RAILWAY.	1887/1917	126	1	U	P	1.939	1946	6.000	1
1110: Línea principal Sánchez-La Vega.	1887	79							2
1120: Ramal Las Cabuyas-Moca.	1907/1917	47							3
1121: Las Cabuyas-Saleado.	1907	36							
1121: Saleado-Moca.	1917	11							
2000: THE CENTRAL DOMINICAN RAILWAY.	1891	18	1	U	P		1892	4.000	4
2110: Línea principal Puerto Plata-San Marcos.	1891	18							5
2111: Puerto Plata-San Marcos.	1891	4							
2112: San Marcos-Bajabonico.	1891	14							
3000: FC. SAN FRANCISCO DE MACORIS-LA GINA.	1892	14	1	U	P	1.944	1946	6.000	6
4000: SANTO DOMINGO RAILWAY.	1897	82	1	U	P	1.903		5.000	7
4110: Línea principal Puerto Plata-Bajabonico.	1897	82							8
4111: Bajabonico-Santiago.	1897	64							
5000: FC. CENTRAL DOMINICANO.	1908	109	1	U	E		1946	6.000	9
5110: Ramal Santiago-Moca.	1908	27							10
6000: FFCC. UNIDOS DOMINICANOS.	1946	249	1	U	E				11

**NOTAS DEL FICHERO DE EMPRESAS DE LA REP. DOMINICANA.**

- 1.- Nacionalizado en 1933 debido al abandono de la explotación. Explotó en régimen de arrendamiento el Ferrocarril San Francisco de Macorís-La Gina hasta la fecha de su nacionalización, con lo que en realidad explotó una extensión de 140 km.
- 2.- Debía partir de Santa Capuza y llegar a Santiago. El terreno pantanoso de la bahía de Samana impidió que la línea partiese de aquella primera localidad y la Compañía Escocesa, constructora y propietaria del ferrocarril alegó problemas financieros para no llevar la línea hasta Santiago.
- 3.- Aunque la primera concesión para su construcción se dio en 1894, no se construyó hasta 1907 y los disturbios civiles de ese año impidieron acabarlo hasta 1917.
- 4.- Construido por iniciativa estatal al negarse la Compañía Escocesa a extender el Samana & Santiago Railway hasta Santiago. Inicialmente fue explotado por capital belga y la ejecución de la obra estuvo a cargo de la Casa Caille de París. Debido a que las dificultades del terreno obligaron a tender un sistema de cremallera en los primeros kilómetros de vía, fue una empresa poco rentable, lo que condujo a sus propietarios a cedérselo a la Santo Domingo Improvement Company en 1892. El problema del sistema de cremallera no se resolvió hasta la construcción de un desvío en 1935, a pesar de que fue remodelado en 1895 y 1917.
- 5.- Bajo la administración de los primeros propietarios sólo se construyó hasta Bajabonico.
- 6.- Construido por capital dominicano. Fue arrendado al Samana & Santiago Railway, con cuya línea conectó en La Gina. Cuando el Estado se hizo cargo de este último en 1939, permaneció en manos privadas hasta que fue nacionalizado en 1944.
- 7.- En 1892 el Westendrop & Company, propietario del Ferrocarril Central cedió la línea a la Santo Domingo Improvement Company, que creó la Santo Domingo Railway Company para administrarla y encargó las obras de extensión del ferrocarril a la Drake Construction Company. Cuando éstas se terminaron se inició un litigio con el gobierno debido a los costes de construcción que no se solucionaron hasta la intervención estatal de la empresa en 1903. En 1908 fue definitivamente nacionalizada. Antes, en 1895, obtuvo una autorización para sustituir el sistema de cremallera de los primeros tramos de la línea por un sistema de adhesión de 10 km. A la extensión construida bajo la propiedad de la Santo



Domingo Railway Company suma los 18 km. tendidos por antes de 1892.

- 8.- A la extensión del tramo Bajabonico-Santiago construido después de 1892, suma la extensión construida antes de que la Santo Domingo Railway Company se hiciese cargo de la línea.
- 9.- Aunque la nacionalización no se hizo efectiva hasta 1908, desde 1903 el Estado operó la línea retomando su nombre original (de ahí que en el fichero aparezcan dos compañías con el nombre de Ferrocarril Central Dominicano) en dos fechas distintas. A la extensión construida desde ese año unimos el kilometraje de la línea principal, tendido por los anteriores propietarios de la línea. En 1917 se construyó un nuevo desvío de 4 km. entre La Sabana-La Aguaica (4 km.) del Ferrocarril Central para eliminar el sistema de adhesión instalado en 1895. No obstante, hasta la construcción de un tercer desvío de 11 km. entre 1933 y 1935 no fue solucionado el problema del trazado de los primeros kilómetros de la línea. En 1946 se transfirió su propiedad a la empresa Ferrocarriles Unidos Dominicanos, que gestiona todas las líneas de servicio público del país.
- 10.- En 1894 y 1897 se dieron sucesivas concesiones para la construcción del ramal, pero no comenzó a tenderse hasta ese año. En Moca conecta con el Samana & Santiago Railway
- 11.- Creados en 1946 para hacerse cargo de las líneas de servicio público, aunque desde 1939 todas operaban bajo la dirección de la Secretaría de Obras Públicas con excepción del Ferrocarril San Francisco de Macorís-La Gina, que no fue nacionalizado hasta 1944. En 1939, por tanto, el Estado poseía 235 km. en explotación, y en 1944, 249, longitud que mantuvo hasta 1957 aproximadamente, cuando parece que se cerró al tráfico el antiguo Ferrocarril Central, quedando únicamente operativos 140 km. hasta mediados de los años setenta o principios de los ochenta, cuando dejaron también de prestar servicio los antiguos Samana & Santiago Railway y Ferrocarril San Francisco de Macorís-La Gina.


AÑOS	1000	2000	3000	4000	5000	6000	Km. Privado	Km. Mixto	Km. Público	TOTAL
1887	79							79		79
1891	79	18						97		97
1892	93	(F)	14	18				125		125
1893	93	4000	14	18				125		125
1900	93		14	82				189		189
1902	93		14	82				189		189
1903	93		14	(N)	82			107	82	189
1904	93		14	5000	82			107	82	189
1910	129		14		109			143	109	252
1920	140		14		109			154	109	263
1930	140		14		109			154	109	263
1938	140		14		109			154	109	263
1939	140		14		109			154	109	263
1940	140		14		235			14	235	249
1943	140		14		235			14	235	249
1944	140		14		249				249	249
1945	140		14		249				249	249
1946	(F)		(F)		249				249	249
1947	6000		6000		6000				249	249
1948									249	249
1949									249	249
1950									249	249
1960									249	249
1970									140	140
1974									140	140
1975									140	140

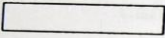
(C)

## Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos

### Notas:

- (C): Cierres.
- (N): Nacionalizaciones.
- (F): Fusiones.

 : Kilómetros de empresas de capital público.

 : Kilómetros de empresas de capital privado.

\* : Pertencen al gobierno de los Estados Unidos.

## R. Dominicana (17)

### I. INFRAESTRUCTURA Y MATERIAL

AÑO	*	LONGITUD (Kms)	*	LOCOMOTORAS (Unidades)	*	AUTOMOTORES (Unidades)	*	VAGONES (Kms)	*	COCHES (Kms)
1888	Q	115								
1889										
1890										
1891										
1892										
1893										
1894										
1895										
1896										
1897										
1898										
1899										
1900	G	187								
1901										
1902										
1903										
1904										
1905										
1906										
1907										
1908										
1909										
1910										
1911										
1912	G	242								
1913										
1914										
1915										
1916										
1917										
1918										
1919										
1920	A	236	A	24			A	225	A	18
1921										
1922										
1923	H	256	H	23			A	299	A	16
1924										
1925										
1926										
1927										
1928										
1929	A	240	A	24			A	281	A	18
1930										
1931										
1932										
1933										
1934	A	240	A	24			A	205	A	18
1935	A	240	A	24			A	205	A	17
1936										
1937	a	245								
1938										
1939	a	245								
1940	a	245								

\* Fuentes utilizadas

## R. Dominicana (17)

### I. INFRAESTRUCTURA Y MATERIAL

AÑO	*	LONGITUD (Kms)	*	LOCOMOTORAS (Unidades)	*	AUTOMOTORES (Unidades)	*	VAGONES (Kms)	*	COCHES (Kms)
1941	a	245								
1942	a	245								
1943										
1944										
1945	J	270								
1946										
1947										
1948	A	238	A	17	A	8	A	209	A	11
1949										
1950	J	270								
1951	A	238	A	17	A	8	A	209	A	11
1952	A	238	A	17	A	8	A	209	A	11
1953										
1954	A	238	A	17	A	8	A	209	A	11
1955	J	270								
1956	A	238								
1957	A	238	A	17	A	8	A	209	A	11
1958										
1959	A	221	A	13	A	4	A	160	A	11
1960	A	221								
1961										
1962	A	221								
1963	A	221	A	13	A	4	A	160	A	11
1964	A	221	A	13	A	4	A	160	A	11
1965	A	221	A	13	A	4	A	160	A	11
1966	A	220	A	13	A	4	A	160	A	11
1967										
1968										
1969					Y	5				
1970	A	220	A	13	A	4	A	160	A	11
1971									N	9
1972									N	3
1973									N	2
1974										
1975										
1976										
1977										
1978										
1979										
1980										
1981										
1982										
1983										
1984										
1985										
1986										
1987										
1988										
1989										
1990										
1991										
1992										
1993										

