

## Anexo I) Aspectos históricos de la evolución de los Ferrocarriles en el Uruguay

El primer proyecto para la construcción de un ferrocarril fue presentado al gobierno en el año 1860 por un inglés, John Halton Biugglen, quien residía en el país desde 1828; este proyecto consistía en el tendido de una línea de unos 8 kms entre la plaza Artola (hoy de los Treinta y Tres) y la plaza de las carretas de la Unión. Paralelamente, mientras se estudiaba el proyecto, un ciudadano francés, Eugenio Penant presenta un proyecto similar, pero en este caso entre la plaza de las carretas de la Aguada y el Paso Molino. Ambos fueron rechazados por el gobierno.

A principios de 1865 Senen Manuel Rodríguez, un uruguayo, se presentó al gobierno del General Venancio Flores solicitando la concesión para construir una línea férrea entre Montevideo y Durazno (205km) pasando por Las Piedras, Canelones, Santa Lucía y Florida. El proyecto fue favorablemente acogido y luego de hechos los estudios correspondientes, se realizó una concesión fijando los detalles para esta obra. En la concesión inicial ya se establecía que el ferrocarril debía



transportar la correspondencia oficial libre de gastos. El señor S.Rodríguez cede entonces sus derechos a una sociedad anónima denominada "**Ferrocarril Central del Uruguay**" la cual ofrece al gobierno llevar a cabo el proyecto, lo que fue aprobado el 4 de octubre de 1866; inclusive el gobierno se suscribe voluntariamente con 2.000 acciones de la Cia. El directorio de la empresa estaba formado por eminentes comerciantes y políticos, siendo su administrador general Senen M. Rodríguez.

Las obras se iniciaron el 25 de abril de 1867 en un paraje próximo al Paso del Molino. El 27 de noviembre arribó al país desde Gran Bretaña la primera locomotora que fue una británica Manning Wardle a vapor, modelo de 1867, clase A 0-6-0ST, la cual recibió el nombre de "General Flores". El 4 de octubre de 1868 se realizó la primera prueba de la vía entre el Saladero de Maza y La Paz; su velocidad no sobrepasaba los 20 km/h.. El 22 del mismo mes la vía quedaba concluida hasta Las Piedras, día en el cual se realizó otra prueba hasta dicha localidad.



### Ficha técnica:

Constructor: Manning, Wardle & Co. Ltd., Boyné Engine Works, Leeds, Inglaterra.

Tipo: 0-6-0 tanque

Cilindros: dos interiores, c/u de 28 cm diámetro por 43 cm de carrera del pistón

Ruedas motoras: 1,067 metros de diámetro / Presión de timbre de caldera: 10 kg/cm<sup>2</sup>

Tipo de combustible: sólido (leña o carbón) / Potencia: 200 HP

Velocidad máxima de diseño: 60 km/h (pistones a 300 r.p.m.) / Peso en condiciones de servicio: 17.000 kg

Actualmente el C.E.F.U. (Centro de Estudios Ferroviarios del Uruguay) la mantiene en funcionamiento utilizándose para paseos turísticos y en diferentes conmemoraciones.



El 1° de enero de 1869 se inauguraba la primera sección de la línea entre la estación Bella Vista y Las Piedras (17km), con la corrida del tren oficial que conducía al Presidente de la época, Lorenzo Batlle, Ministros y directores de la compañía. Entre Bella Vista y Las Piedras había 6 estaciones (Miguelete, Yatay, Gómez, Sayago, Pantanoso, Zorrilla y Las Piedras). Con el objeto de estimular el tráfico funcionaban 15 trenes diariamente. El correo aprovechó de inmediato la línea férrea estableciendo agencias postales en las principales estaciones y la correspondencia era conducida por los mismos guardatrenes. La estación inicial de la línea, ubicada en Bella Vista, resultaba bastante incómoda por lo alejada del centro de la ciudad. La empresa trasladaba a los pasajeros, correspondencia y encomiendas en diligencia los primeros meses, y desde febrero en los tranvías a caballo de la empresa "Paso Molino y Cerro", que pasaban por Agraciada, a una cuadra de la estación.

Al término del primer año ya se puso de manifiesto que los gastos excedían a los ingresos; para empeorar las cosas, el siguiente año (1870) tuvo lugar una revolución que disminuyó el tráfico de pasajeros y mercaderías. Es así que el Sr. Senen Rodríguez viajó a Londres a negociar un empréstito con objeto de continuar la línea desde Las Piedras hacia la orilla norteña del Santa Lucía. Se obtienen los fondos necesarios y la obra continúa. El 15 de noviembre de 1871 se inaugura el servicio hasta Progreso.

Al cuarto año de la inauguración del ferrocarril, se llega a Canelones el 1 de Abril y luego se completa la línea hasta Juan Chazo (actual 25 de Agosto), el 16 de noviembre del 1872, incluyéndose un puente sobre el río Santa Lucía. La estación Bella Vista y la vía entre Montevideo y el actual cruce con la calle Uruguayana cambiaron de ubicación al lugar que ocupan actualmente, y se construyeron los talleres en Bella Vista y la primitiva estación terminal en la intersección de Río Negro y Valparaíso.

Para continuar la extensión de la línea y debido a la falta de capitales en el país, se contrataron varios empréstitos en Londres, donde, como forma de control, se constituyó un directorio. Se inician así los trabajos para extender la línea desde 25 de Agosto, donde empalmaba con el Ferrocarril Central, hasta Durazno.

En 1874 se comienza a construir el ramal de 25 de Agosto-Juan Chazo a San José por una compañía independiente bajo la razón social de "**Ferrocarril a Higueritas**". El primitivo propósito de esta empresa era llevar el ferrocarril a Higueritas, actual Nueva Palmira, y de allí su nombre; sin embargo este objetivo nunca se cumplió. El 15 de mayo de 1876 se inaugura la Estación en San José; las estaciones existentes en esta línea son las siguientes: 25 de Agosto, Ituzaingo, Capurro, Rodríguez (Concordia), Raigón y San José. En 1886 el Ferrocarril Central se hace cargo en forma definitiva de esta línea.

El ramal principal desde 25 de Agosto llega a Florida en 1874 pasando por las estaciones Cardal, Isla Mala, Berrondo, FLORIDA (1874) y luego La Cruz, Pintado, Sarandí, Puntas del Maciel, Goñi, DURAZNO (16/5/1874). El 11 de julio de 1874 se inaugura la línea principal a Florida y Durazno.

Luego de una sucesión de balances a pérdida y de una serie de negociaciones, el Ferrocarril Central pasaría, el 1° de enero de 1878, a manos de una compañía anónima británica fundada en esa fecha con el nombre de "Central Uruguay Railway Company Limited" o sea "Ferrocarril Central del Uruguay". Para esa fecha, la línea ya llegaba a Durazno.

El 15 de noviembre de 1879 se inaugura la línea férrea que llega al Yi en el departamento de Durazno.

En 1884 se comienza la construcción de una prolongación hacia el norte, desde Durazno hasta Río Negro. Pasando por Villasboas, el 2 de febrero de 1886 se inaugura la prolongación hasta Molles, luego Parish y el 15 de julio se llega a la orilla sur del Río Negro (15/7/1886). El 1 de enero de 1887 se inaugura el Puente sobre el Río Negro.

En 1888 se concede la construcción de una línea férrea desde Río Negro a Rivera (Santa Ana) en la frontera brasileña (294 kmts); de un ramal de Montevideo a Minas (123 kmts) y otro ramal desde la Estación Toledo a Nico Pérez (205 kmts). La ejecución de estas obras fue llevada a cabo

por dos cias. constructoras entre 1889 y 1892. Del ramal a Rivera la 1ª sección hasta la estación Achar fue inaugurada en 1890, de allí siguió a Piedra Sola, después Tacuarembó y finalmente Rivera donde llegó el 4 de febrero de 1892. La explotación de las líneas fue llevada a cabo por el ferrocarril Central. Mas adelante, en septiembre de 1913, se construye un pequeño ramal de Rivera y Santa Ana do Livramento del lado Brasileiro.

Para salvar el escollo que representaba para la navegación en el río Uruguay el Salto Grande, hizo su aparición el Ferrocarril NorOeste. Es interesante destacar que la idea de construir esta línea nació en la “Compañía Salteña de Navegación a Vapor” en 1866; en 1867 una asamblea de capitalistas Salteños suscribió las acciones de la Cia que luego se denominó “Ferrocarril NorOeste de Montevideo”. La primera sección de línea, de 32 kms, se inauguro el 22 de junio de 1874 entre el muelle de Salto y la Estación Itapebí que luego se fue prolongada después en diversas etapas. El 15 de octubre de 1874 fue puesta en servicio la segunda sección hasta Arapey y la tercera hasta Santa Ana el 22 de junio de 1875. La cuarta sección llegó a la costa del Yacuy el 1° de junio del 76 donde las obras sufrieron una prolongada interrupción motivada por graves diferencias que sobrevinieron entre el gobierno y la compañía constructora.

Superado el problema (mayoría de acciones pasaron a manos de capitales británicos bajo nombre de "North Western Uruguay Railway Company) las siguientes secciones fueron terminándose: la 5ta sección hasta Cabellos con fecha 1° de noviembre de 1883; la 6ta. a Zanja Honda, el mismo día del año 86, y finalmente el 20 de abril de 1887 – tras casi 15 años del comienzo de las obras – el ferrocarril Noroeste del Uruguay había llegado a su término en Sta.Rosa (Bella Unión).

En 1878 aparecieron dos nuevas terminales en Montevideo:

- (1) - La Estación del Norte, perteneciente al Ferrocarril y Tranvía del Norte, que se encargaba de transportar la carne que se faenaba en el matadero de la Barra de Santa Lucia (Santiago Vazquez) por una vía férrea de 20 km y distribuirla a los mercados de la ciudad por una línea de tranvías a caballos en combinación que describía un gran circuito por el centro de la ciudad con ramales al Paso Molino y al Reducto.
- (2) - La "Parada Artigas", punto terminal de la línea férrea inaugurada ese año hasta Manga y posteriormente a Toledo (1879), Pando (1882) y Minas (1889) por la compañía del Ferrocarril Uruguayo del Nord Este. En 1887, poco antes de finalizar la línea, capitales ingleses bajo el nombre de "North Eastern Uruguay Railway Ltd." se hicieron cargo de la empresa, arrendada en 1889 al Ferrocarril Central del Uruguay por 99 años.

## **La expansión Ferroviaria**

---

En 1884 el parlamento aprobó la Ley de Trazado General de Ferrocarriles, que estableció 6 líneas:

- Ferrocarril Central del Uruguay, de Mdeo a Rivera con ramal a Salto y otro ramal a Paysandú
- Ferrocarril de Montevideo a Colonia por la Barra de Santa Lucia y Rosario
- Ferrocarril del Oeste, de 25 de Agosto a Carmelo y Nueva Palmira por San José y ramal a Mercedes
- Ferrocarril Nordeste, de Mdeo a Artigas (Río Branco) por San Ramón y Melo, c/ramal a Minas
- Ferrocarril Uruguayo del Este Mdeo-Laguna Merim por Pando, Maldonado, San Carlos, Rocha
- Ferrocarril de Salto a Santa Rosa (hoy Cuareim), con ramal a San Eugenio (hoy Artigas).

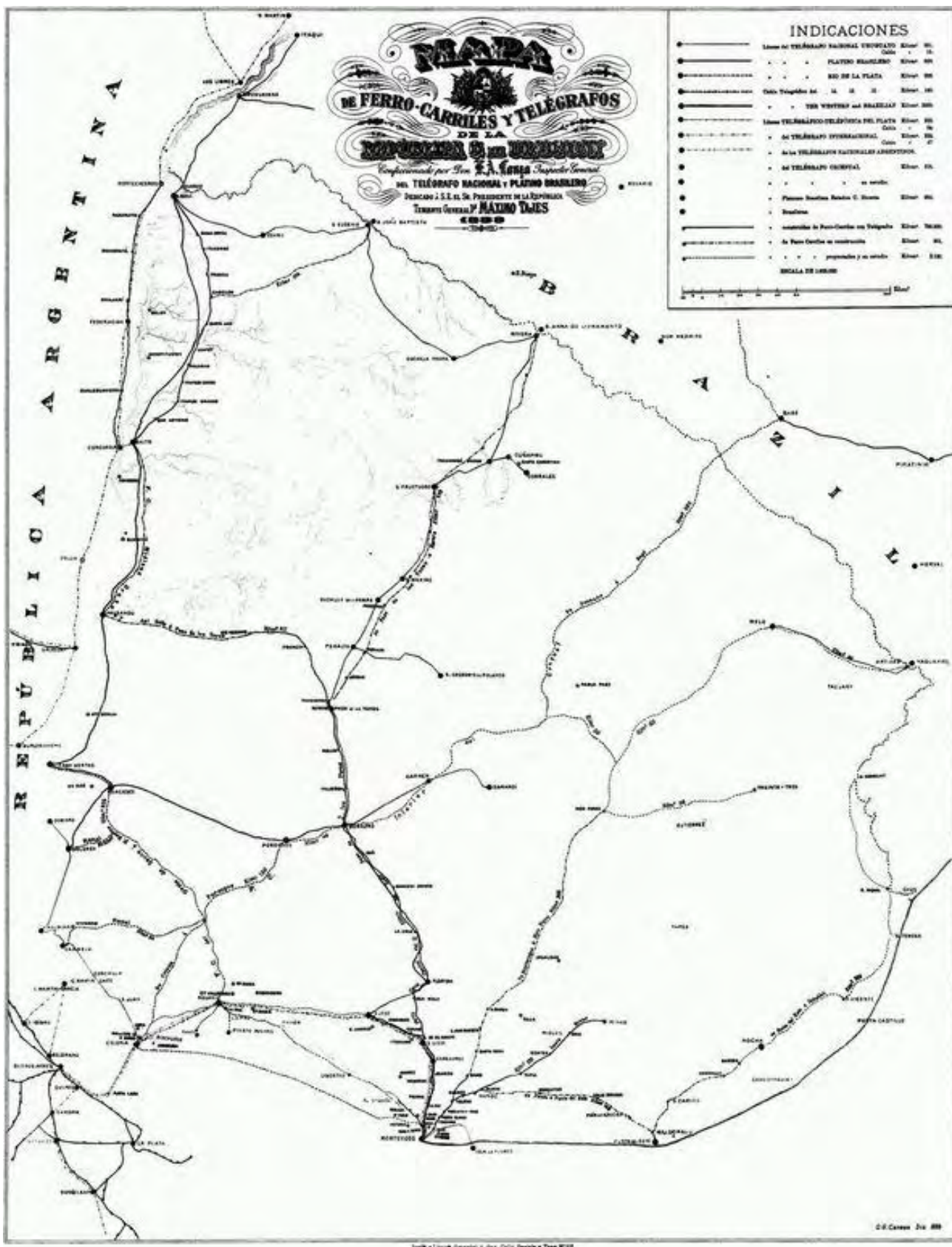
Este plan estableció el sistema radial; todas las líneas convergían en Montevideo ya que reconocía el hecho de una ciudad-puerto dominante. A los 25 años de explotación el Estado podría expropiar las líneas. Con ampliaciones posteriores de la ley se incorporaron mas líneas a la lista (por ej., Maldonado-Punta del Este).

Llegando al año 1897, se encuentran construidas la conexión ferroviaria de Nueva Helvecia con San José además de la finalización de la construcción de la estación de trenes en Nva. Helvecia (aunque se tuvo que esperar hasta 1899 para ver correr el primer tren con destino a Rosario).

En 1899 se decidió explotar el ramal al oeste del Santa Lucia para lo cual se formó una nueva Cia. La 2da sección de la línea del ramal del Oeste, del Rosario a Colonia (65 kms) se inauguro



provisoriamente el 1 de Abril de 1901 y la tercera sección, de Mal Abrigo a Mercedes (168 kms) el 15 de diciembre de 1901.



Mapa de Ferrocarriles y Telégrafos confeccionado en 1889 bajo el gobierno del Tte.Gral. Máximo Tajes. En el mismo se aprecia el sistema radial de 6 líneas aprobado en 1884; para esa época las líneas estaban eran propiedad de diferentes empresas Británicas (nacionalizadas todas en 1948).

Desde 1887 se había constituido otra empresa del tipo Sociedad Anonima, propiedad de una cia. londinense, llamada The Midland Uruguay Railway Co. Ltd. O Ferro-Carril Mediterráneo del Uruguay. Fue la segunda línea en importancia en el país (525 km. de trocha standard) y permaneció independiente hasta 1949. En 1888 el “Midland” comenzó la construcción de su línea desde Río Negro (actual Paso de los Toros); abrió el 15 de agosto de 1889 el primer tramo de la línea principal y el 1º de noviembre de 1890 la inauguro totalmente entre Paso de los Toros y Salto (318 km).

