

Los ferrocarriles de servicio público de República Dominicana, 1870-1990

Antonio Santamaría García
Escuela de Estudios Hispanoamericanos
Consejo Superior de Investigaciones Científicas

NOTA

Este artículo fue elaborado y escrito en 1993, resultado del proyecto de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, “Los ferrocarriles latinoamericanos, ayer, hoy y mañana”, del proyecto “Liberadores”, desarrollado entre 1990 y 1992, para el que originalmente se realizaron síntesis históricas dedicadas a cada país latinoamericano. El original del que procede se encuentra depositado en el archi de la referida fundación. Posteriormente se publicó un libro en el que las unidades de análisis fueron regiones, y el caso dominicano se trató junto con el cubano y el puertorriqueño, cuyas síntesis fueron realizadas también por el mismo autor: Antonio Santamaría García: “El ferrocarril en las Antillas españolas, Cuba, Puerto Rico y la República Dominicana, 1830-1995”. En Jesús Sanz Fernández (coord.), Carmen Aycart, Víctor Peralta, Francisco Polo, Ángel Rodríguez Carrasco y Antonio Santamaría García: *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*. Madrid: Ministerio de Fomento, CEDES y CEHOPU, 1998, pp. 289-334. El libro se acompañó de un Cd-Rom en el que se si usaron los países como unidades de análisis, y que contiene las estadísticas históricas: Antonio Santamaría García: “República Dominicana (cronología, cartografía, fichero de empresas, esquema evolutivo y estadísticas)”. En Jesús Sanz Fernández (coord.), Carmen Aycart, Víctor Peralta, Francisco Polo, Ángel Rodríguez Carrasco y Antonio Santamaría García: *Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos, 1837-1995* (CD-Rom). Madrid: Ministerio de Fomento, CEDES y CEHOPU, 1998 (49 pp.), parte de cuya información está disponible *on line* en la *web*: www.ffe.es/body_ferroamlat.htm

RESUMEN

La historia de los ferrocarriles de servicio público dominicanos está ligada a los proyectos de construcción de un Estado y una economía nacional y a la integración de ésta en el mercado mundial. Dichos objetivos tropezaron con condicionantes históricos y geográficos que dificultaron su materialización y que el citado medio de transporte reprodujo en su evolución. Entre los años 1990-1992, se llevó a cabo en Fundación de los Ferrocarriles Españoles el proyecto "Los Ferrocarriles Latinoamericanos, Ayer, Hoy y Mañana (1830-1990)", dentro del marco del "Proyecto "Liberadores", con el fin de realizar un estado de la cuestión sobre la historia ferroviaria de los países de América Latina, incorporando algunas fuentes nuevas, fundamentalmente estadísticas, en una base de datos informática. Este artículo presenta los resultados para el caso de República Dominicana.

Introducción. Comparaciones internacionales, historia y geografía

Cuando iniciamos el estudio de los ferrocarriles latinoamericanos, la primero que nos sorprendió fue el escaso interés que el tema había despertado en la historiografía, a pesar de la importancia que tradicionalmente se confiere a ese medio de transporte para explicar el crecimiento económico y, en el caso específico de América Latina, de su conexión con el origen y formación de los estados nacionales y con su integración en el mercado mundial¹. Por lo general, es posible encontrar buenos y recientes estudios para lugares como México, Argentina, Brasil, Chile, Cuba o Colombia, no así para Puerto Rico, Nicaragua, Venezuela, El Salvador, Honduras o República Dominicana. El proyecto de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles trató de paliar esa carencia, construyendo una base de datos cuantitativa y documental sobre la historia ferroviaria de cada una de las repúblicas, incorporando nuevas fuentes, fundamentalmente estadísticas², que permitiese la elaborar un estado de la cuestión y sirviese de base a futuras investigaciones³.

¹ Sobre este tema ver Antonio Santamaría García: "Los ferrocarriles de servicio público de Puerto Rico (1870-1990)". *Revista Complutense de Historia de América*, 20 (1994), pp. 207-208 y "Los ferrocarriles de servicio público en Venezuela (1870-1990)". *Anuario de Estudios Americanos*, XV/2 (1998), pp. 475-506.

² El único estudio relativamente conocido sobre los ferrocarriles de servicio público dominicanos es el de Manuel Regla Mota: *Los Ferrocarriles Unidos Dominicanos. Su historia, su origen y su estructura social*. Santo Domingo, 1970. Contamos también con los capítulos y artículos dedicados a ese país en obras más generales, como las de William R. Long, *Railways of Central America and West Indies*. Washington: Government Printing Office, 1925; Paul E. Bloom, *Railways of Latin America: West Indies, Cuba and Dominican Republic*. Washington: International Reference Service, 1946; Frederic M. Halsey, *The Railway of South and Central America*. Washington: Francis Emory Fitch, 1914; CEPAL: *El transporte en América Latina*. Nueva York: CEPAL, 1961, y el *Boletín de la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles* (Buenos Aires, publicado desde 1948).

³ Sobre el "Proyecto Libertadores", ver Sociedad Estatal Quinto Centenario, Agencia Española de Cooperación Internacional y RENFE: *Proyecto Libertadores*. Madrid: AECI; RENFE, 1992. Los resultados del trabajo, concluido en 1992, no se han publicado y están disponibles en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en Madrid. Además de la base de datos, se redactó un informe para cada empresa ferroviaria y una síntesis para cada país. Estas últimas fueron elaboradas por Marcela A. García Sebastiani (Costa Rica y Honduras), Mercedes García (Bolivia, Panamá y Paraguay), Francisco Polo (Ecuador y Chile), Ángel Rodríguez Carrasco (Argentina, Brasil y Uruguay), Antonio Santamaría García (Cuba, Nicaragua, Puerto Rico, República Dominicana y Venezuela), Antonio Sanz (El Salvador), Juan Carlos Sola (Guatemala y México) y Beatriz Vitar (Colombia y Perú). Marta Torres colaboró también en la fase inicial del proyecto y José Ramón Campos en el trabajo de Brasil. Algunos trabajos se han publicado o están en prensa: Marcela A. García Sebastiani, "Los ferrocarriles de la República de Honduras". *Anuario de Estudios Americanos*, LIII/1 (1996), pp. 123-161; Juan Carlos Sola: "El desarrollo de la red ferroviaria en Guatemala: economía y territorio (1871-1941)" y Ángel Rodríguez Carrasco, "La política ferroviaria en Brasil y la Cuenca del Plata en el siglo XIX". En Manuel Alcántara, Marisa Ramos y Antonia Martínez (eds.): *IV Encuentro de Latinoamericanistas* (diskette). Salamanca: Universidad de Salamanca, 1995, pp. 989-1.017 y 1.050-1.058, y Antonio Santamaría García: "Los ferrocarriles de servicio público en Venezuela"; "Los ferrocarriles de servicio público de Puerto Rico"; "Los ferrocarriles de servicio público

En lo que respecta al caso de República Dominicana, los datos del cuadro 1 muestran la escasa importancia que el ferrocarril de servicio público tuvo en ella, comparando sus cifras con las de otros países antillanos en términos absolutos (extensión de las líneas) y relativos (kilómetros de vía por cada 1.000 habitantes y 1.000 km² de superficie). Aunque el cuadro no permite observarlo, una diferencia aún más relevante es que mientras en otras islas del Caribe, como Cuba o Puerto Rico, tanto los ferrocarriles de servicio público como los industriales⁴ se extendieron de manera relativamente homogénea por el territorio, en República Dominicana, los primeros se concentraron en la región Nororiental y los segundos en la Suroriental (mapa 2). La razón de esas diferencias es el elemento central de su historia ferroviaria y requiere una breve introducción geográfica e histórica.

Cuadro 1. Extensión absoluta y relativa de los ferrocarriles de servicio público y de las líneas industriales en República Dominicana, Puerto Rico y Cuba a finales de la década de 1920*

País	Km vía servicio público (sp)	Km vía. sp /1.000 km ²	Km vía sp /1.000 hab	Km líneas industriales
República Dominicana	250	5,2	0,09	577
Puerto Rico	654	73,5	0,48	350
Cuba	5.300	46,2	1,80	12.000

Fuente: Antonio Santamaría García: "El ferrocarril en las Antillas", p. 290.

República Dominicana ocupa dos terceras partes de los 76.500 km² de la isla de Santo Domingo, cuyo territorio comparte con Haití. Guy Lasserre define así su peculiaridad geográfica:

"Hay muy pocos países en el mundo que presenten, en tan cortas distancias, contrastes tan acentuados de los paisajes naturales [...] El pico Duarte culmina a 3.175 metros, mientras que el lago Enriquillo se encuentra a 44 metros bajo el nivel del mar"⁵.

Por sus características naturales, el país se divide en cuatro regiones bien diferenciadas. Recorrido de Norte a Sur, la depresión del Cibao y la Vega Real están separadas por la Cordillera Central de

cubanos (1837-1959). La doble naturaleza de la dependencia azucarera". *Revista de Indias*, 204 (1995), pp. 485-515, y "Los ferrocarriles de servicio público nicaragüenses (1870-1990)". *Anuario de Estudios Americanos*, LII/1 (1995), pp. 117-143. Además, Ángel Rodríguez Carrasco realizó una tesina: *Los ferrocarriles de servicio público argentinos, 1850-1990*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 1992 (inédita). Finalmente, la Asociación Grupo América de Estudios Sociales organizó la sesión monográfica "Ferrocarriles", coordinada por Antonio Santamaría García, en el I Encuentro de Jóvenes Estudiantes e Investigadores sobre Historia de América, Universidad Complutense de Madrid (1992), que contó con nueve ponencias, y Ángel Rodríguez Carrasco y Juan Carlos Sola presentaron otras dos sobre los ferrocarriles en la Cuenca del Plata y Guatemala al "IV Encuentro de Latinoamericanistas Españoles", Instituto de Estudios sobre América Latina y Portugal, Universidad de Salamanca (1993).

⁴ En el proyecto de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles se estudiaron únicamente las líneas de servicio público universal (transporte de pasajeros y mercancías).

⁵ Guy Lasserre: *América Media*. Barcelona: Ariel, 1976, p. 287.

la Llanura Central. La Sierra de Neiba sirve de límite entre esta última y las planicies de Azua y Seibo, que cierra la Sierra de Bahoruco, dejando paso a los manglares del Suroeste (mapa 1). Estos límites físicos se convirtieron en razones de aislamiento. Población, ciudades, agricultura comercial, industria y servicios se concentraron en la depresión del Cibao y la Vega Real, cuyos suelos se cuentan entre los mejores del mundo para la explotación agraria. Además, los ríos que fluyen por ella son navegables en casi todo su recorrido y ofrecen un excelente medio de comunicación natural para sacar la producción hacia el mar. El centro y Sur del territorio, por el contrario, permanecieron prácticamente aislados hasta principios del siglo XX, momento en que comenzó el desarrollo de las explotaciones azucareras de las planicies de Azua y Seibo que, a la postre, acabaron convirtiendo esta región en la más dinámica del país económicamente hablando, aunque esto tampoco contribuyó a mejorar la integración territorial.

Mapa 1. Geografía física dominicana



Fuente: <http://mipais.jmarcano.com/geografia/index.html> (consulta 07/2012).

Desde la independencia de la colonia francesa de Haití a finales del siglo XVIII, la parte Este de Santo Domingo, donde el dominio colonial español nunca fue muy efectivo, vivió bajo su constelación. Hasta 1844 no puede hablarse de un proyecto nacional y aun entonces las pretensiones anexionistas de los haitianos, la desintegración del territorio y la debilidad de la economía conspiraron contra él. Las distintas regiones estructuraron incipientes sistemas económicos aislados. Las explotaciones forestales de la planicie de Seibo y la ganadería extensiva de la depresión del Cibao

entraron en crisis a finales del siglo XIX, dejando paso al cultivo del tabaco, cuya explotación se había ido desarrollando en esta última en las décadas postreras de la centuria. No obstante, cada región estableció sus propios vínculos con el exterior y el nuevo cultivo sólo fue capaz de articular un sistema socio-político relativamente integrado en el Cibao. Dice Julio A. Cross Beras:

"El país atravesó por un proceso de ensayo y error al tratar un producto y luego otro, cambiando de la ganadería al tabaco, del tabaco al azúcar. Las fluctuaciones en la producción estaban estrechamente relacionadas con los factores externos, principalmente con los cambios en los mercados de importación y con las alianzas que alcanzaban grupos dominicanos con intereses extranjeros"⁶.

Las condiciones descritas ayudan a comprender que tras la expulsión de los haitianos, que mantuvieron ocupado el territorio dominicano entre 1824 y 1844, el Libertador, Pedro Santana, pidiese la restauración del dominio español. No obstante, los intereses españoles, concentrados entonces en la Guerra del Pacífico, y la oposición beligerante de los haitianos impidieron esa posibilidad, y en 1864 se declaró finalmente la independencia. Después, la sucesión de Santana complicó aún más la situación política y el país vivió un período de anarquía que sólo se resolvió con el inicio de la dictadura de Ulises Heureux, que comenzó en 1882 y se prologó hasta 1899.

Desde principios del siglo XX, el cultivo de la caña de azúcar se extendió por el Seibo, y con ella encontró el país el producto capaz de atraer capital, proporcionar los vínculos con los mercados exteriores y cierto reconocimiento internacional, a través de las concesiones y privilegios otorgados a las compañías azucareras y a otros intereses extranjeros, como los que recibió el Banco Westerdrop and Company, o la Compañía Escocesa, que construyó el Samana and Santiago Railroad. En realidad, Heureux entendía esta forma de actuar (las concesiones a empresas europeas) como una manera para atraer al capital de Estados Unidos, lo que consiguió en 1894, cuando el gobierno de Washington respaldó la creación de la Santo Domingo Improvement Company. Mientras tanto, el régimen, montando sobre un fuerte aparato clientelístico, funcionaba con relativa estabilidad gracias al reparto de los beneficios proporcionados por el incipiente progreso económico.

La expansión del cultivo azucarero, coincidiendo con la consolidación definitiva de la hegemonía norteamericana en el Caribe, definieron la nueva etapa que se inició con el siglo XX. Wilfredo Lozano se pregunta por qué el Estado actuó con tanta liberalidad con las empresas azucareras⁷. La respuesta está en la debilidad de la economía y del sistema socio-político. El traspaso de los bonos

⁶ Julio A. Cross Beras: *Sociedad y desarrollo en la República Dominicana, 1844-1890*. Santo Domingo: INTEC, 1982, p. 198.

⁷ Wilfredo Lozano: *Dominación imperialista en la República Dominicana*. Santo Domingo: Universidad Autónoma de Santo Domingo, 1950, p. 110.

de la deuda externa dominicana del Banco Westerndrop and Company a la Santo Domingo Improvement Company, aseguró el respaldo de Estados Unidos a un proyecto político nacional independiente, lo mismo que la supresión de los derechos que gravaban la exportación de azúcar en 1905 y 1907, lo que significó nuevos incentivos para los inversores norteamericanos. Mientras tanto, la muerte de Heureux había provocado problemas sucesorios que, unidos a la movilización de ciertos intereses contrarios a las concesiones otorgadas al capital extranjero, desembocaron en otro período de inestabilidad, que concluyó con el desembarco de los marines estadounidenses en 1916 y con la instauración de un gobierno interventor, que se mantuvo en el poder hasta 1922.

La crisis del cultivo tabacalero, debido a su paulatina merma de calidad, aumentó la dependencia económica del azúcar, sobre todo durante la excepcional coyuntura que la Primera Guerra Mundial provocó en el mercado azucarero. Modernas fábricas, mano de obra barata y modificaciones en el régimen de tenencia de la tierra permitieron la extensión del latifundio cañero en detrimento de otros cultivos comerciales y de la economía de subsistencia⁸. Para atender las necesidades de la industria azucarera se tendieron varios ferrocarriles. Aunque su estudio no es objeto de este trabajo, que analiza exclusivamente las líneas de servicio público, conviene decir que aquellos primeros, con 1.032 km en 1940, cuadruplicaban la extensión de estos últimos (mapa 2)⁹.

Aunque el azúcar proporcionó cierta estabilidad socio-política y un crecimiento económico sin precedentes, no permitió solucionar los problemas estructurales de la sociedad y economía dominicana. A la caída del precio del dulce durante la postguerra se unieron los primeros conatos de resistencia frente al gobierno de ocupación norteamericano. La retirada de los marines del país dio paso a un nuevo período de relativa estabilidad con el inicio de la dictadura de Rafael Leónidas Trujillo en 1924.

La dictadura de Trujillo se basó en el ejercicio de un despotismo represivo, que preservó la fuerte exclusión social que caracterizaba el sistema político y económico. La crisis de 1930, debido a la ausencia de otras alternativas políticas viables, reforzó la posición de Trujillo en el poder, en el que se mantuvo hasta su asesinato en 1962. Las movilizaciones sociales impidieron que el régimen continuase en la persona de Joaquín Balaguer y las urnas entregaron el poder a Juan Bosch que, sin embargo, fue derrocado poco después por un golpe de Estado encabezado por Francisco Caamaño. Creyendo ver en Caamaño un *nuevo Castro*, los marines norteamericanos regresaron al

⁸ Ver Julio A. Cross Beras: *Sociedad y desarrollo*, pp. 218-222.

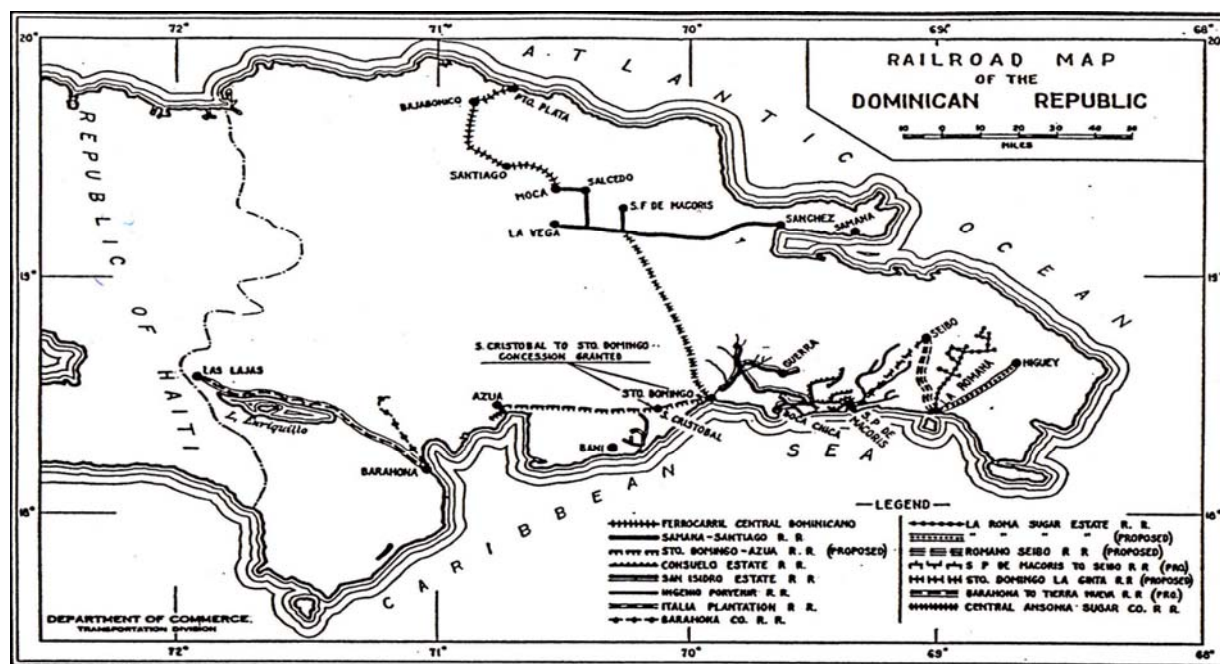
⁹ Datos de Paul E. Bloom: *Railways of Latin*, p. 10.

país y Balaguer asumió finalmente el poder, iniciando otra etapa de relativa estabilidad, sostenida por el ejercicio de la represión, que perduró hasta el inicio de la crisis de los años ochenta.

El marco institucional. El Estado y las empresas ferroviarias.

En 1881, un año antes del inicio de la dictadura de Ulises Heureux, Alexander Braid, de la Compañía Escocesa, recibió la concesión para construir un ferrocarril entre las ciudades de Samana y Santiago y otras dos líneas en la Bahía de Samana, acompañada de exenciones de impuestos y otros privilegios. Cuando la línea se inauguró en 1887, lo hizo incumpliendo el principal objetivo de la concesión: dotar a Santiago, capital del Cibao, de una salida ferroviaria al mar. Las paralelas partieron de Sánchez, no de Samana, y sólo llegaron hasta La Vega (mapa 2).

Mapa 2. Mapa ferroviario de República Dominicana, 1925. Líneas construidas y proyectos propuestos



Fuente: William R. Long, *Railways of Central*, p. 303.

Los problemas para el tendido de los primeros tramos de vía en las pantanosas tierras de la península de Samana, y el incumplimiento por parte del gobierno de su compromiso contractual de entregar ciertas tierras a los concesionarios, ocasionaron dificultades financieras a la Compañía Escocesa. Aunque la empresa esgrimió esas razones para justificar el incumplimiento del contrato, el Estado decidió darle un *ultimatum*: o llevaba el ferrocarril hasta Santiago, o él mismo se encargaría de tender una nueva línea entre esa localidad y Puerto Plata. La amenaza no surtió efecto y el Estado contrató un empréstito de 440.000 dólares USA en 1890 con el Banco Westerndrop and

Company de Amsterdam para la ejecución de las obras del que se denominó Ferrocarril Central Dominicano (mapa 2)¹⁰.

Las concesiones otorgadas al banco holandés explican por qué Estados Unidos decidieron finalmente llevar a cabo una política económica más activa en República Dominicana, que de momento se concretó, como señalamos anteriormente, en el apoyo formal del gobierno de Washington a la creación en 1894 de la Santo Domingo Improvement Company. Mientras tanto, la Caille et Cie. de París, que se había hecho cargo del contrato para construir la línea, y el Banco Westerndrop and Company, iniciaron un litigio sobre el tendido del Ferrocarril Central Dominicano que duró cinco años. Caille et Cie. había convencido al banco de la necesidad de instalar un sistema de cremallera para salvar las dificultades de la Cordillera Central (mapa 1), pero éste no dio el resultado esperado. Al litigio se unieron también algunos desacuerdos con el gobierno. En estas circunstancias, el banco decidió aceptar una oferta de la Santo Domingo Improvement Company sobre el ferrocarril y los bonos de la deuda dominicana. Esta última empresa recibió también en 1895 la autorización del Congreso de República Dominicana para modificar el controvertido sistema de cremallera del trazado ferroviario entre Santiago y Bajabonico¹¹.

En 1894 la Santo Domingo Improvement Company firmó un contrato con la Drake Construction Company que obligaba a esta última a finalizar el ferrocarril entre Santiago y Puerto Plata en 1897 y le permitía prolongar su línea al Sur de Santiago. En 1897 se constituyó una empresa filial para ejecutar este proyecto y conseguir el capital necesario, la Santo Domingo Railway Company, pero debido a dificultades financieras, la obra no se terminó hasta 1905¹². En esos años se inició la etapa de auge de las inversiones norteamericanas en República Dominicana, no obstante, éstas se concentraron en la industria azucarera y, por tanto, en la región Suroriental. Aunque el tema no ha merecido el interés de la investigación, intuimos que esto pudo estar en el trasfondo de los citados problemas financieros, junto con algunos errores presupuestarios, pues, según Paul E. Bloom,

"La empresa norteamericana construyó el ferrocarril con un coste entre 300.000 y 600.000 dólares USA por encima de los bonos asignados por el gobierno [*sic*]"¹³.

El desajuste entre el coste previsto y el coste real de las obras del Ferrocarril Central Dominicano provocó desacuerdos entre la empresa concesionaria y el Estado, que condujeron a éste último a

¹⁰ Ver Manuel Regla Mota: *Los Ferrocarriles Unidos*, p. 113.

¹¹ Manuel Regla Mota: *Los Ferrocarriles Unidos*, p. 114, y Harry Hoetink, *El pueblo dominicano: 1850-1900. Apuntes para su sociología histórica*. Santo Domingo: Editorial Cultural, 1975, p. 7.

¹² Ver William R. Long: *Railways of Central*, p. 302.

¹³ Paul E. Bloom: *Railways of Latin*, p. 9.

intervenir su administración en 1903 y a nacionalizarla definitivamente en 1908. En el momento de su adquisición, la propiedad fue tasada en 1.500.000 dólares USA. El ferrocarril era rentable y lo siguió siendo a pesar de que los conflictos civiles de años posteriores dificultaron sus operaciones¹⁴. Por tanto, la retirada de la compañía norteamericana no se debió a la falta de beneficios. Quizás pueda explicarse en términos de costes de oportunidad; es decir, por el interés de los inversores en los negocios azucareros, aunque también debieron tener importancia el malestar de algunos sectores sociales por las concesiones entregadas a las empresas extranjeras, y los mencionados conflictos civiles, a pesar de que éstos no habían alcanzado por entonces la virulencia que tuvieron después de 1911. A partir de esa fecha, el ferrocarril se convirtió en objeto de todas las partes en litigio y sus operaciones fueron las que más sufrieron. Para paliar el caos de la explotación, el presidente dominicano, Bordas Valdez, decidió privatizarlo en 1913. Dicha solución, sin embargo, sólo empeoró las cosas, pues provocó el estallido de un nuevo conflicto, conocido con el nombre de Revolución del Carrito, que afectó aún más a las operaciones. Como consecuencia de todo esto, en esos años los resultados económicos del ferrocarril fueron progresivamente más deficitarios:

"En 1926, los beneficios que no alcanzaban ni para cubrir las necesidades más perentorias. En 1927 sus deudas se elevaban a 143.000 dólares USA y en 1930, ya en plena depresión, se produjo un déficit de 71.000 dólares más"¹⁵.

En 1924, el Congreso de República Dominicana cursó un proyecto de ley que permitía al Ejecutivo privatizar el Ferrocarril Central Dominicano, considerándolo una carga innecesaria para el erario público. Sin embargo, en ese año Rafael Leónidas Trujillo llegó al poder y el proyecto se detuvo. Trujillo creía que la función social y económica que cumplía el ferrocarril justificaba el esfuerzo del gobierno. Según Manuel Regla Mota:

"La obra de nivelación económica [...] se realizó con tal tesón que en 1933 habían sido cubiertos todos los déficits del ferrocarril"¹⁶.

Con ello, además, fue posible iniciar la obra de desvío de la cremallera, el principal obstáculo para la rentabilidad de la explotación de la línea. Los trabajos concluyeron en 1935.

Desde 1908 podemos hablar de la existencia de una empresa ferroviaria nacional. El Ferrocarril Central Dominicano fue administrado por el Departamento de Desarrollo y Comunicaciones hasta 1924, cuando Trujillo llegó al poder y pasó al de Obras Públicas, quien se encargó de realizar el

¹⁴ Paul E. Bloom: *Railways of Latin*, pp. 9-10; William R. Long: *Railways of Central*, pp. 295-296, y Manuel Regla Mota: *Los Ferrocarriles Unidos*, p. 114, coinciden en señalarlo.

¹⁵ Manuel Regla Mota: *Los Ferrocarriles Unidos*, p. 116.

¹⁶ Manuel Regla Mota: *Los Ferrocarriles Unidos*, pp. 116-117.

plan de saneamiento y remodelación. Ignoramos por qué Trujillo decidió mantener la propiedad de la línea. Aunque el Estado dominicano no se caracterizó por políticas económicamente activas frente a la crisis de 1930, adquirió ciertos compromisos, centrados fundamentalmente en la obtención de varios empréstitos para mantener el aparato administrativo y construir obras públicas. El nombre del organismo que se hizo cargo de la línea ferroviaria apunta algo en ese sentido. En cualquier caso se habían sentado las bases para la administración nacional de los trenes de servicio público, lo que favoreció que, tras la referida crisis, el Estado decidiese asumir también de la propiedad del Samana and Santiago Railroad y realizar en él las reformas necesarias para paliar la situación de abandono en que se hallaba y ponerlo de nuevo en explotación. Dicho ferrocarril se tasó en sólo 50.000 dólares USA. 5.000 se pagaron al contado y el resto en cinco plazos hasta 1945. Desde 1939 la única línea de servicio público que permaneció en manos privadas fue el ramal San Francisco de Macorís-La Gina (mapa 2), construido por capital dominicano, aunque operaba arrendado por la Compañía Escocesa. Lo único que sabemos de ella, según Paul R. Bloom, es que “hasta 1944, año en que se produjo su nacionalización, siguió en manos de sus antiguos propietarios”¹⁷.

En 1941 se promulgó la Ley de Ferrocarriles y en 1946 se creó la empresa Ferrocarriles Unidos Dominicanos. Ambas medidas tuvieron como fin reorganizar las operaciones y administración ferroviaria, pero se vieron limitadas por la falta de autonomía de la compañía respecto de la Dirección General de Obras Públicas, lo que le impidió disponer de los potenciales superávits de explotación, que iban a parar a la Hacienda y decidía si se redestinaban al ferrocarril o a otros fines¹⁸.

La crisis ferroviaria de los años treinta no fue ocasionada por la depresión, que sólo puso en evidencia los problemas estructurales de ese medio de transporte. A la crisis del sector externo, del que dependía el tráfico ferroviario, se unió la competencia de la carretera, cuyo recorrido, si bien no era ideal, al menos comunicaba las diferentes regiones del país, cosa que no logró el ferrocarril¹⁹. Aunque la excepcional coyuntura de la Segunda Guerra Mundial alivió algo la situación, sobre todo debido a los problemas para el abastecimiento de petróleo que padeció el transporte automotor, la carretera restó al ferrocarril la práctica totalidad del tráfico de pasajeros. Las condiciones establecidas para la administración de las líneas impidieron cualquier reforma destinada a en-

¹⁷ Paul E. Bloom: *Railways of Latin*, p. 9. Aunque el autor no lo precisa, parece que sus antiguos propietarios seguían siendo los que se encargaron de construir la línea.

¹⁸ Ver Manuel Regla Mota: *Los Ferrocarriles Unidos*, p. 118.

¹⁹ Ver "Transportación y comunicaciones". *Boletín de la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles* (1977), p. 21.

frentar la competencia, debido a la falta de autonomía financiera, sobre todo teniendo en cuenta que el Estado comenzó a favorecer la construcción de carreteras y la importación de vehículos de Estados Unidos, con el pretexto de que, debido a las peculiaridades geográficas del país, dicha política era la única posibilidad para atenuar los problemas de comunicación interregional que el ferrocarril fue incapaz de solucionar. Esta decisión significó implícitamente el cierre de las líneas.

Ignoramos la fecha exacta en que dejó de operar la línea Santiago-Puerto Plata, aunque no debió resistir la crisis de los años cincuenta, pues en el informe redactado por la CEPAL en 1965 sobre el transporte en América Latina, la línea Sánchez-La Vega aparece como el único ferrocarril de servicio público operativo en República Dominicana²⁰. Respecto de este último, los datos disponibles indican que debió seguir prestando servicio hasta 1975, aunque en pésimas condiciones, con poca regularidad en el tráfico y, posiblemente, dedicado únicamente al transporte de mercancías.

En 1878 llegó al poder el Partido Revolucionario y pidió asesoramiento al gobierno francés para hacer frente a la difícil situación de los medios de transporte y en especial del ferrocarril. Este último respondió enviando una comisión técnica, encargada a la empresa Sofrerail, que en 1891 redactó el *Informe de prefactibilidad del Ferrocarril entre Santo Domingo y Santiago*. En él se exponía la necesidad de reabrir antiguas líneas y construir otras nuevas como único medio de mejorar las comunicaciones, favorecer la explotación de los recursos e iniciar una política de ahorro energético en un país que carece de minerales combustibles. Planteaba también la rehabilitación de la línea Sánchez-Santiago, su extensión hasta Duarte, y el tendido de otras entre las localidades de Río Haina y el Batey Luna, pasando por la de Villa Rivas y Boya, y enlazando las regiones Nororiental y Suroriental²¹. No tenemos noticia de que se llegase a poner el proyecto en marcha.

Es difícil separar el estudio de la dimensión empresarial y estatal de los ferrocarriles dominicanos. Ya hemos visto como se confunden ambas en el origen y desarrollo del Ferrocarril Central Dominicano y en la construcción y primeros años de explotación del Samana and Santiago Railroad. Queda, por tanto, analizar el desarrollo de esta última empresa.

Decíamos que en 1891 la Compañía Escocesa había tendido una línea entre Sánchez y La Vega, desatendiendo sus obligaciones contractuales y el posterior *ultimatum* del Estado para llevarla hasta Santiago. Las obras se detuvieron después de 1891 y desde ese año tan sólo debemos reseñar el arrendamiento en 1892 del ramal San Francisco de Macorís-La Gina, cuya concesión obtuvieron

²⁰ CEPAL: *El transporte*, p. 165.

²¹ Ver Ramón A. Ferreras: *Vías férreas: alternativas futuras*. Santo Domingo: Editorial del Nordeste,

en dicha fecha ciertos intereses locales. La política de la empresa no varió hasta 1907. La construcción del Ferrocarril Central Dominicano no fue motivo de inquietud hasta que éste prolongó sus paralelas hacia el Sur para llegar a Moca. Entonces se planteó el tendido de un ramal entre Las Cabuyas y aquella ciudad, que enlazaría las dos líneas ferroviarias nororientales (mapa 2). Las obras avanzaron velozmente, llegando a Salcedo en 1907, pero los mismos disturbios civiles que afectaron las operaciones del Ferrocarril Central Dominicano, retrasaron su conclusión hasta 1917, cuando la intervención norteamericana estabilizó la situación política del país²².

Ignoramos otros detalles sobre la evolución del Samana and Santiago Railroad Company hasta su nacionalización en 1939, aparte de una devolución al Estado en 1907 de los derechos de recaudación de impuestos en Sánchez, seguramente a cambio de la concesión para construir el ramal de Las Cabuyas²³. Señalamos este último hecho pues es ilustrativo de lo que el Estado dominicano estuvo dispuesto a ceder al capital extranjero para que invirtiese en el país. El cuadro 2 contiene datos sobre las adjudicaciones de obras ferroviarias: año en se firmó el contrato, nombre y nacionalidad del receptor, trazado que debían seguir, kilómetros concedidos y finalmente construidos. El cuadro muestra que desde 1913 no hubo cambios considerables en el marco empresarial.

Cuadro 2. Concesiones para construcción de ferrocarriles de servicio público en República Dominicana*

Año	Receptor	Nac.	Trazado	Km concedidos	Km construidos
1881	Compañía Escocesa	GB	Samana-Santiago	210	126
1890	Westerndrop & Co.	Hol	Santiago-Puerto Plata	109	82
1892	-	RD	S. Francisco M.-La Gina	14	14
1894	Sto. Domingo Improv.	USA	Santiago-Puerto Plata	27	27
1897	Compañía Escocesa	GB	Santiago- Las Cabuyas	47	47
1901	-	-	Sto. Domingo-S. Cristóbal	21	0
1903	-	-	Sto. Domingo-Azua	76	0
1907	-	-	Seibo-La Romana	84	0
1907	E.A. Balton Jr.	-	Sto. Domingo-Azua	76	0
1913	Compañía Escocesa	GB	Sto. Domingo-La Gina	125	0
1913	S.E. Hatton	-	Barahona-Neiba	47	0

* Nac.: Nacionalidad; GB: Gran Bretaña; Hol: Holanda; RD: República Dominicana. Algunas líneas o tramos se construyeron posteriormente, pero se utilizaron para el transporte industrial exclusivamente. Fuentes: Elaboración propia basada en todas las fuentes y estudios mencionados en el texto. Ver Antonio Santamaría García: "República Dominicana".

1987, pp. 130-131, 218 y 282-285.

²² Ver William R. Long: *Railways of Central*, p. 302, Paul E. Bloom: *Railways of Latin*, p. 9, y Frederic M. Halsey: *The Railways of*, p. 162,

²³ Ver William R. Long: *Railways of Central*, p. 302.

El cuadro 3 amplía la información sobre la propiedad y el origen del capital invertido en los ferrocarriles de servicio público dominicanos. No ha sido posible cuantificar las inversiones, pero los datos disponibles permiten algunos comentarios de interés. Lo primero que debemos señalar es que el tendido de las líneas se realizó dentro de un sistema económico endeble. Las inversiones ponen de manifiesto las dificultades que tuvo República Dominicana para integrarse en el mercado internacional. El capital británico, predominante en el Caribe en la década de 1880, se hizo cargo de la construcción del primer ferrocarril, y sólo la negativa de éste animó al Estado a buscar financiación alternativa para completar sus proyectos viarios, lo que implicó un cambio de estrategia. El tendido del Ferrocarril Central se financió con capital belga y holandés, pero no mediante inversiones directas, sino con un préstamo de 440.000 dólares USA al Estado, que fue el principal causante de la deuda externa dominicana decimonónica XIX²⁴. Al finalizar el siglo XIX, los estadounidenses empezaron a colocar capital en el país. Para el ferrocarril de servicio público esto sólo supuso un cambio en la propiedad de la línea Santiago-Puerto Plata y la construcción de 27 km en un momento, además, en que la empresa norteamericana parecía haber perdido el interés por ella. Su nacionalización entre 1903 y 1908 implicó, finalmente, el pago de 1.500.000 dólares USA, lo que agravó los problemas financieros dominicanos.

Cuadro 3. Líneas de propiedad pública y privada y origen del capital invertido en los ferrocarriles de servicio público de República Dominicana*

Años	Total km	Ferrocarriles				Origen del capital				Nacionalidad de las empresas					
		Públicos		Privados		Nacional		Extranjero		RD		GB		USA	
		Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Nº	Km	Nº	Km	Nº	Km
1890	79	0	0	79	100	0	0	79	100	0	0	1	79	0	0
1900	175	0	0	175	100	14	8	161	82	0	0	1	93	1	82
1910	237	109	46	128	54	123	52	115	48	1	109	1	128	0	0
1920	248	109	44	139	53	123	49	126	51	1	109	1	139	0	0
1930	248	109	44	139	56	123	49	126	51	1	109	1	139	0	0
1940	248	235	94	14	6	248	100	0	0	2	248	0	0	0	0
1950	248	248	100	0	0	248	100	0	0	1	248	0	0	0	0
1960	139	139	100	0	0	139	100	0	0	1	139	0	0	0	0
1970	139	139	100	0	0	139	100	0	0	1	139	0	0	0	0
1980	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

* El ramal La Gina-San Francisco de Macorís era de capital nacional, aunque estuvo arrendado a la Compañía Escocesa hasta 1939.

Fuentes: Las miasmas del cuadro 2.

²⁴ Ver Carlos Marichal: *Historia de la deuda externa en América Latina*. Madrid: Alianza, 1988.

El cuadro 4 sintetiza la información del marco institucional de los ferrocarriles de servicio público dominicanos. Sus datos, como los del cuadro 3, resaltan la debilidad de las inversiones extranjeras, la presencia del Estado para suplir la carencia de éstas, y la ausencia casi absoluta de capital privado local, que sólo construyó el ramal San Francisco de Macorís-La Gina, cuya explotación, además, fue arrendada a los propietarios del Samana and Santiago Railroad. Esto, sin embargo, no extraña si pensamos en su debilidad financiera. El Estado, por su parte, se hizo paulatinamente con el control de las líneas por razones que no pueden explicarse tan sólo en términos económicos. En un primer momento, su interés en los ferrocarriles fue un medio para potenciar el desarrollo, atraer al capital extranjero, fundamentalmente estadounidense, integrar a la economía dominicana en el mercado internacional, conseguir el reconocimiento político externo y reforzar el control del territorio y la población. Después, las dificultades de las empresas ferroviarias y una mayor presencia estatal en la actividad económica, como consecuencia de los cambios que conllevó la Primera Guerra Mundial y la crisis de 1930, explican su presencia en la administración de las líneas.

Cuadro 4. Empresas ferroviarias de servicio público de República Dominicana*

Empresa	Año1-Año2	Km	Ancho	T	P	Nac.	Emp.	O
Central Dominican Railway	1891-1908	109,0	0,76	U	PE	1908	FUD	1
Sección Puerto Plata-S. Marcos	1891-1891	4,0	0,76	U	PE			
Sección San Marcos-Bajabonico	1891-1891	14,0	0,76	U	PE			
Sección Bajabonico-Santiago	1894-1897	64,0	0,76	U	PE			
Ramal Santiago-Moca	1908-1908	27,0	0,76	U	PE			2
Samana and Santiago Railroad	1887-1917	139,0	1,06	U	P	1939	FUD	3
Línea Sánchez-La Vega	1887-1887	79,0	1,06	U	P			
Ramal S. Francisco-La Gina	1892-1892	13,5	1,06	U	P	1944	FUD	
Ramal Las Cabuyas-Moca	1907-1917	46,5	1,06	U	P			
Sección Las Cabuyas-Salcedo	1907-1907	35,5	1,06	U	P			
Sección Salcedo-Moca	1917-1917	11,0	1,06	U	P			4
Ferrocarriles Unidos Dominicanos FUD		248,0		U	E			5

* Año1-Año2: años de apertura del primer y del último tramo; Ancho: de vía (en metros); T: tipo de transporte (U: universal); P: propiedad (P: privada; E: pública; PE: pasa por ambos tipos); Nac. Emp.: año de nacionalización y empresa en la que se integra. O: observaciones: 1. En 1903 el Estado se hizo cargo del ferrocarril, nacionalizándolo en 1908; 2. En realidad el tramo Puerto Plata-Moca es la línea principal; 3. Se nacionalizó en 1939, con excepción del Ramal San Francisco de Macorís-La Gina, que no lo hizo hasta 1944; 4. Conectó el Samana and Santiago Railroad con el Ferrocarril Central Dominicano; 5. Desde 1908, el Ferrocarril Central Dominicano es propiedad del Estado. En 1944 todas las líneas de servicio público habían sido nacionalizadas. En 1946 se creó la Ferrocarriles Unidos Dominicanos para administrarlas.
Fuentes: Las mismas del cuadro 2.

Los factores de producción: infraestructura, equipos y trabajo.

La combinación de variables históricas y geográficas explica la peculiar evolución de los ferrocarriles dominicanos. En tres de las regiones naturales del país se tendieron vías, pero sólo una de ellas permitió el desarrollo de líneas de servicio público. Con sólo una perspectiva visual (mapa 2) es posible definir los tres rasgos característicos del trazado viario. El núcleo principal de expansión del tren en República Dominicana fue la llanura costera del Sureste, debido a las necesidades de la industria azucarera. Los centrales tendieron ferrocarriles en todo el espacio comprendido entre la costa caribeña y la Bahía de Samana. En el Suroeste también se construyeron dos líneas industriales; ambas partían de la localidad de Barahona, una hacia el Norte y la otra hacia el Noroeste. Únicamente el valle de San Juan quedó desprovisto de vías. El río Yaque del Sur y sus afluentes, navegables en casi todo su recorrido, fueron suficientes allí para cubrir las necesidades de comunicación de la modesta economía local.

El segundo rasgo definitorio del trazado ferroviario dominicano, como dijimos, fue la presencia de líneas de servicio público sólo en el Noreste, para cubrir las necesidades de los tres centros económicos más importantes de la zona: Santiago, La Vega y San Francisco de Macorís. La razón por la que esta región permitió el desarrollo del ferrocarril de servicio público estuvo en lo que ya señalamos acerca de las explotaciones de tabaco, concentradas fundamentalmente ella. El tabaco fue el único producto que hizo posible la construcción de un incipiente entramado de relaciones capitalistas con cierta integración del territorio y de la población y, además, su crisis posterior dio paso a una agricultura más diversificada (café, cacao y azúcar). En el Noreste, asimismo, el trazado de la vías difirió del de las otras regiones, pues si en un principio se planeó siguiendo las arterias de comunicación fluvial, finalmente se construyó para cubrir sus carencias. Los ríos Yaque y Yuna surcan el territorio en sentido opuesto, formando un ángulo de ciento ochenta grados que deja al margen las grandes ciudades del Cibao y la Vega Real. No obstante, el objetivo del Samana and Santiago Railroad fue dotar a esas ciudades de una salida marítima a través del valle del Yuna, los problemas que estudiamos en párrafos precedentes impidieron que el proyecto se completase e implicaron la construcción de una nueva línea (el Ferrocarril Central Dominicano) trazada en sentido Norte-Sur. Dicho recorrido, asimismo, determinó que sus raíles tuviesen que salvar los obstáculos de la Cordillera Norte, que corre paralela al mar, para llegar hasta Puerto Plata.

La tercera característica del trazado ferroviario dominicano fue su desconexión. Las tres regiones dotadas de ferrocarril desarrollaron economías distintas y desintegradas. El azúcar permitió

después consolidar un sistema económico, pero fue incapaz de integrar el territorio nacional. En el mapa 1 se observa la existencia de dos proyectos viarios para unir los tres núcleos principales de expansión del ferrocarril, pero ninguno de ellos llegó a materializarse²⁵.

Los cuadros 5 y 6 contienen datos sobre el desarrollo kilométrico anual y quinquenal, por empresas y total, absoluto y relativo de los ferrocarriles de servicio público dominicanos. En lo que a extensión se refiere, lo primero que destaca es que el gran período de expansión ferroviaria fue la década de 1890. En 1897 estaba construido el 71% del kilometraje total de las líneas en su momento de máxima expansión.

Cuadro 5. Evolución kilométrica de las empresas ferroviarias de servicio público dominicanas*

Años	Samana	Central	Unidos	Km privados	Km públicos	Total km
1887	79,0			79,0	0,0	79,0
1891	79,0	18,0		97,0	0,0	97,0
1892	92,5	18,0		110,5	0,0	110,5
1897	92,5	87,0		179,5	0,0	174,5
1907	128,0	87,0		215,0	0,0	215,0
1908	128,0	<i>Unidos</i>	109,0	128,0	109,0	237,0
1917	139,0		109,0	139,0	109,0	248,0
1939	13,5		234,5	13,5	234,5	248,0
1944	<i>Unidos</i>		248,0	0,0	248,0	248,0
1965			139,0	0,0	139,0	139,0
1987			0,0	0,0	0,0	0,0

* Samana: Samana and Santiago Railroad; Central: Ferrocarril Central Dominicano; Unidos: Ferrocarriles Unidos Dominicanos; *Unidos*: indica el año de la nacionalización y que el kilometraje de la línea pasa a sumarse al de los Ferrocarriles Unidos. Los 13,5 km que aparecen en la columna del Samana and Santiago Railroad en 1939, una vez nacionalizado este último, son los del ramal San Francisco de Macorís-La Gina. Fuentes: Las mismas del cuadro 2.

La relativa estabilidad política del gobierno de Ulises Heureux, la entrada de capital extranjero y la inserción de la economía local en el mercado internacional explican este desarrollo²⁶. Tan im-

²⁵ Sobre estos y otros proyectos inacabados ver William R. Long: *Railways of Central*, p. 325, y Enrique Deschamps: *República Dominicana. Directorio y guía general*. Santo Domingo: Imprenta de la Viuda de J. Cumill, 1880, p. 148.

²⁶ Es curioso que ambos objetivos se llevaran a cabo mediante la construcción de líneas en el Noreste y no en el Sureste, donde ya estaba desarrollándose la industria azucarera. La explicación se encuentra en la combinación de los factores expuestos hasta el momento. El Noreste fue la zona más propicia para el surgimiento de líneas de servicio público y la más idónea para intentar hacer compatible el desarrollo de una economía diversificada con la modernización de las estructuras productivas. Además, en el Sureste las concesiones a las empresas azucareras impedían cualquier actividad económica que se apartase de sus intereses, mientras en el Noreste el Estado tenía margen de potestad suficiente para poder actuar.

portantes fueron esas metas, que las dos únicas líneas de servicio público abiertas en el país nacieron con un mismo objetivo: dotar a Santiago de un medio de comunicación con el mar. Una vez conseguido esto, la construcción se paralizó y el único proyecto que se realizó a partir de ese momento fue la unión de ambos ferrocarriles. Para ello hubo que esperar a 1907, cuando el capital norteamericano sentó definitivamente sus bases de operación en la economía dominicana. Aun así el proyecto no pudo concluirse hasta 1917, con el *boom* económico que conllevó la Primera Guerra Mundial. En ese año se inauguró el último tramo ferroviario. La extensión de las líneas de servicio público no sufrió nuevas modificaciones hasta que la crisis de 1930 y la competencia de la carretera provocaron una depresión estructural en el sector que acabó con la nacionalización de las empresas, primero, y su cierre posterior en la segunda mitad del siglo XX.

Cuadro 6. Desarrollo kilométrico quinquenal de los ferrocarriles de servicio público de República Dominicana

Quinquenio	Total km	Km construidos		Km vía/ 1.000 km ²	Km vía/ 1.000 hab
		Totales	Respecto quinquenio anterior (%)		
1885-1890	79,0	79	100,0	1,63	-
1891-1895	110,5	32	40,5	2,28	-
1896-1900	174,5	64	57,6	3,60	0,24
1901-1905	174,5	0	0,0	3,60	-
1906-1910	237,0	62	34,5	4,89	-
1911-1915	237,0	0	0,0	4,89	-
1916-1920	248,0	11	4,6	5,11	-
1921-1925	248,0	0	0,0	5,11	-
1926-1930	248,0	0	0,0	5,11	0,17
1931-1935	248,0	0	0,0	5,11	-
1936-1940	248,0	0	0,0	5,11	0,14
1940-1945	248,0	0	0,0	5,11	-
1946-1950	248,0	0	0,0	5,11	0,10
1951-1955	248,0	0	0,0	5,11	0,09
1956-1960	139,0	-109	-109,0	2,86	0,04
1961-1965	139,0	0	0,0	2,86	-
1966-1970	139,0	0	0,0	2,86	0,03
1971-1975	0,0	-139	-139,0	0,00	0,00

Fuentes: Las mismas del cuadro 2.

Comparada con la que tenemos para el estudio de otras variables, la información disponible sobre la infraestructura ferroviaria es bastante abundante. Sabemos que la construcción de las líneas tuvo tropezó con importantes problemas técnicos. La escasez de capital y la utilización de materiales inadecuados plantearon dificultades en todos los casos en que el terreno se volvió desfavorable.

Así, el Samana and Santiago Railroad debía llegar hasta Santa Capuza, pero la superficie pantanosa de la Bahía de Samana limitó su recorrido, que llegó únicamente hasta Sánchez²⁷. Los problemas que tuvo que resolver el Ferrocarril Central Dominicano para atravesar la Cordillera Norte fueron aún mayores. Las obras estuvieron a cargo de los ingenios belgas Louis Bogaert y L. Adolfo Ferret y Shateau, y del dominicano Juan Bautista Núñez²⁸. Ya señalamos que la Caille et Cie. de París decidió usar un sistema de cremallera para salvar las dificultades orográficas, y que dicho sistema fue el culpable de las dificultades que a partir de ese momento tuvieron las operaciones ferroviarias, de tal forma, que cuando en 1895 el ingeniero jefe de la Santo Domingo Improvement Company, Edward Hall, se hizo cargo del proyecto, tuvo que realizar importantes modificaciones. La Drake Construction Company, encargada de la ejecución de los trabajos, sustituyó los tramos tendidos por su antecesora en los 17 km que atravesaban la cordillera por un trecho de línea de adhesión y, aún así, el problema sólo se solucionó parcialmente.

Los problemas que para el transporte ferroviario tuvo República Dominicana no fueron producto exclusivamente de la existencia de dos únicas líneas de servicio público, sino también de las diferentes características técnicas de cada una de ellas. En el Samana and Santiago Railroad se instalaron raíles de 35 y 45 libras, la pendiente media del recorrido era del 2%, la curva máxima 19 grados y el radio 302,9. Además de 179 km operativos, la línea poseía otros 24 de líneas muertas, patios y apartaderos²⁹. Sobre el Ferrocarril Central Dominicano tenemos más datos. Los raíles eran de 45 y 60 libras, las curvas de 30 y 32 grados, las entrevías de 30,1/10 pulgadas, las rasantes máximas del 4%, las medias del 3,125 y las mínimas del 2,70. La pendiente promedio no excedió el 3%, a pesar de que en la mitad de su recorrido atravesaba zonas montañosas. El trazado alcanzó su mayor altura en El Tubel, donde se erigió una galería de 700 pies de largo, la obra más importante de todo el recorrido. En su trayecto contó con 40 puentes, 19 de ellos de hierro, construidos con gran solidez y preparados para vías de 60 pulgadas. Al llegar a Moca, las paralelas atravesaban un viaducto de 720 pies de longitud. En 1908 la línea tenía 108 km operativos y 3 de vías muertas, patios y apartaderos³⁰. La diferencia técnica más importante entre los dos ferrocarriles de servicio público dominicano fue, sin embargo, el ancho de vía: la del Samana and Santiago Rail-

²⁷ Ver Harry Hoetink: *El pueblo dominicano*, p. 100.

²⁸ Ver Paul E. Bloom: *Railways of Latin*, p. 9, y Manuel Regla Mota: *Los Ferrocarriles Unidos*, p. 113.

²⁹ Ver Paul E. Bloom: *Railways of Central*, p. 10; Enrique Deschamps: *República Dominicana*, p. 145; Frederic M. Halsey: *The Railways*, p. 162, y Manuel Regla Mota: *Los Ferrocarriles Unidos*, p. 120.

³⁰ Ver Manuel Regla Mota: *Los Ferrocarriles Unidos*, p. 115, y Paul E. Bloom: *Railways of Latin*, p. 10.

road medía 1,067 metros y la del Ferrocarril Central Dominicano 0,76, lo cual impidió la perfecta conexión de ambos cuando sus trazados se encontraron en Moca en 1907.

El problema de la cremallera fue el inconveniente histórico más importante que tuvo que afrontar la explotación del Ferrocarril Central Dominicano. Aparte de la remodelación efectuada en 1895, cuando el Estado se hizo cargo de la línea, hubo que realizar otras. En 1917, el sistema de adhesión instalado por la Drake Construction Company que, como dijimos, sólo solucionó en parte el problema, fue eliminado mediante un desvío de 4 km entre las localidades de Sabana y Aguaíca y sustituyendo las viejas locomotoras *rack* por maquinaria tipo *shay*. Hasta que Rafael Leónidas Trujillo no tomó la decisión de que el ferrocarril permaneciese en manos del Estado, los problemas técnicos no se resolvieron totalmente. En 1935 comenzó un segundo plan de remodelación de las condiciones de la vía y se efectuó el definitivo desvío de la cremallera. La remodelación afectó a un tramo de 10,6 km y costó 99.038 dólares USA³¹. En cuanto a la intervención estatal en el Samana and Santiago Railroad, tras su nacionalización en 1939 se realizaron las obras necesarias para volver a ponerlo en explotación, ya que la razón de su adquisición fue precisamente el abandono de las operaciones. Dice Manuel Regla Mota:

"Para volver a poner en explotación el Samana and Santiago Railroad, se puso en marcha un plan de remodelación que consiguió tener la línea en condiciones aceptables de operación para mediados de los años cuarenta"³².

La infraestructura descrita se completó con un taller, que en 1939 estaba dotado con soldadores eléctricos, apartados de acetileno, taladros de presión, cepillos de acero, prensas hidráulicas, sierras y tornos mecánicos, fraguas de alto poder, fundidoras y plantas de generación de energía eléctrica para poner en marcha y reparar toda la maquinaria³³.

En lo que respecta al parque móvil, carecemos de información estadística anterior a 1920, con excepción de algunos datos referidos al Ferrocarril Central Dominicano, que casi desde su inauguración contó con 100 vagones, 5 coches de pasajeros y 5 locomotoras³⁴. Por lo demás, los datos del cuadro 7 confirman la evolución descrita por otras variables. Entre 1920 y 1935 no varió el número de locomotoras y el de vagones aumentó un 34%, evolución coherente teniendo en cuenta que los años 1914-1930 fueron el mejor período para la explotación de las líneas férreas.

³¹ Ver William R. Long: *Railways of Central*, p. 302, y Manuel Regla Mota: *Los Ferrocarriles Unidos*, pp. 114 y 116.

³² Manuel Regla Mota: *Los Ferrocarriles Unidos*, p. 118.

³³ Manuel Regla Mota: *Los Ferrocarriles Unidos*, p. 115.

³⁴ Datos de William R. Long: *Railways of Central*, p. 302, y Frederic M. Halsey: *The Railways*, p. 159.

Hasta 1948 no contamos con series completas. Entonces, la depresión del tráfico y la competencia de la carretera explican la reducción del número de equipos, fundamentalmente de los vagones (47%). Desde ese momento, la estabilidad de las cifras volvió a ser la nota predominante hasta 1957 y 1959, fechas en que el fuerte decrecimiento de la cantidad de unidades de transporte parece corroborar nuestra impresión acerca del cierre en esos años de la línea Moca-Puerto Plata. Aunque después de 1970 no tenemos datos, es posible suponer que hasta 1975, cuando estimamos que dejó de operar la línea Moca-Sánchez, no hubo cambios de importancia en el parque móvil ferroviario. La estadística relativa no aporta nuevas conclusiones. La relación equipos de transporte por kilómetro de vía y coches y vagones por locomotora es alta debido a las deseconomías de escala que conlleva el escaso kilometraje. Finalmente, la razón entre coches y vagones indica que la vocación del transporte fue fundamentalmente mercantil.

Cuadro 7. Equipos de transporte de los ferrocarriles de servicio público de República Dominicana*

Años	Locomotoras		Automotores		Coches		Vagones		Equipos /km vía	Coches+vagones /locomotoras	Coches/ vagones
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%			
1920	24	9			16	6	227	85	1,03	10,15	0,07
1923	24	8			16	6	275	87	1,27	12,13	0,06
1929	24	-			-	-	281	-	-	-	-
1935	24	-			-	-	305	-	-	-	-
1948	17	9	8	4	11	6	161	82	0,79	10,12	0,07
1954	17	9	8	4	11	6	161	82	0,79	10,12	0,07
1957	17	9	8	4	11	6	161	82	0,79	10,12	0,07
1959	13	8	4	2	11	7	137	83	1,19	11,38	0,08
1965	13	8	4	2	11	7	137	83	1,19	11,38	0,08
1970	13	8	4	2	11	7	137	83	1,19	11,38	0,08

* La elección de los años está determinada por las fechas para las que tenemos datos en las fuentes. Los porcentajes de locomotoras, automotores, coches y vagones se miden respecto al total de los equipos. Fuentes: Las mismas del cuadro 2.

Sobre el tipo de tracción apenas hay datos. Sabemos que las modificaciones introducidas en el Ferrocarril Central a lo largo de su historia fueron escasas. Se limitaron al mencionado cambio en 1916 de la maquinaria tipo *rack* por locomotoras *shay*, a la sustitución de la leña por carbón como combustible y a la compra en 1920 de material para el empleo de petróleo. Sabemos también que los Ferrocarriles Unidos se movían con gasolina, aceite y petróleo a mediados de los años cincuenta y que el uso de este último fue en aumento, alcanzando en 1946 6.500.000 litros anuales³⁵.

³⁵ Ver Manuel Regla Mota: *Los Ferrocarriles Unidos*, pp. 115-116 y 119-120.

El transporte

En el cuadro 8 anotamos los datos disponibles sobre transporte ferroviario de servicio público. Los estudios al respecto y las demás variables analizadas sugieren que las magnitudes debieron ir en aumento hasta finales de los años veinte, salvo en los períodos de disturbios civiles que obstaculizaron las operaciones ferroviarias. El cuadro muestra también la crisis del transporte que causó la crisis de 1930³⁶ y, luego, la competencia de la carretera, situación que sólo mejoró eventualmente durante la Segunda Guerra Mundial, debido a las dificultades para el abastecimiento de combustible. Sobre todo el número de viajeros debió aumentar en esos años. A finales de la década de 1940, empero, se observa el efecto de la vuelta a la normalidad. Aunque no tenemos cifras, sabemos que el tráfico de pasajeros se redujo drásticamente en fechas posteriores. Sobre el tipo de mercancías, café, tabaco, azúcar y maíz fueron los principales productos acarreados por los ferrocarriles de servicio público durante la práctica totalidad de los años en que prestaron servicio. La vocación del transporte, como indicaba el cociente coches/vagones y corrobora la razón entre viajeros/toneladas, fue eminentemente mercantil; no obstante, el servicio de pasajeros se mostró, al menos hasta los años cuarenta, como complemento indispensable para obtener buenos resultados económicos³⁷.

Cuadro 8. Transporte de viajeros y mercancías en los ferrocarriles de servicio público República Dominicana

Años	Viajeros			Toneladas			Viajeros/toneladas
	Totales	/Habitante	/km vía	Totales	/Habitante	/km vía	
1914	26.000	0,03	109,7	-	-	-	-
1933	10.000	0,01	40,3	52.000	0,03	209,6	0,19
1935	-	-	-	55.000	0,04	221,7	-
1942	-	-	-	91.000	0,05	366,9	-
1943	80.000	0,04	322,5	126.000	0,07	-	-
1944	113.000	0,06	455,6	-	-	-	-
1945	196.000	0,11	790,3	-	-	-	-
1946	201.000	0,11	810,5	-	-	-	-
1947	177.000	0,09	713,7	177.000	0,08	713,7	1,00

Fuentes: Las mismas del cuadro 2.

El ferrocarril y el sistema de transportes

La historia de los medios transporte en República Dominicana es una gran paradoja. Dotada de ex-

³⁶ Ver Paul E. Bloom; *Railways of Latin*, p. 10.

³⁷ Ver Paul E. Bloom: *Railways of Latin*, p. 10 y "Transportación y comunicaciones", p. 20.

celentes arterias naturales, las diferentes regiones del territorio se mantuvieron aisladas, en parte debido a esas mismas facilidades. Ya vimos como la geografía permitía la existencia de varias zonas económicas instaladas en ricos valles agrícolas, separados por montañas y dotados de sistemas fluviales de transporte hasta el mar, desde las que les fue posible establecer vínculos con el exterior, así como con el resto del territorio, mediante la navegación de cabotaje.

La evolución socio-económica de República Dominicana se explica observando el desarrollo independiente de sus cuatro grandes regiones histórico-geográficas, enfrentada a la del proyecto político nacional. La única posibilidad que éste tuvo para ser viable fue aceptar y controlar a la vez una situación que le vino dada y que no pudo modificar. Pésimamente dotado de caminos, sobre todo cuando el terreno se eleva y en época de lluvias, el país vio en el ferrocarril el medio para desarrollar un sistema de transportes que permitiese explotar sus recursos exportables, atraer el capital necesario del exterior para modernizar sus estructuras productivas y hacer viable el mencionado proyecto político nacional. El ferrocarril fue parte indispensable de estos procesos. Su desarrollo se explica en función de las necesidad que tuvo cada región de completar sus arterias naturales de comunicación. Así surgieron las líneas azucareras del Seibo y, también, las de servicio público del Noreste, donde el Estado trató de atraer el capital necesario para establecer un sistema de transportes que, teniendo como eje el ferrocarril, hiciese posible la integración del territorio nacional. El proyecto nació en el Noreste y no en el Sureste, a pesar de que la industria azucarera convirtió ese área en el centro económico del país, debido a que su población, más integrada, y su economía, más diversificada, aseguraron el volumen de transporte necesario. Sin embargo, el capital extranjero llegó rápidamente al límite de lo que estaba dispuesto a invertir, y el proyecto de un sistema nacional de transportes se paralizó ante las barreras físicas que separaban el Noreste de las otras regiones. Las conexiones interregionales siguieron realizándose mediante la navegación de cabotaje. Además, el ferrocarril desarrolló la producción lo suficiente para que los volúmenes exportables permitiesen establecer a cada región comunicaciones marítimas directas con los mercados exteriores, que hasta ese momento se había realizado a través de otros puertos del Caribe, lo que tampoco favoreció la integración³⁸.

En el siglo XIX, el ferrocarril se construyó en detrimento de la red caminera que, como hemos señalado, se encontraba en pésimas condiciones. En el segundo tercio del siglo XX, el tendido de la carretera hizo lo propio con el ferrocarril, lo que se justificó en aras del compromiso histórico

³⁸ Ver Julio A. Cross Beras: *Sociedad y desarrollo*, p. 199.

del Estado de romper el aislamiento del territorio, cosa que el tren no había conseguido solucionar³⁹. El relativo progreso económico, los avances tecnológicos, el desarrollo del transporte automotor y el fomento de las obras públicas que caracterizó la dictadura de Rafael Leónidas Trujillo, coadyuvaron para que fuese la carretera quien consiguiese cierta integración territorial. Su competencia sobre los ferrocarriles fue la causa principal de su crisis y cierre posterior. A mediados de los años cuarenta Paul E. Bloom vaticinaba lo que sucedería un tercio más tarde:

"El futuro de los ferrocarriles es incierto. La competencia de las carreteras hace que el tráfico de pasajeros sea prácticamente inexistente. La dedicación de los ferrocarriles en el presente es esencialmente el transporte de mercancías, y sería necesario que éste continuara, al menos como está ahora, para que las líneas sigan siendo operativas. La competencia de la carretera, no obstante, amenaza seriamente, sobre todo en las cortas distancias, haciendo que el ferrocarril funcione con costes escasamente económicos"⁴⁰.

A modo de conclusión. La economía de los ferrocarriles y los ferrocarriles y la economía

La serie estadística que hemos podido reconstruir para estudiar la economía de los ferrocarriles de servicio público dominicanos abarca sólo una parte de los años cuarenta, momento tan excepcional como transitorio, pues estuvo marcado por la coyuntura de la Segunda Guerra Mundial que, como ya señalamos, alivió transitoriamente la depresión del tráfico. Sabemos, no obstante, que los ferrocarriles fueron rentables desde que se inauguró la primera línea. Los resultados de la explotación sólo empeoraron debido a factores técnicos, como las dificultades para salvar las elevaciones del terreno, o a los disturbios civiles que asolaron el país en varias ocasiones. Los años 1914-1920 fueron los más boyantes para el transporte, debido a la solución parcial de los dos problemas anteriores y al incremento del valor y de los volúmenes de exportación de las materias primas agrarias durante la Primera Guerra Mundial. La postguerra y la depresión de 1930, sin embargo, pusieron de manifiesto los defectos estructurales de este medio de transporte. La crisis de los cultivos tradicionales y la competencia de la carretera, como vimos en párrafos precedentes, tuvieron tal efecto sobre el ferrocarril dominicano que, entre 1955 y 1975, las dos líneas de servicio público fueron cerradas al tráfico. Los datos del cuadro 9 son escasos, pero muy ilustrativos de lo que estamos diciendo. La brusca mejora de los ingresos en 1942-1943 se correspondió con el fuerte descenso de

³⁹ Para el estudio de los caminos durante el siglo XIX, ver Harry Hoetink: *El pueblo dominicano*, pp. 89-96; para los orígenes de la política estatal de fomento vial, Enrique Deschamps: *República Dominicana*, pp. 148-150, y para la política gubernamental de desarrollo de carreteras a partir de 1920, "Transportación y comunicaciones", pp. 20-21, y Ramón A. Ferreras: *Vías férreas*, pp. 22-25.

⁴⁰ Paul E. Bloom: *Railways of Latin*, p. 10.

los mismos en 1945-1946. El paroxismo del transporte de pasajeros no pudo compensarse, a pesar del importante crecimiento de las ganancias generadas por el tráfico de mercancías. La tendencia del gasto fue similar a la del ingreso, ya que se aprovechó la relativa bonanza para remozar la infraestructura y el parque móvil, aunque esto no fue suficiente para afrontar la recuperación del tráfico automotor después de 1945.

Cuadro 8. Resultados económicos de los ferrocarriles de servicio público de República Dominicana (en millones de pesos)*

Años	Ingresos			Gastos					Beneficio CE	
	Viajeros	Mercancías	Totales	Generales	Material	Obra	Transporte	Totales		
1942	260	24	353	65	57	65	112	310	43	87,8
1943	467	44	632	123	95	111	209	529	103	83,7
1944	346	64	530	101	77	80	170	429	101	80,9
1945	492	94	751	144	88	108	209	594	202	73,1
1946	91	427	706	175	107	149	224	656	50	92,9
1947	78	218	431	154	105	127	202	589	-158	136,7

* CE: coeficiente de explotación: gastos/ingresos x 100.

Fuentes: Las mismas del cuadro 2.

Tras analizar todas las variables que permiten las limitaciones estadísticas y de estudios, la conclusión más importante de este trabajo, aparte de la urgencia de más estudios sobre el tema, es que el ferrocarril de servicio público surgió en República Dominicana para atender las necesidades de transporte de algunos productos destinados fundamentalmente a la exportación, lo que contribuyó a construir un sistema económico cuya crisis en la tercera década del siglo XX no pudo superar. Estas conclusiones son parecidas a las que arrojó el estudio de otros países similares en el proyecto de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, aunque en el caso dominicano es quizás en el que se presenta de forma más extrema la conexión entre dicho medio de transporte y ciertos artículos exportables y, por ende, el carácter regional de las líneas de servicio público, debido a la falta de integración física y económica del territorio nacional.

En las últimas décadas del siglos XIX, el relativo grado de estabilidad política y económica alcanzado por República Dominicana permitió el inicio de actividades de fomento dirigidas a la consecución de tres objetivos básicos e insolubles: integrar el territorio nacional, desarrollar la producción para la exportación e insertar la economía del país en el mercado mundial. La construcción ferroviaria estuvo estrechamente ligada a esos proyectos: atrajo capital extranjero y facilitó el desarrollo productivo. La debilidad de la economía dominicana y la precariedad del sistema políti-

co, enfrentado a los intereses regionales, sin embargo, limitaron las posibilidades de modernización de este medio de transporte que, sin lugar a dudas, habrían requerido en primer lugar la ampliación de las líneas de servicio público que surgieron en el Noreste, hasta llegar al resto de las regiones en que se divide el territorio.

Los problemas socio-económicos y políticos del país no fueron resueltos. En realidad los momentos de relativa estabilidad se consiguieron gracias al establecimiento de un sistema de dominación oligárquica, asentado en las explotaciones azucareras del Sureste y apoyado por el capital extranjero; es decir, no por integración, sino por imposición de unos intereses regionales sobre los demás. En el Sureste se construyeron la mayoría de las líneas ferroviarias del país, pero se dedicaron exclusivamente al transporte azucarero. La ausencia de otro tipo de explotaciones y la dedicación de la población al cultivo y manufactura de la caña impidieron la apertura de ferrocarriles de servicio público. En el Noreste, sin embargo, sucedió todo lo contrario. El cultivo del tabaco en el siglo XIX permitió el surgimiento de un sistema de relaciones incipientemente capitalistas y su crisis posterior hizo posible cierta diversificación agraria. Sin embargo, el desarrollo de las líneas surgidas en la zona estuvo determinado por las fluctuaciones de la demanda y del precio de las materias primas exportables, lo que les condujo a una depresión estructural a partir de la segunda mitad de los años veinte, que no pudieron superar, perjudicadas, además, por el desarrollo del transporte automotor y por una política estatal que fomentó la construcción de carreteras y la importación de automóviles. Dicha política se justificó en razón de que la carretera podía conseguir formar una red de comunicaciones interregionales, cosa que el ferrocarril no fue capaz de lograr.

Las circunstancias descritas en el párrafo anterior explican la historia de los ferrocarriles dominicanos a partir de los años treinta. El capital privado, que únicamente poseía el Samana and Santiago Railroad, abandonó completamente su explotación y el Estado decidió nacionalizarla. Los ferrocarriles sobrevivieron gracias al apoyo estatal y a la excepcional coyuntura que de nuevo supuso para ellos la Segunda Guerra Mundial. En la postguerra, sin embargo, sus resultados económicos empeoraron progresivamente, lo que condujo al cierre paulatino de las líneas, una en los años cincuenta y otra en los setenta. En la actualidad, República Dominicana y Puerto Rico con los dos únicos países latinoamericanos que no cuentan con líneas ferroviarias de servicio público abiertas al tráfico. Tan sólo se mantienen en operación algunos ferrocarriles industriales, dedicados exclusivamente al transporte de mercancías⁴¹.

⁴¹ Ver Antonio Santamaría García: "Los ferrocarriles de servicio público de Puerto Rico", pp. 226-228.