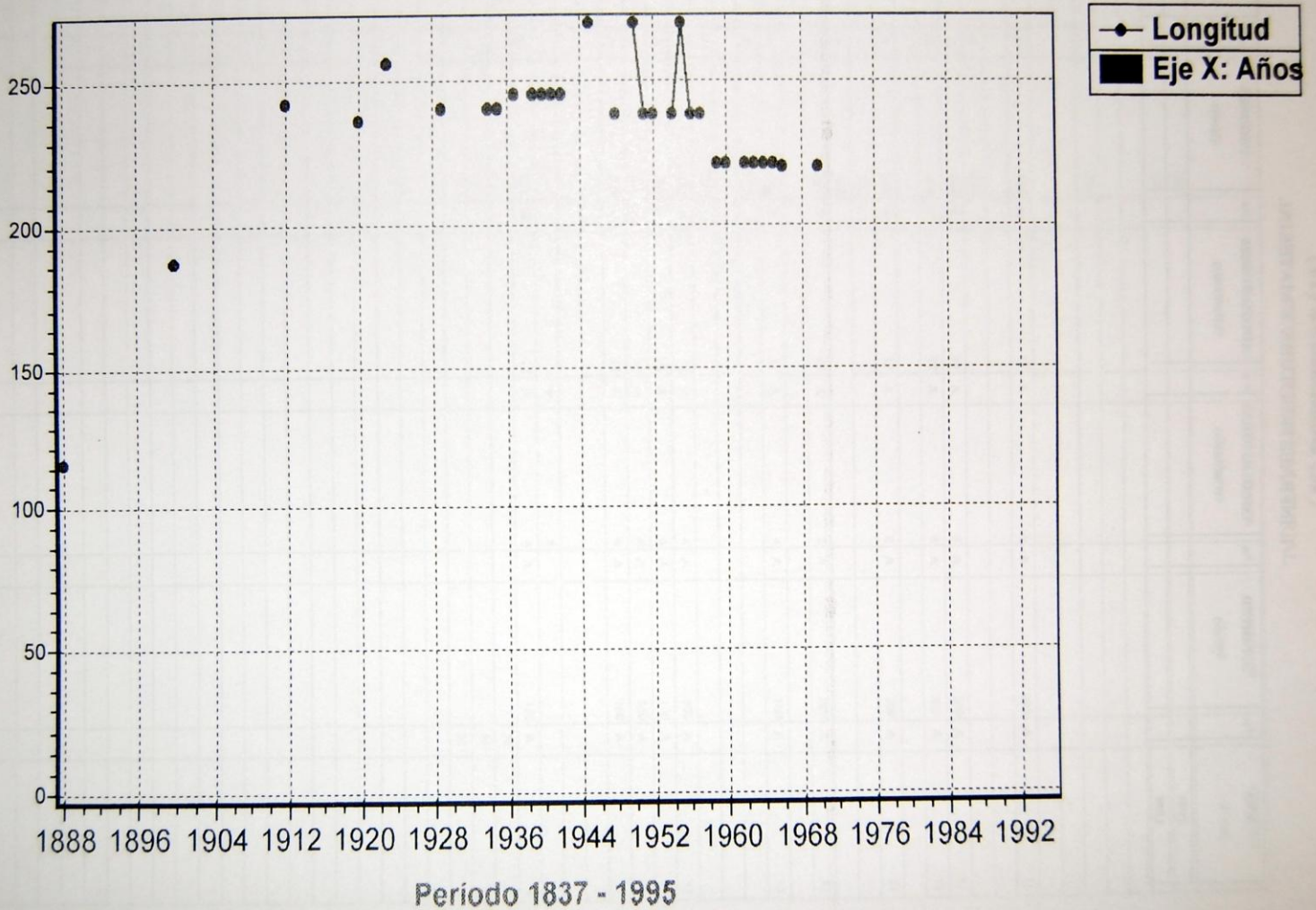
\* Fuentes utilizadas

**R. Dominicana (17)**

I. INFRAESTRUCTURA Y MATERIAL

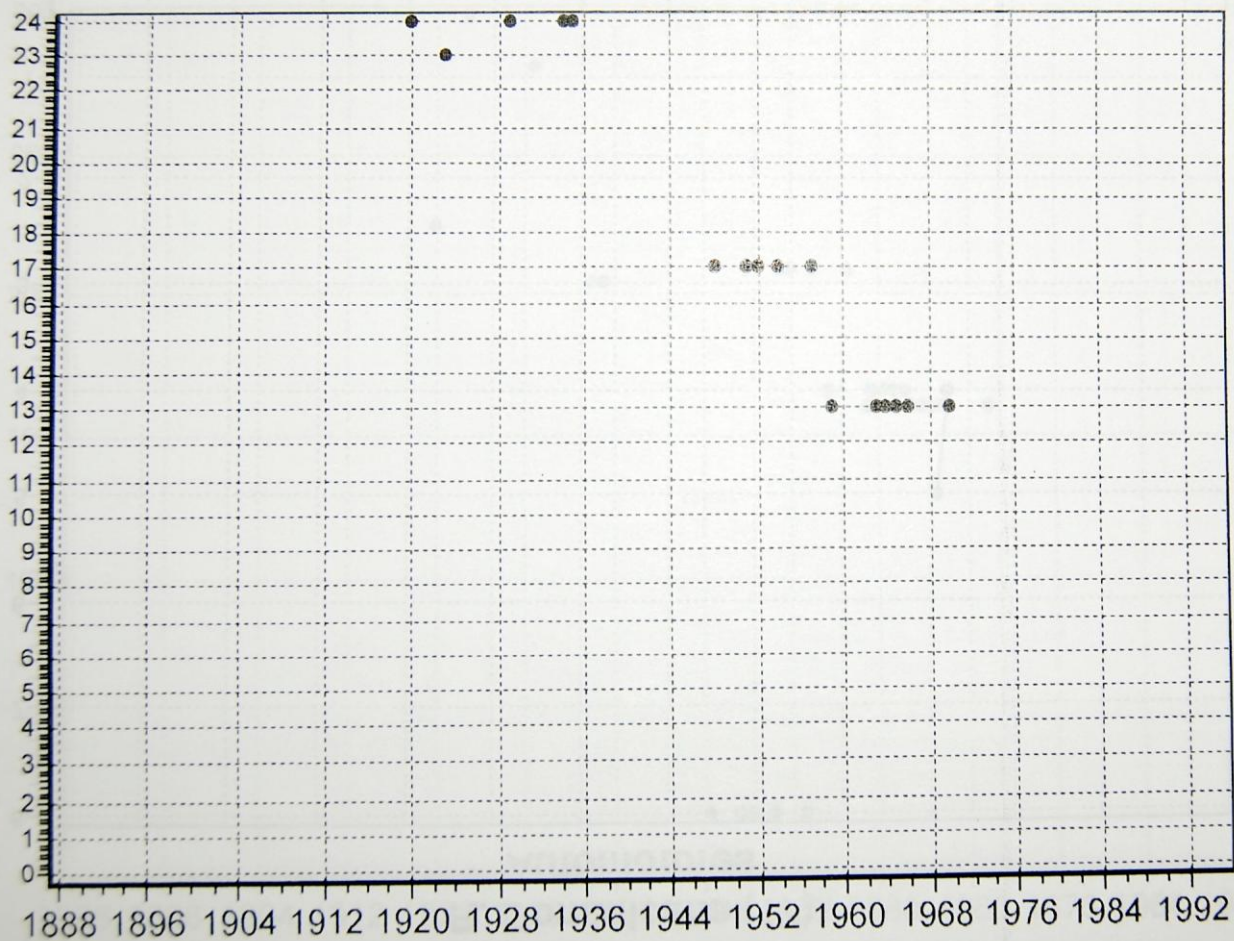
AÑO	*	LONGITUD (Kms)	*	LOCOMOTORAS (Unidades)	*	AUTOMOTORES (Unidades)	*	VAGONES (Kms)	*	COCHES (Kms)
1994										
1995										

**R. Dominicana (17)**  
**Longitud (Km)**



# R. Dominicana (17)

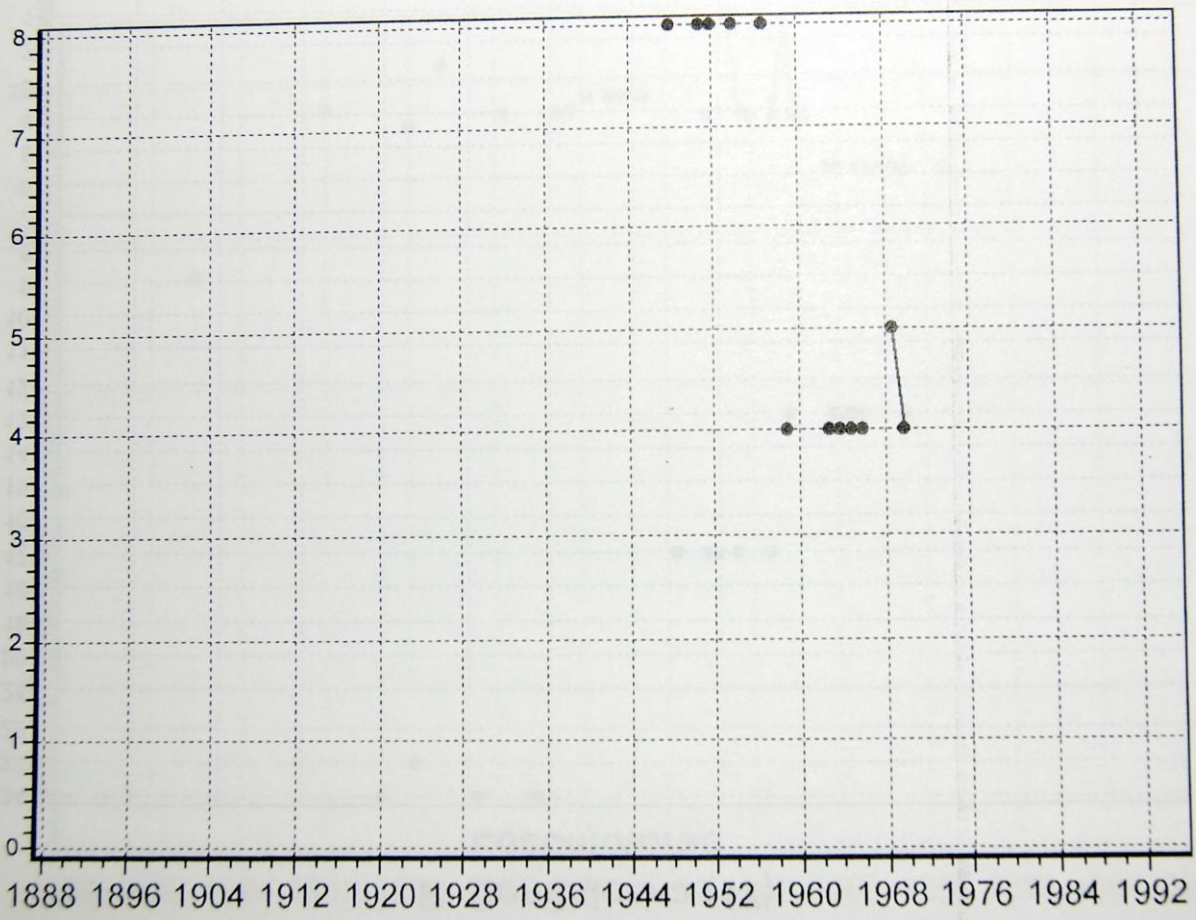
## Locomotoras



● Locomo  
■ Eje X: A

Periodo 1837 - 1995

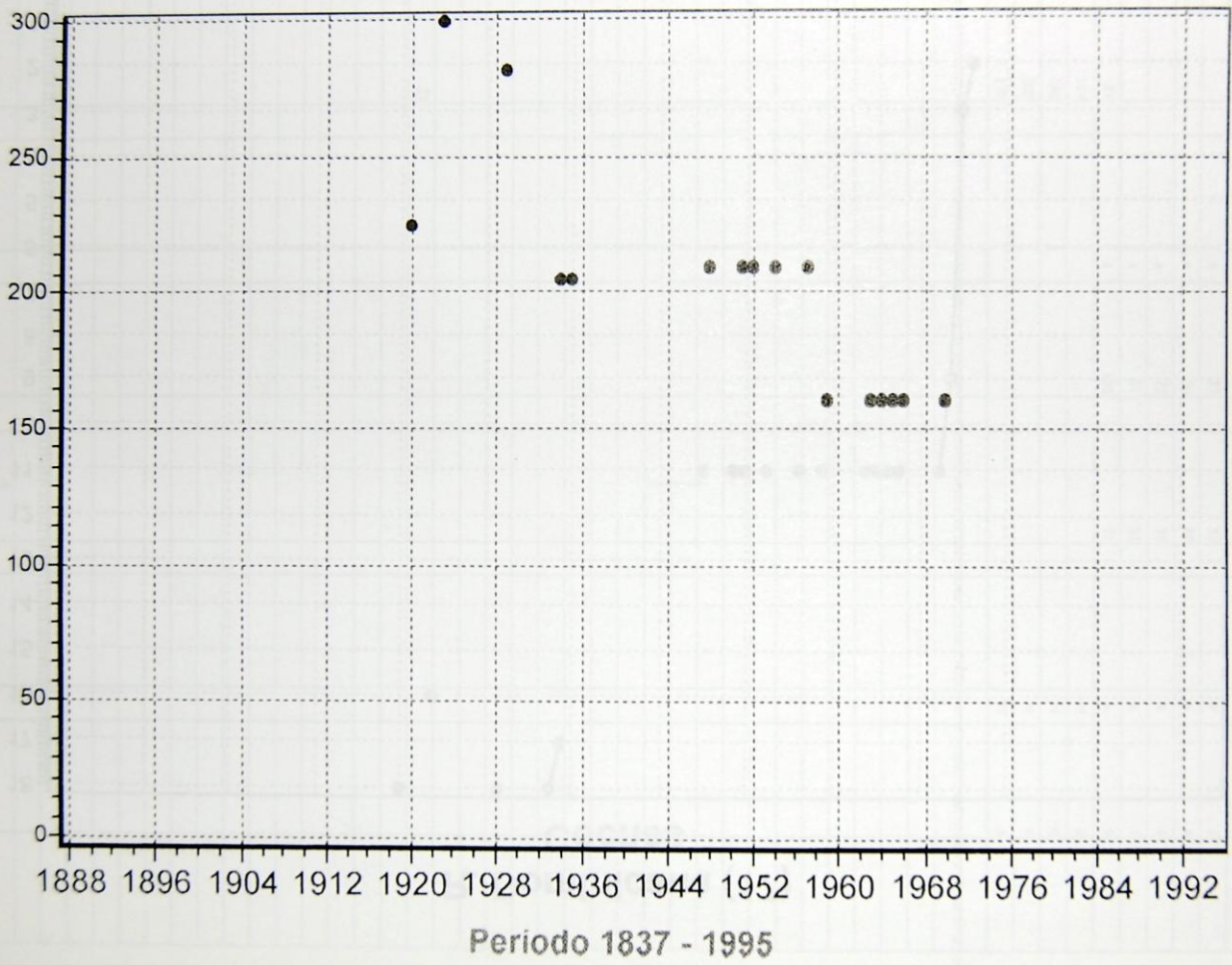
# R. Dominicana (17) Automotores



● Automotor  
■ Eje X: Año

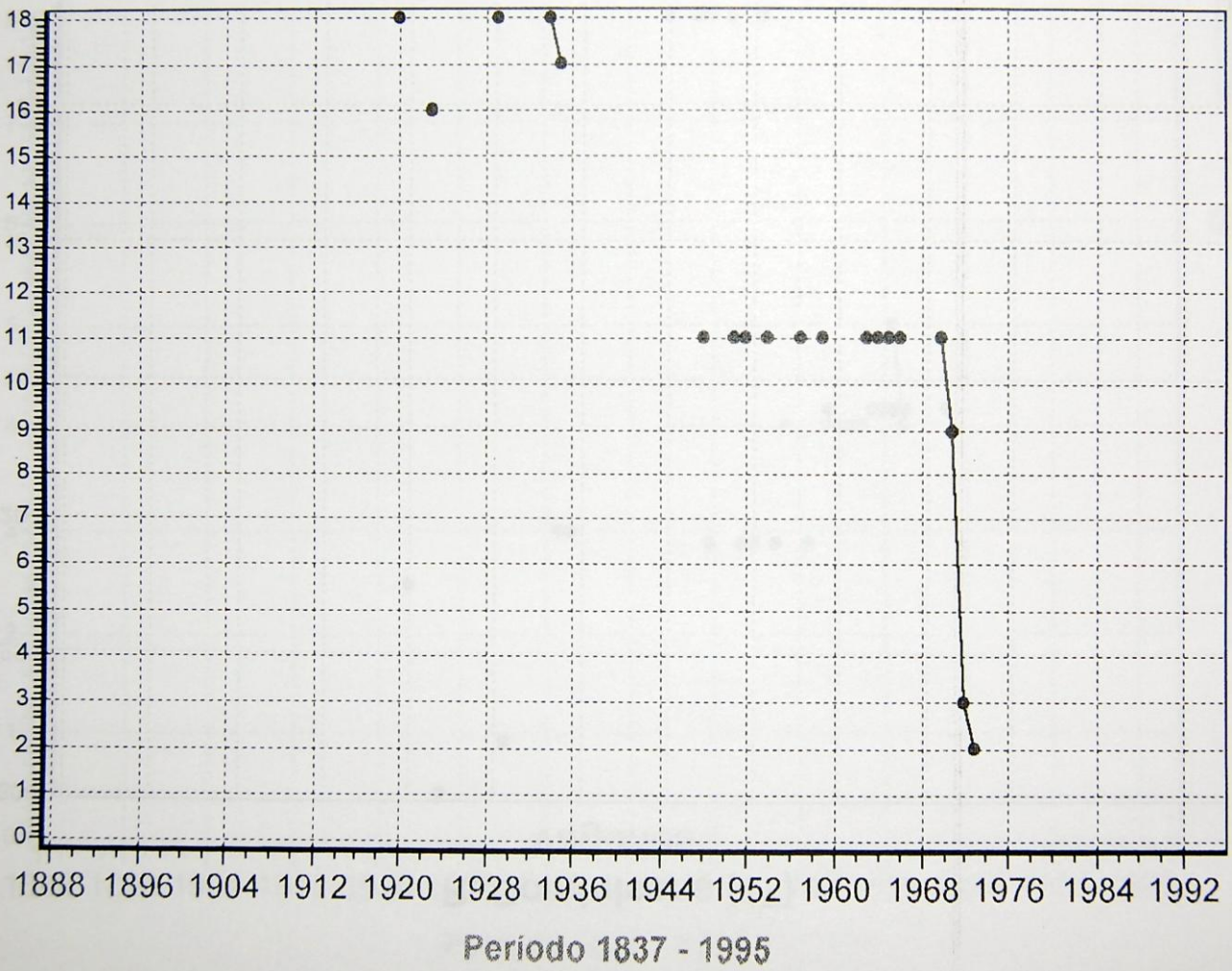
Periodo 1837 - 1995

# R. Dominicana (17) Vagones





# R. Dominicana (17) Coches



● Coche  
■ Eje

**R. Dominicana (17)**

II. TRANSPORTE

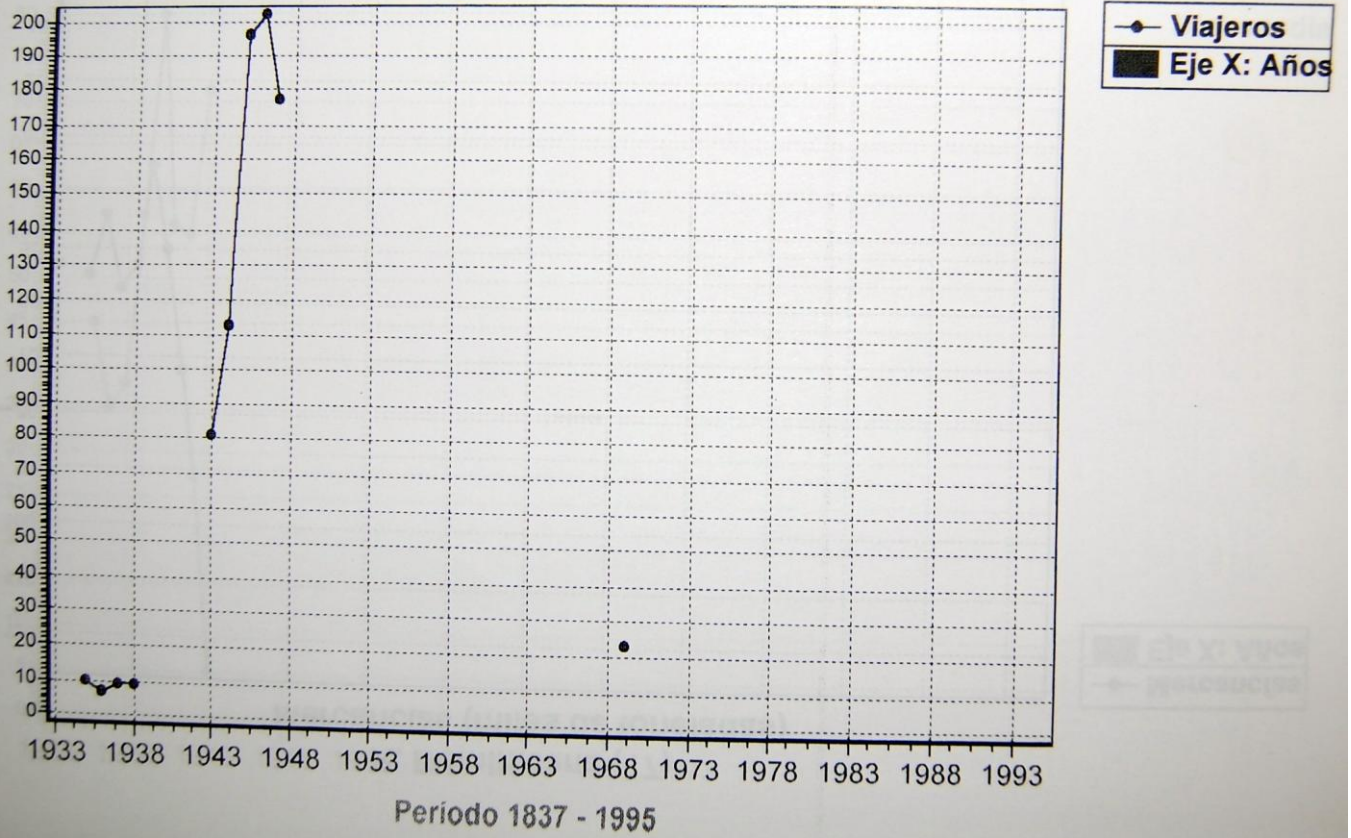
AÑO	*	VIAJEROS (Miles)	*	DISTANCIA MEDIA (Kms)	*	MERCANCÍA (Miles de toneladas)	*	DISTANCIA MEDIA (Kms)	*	VIAJEROS/ KILOMETRO (Millones)	*	TONELADAS/ KILOMETRO (Millones)	UNIDADES DE TRAFICO (Millones)
1933													
1934					I	53							
1935		10			I	55							
1936		7			a	44		45		N			2
1937		9			a	57		35		a			2
1938		9			a	53		38		a			2
1939					a	35		57		a			2
1940					a	50		80		a			4
1941					a	72		56		a			4
1942					a	91		55		a			5
1943		81			a	126		71		a			9
1944		113								N			6
1945		196								N			8
1946		202								N			6
1947		177								N			5
1948													
1949													
1950													
1951													
1952													
1953													
1954													
1955													
1956													
1957													
1958													
1959													
1960													
1961													
1962													
1963													
1964													
1965													
1966													
1967													
1968													
1969		23											
1970													
1971													
1972													
1973													
1974													
1975													
1976													
1977													
1978													
1979													
1980													
1981													
1982													
1983													
1984													
1985													

