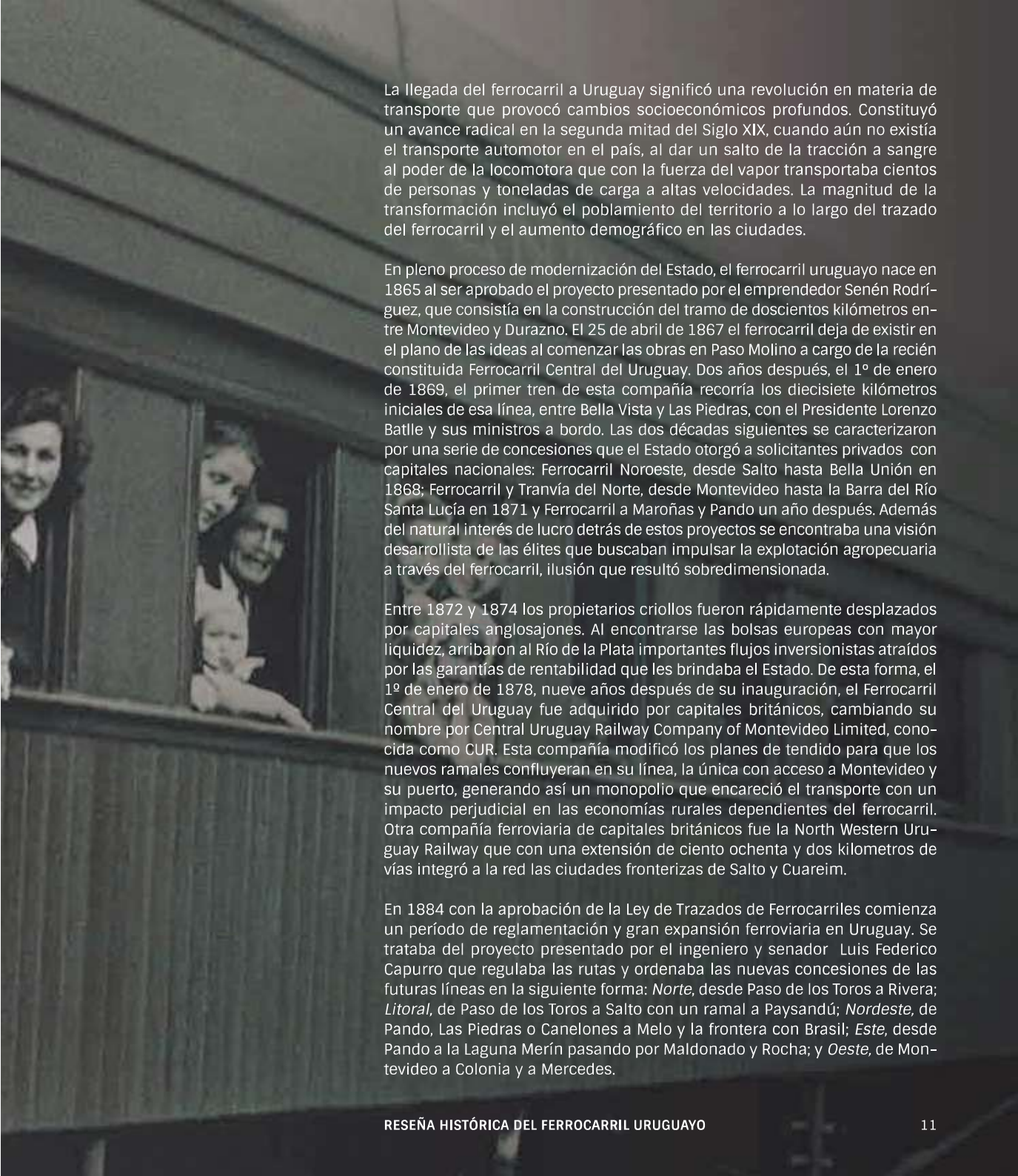

La familia sayaguense Estefan
emprende viaje a la Virgen del
Verdún probablemente en 1945.
Fuente: Archivo familiar de Sergio Estefan.



RESEÑA HISTORICA DEL FERROCARRIL URUGUAYO

A black and white photograph of a train carriage. Several people, including a woman in the foreground and a child, are looking out of the windows. The carriage has a dark, paneled exterior.

La llegada del ferrocarril a Uruguay significó una revolución en materia de transporte que provocó cambios socioeconómicos profundos. Constituyó un avance radical en la segunda mitad del Siglo XIX, cuando aún no existía el transporte automotor en el país, al dar un salto de la tracción a sangre al poder de la locomotora que con la fuerza del vapor transportaba cientos de personas y toneladas de carga a altas velocidades. La magnitud de la transformación incluyó el poblamiento del territorio a lo largo del trazado del ferrocarril y el aumento demográfico en las ciudades.

En pleno proceso de modernización del Estado, el ferrocarril uruguayo nace en 1865 al ser aprobado el proyecto presentado por el emprendedor Senén Rodríguez, que consistía en la construcción del tramo de doscientos kilómetros entre Montevideo y Durazno. El 25 de abril de 1867 el ferrocarril deja de existir en el plano de las ideas al comenzar las obras en Paso Molino a cargo de la recién constituida Ferrocarril Central del Uruguay. Dos años después, el 1º de enero de 1869, el primer tren de esta compañía recorría los diecisiete kilómetros iniciales de esa línea, entre Bella Vista y Las Piedras, con el Presidente Lorenzo Batlle y sus ministros a bordo. Las dos décadas siguientes se caracterizaron por una serie de concesiones que el Estado otorgó a solicitantes privados con capitales nacionales: Ferrocarril Noroeste, desde Salto hasta Bella Unión en 1868; Ferrocarril y Tranvía del Norte, desde Montevideo hasta la Barra del Río Santa Lucía en 1871 y Ferrocarril a Maroñas y Pando un año después. Además del natural interés de lucro detrás de estos proyectos se encontraba una visión desarrollista de las élites que buscaban impulsar la explotación agropecuaria a través del ferrocarril, ilusión que resultó sobredimensionada.

Entre 1872 y 1874 los propietarios criollos fueron rápidamente desplazados por capitales anglosajones. Al encontrarse las bolsas europeas con mayor liquidez, arribaron al Río de la Plata importantes flujos inversionistas atraídos por las garantías de rentabilidad que les brindaba el Estado. De esta forma, el 1º de enero de 1878, nueve años después de su inauguración, el Ferrocarril Central del Uruguay fue adquirido por capitales británicos, cambiando su nombre por Central Uruguay Railway Company of Montevideo Limited, conocida como CUR. Esta compañía modificó los planes de tendido para que los nuevos ramales confluyeran en su línea, la única con acceso a Montevideo y su puerto, generando así un monopolio que encareció el transporte con un impacto perjudicial en las economías rurales dependientes del ferrocarril. Otra compañía ferroviaria de capitales británicos fue la North Western Uruguay Railway que con una extensión de ciento ochenta y dos kilómetros de vías integró a la red las ciudades fronterizas de Salto y Cuareim.

En 1884 con la aprobación de la Ley de Trazados de Ferrocarriles comienza un período de reglamentación y gran expansión ferroviaria en Uruguay. Se trataba del proyecto presentado por el ingeniero y senador Luis Federico Capurro que regulaba las rutas y ordenaba las nuevas concesiones de las futuras líneas en la siguiente forma: *Norte*, desde Paso de los Toros a Rivera; *Litoral*, de Paso de los Toros a Salto con un ramal a Paysandú; *Nordeste*, de Pando, Las Piedras o Canelones a Melo y la frontera con Brasil; *Este*, desde Pando a la Laguna Merín pasando por Maldonado y Rocha; y *Oeste*, de Montevideo a Colonia y a Mercedes.

El ordenamiento expresaba claramente el modelo agroexportador hegemónico, con un diagrama radial que confluía en el puerto montevideano al que deberían llegar las materias primas desde el interior y desde el cual se distribuían al resto del país las manufacturas en gran medida europeas. A pesar de su intento por racionalizar el sistema ferroviario, la ley poseía un punto débil: al garantizarse durante cuarenta años de explotación una tasa de utilidad fija por kilómetro del recorrido. Debido a esta concesión del Estado uruguayo, en el tramo Florida-Durazno los capitales británicos aumentaron el recorrido y abarataron costos de construcción, priorizando las rampas y curvas en lugar de realizar puentes y túneles, lo que ocasionó lentitud, mayor consumo de combustible y desgaste. Sin embargo, en el resto del tramo prevaleció un diseño acorde a las técnicas de la época. La ley también fijaba un máximo de utilidad para asegurar una tarifa accesible, pero las empresas ocultaron las ganancias que superaban ese límite.

En el bienio 1888 y 1889 tuvo lugar un boom de construcción ferroviaria que se frenaría en 1893 por la crisis económica, sin que se puedan concluir algunos de los ramales previstos, pero con un saldo positivo de casi mil kilómetros de rieles tendidos en el período. De todas formas entre 1895 y 1902 se continuó con las obras y se concluyeron las líneas que desde Rosario alcanzan Mercedes y Colonia, además de completar el tramo entre Empalme Olmos y La Sierra.

Entre 1905 y 1914 se construirían las últimas líneas privadas logrando dos mil quinientos diecisiete kilómetros de vías habilitados: Desde Nico Pérez a Melo y Treinta y Tres, la sección de línea entre La Sierra y Maldonado, el tramo que comunica La Paloma con Rocha, el tendido internacional de doble trocha entre Rivera y Santa Ana do Livramento en Brasil, el ramal de Piedra Sola a Tres Árboles y el de Fray Bentos a Algorta, además de la línea que comienza en Durazno y finaliza en Trinidad.

Durante la Primera Guerra Mundial (1914-1919) y como parte de la llamada segunda modernización caracterizada por un fuerte proceso de estatización, el Estado Uruguayo adquiere algunas líneas deficitarias que pasa a administrar a través de la Administración de Ferrocarriles y Tranvías del Estado, FTE, creada en 1920, adoptando un rol central en el sistema ferroviario. Ese mismo año se crea el Consejo de Contabilidad y Control de Ferrocarriles y se construye el puente internacional sobre el Río Cuareim que conectó a la línea del noroeste con la Brazil Great Railway. La llegada del ferrocarril al extremo norte del país lo transformó también en un instrumento estratégico de control territorial frente a Brasil, aumentando la comunicación de esa región con la metrópoli montevideana y contribuyendo a la constitución de la identidad nacional.

Esa época significa el comienzo de una expansión estatal en el sistema ferroviario que avanzará hasta transformarse en monopolio a fines de la década del cuarenta. En 1922 comienza con la construcción de la sección entre San Carlos y Rocha, finalizada en 1928, a la que dos años después se sumó el ramal de Maldonado a Punta del Este. Entre 1934 y 1939 se tendieron los rieles entre Florida y Blanquillo y en 1936 se construyó el tramo que conecta la ciudad de Treinta y Tres con Río Branco. Por aquellos años Uruguay contaba en sus registros con dos centenas de locomotoras y más de cuatro mil vagones.

Andenes de la Estación Central General Artigas en plena actividad, año 1966.
Fuente: CEFU – Archivo de la Imagen del Sodre.



El 31 de enero de 1949 el gobierno de Luís Batlle Berres intentó dar un paso hacia la nacionalización del sistema ferroviario uruguayo al crear la Administración de Transportes Terrestres del Estado, ATTE. Ante el fracaso de esta iniciativa, el 19 de septiembre de 1952 fue creada la Administración de Ferrocarriles del Estado, AFE, que absorbió a los Ferrocarriles y Tranvías del Estado y al Ferrocarril Central del Uruguay, logrando el Estado el monopolio del transporte ferroviario en todo el país. AFE recibía una red de dos mil novecientos cincuenta kilómetros y ese mismo año se lograba la dieselización de todo el parque tractivo. Una de las grandes obras del momento se concretó en 1953 con el tramo de cincuenta y un kilómetros tendido entre Blanquillo y el Kilómetro 329 que sería la punta de riel definitiva de ese ramal.

En los años setenta se consuman las últimas obras de tendido de rieles, comenzando en 1974 con el desvío que va desde la estación de Queguay y llega a la cantera de Ancap. En enero de 1976 se inauguró el ramal “El Precursor” que con sus doce kilómetros une la ciudad de Salto con la represa de Salto Grande y seis años después se concretó la apertura de la conexión internacional sobre la represa, permitiendo un empalme en Concordia con el ramal Buenos Aires-Posadas de trocha igual a la uruguayo. En 1979, después de medio siglo de haberse presentado el proyecto y luego de dos años de trabajo tendiendo rieles en los diecisiete kilómetros entre Mercedes y Ombucitos, finalmente se logró conectar los ramales de Fray Bentos y Mercedes. Esto permitió el pasaje del Río Negro por ese punto, disminuyendo el recorrido doscientos kilómetros.

El año de 1984 marcó el apogeo de la red, que alcanzó su máximo operativo con tres mil cinco kilómetros. De aquí en adelante este número no haría más que descender en una retracción que se ha extendido hasta nuestros días. En pocos años quedó fuera de operaciones buena parte de la red ferroviaria que se había construido a lo largo de un siglo. La merma comenzó ese mismo año con el ramal Trinidad- Durazno. En 1986 le seguiría el pequeño ramal de



Torre de Antel y antiguo cartel al final del andén de la Estación Central General Artigas. Inaugurada en 1897 fue cerrada en 2003 fecha desde la que permanece en litigio con un privado.



El Puma, que llegaba hasta las fuentes de agua de Salus. Dos años después fue el turno de Maldonado. El bienio 1990/91 fue demoledor: en el primer año se cerraron el ramal del Km 329 y el de Nico Pérez - Melo, mientras que en el segundo lo fueron La Tablada, Rocha - La Paloma y Mal Abrigo - Colonia. En esa década los cierres continuaron con el ramal Salto - Tomás Gomensoro en 1993 y la línea a Mercedes en 1995. Por siete años la red se mantuvo sin cambios hasta que en 2002 fue cerrado el tramo entre Sudriers y Rocha, sobreviviendo hasta nuestros días el ramal a Minas, gracias a la Cementera Artigas y a la de Ancap. El último ramal en ser cerrado, en principio de forma provisoria, fue el de Fray Bentos - Algorta en 2010. A lo largo de esos quince años de desmantelamiento, los servicios de pasajeros sufrieron una existencia fluctuante de cancelaciones y reinauguraciones culminando estos altibajos en la eliminación de todos los servicios, menos el de Montevideo - 25 de Agosto.

A este panorama, con el nuevo siglo se sumó una política de administración errática en relación con el ferrocarril. De esta forma en diciembre de 2002 la administración y gestión de toda la infraestructura ferroviaria se colocó bajo la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, medida que se revirtió en 2006, pasando nuevamente a manos de AFE. Parte de estos vaivenes significaron dejar fuera de operaciones la emblemática Estación Central Artigas, que aún hoy permanece con sus puertas cerradas, envuelta en un complejo litigio. Aquellas idas y vueltas expresan claramente no tanto la ausencia de una concepción del ferrocarril que se desea, sino la imposibilidad de definición en la lucha entre los partidarios de dos modelos ferroviarios opuestos, dando como resultado medidas contradictorias. En los últimos años se percibe una clara intención del gobierno por otorgar un nuevo rol al sistema ferroviario en la matriz de logística y transporte nacional.

De la amplia red, que un día detentó la relación mayor entre kilómetros de vías y superficie en toda Latinoamérica, hoy permanecen operativos mil quinientos treinta y dos kilómetros, once de ellos de doble vía. Esto significa aproximadamente la mitad de la red construida. La sustitución por otros medios de transporte generó un proceso de decadencia generalizada y baja demográfica para los pueblos intermedios, especialmente para aquellos alejados de las rutas principales. En cuanto al transporte de carga, a pesar de la infraestructura deficiente y la insuficiencia de material rodante, continúa en funcionamiento, demostrando las posibilidades actuales del ferrocarril. El mal estado de las vías obliga a transportar pocas toneladas por eje y a baja velocidad lo que limita considerablemente el potencial económico del tren. Sin embargo, estos trenes, con sus vetustas locomotoras, contribuyen de forma invalorable a la economía nacional, al movilizar por formación hasta ochocientas toneladas de una variedad de productos: combustibles, lubricantes, arroz, cebada, madera, piedra caliza, cemento y contenedores, entre otros.

Ante este contexto y en función del proceso de reestructuración de las instituciones vinculadas al sistema ferroviario y el programa actual de inversiones para la red iniciado en 2009 y proyectado hasta 2018 creemos oportuna una discusión de fondo que el Estado uruguayo, sus dirigentes políticos y la sociedad en su conjunto puedan generar acerca del rol del Ferrocarril dentro del sistema de transporte nacional, en el marco del modelo económico, productivo, social y cultural con los que se relaciona de manera ineludible.