

X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión V. La historiografía y las privatizaciones de los ferrocarriles de Iberoamérica: un balance de autoras/es, temas y acervos.

Sessão V. A historiografia e a privatização dos caminhos-de-ferro na Ibero-América: uma revisão de autores, temas e coleções.

Session V. Historiography and the privatisation of the Ibero-American railways: a review of authors, themes and collections.

La evolución ferroviaria en América Latina durante los últimos treinta años (1995-2025) a través de sus indicadores de explotación.

A evolução ferroviária na América Latina nos últimos trinta anos (1995-2025) através dos seus indicadores de exploração.

The development of the railway sector in Latin America over the last thirty years (1995–2025), as reflected in its operational indicators.

FRANCISCO POLO MURIEL

Museo del Ferrocarril de Madrid-Fundación de los Ferrocarriles Españoles

fpolomuriel@ffe.es

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Resumen: Esta comunicación presenta un balance sobre la situación ferroviaria en Iberoamérica, reflejando la evolución registrada durante los últimos treinta años, a través de los datos estadísticos publicados por las respectivas administraciones ferroviarias nacionales. Este texto complementa a la actualización realizada en el banco de estadísticas históricas ferroviarias –FerroAmlat–, generado desde la FFE en 1998 y que se encuentra disponible, en libre acceso, desde <https://docutren.com/EstadisticasHistoricas/ferroamlat/>

Palabras clave: Ferrocarril; Iberoamérica, Liberalización; Privatizaciones; Política ferroviaria.

Resumo: Esta comunicação apresenta um balanço da situação ferroviária na Ibero-América, refletindo a evolução registada nos últimos trinta anos, com base nos dados estatísticos publicados pelas respetivas administrações ferroviárias nacionais. Este texto complementa a atualização realizada na base de dados de estatísticas históricas ferroviárias –FerroAmlat–, criada pela FFE em 1998 e disponível, em acesso livre, em

Palavras-chave: Caminhos de Ferro; Ibero-América; Liberalização; Privatizações; Política ferroviária.

Summary: This paper provides an overview of the state of the railway sector in Latin America, reflecting developments over the last thirty years, based on statistical data published by the

respective national railway authorities. This text complements the update carried out on the historical railway statistics database –FerroAmlat–, created by the FFE in 1998 and available, free of charge, at <https://docutren.com/EstadisticasHistoricas/ferroamlat/>

Keywords: Railway; Latin America; Liberalisation; Privatisation; Railway policy.

INTRODUCCIÓN

Durante el presente año de 2026 se cumplirán veintiocho años de la publicación de las obras: *Historia de los Ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*¹ y *Guía Histórica de los Ferrocarriles Iberoamericanos (1837-1995)*², dirigidas por Jesús Sanz Fernández y editadas conjuntamente por el Centro de Estudios Históricos de la Obra Pública (CEHOPU) y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Con la publicación de ambas obras se cerraba por entonces el proyecto de investigación "Ferrocarriles Iberoamericanos: Ayer, Hoy y Mañana", que había arrancado en 1989 y que pretendía realizar una visión de conjunto sobre este modo de transporte en Iberoamérica, estudiando su evolución durante más de siglo y medio

El estudio culminó en un momento crucial para el devenir del ferrocarril iberoamericano. La acusada crisis económica que asoló a toda Iberoamérica durante la década de 1980 generó un fuerte impacto en los ferrocarriles de la región, los cuales, a su vez, venían perdiendo cuota de mercado en favor del transporte por carretera. Por ello, a mediados de la década de 1990, las recetas económicas neoliberales parecían ser la única tabla de salvación posible para las administraciones ferroviarias iberoamericanas.

A la altura de 1995 el modo ferroviario se mantenía operativo en 17 de los veinte estados iberoamericanos, habiendo llegado a su fin en Puerto Rico (a finales de la década de 1950), República Dominicana (1975) y Nicaragua (1993). En aquel año la participación del capital privado en la operación ferroviaria iba en ascenso. Argentina había concluido ya su proceso de privatización y en otros países como Chile, Colombia y Uruguay se habían constituido empresas operadoras privadas que ya explotaban servicios, la mayor parte de ellos de carga, compartiendo la red ferroviaria con las empresas públicas. Igualmente, se estaban desarrollando otros procesos privatizadores. Uno de ellos concluyó nada

¹ Sanz Fernández (1998a)

² Sanz Fernández (1998b)

más acabar 1995, como sucedió en el caso de Bolivia y otros, como los casos de México y Brasil, se resolverían años más tarde.

El objetivo que se persigue con esta comunicación es llevar a cabo un balance de la situación ferroviaria en los veinte estados iberoamericanos a la altura de 2025 y describir cómo han evolucionado los sistemas ferroviarios en la región durante estos últimos treinta años. Desde luego, se trata de un objetivo bastante ambicioso, pero me siento obligado a hacerlo. Hace más de treinta y cinco años que comencé a dar mis primeros pasos en la investigación y lo hice participando desde la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) en el proyecto de investigación "Ferrocarriles Iberoamericanos: Ayer, Hoy y Mañana", embrión de las dos obras publicadas en 1998 bajo la dirección de Jesús Sanz Fernández, en las cuales tuve la gran suerte de participar dentro de su nómina de autores. Por todo ello, teniendo en cuenta que sigo adscrito a la FFE y que soy el único autor que aún queda en dicha institución de ese grupo de trabajo, no podía dejar pasar la oportunidad que se abría con la organización de esta mesa.

Esta contribución se suma, modestamente, a la ya efectuada, a comienzos de esta década, por Antonio Santamaría García³, otro de los autores que participaron, tanto en el referido proyecto de investigación como en las dos obras que vieron la luz en 1998. Santamaría nos presenta en su trabajo un balance sobre la evolución del sistema ferroviario iberoamericano hasta 2020 y nos realiza también una actualización del estado de la cuestión en las diferentes regiones de Iberoamérica, constatando la notable producción generada desde finales del siglo XX hasta nuestros días.

El análisis que se presenta en esta comunicación toma como referente los indicadores de explotación que se han generado durante estos últimos treinta años en las redes de los diecisiete estados iberoamericanos en donde seguía habiendo operación ferroviaria en el año 1995. Los indicadores de explotación recopilados⁴ dan continuidad a las series estadísticas que, con la denominación FerroAmlat⁵, se elaboraron durante el proyecto de

³ Santamaría García (2022).

⁴ Quiero mostrar mi agradecimiento a mi compañero de la FFE, José Mariano Rodríguez Martínez, Gerente de Tecnologías de la Información y Protección de Datos, por su gran ayuda al trasladar la recopilación de datos estadísticos al banco de datos estadísticos FerroAmlat y a Christopher Mellusi, Universidad de Utrecht, por su gran ayuda en la fase de recopilación de fuentes estadísticas.

⁵ <https://docutren.com/EstadisticasHistoricas/ferroamlat/index.asp>

investigación, ampliando así el período hasta el año 2024, ya que es el último ejercicio del que existen datos publicados, bien por los ministerios de transportes, administraciones públicas ferroviarias y empresas o por parte de los institutos estadísticos nacionales.

Abordaremos el análisis manteniendo los mismos criterios que se establecieron para la obra editada en 1998⁶. Para ello nos centraremos en las empresas ferroviarias de servicio público (viajeros y mercancías) desde una perspectiva regional. La exposición comienza en el área andina, finaliza en México y se completa con unas conclusiones.

1. EL FERROCARRIL EN LA REGIÓN ANDINA

La red ferroviaria andina⁷, conformada por los sistemas de Bolivia, Chile y Perú, ha experimentado importantes transformaciones desde 1995, tanto en el ámbito de la gestión como de la explotación. A continuación, repasamos los cambios más sustanciales.

En el caso de Bolivia, el proceso de privatización llevado a cabo durante el año 1995, dio lugar a la desaparición de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y a la constitución de dos empresas de capital mixto, Ferroviaria Andina y Ferroviaria Oriental, en las que se reservó la mitad del capital accionario a la ciudadanía boliviana mayor de 18 años. Así pues, ambas empresas vienen operando desde 1996 servicios de pasajeros y carga en sus respectivas redes. Los indicadores de explotación recopilados y que se recogen en FerroAmlat⁸, nos muestran una evolución muy positiva del transporte mercancías por ferrocarril, duplicando incluso las toneladas movilizadas a finales de la etapa pública. En cambio, el transporte de pasajeros es el que ha experimentado un acusado descenso, principalmente desde 2008. La pandemia vino a hundir aún más los registros de tráfico de pasajeros hasta niveles nunca conocidos en el transporte ferroviario de Bolivia, presentando un descenso cercano al 98 por ciento respecto a lo registrado al final de la etapa pública, según se muestra en el Cuadro 1 del Anexo.

A la altura de 1995, el principal actor de sistema ferroviario chileno, la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), se encontraba en pleno

⁶ Véase el capítulo introductorio de la obra. Sanz Fernández (1998c).

⁷ Para conocer la evolución ferroviaria en la región hasta 1995, véase Aycart Luengo (1998).

⁸ <https://www.docutren.com/EstadisticasHistoricas/ferroamlat/bolivia01.asp>

proceso de reestructuración. En aquellos años, desde el seno de EFE, se habían constituido ya dos empresas para la explotación del transporte ferroviario de carga, Ferronor en la red norte, a quien EFE ya había traspasado todos sus activos en 1988, y Ferrocarril del Pacífico, S.A. (Fepasa) en la red del sur. Ambas empresas, que comenzaron a operar como empresas mixtas, dejaron de estar dentro de esa órbita pública en 1997, en el caso de Ferronor, y en 2007, en el caso de Fepasa, para convertirse en operadores privados.

Hoy en día no son los únicos operadores privados de carga que circulan por la red ferroviaria chilena. A ellas se ha sumado Transap, quien desde 2001 viene operando también en la red sur. Ajena a las redes que constituyeron en su día el Ferrocarril Longitudinal se encuentra la perteneciente a la empresa ferroviaria del Ferrocarril Antofagasta a Bolivia, compañía de capital privado, constituida en 1888, que continúa prestando servicios de carga tras suspender todos los servicios de pasajeros en 1980. Por último, la Compañía Minera del Pacífico (CMP) transporta igualmente su producción por ramales de su propiedad. En cambio, la Sociedad Química y Minera de Chile dejaría de operar en 2015 el Ferrocarril Tocopilla-Toco, antigua línea ferroviaria salitrera abierta al tráfico en 1890.

El transporte ferroviario de carga, que ha experimentado un crecimiento en torno al 30 por ciento con respecto a 1995 (véase Cuadro 1 del Anexo), presenta, no obstante, una tendencia decreciente en los tres últimos ejercicios⁹. Todo lo contrario, ha sucedido con el transporte de viajeros, el cual ha multiplicado por seis los registros que se alcanzaban en 1995 (véase Cuadro 1 del Anexo). Ese logro corresponde íntegramente a EFE, empresa que ha modernizado su parque móvil y ha especializado su oferta de transporte diversificándola hacia otros segmentos como son los trenes turísticos. Aunque operado por el gobierno provincial de Tacna, la reapertura del Ferrocarril entre Tacna y Arica ha supuesto también la reactivación de este tránsito transfronterizo con Perú.

La red ferroviaria peruana inició un proceso de licitación internacional en el año 1999, que significó el traspaso, en régimen de concesión, a empresas privadas de una buena parte de las líneas que hasta 1995 venían siendo administradas por la Empresa Nacional de los Ferrocarriles del Perú (ENAFER) y la Empresa Minera del Centro de Perú.

⁹ <https://docutren.com/EstadisticasHistoricas/ferroamlat/chile01.asp>

Así pues, el Ferrocarril del Sur y Sur-Oriente fue concedido el 19 de julio de 1999 al consorcio Ferrocarril Trasandino S.A. (Fetrans), por un período de treinta años. La concesión le otorgó la administración y el mantenimiento de una red de 988 kilómetros, que discurre por los principales destinos turísticos y mineros del Sur (Matarani/Mollendo-Arequipa-Juliaca/Puno-Cusco) y Sur-Oriente (Cusco-Macchupicchu-Hidroeléctrica). Este modelo concesional le confiere la posibilidad de suscribir contratos con operadoras ferroviarias para la explotación de la red. En este sentido, es la empresa Perurail S.A., quien viene operando tanto el transporte de carga, a través de su filial Perurail Cargo, como la oferta de trenes turísticos que se desarrolla en esta red y para la que cuenta con el apoyo económico y financiero del grupo inversor Belmond, con sede en Londres.

Por otra parte, el Ferrocarril del Centro fue adjudicado en septiembre de 1999 al Consorcio Ferrocarril Central Andina S.A. por un período de treinta años. Esta empresa ferroviaria opera en la actualidad 489 kilómetros en la Sierra central, extendiéndose desde la estación de Guadalupe en el Callao pasando por Cerro de Pasco, Jauja y La Oroya hasta Huancayo.

El Ferrocarril Huancayo-Huancavelica y el Ferrocarril Tacna-Arica, fueron los únicos en no ser concesionados en el proceso licitador de 1999. El Ferrocarril Tacna-Arica, como hemos comentado en el epígrafe dedicado a Chile, es operado por el gobierno provincial de Tacna, mientras que el Ferrocarril Huancayo-Huancavelica, que hasta el año 2024 venía siendo administrado y operado por el Estado a través de su Ministerio de Transportes, ha sido recientemente licitado y desde diciembre de 2025 ha sido entregado durante treinta años en concesión a la Concesionaria Ferroviaria del Perú S.A., quien, con el apoyo económico del ente Proinversión, adscrito al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), adquiere el compromiso de modernizar integralmente la línea entre Huancayo y Huancavelica para convertirla en un corredor ferroviario de altas prestaciones.

Los datos de explotación registrados desde la implantación de este modelo concesional muestran una mejora positiva en las cifras de transporte ferroviario. El número de viajeros transportados por ferrocarril ha crecido en un 55,84% desde 1995. Igualmente se ha experimentado un

incremento en el transporte de mercancías alcanzando un 126,90% de incremento con respecto al año 1995¹⁰.

2. EL FERROCARRIL EN LA CUENCA DEL PLATA

En la Cuenca del Plata se localizan los sistemas ferroviarios de Argentina, Paraguay y Uruguay¹¹. Fue en esta región del Cono Sur en la que se experimentó, a comienzos de la década de 1990, la primera gran experiencia privatizadora de un gran ente público ferroviario, como era en aquellos momentos Ferrocarriles Argentinos. Transcurridos más de treinta años del desarrollo de ese proceso de privatización, la situación ferroviaria en esta región ha experimentado grandes cambios que analizaremos a continuación.

Durante el mandato del presidente Menem, mediante diversos decretos promulgados en 1992, se pusieron en marcha los procesos que regularían la prestación de los servicios ferroviarios de pasajeros (interurbanos de largo recorrido, regionales y provinciales) y los de carga. Todos estos procesos conllevaron la desaparición de la empresa pública Ferrocarriles Argentinos y el nacimiento de nuevas empresas y operadores ferroviarios, la mayor parte de ellas de capital netamente privado, que se encargarían de llevar a cabo la explotación de dichos servicios.

Este escenario de gestión y explotación comenzaría a verse modificado en el año 2004 cuando, mediante el Decreto N.º 1261/2004, el Estado Nacional decidió derogar el Decreto N.º 1168/1992 y retomar la prestación de los servicios ferroviario interurbanos de pasajeros, manteniendo la posibilidad de que las provincias pudieran seguir administrando aquellos servicios de pasajeros que discurrían por las mismas y tenían un carácter local. Como indican los informes estadísticos de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte¹², este nuevo marco legal permitió la rehabilitación de algunos servicios ferroviarios de larga distancia que habían dejado de funcionar a partir de los decretos de 1992. Así pues, una vez convenida la explotación con la empresa Ferrocarril S.A., comenzarían a operar entre 2004 y 2005 los servicios comprendidos

¹⁰ <https://docutren.com/EstadisticasHistoricas/ferroamlat/peru01.asp>

¹¹ Para conocer la evolución ferroviaria en la región hasta 1995, véase Rodríguez Carrasco (1998a).

¹² <https://www.argentina.gob.ar/transporte/cnrt/estadisticas-ferroviarias> (consultado 07/04/2026).

entre Córdoba y Villa María, Buenos Aires y Córdoba y entre Buenos Aires y Tucumán.

Unos años más tarde, la Ley 26.352 de Reordenamiento de la Actividad Ferroviaria de febrero de 2008, establecería una separación vertical entre la gestión de la infraestructura y la operación de los trenes, siguiendo los modelos que comenzaron a establecerse en Europa desde la década de 1990 (como sucedió en Suecia) y que a la altura de la primera década del siglo XXI ya recogían diferentes directivas de la Unión Europea en materia de transporte ferroviario.

Así pues, con el objetivo de modernizar el sistema y mejorar la seguridad y el servicio al usuario, se crearon dos sociedades vinculadas al Estado: ADIFSE (la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad de Estado, hoy denominada Trenes Argentinos Infraestructura) y SOFSE (Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, hoy denominada Trenes Argentinos Operaciones y Trenes Argentinos Cargas).

En la actualidad, el panorama empresarial argentino está compuesto por ocho empresas ferroviarias que operan en la red ferroviaria argentina. En el ámbito del transporte de carga vienen operando las siguientes: Belgrano Cargas, S.A., de propiedad pública, perteneciente a Trenes Argentinos Cargas; Ferro Expreso Pampeano y Nuevo Central Argentino, ambas empresas de capital privado, Ferrosur Roca, empresa de capital mixto, con una participación del 80% perteneciente a la cementera Loma Negra y un 16% perteneciente al Estado argentino y Tren Patagónico, perteneciente a la Provincia de Río Negro.

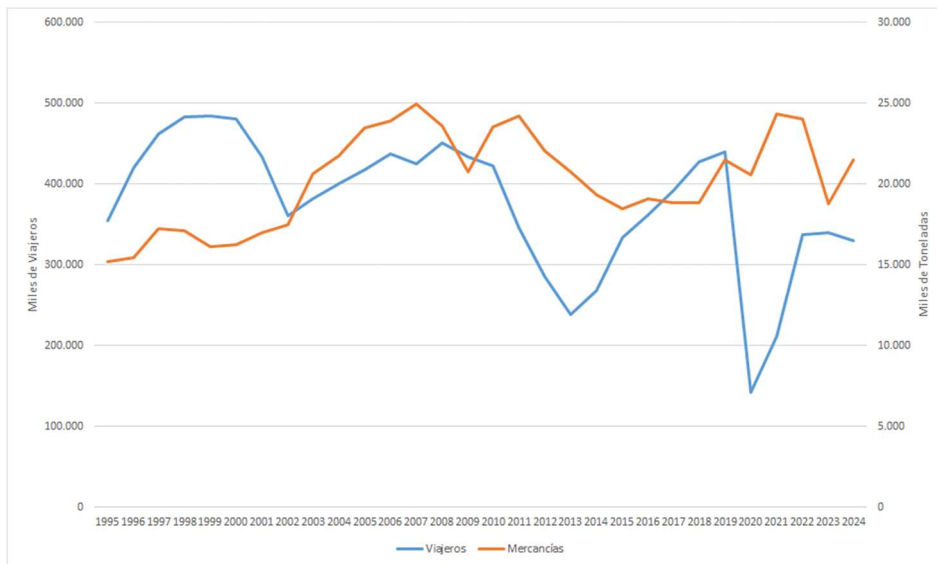
En el ámbito del transporte de pasajeros, también existe presencia de la administración pública en la gestión y operación a través de la Sociedad Operadora Ferroviaria S.E. (SOFSE), también llamada Trenes Argentinos Operaciones, y Tren Patagónico S.A. La participación privada sigue teniendo una importante presencia en este segmento a través la compañía Ferrovías, que explota la línea metropolitana entre Villa Rosa y Retiro; Metrovías S.A., que también tiene su presencia en la línea metropolitana del Urquiza y que pertenece al grupo Benito Roggio Transporte, operador global dedicado a la explotación y al mantenimiento de vías e instalaciones ferroviarias, que además cuenta con presencia otros corredores argentinos y en las redes ferroviarias de Perú y Brasil. Por último, la empresa Casimiro Zbikoski S.A., opera la línea internacional entre Posadas y Encarnación en Paraguay.

A estas compañías y operadoras se suman las provincias de Chubut y Salta que explotan, respectivamente, el Ferrocarril de La Trochita y el Tren

a las Nubes, si bien estos operan dentro del segmento de la oferta de ferrocarriles turísticos.

Una vez transcurridos casi treinta y cinco años desde la privatización llevada a cabo durante la presidencia de Menem, podemos afirmar que, aunque la presencia de capital privado sigue siendo muy relevante, el giro dado en 2004 posibilitó que el Estado argentino recuperara parte su presencia en la gestión y explotación ferroviaria. En cambio, los indicadores de explotación nos muestran cómo el transporte de carga ha sido el más beneficiado durante todo este proceso al incrementarse en un 41,28% las toneladas transportadas, evolución que no ha seguido el de viajeros, habiendo descendido en un 6,81%.

Gráfico 1. Evolución del transporte de viajeros y mercancías en la red ferroviaria de Argentina (1995-2024).



Fuente: Comisión Nacional de Regulación del Transporte-Gerencia de Fiscalización de Gestión Ferroviaria de Argentina. *Estadística de tráfico de pasajeros y carga*. Elaboración propia.

La red uruguaya atraviesa en estos momentos por un período de transformación, encaminado a la rehabilitación y modernización de la misma. Para ello, en 2006 se constituyó la Corporación Ferroviaria del Uruguay, sociedad anónima que, desde el 15 de junio de 2007, pertenece

a la Corporación Nacional para el Desarrollo, ente público del Estado uruguayo. La actividad principal de esta Corporación consiste en la construcción y rehabilitación de red ferroviaria de Uruguay.

Igualmente, desde 2015, la prestación de los servicios de carga comenzó a ser realizada por Servicios Logísticos Ferroviarios (SeLF), empresa de capital mixto a la que la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) ha transferido una parte de su parque móvil.

El abrupto descenso en la cargas y pasajeros movilizados desde 2019 obedece al comienzo de las obras de renovación en el Ferrocarril Central, desde Montevideo hasta Paso de los Toros, iniciadas en julio de dicho año. Esta situación ha provocado que los indicadores de transporte ferroviario, se hayan situado en cifras nunca registradas antes en esta red¹³.

Ferrocarriles de Paraguay, S.A. (FEPASA), se constituyó en 2002 como empresa de capital público sujeta al derecho privado, que absorbió a la empresa estatal Ferrocarril Presidente Carlos Antonio López que, a la altura de esos años, sólo operaba unos pocos kilómetros de vías, entre la estación Encarnación y la Playa Internacional Pacú-Cuá Cargas, a la que llegaba la empresa América Latina Logística (ALL), concesionaria del Ferrocarril General Urquiza Mesopotámico.

El 31 de diciembre de 2014 comenzó a operar el tren transfronterizo entre las ciudades de Posadas (Argentina) y Encarnación (Paraguay), explotado por la empresa argentina Casimiro Zbikoski S.A. El tren viene conectando ambas ciudades fronterizas discurriendo por un tramo de aproximadamente ocho kilómetros, que cruza el río Paraná a través del Puente Internacional San Roque González de Santa Cruz, de 2.550 metros de longitud e inaugurado en 1990. En septiembre de 2022 se reactivó también el transporte ferroviario de cargas entre las ciudades de Posadas (Argentina) y Encarnación (Paraguay). La prácticamente nula actividad de transporte ferroviario que existe en la red paraguaya se refleja en la ausencia de datos estadísticos, siendo una muestra del estado crítico que presenta en la actualidad esta red ferroviaria.

¹³ <https://www.docutren.com/EstadisticasHistoricas/ferroamlat/uruguay01.asp>

3. EL FERROCARRIL EN BRASIL

La red ferroviaria brasileña se ha transformado de manera muy profunda durante estos últimos treinta años¹⁴. Durante el mandato presidencial de Fernando Henrique Cardoso se llevó a cabo una reforma estructural del sector ferroviario, que vino a poner fin al período de gestión y explotación de la empresa estatal Red Ferroviaria Federal S.A. (RFFSA).

Mediante la Ley de Concesiones de 1995, el Estado transfirió la operación y el mantenimiento de las líneas que conformaban RFFSA a empresas privadas, otorgando concesiones para la operación de las diferentes mallas y reservándose la propiedad pública de la infraestructura. Así pues, entre 1996 y 1999 se llegó a concesionar la práctica totalidad de la antigua red federal.

Transcurridos unos años de la culminación del proceso privatizador, ya a finales de la década de 2010, el Estado brasileño relanzó su agenda ferroviaria mediante renovaciones anticipadas de concesiones, condicionadas a nuevas inversiones. Unos años más tarde pondría en marcha un nuevo marco legal, como es la Lei das Ferrovias (Ley nº 14.273/2021), que introdujo el régimen de autorizaciones ferroviarias, permitiendo a empresas privadas construir y explotar nuevas líneas bajo derecho privado. En 2025 existían 43 autorizaciones ferroviarias activas, que suman más de 12.400 km proyectados y compromisos de inversión superiores a R\$ 239.000 millones¹⁵.

Hoy en día, ocho empresas se reparten las 15 concesiones ferroviarias que tiene otorgadas el Estado Federal¹⁶. De las 15 concesiones solo dos de ellas están destinadas al tráfico interurbano de viajeros. A continuación, nos detendremos en cada una de las ocho empresas, buena parte de ellas especializadas no sólo en la operación ferroviaria sino también en la extracción de materias primas y en ofrecer servicios a toda la cadena logística de distribución de productos.

La empresa Rumo Logística, de capital privado, explota 13.593 km que se distribuyen entre cinco mallas ferroviarias dedicadas íntegramente

¹⁴ Para conocer la evolución ferroviaria en la región hasta 1995, véase Rodríguez Carrasco (1998b).

¹⁵ <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/concessoes/ferrovias> (consultado 10/04/2026).

¹⁶ Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) (2024). Disponible en. <https://www.gov.br/antt/ptbr/assuntos/ferrovias/concessoes-ferroviarias> (consultado 10/04/2026).

al transporte de mercancías: la Malla Sur, con 7.223 km, discurre por los Estados de Mato Grosso do Sul, São Paulo, Paraná, Santa Catarina y Rio Grande do Sul; la Malla Norte, con 735 km, discurre por los Estados de Mato Grosso do Sul y Mato Grosso; la Malla Central, con una extensión de 1.544 km, discurre por los Estados de Goiás, São Paulo, Minas Gerais e Tocantins e integra en la misma el tramo central de la Ferrovia Norte Sul, corredor ferroviario inaugurado en 2023, uno de los proyectos más emblemáticos concluidos en estas tres últimas décadas en Brasil; la Malla Paulista, con una extensión de 2.118 km, discurre íntegramente por el Estado de São Paulo y la Malla Oeste, con una extensión de 1.973 km, discurre por los Estados de São Paulo y Mato Grosso do Sul.

MRS Logística, también de capital privado, explota 1.821 km de la Malla Sudeste, la cual discurre por los Estados de Minas Gerais, São Paulo y Rio de Janeiro, en donde se concentra la mayor parte del PIB nacional.

Vale S.A., empresa multinacional privada, explota 1.891 km que se distribuyen entre dos ferrocarriles (Estrada de Ferro Carajás y Estrada de Ferro Vitória a Minas), en donde presta servicios de pasajeros y mercancías. La Estrada de Ferro Carajás, en el norte de Brasil, con 997 km, conecta Parauapebas en el Estado de Pará con la ciudad portuaria de São Luís en el Estado de Maranhão. La Estrada de Ferro Vitória a Minas, en el sudeste de Brasil, con 894 km, conecta la ciudad de Vitória en el Estado de Espírito Santo con Belo Horizonte en el Estado de Minas Gerais.

Valor da Logística Integrada (VLI Multimodal), empresa privada, explota 7.940 km, que se distribuyen entre la Ferrovia Centro-Atlântica S.A. y el tramo Norte de la Ferrovia Norte-Sur. La Ferrovia Centro-Atlântica S.A., con una extensión de 7,220 km, atraviesa siete Estados (Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahía, Sergipe y Goiás) y el Distrito Federal, conectando regiones agrícolas e industriales con puertos clave. El tramo Norte de la Ferrovia Norte-Sur, con 720 km de extensión, discurre entre Açailândia en el Estado de Maranhão y Porto Nacional en el Estado de Tocantins.

Transnordestina Logística S.A., perteneciente a la Companhia Siderúrgica Nacional (empresa privatizada en 1993), explota la Ferrovia Transnordestina. Cuenta con una red concesionada de 4.295 km, de los que solo explota en la actualidad 1.237 km. La red concesionada se extiende por los Estados de Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco y Alagoas. Igualmente, tiene concedidos otros 1.209 km que se encuentran actualmente en construcción y se extienden desde Eliseu

Martins, en Piauí, en dirección al puerto de Pecém, en Ceará, pasando por Salgueiro, en Pernambuco.

La Ferrovia Tereza Cristina, de capital privado, opera desde el año 1997 los 162 km de la malla ferroviaria del Estado de Santa Catarina.

La Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. (EFPO), o Ferroeste, es una sociedad de economía mixta controlada por el estado de Paraná que explota 248 km dedicados al transporte de carga.

La última de las concesiones realizadas, concretamente en 2021 con un plazo de concesión de 35 años, corresponde al tramo 1 de la futura Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL 1), que conectará Caetité a Ilhéus en el Estado de Bahía, con una extensión de 537 km. Este futuro corredor ferroviario se encuentra concedido a la empresa privada Bahia Mineração (Bamin), la cual se encuentra integrada dentro de la multinacional Eurasian Resources Group. Actualmente se encuentra ejecutada la mayor parte de la obra física de este futuro ferrocarril.

Al balance anterior se ha de incorporar el que compone la red de tráfico metropolitano que actualmente operan las empresas Companhia Brasileira de Trens Urbanos, Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, Supervía Trens Urbanos (área metropolitana de Río de Janeiro), Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (Trenurb) y el sistema de transporte ferroviario de pasajeros de Belo Horizonte, privatizado por el Gobierno de Minas Gerais en 2023. La extensión total operada por estas últimas cinco empresas en el año 2024 se situaba en torno a los 760 kilómetros¹⁷.

Al igual que ha sucedido en otras redes ferroviarias de Iberoamérica, la oferta de trenes turísticos ha crecido de manera muy relevante en Brasil, constituyendo hoy en día una línea de negocio muy atractiva para el capital inversor.

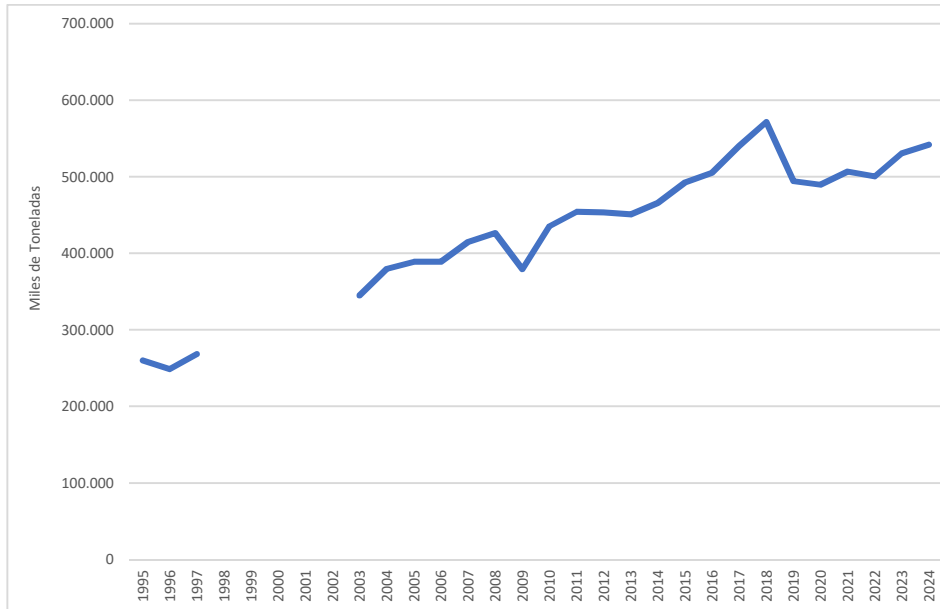
Por último, Los datos de infraestructura operada y de explotación para el período comprendido entre 1996 y 2024 en Brasil (véase Cuadro 1 del Anexo) nos muestran cómo la extensión de su red se ha visto incrementada en un diez por ciento respecto a 1995¹⁸, mientras que los indicadores de transporte presentan un balance más desigual. Si el transporte de carga ha duplicado el que se venía registrando en 1995, el de pasajeros se ha visto reducido hasta en un 60% con respecto a 1995, al concentrarse sólo en las

¹⁷ Agradezco al Dr. Ewerton Henrique de Moraes, Universidade Federal do ABC, São Paulo (Brasil), su ayuda para la obtención de estos datos estadísticos.

¹⁸ <https://www.docutren.com/EstadisticasHistoricas/ferroamlat/brasil00.asp>

áreas metropolitanas y prestar servicios interurbanos de pasajeros en tan solo dos líneas ferroviarias (Carajás y Vitoria-Minas)¹⁹.

Gráfico 2. Evolución del transporte de mercancías en la red ferroviaria de Brasil (1995-2024).



Fuentes: *Anuário Estatístico das Ferrovias do Brasil* (1995), *Anuário Estatístico do Brasil* (1996-1997 y 2003-2005) e *Anuário do Setor Ferroviário* (2006-2024).
Elaboración propia.

4. EL FERROCARRIL EN LA GRAN COLOMBIA

La red ferroviaria que se extiende por la región de la Gran Colombia (Colombia, Venezuela y Ecuador)²⁰ ha sufrido importantes transformaciones durante estos últimos treinta años. A continuación, repasaremos las principales actuaciones llevadas a cabo en cada uno de los Estados y expondremos la situación que presentan en la actualidad cada uno de los sistemas ferroviarios que componen esta región.

¹⁹ <https://www.docutren.com/EstadisticasHistoricas/ferroamlat/brasil01.asp>

²⁰ Para conocer la evolución ferroviaria en la región hasta 1995, véase Polo Muriel (1998).

La profunda crisis que venía padeciendo el sistema ferroviario colombiano durante la década de 1980 derivó en la liquidación en 1991²¹ de la empresa estatal Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC), lo que marcó el final del modelo centralizado estatal. Tras esta liquidación, el Estado creó Ferrovías (Empresa Colombiana de Vías Férreas) para que se hiciera cargo de la infraestructura ferroviaria, por aquellos años parcialmente inactiva y deteriorada.

El Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) de Colombia, al igual que hiciera en 1988 proponiendo la liquidación de la empresa estatal, recomendaría en el año 1995 implantar un modelo de concesiones ferroviarias que priorizara aquellos corredores con mayor viabilidad económica²².

Así pues, el Estado, siguiendo la recomendación del CONPES implantaría un modelo concesional en las redes férreas del Pacífico y del Atlántico. La red del Pacífico fue otorgada en 1998 a la empresa Red del Pacífico S.A., que años más tarde modificaría su denominación por la de Tren de Occidente S.A. Esta concesión entraría en vigor en el año 2000 por un período de veinte años, si bien, a la altura de 2011, la empresa operadora se encontraba embargada al no poder hacer frente a su sobreendeudamiento²³. De hecho, la red del Pacífico no se encuentra actualmente operativa.

Por su parte, la red del Atlántico sería otorgada en 1999 a la empresa Ferrocarriles del Norte de Colombia (FENOCO), de capital privado, la cual mantiene aún dicha concesión.

Al concentrarse este modelo solo en los tramos rentables, no llegó a prosperar. Por ello el Estado decidió liquidar Ferrovías en 2003, distribuyéndose la gestión de la red entre dos organismos: el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), para la infraestructura no concesionada y el Instituto de Nacional de Concesiones (INCO), luego denominado Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), para la red concesionada, siendo este el modelo que actualmente sigue vigente.

²¹ El Consejo Nacional de Política Económica y Social de Colombia elaboró en 1988 unas recomendaciones que sirvieron para tomar tales decisiones estratégicas <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/2403.pdf> (consultado el 24/02/2026).

²² Véase el documento elaborado por el Consejo Nacional de Política Económica y Social <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/2776.pdf> (consultado el 24/02/2026).

²³ <https://www.supersociedades.gov.co> (consultado 10/04/2026).

Nuevamente, ante el escaso éxito que ofrecía este nuevo modelo, en 2018 se puso en marcha el Plan Maestro Ferroviario, como instrumento estratégico para redefinir el marco institucional, impulsar la reactivación del sistema y orientar la inversión en corredores prioritarios²⁴. Ya en 2020 se decidió integrar al ferrocarril dentro de la Política Nacional Logística, establecida durante el mandato del presidente Iván Duque²⁵. Se reconocía así su potencial para reducir costes de exportación y mejorar la competitividad.

Durante el mandato del presidente Gustavo Petro, el ferrocarril ha vuelto a ser prioridad estratégica nacional, lanzando proyectos para la asociación público-privada, potenciando la inversión para la rehabilitación de los corredores existentes, así como impulsando nuevos proyectos urbanos y regionales, como el Regiotram de Occidente, actualmente en construcción.

Hoy en día, de los 3.523 kilómetros de red ferroviaria, el 49,1% están bajo responsabilidad de INVIAS, el 45,7% son administrados por la ANI y el 5,2% corresponde a operadores privados, si bien, en 2023 solo se encontraban operativos 1.236 km en la red Atlántica. En cuanto a los operadores ferroviarios, además de FENOCO, que también tiene el rol de administrador de la red, mantenedor de la misma y gestor del tráfico, se encuentran otras tres empresas Drummond, Prodeco y Transferport, todas ellas de capital privado. En cuanto a la red del Pacífico, actualmente se encuentra en construcción el proyecto Regiotram de Occidente, el cual será operado por la Empresa Férrea Regional S.A.S., entidad pública constituida en 2010 y vinculada al Departamento de Cundinamarca.

Los indicadores de explotación muestran cómo el transporte ferroviario se ha potenciado y crecido durante estas tres últimas décadas, habiéndose multiplicado casi por diez en materia de transporte de pasajeros y en un 122 por ciento en el ámbito de las mercancías²⁶.

La red ferroviaria venezolana, también en estado crítico a comienzos de la década de 1990, intentó ser impulsada a través del Plan Ferroviario Nacional, cuya andadura comenzó en el mismo 1990 y que, durante el mandato de Hugo Chávez, sería relanzado con el proyecto de construcción

²⁴ <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Plan-Maestro-Ferroviano.pdf> (consultado 10/04/2026).

²⁵ <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3982.pdf> (consultado 10/04/2026).

²⁶ <https://www.docutren.com/EstadisticasHistoricas/ferroamlat/colombia01.asp>

de más de 13.000 km de vías, cuyo objetivo pretendía que estas estuviesen operativas en 2030.

De todo el Plan previsto, hasta ahora, solo han llegado a abrirse al tráfico, a finales de 2006, los 42 km del tramo entre Caracas y Cuá, tramo 1 del proyecto del Ferrocarril Ezequiel Zamora. El tramo conecta la capital con los Valles del Tuy en aproximadamente treinta minutos, facilitando el transporte masivo de pasajeros en la región central.

Hoy en día, la red ferroviaria operativa de servicio público se limita a dos líneas: Puerto Cabello-Barquisimeto y Caracas-Cuá. Ambas explotadas y administradas por el Instituto de Ferrocarriles del Estado, entidad responsable de la construcción de la red proyectada dentro del Plan Ferroviario Nacional, el cual se ha enfrentado a importantes paralizaciones y retrasos en la última década²⁷.

La red ferroviaria de tráfico minero sigue siendo administrada y operada por el ente público CVG Ferrominera Orinoco, el cual se encarga también de la ampliación del Ferrocarril de los Pigiguaos, cuyos primeros 52 kilómetros fueron abiertos al tráfico en 1988, perteneciente al ente público CVG Bauxilum.

A pesar de no contar con una serie histórica de datos estadísticos de transporte para este período²⁸, los que se han podido obtener muestran la mejora del tráfico de pasajeros desde la apertura en 2006 del tramo ferroviario entre Caracas y Cuá, habiendo alcanzado registros estratosféricos con respecto a 1995 (véase Cuadro 1 del Anexo).

A comienzos del siglo XXI la red ferroviaria de Ecuador presentaba también un estado crítico. Su infraestructura presentaba un pésimo estado de conservación, estando abiertos al tráfico solo los tramos comprendidos entre Quito y Latacunga y Riobamba-Alausí-Sibambe, en los cuales se realizaban operaciones ferroviarias de carácter turístico.

Con la llegada de Rafael Correa a la presidencia de la República, en 2008 se intentó revertir la situación al incorporar al ferrocarril como parte del Patrimonio Cultural del Estado. Para ello se estableció un plan de

²⁷ En el siguiente enlace se relacionan todas las obras inconclusas, de la que es responsable el Instituto de Ferrocarriles del Estado (IFE) https://transparenciave.org/obrasinconclusas/ente_responsable/instituto-de-ferrocarriles-del-estado-ife/ (consultado 10/04/2026).

²⁸ <https://www.docutren.com/EstadisticasHistoricas/ferroamlat/venezuela01.asp>

rehabilitación que pretendía que el ferrocarril sirviera de eje para la recuperación económica a través del turismo²⁹.

El 6 de abril de 2010, mediante Decreto Ejecutivo n° 313 de la Presidencia de la República, se constituyó la nueva Empresa Ferrocarriles del Ecuador, Empresa Pública (FEEP), en sustitución de la Empresa Nacional de los Ferrocarriles del Estado (ENFE), para que desarrollara las actividades proyectadas en el plan de rehabilitación. A partir de 2011 la actividad de transporte de viajeros comenzó a mejorar respecto al registrado durante la década anterior, pero este crecimiento se vería abruptamente truncado por la pandemia del Covid-19. Así pues, Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública (FEEP), suspendió sus actividades turísticas el 16 de marzo de 2020 y, posteriormente, mediante el decreto ejecutivo 1057 de mayo de 2020 se dispuso la liquidación definitiva de la empresa. Desde 2020 no existe actividad ferroviaria en Ecuador, aunque el Estado, a través de la Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviario presentó en 2022 un proyecto para la rehabilitación integral de la red ferroviaria³⁰.

5. EL FERROCARRIL EN CENTROAMÉRICA

La red ferroviaria centroamericana, que comprendía en su momento los sistemas ferroviarios de Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y El Salvador³¹ y que, a la altura de 1995 ya había perdido presencia en Nicaragua, es, probablemente, la región que más ha acusado la crisis de este modo de transporte durante estos últimos treinta años, al verse consumado el cierre de la red ferroviaria de El Salvador. A continuación, presentamos los aspectos más destacados, acaecidos desde mediados de la década de 1990, en cada uno de los sistemas ferroviarios que componen esta región.

El Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) cesó sus operaciones en junio de 1995 para ser concesionado a un operador u operadores privados. Este objetivo no llegaría a ser finalmente desarrollado y el Estado Costarricense decidió impulsar el sistema ferroviario para mejorar la movilidad del Gran Área Metropolitana de

²⁹ Véase García Zaragoza (2011).

³⁰ https://www.mit.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2022/02/ISFE_MTOP_3.-Informe-tecnico-FEEP-febrero-2022.pdf (consultado 15/04/2026).

³¹ Para conocer la evolución ferroviaria en la región hasta 1995, véase Santamaría García (1998a).

Costa Rica. Así pues, entre enero de 2006 y mayo de 2013 han entrado en servicio 48 km de red ferroviaria que sigue siendo explotada por INCOFER. La entrada en operación de estos nuevos tramos ferroviarios ha elevado ostensiblemente el número de viajeros con respecto al que se registraba en la década de 1990. En cambio, el tráfico de mercancías se ha visto reducido, perdiendo más del ochenta por ciento del transporte que se registraba hace treinta años³².

La red ferroviaria de Guatemala también fue cerrada al tráfico en el año 1995. La licitación para la rehabilitación y operación de la red durante un período de 50 años fue ganada por la Railroad Development Corporation, a través de su subsidiaria Compañía Desarrolladora Ferroviaria, también denominada Ferrovías de Guatemala, con el objetivo de que los servicios ferroviarios se reanudaran en 1999. Finalmente, en el año 2000 entraría en servicio el tramo de 320 km entre la ciudad de Guatemala y Puerto Barrios, operados por Ferrovías de Guatemala, si bien sus operaciones cesaron en el año 2007 sin que hayan vuelto a recuperarse.

En 2013 la Empresa Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA) y Ferrovías de Guatemala, de capital privado, firmaron un Acuerdo de Transacción y Finiquito³³, mediante el cual Ferrovías de Guatemala pasó a ser la única y legítima usufructuaria de todos los bienes de utilidad ferroviaria propiedad de la Empresa Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA). Hoy en día Ferrovías se encarga de la operación ferroviaria y el mantenimiento de la red, si bien los activos (vías y equipos) siguen perteneciendo a FEGUA.

Sin actividad ferroviaria en estos momentos, desde 2020 se viene trabajando en el estudio para la recuperación del tren de carga en Guatemala, el cual cuenta con el apoyo de expertos de Corea del Sur y del El Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE)³⁴.

La red ferroviaria hondureña se encuentra sin operación desde la década de 1990, cuando se decretó un cierre técnico y el cese de operaciones desde el año 2006 por parte de la empresa del Ferrocarril Nacional de Honduras. Actualmente el gobierno de Honduras avanza en la planificación de un nuevo ferrocarril interoceánico que conectaría el

³² <https://docutren.com/EstadisticasHistoricas/ferroamlat/costarica01.asp>

³³ https://ferrovias.com.gt/files/Acuerdo_Transaccion_y_Finiquito_Legalizado.pdf

³⁴ <https://www.soy502.com/articulo/haran-estudio-analizar-uso-tren-carga-guatemala-24039> (consultado 15/04/2026).

Puerto de San Lorenzo en el Pacífico (Amapala) con Puerto Cortés en el Atlántico, como parte de un corredor logístico³⁵.

Aunque Nicaragua clausuró su red ferroviaria en 1993, existen proyectos activos impulsados por el Gobierno de Nicaragua en alianza con la República Popular China para la recuperación y construcción de una red ferroviaria, principalmente enfocados en la región del Pacífico y con proyecciones interoceánicas, como el proyecto que busca reactivar el Ferrocarril Managua-Masaya-Granada³⁶ y el Plan Maestro Ferroviario Interoceánico³⁷, que contempla el diseño y estudio para una línea ferroviaria que conecte el Puerto de Corinto (Pacífico) con un nuevo puerto a construir en Bluefields (Caribe).

La red ferroviaria panameña se reactivaría a partir de la publicación, el 17 de febrero de 1998, de la Ley n° 15 por la que se aprobó el contrato entre el Estado y la Panama Canal Railway Company, mediante el cual se le concedió a esta el derecho exclusivo para desarrollar, construir, operar, administrar, renovar, reconstruir, modificar y dirigir el Ferrocarril de Panamá y sus terminales intermodales, infraestructuras, equipos e instalaciones por un período de 25 años, con la opción de extenderlo por un período adicional de 25 años. Tras la publicación de la Ley, el Ferrocarril de Panamá suspendió sus operaciones en el mes de febrero de 2000 para iniciar así las obras convenidas de renovación y reconstrucción de la línea ferroviaria. Una vez concluidas, la Panamá Railway Company comenzó a prestar servicio de viajeros en el mes de julio de 2001, mientras que las operaciones de carga comenzaron en el mes de diciembre del mismo año. Esta reactivación ha mejorado las cifras de carga que se movilizaban hace treinta años³⁸.

Ferrocarriles Nacionales de El Salvador suspendió sus operaciones en 2002 por problemas financieros y daños en la infraestructura ferroviaria, indemnizándose a la totalidad de los trabajadores. El colapso del puente Eureka en 2004, que conecta San Salvador con Soyapango, obligó al Gobierno de Antonio Saca a reactivar el tren para el traslado de la población mientras se desarrollaban los trabajos de reparación. En el año

³⁵ <https://www.infobae.com/honduras/2026/03/06/gobierno-de-honduras-firma-acuerdo-para-impulsar-corredor-logistico-entre-el-caribe-y-el-pacifico/> (consultado 15/04/2026).

³⁶ <https://nicaraguainvestiga.com/nacion/144173-ferrocarril-managua-masaya-granada-dependera-de-viabilidad-economica-afirma-empresa-china/> (consultado 15/04/2026).

³⁷ <https://nicaraguainvestiga.com/economia/134013-ortega-promete-un-ferrocarril-y-un-nuevo-aeropuerto-en-alianza-con-china/> (consultado 15/04/2026).

³⁸ <https://docutren.com/EstadisticasHistoricas/ferroamlat/panama01.asp>

2007 se reactivó un pequeño tramo ferroviario, comprendido entre San Salvador y Apopa, siendo cerrado en 2012. Con el cierre de operaciones se inició el proceso de venta del material rodante (locomotoras y vagones) como chatarra, así como el abandono de las estaciones.

En noviembre de 2013 fue aprobada en la Asamblea Legislativa la “Ley especial para la desafectación y transferencia de los terrenos ferroviarios en desuso y sin viabilidad ferroviaria, a favor de las familias y entidades de utilidad pública que las habitan”. Mediante esta ley se obtuvo un recurso legal para que un porcentaje de las 117 comunidades de escasos recursos que habitaban la línea férrea obtuvieran las escrituras de los terrenos no utilizados para el transporte ferroviario.

Desde la llegada en junio de 2019 de Nayib Bukele a la presidencia de la República se puso en marcha el proyecto para la construcción del Tren del Pacífico, cuyo recorrido podría reutilizar algunos tramos de la antigua férrea. Una vez iniciados los estudios de factibilidad para la rehabilitación del sistema ferroviario en el país, se dejó sin efecto la ley y los decretos promovidos por la Asamblea Legislativa para la desafectación de vías férreas y se suspendió el traspaso de tierras a 86 comunidades³⁹.

6. EL FERROCARRIL EN CUBA, PUERTO RICO Y LA REPÚBLICA DOMINICANA

La red ferroviaria de Cuba sería el único sistema ferroviario que permanecía en funcionamiento en 1995 en la región de las antiguas Antillas Españolas⁴⁰. Las redes de Puerto Rico y República Dominicana habían sido clausuradas a finales de la década de 1950 y en 1975, respectivamente, y todo parecía indicar que el ferrocarril no volvería a aparecer por estas dos islas. A la altura de 2025 varios sistemas ferroviarios de carácter urbano y metropolitano han reaparecido en ambos Estados, lo que puede presagiar el resurgir de un modo de transporte, cada vez más eficiente y respetuoso con el medio ambiente, que puede ayudar a mejorar la movilidad en las grandes áreas urbanas.

Durante estos últimos treinta años se ha venido intensificado la crisis económica que vive Cuba, como consecuencia de la pérdida de apoyos

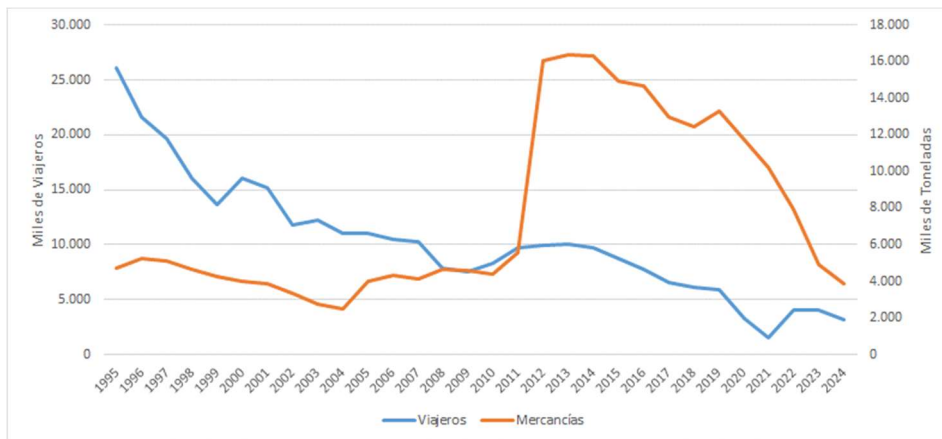
³⁹ https://www.ecured.cu/Ferrocarriles_Nacionales_de_El_Salvador (consultado 15/04/2026).

⁴⁰ Para conocer la evolución ferroviaria en la región hasta 1995, véase Santamaría García (1998b).

internacionales y del duro bloqueo establecido por los Estados Unidos. Los indicadores de explotación nos muestran cómo los registros de transporte ferroviario han ido cayendo estrepitosamente⁴¹ por la falta de inversión y modernización de una red cada vez más envejecida, en la que solo el apoyo técnico que ha venido llegando desde China ha ayudado a sortear las grandes dificultades que tiene la Unión de Ferrocarriles de Cuba (UFC) para gestionar y explotar su red.

Además, en el año 2011 se produjo el traspaso de la red ferroviaria que se encontraba adscrita al Ministerio del Azúcar, Grupo AZCUBA, al Ministerio de Transportes. Por ese motivo, en la gráfica que se muestra a continuación se aprecia un incremento de las toneladas transportadas a partir del año 2011, tendencia que no se ha mantenido y que a la altura de 2022 ha descendido a los niveles que se registraban en 2010.

Gráfico 3. Evolución del transporte de viajeros y mercancías en la red ferroviaria de Cuba (1995-2024).



Fuente: Anuario Estadístico de Cuba. Elaboración propia.

Tras la desaparición a finales de la década de 1950 de la actividad ferroviaria en Puerto Rico, en el año 2004 sería inaugurado el denominado Tren Urbano de Puerto Rico, que une, a través de 17,2 km de vía férrea, la población de Bayamón con Guanaybo y San Juan. Esta línea ferroviaria, impulsada por la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico, presenta unas características más próximas a un servicio de transporte

⁴¹ <https://www.docutren.com/EstadisticasHistoricas/ferroamlat/cuba01.asp>

urbano y metropolitano que a una línea ferroviaria convencional. Cuenta con 16 estaciones y se prevé una futura ampliación de la misma para reforzar la oferta de movilidad de transporte público en la ciudad de San Juan.

Aunque en clave de sistema de transporte urbano y metropolitano, la República Dominicana ha vuelto a contar también con actividad ferroviaria. Entre los años 2009 y 2018 entró en funcionamiento una red de metro en el área metropolitana de Santo Domingo, que cuenta con una extensión total de 31 kilómetros y dos líneas operativas. Igualmente, en el año 2026 ha entrado en funcionamiento el Monorriel de Santiago de los Caballeros, un nuevo servicio de transporte que cuenta con 13,2 km de longitud y catorce estaciones⁴². Además, existe un proyecto de inversión privada que planea conectar Santo Domingo con la región del Cibao, este y sur en cinco fases, incluyendo pasajeros y carga⁴³.

7. EL FERROCARRIL EN MÉXICO.

La red ferroviaria de México iniciaría a partir de 1995⁴⁴ un nuevo ciclo de administración y operación, en la que el capital privado comenzaría a tener una importante presencia. A continuación, realizaremos un somero repaso en torno a este proceso de reestructuración, indicaremos quiénes son los actuales operadores del sistema ferroviario mexicano y mostraremos la evolución de sus indicadores de transporte a nivel nacional.

El proceso de participación del capital privado en la gestión y operación de los ferrocarriles mexicanos dio comienzo en 1995. Para ello hubo que adecuar previamente la legislación, modificando el artículo 28 de la Constitución Política Mexicana, promulgando la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario⁴⁵ y el Reglamento del Servicio Ferroviario. Una

⁴² <https://fitram.gob.do/proyecto/monorriel-de-santiago/> (consultado 15/04/2026).

⁴³ <https://cbxperta.com/insights/la-magia-detras-de-una-perfecta-evaluacion-preparacion-y-estructuracion-del-megaproyecto-del-sistema-ferroviario-nacional-en-la-republica-dominicana/> (consultado 15/04/2026).

⁴⁴ Para conocer la evolución ferroviaria de México hasta 1995, véase Sanz Fernández (1998d).

⁴⁵ Esta ley, básicamente establecía un esquema de concesiones y permisos del servicio ferroviario en el que el capital social de las nuevas empresas ferroviarias podría estar compuesto en primera instancia de hasta 49 por ciento de capital extranjero, con un

vez concluida esta adaptación legislativa, en junio de 1996 comenzarían a licitarse los procesos de concesión de las principales líneas del sistema ferroviario mexicano, proceso que culminó a comienzos del siglo XXI⁴⁶.

Una vez concluido el proceso de concesión de los principales corredores de tráfico, el Gobierno, en junio de 2001, decretó la extinción del organismo público descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México, si bien se mantuvo en operación hasta 2009 en régimen de organismo en liquidación, siendo su principal cometido la administración de un fondo de pensiones para los ferroviarios jubilados⁴⁷.

Hoy en día, la Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI) del Gobierno Federal de México es el organismo encargado de la gestión de las concesiones ferroviarias. De las nueve concesiones que administra la Agencia, siete de ellas se encuentran adjudicadas a cuatro grupos privados: Kansas City Southern de México, S.A. de C.V., que opera los servicios de carga del Ferrocarril del Noroeste (cargas); Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V., que opera servicios de carga y pasajeros en las líneas Pacífico-Norte, Ojinaga-Topolobampo y Vía Corta Nacozari; Ferrosur, S.A. de C.V., que opera los servicios de carga en el Ferrocarril del Sureste y la Vía Corta Sur y Línea Coahuila-Durango, S.A. de C.V., que opera servicios de carga en la Vía Corta Coahuila-Durango. Las dos concesiones restantes, la que opera los servicios de carga en la línea del Valle de México, está adjudicada a Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V., empresa de capital mixto, mientras que el Tren Suburbano que presta el servicio de pasajeros en la ruta Cuautitlán-Buenavista, se encuentra adjudicado a Ferrocarriles Suburbanos, S.A.P.I de C.V., propiedad del Gobierno Federal.

Además, otros entes gubernamentales del Gobierno Federal o los propios Gobiernos de determinados Estados operan ferrocarriles y líneas en diversas partes del territorio nacional.

Así pues, la Secretaría de Marina gestiona los servicios de pasajeros y carga de la vía troncal del Istmo de Tehuantepec y vía Corta de Oaxaca a través del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. Igualmente, el Fondo Nacional de Infraestructura opera desde julio de 2022 el servicio de pasajeros del Tren Interurbano México-Toluca "El Insurgente" y la

periodo de concesión no superior a los cincuenta años. Véase Hernández, Arroyo y Torres (2009).

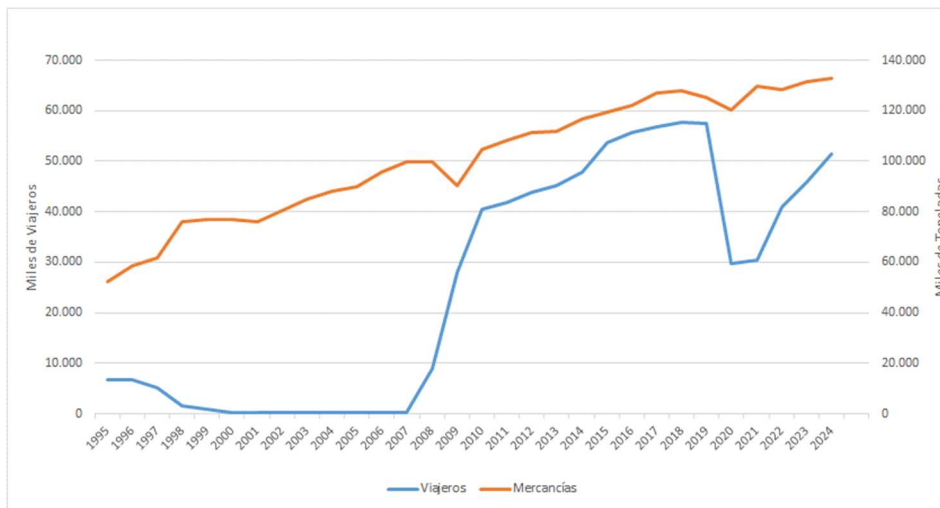
⁴⁶ Hernández, Arroyo y Torres (2009).

⁴⁷ Hernández, Arroyo y Torres (2009).

Secretaría de Defensa opera desde mayo de 2023 el servicio de pasajeros del Tren Maya, S.A. DE C.V. Por último, el Gobierno del Estado de Baja California es el Administrador de la Vía Corta Tijuana-Tecate, que presta servicios de pasajeros y carga y el Gobierno del Estado de Puebla opera el Tren Turístico Puebla-Cholula.

Si observamos a través de la siguiente gráfica (véase también Cuadro 1 del Anexo) la evolución del transporte ferroviario en estos últimos treinta años, podemos afirmar que el nuevo esquema ferroviario establecido en México a partir de 1995 ha sido bastante favorable para este modo de transporte. El crecimiento tanto en viajeros como en mercancías transportadas ha sido constante, con la única salvedad del período de la pandemia, episodio que vino a truncar esa trayectoria ascendente en el ámbito de los viajeros y del que ya se ha recuperado⁴⁸.

Gráfico 4. Evolución del transporte de viajeros y mercancías en la red ferroviaria de México (1995-2024).



Fuentes: Anuario Estadístico de los Estados Unidos de México (1995-2005) y Anuario del Transporte Ferroviario (2006-2024). Elaboración propia.

⁴⁸ <https://www.docutren.com/EstadisticasHistoricas/ferroamlat/mexico01.asp>

CONCLUSIONES

A lo largo de la exposición hemos pretendido mostrar los principales cambios que se han producido en la red ferroviaria iberoamericana durante estos últimos treinta años. A través de los indicadores de explotación que hemos podido recopilar se puede constatar la importante presencia que el modo de transporte ferroviario tiene en buena parte de los Estados que componen la Comunidad Iberoamericana. Podemos afirmar que en estos últimos treinta años el ferrocarril iberoamericano, que a finales del siglo XX arrastraba grandes carencias y desequilibrios económicos, ha remontado en algunas regiones como la Andina y en Estados como Argentina, Brasil y México, apoyados por los entes públicos y por una mayor presencia de capitales privados llegados al negocio del transporte ferroviario a través de los procesos concesionales que se han ido desarrollando. De las 63 empresas ferroviarias identificadas en este análisis, 32 de ellas son de capital netamente privado.

En cambio, el ferrocarril sigue en estado de profunda crisis en algunos Estados Centroamericanos, como El Salvador (actualmente clausurado), Guatemala y Honduras (ambos en situación de cierre técnico), así como en Ecuador (en donde su red ha sido también clausurada) y en Cuba, en la que el bloqueo económico sigue golpeando duramente a todos los sectores, entre ellos al transporte ferroviario. No obstante, en todos ellos, incluso en los que llevan décadas cerrados (como son los casos de Puerto Rico, República Dominicana y Nicaragua), existen propuestas y proyectos para su reactivación futura. Confiemos en que las próximas décadas nos traerán nuevas buenas para este modo de transporte en Iberoamérica.

BIBLIOGRAFÍA

- Aycart Luengo, Carmen (1998). “Los ferrocarriles de Bolivia, Perú y Chile, una aproximación a la Historia de los Andes entre 1850 y 1995”. En Sanz Fernández, Jesús (Coord.) (1998a). *Historia de los Ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*, pp.81-119. Ministerio de Fomento, CEDEX-CEHOPU y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2026). Estadísticas Históricas de los Ferrocarriles Latinoamericanos, FerroAmlat. <https://www.docutren.com/EstadisticasHistoricas/ferroamlat/index.asp>.
- García Zaragoza, Paula (2011). *El mercado ferroviario en Ecuador*. Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Quito. Instituto Español de Comercio Exterior.
- Hernández García, Salvador, Arroyo Osorno, José Antonio y Torres Vargas, Guillermo (2009). *Evolución reciente de algunos indicadores operativos y de eficiencia del ferrocarril mexicano*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México.
- Polo Muriel, Francisco (1998). “El ferrocarril en Colombia, Venezuela y Ecuador (1855-1995): un análisis comparativo”. En Sanz Fernández, Jesús (Coord.) (1998a). *Historia de los Ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*, pp. 211-248. Ministerio de Fomento, CEDEX-CEHOPU y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Rodríguez Carrasco, Ángel (1998a). “El ferrocarril en la Cuenca del Plata”. En Sanz Fernández, Jesús (Coord.) (1998a). *Historia de los Ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*, pp. 121-167. Ministerio de Fomento, CEDEX-CEHOPU y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Rodríguez Carrasco, Ángel (1998b). “El ferrocarril y la economía en Brasil”. En Sanz Fernández, Jesús (Coord.) (1998a). *Historia de los Ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*, pp. 169-210. Ministerio

de Fomento, CEDEX-CEHOPU y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Santamaría García, Antonio (2022). “Reviewing Latin American railway historiography: New trends and research avenues”. *Journal of Transport History* 43/1, pp. 1-24.

Santamaría García, Antonio (1998a). “Canales, cafetales y banano. Historia del ferrocarril de servicio público en Centroamérica y Panamá”. En Sanz Fernández, Jesús (Coord.) (1998a). *Historia de los Ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*, pp. 249-287. Ministerio de Fomento, CEDEX-CEHOPU y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Santamaría García, Antonio (1998b). “El ferrocarril en las Antillas españolas (Cuba, Puerto Rico y la República Dominicana). 1830-1995”. En Sanz Fernández, Jesús (Coord.) (1998a). *Historia de los Ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*, pp. 289-334. Ministerio de Fomento, CEDEX-CEHOPU y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Sanz Fernández, Jesús (Coord.) (1998a). *Historia de los Ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*. Ministerio de Fomento, CEDEX-CEHOPU y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Sanz Fernández, Jesús (Coord.) (1998b). *Guía Histórica de los Ferrocarriles Iberoamericanos (1837-1995)*. Ministerio de Fomento, CEDEX-CEHOPU y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Sanz Fernández, Jesús (1998c). “Los Ferrocarriles Iberoamericanos en perspectiva histórica”. En Sanz Fernández, Jesús (Coord.) (1998a). *Historia de los Ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*, pp. 15-50. Ministerio de Fomento, CEDEX-CEHOPU y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Sanz Fernández, Jesús (1998d). “México: Ferrocarriles, Política y Economía”. En Sanz Fernández, Jesús (Coord.) (1998a). *Historia de los Ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*, pp. 335-372.

La evolución ferroviaria en América Latina durante los últimos treinta años
(1995-2025) a través de sus indicadores de explotación 29

Ministerio de Fomento, CEDEX-CEHOPU y Fundación de los
Ferrocarriles Españoles.

ANEXOS

Cuadro 1. Principales indicadores de explotación en la red ferroviaria iberoamericana (1995-2024)

ESTADOS	Año 1995			Año 2024			BALANCE 1995-2024		
	Km ¹	Viajeros (miles)	Toneladas (miles)	Km	Viajeros (miles)	Toneladas (miles)	Km diferencia %	Viajeros diferencia %	Toneladas diferencia %
Argentina	34.217	354.393	15.197	34.685	330.275	21.471	1,37	-6,81	41,28
Bolivia	3.457	684	1.369	3.249	14	2.228	-6,02	-97,95	62,75
Brasil	29.416	1.265.329	260.248	32.361	509.213	541.946	10,01	-59,76	108,24
Chile	6.944	10.203	18.026	5.836	61.679	23.351	-15,96	504,52	29,54
Colombia	2.295	58	14.616	1.236	586	32.428	-46,14	910,34	121,87
Costa Rica	391	299	623	278	3.690	119	-28,90	1134,11	-80,90
Cuba	4.527	26.100	4.713	8.152	3.200	3.888	80,08	-87,74	-17,50
Ecuador	966	266	34	0	0	0	-100,00	-100,00	-100,00
Guatemala	746	20	106	788	0	40	5,63	-100,00	-62,26
Honduras	418	81	94	277	0	0	-33,73	-100,00	-100,00
México	24.809	6.678	52.480	28.864	51.530	132.690	16,34	671,64	152,84
Nicaragua	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Panamá	330	41	51	76	93	3700	-76,97	126,83	7.154,90
Paraguay	376	22	258	441	nd	210	17,29	nd	-18,60
Perú	1.688	2.022	2.431	1.704	3.151	5.516	0,95	55,84	126,90
Puerto Rico	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rep. Dominicana	0	0	0	0	0	0	0	0	0
El Salvador	578	292	137	0	0	0	0	0	0
Uruguay	2.076	467	890	1.641	16	39	-20,95	-96,57	-95,62
Venezuela	580	103	319	370	42.780	nd	-36,21	41.433,98	nd
TOTAL	113.814	1.667.058	371.592	119.958	1.006.227	767.626	5,40	-39,64	106,58

Fuentes:

¹ Los datos de longitud de red correspondientes al año 1995 pertenecen a los cuadros kilométricos publicados en Sanz Fernández (1998b). El resto de datos consignados en este cuadro se encuentran publicados en *FerroAmlat*. Disponibles en: <https://www.docutren.com/EstadisticasHistoricas/ferroamlat/index.asp>

Notas del Cuadro 1:

- Columnas correspondientes al año 1995:
 - o Bolivia: los datos de viajeros corresponden al año 1994.
 - o Chile: los datos de viajeros y mercancías corresponden al año 1994.
 - o Costa Rica: los datos de viajeros corresponden al año 1994.
 - o Guatemala: los datos de viajeros corresponden al año 1994.
 - o Uruguay: los datos de viajeros corresponden al año 1994.
- Columnas correspondientes al año 2024:
 - o Brasil: los datos de kilómetros de vía corresponden a 2023. Los datos de viajeros corresponden también a 2023 y solo recogen los pertenecientes a las líneas regulares a los movilizados por la Companhia Brasileira de Trens Urbanos y por la Companhia Paulista de Trens Metropolitanos.
 - o Colombia: los datos de kilómetros de vía corresponden a la red operativa en 2023, y los viajeros y mercancías transportadas corresponden a 2024.
 - o Costa Rica: los datos de kilómetros de vía corresponden a 2019.
 - o Ecuador: la Empresa de los Ferrocarriles del Estado fue liquidada en 2020.
 - o Guatemala: los datos de kilómetros de vía corresponden a 2018 y los de mercancías transportadas a 2007.
 - o Honduras: los datos de kilómetros de vía corresponden a 2018.
 - o Panamá: los datos de viajeros corresponden a 2009 y los de mercancías a 2016.
 - o Paraguay: los datos de viajeros corresponden a 2018 y los de mercancías a 2003.
 - o El Salvador: la empresa Ferrocarriles Nacionales de El Salvador fue liquidada en 2012.
 - o Uruguay: los datos de kilómetros de vía corresponden a 2018.
 - o Venezuela: los datos de kilómetros de vía corresponden a 2018 y los de viajeros a 2013.

Cuadro 2. Número de empresas en la red ferroviaria iberoamericana (1995-2024)

ESTADO	N° de empresas ferroviarias							
	1995				2024			
	Públicas	Mixtas	Privadas	Total	Públicas	Mixtas	Privadas	Total
Argentina	1	0	13	14	2	1	6	9
Bolivia	1	0	0	1	0	2	0	2
Brasil	5	1	0	6	4	1	8	13
Chile	3	2	4	9	1	0	5	6
Colombia	0	4	3	7	1	0	4	5
Costa Rica	1	0	0	1	1	0	0	1
Cuba	1	0	0	1	1	0	0	1
Ecuador	1	0	0	1	0	0	0	0
Guatemala	1	0	0	1	1	0	1	2
Honduras	1	0	1	2	1	0	0	1
México	1	0	0	1	6	1	4	11
Nicaragua	0	0	0	0	0	0	0	0
Panamá	2	0	0	2	0	0	1	1
Paraguay	1	0	0	1	1	0	0	1
Perú	2	0	1	3	1	1	3	5
Puerto Rico	0	0	0	0	0	0	0	0
Rep. Dominicana	0	0	0	0	0	0	0	0
El Salvador	1	0	0	1	0	0	0	0
Uruguay	1	0	1	2	1	1	0	2
Venezuela	3	0	0	3	3	0	0	3
TOTALES	26	7	23	56	24	7	32	63
%	46,43	12,50	41,07	100	38,10	11,11	50,79	100

Fuentes:

Los datos correspondientes al año 1995 pertenecen a la obra Sanz Fernández (1998a). Los compilados en la columna de 2024 proceden de las fuentes relacionadas para cada Estado en *FerroAmlat*. Disponibles en: <https://www.docutren.com/EstadisticasHistoricas/ferroamlat/index.asp>