# FERROCARRRILES DE HONDURAS

## ESTADÍSTICAS
## CRONOLOGÍA
## FICHERO DE EMPRESAS
## FICHERO KILOMÉRICO
## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA RED
## CASTOGRAFÍA

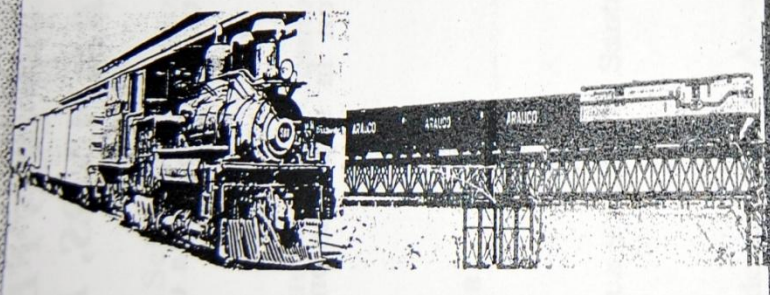
**Marcela Alejandra García Sebastiani**
**(Facultad de Ciencias Políticas y Sociología**
**Universidad Complutense de Madrid)**

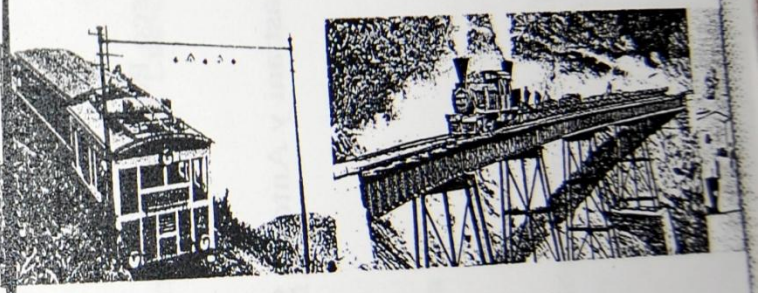
**Antonio Santamaría García**
**(Consejo Superior de Investigaciones Científicas)**

**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

UNION FENOSA

FUNDACIÓN DE LOS 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.

# 10. Honduras

## CRONOLOGIA FERROVIARIA DE HONDURAS.

| | |
|---|---|
| 1847 | F. **Ferrera** proyecta construir el **Ferrocarril Interoceánico de Honduras**. No lo realiza. |
| 1848 | Se halla oro en California. Se multiplican los planes para tender un canal o ferrocarril en centroamérica que acelere la comunicación entre el Este y el Oeste de los EE.UU. |
| 1850 | E.G. **Squire** estudia construir el **Ferrocarril Interoceánico** de Honduras. Abandona la idea pensando en la inminente apertura de un canal en Nicaragua o Tehuantepec. El **Tratado Clayton-Bulwer** (EE.UU.-Gran Bretaña) asegura la neutralidad de toda ruta comunicación transoceánica que se abriese en territorio centroamericano. |
| 1852 | Desestimada la apertura de un canal en Nicaragua o Tehuantepec **Squire** recupera su el proyecto de abrir un ferrocarril de 266 km. entre Puerto Cortés e Isla Zácate Grande (Golfo de Fonseca). Costaría 7.000.000 $ y arrojaría ingresos de 2.000.000. |
| 1853-06-23 | Concesión a **Squire** para tender el **Honduras Interoceanic Railway** y explotarlo durante 70 años. Recibe 400 yardas de tierra a ambos lados de la vía, uso gratuito de los recursos nacionales y exención aranceles. Debe iniciar la obra en 8 meses. |
| | Conflicto Guatemala-Honduras. **Squire** otorga a Honduras un préstamo en armas. |
| | La Cía. del **Ferrocarril de Panamá** se opone al proyecto de **Squire** e intenta obstaculizarlo. |
| 1854-04 | El Congreso aprueba la concesión otorgada a **Squire** y otra a favor de la **Honduras Steamship & Navigation** para abrir una ruta de marítima con los EE.UU. |
| 1855 | Squire cede su concesión para construir el **Ferrocarril Interoceánico** a una empresa británica por 120.000 lbs. en efectivo y 375.000 en acciones. |

| | |
|---|---|
| 1856 | **Tratado de Amistad, Comercio y Navegación anglo-hodureño**. Estable la neutralidad del futuro **Ferrocarril Interoceánico** bajo la protección británica. |
| 1857-05 | Se crea en Londres la **Honduras Interoceanic Railway** con capital británico, galo y estadounidense (2.050.000 lbs.), asume el contrato de **Squire** y nombra un comisión que informa que aquél subestimó las dificultades, que la línea atravesaría 383, no 266 km. y costaría 14.300.000 $. La venta de las acciones del la línea fue un fracaso. |
| 1858 | La **Honduras Interoceanic Railway** realiza algunas obras en la línea, pero se detienen tras el inicio de la **Guerra de Secesión** de los EE.UU. El gobierno anula la concesión. |
| 1859 | Presionada por los EE.UU., Gran Bretaña reconoce la soberanía de Honduras sobre el territorio mosquito hondureño para garantizar la neutralidad del futuro **Ferrocarril Interoceánico**. |
| 1866-1867 | C. **Gutiérrez** y V. **Herrán** (embajadores en Londres y París) informan al gobierno de que es posible contratar un crédito para construir el **Ferrocarril Interoceánico**, cediendo la obra a una constructora que lo acabaría en 4 años, tiempo en el que no se pagaría interés por el crédito, amortizado luego con los ingresos de la línea. El presidente J.M. **Medina** autoriza el proyecto. **Bischoffsheim & Goldschmidt** emiten bonos de deuda por 1.900.000 lbs. y **Waring Brothers & McCandlish** asumen la construcción del ferrocarril, dividido en tres sectores: Puerto Cortés-Santiago (88 km.), Santiago-Comayagua (141) y Comayagua-Golfo de Fonseca (153). El contrato exigía sólo el tendido del primer sector equipado de material. Se calculaba un coste de 500.000 lbs.<br><br>Mediante un acuerdo complementario, **Waring Brothers** se compromete a construir el Tranvía Lago Yojoa-Santiago para facilitar la extracción de madera. |
| 1867 | **Squire** abandona su proyecto debido a la falta de capital y a que la apertura del **Union Pacific** entre las costas Este y Oeste de los EE.UU. reducía las perspectivas del tráfico interoceánico a través de Honduras. |
| 1868-08-03 | La lentitud con que se suscribe el crédito de 1867 obliga al gobierno a pedir otros 50.000.000 francos. La **Guerra Franco-Prusiana** dificulta su emisión. |

-10 Comienza la obra del **Ferrocarril Interoceánico**. Apenas avanza debido a las dificultades del terreno y el retraso del envío del material desde Gran Bretaña.

1870 Inicio real de la obra del **Ferrocarril Interoceánico** en Puerto Cortés. Se abren 2 km.

-03 Debido a la lentitud con que se suscriben los bonos, se autoriza a **Gutiérrez** y **Herrán** a solicitar un tercer crédito de 2.000.0000 lbs. No fue posible pues el segundo no había empezado todavía a cotizar.

-06 Conclusión de los primeros 35 km. del **Ferrocarril Interoceánico** (Puerto Cortés-Río Bermejo), incluidos tres puentes y los talleres. En 13 km. más está instalada la vía y en otros 33 han finalizado los estudios previos.

Se contrata con **Waring Brothers** la obra del segundo sector del **Ferrocarril Interoceánico** por 23.500 lbs. y un permiso para aplazar la entrega del equipo ferroviario pactado en 1866 hasta la finalización de este sector en 1871. Se pide a **Bischoffsheim & Goldschmidt** que emita los bonos de un tercer crédito de 2.500.000 lbs.; si éste no se suscribía a tiempo, **Waring Brothers** se comprometía a adelantar el dinero. Se estimaba que el segundo sector de la línea costaría 800.000 lbs.

1871-06 Se abren 88 km. del primer sector del **Ferrocarril Interoceánico** (Puerto Cortés-S. Pedro Sula) y 3 km. del segundo. Prestan servicio 20 locomotoras, 50 coches y 180 vagones

1872 El Congreso aprueba los contratos de 1870 para suscribir un tercer préstamo y construir la segunda sección del **Ferrocarril Interoceánico**.

Nuevo contrato con **Waring Brothers** según el cual el dinero procedente del tercer crédito podía ser empleado en la construcción de cualquier sector del ferrocarril.

-05 Para conseguir más dinero y acabar el **Ferrocarril Interoceánico** se planea convertirlo en un **ship railway** que traslade los barcos cargados de un océano a otro. Se calcula que costaría 30.000.000 lbs. El gobierno aprueba el proyecto y otro contrato con **Bischoffsheim & Goldschmidt** para solicitar un nuevo crédito de 15.000.000 lbs.

-06 J.M. **Medina** es derrocado por una Revolución. Guatemala y El Salvador invaden Honduras. Se suspende la emisión del crédito contratado el mes anterior. Estos hechos y la falta de capital detienen

la obra del **Ferrocarril Interoceánico**. **Waring Brothes** reclama 11.100 lbs. por los daños causados por la revolución y la guerra.

Honduras suspenden el pago de su deuda. El nuevo presidente, C. **Arias**, solicita un nuevo préstamos de 200.000 lbs. para terminar el **Ferrocarril Interoceánico**. No lo consigue.

Debido a la falta de capital, el gobierno y **Waring Brothers** cancelan el contrato de obra del **Ferrocarril Transoceánico**. Aquel recibe los 95 km. operativos, cuyo coste fue de 26.500 $/milla, y nombra un superintendente para administrarlos.

1873-06 El gobierno garantiza una concesión a la Honduras **Interoceanic Railway** para operar el tramo construido del **Ferrocarril Interoceánico** para completar la línea.

-12 Se crea en Londres la **Honduras Interoceanic Railway** (capital: 5.347.720 lbs.), pero tiene dificultades para vender sus acciones.

1875 Se publica el **Reglamento de Caminos de la República de Honduras**.

1876-05-30 M.A. **Soto** es elegido presidente, él y su ministro, R. **Rosa**, inician el **Programa de la Reforma** para modernizar la economía, priorizando las comunicaciones. Comienza destituyendo a **Gutiérrez** y **Herrán** y nombrando una comisión para estudiar responsabilidades en al asunto de los créditos y la deuda hondureña.

-06-15 El gobierno repara el **Ferrocarril Interoceánico** entre Puerto Cortés y Pimienta y arrienda su explotación a la D. **Kraft**. Las condiciones de abandono en que se encuentra la vía le obligan a cancelar el contrato y recuperar su administración.

1877 Se crea un **Fondo Itinerario**, modificando el **Reglamente de Caminos** para mejorar y ampliar éstos con aportaciones municipales. Se inicia la obra de la Carretera Tegucigalpa-Pacífico y se estudia trazas otras entre el interior y las costas Norte y Sur. Se promueve la instalación de redes de telégrafo y correos. El país ingresa en la **Unión Postal Universal** y se contrata a J.A. **de Braam** para tender el cable submarino Puerto Cortés-Cabo San Antonio (Cuba), donde se unirá a las líneas de Europa y los EE.UU.

1878 El gobierno gasta hasta ese año 78.818 pesos en reparar el **Ferrocarril Interoceánico**.

1880 Se termina la Carretera Sur de Tegucigalpa al océano Pacífico y se

traslada a Tegucigalpa la capital de la República (antes había sido Santiago).

Concesión a la **Rosario Mining Company** para explotar minas de plata en Honduras.

1882-02-01 **Soto** es reelegido presidente de Honduras.

Ante la imposibilidad de vender sus acciones, la **Honduras Interoceanic Railway** abandona el proyecto de operar y finalizar la línea.

Se crea en Londres un consejo de tenedores de la deuda hondureña, que asciende a 5.990.108 lbs. El país recibió 748.711. El resto fue a manos de intermediarios.

1885-08 Invasión del territorio hondureño por tropas nicaragüenses.

1887-04 W. **Binney**, Cónsul General de Honduras en Londres obtiene una concesión del presidente P. **Leiva**, para operar el **Ferrocarril Interoceánico** y concluir su línea.

1888-06 Se crea la **Honduras Railway** (capital: 8.000.000 $) para asumir la concesión de **Binney**.

1890 La **Honduras Raiway** se transforma en **Central American Railway** (capital: 16.000.000 lbs.), pero resulta imposible vender sus acciones.

1892 El gobierno anula la concesión de la **Central American Railway**.

1893 Se crea una nueva **Honduras Railway** en los EE.UU. para explotar, terminar el **Ferrocarril Interoceánico** y consolidar la deuda de Honduras.

1894 Se disuelve la **Central American Railway**.

1895 La **Ley Agraria** permite ceder tierra a empresas extranjeras, pero en bloques alternos para impedir que controlen regiones completas. Se concede a esas compañías 250-500 Has./km. de ferrocarril construido para fomentar el tendido de vías. Esa razón y el hecho de que las líneas bananeras son el único transporte en su zona de influencia, explica que los ferrocarriles industriales hondureños presten servicio público.

1896 La **Honduras Railway** obtiene la concesión que había solicitado, pero sus accionistas desconfían de la situación en que se halla la deuda hondureña y se anula el contrato.

El banano representa el 23% de las exportaciones hondureñas.

1897 W.S. **Valentine** crea el **Honduras Syndicate** y obtiene una concesión para explotar y terminar el **Ferrocarril Interoceánico** y negociar con un banco la consolidación de la deuda hondureña. El banco acuerda comprar la deuda a los tenedores por un 25% de su valor. El proyecto fracasa debido a que parecía viable y eso encareció enormemente el valor de mercado de los bonos.

1899 Reunido en Washington, el **First International American Congress** y acuerda construir el **Ferrocarril Panamericano** (Nueva York-Buenos Aires). La línea atravesaría Honduras (río Gosacorán-río Negro). Se calcula un coste de 1.109.000 $.

La **Vaccaro Brothers** establece en La Ceiba una plantación de banano.

Se crea la **United Fruit Comapany** en los EE.UU.

1900-01 Por problemas con la consolidación de la deuda y el inicio de la obra de finalización del **Ferrocarril Interoceánico** se cancela la concesión de 1887 al **Honduras Syndicate**.

-05 El **Honduras Syndicate** obtiene una nueva concesión. No incluye el tema de la deuda; sólo el arrendamiento durante 25 años del **Ferrocarril Interoceánico** por 15.000 $/año a cambio de llevar su línea hasta el Pacífico en 7 años.

Se construye el **Tropical Timber Railroad** (7 km.), de la plantación bananera homónima.

1902 Concesión a W.F. **Streich** para tender el **Cuyamel-Veracruz Road** (13 km.) y fomentar una plantación de banano en las tierras que se le entregaron a cambio.

1903 Aunque realizó algunas obras, el **Honduras Syndicate** incumplió el contrato de 1900. El gobierno recupero el **Ferrocarril Interoceánico** y cambió su nombre por el de **Ferrocarril Nacional de Honduras**.

Finalizan los trabajos del **Cuyamel-Veracruz Railroad** (13 km.).

1904 La **Vaccaro Brothers** recibe una concesión para construir un ferrocarril en sus plantaciones y cauces artificiales que permitan transportar banano.

El gobierno envía a A. **Ugarte** a Europa para resolver el problema de la deuda. No lo consigue debido a la enorme cifra exigida por los tenedores.

1905 El **Vaccaro Brothers Railroad** inaugura 17 km. de Barra del Salado a La Ceiba (futuro **Standard Fruit Railroad**) y adquiere el **Tropical Timber Railroad** (7 km.), totalizando 24 km.

1906 La **Vaccaro Brothers** consigue una concesión para ampliar su ferrocarril.

1907 S. **Zemurray** (**Hubbard-Zemurray Company**) compra a **Streich** su tierra y el **Cuyamel-Veracruz Railroad**, que pasa a llamarse **Cuyamel Railroad.** Luego vende la tierra a la **United Fruit**.

1908 Extensión del **Vaccaro Brothers Railroad** de La Ceiba a Boca Cerrada (27 km.). Suma 51 km.

-08 El gobierno vuelve a arrendar el **Ferrocarril Nacional** a Valentine por 30 años, aunque podía rescindirse en cualquier momento.

1910 Se abren al tráfico el **Dutuville Railroad** (8 km.) y el **Daniel Forten Railroad** (2 km.) para el servicio de las plantaciones bananeras homónimas.

La **Vaccaro Brothers** obtiene otra concesión para ampliar su ferrocarril.

1911-01-31 Propuesta de los tenedores de bonos para consolidar la deuda hondureña. Los EE.UU. aconsejan rechazarla y ofrecen a cambio la firma del convenio **Paredes-Knox**, por el que **Morgan** realizaría dicha consolidación con una emisión de capital garantizada por el ingreso de las aduanas del país.

**Zemurray** crea la **Cuyamel Fruit Company** y obtiene una concesión para plantar banano.

**Zemurray** y **Morgan** se enfrentan por el proyecto de consolidación de la deuda. Las concesiones hechas a los EE.UU. provocan una rebelión que **Zemurray** apoya económicamente. Los revolucionarios toman el poder y rechazan el acuerdo **Paredes-Knox**. **Zemurray** les ofrece negociar un nuevo crédito para resolver el problema de la deuda. Pediría un adelanto de 500.000 $, al que seguirían otros 6 ó 10.000.000 según las necesidades. El proyecto no obtuvo el apoyo financiero esperado.

Concesión a H.V. Rolston, vicepresidente de la **Cuyamel Fruit**, para tender y operar por período indefinido un ferrocarril de Tela a Progreso (**Tela Railroad**), pudiendo ampliarlo hasta Comayagua o Ulúa. Recibiría a cambio 6.000 Has./km. construido.

1912 — Concesión a V. **Camors** para tender una línea en la zona de Puerto Castilla (**Camors Railroad**, futuro **Trujillo Railroad**), comienza a construir la vía y abre al tráfico 13 km.

El **Vaccaro Brothers Railroad** abre al tráfico 36 km. nuevos, completando una extensión de 87 y continua extendiendo sus líneas.

La **United Fruit** comienza a ampliar sus negocios en Honduras. Empieza a producir banano. Hasta el momento se había limitado a comprarlo.

-02 — El gobierno recupera el **Ferrocarril Nacional** debido al deplorable estado de explotación, consigue un préstamo en los EE.UU. para remodelar la línea y compra nuevos equipos.

-04-08 — Comienza a ser efectiva la concesión otorgada a **Rolston** en 1911. El **Tela Railroad** abre al tráfico 13 km. entre Tela y el río Ulúa.

-10 — Se crea en **Delaware la Tela Railroad Company**, filial de la **United Fruit**. **Zemurray** le cede la concesión de **Rolston**. La línea principal se extiende rápidamente hasta río Humuya, con un ramal paralelo a la vía del **Vaccaro Brothers Railroad** (25 km.), donde ambas empresas intercambian transporte, totalizando una extensión de 98 km.

-11 — Concesión a R. **Keilahuer** para extender su línea entre la frontera de Nicaragua y El Salvador (118 km.) en 6 años. A cambio del uso gratuito de los recursos naturales del país y la exención de aranceles para lo que importe, la explotación de la vía por 99 años, 40 m. de tierra a ambos lados ésta y 500 Has./km. acabado.

1912-1920 — Bajo la administración del gobierno, el **Ferrocarril Nacional** arroja beneficios por primera vez. Se remodela la vía y el equipo y se tiende un puente sobre el Ulúa.

1913 — Se abren al tráfico las líneas del **Honduras Rubber Railroad** (10 km.) y del **Las Palmas Plantation Railroad** (3 km.) para el servicio de sus plantaciones bananeras.

Se crea en Delaware la **Trujillo Rairoad** para construir el **Trujillo Railroad** para el servicio de la plantación de banano homónima. Recibe la concesión pertinente y adquiere el **Camors Railroad** (10

km.) y el **Honduras Rubber Railroad**. En ese mismo año se termina el tramo Cusuna-Sava y algunos ramales (10 km.), totalizando 65 km.

El **Tela Railroad** inaugura 100 km. de ramales y completa su línea principal hasta Santa Rita con otros 60 km. totalizando una extensión de 258 km.

La **Cuyamel Railroad** solicita permiso para extender su línea 50 km. por Guatemala.

1914 M.C. **Keith (United Fruit)**, ofrece hacerse cargo de consolidar la deuda hondureña, 400.000 $ en efectivo y 1.000.000 en 4 años al 5% de interés por el arrendamiento durante 99 años del **Ferrocarril Nacional**, cuya línea llevará hasta el Pacífico. La muerte el presidente **Bonilla** paraliza las negociaciones.

El **Cuyamel Railroad** extiende su línea entre Veracruz y Omoa (23 km.), totalizando 36 con el tramo construido por **Streich** que no se cedió a la **Tela Railroad.**

**Tratado Honduras-Guatemala**. Establece que ambos respetaran en sus disputas territoriales las demarcaciones establecidas en el año de la independencia (1921).

El **Vaccaro Brothers Railroad** abre al tráfico otros 75 km. de ramales y 15 de la línea principal hasta Jutiapa, totaliza 177 km. y estudia extenderse hasta Yoro.

La **United Fruit** compra la mayoría de las acciones del **Trujillo Railroad**.

1915 Guatemala permite a **Cuyamel Railroad** extender su línea sólo hasta Cuyamelito. No obstante, éste continúa tendiendo sus vías sin autorización.

1916 Comienza la extensión del **Ferrocarril Nacional** entre La Pimienta y Potrerillos.

1918 El **Cuyamel Railroad** arrienda el tramo Baracoa-Puerto Cortés del **Ferrocarril Nacional**. Un estudio muestra que no es rentable llevar su vía hasta el Pacífico. El **Cuyamel Railroad** extiende las suyas de Omoa a Cacao Plantation (23 km.), construye 8 más hasta Chachahuila (Guatemala) y otros 10 en ramales. Totaliza 77 km. y estudia una ampliación hasta Maculizo. El Contrato de Guineo de Mata le permite tender el Ramal de Ulúa, que parte del **Ferrocarril Nacional** en Baracoa, adentrándose en las tierras de la empresa, y un

| | |
|---|---|
| | muelle en Puerto Cortés que entregará al Estado tres años después de su construcción. Comienzan las obras del Ramal de Ulúa. |
| | La **United Fruit** compra el 40% de las acciones de la **Vaccaro Brothers**. |
| 1919 | Se abren al tráfico los primeros 23 km. de Ramal de Ulúa. |
| | Se termina la extensión del **Ferrocarril Nacional** hasta Potrerillos (5 km.) |
| | Se revisa la concesión del **Vaccaro Brothers Railroad** que obligaba a llevar la línea hasta Yoro por una ruta pactada, para cambiar dicha ruta y completar la obra en 9 años, tendiendo 27 km./año. |
| 1919-1922 | El **Tela Railroad** compra tierras en su área de influencia sin respetar la disposición de los bloques alternos de la **Ley Agraria** de 1895. |
| 1920-05-16 | Contrato Antichresis. Se arrienda el **Ferrocarril Nacional** a la **Agrícola de Sula**, que lo cede a la **Cortes Development** (ambas filiales de la **Cuyamel Fruit**). La empresa otorga un crédito de 1.000.000 $ que ella misma usaría para mejorar y ampliar la línea. Cuando las ganancias de ésta lo amortizasen sería devuelta al Estado. Si en 3 años los beneficios no eran del 10% se aumentaría la tarifa para la caña de azúcar. |
| 1920-1923 | La **Cortes Development** reacondiciona la vía del **Ferrocarril Nacional**, compra nuevo equipo y extiende su vía hasta Choloma (7 km.), Miles (2 km.) y Villa Estera (3 km.) |
| 1921 | El **Trujillo Railroad** construye 98 km. nuevos de su vía principal, completándola entre Puerto Castilla y Cusuna (130 km.). Junto con los ramales abiertos en 1913 y otros 280 km. en ramales acabados en 1921, totaliza 443 km. |
| | Se abren al tráfico otros 41 km. del Ramal de Ulúa, totalizando 64. |
| | El **Vaccaro Brothers Railroad** extiende su línea principal hasta Balfete (12 km.) y abre otros abre al tráfico otros 128 de ramales, totalizando 317. |
| 1923 | El **Ferrocarril Nacional** se amplía con un ramales de 2 km. Se estudia prolongarlo de Potrerillos a Amapa (23 km.). La **Cortes Development** tiende 50 km. de líneas clandestinas para el servicio de la plantación de la **Cuyamel Fruit**. |

Una **Comisión Auditora** del gobierno informa que existen dudas sobre la legalidad de la contabilidad de la **Cortes Development**. Un peculiar sistema de cuentas evita que el ferrocarril salde su deuda y su administración sea recuperada por el Estado.

El **Cuyamel Railroad** cierra los 8 km. del tramo de Chachahuila por problemas fronterizos con Guatemala, y abre al tráfico otros 22 en su línea principal, totalizando 89 km. y 115 en diferentes ramales, alcanzado una extensión de 209 km.

El **Tela Railroad** ha abierto al tráfico otros 146 km. desde 1913. Su línea llega a 404 km. Se están construyendo 6 y se proyecta tender 50 más en fechas próximas.

1924-01-01 La **Standard Fruit & Stamship** adquiere la **Vaccaro Brothers**. Su ferrocarril pasa de denominarse **Standard Fruit Railroad.** La Standard incumple la obligación de la anterior de llevar la línea hasta Yoro, a pesar de que ello le supone pagar multas anuales.

El Congreso ordena extender 20 km./año la vía del **Ferrocarril Nacional** hasta llegar al Pacífico, pero no resuelve cómo se obtendrá el capital y la disposición no se aplica.

El gobierno pide a la **Cortes Development** la entrega del muelle que había construido en Puerto Cortés. La compañía se las arregló para dejar en suspenso el traspaso.

El **Tela Railroad** abre al tráfico otros 6 km., sumando una extensión de 310.

Guatemala concede a la **United Fruit** la explotación de las tierras por las que ilegalmente se había extendido el **Cuyamel Railroad**.

1925 Se anula la concesión otorgada en 1912 al **IRCA** para extender su línea a lo largo de Honduras por no haber realizado trabajo alguno. El **IRCA** protesta la decisión.

El **Standard Fruit Railroad** (antiguo **Vaccaro Railroad**) inaugura otros 20 km. de la línea principal hasta San Lorenzo y 43 de ramales. Proyecta extenderse otros 166 km.

Se inauguran otros 102 km. del Ramal de Ulúa. Su extensión llega 166 km.

El **Tela Railroad** abre al tráfico otros 50 km., sumando una extensión

de 460.

El **Dutuville Railroad** (8 km.), el Las Palmas **Plantation Railroad** (3 km.) y el **Daniel Forten Railroad** (2 km.) cierran sus vías al tráfico en ese año.

1926 Los acreedores reclaman a Honduras 150.000.000 $. Los EE.UU. interceden y los convencen para que acepten 1.200.000 en 30 años que el **City Bank** recolectaría de un impuesto del 3% sobre los derechos consulares en las aduanas hondureñas, lo que resuelve el asunto de la deuda.

La deuda del **Ferrocarril Nacional** con la **Cortes Development** es de 1.530.616 $.

1927 El **Ferrocarril Nacional** declara una ganancia neta de 2.400 $. Como no llega al 10% se propone subir la tarifa de la caña de azúcar según lo acordado en 1920. La **Cuyamel Fruit**, principal productora de caña, evita que se materialice la subida.

Guatemala amenaza a Honduras con represalias si el **Cuyamel Railroad** sigue extendiéndose por su territorio. El **Tribunal Centroamericano** falla a favor de Guatemala.

1929 El **IRCA** abre la línea Guatemala-El Salvador y piensa extenderla por Honduras hasta Nicaragua recuperando el proyecto de 1911. Un estudio indica que no sería rentable.

El **Standard Fruit Railroad** se amplía hasta 548 km. Desde 1925 ha inaugurado 166.

La **United Fruit** negocia la compra de las propiedades de la **Cuyamel Fruit**.

Las empresas bananeras controlan todos los ferrocarriles, los puertos más importantes de Honduras y casi todos lo flota que recala en ellos.

1930 Aumento del 3 al 5% los derechos consulares pactados en 1926 para saldar la deuda con la **Cuyamel Fruit** y recuperar el **Ferrocarril Nacional**. Se espera obtener de ellos capital para llevar la línea hasta el Pacífico.

Las compañías alegan que el aumento de los derechos consulares viola la exención de tarifas concedida por el gobierno. Reclaman ante la **Suprema Corte de Honduras**.

La **United Fruit** adquiere la **Cuyamel Fruit** y la **Cortes Development** (administradora del **Ferrocarril Nacional**) por 32.000.000 $ (250.000 acres y 232 km. de vías). El **Tela Railroad** asume la dirección del **Ferrocarril Nacional** e incorpora el Ramal de Ulúa (166 km.), totalizando 646 km. Zemurray cierra el resto del **Cuyamel Railroad** y liquida sus concesiones, vendiéndoselas al Estado por 1 $ para evitar reclamaciones por no haber llevado la el tren hasta la frontera de Guatemala como habia acordado en el contrato original.

-03 El Congreso decreta el inicio de acciones legales para aclarar el problema de las líneas clandestinas construidas por la **Cortes Development** en el **Ferrocarril Nacional** y la legalidad de los derechos de propiedad adquiridos por las empresas bananeras sobre muchas tierras violando la **Ley Agraria** de 1895.

La crisis económica y la plaga de Panamá que afecta a la plantación del **Trujillo Railroad** determinan el abandono paulatino del cultivo y los servicios ferroviarios.

La **Ulen Engineerieg** contrata con el gobierno la extensión del **Ferrocarril Nacional** hasta el Pacífico si lo redime del arrendamiento del **Tela Railroad**. Se realizan algunos estudios, pero el acuerdo no se materializa. H.B. **Watters** firma otro contrato similar, pero comprometiéndose a adelantar el capital para la redimir el arrendamiento de la línea. Tampoco se materializó.

1931 Estallido revolucionario en Honduras.

1932 Hasta ese año no se inicia la acción legal decida por el Congreso sobre el problema de las líneas clandestinas y el derecho de propiedad de las tierras de las bananeras. El **Tela Railroad** ofrece nacionalizar esas líneas, arrendándolas hasta 1993 por 200 $/km. año, 50.000 en efectivo y 50.000 en rieles y percibiendo 650.000 $ para saldar la deuda **Antichresis**. El asunto de las tierras se zanja creando un impuesto del 10% sobre derechos de riego, reducido al 3% para acallar la protestas de las bananeras.

El **Standard Fruit Railroad** lleva sus vías hasta Olanchito (10 km.), totalizando 566 km. Allí enlaza con el **Trujillo Railroad**, con lo que todas las líneas del país quedan unidas, aunque la crisis que atraviesa este último determina una operación muy reducida de la suya. A cambio de la conexión, el **Standard Fruit Railroad.** solicita revisar su contrato para reducir de 27 a 12 los kilómetros que debia tender anualmente hasta llevar la línea a Yoro y aumentar de 9 a 12 años el plazo para realizarlos. En compensación entregaría 5.000 Has. de

tierra y 50.000 $.

Huelga de los empleados de la **Tela Railroad** por la política de despidos y reducción de sueldos de la empresa. Se suman los obreros de los muelles y los transportistas.

1933-02-01 T. **Carías Andino** accede a la presidencia de Honduras.

El gobierno anula la obligación de llevar el **Trujillo Railroad** hasta Tegucigalpa a cambio de 48.000 $ y 60.000 Has.

Contrato entre el gobierno y la **Tela Railroad** para construir un puente sobre el Ulúa que conecte la línea de éste último el Ramal de Ulúa y el **Ferrocarril Nacional**.

1935 Se termina el puente ferroviaria sobre el río Ulúa.

1936 El **Trujillo Railroad** cierra al tráfico más de la mitad de su línea.

1942 El **Trujillo Railroad** cierra al tráfico la práctica totalidad de su línea.

1949 Se clausura la línea del **Trujillo Railroad**.

1951 El **Standard Fruit Railroad** tiene abierto al tráfico en ese año 540 km., 355 de línea principal y el resto de ramales.

El **Ferrocarril Nacional** se prolonga con la construcción del ramal de Higuerito (14 km.), para el servicio de las plantaciones bananeras de la zona, totalizando 183 km.

1954 Huelgas generalizadas de trabajadores en Honduras.

R. **Villeda Morales** accede a la presidencia. Inicia un plan modernizador, incentiva la inversión extranjera, instaura la seguridad social y fomenta las obras públicas.

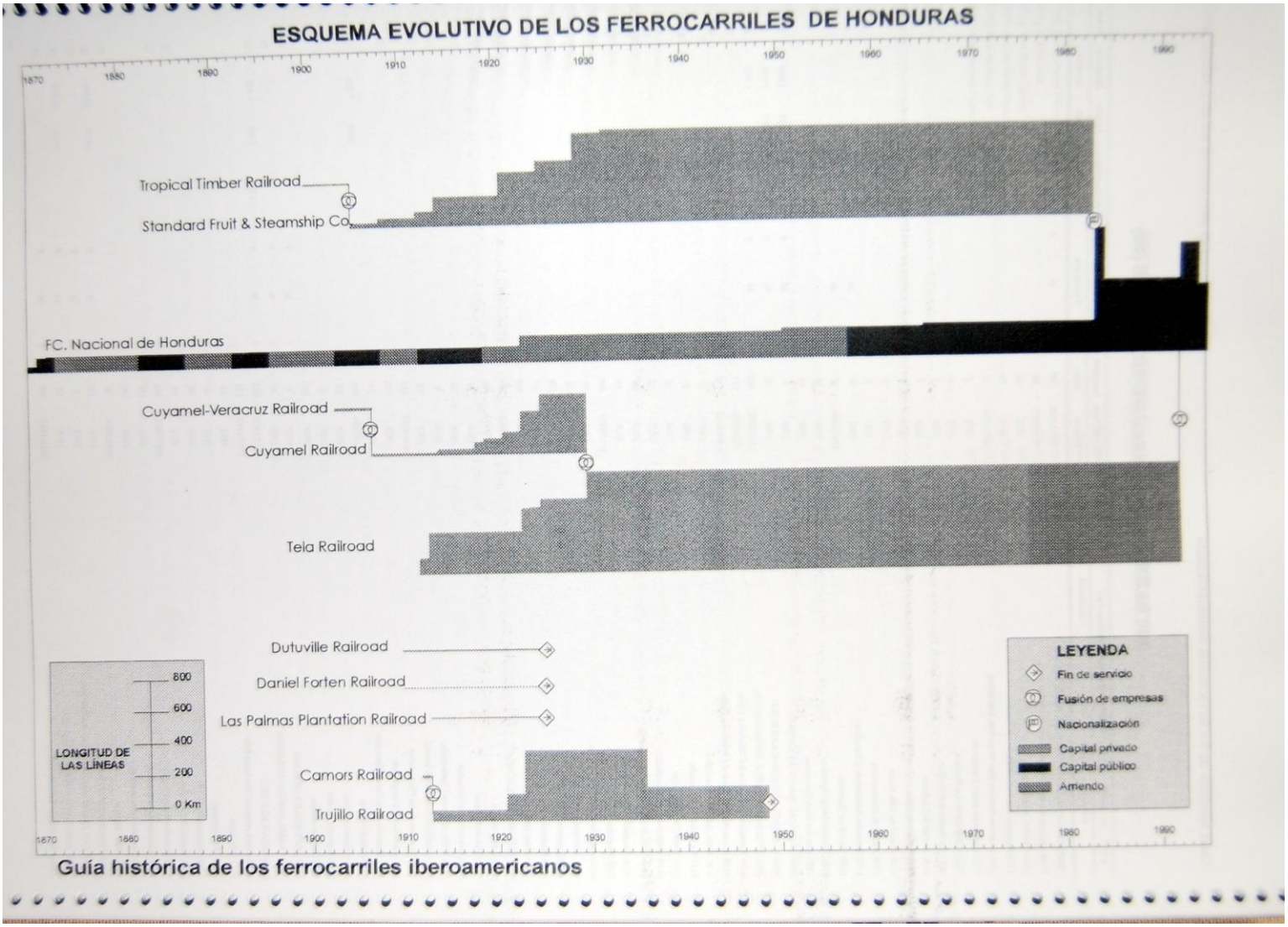
Se termina de pagar la deuda provocada por el tendido del **Ferrocarril Nacional**.

1958 Termina el arrendamiento del **Tela Railroad** sobre el **Ferrocarril Nacional**, que vuelve a manos del Estado.

Se proyecta la creación de una **Federación Centroamericana**.

1960 Se crea el **Mercado Común Centroamericano**.

| | |
|---|---|
| 1961 | Ampliación del ramal de Higuerito del **Ferrocarril Nacional** hasta Guanchías (14 km.). La línea totaliza 197 km. |
| 1963 | Honduras cuenta con 3.357 km. de carretera. Sólo un 10% está pavimentado. |
| 1969 | **Guerra del Fútbol** entre Honduras y El Salvador. |
| | El **Ferrocarril Nacional** inaugura un taller de reparación en San Pedro Sula. |
| 1969-1971 | Acuerdo de Paz entre El Salvador y Honduras. |
| 1974 | El huracán **Fifí** asola las costas hondureñas y daña seriamente el **Standard Fruit Railroad**. |
| 1976 | Finaliza la concesión otorgada al **Tela Railroad** para explotar la línea homónima. El gobierno se lo cede en arrendamiento hasta 1993. |
| | Nuevo acuerdo de pacificación entre El Salvador y Honduras. |
| 1984 | El **Ferrocarril Nacional** asume la administración del **Standard Railroad**. |
| 1987 | **Tratado de Esquipulas**, destinado a pacificar, democratizar e integrar económicamente a los países centroamericanos. |
| 1992-1993 | Concluye el contrato de arrendamiento del **Tela Railroad**. Todos los ferrocarriles hondureños pasan a la administración del **Ferrocarril Nacional**, divididos en dos sectores: antiguos **Ferrocarril Nacional** y **Standard Fruit Railroad** (463 km.) y antiguo **Tela Railroad** (203 km.). |


ESQUEMA EVOLUTIVO DE LOS FERROCARRILES DE HONDURAS
1870
1880
1890
1900
1910
1920
1930
1940
1950
1960
1970
1980
1990
Tropical Timber Railroad
Standard Fruit & Steamship Co
FC. Nacional de Honduras
Cuyamel-Veracruz Railroad
Cuyamel Railroad
Tela Railroad
Dutuville Railroad
Daniel Forten Railroad
Las Palmas Plantation Railroad
Camors Railroad
Trujillo Railroad
LONGITUD DE LAS LÍNEAS
800
600
400
200
0 Km
LEYENDA
Fin de servicio
Fusión de empresas
Nacionalización
Capital privado
Capital público
Arriendo
Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos

# FICHERO DE EMPRESAS DE HONDURAS (10)

| Código, Empresa y Tramos | Año apertura | Longitud | Ancho | Tipo | Propiedad | Nacionalización | Fusión | Empresa | Notas |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tramos | Kms. | Mts. | Transporte | | Año | Año | Destino | |
| 1000: FERROCARRIL NACIONAL DE HONDURAS. | 1871\1966 | 197 | 1 | U | E | | | | 1 |
| 1110: Primera Sección (Puerto Cortés-San Pedro Sula). | 1870\1871 | 88 | | | | | | | 2 |
| 1111: Puerto Cortés-Bermejo. | 1870 | 35 | | | | | | | 3 |
| 1112: Bermejo-San Pedro Sula. | 1871 | 53 | | | | | | | |
| 1120: Segunda Sección (San Pedro Sula-Potrerillos). | 1871\1919 | 13 | | | | | | | 4 |
| 1121: San Pedro Sula-Chamelecón. | 1871 | 3 | | | | | | | |
| 1122: Chamelecón-La Pimienta. | 1872 | 5 | | | | | | | |
| 1123: La Pimienta-Potrerillos. | 1919 | 5 | | | | | | | |
| 1130: Ramal de Choloma. | 1923 | 7 | | | | | | | |
| 1140: Ramal de Miles. | 1923 | 2 | | | | | | | |
| 1150: Ramal de Villa Estera. | 1923 | 3 | | | | | | | |
| 1160: Ramal de Guanacuaste. | 1923 | 2 | | | | | | | 5 |
| 1170: Ramales clandestinos (Guanchías). | 1923 | 50 | | M | | | | | 6 |
| 1180: Ramal de Higuerito. | 1951\1966 | 32 | | M | | | | | 7 |
| 1181: Sección hasta Higuerito. | 1951 | 18 | | | | | | | |
| 1182: Sección hasta Guanchías. | 1966 | 14 | | | | | | | |
| 2000: TROPICAL TIMBER RAILROAD. | 1900 | 7 | 1 | M | P | | 1905 | 4.000 | 8 |
| 3000: CUYAMEL-VERACRUZ RAILROAD. | 1903 | 13 | 1 | M | P | | 1907 | 9.000 | 9 |
| 4000: STANDARD FRUIT & STEAMSHIP CO. | 1905\1932 | 566 | 1 | M | P | 1.984 | | 1.000 | 10 |
| 4110: Línea principal Barra del Salado-La Ceiba. | 1905\1932 | 118 | | | | | | | 11 |
| 4110: Línea principal Barra del Salado-La Ceiba. | 1905\1932 | 118 | | | | | | | 11 |
| 4111: Barra del Salado-La Ceiba. | 1905 | 17 | | | | | | | |
| 4112: La Ceiba-Boca Cerrada. | 1908 | 27 | | | | | | | 12 |
| 4113: Boca Cerrada-Jutiapa. | 1914 | 15 | | | | | | | |
| 4114: Bifurcación Jutiapa-Balfate. | 1921 | 14 | | | | | | | 13 |
| 4115: Bifurcación Jutiapa-San Lorenzo. | 1925 | 20 | | | | | | | 13 |
| 4116: Extensión hasta Olanchito. | 1932 | 18 | | | | | | | 14 |
| 4120: Ramales de las plantaciones. | 1912\1929 | 448 | | | | | | | 15 |
| 4121: Ramales hasta Boca Cerrada. | 1912 | 36 | | | | | | | |
| 4122: Ramales hasta Jutiapa. | 1914 | 75 | | | | | | | |
| 4123: Ramales hasta Balfate. | 1921 | 128 | | | | | | | |
| 4124: Ramales hasta San Lorenzo. | 1925 | 43 | | | | | | | |
| 4125: Otros ramales. | 1929 | 166 | | | | | | | |
| 5000: CUYAMEL RAILROAD. | 1914\1925 | 380 | 1 | M | P | | | | 16 |
| 5110: Línea troncal. | 1914\1923 | 89 | | | | | | | 17 |
| 5111: Veracruz-Omoa. | 1914 | 23 | | | | | | | |
| 5113: Omoa-Cacao Plantation. | 1918 | 23 | | | | | | | |
| 5114: Extensión hasta Chachahuila. | 1918 | 8 | | | | | | | 18 |
| 5115: Ampliación de la línea troncal. | 1923 | 22 | | | | | | | 19 |
| 5120: Ramales de las Plantaciones. | 1918\1923 | 125 | | | | | | | 20 |
| 5121: Ramales de la ampliación. | 1923 | 115 | | | | | | | 21 |
| 5121: Ramales hasta Cacao Plantation. | 1918 | 10 | | | | | | | |
| 5130: Ramal de Ulúa. | 1919\1925 | 166 | | | | | 1930 | 7.000 | 22 |
| 5131: Primera sección. | 1919 | 23 | | | | | | | |
| 5132: Segunda sección. | 1921 | 41 | | | | | | | |
| 5133: Tercera sección. | 1925 | 102 | | | | | | | |
| 6000: DUTUVILLE RAILROAD. | 1910 | 8 | 1 | M | P | | | | 23 |
| 7000: DANIEL FORTEN RAILROAD. | 1910 | 2 | 1 | M | P | | | | 23 |
| 8000: TELA RAILROAD. | 1912\1925 | 626 | 1 | M | P | 1.976 | 1993 | 1.000 | 24 |
| 8110: Línea principal Tela-Santa Rita. | 1912\1913 | 133 | | | | | | | |
| 8111: Tela-Ulúa. | 1912 | 13 | | | | | | | |
| 8112: Ulúa-Humuya. | 1912 | 60 | | | | | | | |
| 8113: Humuya-Santa Rita. | 1913 | 60 | | | | | | | |
| 8120: Ramal de La Ceiba. | 1912 | 25 | | | | | | | 25 |
| 8130: Ramales de las Plantaciones. | 1913\1925 | 302 | | | | | | | 26 |
| 8131: Ramales hasta Humuya. | 1913 | 100 | | | | | | | |
| 8132: Ramales hasta Santa Rita. | 1923 | 146 | | | | | | | |
| 8133: Otros ramales. | 1924\1925 | 56 | | | | | | | 27 |
| 9000: CAMORS RAILROAD. | 1912 | 13 | 1 | M | P | | 1913 | 12.000 | 28 |
| 10000: LAS PALMAS PLANTATION RAILROAD. | 1913 | 3 | 1 | M | P | | | | 23 |
| 11000: HONDURAS RUBBER RAILROAD. | 1913 | 10 | 1 | M | P | | 1913 | 12.000 | 28 |
| 12000: TRUJILLO RAILROAD. | 1913\1923 | 443 | 1 | M | P | | | | 29 |

# FICHERO DE EMPRESAS DE HONDURAS (10)

| Código, Empresa y Tramos | Año apertura | Longitud | Ancho | Tipo | Propiedad | Nacionalización | Fusión | Empresa | Notas |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tramos | Kms. | Mts. | Transporte | | Año | Año | Destino | |
| 12110: Línea principal Puerto Castilla-Cusuna. | 1913\1921 | 153 | | | | | | | 30 |
| 12111: Cusuna-Sava. | 1913 | 32 | | | | | | | |
| 12112: Sava-Puerto Castilla. | 1921 | 98 | | | | | | | |
| 12120: Ramales de las Plantaciones. | 1913\1923 | 290 | | | | | | | 31 |
| 12121: Ramales hasta Sava. | 1913 | 10 | | | | | | | |
| 12122: Ramales hasta Puerto Castilla. | 1923 | 280 | | | | | | | |

## NOTAS DEL FICHERO DE EMPRESAS DE HONDURAS*

* Todos los ferrocarriles prestan servicio público aunque sólo el Ferrocarril Nacional tuvo esa función *per se*. Los demás fueron construidos por la empresas bananeras, pero su transporte puede considerarse de tipo mixto (semi-industrial), pues aceptaron viajeros y carga pública debido a que estaban obligados a ello por la concesiones que les entregó el Estado y a que siendo el único medio de transporte en sus áreas de influencia, esa actividad suponía una externalidad sumamente rentable.

1.- Tras varios proyectos frustrados, el Estado asumió la obra, ejecutada por Waring Brothers & McCandlish hasta 1873. Desde ese año se concedió a las siguiente empresas: Honduras Interoceanic Railway (1873), D. Kraft (1876), B. Binney (1887. En 1888 la cedió a la Honduras Railway, transformada en Central Railway en 1890), nueva Honduras Railway (1896) y Honduras Syndicate (1997 y 1900, por dos veces). Ninguna acabó la obra. El Estado recobró la línea entre concesión y concesión, en 1903 anuló la última de aquéllas, cambió su nombre original (Interoceanic Railroad por Ferrocarril Nacional de Honduras) y en 1908 se la arendó a W.S. Valentin (creador del Honduras Syndicate), pero la recuperó en 1912 por las condiciones de abandono en que se hallaba. En 1929 se la arrendó a H.V. Rolston (Cuyamel Fruit Co.), que se la ceció a la Cortés Development Co., filial de la Cuyamel, que en 1918 ya había firmado un contrato para usar el tramo Puerto Cortés-Baracoa y tender el ramal de Ulua (aunque era parte del Cuyamel Railroad operó como alimentador del Ferrocarril Nacional). Bajo su dirección se construyeron los ramales clandestinos. En 1930 la Tela Railroad Co. adqurió la Cuyamel y el arrendamiento del Ferrocarril Nacional y en 1935 integró la línea de éste útimo, el Tela Railroad y el ramal de Ulua en un solo sistema unido por un puente en el Ulua. En 1951 se construyó un nuevo ramal hasta Higueritos para el servicio de las plantaciones bananera de la zona, ampliado en 1966 hasta Guaranchías, con lo que totalizó 197 km. En 1958 el Estado recuperó su dirección. En 1984 asumió la propiedad del Standard Fruit Railroad, totalizando 763 km., aunque luego se cerraron algunos tramos de éste y la extensión se redujo a 450. En 1976 cumplió la concesión del Tela Railroad, pero se mantuvo arrendado a la Tela Rairoad Co. hasta 1993, fecha en la que se incorporó al Ferrocarril Nacional, que totalizó entonces 1.389 km. Posteriormente su longitud se redujo hasta 666 por la clausura de varios tramos del Tela Railroad En 1996 se abrió una carretera hasta La Ceiba y se levantaron algunos trechos más de vía, quedando operativos sólo 418 (223 del antiguo Ferrocarril Nacional: Puerto Cortés-Higueritos, Baracoa-Búfalo y Baracoa-La Lima y el resto de las viejas

líneas bananeras, los cuales registran poco tráfico). Hay otros 592 km. que pueden ser funcionales, también dentro de las plantaciones de banano, pero apenas se usan.

2. En realidad las obras comenzaron en 1870.

3. En 1918, el uso de la línea entre Puerto Cortés y Baracoa de ese tramo fue arrendado al Cuyamel Railroad

4. Esta segunda sección debía llegar a Cumayagua (141 km.), pero las obras se detuvieron en La Pimienta por falta de capital. Jamás se completó (tan sólo se prolongó 5 km. hasta Potrerillos en 1919), como tampoco lo hizo la tercera sección, proyectada entre Cumayagua-isla de Zácate Grande (Golfo de Fonseca), de 153 km.

5.- Puede considerarse como una extensión de la línea principal.

6.- Ramales tendidos por la Cortes Development sin autorización y en tierras ilegalmente adquiridas por la Cuyamel. A veces se encuentran referencias a ellos con el nombre de Ramal de Guanchías (era el más importante). En 1932 el Tela Railroad aceptó que pasasen a ser propiedad dl Ferrocarril Nacional, pero manteniendo su arrendamiento. Igual que los ferrocarriles bananeros, prestan servicios de transporte mixtos.

7.- Ramal tendido en 1958 y ampliado en 1966 para prestar servicio a nuevas plantaciones azucareras.

8.- Incorporado al Vaccaro Brothers Railroad en 1905 con la plantación de la empresa.

9.- W.F. Streich obtuvo la concesión para construirlo y se la vendió en 1907 a la Hubbard-Zemurray Co. Esta cedió al Tela Railroad las tierras de Streich, pero se quedó el ferrocarril.

10.- Hasta 1924, Vaccaro Railroad En ese año la Standard adquiere el ferrocarril, como hizo aquél en 1905 como el Tropical Timber Railroad, cuyo kilometraje sumamos al del Stadard Fruit Railroad En 1984 fue nacionalizado y se transfirió su administración al Ferrocarril Nacional. Sobre su evolución kilométrica en los últimos años ver observación número 23.

11.- Incluye el kilometraje del Tropical Timber Railroad

12.- En 1911 empalmó en este tramo con el Tela Railroad

13.- La línea principal se bifurca en Jutiapa hacia Balfate y San Lorenzo.

14.- Esta extensión se realizó para empalmar con la línea del Trujillo Railroad, con lo que todos los ferrocarriles hondureños estuvieron conectados. No obstante, el Trujillo atravesaba problemas que determinaron el abandono paulatino del servicio.

15.- Desconocemos el nombre y la extensión exacta de cada ramal, pero sabemos su extensión en los diferentes tramos de la línea principal (excepto en el caso de los construidos en el último período) y las fechas en que se construyeron.

16.- En 1911 se creó la Cuyamel Fruit Co. En 1913 empezó a tender su ferrocarril. A la extensión construida sumó los 13 km. del Cuyamel-Veracruz Railroad, absorbido en 1907. En 1913 solicitó extender estendió su línea sin autorización por territorio guatemalteco, por esa razón cerró en 1923 los 8 km. de vía hasta Chachahuila (descontados del kilometraje en 1925 sumó en realidad 372 km.). En 1918 arrendó el tramo Baracoa-Puerto Cortés del Ferrocarril Nacional, utilizado por el Ramal de Ulúa, cuya construcción comenzó ese año. En 1920 arrendó la explotación de todo el Ferrocarril Nacional y construyó las líneas clandestinas (ver observación número 12). En 1930 la United Fruit compró la Cuyamel. Su ferrocarril y el arrendamiento del Ferrocarril Nacional pasó al Tela Railroad, aunque anteriormente se había cerrado la línea principal, quedando únicamente en servio el Ramal de Ulúa.

17.- Incluye los 13 km. del Cuyamel-Veracruz Railroad, absorbido en 1907.

18.- Cerrada en 1923.

19.- Desconocemos el recorrido, aunque fue en dirección a la frontera de Guatemala.

20.- Desconocemos el nombre y extensión exacta de cada ramal, pero sabemos en que tramos de la línea principal se econtraban y su fecha de construcción.

21.- Parten de la ampliación de la línea troncal cuyo recorrido exacto desconocemos (ver observación número 19).

22.- Operó como una línea independiente conectada con el Ferrocarril Nacional más que con el Cuyamel Railroad, usando un tramo aquél para llegar hasta Puerto Cortés. Con el empalman, además, muchas de la líneas clandestinas del Ferrocarril Nacional (ver observación número 12). Al igual que sucedía con los ramales del Cuyamel Railroad, sabemos la fecha de construcción y la extensión de los diferentes tramos, pero no su recorrido exacto. Cuando el Cuyamel Railroad se cerró en 1930, el ramal permaneció abierto y pasó a ser propiedad del Tela Railroad, con el que conectó en 1935 por medio de un puente en el río Ulúa.

23.- Los tres ferrocarriles cerraron sus líneas al tráfico en 1925.

24.- En 1911 la Cuyamel Fruit obtuvo la concesión para construirlo. En 1912 se la

cedió al Tela Railroad (de la United Fruit) con 13 km. abiertos. En 1930, cuando la United Fruit adquirió la Cuyamel, incorporó el Ramal de Ulúa a su extensión (460 km.), totalizando 626 km., pues el resto del Cuyamel Railroad dejó de prestar servicio (ver observación número 16), y asumió el arrendamiento del Ferrocarril Nacional, intregrando las tres líneas en una sola red mediante la apertura de un puente en el río Ulua en 1935. Hasta 1958, cuando el Estado recuperó el Ferrocarril Nacional, las tres tuvieron una misma administración. En 1976 cumplió su período de concesión, pero la Tela Rairoad Co. mantuvo la línea arrendada hasta 1993, cuando se integró en el Ferrocarril Nacional.

25.- Este ramal sirvió para conectar las vías del Tela Railroad y el Vaccaro Brothers Railroad (futuro Standard Fruit Railroad).

26.- Desconocemos el nombre y la extensión exacta de cada ramal, pero sabemos las fechas de construcción y los diferentes tramos de la línea principal en que se encontraban, excepto en el caso de los construidos en los últimos años.

27.- Ignoramos la parte de la línea en que se encuentran.

28.- El Trujillo Railroad absorbió en 1913 ambas compañías y sus líneas férreas.

29.- En 1913 se creó el Trujillo Railroad, absorbió el Camors Railroad y el Honduras Rubber Railroad, cuyos kilómetros sumamos a los de la línea principal. En 1930 se vio muy afectado por la crisis económica y la plaga de Panamá, que asoló parte de su plantación de banano, comenzando a prestar servicios intermitentes que, por ejemplo, minimizaron el efecto de la conexión de todos las líneas hondureñas cuando en 1932 el Standard Fruit Railroad llevó sus paralelas hasta Olanchito par conectar con las del Trujillo (ver observación número 13). En 1936 cerró al tráfico más de la mitad de sus vías y desde 1942 apenas prestó servicio, aunque su clausura oficial fue en 1949.

30.- Suma la extensión de los diferentes tramos y los del Camors Railroad y el Honduras Rubber Railroad

31.- Desconocemos el nombre y la extensión exacta de cada ramal, pero sabemos las fechas de construcción y los diferentes tramos la línea principal en que se encontraban.

## CUADRO KILOMETRICO DE EMPRESAS DE HONDURAS (10)

| AÑOS | 1000 | 2000 | 3000 | 4000 | 5000 | 6000 | 7000 | 8000 | 9000 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1870 | 35 | | | | | | | | |
| 1871 | 91 | | | | | | | | |
| 1872 | 96 | | | | | | | | |
| 1900 | 96 | 7 | | | | | | | |
| 1903 | 96 | 7 | 13 | | | | | | |
| 1905 | 96 | (F) | 13 | 24 | | | | | |
| 1907 | 96 | 4000 | (F) | 24 | 13 | | | | |
| 1908 | 96 | | 5000 | 51 | 13 | | | | |
| 1910 | 96 | | | 51 | 13 | 8 | 2 | | |
| 1912 | 96 | | | 87 | 13 | 8 | 2 | 98 | 13 |
| 1913 | 96 | | | 87 | 13 | 8 | 2 | 258 | (F) |
| 1914 | 96 | | | 177 | 36 | 8 | 2 | 258 | 12000 |
| 1918 | 96 | | | 177 | 77 | 8 | 2 | 258 | |
| 1919 | 101 | | | 177 | 100 | 8 | 2 | 258 | |
| 1921 | 101 | | | 319 | 141 | 8 | 2 | 258 | |
| 1923 | 165 | | | 319 | 270 | 8 | 2 | 404 | |
| 1924 | 165 | | | 319 | 270 | 8 | 2 | 410 | |
| 1925 | 165 | | | 382 | 372 | (C) | (C) | 460 | |
| 1929 | 165 | | | 548 | 372 | | | 460 | |
| 1930 | 165 | | | 548 | (F)* | | | 626 | |
| 1932 | 165 | | | 566 | 8000 | | | 626 | |
| 1936 | 165 | | | 566 | | | | 626 | |
| 1949 | 165 | | | 566 | | | | 626 | |
| 1951 | 183 | | | 566 | | | | 626 | |
| 1966 | 197 | | | 566 | | | | 626 | |
| 1976 | 197 | | | 566 | | | | 626 | |
| 1984 | 763 | | | (N) | | | | 626 | |
| 1985 | 450 | | | 1000 | | | | 626 | |
| 1993 | 666 | | | | | | | (F) | |
| 1995 | 418 | | | | | | | 1000 | |

Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos Página 1

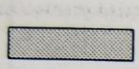
## CUADRO KILOMETRICO DE EMPRESAS DE HONDURAS (10)

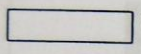
| AÑOS | 10000 | 11000 | 12000 | Km. Privado | Km. Mixto | Km. Público | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1870 | | | | | | 35 | 35 |
| 1871 | | | | | | 91 | 91 |
| 1872 | | | | | | 96 | 96 |
| 1900 | | | | 7 | | 96 | 103 |
| 1903 | | | | 20 | | 96 | 116 |
| 1905 | | | | 37 | | 96 | 133 |
| 1907 | | | | 37 | | 96 | 133 |
| 1908 | | | | 64 | | 96 | 160 |
| 1910 | | | | 74 | | 96 | 170 |
| 1912 | | | | 221 | | 96 | 317 |
| 1913 | 3 | (F)** | 65 | 436 | | 96 | 532 |
| 1914 | 3 | 12000 | 65 | 549 | | 96 | 645 |
| 1918 | 3 | | 65 | 590 | | 96 | 686 |
| 1919 | 3 | | 65 | 613 | | 101 | 714 |
| 1921 | 3 | | 163 | 894 | | 101 | 995 |
| 1923 | 3 | | 433 | 1439 | | 165 | 1604 |
| 1924 | 3 | | 433 | 1445 | | 165 | 1610 |
| 1925 | (C) | | 433 | 1647 | | 165 | 1812 |
| 1929 | | | 433 | 1813 | | 165 | 1978 |
| 1930 | | | 433 | 1607 | | 165 | 1772 |
| 1932 | | | 433 | 1625 | | 165 | 1790 |
| 1936 | | | 200 | 1392 | | 165 | 1557 |
| 1949 | | | (C) | 1192 | | 165 | 1357 |
| 1951 | | | | 1192 | | 183 | 1375 |
| 1966 | | | | 1192 | | 197 | 1389 |
| 1976 | | | | 566 | | 823 | 1389 |
| 1984 | | | | | | 1389 | 1389 |
| 1985 | | | | | | 1076 | 1076 |
| 1993 | | | | | | 666 | 666 |
| 1995 | | | | | | 418 | 418 |

Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos Página 2

**Notas:**

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

 : Kilómetros de empresas de capital público.

 : Kilómetros de empresas de capital privado.

* : Se traspasan únicamente los 166 km. del Ramal de Ulua. El resto se cierra.
** : En el mismo año en que comienza a ser operativo (10 km.) es absorbido por el Trujillo Railroad (código 12000).

# Honduras (10)

## I. INFRAESTRUCTURA Y MATERIAL

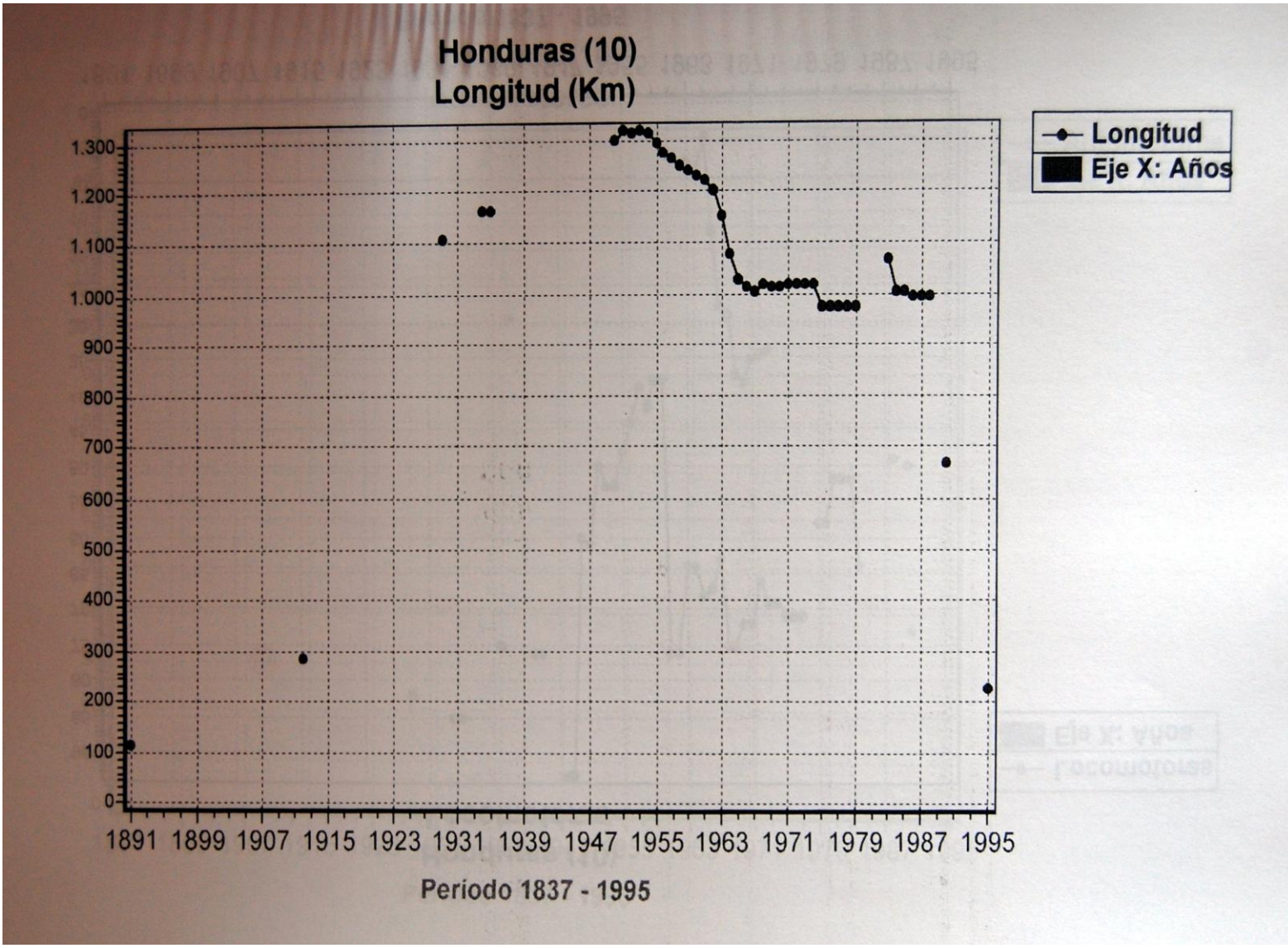
| AÑO | * | LONGITUD (Kms) | * | LOCOMOTORAS (Unidades) | * | AUTOMOTORES (Unidades) | * | VAGONES (Kms) | * | COCHES (Kms) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1891 | F | 111 | | | | | | | | |
| 1892 | | | | | | | | | | |
| 1893 | | | | | | | | | | |
| 1894 | | | | | | | | | | |
| 1895 | | | | | | | | | | |
| 1896 | | | | | | | | | | |
| 1897 | | | | | | | | | | |
| 1898 | | | | | | | | | | |
| 1899 | | | | | | | | | | |
| 1900 | | | | | | | | | | |
| 1901 | | | | | | | | | | |
| 1902 | | | | | | | | | | |
| 1903 | | | | | | | | | | |
| 1904 | | | | | | | | | | |
| 1905 | | | | | | | | | | |
| 1906 | | | | | | | | | | |
| 1907 | | | | | | | | | | |
| 1908 | | | | | | | | | | |
| 1909 | | | | | | | | | | |
| 1910 | | | | | | | | | | |
| 1911 | | | | | | | | | | |
| 1912 | G | 282 | | | | | | | | |
| 1913 | | | | | | | | | | |
| 1914 | | | | | | | | | | |
| 1915 | | | | | | | | | | |
| 1916 | | | | | | | | | | |
| 1917 | | | | | | | | | | |
| 1918 | | | | | | | | | | |
| 1919 | | | | | | | | | | |
| 1920 | | | | | | | | | | |
| 1921 | | | | | | | | | | |
| 1922 | | | | | | | | | | |
| 1923 | | | | | | | | | | |
| 1924 | | | | | | | | | | |
| 1925 | | | | | | | | | | |
| 1926 | | | | | | | | | | |
| 1927 | | | | | | | | | | |
| 1928 | | | | | | | | | | |
| 1929 | A | 1.109 | A | 82 | | | A | 1.949 | A | 30 |
| 1930 | | | | | | | | | | |
| 1931 | | | | | | | | | | |
| 1932 | | | | | | | | | | |
| 1933 | | | | | | | | | | |
| 1934 | A | 1.162 | A | 85 | | | | | | |
| 1935 | A | 1.162 | A | 85 | | | A | 1.966 | | |
| 1936 | | | | | | | A | 1.966 | | |
| 1937 | | | | | | | | | | |
| 1938 | | | | | | | | | | |
| 1939 | | | | | | | | | | |
| 1940 | | | A | 75 | A | 101 | A | 2.061 | A | 51 |
| 1941 | | | | | | | | | | |
| 1942 | | | | | | | | | | |
| 1943 | | | | | | | | | | |

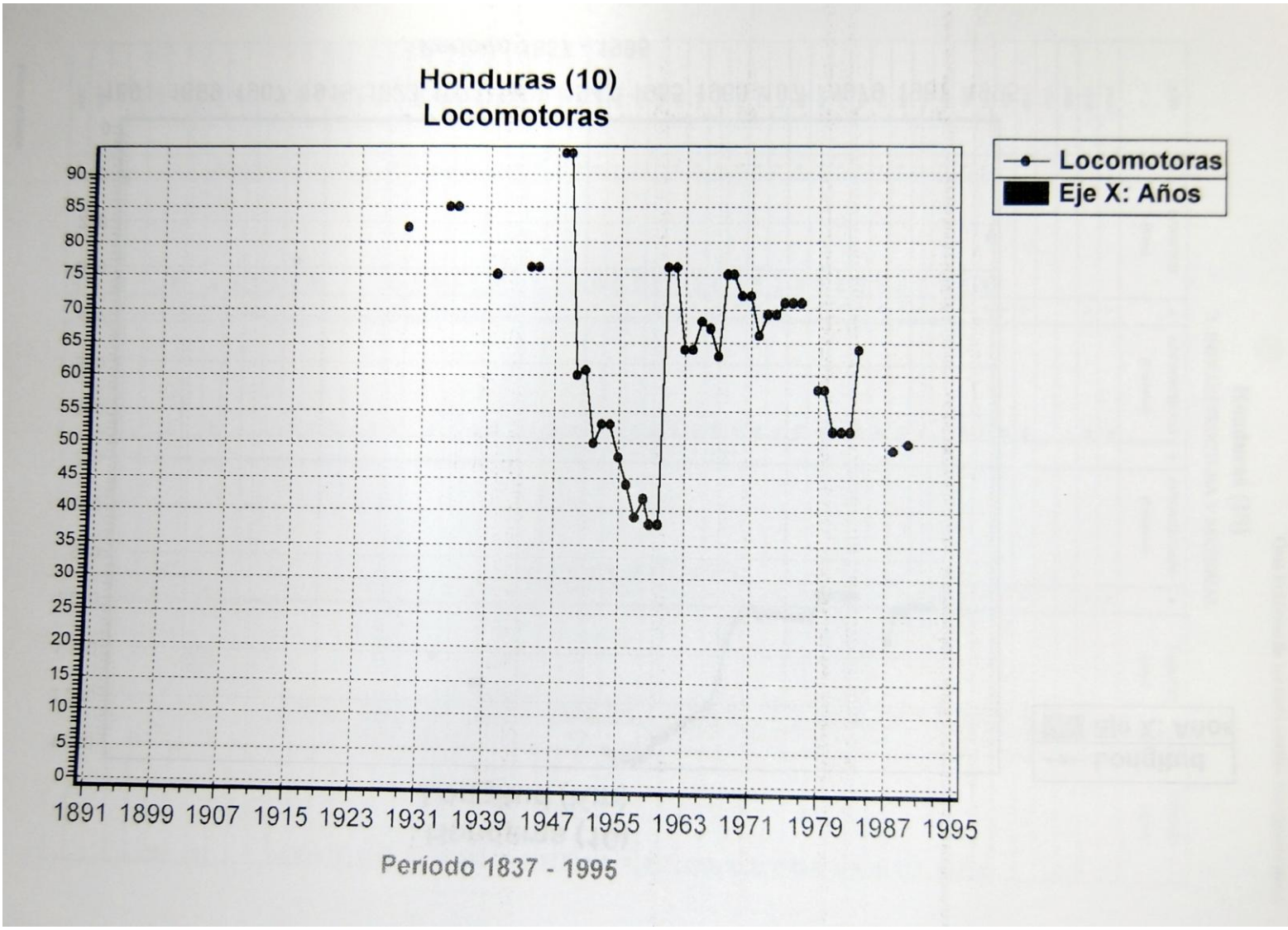
* Fuentes utilizadas

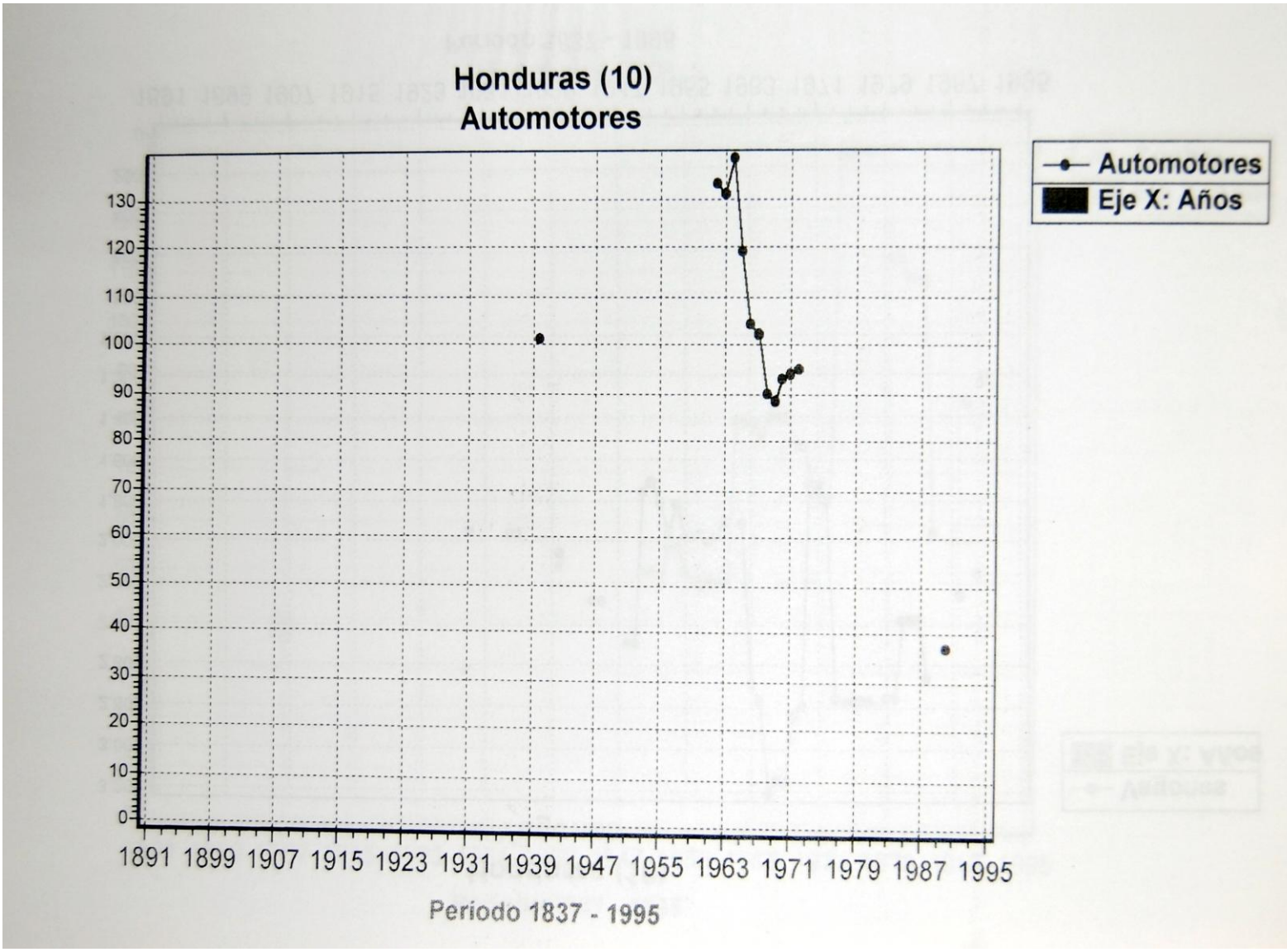
# Honduras (10)

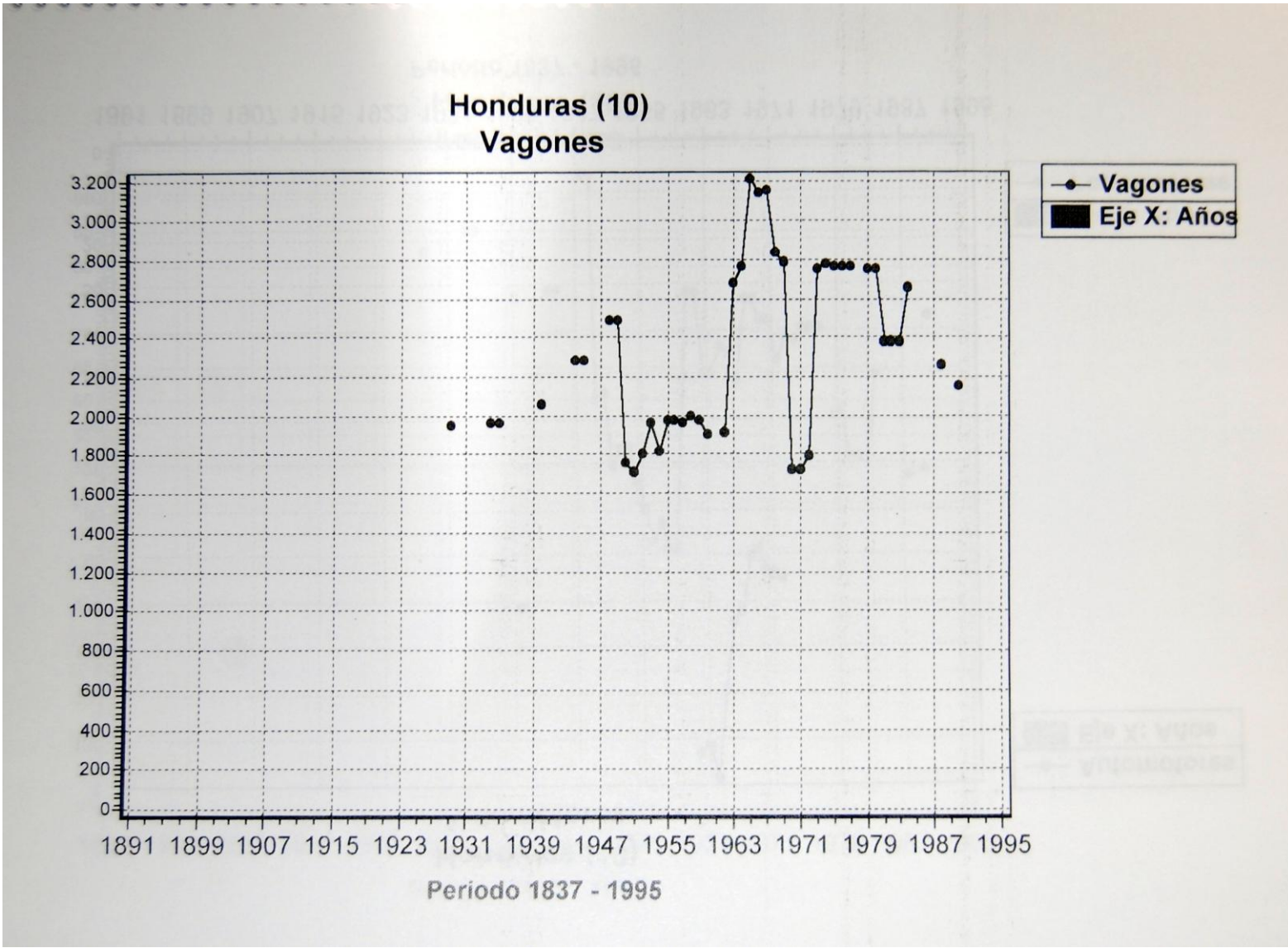
## I. INFRAESTRUCTURA Y MATERIAL

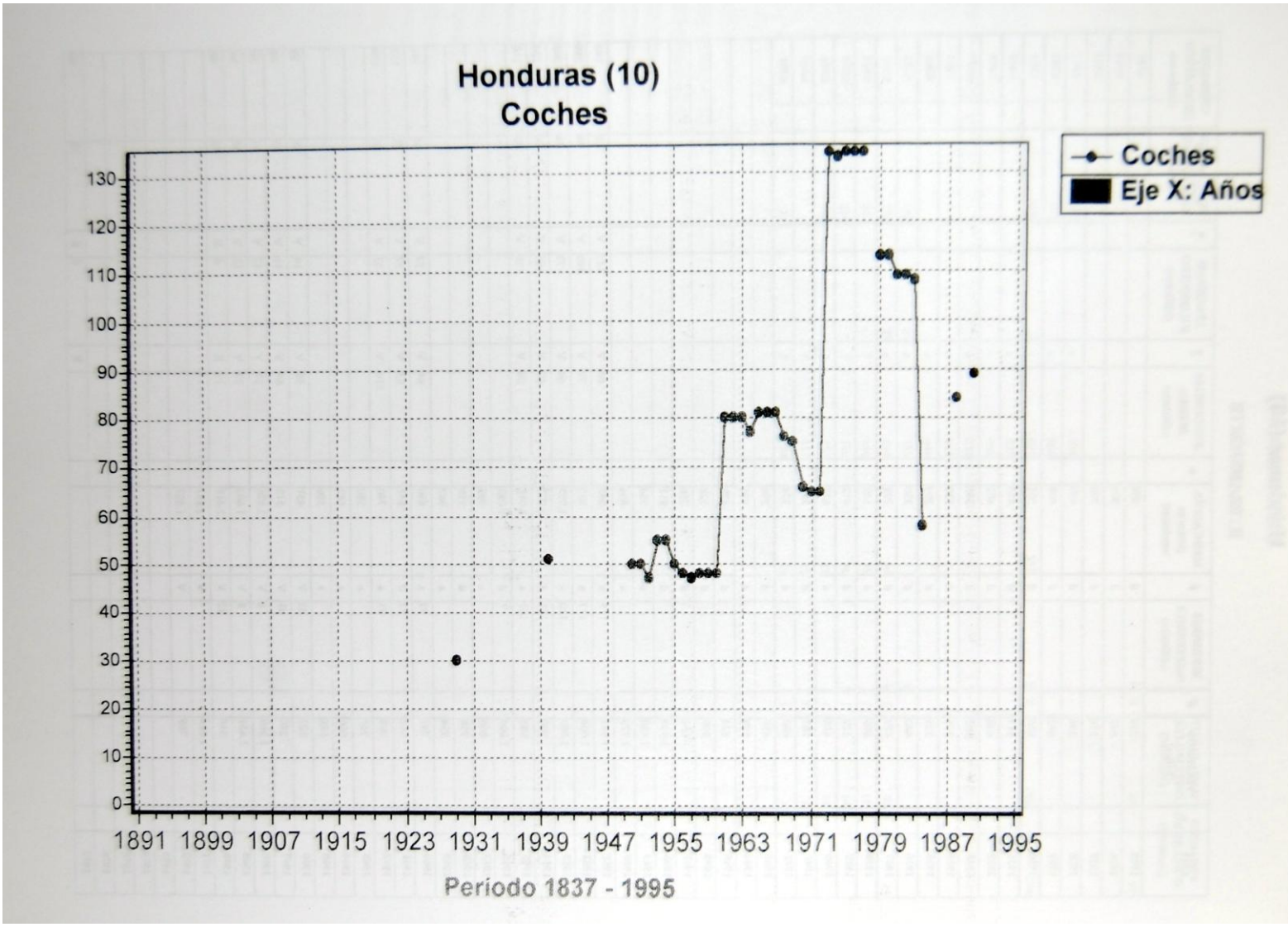
| AÑO | * | LONGITUD (Kms) | * | LOCOMOTORAS (Unidades) | * | AUTOMOTORES (Unidades) | * | VAGONES (Kms) | * | COCHES (Kms) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1944 | | | A | 76 | | | A | 2.287 | | |
| 1945 | | | A | 76 | | | A | 2.287 | | |
| 1946 | | | | | | | | | | |
| 1947 | | | | | | | | | | |
| 1948 | | | A | 93 | | | A | 2.490 | | |
| 1949 | | | A | 93 | | | A | 2.490 | | |
| 1950 | a | 1.297 | V | 60 | | | V | 1.762 | V | 50 |
| 1951 | a | 1.318 | V | 61 | | | V | 1.713 | V | 50 |
| 1952 | a | 1.313 | V | 50 | | | V | 1.800 | V | 47 |
| 1953 | a | 1.316 | V | 53 | | | V | 1.962 | V | 55 |
| 1954 | a | 1.312 | V | 53 | | | V | 1.815 | V | 55 |
| 1955 | a | 1.293 | V | 48 | | | V | 1.974 | V | 50 |
| 1956 | a | 1.272 | V | 44 | | | V | 1.969 | V | 48 |
| 1957 | a | 1.263 | V | 39 | | | V | 1.962 | V | 47 |
| 1958 | a | 1.251 | V | 42 | | | V | 1.991 | V | 48 |
| 1959 | a | 1.240 | V | 38 | | | V | 1.978 | V | 48 |
| 1960 | a | 1.230 | V | 38 | | | V | 1.901 | V | 48 |
| 1961 | a | 1.219 | V | 76 | | | | | N | 80 |
| 1962 | a | 1.200 | a | 76 | a | 133 | a | 1.917 | a | 80 |
| 1963 | A | 1.152 | a | 64 | a | 131 | a | 2.677 | a | 80 |
| 1964 | a | 1.078 | a | 64 | a | 138 | a | 2.765 | a | 77 |
| 1965 | a | 1.027 | a | 68 | a | 119 | a | 3.216 | a | 81 |
| 1966 | a | 1.014 | a | 67 | a | 104 | a | 3.146 | a | 81 |
| 1967 | a | 1.005 | a | 63 | a | 102 | a | 3.160 | a | 81 |
| 1968 | a | 1.017 | a | 75 | a | 90 | a | 2.835 | a | 76 |
| 1969 | a | 1.016 | a | 75 | a | 88 | a | 2.786 | a | 75 |
| 1970 | Y | 1.012 | D | 72 | V | 93 | V | 1.725 | V | 66 |
| 1971 | A | 1.017 | D | 72 | V | 94 | V | 1.725 | V | 65 |
| 1972 | D | 1.018 | Ñ | 66 | V | 95 | V | 1.796 | V | 65 |
| 1973 | A | 1.017 | A | 69 | | | A | 2.754 | A | 134 |
| 1974 | A | 1.017 | A | 69 | | | A | 2.770 | A | 133 |
| 1975 | a | 977 | A | 71 | | | A | 2.759 | A | 134 |
| 1976 | a | 977 | A | 71 | | | A | 2.759 | A | 134 |
| 1977 | a | 977 | A | 71 | | | A | 2.759 | A | 134 |
| 1978 | a | 977 | | | | | | | | |
| 1979 | a | 977 | A | 58 | | | A | 2.748 | A | 113 |
| 1980 | | | A | 58 | | | A | 2.748 | A | 113 |
| 1981 | | | c | 52 | | | c | 2.378 | c | 109 |
| 1982 | | | c | 52 | | | c | 2.378 | c | 109 |
| 1983 | c | 1.069 | c | 52 | | | c | 2.382 | c | 108 |
| 1984 | Ñ | 1.004 | A | 64 | | | A | 2.660 | A | 58 |
| 1985 | Ñ | 1.004 | | | | | | | | |
| 1986 | Ñ | 996 | | | | | | | | |
| 1987 | Ñ | 996 | | | | | | | | |
| 1988 | Ñ | 996 | A | 49 | | | A | 2.263 | A | 84 |
| 1989 | | | | | | | | | | |
| 1990 | e | 667 | e | 50 | e | 37 | e | 2.147 | e | 89 |
| 1991 | | | | | | | | | | |
| 1992 | | | | | | | | | | |
| 1993 | | | | | | | | | | |
| 1994 | | | | | | | | | | |
| 1995 | f | 223 | | | | | | | | |


Honduras (10)
Longitud (Km)
Longitud
Eje X: Años
1.300
1.200
1.100
1.000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
0
1891 1899 1907 1915 1923 1931 1939 1947 1955 1963 1971 1979 1987 1995
Periodo 1837 - 1995


Honduras (10)
Locomotoras
Locomotoras
Eje X: Años
90
85
80
75
70
65
60
55
50
45
40
35
30
25
20
15
10
5
0
1891 1899 1907 1915 1923 1931 1939 1947 1955 1963 1971 1979 1987 1995
Período 1837 - 1995


Honduras (10)
Automotores
Automotores
Eje X: Años
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
1891 1899 1907 1915 1923 1931 1939 1947 1955 1963 1971 1979 1987 1995
Período 1837 - 1995


Honduras (10)
Vagones
Vagones
Eje X: Años
3.200
3.000
2.800
2.600
2.400
2.200
2.000
1.800
1.600
1.400
1.200
1.000
800
600
400
200
0
1891 1899 1907 1915 1923 1931 1939 1947 1955 1963 1971 1979 1987 1995
Periodo 1837 - 1995


Honduras (10)
Coches
Coches
Eje X: Años
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
1891 1899 1907 1915 1923 1931 1939 1947 1955 1963 1971 1979 1987 1995
Período 1837 - 1995

# Honduras (10)

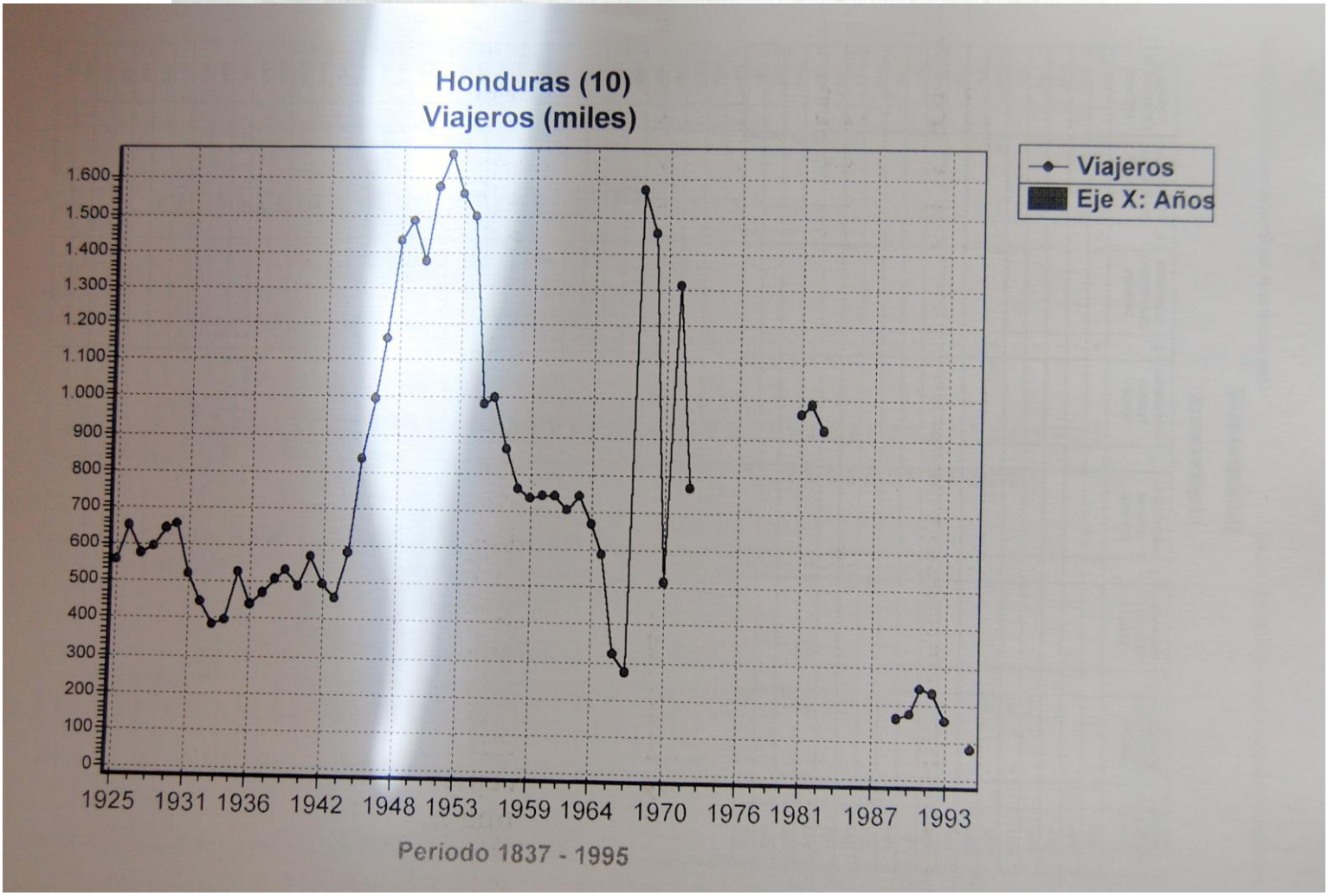
## II. TRANSPORTE

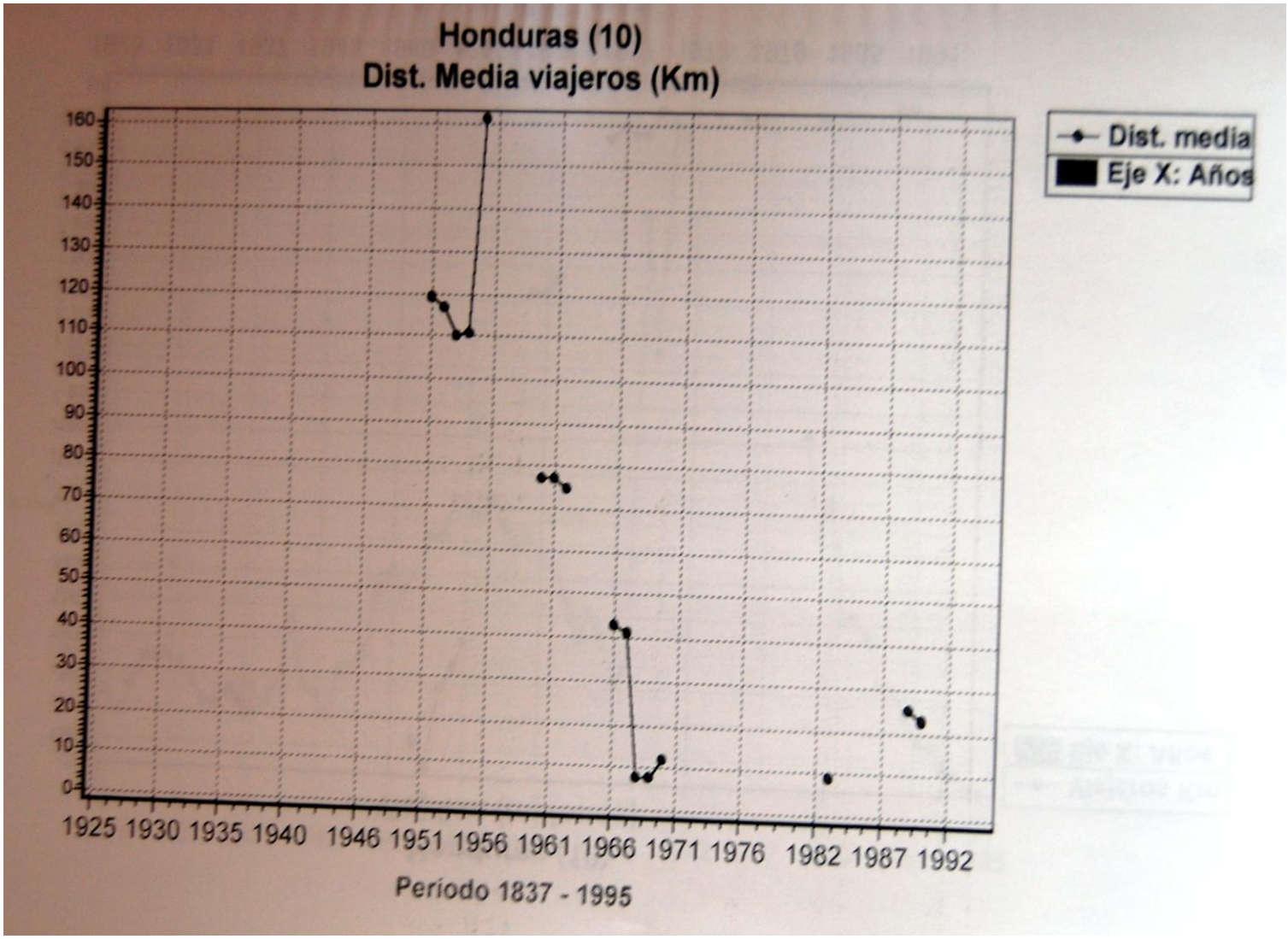
| AÑO | * | VIAJEROS (Miles) | * | DISTANCIA MEDIA (Kms) | * | MERCANCÍA (Miles de toneladas) | * | DISTANCIA MEDIA (Kms) | * | VIAJEROS/ KILOMETRO (Millones) | * | TONELADAS/ KILOMETRO (Millones) | UNIDADES DE TRAFICO (Millones) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1925 | | 558 | | | d | 368 | | | | | | | |
| 1926 | | 647 | | | d | 300 | | | | | | | |
| 1927 | | 576 | | | d | 396 | | | | | | | |
| 1928 | | 594 | | | d | 490 | | | | | | | |
| 1929 | | 642 | | | d | 498 | | | | | | | |
| 1930 | | 656 | | | d | 502 | | | | | | | |
| 1931 | | 517 | | | d | 476 | | | | | | | |
| 1932 | | 448 | | | d | 402 | | | | | | | |
| 1933 | | 383 | | | d | 345 | | | | | | | |
| 1934 | | 395 | | | d | 330 | | | | | | | |
| 1935 | | 525 | | | d | 399 | | | | | | | |
| 1936 | | 440 | | | d | 330 | | | | | | | |
| 1937 | | 473 | | | d | 298 | | | | | | | |
| 1938 | | 509 | | | d | 342 | | | | | | | |
| 1939 | | 529 | | | d | 412 | | | | | | | |
| 1940 | | 488 | | | d | 628 | | | | | | | |
| 1941 | | 567 | | | d | 395 | | | | | | | |
| 1942 | | 496 | | | d | 374 | | | | | | | |
| 1943 | | 456 | | | d | 294 | | | | | | | |
| 1944 | | 579 | | | d | 456 | | | | | | | |
| 1945 | | 834 | | | d | 479 | | | | | | | |
| 1946 | | 999 | | | d | 528 | | | | | | | |
| 1947 | | 1.154 | | | d | 756 | | | | | | | |
| 1948 | | 1.429 | | | d | 811 | | | | | | | |
| 1949 | | 1.486 | | | d | 754 | | | | | | | |
| 1950 | | 1.373 | | | a | 804 | | | | | | | |
| 1951 | | 1.577 | | 119 | a | 943 | | 66 | V | 187 | V | 62 | 249 |
| 1952 | | 1.664 | | 117 | a | 935 | | 79 | V | 195 | V | 74 | 269 |
| 1953 | | 1.560 | | 110 | a | 1.079 | | 69 | V | 172 | V | 74 | 246 |
| 1954 | | 1.500 | | 111 | d | 1.073 | | 60 | V | 166 | V | 64 | 230 |
| 1955 | | 983 | | 161 | a | 1.018 | | 59 | V | 158 | V | 60 | 218 |
| 1956 | | 1.004 | | | d | 1.083 | | | | | | | |
| 1957 | | 866 | | | a | 990 | | | | | | | |
| 1958 | | 758 | | | d | 919 | | | | | | | |
| 1959 | | 734 | | | a | 947 | | | | | | | |
| 1960 | | 741 | | 77 | a | 890 | | 94 | V | 57 | V | 84 | 141 |
| 1961 | | 742 | | 77 | d | 841 | | 93 | V | 57 | V | 78 | 135 |
| 1962 | | 708 | | 75 | a | 740 | | 116 | V | 53 | V | 86 | 139 |
| 1963 | | 741 | | | a | 580 | | | | | | | |
| 1964 | | 666 | | | a | 682 | | | | | | | |
| 1965 | | 588 | | | a | 596 | | | | | | | |
| 1966 | | 323 | | 43 | V | 431 | | 58 | V | 14 | V | 25 | 39 |
| 1967 | | 270 | | 41 | V | 512 | | 64 | V | 11 | V | 33 | 44 |
| 1968 | | 1.569 | | 8 | V | 2.076 | | 21 | V | 12 | V | 44 | 56 |
| 1969 | | 1.451 | | 8 | V | 1.603 | | 27 | V | 12 | V | 44 | 56 |
| 1970 | | 514 | | 12 | V | 2.418 | | 17 | E | 6 | E | 42 | 48 |
| 1971 | | 1.310 | | | V | 2.357 | | | | | | | |
| 1972 | | 769 | | | V | 1.827 | | | | | | | |
| 1973 | | | | | | | | | | | | | |
| 1974 | | | | | | | | | | | | | |
| 1975 | | | | | | | | | | | | | |
| 1976 | | | | | | | | | | | | | |
| 1977 | | | | | | | | | E | 8 | E | 33 | 41 |

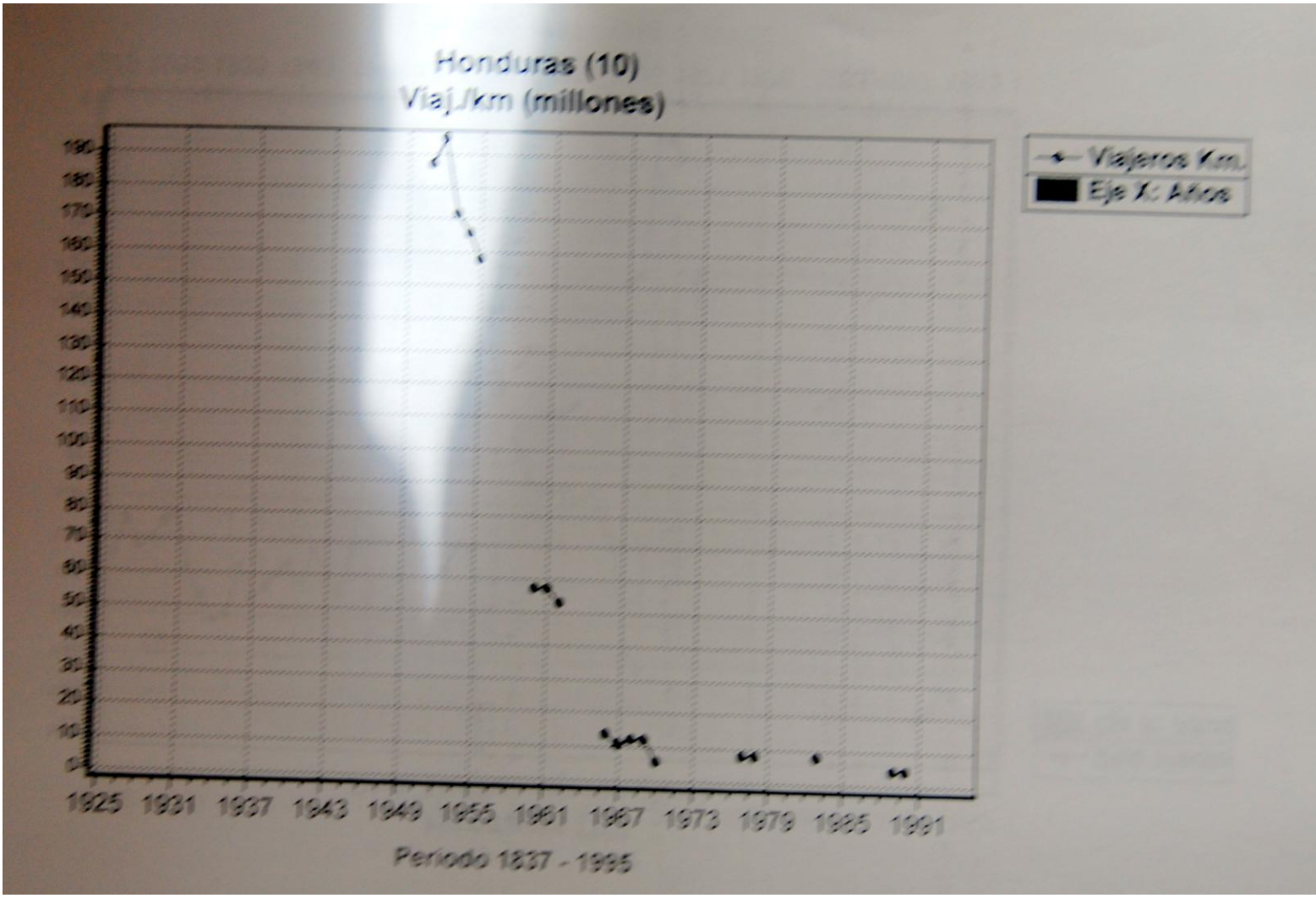
# Honduras (10)

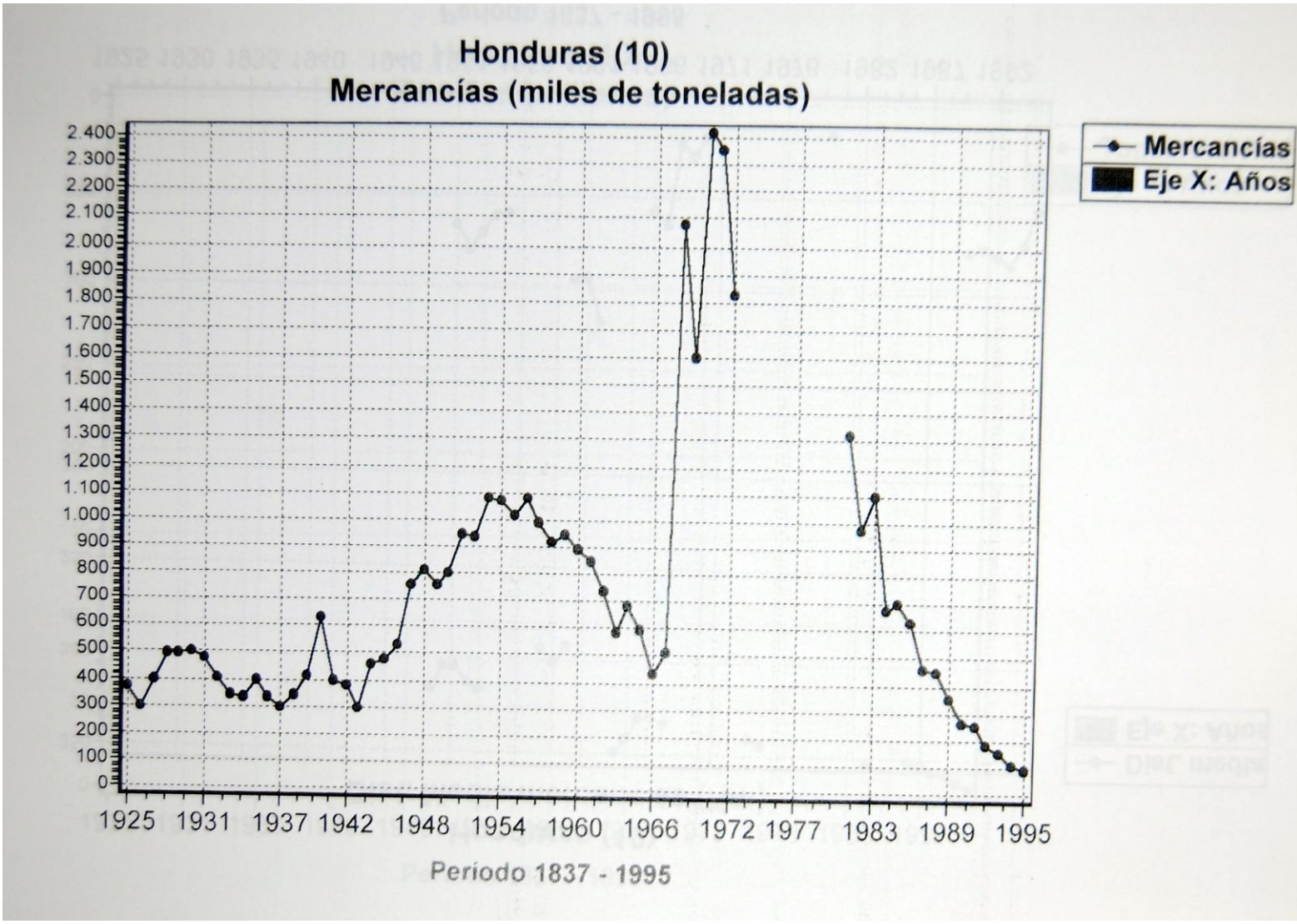
## II. TRANSPORTE

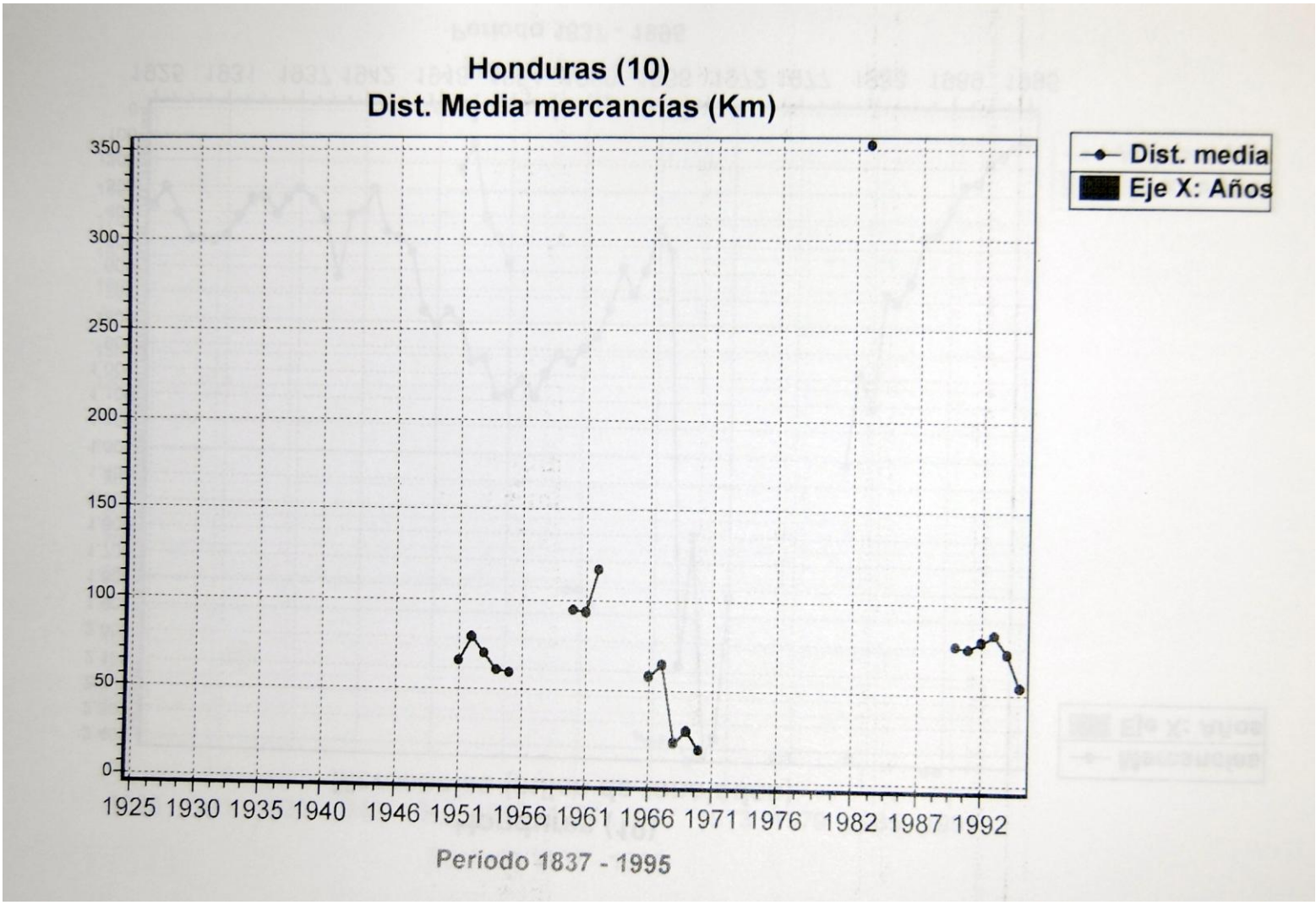
| AÑO | * | VIAJEROS (Miles) | * | DISTANCIA MEDIA (Kms) | * | MERCANCÍA (Miles de toneladas) | * | DISTANCIA MEDIA (Kms) | * | VIAJEROS/ KILOMETRO (Millones) | * | TONELADAS/ KILOMETRO (Millones) | UNIDADES DE TRAFICO (Millones) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1978 | | | | | | | | | | | | | |
| 1979 | | | | | | | | | E | 8 | E | 29 | 37 |
| 1980 | | | | | | | | | | | | | |
| 1981 | | 964 | | | c | 1.324 | | | | | | | |
| 1982 | | 987 | | | c | 968 | | | | | | | |
| 1983 | | 920 | | 9 | c | 1.097 | | 352 | E | 8 | E | 386 | 394 |
| 1984 | | | | | e | 675 | | | | | | | |
| 1985 | | | | | e | 705 | | | | | | | |
| 1986 | | | | | e | 632 | | | | | | | |
| 1987 | | | | | e | 458 | | | | | | | |
| 1988 | | | | | e | 448 | | | | | | | |
| 1989 | | 160 | | 25 | e | 353 | | | e | 4 | | | |
| 1990 | | 171 | | 23 | e | 264 | | 76 | e | 4 | f | 20 | 24 |
| 1991 | | 240 | | | f | 254 | | 75 | | | f | 19 | |
| 1992 | | 226 | | | f | 180 | | 78 | | | f | 14 | |
| 1993 | | 152 | | | f | 156 | | 83 | | | f | 13 | |
| 1994 | | | | | f | 111 | | 72 | | | f | 8 | |
| 1995 | | 81 | | | f | 94 | | 53 | | | f | 5 | |

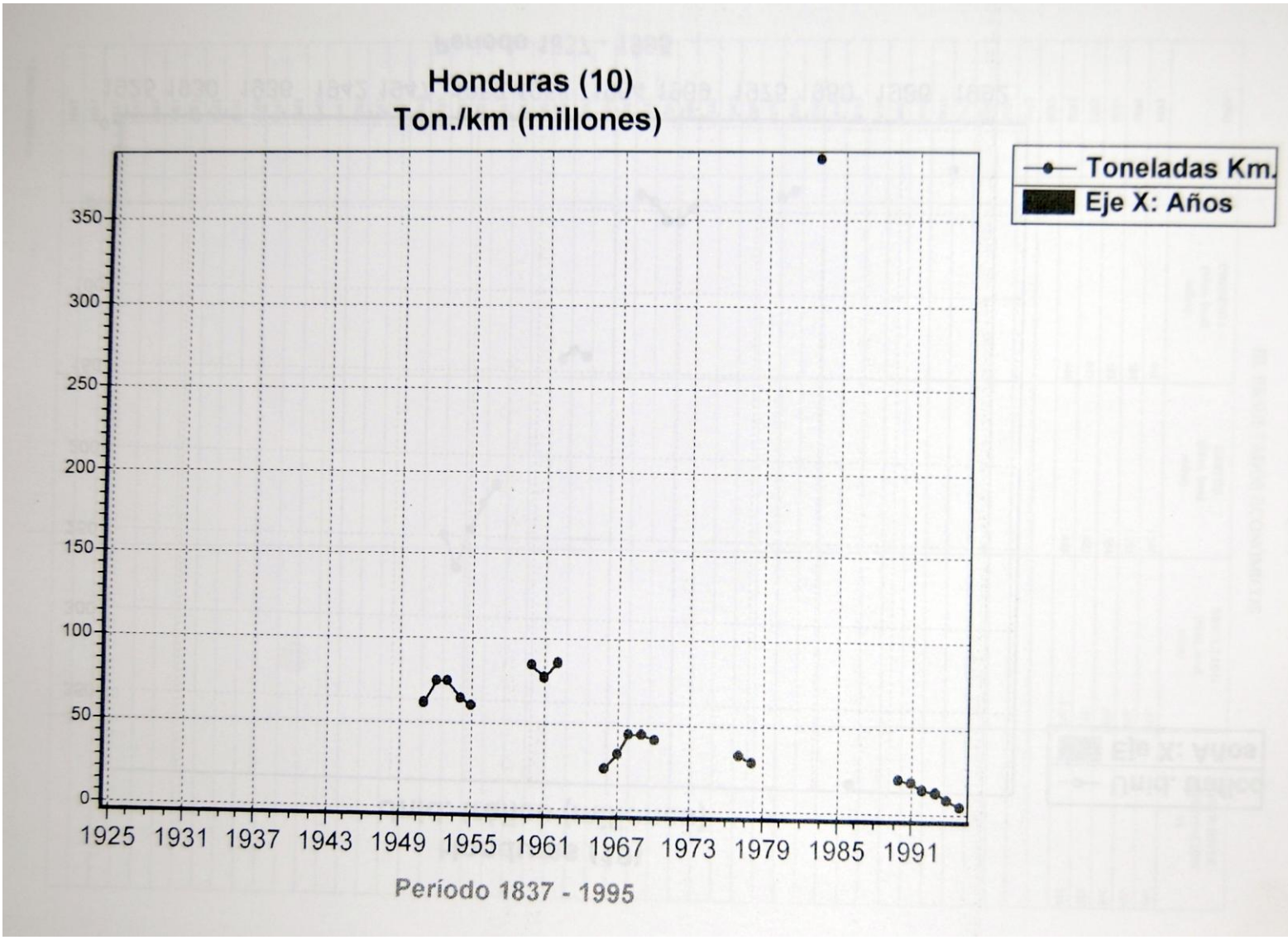


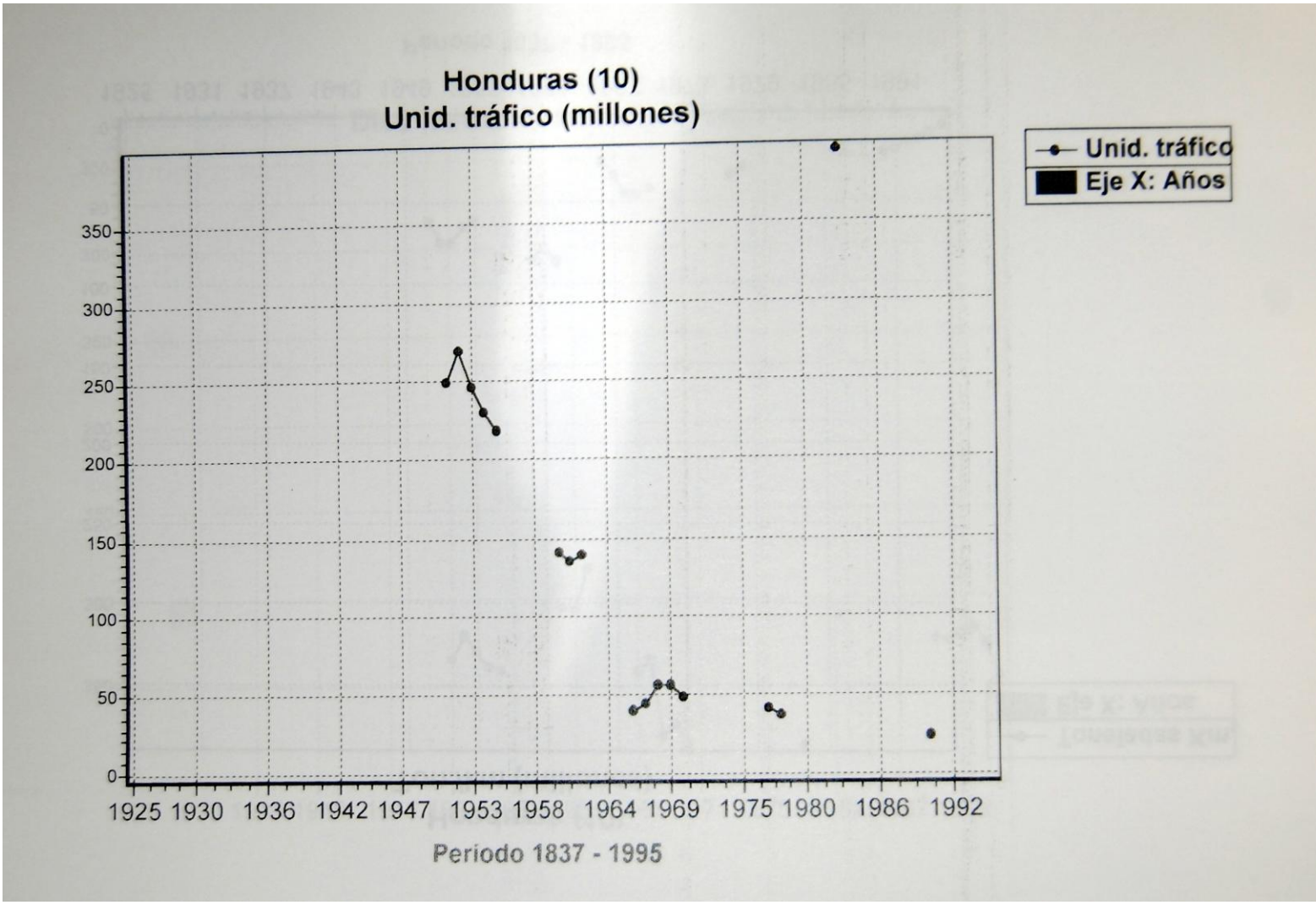

Honduras (10)
Dist. Media viajeros (Km)
Dist. media
Eje X: Años
160
150
140
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
1925 1930 1935 1940 1946 1951 1956 1961 1966 1971 1976 1982 1987 1992
Período 1837 - 1995


Honduras (10)
Viaj./km (millones)
Viajeros Km.
Eje X: Años
1825 1831 1837 1843 1849 1855 1861 1867 1873 1879 1885 1891
Periodo 1837 - 1895


Honduras (10)
Mercancías (miles de toneladas)
Mercancías
Eje X: Años
2.400
2.300
2.200
2.100
2.000
1.900
1.800
1.700
1.600
1.500
1.400
1.300
1.200
1.100
1.000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
0
1925 1931 1937 1942 1948 1954 1960 1966 1972 1977 1983 1989 1995
Período 1837 - 1995


Honduras (10)
Dist. Media mercancías (Km)
Dist. media
Eje X: Años
350
300
250
200
150
100
50
0
1925 1930 1935 1940 1946 1951 1956 1961 1966 1971 1976 1982 1987 1992
Periodo 1837 - 1995


Honduras (10)
Ton./km (millones)
Toneladas Km.
Eje X: Años
350
300
250
200
150
100
50
0
1925 1931 1937 1943 1949 1955 1961 1967 1973 1979 1985 1991
Período 1837 - 1995


Honduras (10)
Unid. tráfico (millones)
Unid. tráfico
Eje X: Años
350
300
250
200
150
100
50
0
1925 1930 1936 1942 1947 1953 1958 1964 1969 1975 1980 1986 1992
Periodo 1837 - 1995

# Honduras (10)

## III. RESULTADOS ECONÓMICOS

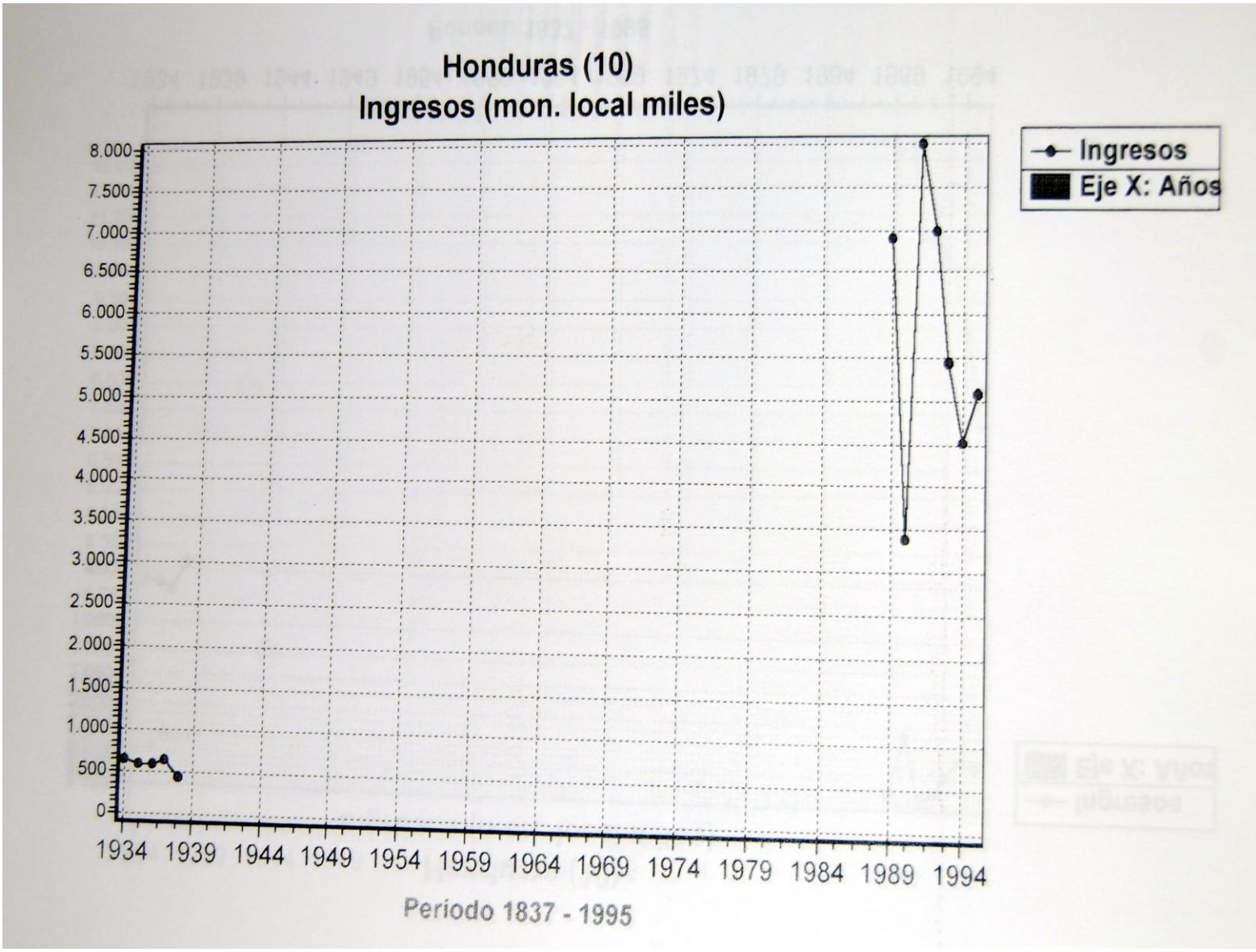
| AÑO | * | INGRESOS (Mon. local miles) | GASTOS (Mon. local miles) | RESULTADO (Mon. local miles) | COEFICIENTE EXPLOTACIÓN % |
|---|---|---|---|---|---|
| 1934 | 1 | 641 | 1.240 | -599 | 193 |
| 1935 | 1 | 584 | 1.283 | -699 | 220 |
| 1936 | 1 | 588 | 1.564 | -976 | 266 |
| 1937 | 1 | 647 | 1.422 | -775 | 220 |
| 1938 | 1 | 446 | 1.488 | -1.042 | 334 |
| 1939 | | | | | |
| 1940 | | | | | |
| 1941 | | | | | |
| 1942 | | | | | |
| 1943 | | | | | |
| 1944 | | | | | |
| 1945 | | | | | |
| 1946 | | | | | |
| 1947 | | | | | |
| 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 | | | | | |

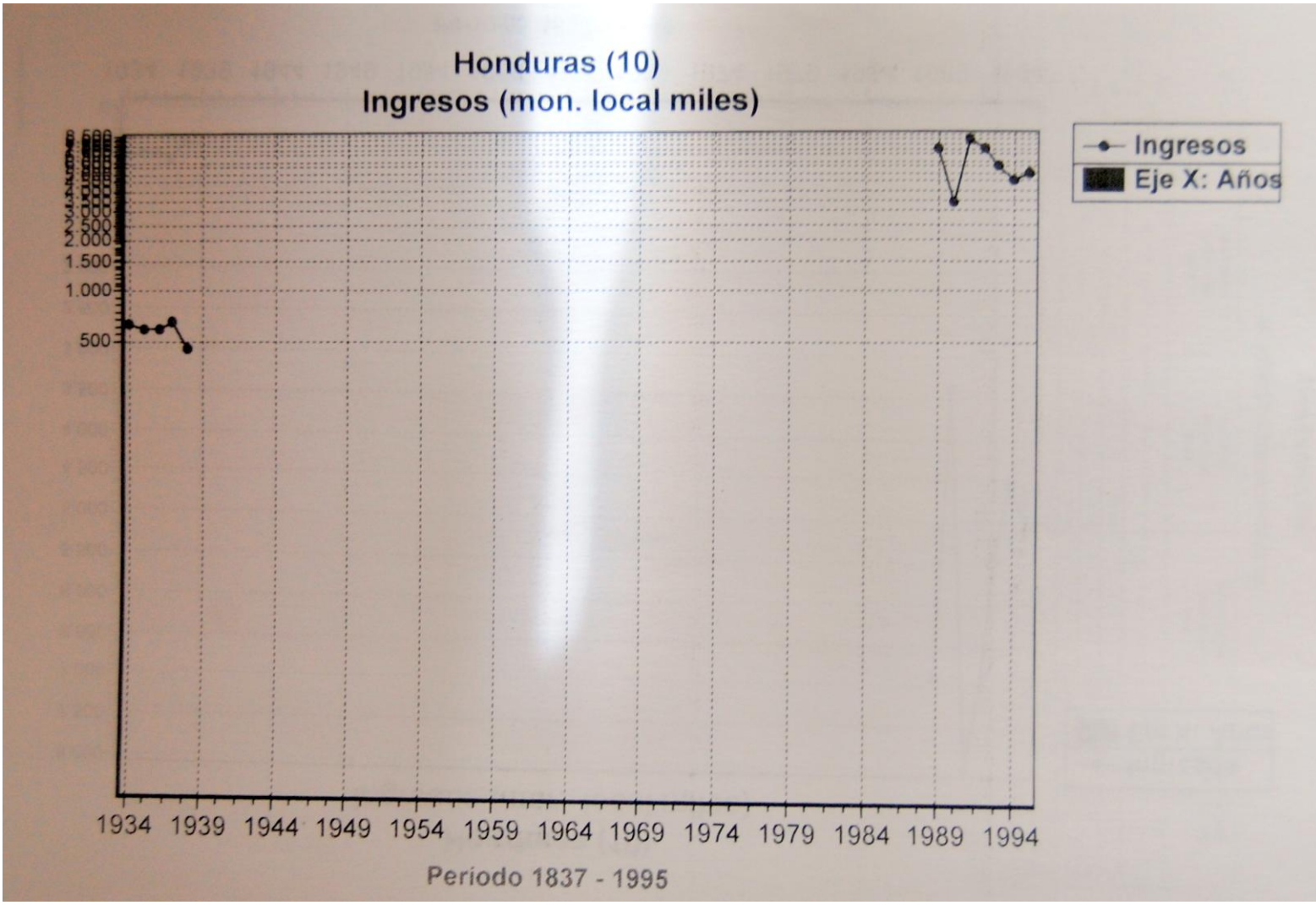
* Fuentes utilizadas

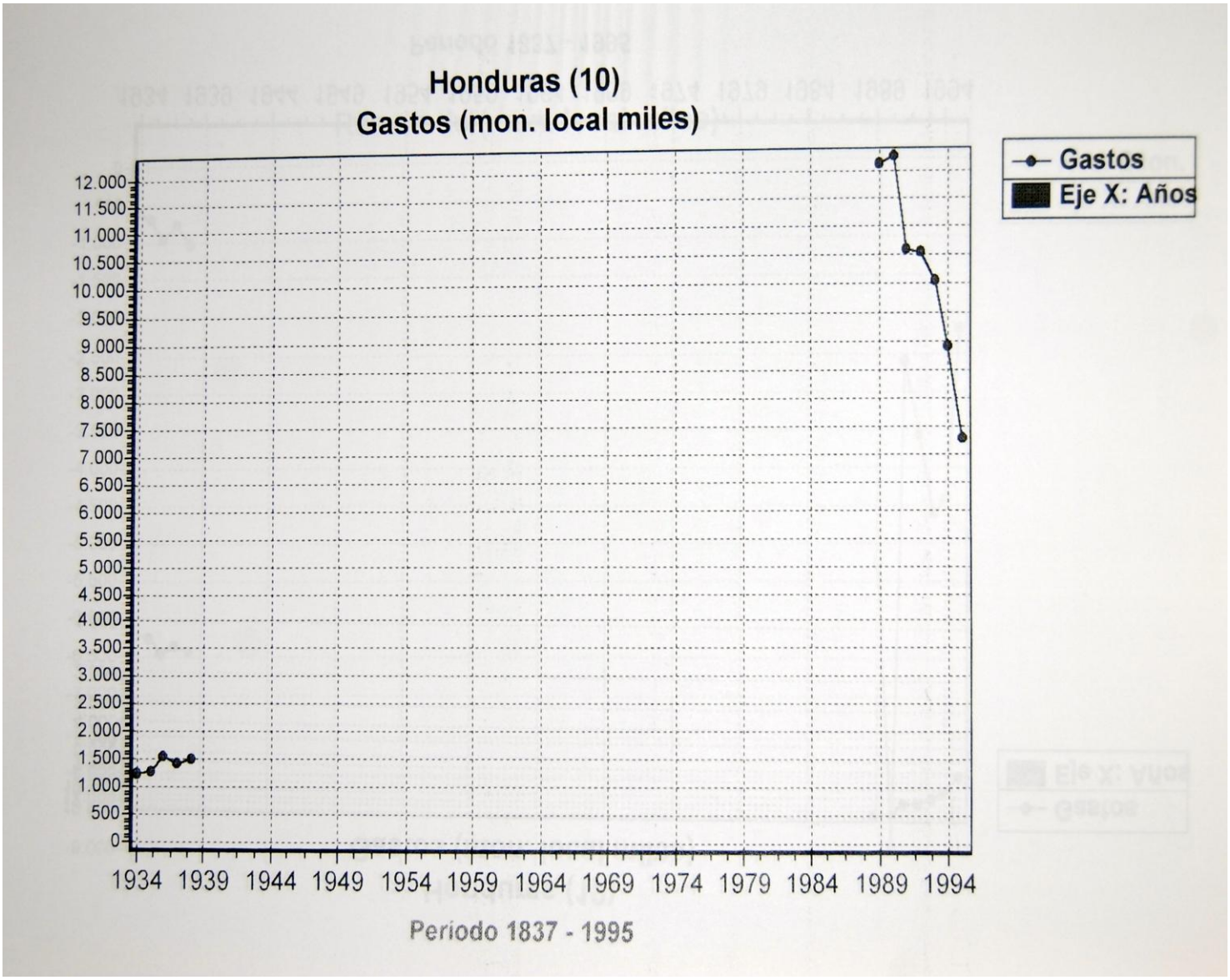
# Honduras (10)

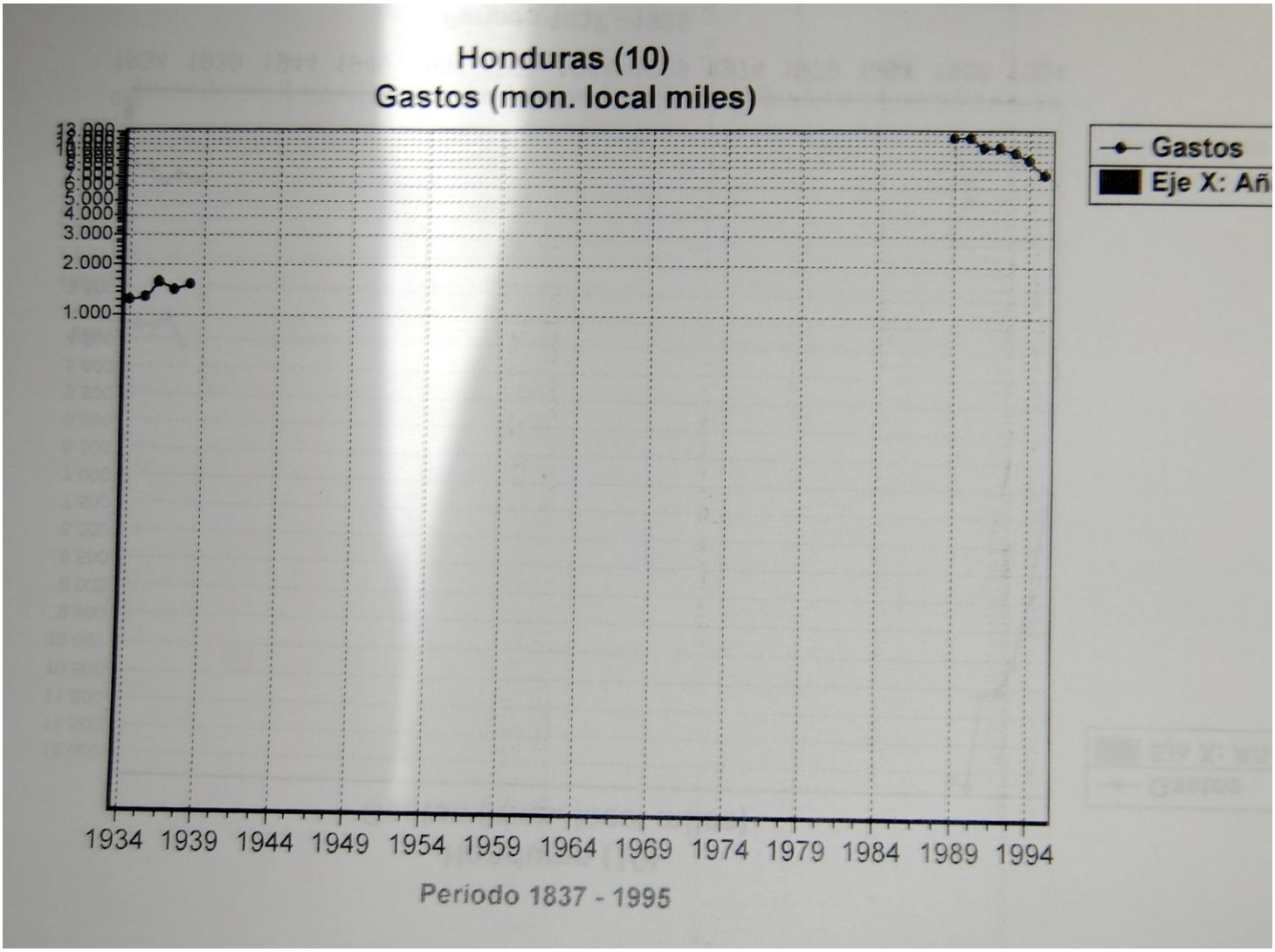
## III. RESULTADOS ECONÓMICOS

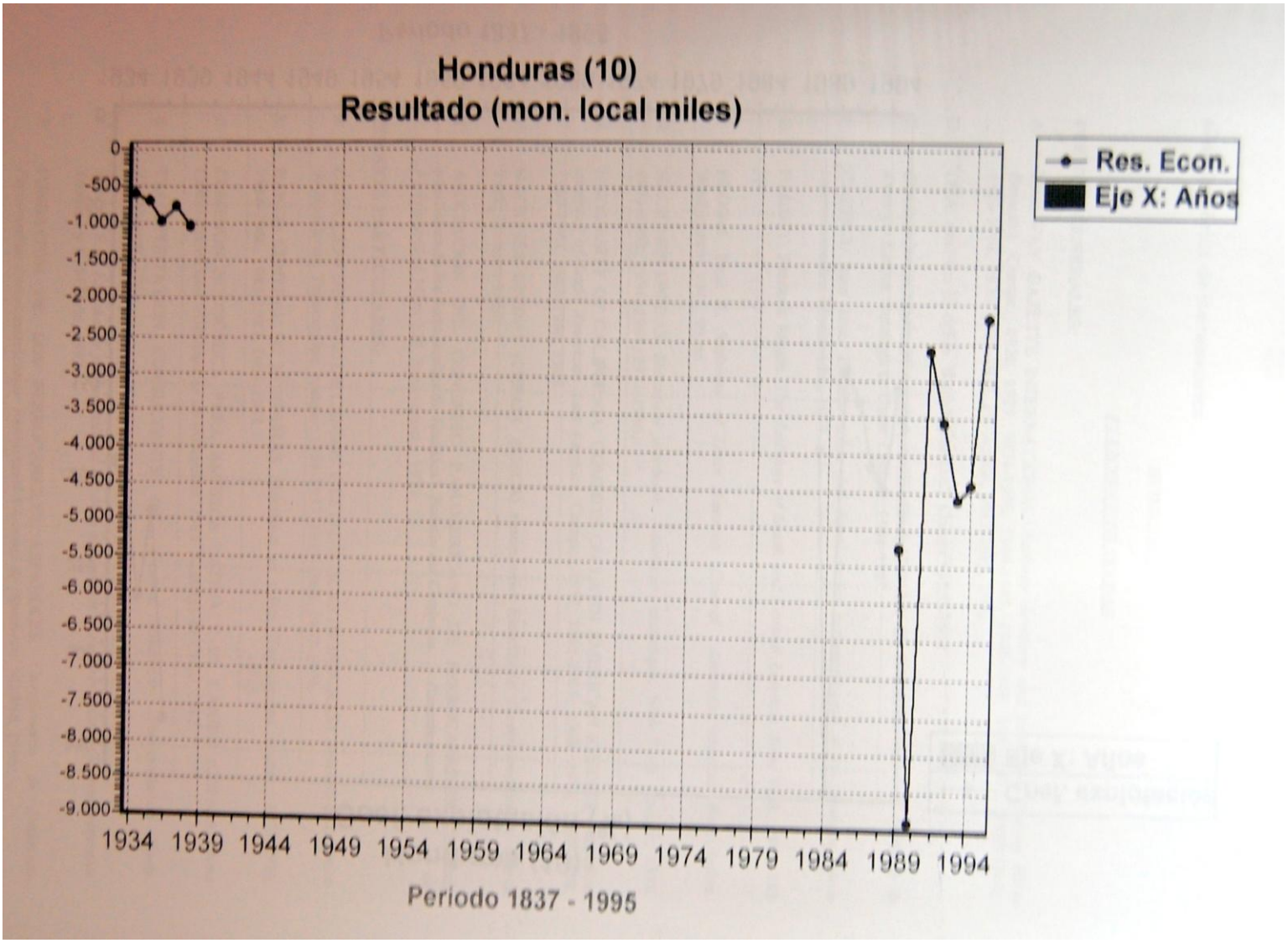
| AÑO | * | INGRESOS (Mon. local miles) | GASTOS (Mon. local miles) | RESULTADO (Mon. local miles) | COEFICIENTE EXPLOTACIÓN % |
|---|---|---|---|---|---|
| 1987 | | | | | |
| 1988 | | | | | |
| 1989 | e | 6.891 | 12.148 | -5.257 | 176 |
| 1990 | e | 3.392 | 12.296 | -8.904 | 362 |
| 1991 | f | 7.996 | 10.601 | -2.605 | 133 |
| 1992 | f | 6.998 | 10.557 | -3.559 | 151 |
| 1993 | f | 5.448 | 10.045 | -4.597 | 184 |
| 1994 | f | 4.504 | 8.916 | -4.412 | 198 |
| 1995 | f | 5.083 | 7.266 | -2.183 | 143 |

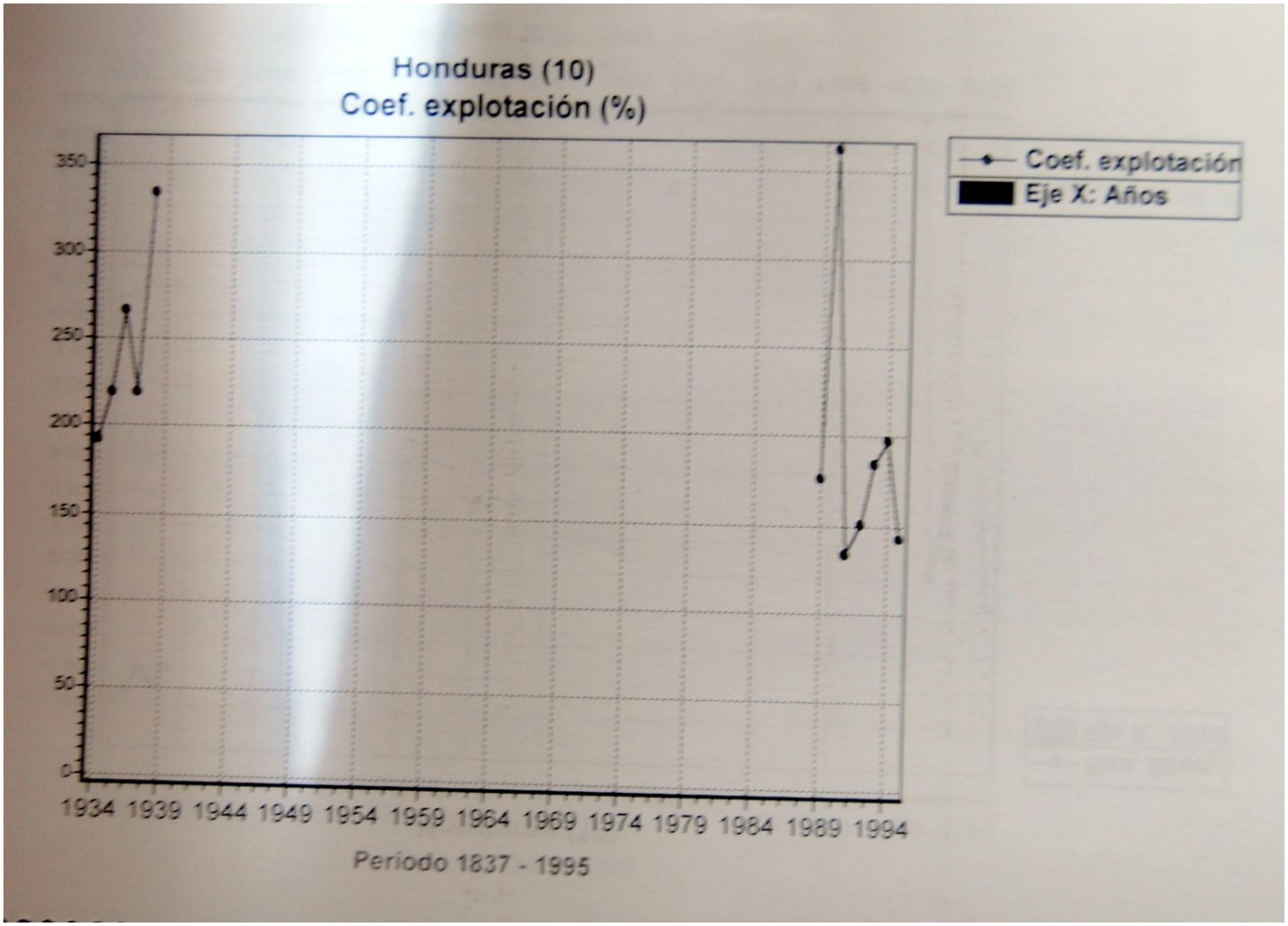

Honduras (10)
Ingresos (mon. local miles)
Ingresos
Eje X: Años
8.000
7.500
7.000
6.500
6.000
5.500
5.000
4.500
4.000
3.500
3.000
2.500
2.000
1.500
1.000
500
0
1934 1939 1944 1949 1954 1959 1964 1969 1974 1979 1984 1989 1994
Período 1837 - 1995


Honduras (10)
Ingresos (mon. local miles)
2.500
2.000
1.500
1.000
500
1934
1939
1944
1949
1954
1959
1964
1969
1974
1979
1984
1989
1994
Ingresos
Eje X: Años
Período 1837 - 1995


Honduras (10)
Gastos (mon. local miles)
Gastos
Eje X: Años
12.000
11.500
11.000
10.500
10.000
9.500
9.000
8.500
8.000
7.500
7.000
6.500
6.000
5.500
5.000
4.500
4.000
3.500
3.000
2.500
2.000
1.500
1.000
500
0
1934 1939 1944 1949 1954 1959 1964 1969 1974 1979 1984 1989 1994
Período 1837 - 1995


Honduras (10)
Gastos (mon. local miles)
Gastos
Eje X: Añ
1.000
2.000
3.000
4.000
5.000
1934 1939 1944 1949 1954 1959 1964 1969 1974 1979 1984 1989 1994
Período 1837 - 1995


Honduras (10)
Resultado (mon. local miles)
Res. Econ.
Eje X: Años
0
-500
-1.000
-1.500
-2.000
-2.500
-3.000
-3.500
-4.000
-4.500
-5.000
-5.500
-6.000
-6.500
-7.000
-7.500
-8.000
-8.500
-9.000
1934 1939 1944 1949 1954 1959 1964 1969 1974 1979 1984 1989 1994
Período 1837 - 1995


Honduras (10)
Coef. explotación (%)
Coef. explotación
Eje X: Años
350
300
250
200
150
100
50
0
1934 1939 1944 1949 1954 1959 1964 1969 1974 1979 1984 1989 1994
Período 1837 - 1995

## *HONDURAS*

### 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.

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.

I: BLOOM, Paul E. *Railways of Latin America: Central America, México, West Indies.* Washington, 1941. 99 pp.

N: NACIONES UNIDAS. *Statistical yearbook / Annuaire statistique.* New York. Compr.: 1948, 1951-1952, 1954, 1968, 1971-1986.

Ñ: UNIVERSITY OF CALIFORNIA: COMMITE ON LATIN AMERICAN STUDIES. *Statistical abstract of Latin American.* Los Angeles. Compr.: 1957, 1962-1965, 1968, 1972, 1977-1978, 1980-1981, 1983-1986, 1988.

V: NACIONES UNIDAS (CEPAL). (SIECA)..*Compendio Estadístico Centroamericano.* Nueva York. Compr.: 1962.

Y: ASOCIACIÓN DEL CONGRESO PANAMERICANO DE FERROCARRILES. "Síntesis estadística de los ferrocarriles de América". *Boletín del Congreso Panamericano de Ferrocarriles.* Núm 228. Junio-agosto, 1973.

**FUENTES PARTICULARES:**

a: DIRECCIÓN GENERAL DE CENSOS Y ESTADÍSTICAS (HONDURAS). *Anuario Estadístico de Honduras.* Tegucigalpa. compr.: 1954-1957, 1959-1968, 1977-1978.

b: BANCO CENTRAL DE HONDURAS. *Honduras en cifras.* Tegucigalpa. compr.: 1971-1973, 1984-1986, 1985-1987, 1986-1988.

c: COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL). *Itsmo Centroamericano. Estadísticas de transporte, 1983.* Santiago de Chile, 1985.

d: TRANSPORTATION CONSULTANTS, INC. *Central American Transportation Study. Washington, 1965.*

e: INECO. S.A. *Estudio de prefactibilidad del plan maestro de la red ferroviaria Centroamericana.* Tomos I y II, Madrid, 1992.

f: FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES. *Cuestionario de Empresas Ferroviarias Latinoamericanas: Ferrocarril Nacional de Honduras.* Madrid, 1996.

**NOTAS:**

(1) Fuente A: En 1929 no se proporcionaron datos de la Cuyamel Railway Company.
(2) Fuente e: No contempla el transporte efectuado en el tramo arrendado al FC. de Tela

## *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: COMMITE ON LATIN AMERICAN STUDIES. *Statistical abstract of Latin American.* Los Angeles. Compr.: 1957, 1962-1965, 1968, 1972, 1977-1978, 1980-1981, 1983-1986, 1988.

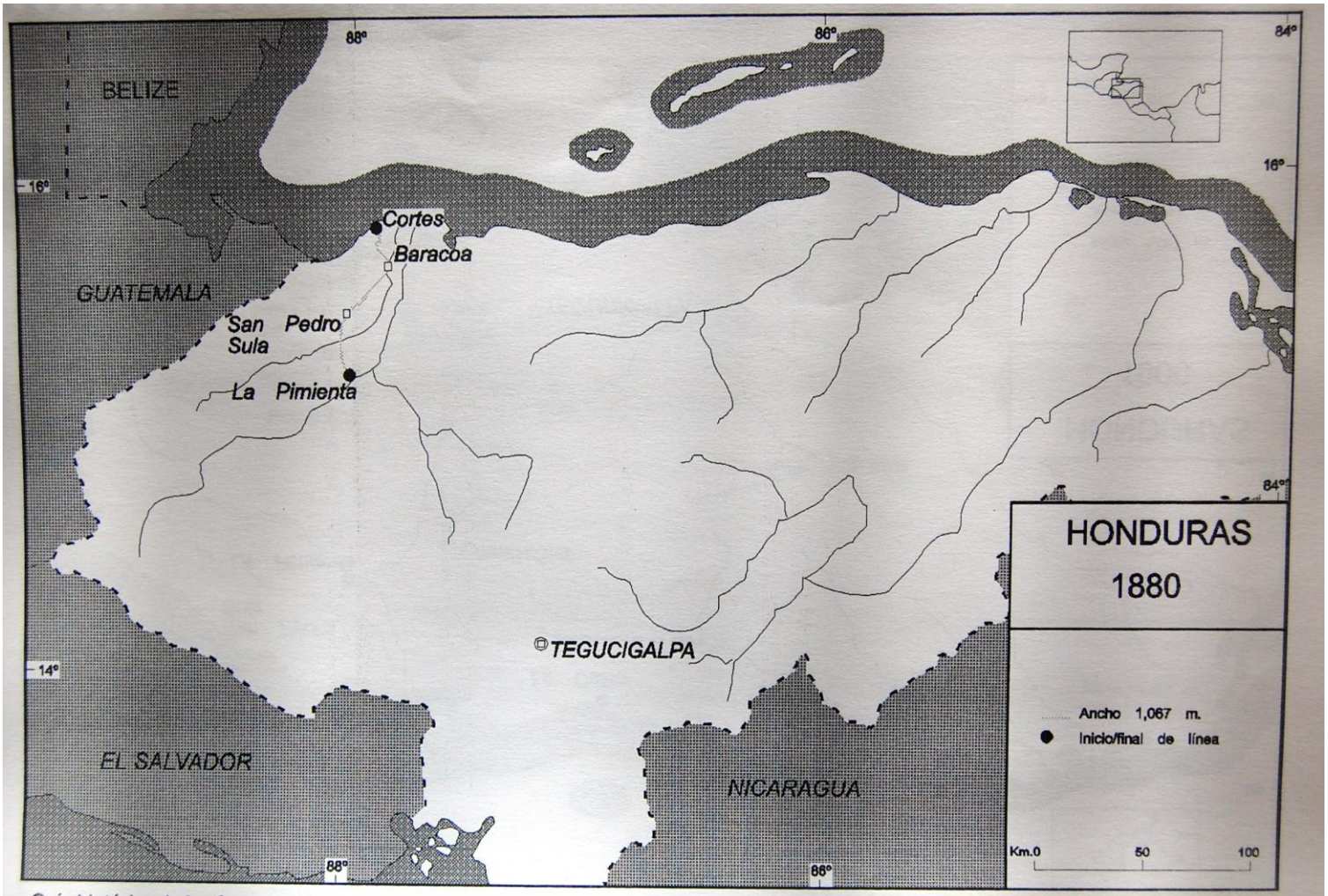
O: BROWN, R. T. *Transport and the economic integration of South America.* Washington, 1966. 288 pp.

P: COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL). *El transporte en el itsmo centroamericano.* México, 1953. 244 pp.

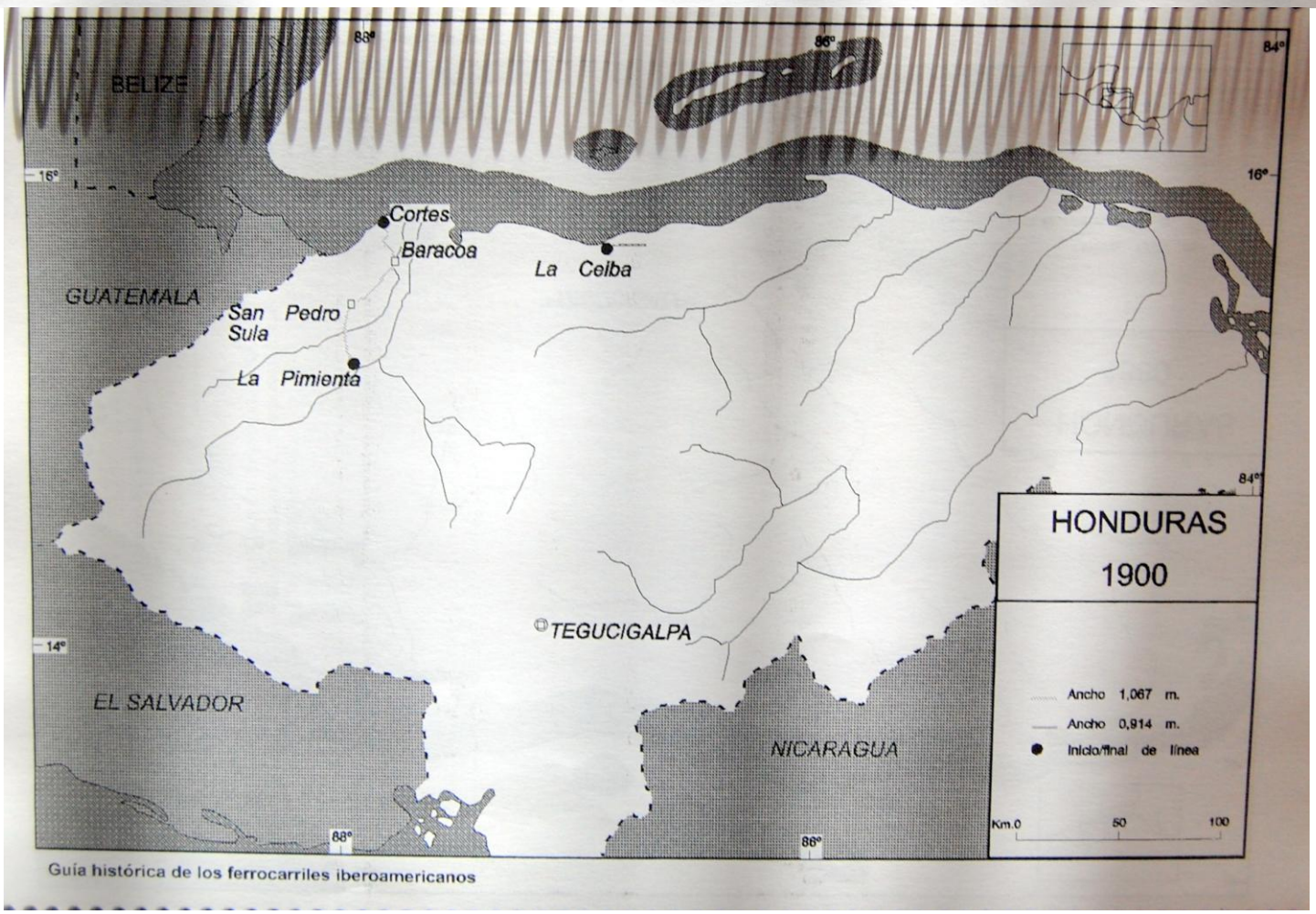
Q: BUNGE, Alejandro E. *Ferrocarriles Argentinos: contribución al patrimonio nacional.* Buenos Aires, 1918. 445 pp.

V: NACIONES UNIDAS (CEPAL). (SIECA). *Compendio Estadistico 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.



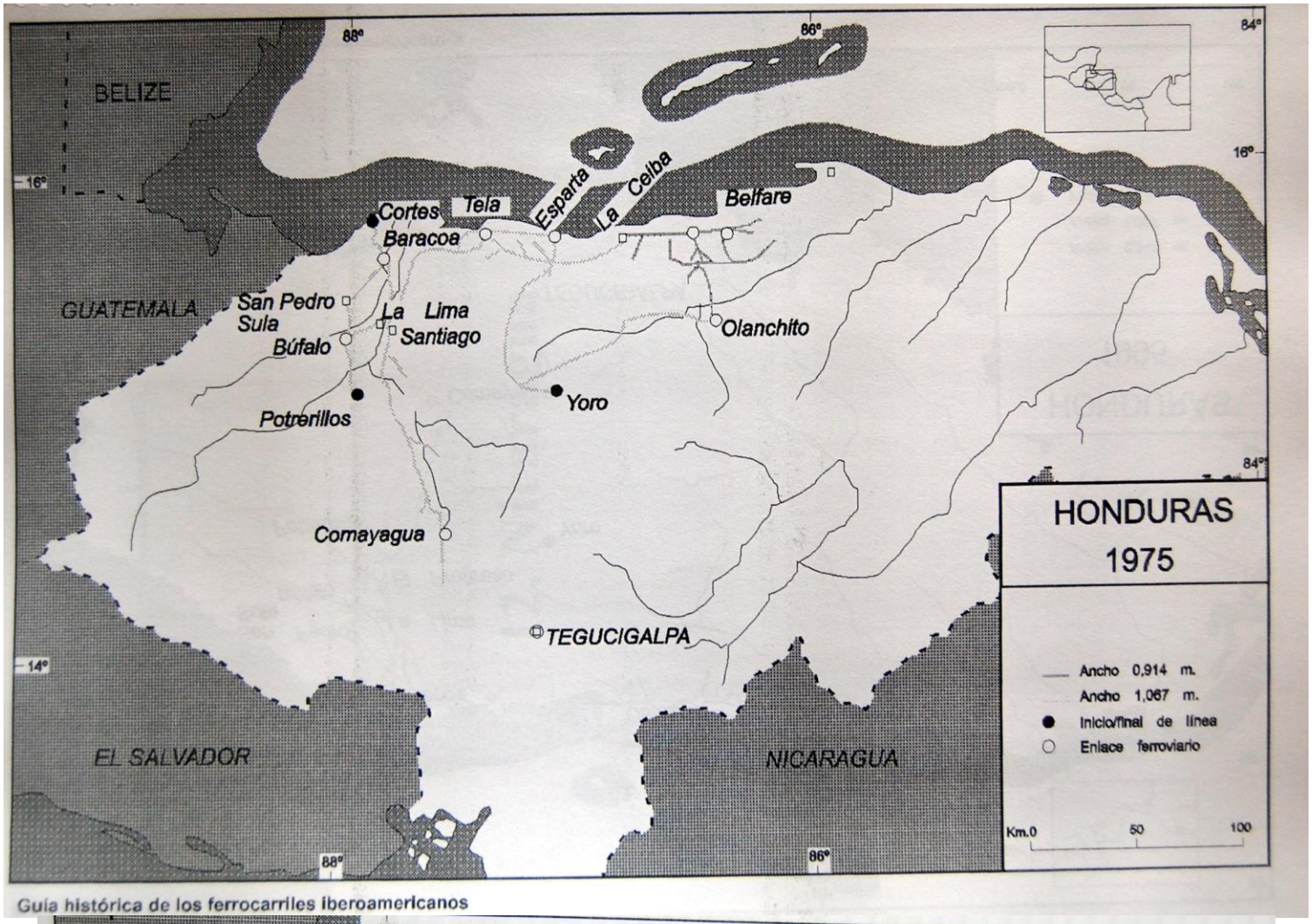

Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos



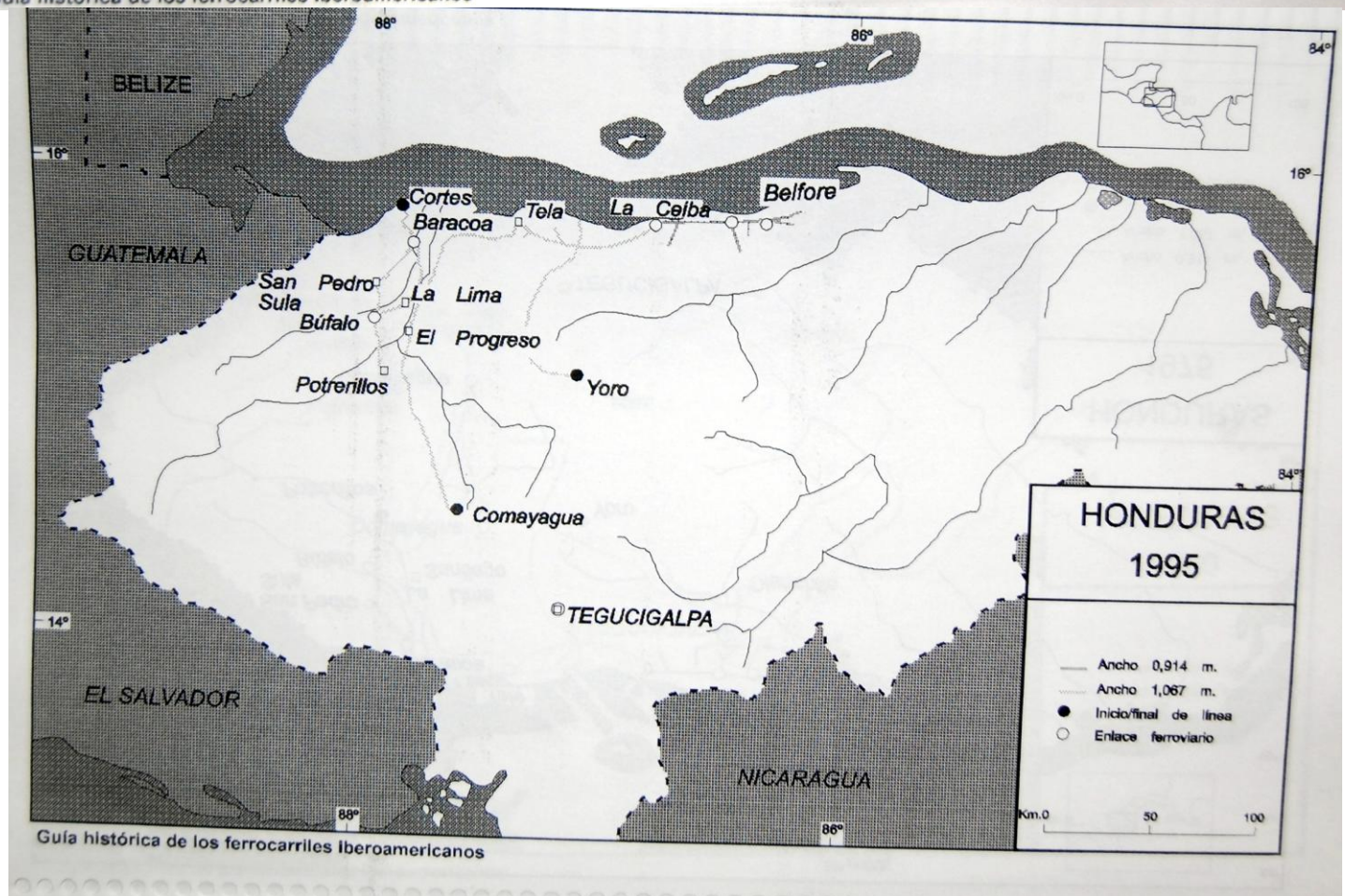

Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos

Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos

Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos




Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos




Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos