

HISTORIA MÍNIMA DE LA
EXPANSIÓN FERROVIARIA
EN AMÉRICA LATINA

Sandra Kuntz Ficker
coordinadora



EL COLEGIO DE MÉXICO

ÍNDICE

La experiencia ferroviaria
en América Latina: una introducción
Sandra Kuntz Ficker, 9

1

México

Sandra Kuntz Ficker, 63

2

Antillas

Oscar Zanetti Lecuona, 102

3

Colombia

Juan Santiago Correa R., 137

4

Perú

Luis Felipe Zegarra, 168

5

Brasil

Maria Lúcia Lamounier, 204

7

6

Uruguay

Gastón Díaz, 244

7

Argentina

Andrés M. Regalsky y Elena Salerno, 280

8

Chile

Guillermo Guajardo Soto, 317

Apéndice:

Un siglo de indicadores
de los ferrocarriles latinoamericanos, 1870-1970, 345

Los autores, 361

LA EXPERIENCIA FERROVIARIA EN AMÉRICA LATINA: UNA INTRODUCCIÓN

SANDRA KUNTZ FICKER

Desde la invención de la rueda hace más de 5 000 años, en el transporte terrestre se hicieron pocas innovaciones a lo largo de la historia. Durante siglos, el único medio disponible para el traslado de bienes y personas por tierra fue el de carros tirados por animales —si no consideramos la posibilidad de montar directamente sobre animales, por supuesto—. De ahí que se pueda decir sin temor a exagerar que el tren jalado por una locomotora de vapor, utilizado por primera vez en 1825, fue la más importante innovación en la historia del transporte terrestre hasta la aplicación del motor de combustión interna al automóvil a finales del siglo XIX. Todavía pasaron varias décadas antes de que los vehículos automotores empezaran a competir con los ferrocarriles, puesto que para ello era necesario que se tendieran caminos pavimentados en los cuales pudieran transitar. Mientras esto ocurrió, los ferrocarriles fueron el principal vehículo terrestre moderno para el movimiento de bienes y personas. Al reducir drásticamente los costos del transporte, intensificaron el flujo de mercancías entre comarcas distantes y aumentaron la movilidad de la población; acortaron distancias e integraron mercados y territorios. Todo ello ha hecho que el periodo centenario que arranca en el tercer decenio del siglo XIX sea considerado por muchos como la *era del ferrocarril*.

Desde sus orígenes en Inglaterra, el transporte ferroviario se expandió rápidamente por Europa y Estados Unidos, donde en

1840 existían ya 3 000 km de vía construida, mismos que se habían multiplicado por 10 para 1860. En ese país el sistema de canales proporcionaba un medio alternativo muy económico para muchas rutas del interior, pero las vías férreas tenían las ventajas de que se podían tender en cualquier lugar y estar disponibles en forma ininterrumpida a lo largo del año. De acuerdo con Rodrigue, Comtois y Slack, el costo del transporte se redujo en 95% entre 1815 y 1860 gracias a la existencia del ferrocarril. En Estados Unidos, la madurez del sistema se alcanzó probablemente entre 1869 y 1883, lapso en que se concluyeron las cuatro rutas transcontinentales (entre el Atlántico y el Pacífico) que habrían de atravesar su extenso territorio.

En América Latina, esta innovación en el transporte tocó por primera vez en Cuba, con el tendido de una vía férrea de 28 km desde La Habana hasta Bejucal. La línea se terminó en 1837, cuando la isla era aún colonia española, 12 años antes de que el ferrocarril apareciera en España. Aunque en 1836 se otorgó una concesión para construir ferrocarriles en México, el proyecto quedó trunco durante varios decenios. Si se excluyen las colonias británicas (en Jamaica y la Guyana Británica se colocaron las primeras líneas en el decenio de 1840), habrían de transcurrir casi quince años antes de que el resto de Latinoamérica conociera el transporte ferroviario. Ello ocurrió en 1851, cuando comenzó a operar el ferrocarril Lima-Callao en Perú y se concluyó la primera línea férrea en Chile, con 80 km de extensión. En el mismo decenio se inauguró la comunicación ferroviaria en Brasil (1854), Panamá (1855) y Argentina (1857). Para el decenio de 1870 operaban las primeras líneas de México, Colombia y Uruguay. Si se considera el diverso ritmo de avance de un lugar a otro, puede estimarse que en América Latina el sistema ferroviario alcanzó una etapa de madurez hacia principios del siglo xx, aunque el distinto alcance de la expansión ferroviaria en cada país obligue a matizar el significado de esta noción.

Aun cuando el tema de los ferrocarriles ha sido objeto de estudios monográficos en casi todas las naciones latinoamericanas, hasta la fecha se han publicado pocos trabajos que adopten una perspectiva histórica y cuya cobertura geográfica rebase el horizonte nacional, ya no digamos que abarque la región en su conjunto. Es por ello digno de mención el trabajo coordinado por Jesús Sáenz sobre los ferrocarriles en Iberoamérica, publicado en 1998, un esfuerzo loable que incluyó no sólo un conjunto de monografías sino una recopilación de datos estadísticos de gran utilidad. En los últimos lustros sólo podemos añadir a esa obra pionera los artículos de Alfonso Herranz, que con propósitos comparativos han incluido varios países de América Latina en pos de objetivos analíticos muy específicos.

El propósito de este libro es ofrecer un acercamiento al estudio de los ferrocarriles en América Latina delimitado por tres criterios básicos. En primer lugar, en vez de intentar una síntesis que abarque apretadamente todos los países de América Latina, hemos optado por profundizar en el análisis de ocho casos representativos de distintas zonas geográficas, cada uno a cargo de un especialista del país en cuestión. México (escrito por la autora de estas líneas), las Antillas hispanas (Oscar Zannetti) y Colombia (Juan Santiago Correa) en el centro-norte del continente; Brasil (Maria Lúcia Lamounier) y Perú (Luis Felipe Zegarra) en el área central de Sudamérica, y Uruguay (Gastón Díaz), Argentina (Andrés Regalsky y Elena Salerno) y Chile (Guillermo Guajardo) en el extremo sur. El principal sacrificio de esta selección son los países centroamericanos, así como los casos de Bolivia, Venezuela, Ecuador y Paraguay en Sudamérica. No obstante, la selección abarca 95% de lo que fue la red ferroviaria de América Latina y el Caribe en 1912, y un porcentaje aún mayor en el que podría considerarse el momento culminante de la expansión a fines del decenio de 1920. Los casos elegidos ilustran también experiencias diversas en términos del rit-