**R. Dominicana (17)**

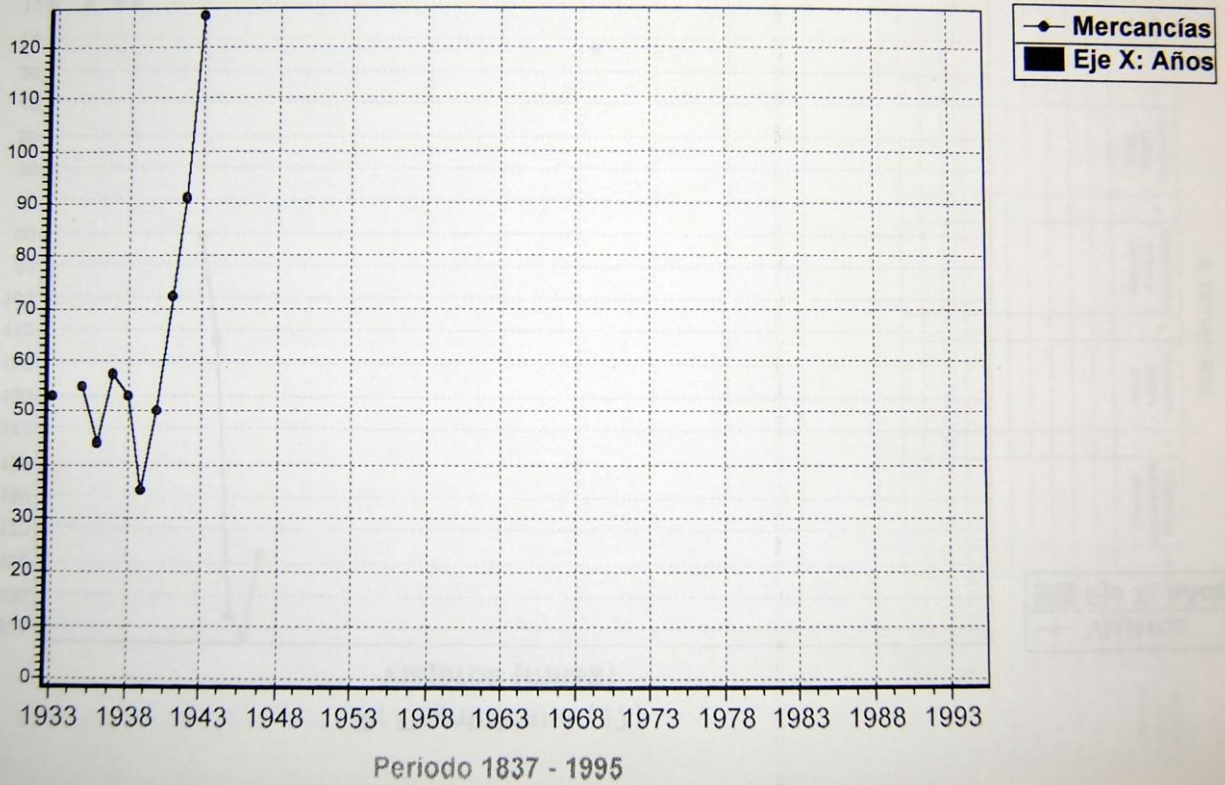
II. TRANSPORTE

AÑO	VIAJEROS (Miles)	DISTANCIA MEDIA (Kms)	MERCANCÍA (Miles de toneladas)	DISTANCIA MEDIA (Kms)	VIAJEROS/ KILOMETRO (Millones)	TONELADAS/ KILOMETRO (Millones)	UNIDADES DE TRAFICO (Millones)
1986							
1987							
1988							
1989							
1990							
1991							
1992							
1993							
1994							
1995							

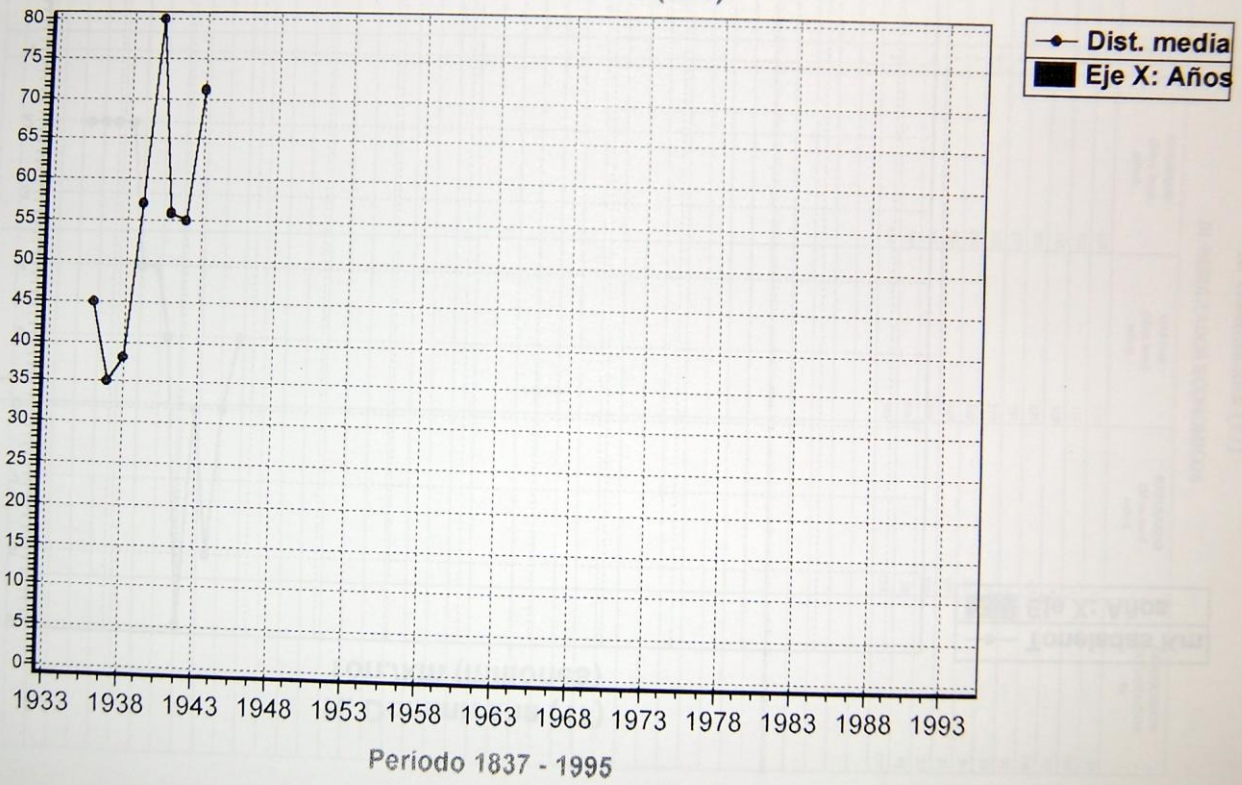
R. Dominicana (17)  
Viajeros (miles)



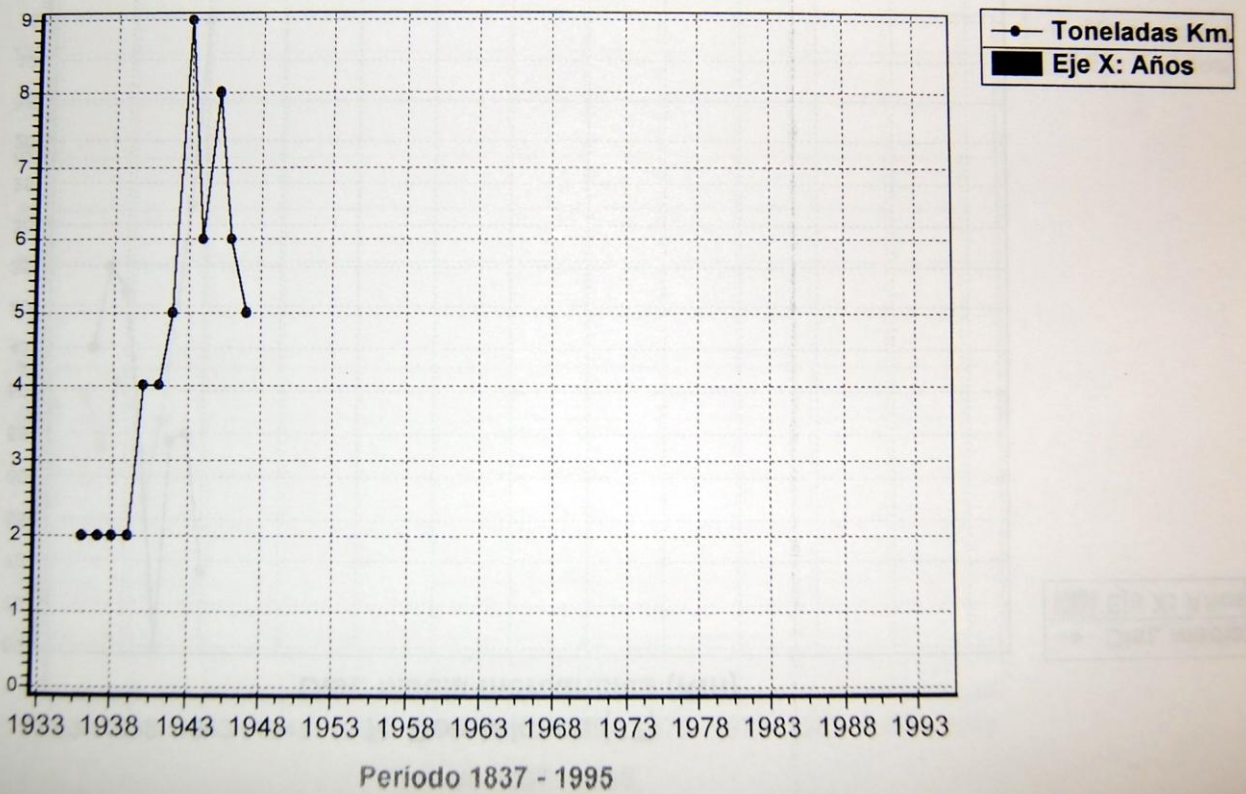
R. Dominicana (17)  
Mercancías (miles de toneladas)



R. Dominicana (17)  
Dist. Media mercancías (Km)



R. Dominicana (17)  
Ton./km (millones)



## R. Dominicana (17)

### III. RESULTADOS ECONÓMICOS

AÑO	a	INGRESOS (Mon. local miles)	GASTOS (Mon. local miles)	RESULTADO (Mon. local miles)	CORPONENTE EXPLOTACIÓN %
1937	a	123	119	4	97
1938	a	110	113	-3	103
1939	a	133	129	4	97
1940	a	203	231	-28	114
1941	a	227	221	6	97
1942	a	353	310	43	88
1943	a	632	529	103	84
1944	a	530	429	101	81
1945	a	751	549	202	73
1946	a	706	656	50	93
1947	a	431	589	-158	137
1948					
1949					
1950					
1951					
1952					
1953					
1954					
1955					
1956					
1957					
1958					
1959					
1960					
1961					
1962					
1963					
1964					
1965					
1966					
1967					
1968					
1969					
1970					
1971					
1972					
1973					
1974					
1975					
1976					
1977					
1978					
1979					
1980					
1981					
1982					
1983					
1984					
1985					
1986					
1987					
1988					
1989					

\* Fuentes utilizadas

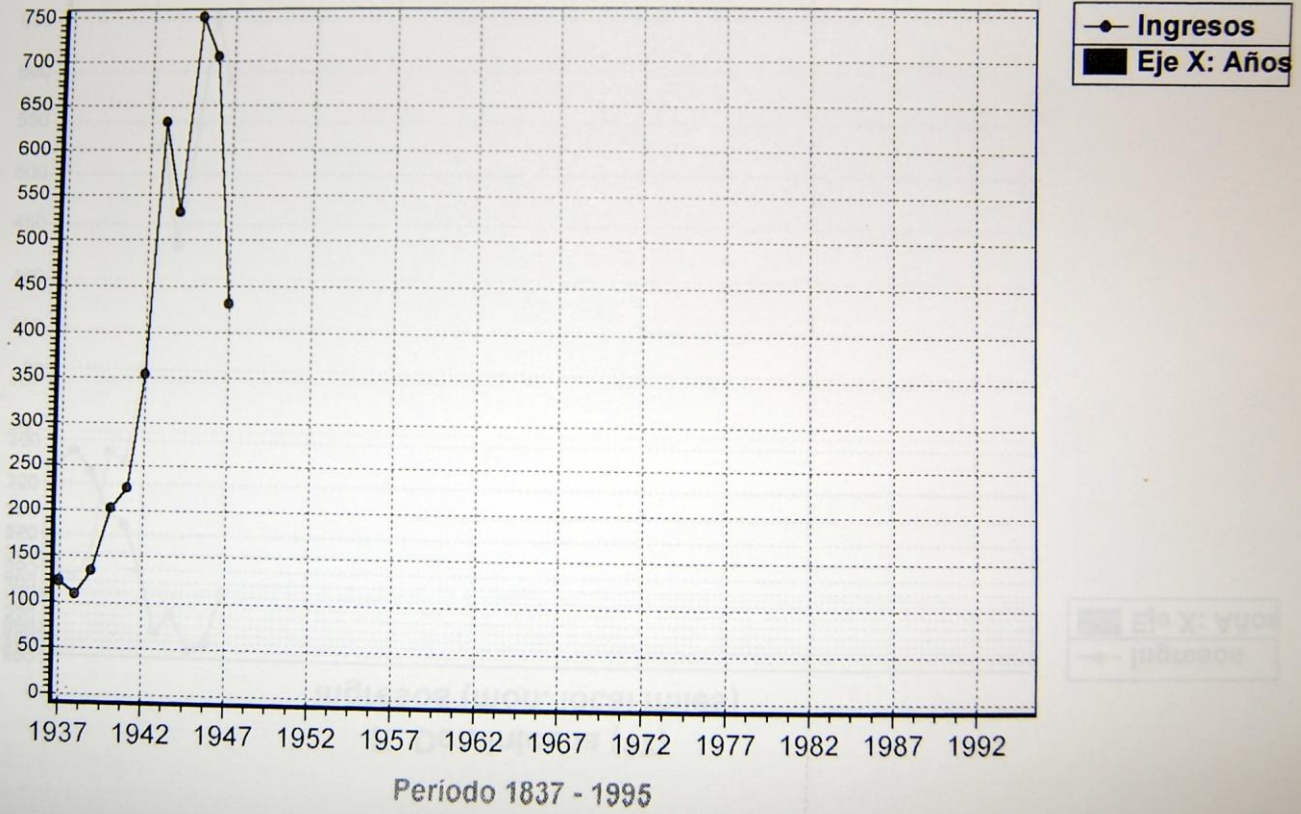
Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos

## R. Dominicana (17)

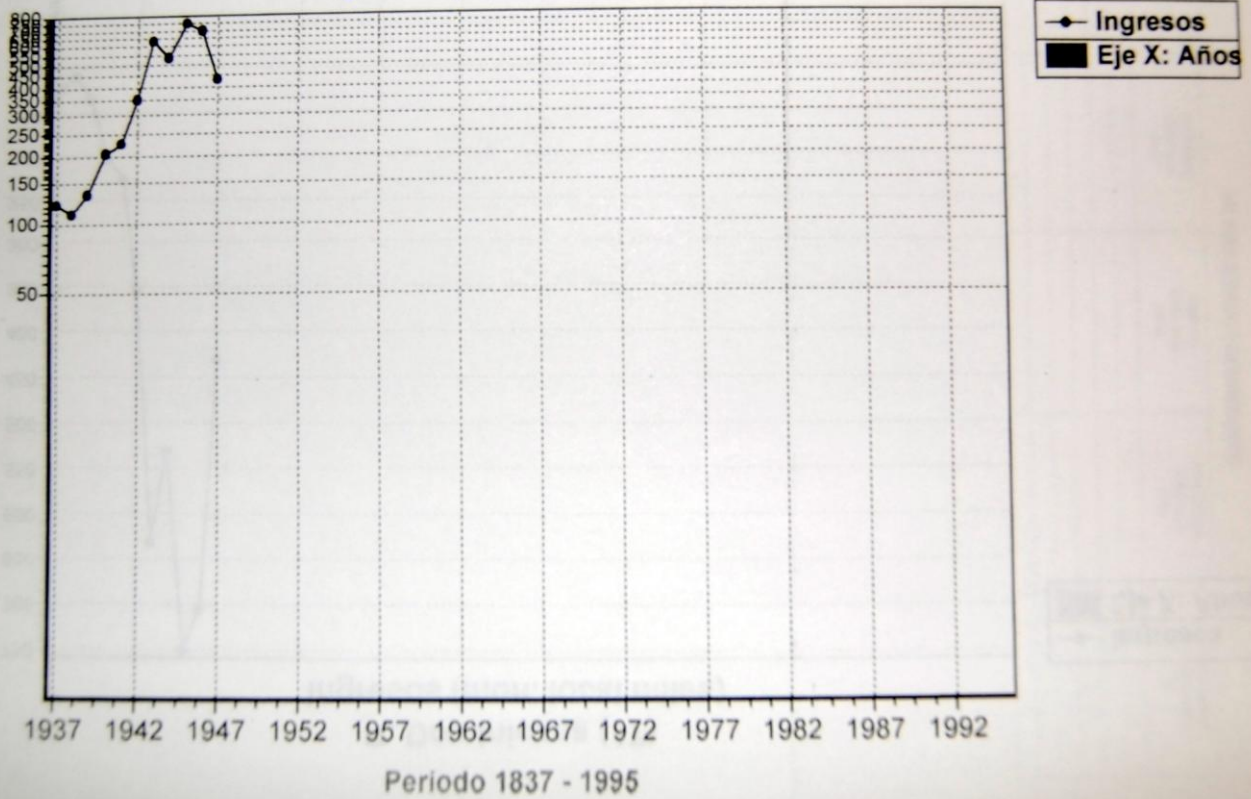
### III. RESULTADOS ECONÓMICOS

AÑO	a	INGRESOS (Mon. local miles)	GASTOS (Mon. local miles)	RESULTADO (Mon. local miles)	CORPONENTE EXPLOTACIÓN %
1990					
1991					
1992					
1993					
1994					
1995					

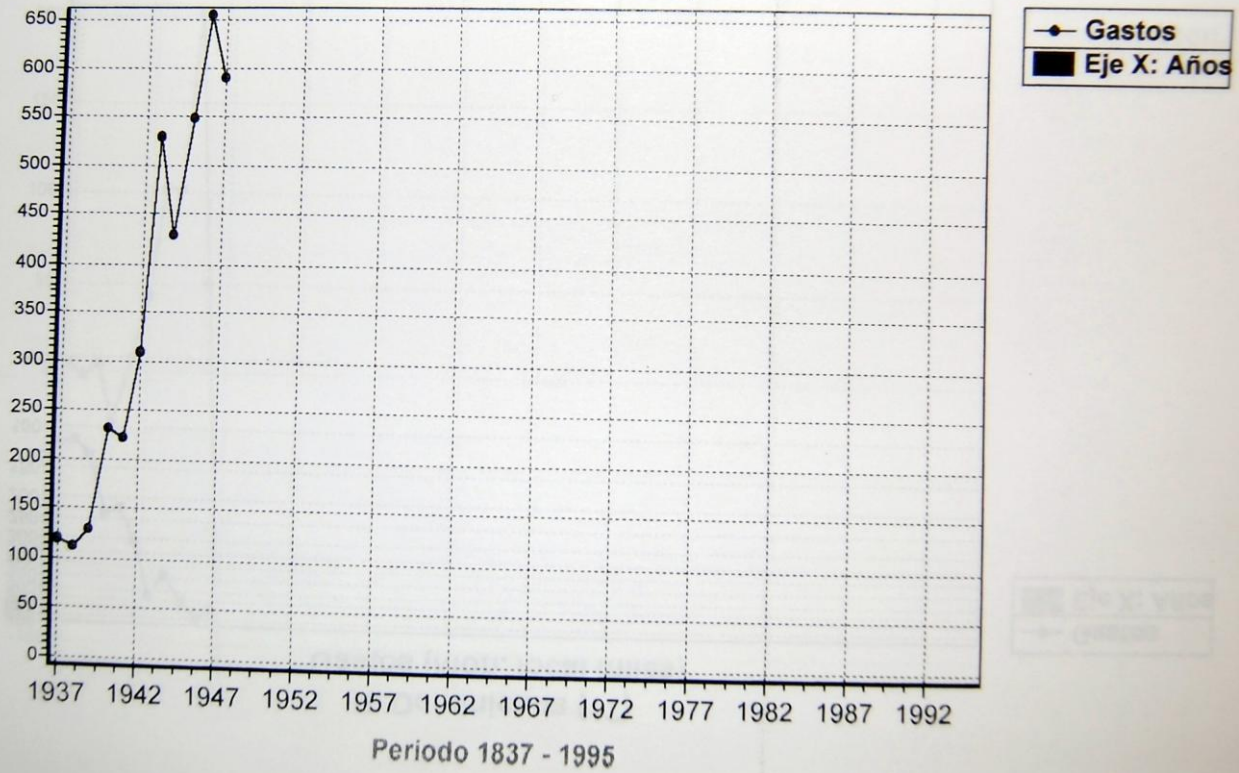
R. Dominicana (17)  
Ingresos (mon. local miles)



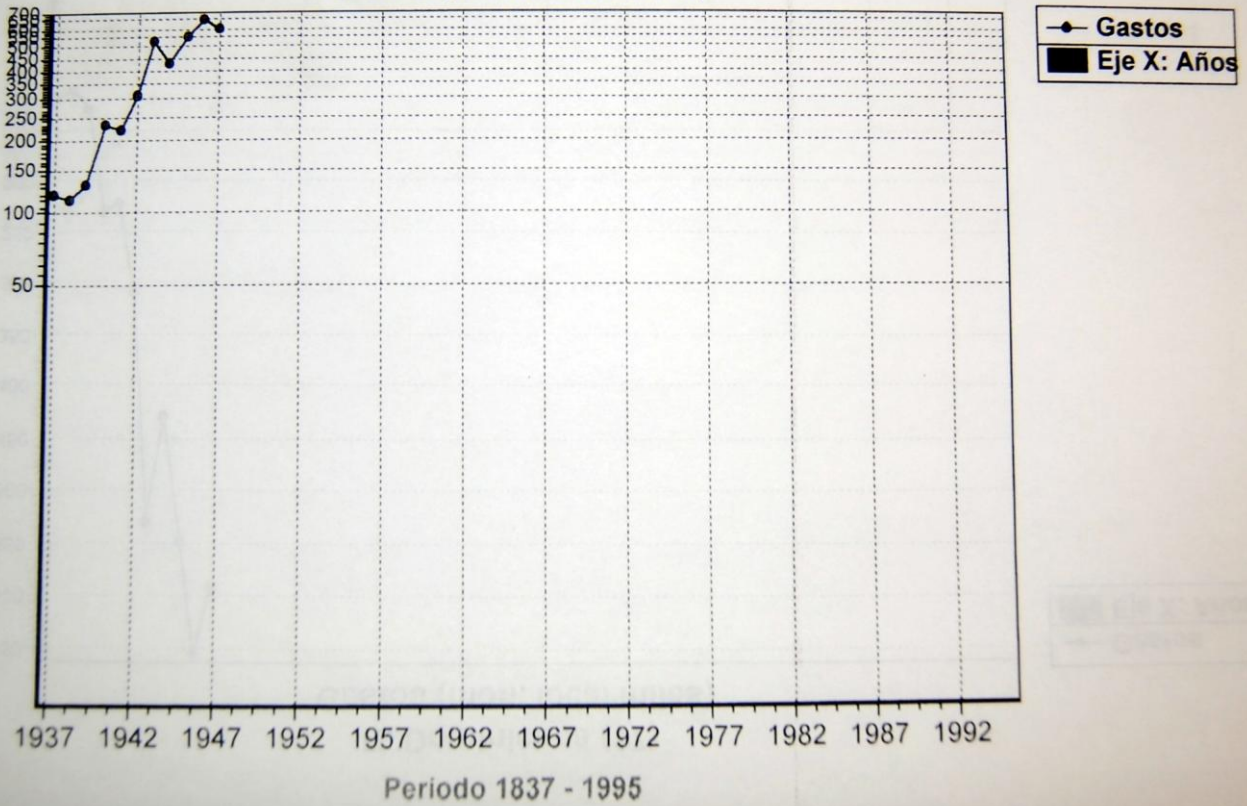
R. Dominicana (17)  
Ingresos (mon. local miles)



R. Dominicana (17)  
Gastos (mon. local miles)

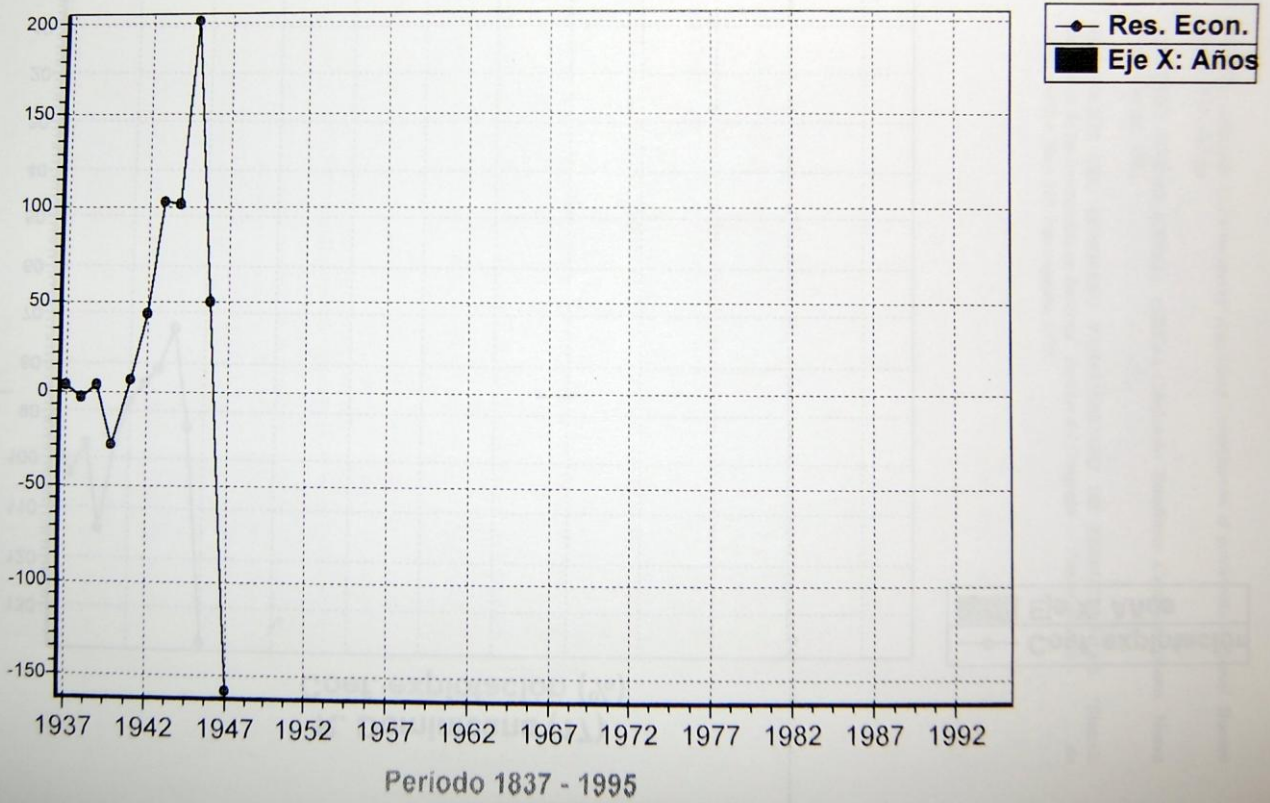


R. Dominicana (17)  
Gastos (mon. local miles)

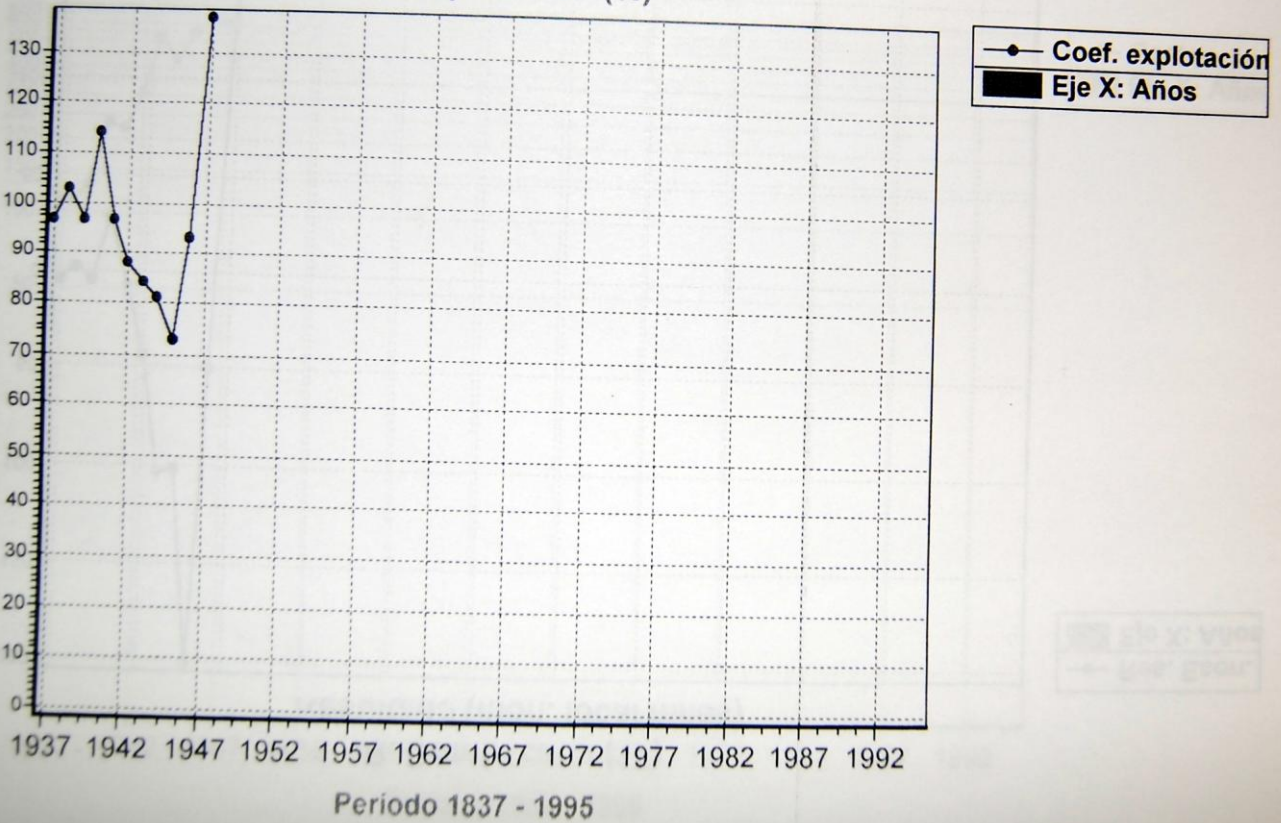




R. Dominicana (17)  
Resultado (mon. local miles)



R. Dominicana (17)  
Coef. explotación (%)



- Q: BUNGE, Alejandro E. *Ferrocarriles Argentinos: contribución al patrimonio nacional*. Buenos Aires, 1918. 445 pp.
- V: NACIONES UNIDAS (CEPAL). (SIECA). *Compendio Estadístico Centroamericano*. Nueva York. Compr.: 1962.
- Y: ASOCIACIÓN DEL CONGRESO PANAMERICANO DE FERROCARRILES. "Síntesis estadística de los ferrocarriles en América". *Boletín del Congreso Panamericano de Ferrocarriles*. Núm 228. Junio-agosto, 1973.

## Guía histórica de iberoamérica

### TODAS LAS FUENTES

### FUENTES UTILIZADAS

#### FUENTES GENERALES:

- A: RAILWAY GAZETTE INTERNATIONAL. *Railway directory and yearbook. Survey* (Gran Bretaña). Compr.: 1920, 1929, 1934-1936, 1944-1945, 1948-1949, 1951-1955, 1957-1960, 1963-1968, 1970, 1973-1977, 1979-1984, 1987-1993, 1996.
- B: JANE'S INFORMATION GROUP LIMITED. *Jane's Word Railways. Surrey* (Gran Bretaña). Compr.: 1950-1977, 1979-1988, 1989-1996.
- C: ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE FERROCARRILES. *Anuario Estadístico Ferroviario Latinoamericano*. Compr.: 1968-1987, 1989-1990, 1994-1995.
- D: OEA. *América en cifras*. Washington D.C.. Compr.: 1955-1975.
- E: COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE. *Anuario Estadístico de América Latina*. Santiago de Chile. Compr.: 1984-1987.
- F: CASTRO, Juan José. *Estudio sobre los ferrocarriles sudamericanos y las grandes líneas internacionales*. Montevideo, 1893.
- G: HALSEY, Frederic Magie. *The Railways of South and Central America*. New York, 1914. 183 pp.
- H: LONG, William Rodney. *Railways of Central America and the West Indies*. Washington, 1925. 376 pp.
- I: BLOOM, Paul E. *Railways of Latin America: South America*. Washington, 1941. 161 pp.
- I: BLOOM, Paul E. *Railways of Latin America: Central America, México, West Indies*. Washington, 1941. 99 pp.
- J: COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE. *El transporte en América Latina*. Nueva York, 1965. 348 pp.
- K: VILLAFUERTE, Carlos. *Ferrocarriles*. México, 1959. 281 pp.
- L: "ASPECTOS generales técnicos de la situación de los ferrocarriles iberoamericanos". *Revista AIT*. Núm 24. 1978, Octubre. pp. 6-9
- N: NACIONES UNIDAS. *Statistical yearbook / Annuaire statistique*. New York. Compr.: 1948, 1951-1952, 1954, 1968, 1971-1986.
- Ñ: UNIVERSITY OF CALIFORNIA: COMMITTEE ON LATIN AMERICAN STUDIES. *Statistical abstract of Latin American*. Los Angeles. Compr.: 1957, 1962-1965, 1968, 1972, 1977-1978, 1980-1981, 1983-1986, 1988.
- O: BROWN, R. T. *Transport and the economic integration of South America*. Washington, 1966. 288 pp.
- P: COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL). *El transporte en el istmo centroamericano*. México, 1953. 244 pp.

## Guía histórica de iberoamérica

### REPÚBLICA DOMINICANA

#### FUENTES UTILIZADAS

##### FUENTES GENERALES:

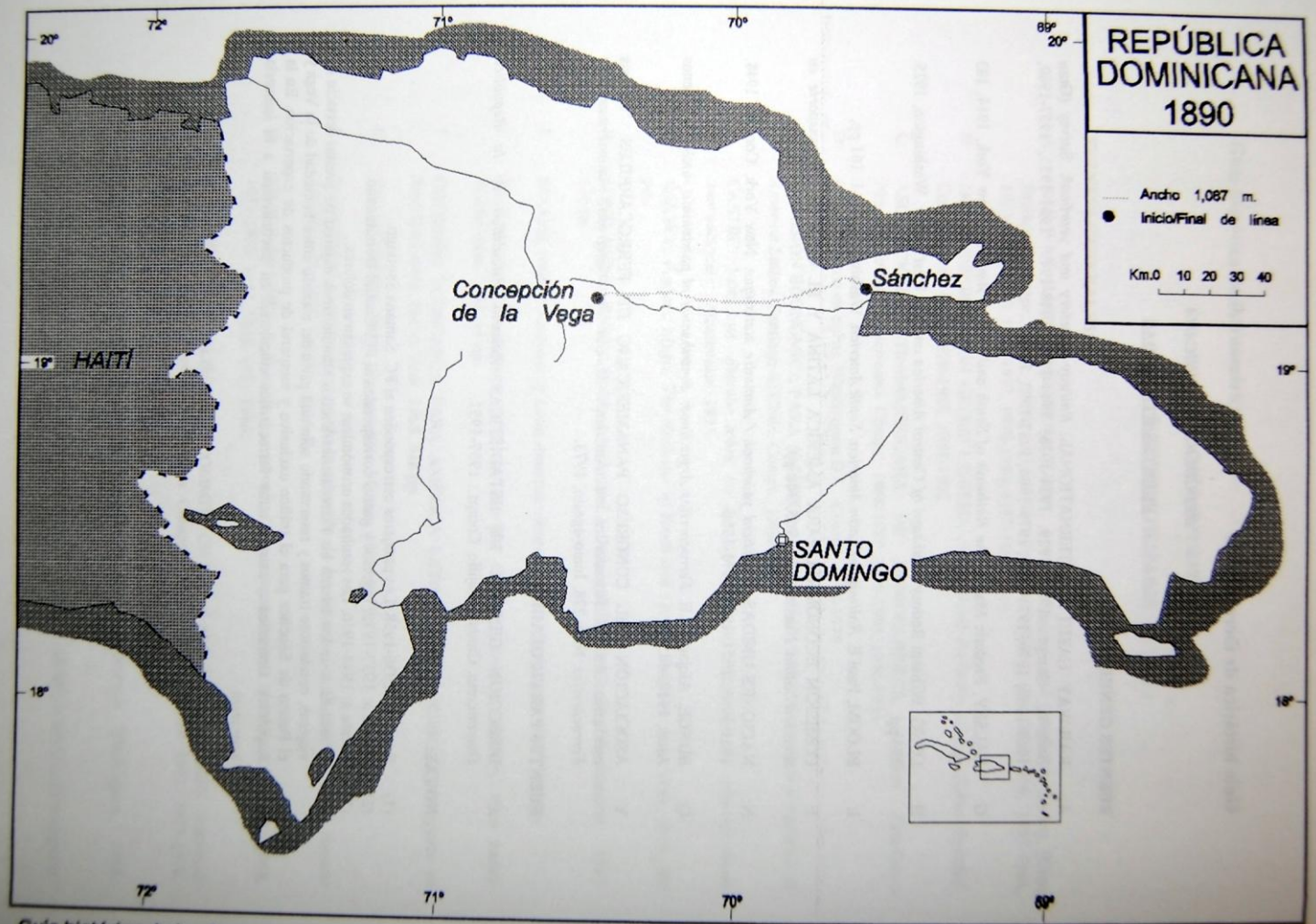
- A: RAILWAY GAZETTE INTERNATIONAL. *Railway directory and yearbook. Survey (Gran Bretaña)*. Compr.: 1920, 1929, 1934-1936, 1944-1945, 1948-1949, 1951-1955, 1957-1960, 1963-1968, 1970, 1973-1977, 1979-1984, 1987-1993, 1996.
- G: HALSEY, Frederic Magie. *The Railways of South and Central America*. New York, 1914. 183 pp.
- H: LONG, William Rodney. *Railways of Central America and the West Indies*. Washington, 1925. 376 pp.
- I: BLOOM, Paul E. *Railways of Latin America: South America*. Washington, 1941. 161 pp.
- J: COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE. *El transporte en América Latina*. Nueva York, 1965. 348 pp.
- N: NACIONES UNIDAS. *Statistical yearbook / Annuaire statistique*. New York. Compr.: 1948, 1951-1952, 1954, 1968, 1971-1986.
- Q: BUNGE, Alejandro E. *Ferrocarriles Argentinos: contribución al patrimonio nacional*. Buenos Aires, 1918. 445 pp.
- Y: ASOCIACIÓN DEL CONGRESO PANAMERICANO DE FERROCARRILES. "Síntesis estadística de los ferrocarriles en América". *Boletín del Congreso Panamericano de Ferrocarriles*. Núm 228. Junio-agosto, 1973.

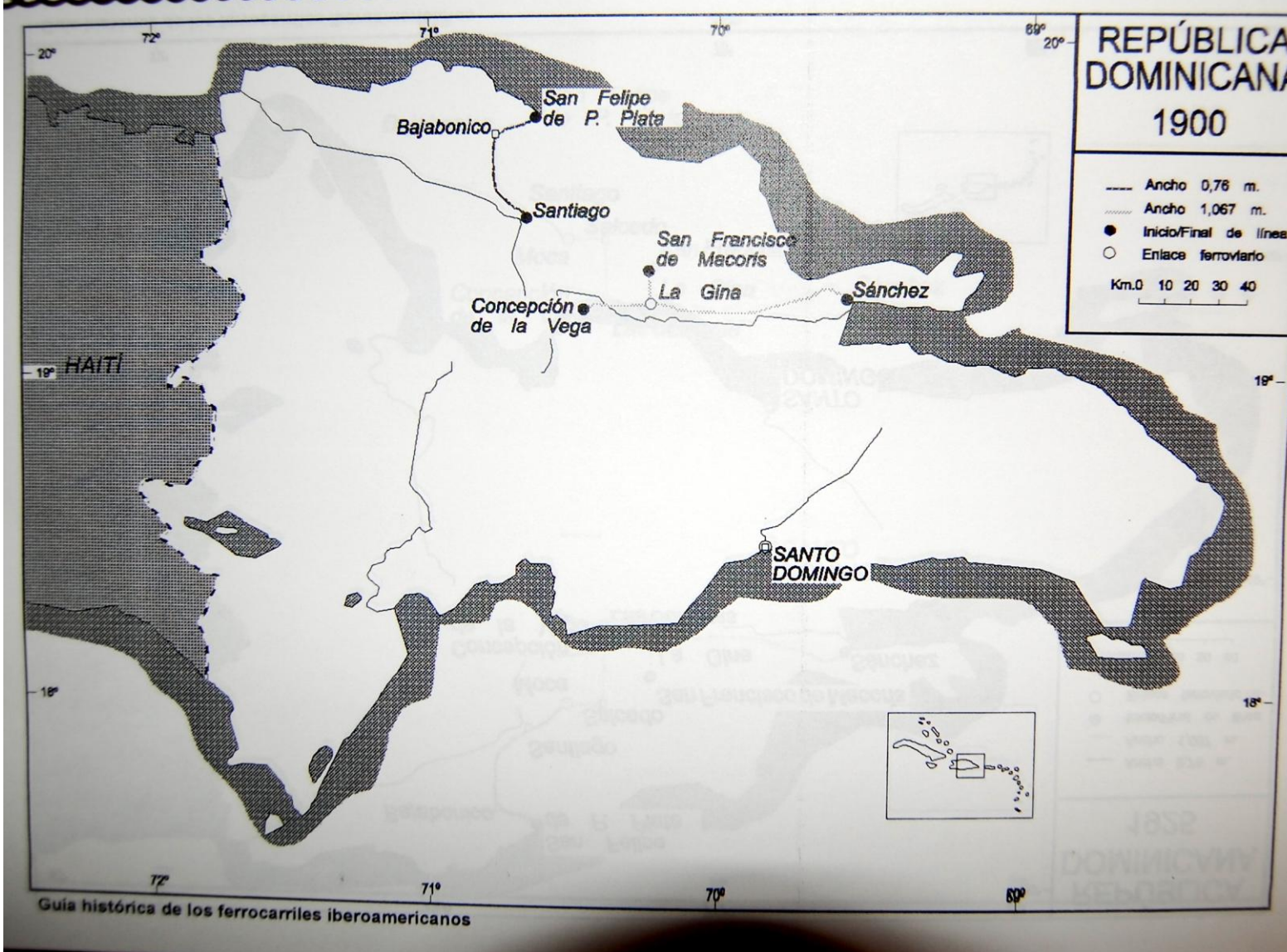
##### FUENTES PARTICULARES:

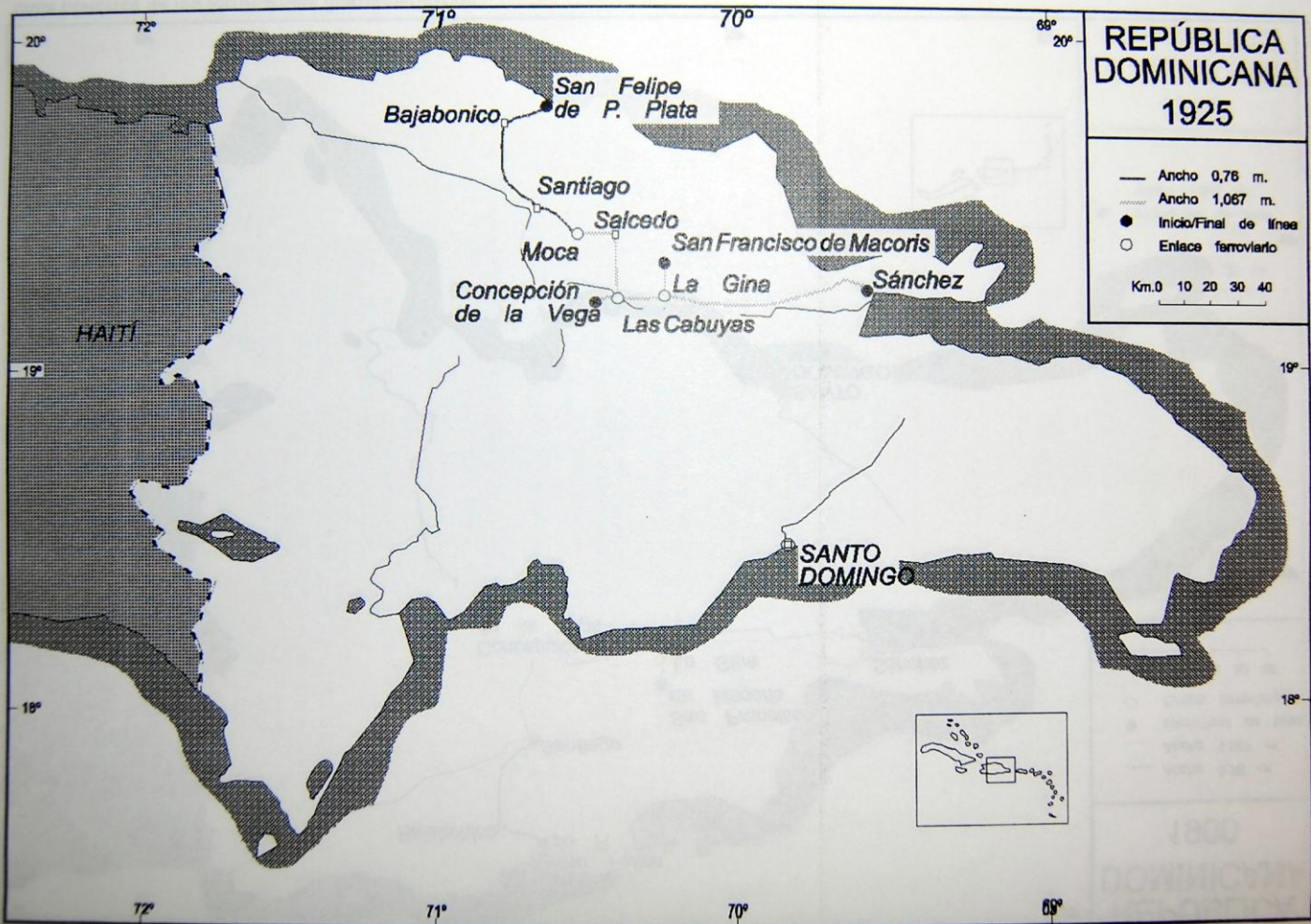
- a: DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICAS. *Anuario Estadístico de la República Dominicana*. Ciudad Trujillo. Compr.: 1937-1951.

##### NOTAS:

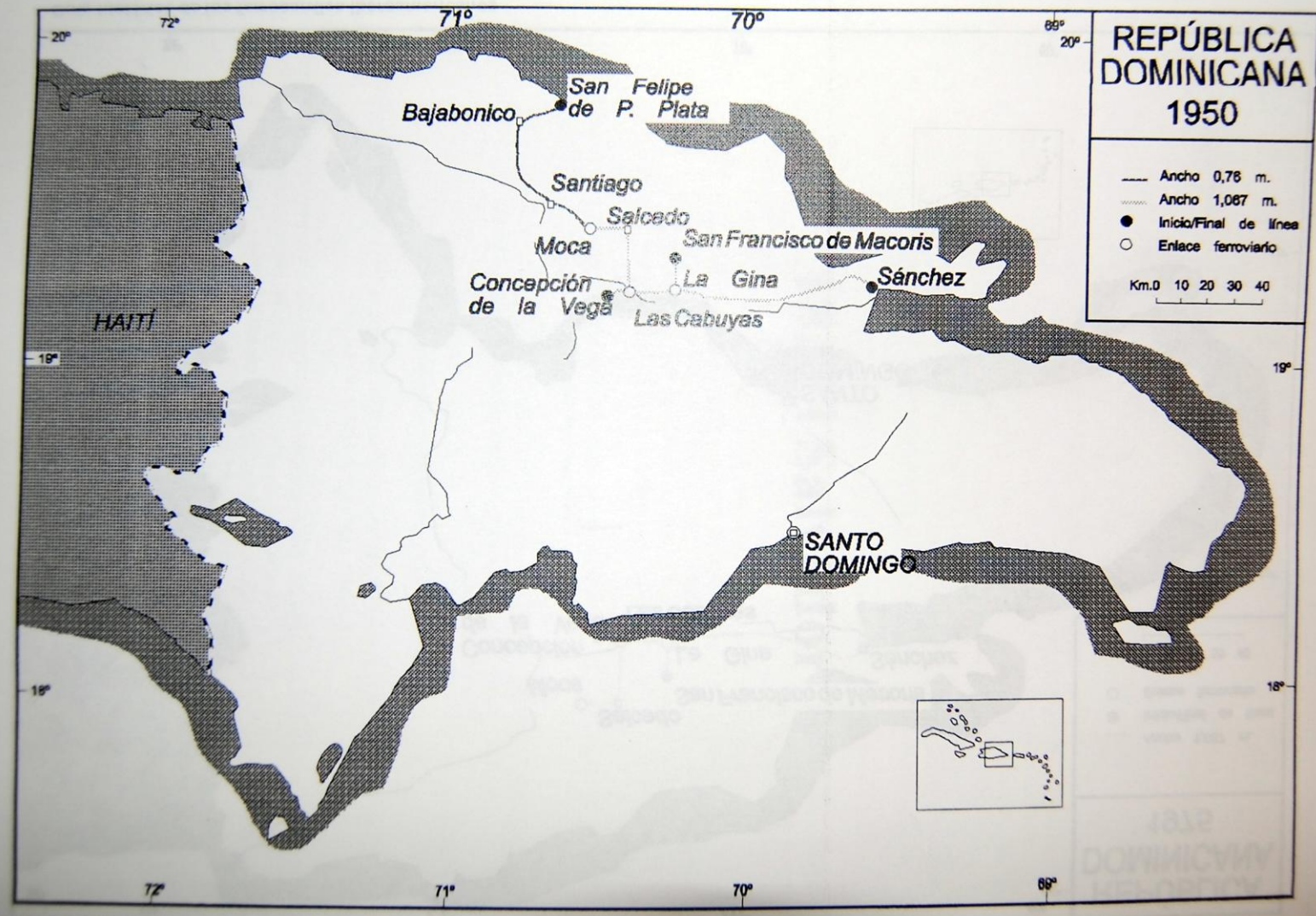
- (1) Fuente a: 1936-1938. Los pasajeros corresponden al FC. Samana Santiago.
- (2) Fuente a: 1937-1939. Ingresos y gastos corresponden al FC. Central Dominicano.
- (3) Fuente a: 1944-1946. Los resultados económicos se expresan en dólares.
- (4) A mediados de los setenta los Ferrocarriles Unidos Dominicanos dejaron de prestar servicio de viajeros, cerrándose tramos y reservando sólo una parte del trazado entre la ciudad de la Vega y el Puerto de Sánchez para el tráfico exclusivo y temporal de productos de exportación. En la República Dominicana existen otros ferrocarriles vinculados en exclusividad a la industria azucarera.





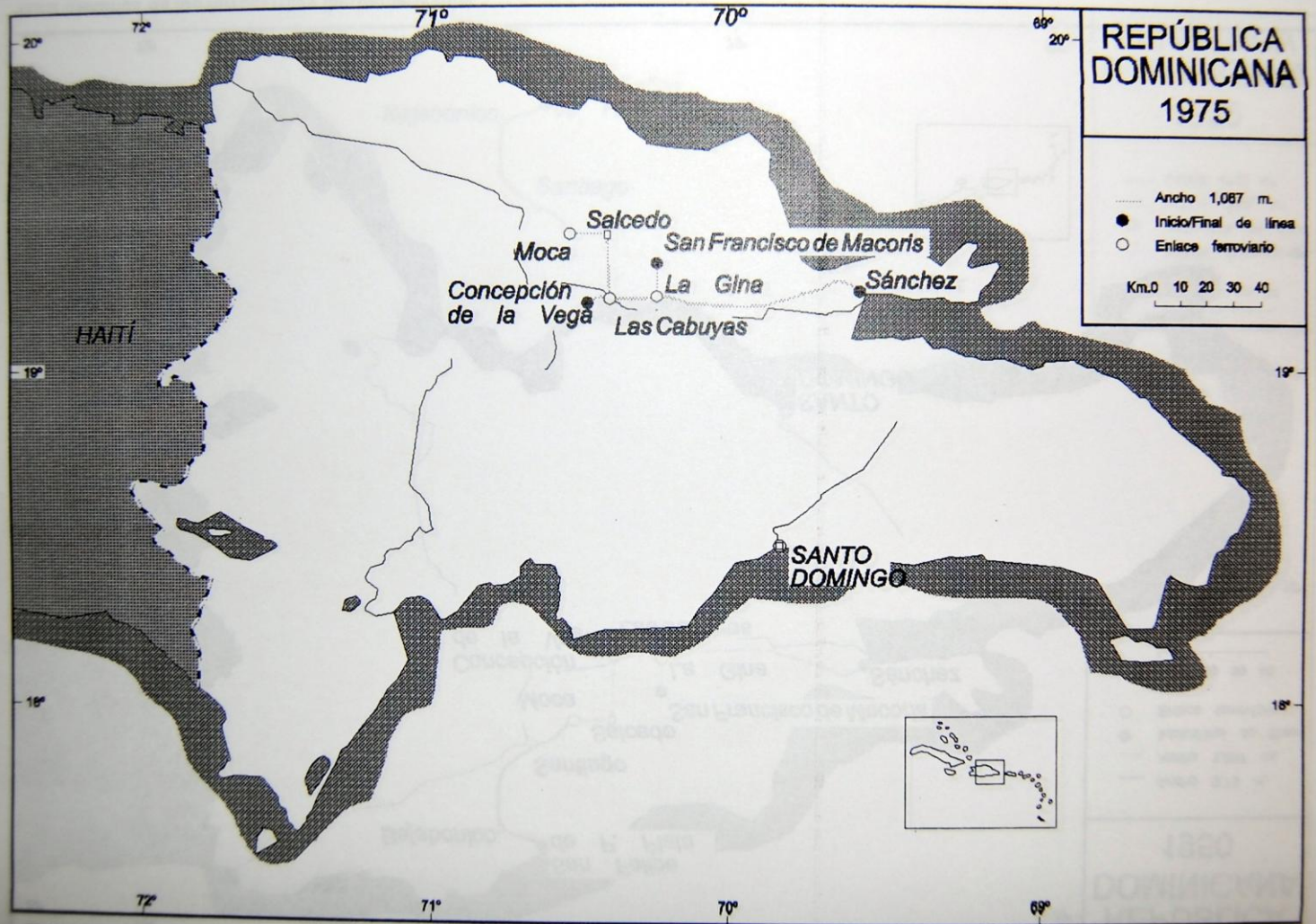


Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos



Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos





Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos