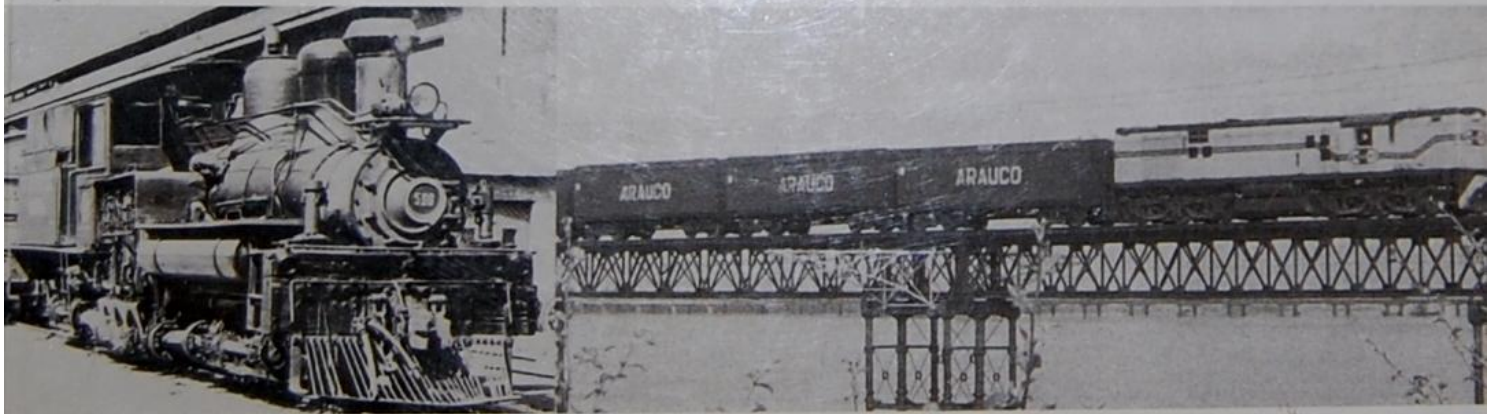


HISTORIA DE LOS FERROCARRILES DE IBEROAMÉRICA (1837-1995)

Jesús Sanz Fernández (Coordinador) - Carmen Aycart Luengo - Víctor Peralta Ruiz
Francisco Polo Muriel - Ángel Rodríguez Carrasco - Antonio Santamaría García



150
AÑOS DE
FERROCARRIL EN ESPAÑA



UNION FENOSA



FUNDACION
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

HISTORIA DE LOS FERROCARRILES DE IBEROAMÉRICA (1837-1995)

Coordinador
Jesús Sanz Fernández

Autores
Carmen Aycart Luengo - Víctor Peralta Ruiz - Francisco Polo Muriel
Ángel Rodríguez Carrasco - Antonio Santamaría García - Jesús Sanz Fernández

150
AÑOS DE
FERROCARRIL EN ESPAÑA


UNION FENOSA


FERROCARRILES
ESPAÑOLES


Ministerio de Fomento


CEDEX
Centro de Estudios y Experimentación
de Obras Públicas


CEHOPU
Centro de Estudios Históricos
de Obras Públicas y Urbanismo

Introducción

El ferrocarril es hijo de una auténtica revolución en las técnicas de la época. Precisó, para su puesta a punto, de trabajos titánicos y de fuertes inversiones económicas. Puso en marcha o aceleró importantes procesos de integración territorial y de los mercados; y, como empresa mercantil, generó grandes beneficios o fuertes pérdidas a sus propietarios y gestores. Puede afirmarse que revolucionó el mundo durante el siglo pasado y buena parte del actual y difícilmente podría entenderse la historia de Argentina, de Brasil, de Chile, de Colombia ... de todo el continente iberoamericano sin considerar al viejo tren.

Y esto que puede parecer quizás grandilocuente, pero que es obvio, llega a echarse en falta, a veces, en numerosos escritos y monografías eruditas en las que el ferrocarril llega a convertirse en el pretexto que hizo importante a un financiero o a un político; en disculpa para navegar por las intrincadas aguas del derecho mercantil; o en la obsesiva ocupación de coleccionistas y aficionados a locomotoras y otros artefactos singulares e irrepetibles.

Son casos típicos en los que se hace realidad aquel viejo dicho de que «el árbol impide ver el bosque». Y que, aunque merecedores de todo el respeto, y buenos para alimentar la curiosidad y llenar los ratos de ocio de ferroviarios, ingenieros y aficionados al ferrocarril, suelen aportar poca información relevante para la comprensión de la historia de este modo de transporte y, por consiguiente, para hacer diagnósticos certeros y para detectar causas que nos permitan sugerir remedios o soluciones para su modernización y continuidad competitiva y eficiente.

No existen, por tanto, obras recientes que nos proporcionen una visión de conjunto de este magno complejo y de su evolución a lo largo de más de siglo y medio. Hay, sí, monografías más o menos completas sobre cada uno de los países componentes, pero la información disponible en la actualidad es dispersa, heterogénea y muchas veces difícil de obtener y procesar. Por ello pensamos que el principal mérito de este trabajo radica en que colma una laguna—en este caso casi un mar— y proporciona información homogénea, sistematizada y comparable sobre la constelación ferroviaria iberoamericana.

La obra que ahora presentamos está dedicada al vasto territorio ocupado por el subcontinente iberoamericano. A lo largo y a lo ancho de sus 20 millones de kilómetros cuadrados, se distribuyen 20 repúblicas de muy desigual tamaño (El Salvador, por ejemplo, con sus 21.000 km² es 387 veces menor que Brasil y 127 que Argentina), que accedieron a la civilización industrial de la mano del ferrocarril.

Estudiar un ferrocarril o el conjunto de empresas públicas o privadas que funcionan en el ámbito de un determinado país, implica, en primer término, reconstruir sus parámetros básicos; es decir, aquéllos que nos permiten conocer su envergadura, tomar el pulso del ritmo de su construcción; conocer su equipamiento de material, medir el transporte realmente producido y evaluar los beneficios—o pérdidas— que generaron a sus propietarios y a la economía nacional. Y, para ello, se precisan datos numéricos seriados y comparables entre sí.

Quizás piense el lector que de lo dicho se desprende una concepción demasiado economicista y positivista del ferrocarril, al que se arrebatan dimensiones sociales, culturales, políticas e, incluso, estéticas. Pero nuestra respuesta a esta objeción es sencilla y comprensible: hay bibliotecas enteras que tratan, a veces exhaustivamente, sobre esas cuestiones; y, sin embargo, suele ser desesperante encontrar información cifrada, numérica, sobre aspectos básicos y centrales de los caminos de hierro iberoamericanos ... Y eso no significa sino que han sido asuntos muy poco estudiados por los especialistas, salvo excepciones a veces admirables como las de Halsey, Long o Bloom, por ceñirnos sólo a los «clásicos».

Hemos tratado, pues, en la medida de nuestras fuerzas, de contribuir a rellenar un vacío y de recopilar e intentar completar lo que otros iniciaron antes que nosotros. Y a fé que no ha sido empresa fácil. A la magnitud y dispersión del objeto de estudio—449 empresas ferroviarias de 20 países iberoamericanos— se suma la carencia de publicaciones accesibles,

sobre todo para el siglo XIX. Durante aquel tiempo, predominaban, con mucho, los ferrocarriles privados; y los datos puntualmente recogidos por las empresas pertenecían a sus archivos privados. Ciertamente es que estaban obligados, en la mayor parte de los casos, a comunicárselos a los órganos de tutela o control de los poderes públicos; pero, salvo excepciones, o bien éstos no los recogían en sus estadísticas generales, o no lo hacían con la regularidad y homogeneidad que serían deseables. Lo cierto es que, hoy por hoy, resulta difícil hacerse con información de aquellos años y sería preciso, para lograrlo con exhaustividad, bucear por los archivos nacionales de muchos de estos países y por otros de los que procedía el capital de las empresas, como Gran Bretaña, Francia o los Estados Unidos; y esta tarea sobrepasa, con mucho, nuestras pretensiones y nuestras fuerzas.

Creemos que este libro y la *Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos*, que lo complementa en formato CD-ROM, con todos sus defectos y limitaciones, consigue no sólo el objetivo mencionado anteriormente, sino también avanzar un grado en el conocimiento de la historia ferroviaria de Iberoamérica.

Como todo libro de conjunto sobre varias realidades nacionales, algo muy común en la historiografía sobre Iberoamérica y, en especial, cuando se abordan los problemas en términos regionales o subregionales, los autores nos hemos preguntado por la validez de lo que estábamos haciendo. Esta preocupación, probablemente no dejará nunca de replantearse y jamás será resuelta de manera teórica, y pensamos que finalmente será el nivel de satisfacción con los resultados y la coherencia de las cuestiones planteadas las que dicten sentencia sobre el asunto.

El primer capítulo del libro, escrito por Jesús Sanz Fernández, coordinador de la obra, se extiende ampliamente en consideraciones sobre las limitaciones y alcance del mismo (también sobre sus virtudes), explica las razones por las que se trata de un trabajo, sobre todo, cuantitativo, y el porqué de los criterios (básicamente regionales) con los que se ha estructurado.

Como ya se ha dicho, la obra parte de un esfuerzo mayor compuesto por ella misma y por la *Guía Histórica de los Ferrocarriles Iberoamericanos*, que se presenta en formato CD-ROM como un instrumento de consulta integrado por una *cronología*, *series estadísticas* sobre los aspectos más relevantes sobre los que se ha podido conseguir información (que se presenta tanto en series numéricas como en gráficos), *ficheros de empresas*, *esquemas evolutivos* y una *cartografía* sobre los ferrocarriles de cada uno de los veinte países que comprenden lo que aquí llamamos Iberoamérica (las veinte Repúblicas resultantes de los antiguos imperios español y portugués en América). La unidad de contenido en la *Guía* es el país y en este libro, la región como ya hemos señalado. Algunas de esas regiones, por la magnitud de ciertos Estados, sin embargo, son uninacionales. Así sucede en el caso mexicano y brasileño, cuyo estudio está a cargo del propio Sanz Fernández y de Ángel Rodríguez Carrasco respectivamente. Rodríguez Carrasco, además, firma el trabajo dedicado a la Cuenca del Plata, que agrupa Argentina, Uruguay y Paraguay. Antonio Santamaría García hace lo propio con los dedicados al análisis de los ferrocarriles en Panamá y Centroamérica (Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica) y las que hemos denominado Antillas españolas (Cuba, Puerto Rico y la República Dominicana). Francisco Polo Muriel aborda el caso de la Gran Colombia (Venezuela, Colombia y Ecuador) y Carmen Aycart Luengo el de los Andes (Perú, Bolivia y Chile). Entre la introducción y los artículos regionales se intercala un examen del transporte preferroviario que corre a cargo de Víctor Peralta Ruíz, y el libro se cierra con unas conclusiones redactadas y suscritas por todos los autores.

La conclusión del libro, a primera vista, puede parecer reiterativa respecto a la introducción, apariencia lógica dado que ambas abordan el problema de la historia de los ferrocarriles latinoamericanos en términos generales y, en este sentido, sus contenidos son similares; sin embargo, en términos menos aparentes esto no es así. Cada una ocupa un espacio diferente y responde a un objetivo distinto. La introducción define, como hemos dicho, los criterios con que se ha estructurado el libro y analiza de manera global algunos aspectos destacados de dicha historia desde varios ángulos, como la extensión de la infraestructura, la

dinámica empresarial o la participación del capital extranjero y del estado en la construcción y explotación ferroviarias. Además, está escrita por una única pluma, no obstante la participación de todas las demás en la discusión del borrador inicial, procedimiento que se ha seguido con todos los artículos. Las conclusiones, empero, son resultado de la síntesis y deducción de los aspectos más relevantes, concordantes y discordantes, de las opiniones de los seis autores que colaboran en la obra, tratando de extraer de ellas un discurso común, aunque no por ello monolítico, e insistiendo también en el mencionado lugar que el mismo probablemente ocupará en el debate historiográfico latinoamericano, en el cual decidimos no adentrarnos más en estas páginas.

Finalmente, frente a la introducción, las conclusiones parten del período preferroviario y para compensar algo el criterio regional de estudio, se insiste en ellas en las particularidades nacionales. Para agilizar la lectura, las conclusiones están desprovistas de aparato crítico, en la introducción se ha minimizado éste al mínimo posible y, en general, con el mismo criterio se han elaborado los artículos, aunque en ellos la elección final acerca de la magnitud que debía ocupar éste, lo mismo que la cantidad de bibliografía citada, la ha tomado cada autor. Esperamos que el perjuicio que a veces esta opción pueda suponer para el rigor científico de la obra se vea compensado con la claridad que se trata de conseguir. Con igual objetivo y también constreñidos por las limitaciones de espacio en algunas ocasiones, los artículos han tenido que seleccionar los aspectos que iban a estudiar y, por supuesto, optar en cada caso por unos temas y no por otros, y aunque en general nos planteamos ciertos asuntos comunes que ninguno hemos dejado de abordar, en otros casos cada autor ha optado libremente, escogiendo o enfocando los problemas y decidiendo cuáles privilegiar (en determinadas circunstancias, también, contando con la existencia de otros análisis sobre cuestiones específicas a los que referir al lector, privilegio que han dispuesto, sobre todo, los que han examinado los países con sistemas ferroviarios más grandes que, por lo general, son los más estudiados). Por supuesto, no hace falta decir que las tesis sostenidas en los distintas contribuciones del libro y las opiniones vertidas son, para bien y para mal, responsabilidad del que las firma.

A los autores, además, nada nos gustaría más que despertar una sana crítica, siempre que sea de rigor y, sobre todo, si como consecuencia conlleva el interés por profundizar, bien sea en la lectura de otros estudios sobre el tema o sobre aspectos vinculados con el mismo, bien en la investigación de la infinidad de cuestiones sobre las que todavía apenas sabemos nada. Si nuestras modestas contribuciones se viesan superadas rápidamente por una avalancha de nuevos estudios (y, por qué no, incluso corroboradas, al menos en parte), el objetivo principal de esta obra se habría cumplido satisfactoriamente.

Aparte de sus artículos, los respectivos autores han confeccionado (o al menos revisado, como se explica más adelante) parte del material de la *Guía*, concretamente las cronologías, los ficheros de empresas, los esquemas evolutivos de la red, la cartografía y los cuadros sobre la evolución kilométrica por empresas y agregada de cada uno de los países integrados en las regiones a las que se refieren sus estudios, exceptuando el caso mexicano, donde Sanz Fernández contó con la colaboración de Sergio Ortiz Hernán y de Juan Manuel Gómez Vázquez; el chileno que ha sido elaborado íntegramente por Polo Muriel y el argentino, donde se ha contado con la supervisión de la Fundación Museo Ferroviario de Buenos Aires, con Mario Justo López a la cabeza de este grupo de colaboradores del otro lado del Atlántico.

El resto de las estadísticas fueron elaboradas por un grupo de personas que ha trabajado en diferentes etapas para el proyecto de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, «*Los Ferrocarriles Iberoamericanos, Ayer, Hoy y Mañana*», que es el origen del trabajo que ahora se edita y a las que agradecemos su enorme esfuerzo. El equipo dedicado a la recopilación estadística ha estado integrado por Miguel Muñoz Rubio, Angel Crocco Villarroel, Bruno Sanz Marino y los mencionados Aycart Luengo y Polo Muriel, coordinados por Sanz Fernández.

Del mismo modo queremos agradecer al equipo de trabajo, que en diferentes fases, se encargó de la edición informática de la cartografía y de los esquemas evolutivos, y que ha

estado integrado por Miguel Monter, Luis Rivas y Agustín Martín, quien ha reelaborado para la presente edición todo el trabajo que se realizara años atrás.

Todo este cúmulo de materiales que compone la *Guía Histórica de los Ferrocarriles Iberoamericanos, 1837-1995* ha sido programado informáticamente para su presentación en formato CD-ROM por Bruno Sanz Marino.

En el proyecto desarrollado entre los años 1990 y 1992, impulsado por Jesús Sanz Fernández y coordinado por Carmen Aycart Luengo, se trabajó inicialmente en la elaboración de una base de datos sobre el ferrocarril en Iberoamérica y en la realización de informes de carácter nacional que se conservan en versión manuscrita, aunque algunos han aparecido como capítulos en otras compilaciones o artículos en revistas. No todos los autores que participaron en la elaboración de las mismas están presentes en esta obra y es por eso por lo que deseamos agradecer a los que en su momento escribieron las citadas síntesis nacionales su trabajo (que también consistió en ofrecer una primera versión de los materiales contenidos en la *Guía* para el país estudiado), el cual nos ha sido de una ayuda inestimable. Esas síntesis fueron realizadas por Juan Carlos Sola Corbacho (México y Guatemala), Antonio Sanz Trillo (El Salvador), Marcela Alejandra García Sebastiani (Honduras y Costa Rica), Antonio Santamaría García (Nicaragua, Cuba, Puerto Rico, República Dominicana y Venezuela), Mercedes García Fernández (Panamá y Paraguay), Beatriz Vitar Mukdsi (Colombia y Perú), Francisco Polo Muriel (Ecuador y Chile), Carmen Aycart Luengo (Bolivia), Ángel Rodríguez Carrasco (Argentina, Uruguay y Brasil). Además, una primera versión de los referidos correspondientes a Brasil fue obra de José Ramón Campos Alvarez.

También queremos recordar a todas aquellas personas que en este largo período de tiempo han estado vinculados de alguna manera al Proyecto y, sobre todo, el equipo técnico y auxiliar de la Dirección de Estudios y Programas de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, encabezados por su Director, Joaquín Jiménez Otero y por su Subdirector Juan Manuel Jiménez Aguilar, quienes gracias a sus frecuentes contactos con las administraciones ferroviarias latinoamericanas han contribuido a aportarnos la visión más contemporánea sobre el presente y el futuro del ferrocarril en dicho continente.

Los agradecimientos podrían hacerse infinitos si tuviéramos que recordar a todas aquellas (personas e instituciones, como empresas ferroviarias iberoamericanas, bibliotecas y centros documentación) que en alguna medida echaron una mano acá o allá en la fase inicial del proyecto o en esta última, que ha terminado con la publicación del libro, esperamos que siendo imposible más detalle nos perdonen un reconocimiento tan general. No obstante, el CD-ROM incluye una larga lista de agradecimientos. Pero no podemos acabar estas líneas sin dejar de citar al equipo de trabajo de la Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles por demostrarnos su enorme valía profesional y su paciente dedicación hacia esta obra durante todos estos años.

Finalmente, todos los autores del trabajo debemos gratitud a los patrocinadores de la obra: el Centro de Estudios Históricos de las Obras Públicas y Urbanismo (CEHOPU), y en especial a su Director-Gerente, Antonio de las Casas Gómez; Unión Fenosa en la figura de su Presidente, José María Amusátegui de la Cierva; a RENFE y su Presidente, Miguel Corsin-si Freese y al Director-Gerente de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Carlos Zapatero Ponte. Todos ellos han influido notablemente para que esta obra cobrara vida y haya sido finalmente editada.

Los autores
Madrid, septiembre de 1998