



X CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA FERROVIARIA



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

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

FRANCISCO POLO MURIEL
(FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES)
fpolomuriel@ffe.es



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

EL FERROCARRIL EN LA REGIÓN ANDINA

• 1995

- **Bolivia:** privatización de ENFE mediante la vía de la capitalización (reserva 50% del capital mayores de 18 años) y creación Ferrovial Andina y Ferrovial Oriental.
- **Chile:** proceso de reestructuración de EFE. Creación de empresas mixtas para transporte de carga (FERRONOR y FEPASA).
- **Perú:** ENAFER se mantenía como la principal empresa ferroviaria pública del Estado.

• 2025

- **Bolivia:** evolución positiva transporte de mercancías y hundimiento del tráfico de pasajeros desde 2008.
- **Chile:** privatización paulatina de FERRONOR y FEPASA, procesos concluidos, respectivamente, en 1997 y 2007. Constitución de nuevos operadores. Estancamiento del tráfico de carga y crecimiento del tráfico de pasajeros.
- **Perú:** iniciado proceso de privatización de ENAFER en 1999. Constitución de FETRANS, concesionaria administración red sur y sur-oriente, operada por PERURAIL. FC. Central Andina S.A. en la red Centro. Crecimiento transporte pasajeros y mercancías.

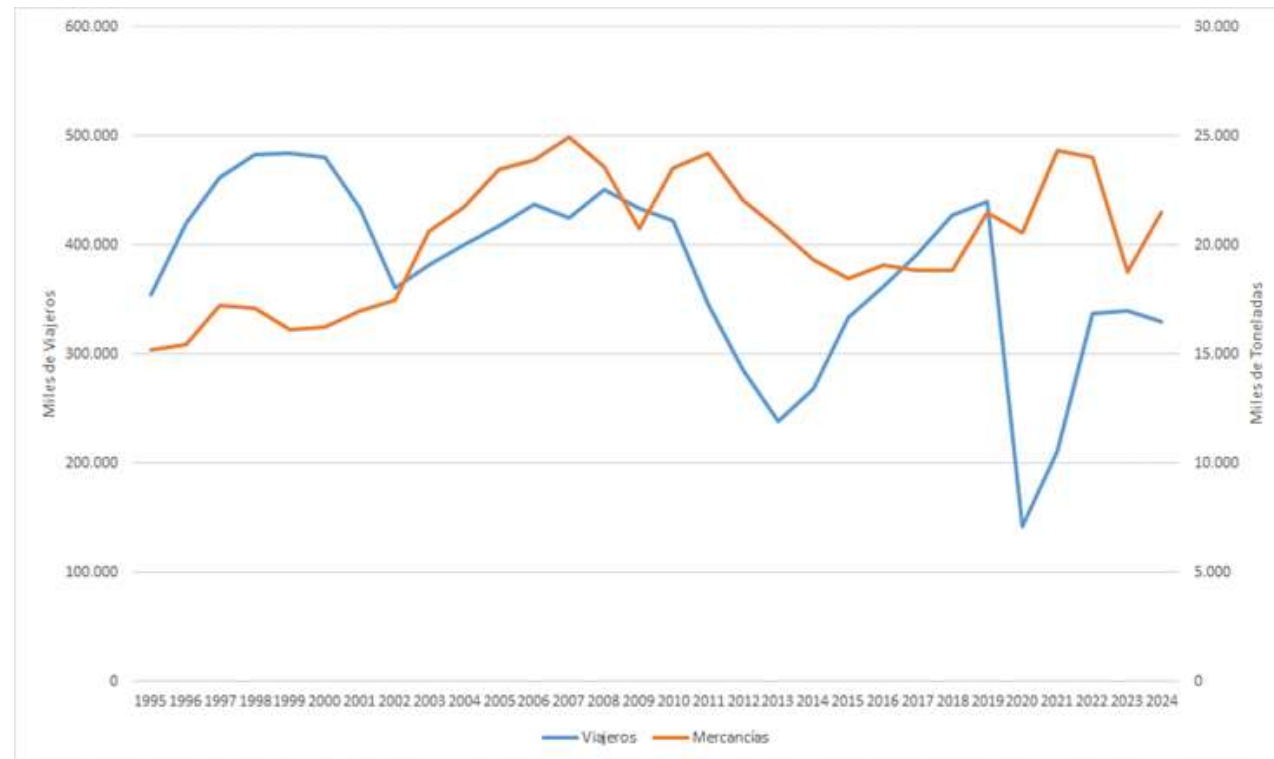


La evolución ferroviaria en América Latina durante los últimos treinta años (1995-2025) a través de sus indicadores de explotación

EL FERROCARRIL EN LA CUENCA DEL PLATA

- **1995**
 - **Argentina:** se había producido el proceso de privatización iniciado en 1992 durante el mandato de Menem.
 - **Paraguay:** se mantenía la empresa estatal Ferrocarril Presidente Carlos Antonio López.
 - **Uruguay:** Administración de Ferrocarriles por el Estado (AFE) no tenía apenas actividad.
- **2025**
 - **Argentina:** en 2004 se recuperan servicios interurbanos de pasajeros en determinadas provincias. 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. Se crean 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). El Estado argentino ha recuperado presencia en la gestión y explotación ferroviaria. Mejora transporte de cargas y pérdida de pasajeros.
 - **Paraguay:** Ferrocarriles de Paraguay, S.A. (FEPASA), se constituye en 2002 y absorbe a la anterior empresa estatal. Actividad ferroviaria limitada al tramo fronterizo Encarnación-Posadas, explotada por operador argentino.
 - **Uruguay:** constituida en 2006 la Corporación Ferroviaria del Uruguay para la construcción y rehabilitación de red ferroviaria de Uruguay. En 2015 se crea empresa mixta para transporte de cargas. Actividad ferroviaria muy escasa por la ejecución de obras en la red.

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



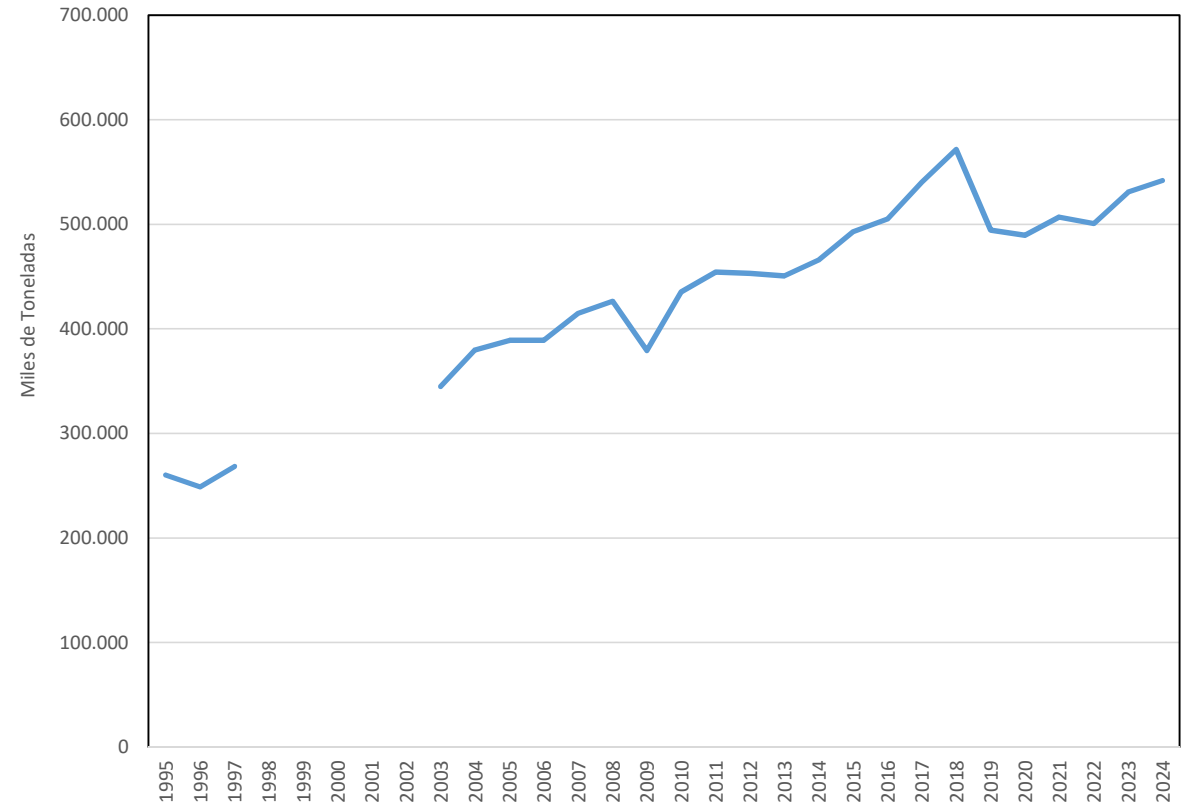
Fuente: Comisión Nacional de Regulación del Transporte-Gerencia de Fiscalización de Gestión Ferroviaria de Argentina. *Estadística de tráfico de pasajeros y carga*. Elaboración propia.

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

EL FERROCARRIL EN BRASIL

- **1995**
 - La Ley de Concesiones de 1995 permitió al Estado transferir la operación y el mantenimiento de las líneas que conformaban la Red Ferroviaria Federal S.A. (RFFSA) a empresas privadas, otorgando concesiones para la operación de las diferentes mallas y reservándose la propiedad pública de la infraestructura. Este proceso concluyó entre 1996 y 1999.
- **2025**
 - A finales de la década de 2010, el Estado brasileño relanzó su agenda ferroviaria mediante renovaciones anticipadas de concesiones, condicionadas a nuevas inversiones.
 - La Lei das Ferrovias (Ley nº 14.273/2021) introdujo el régimen de autorizaciones ferroviarias, permitiendo a empresas privadas construir y explotar nuevas líneas bajo derecho privado.
 - La mayor parte de las concesiones están dedicadas al transporte de cargas. Solo dos operadoras explotan servicios interurbanos de pasajeros. El tráfico de pasajeros se concentra en las áreas urbanas y metropolitanas operados en casi todos los casos por empresas públicas.
 - Descenso en el transporte de pasajeros respecto a 1995 y duplicación del tráfico de mercancías.

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.



**X CONGRESO INTERNACIONAL
DE HISTORIA FERROVIARIA**

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

EL FERROCARRIL EN LA GRAN COLOMBIA

• 1995

- **Colombia:** el Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) de Colombia había recomendado implantar un modelo de concesiones ferroviarias que priorizara aquellos corredores con mayor viabilidad económica.
- **Ecuador:** la red ferroviaria ecuatoriana, gestionada por la Empresa Nacional de los Ferrocarriles del Estado (ENFE), registraba unos indicadores de explotación bastante bajos.
- **Venezuela:** en estado crítico a comienzos de la década de 1990, intentó ser impulsada a través del Plan Ferroviario Nacional.

• 2025

- **Colombia:** entre 1998 y 1999 se concesionaron los tramos más rentables de las redes del Atlántico y el Pacífico. Liquidación de Ferrovías en 2003 y creación del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), para la infraestructura no concesionada y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), para la red concesionada. Actualmente solo se encuentra operativa la red Atlántica. Crecimiento espectacular del transporte de pasajeros y mercancías.
- **Ecuador:** en 2008, durante el mandato de Rafael Correa, se estableció un Plan de Rehabilitación para la red ferroviaria ecuatoriana. En 2010 se constituye la nueva Empresa Ferrocarriles del Ecuador, Empresa Pública (FEEP) en sustitución de ENFE. Se centra en la explotación de la red con fines turísticos. Suspendió actividades a raíz de la pandemia y se decretó la liquidación de la empresa. Actualmente no hay actividad ferroviaria.
- **Venezuela:** durante el mandato de Hugo Chávez sería relanzado el Plan Ferroviario Nacional anunciándose la construcción de más de 13.000 km de vías, que tendrían que estar operativos en 2030. Solo han llegado a abrirse al tráfico, a finales de 2006, los 42 km del tramo entre Caracas y Cuá, registrándose desde dicho año un crecimiento espectacular en los registros del tráfico de pasajeros. Se mantiene íntegramente la gestión pública.

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

EL FERROCARRIL EN CENTROAMÉRICA

• 1995

- **Costa Rica:** el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) cesó sus operaciones en junio de 1995 para ser concesionado a operadores privados.
- **Guatemala:** la red ferroviaria de Guatemala fue cerrada al tráfico en el año 1995.
- **Honduras:** la red ferroviaria hondureña dejó de estar operativa en la década de 1990, cuando se decretó un cierre técnico.
- **Nicaragua:** clausuró su red ferroviaria en 1993.
- **Panamá:** tenía una actividad ferroviaria muy reducida.
- **El Salvador:** por sus indicadores de explotación, estaba considerado el segundo sistema ferroviario de la región.

• 2025

- **Costa Rica:** no llegó a concesionarse INCOFER. Entre enero de 2006 y mayo de 2013 entraron en servicio 48 km de red ferroviaria para mejorar la movilidad del Gran Área Metropolitana de Costa Rica, siendo explotados por INCOFER. Mejora del tráfico de pasajeros y descenso acusado en el tráfico de mercancías.
- **Guatemala:** 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. Desde 2020 se viene trabajando en el estudio para la recuperación del tren de carga en Guatemala
- **Honduras:** cese de operaciones en el año 2006 por parte de la empresa del Ferrocarril Nacional de Honduras. Actualmente se avanza en la planificación de un nuevo ferrocarril interoceánico que conectaría el Puerto de San Lorenzo en el Pacífico (Amapala) con Puerto Cortés en el Atlántico, como parte de un corredor logístico.
- **Nicaragua:** 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.
- **Panamá:** la red ferroviaria panameña se reactivaría en 1998 al aprobarse el contrato entre el Estado y la Panama Canal Railway Company, mediante el cual se le concedió el derecho exclusivo para desarrollar, construir, operar, administrar, renovar, reconstruir, modificar y dirigir el Ferrocarril de Panamá. Esta reactivación ha mejorado las cifras de carga que se movilizaban hace treinta años.
- **El Salvador:** 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 y decretándose la reversión de las tierras a las comunidades. Desde la llegada en junio de 2019 de Nayib Bukele se ha puesto en marcha el proyecto para la construcción del Tren del Pacífico, cuyo recorrido podría reutilizar algunos tramos de la antigua férrea.



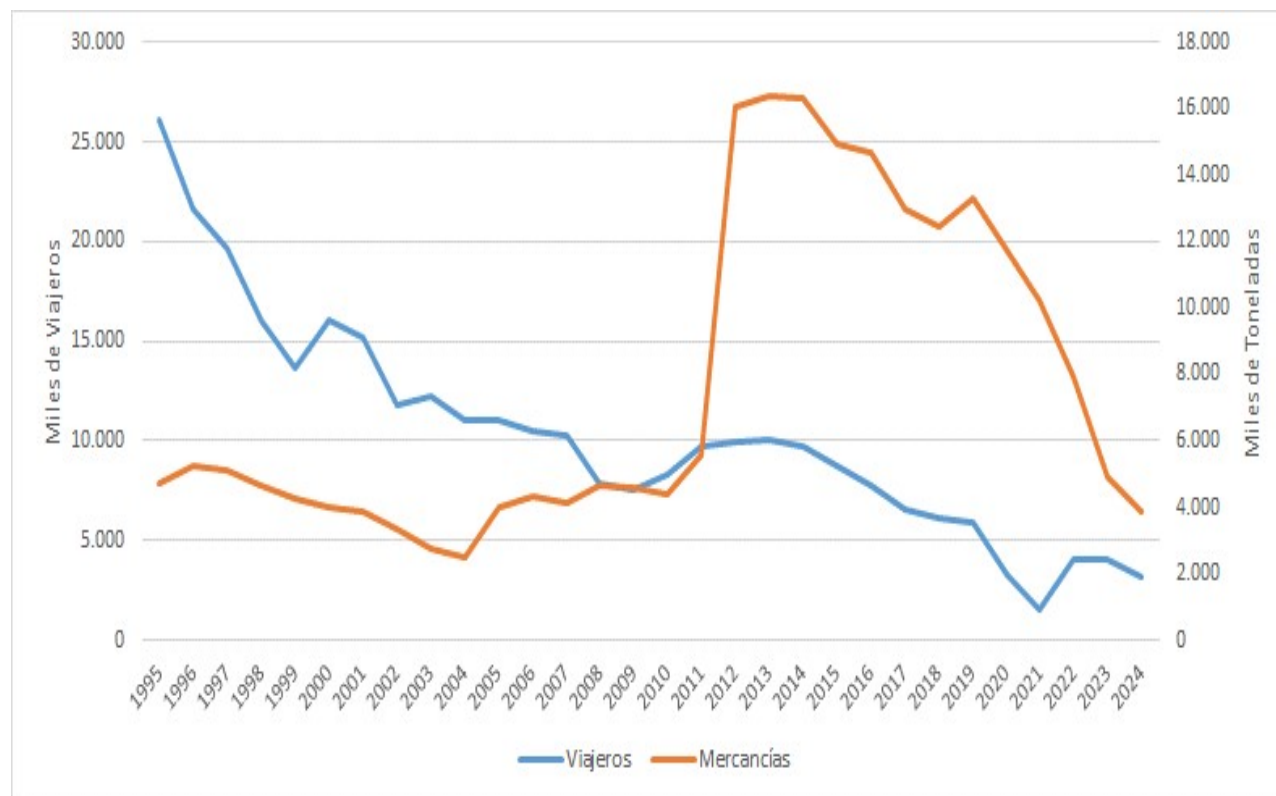
La evolución ferroviaria en América Latina durante los últimos treinta años (1995-2025) a través de sus indicadores de explotación

EL FERROCARRIL EN CUBA, PUERTO RICO Y LA REPÚBLICA DOMINICANA

- **1995**
- **Cuba:** a pesar de la debacle del sistema socialista, su red ferroviaria seguía manteniendo una pujante actividad.
- **Puerto Rico:** el servicio ferroviario había desaparecido a finales de la década de 1950.
- **República Dominicana:** sin servicio ferroviario desde 1975.

- **2025**
- **Cuba:** el duro bloqueo establecido por EE.UU ha agudizado hasta el extremo la crisis estructural que vive Cuba. Los indicadores de explotación son una buena muestra de esta situación.
- **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 de carácter metropolitano que a un servicio de ferrocarril convencional.
- **República Dominicana:** 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.

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



Fuente: Anuario Estadístico de Cuba. Elaboración propia.



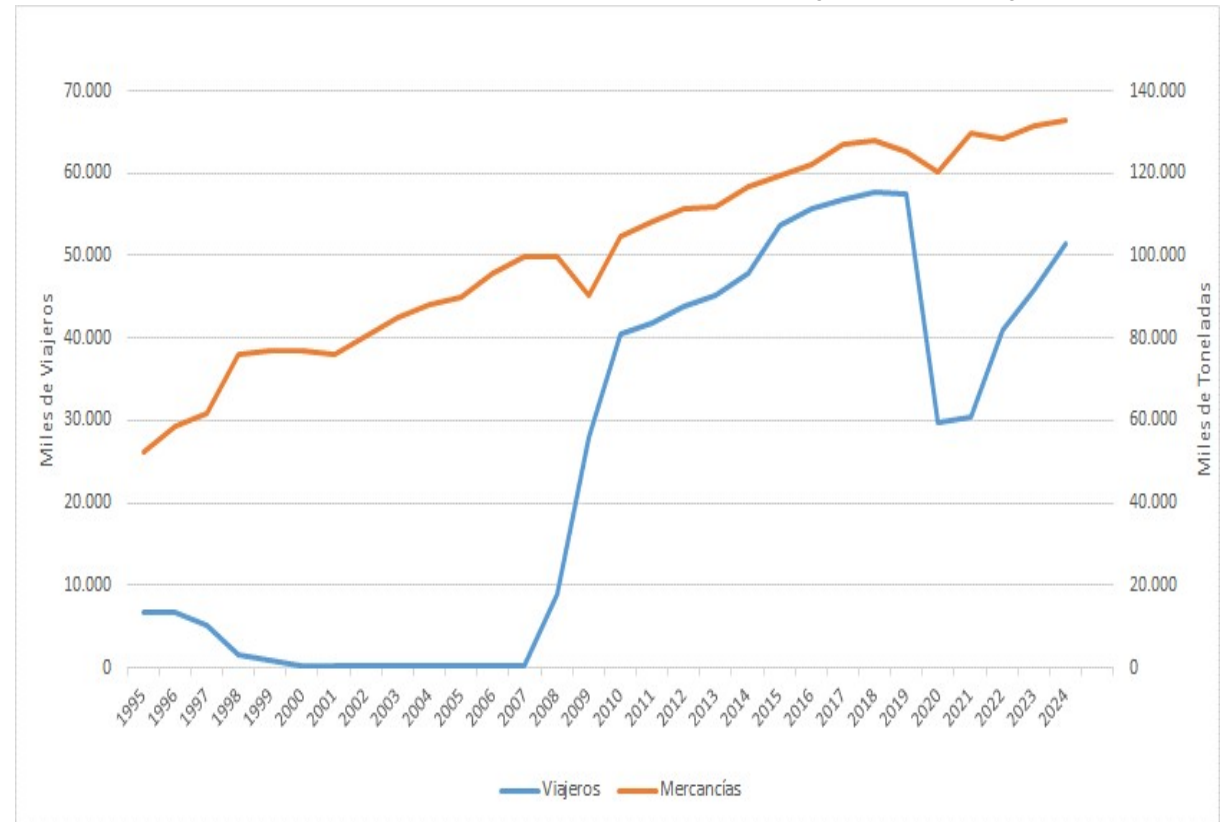
X CONGRESO INTERNACIONAL
DE HISTORIA FERROVIARIA

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

EL FERROCARRIL EN MÉXICO

- **1995**
- 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 Ferroviario y el Reglamento del Servicio Ferroviario.
- **2025**
- 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, aunque 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 jubilados.
- 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.
- Otros entes gubernamentales del Gobierno Federal o los propios Gobiernos de determinados Estados operan ferrocarriles y líneas en diversas partes del territorio nacional.
- El crecimiento tanto en viajeros como en mercancías transportadas ha sido constante, con la única salvedad del período de la pandemia.

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.

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

ESTADOS	Año 1995			Año 2024			BALANCE 1995-2024		
	Km	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



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

ESTADO	Nº 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

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

CONCLUSIONES

- Atendiendo a los indicadores de explotación, en términos globales:
 - La red ferroviaria ha crecido como producto de la construcción de nuevas líneas, principalmente en México y Brasil, y la asunción de la red azucarera por parte de la Unión de los Ferrocarriles de Cuba. Sin embargo, la red de Ecuador y de El Salvador han cesado en sus operaciones.
 - El transporte de viajeros se ha reducido, concentrándose en las principales áreas urbanas. Por su parte, el transporte de carga ha duplicado el registro de 1995.
- Desde el ámbito de las instituciones y empresas, ha crecido la presencia de operadores privados (50,79% frente al 41,07% en 1995). Se mantiene una importante representación del capital público en la operación y gestión del servicio ferroviario (38,10% frente al 46,43% en 1995).
- El ferrocarril ha remontado en algunas regiones como la Andina y en Estados como Argentina, Brasil y México.
- 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 ámbito del 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.
- La recopilación de estadísticas históricas ferroviarias de los veinte Estados Iberoamericanos se pueden consultar en:
 - <https://docutren.com/EstadisticasHistoricas/ferroamlat/index.asp>