Un largo ramal desde Algorta a Fray Bentos se comenzó a construir en diciembre de 1908; la 1ª sección de 52 kms se abrió el 3 de agosto de 1910, 53 kms mas el 25 de febrero de 1911 y la ultima sección , que llego a Fray Bentos, el 18 de julio de 1911. En septiembre de 1910 la Cia. obtiene la concesión para otro ramal de 58 km. desde Tres Árboles a Piedra Sola (estación del ramal Norte del Ferrocarril Central.); el 10 de abril de 1913 es inaugurada la misma. Con el paso del tiempo abandono el nombre de Ferro-Carril Mediterráneo utilizando solamente el de Midland.

A fin de siglo solo el 45% de la red que establecía el plan estaba en explotación (y algunas líneas nunca se construirían, o por lo menos por el trazado previsto). La presencia del ferrocarril estimulo la incorporación de nuevas áreas al campo productivo y resultado eficaz para la composición de una unidad de mercado. Colaboro en la acción de poblamiento colonizador de la campaña. En cuanto a las tarifas, el Estado intervendría cuando las utilidades excedieran el 12%, pero... las compañías presentaban documentos falseados mostrando menos ganancia de la que realmente percibían.

El 14 de diciembre de 1891, un incendio destruía por completo el edificio de la estación del Central en Montevideo. Por ese motivo se comenzaría a construir el edificio actual en 1893, siendo inaugurado el 15 de julio de 1897.



Para 1900 la línea “a Higueritas” se prolonga hacia el oeste hasta llegar a Mal Abrigo.

En 1906 se firma un contrato con el gobierno para la prolongación del ramal del este desde Nico Perez a Melo y la frontera Brasileña empezándose los trabajos de construcción. El 15 de mayo de 1908 se inaugura la 1ª sección (50 kms), el 15 de noviembre la 2da sección y el 1 de agosto la 3a y ultima sección que llega a Melo.

Terminado este ramal se comienza otro desde Nico Perez a Treinta y Tres el cual es inaugurado el 1 de octubre de 1910. Posteriormente se extenderá hasta Rio Branco.

El Ferrocarril Uruguayo del Este operaba una línea de 114 kms por la costa, desde Empalme Olmos (en el ramal a Minas del Ferrocarril Central) hasta Maldonado. El 1er ramo de 64 kms que llego a “La Sierra” se inauguro en diciembre de 1910; la 2da sección une la línea con Maldonado.

### **El Ferrocarril de Pirlápolis (1907-1914 / 1958)**

Piria es autorizado por la Ley N° 3259 del 21 de diciembre de 1907, la “*Construcción y explotación del Puerto de Piriapolis*” por lo cual se concedía “*La introducción libre de derechos, de todos los materiales y útiles necesarios*” El mismo articulo concedía también “*la introducción de los materiales necesarios para el establecimiento de una línea de ferrocarril de trocha angosta que corra entre la falda sudeste del cerro de Pan de Azúcar y el puerto de Piriapolis...*”.

La distancia a recorrer por los trenes seria entre el cerro y el puerto, de unos 10 kilómetros aproximadamente, y posibilitaría el trasiego de los minerales y la piedra extraída en la cantera. Este ferrocarril contaría con un tipo de vía de 75cmm, siendo única en su tipo en el país. Fue finalmente inaugurado con la adquisición en 1908 de dos locomotoras del tipo 0-6-0T, de origen alemán construidas por Orenstein & Koppel, Berlin-Drewitz, Germany.

Con estas dos locomotoras, se comenzó a trajinar materiales desde las canteras al puerto, por lo que en un primer momento, el ferrocarril fue solamente asignado a los transportar cargas, manteniéndose de esta forma casi un año. La línea férrea se abrió al servicio de pasajeros entre Piriapolis y el Cerro Pan de Azúcar, el día 15 de Junio de 1909.

Por ley del 21 de julio de 1913, se autoriza la extensión de la línea, la cual partiría desde las canteras del Cerro Pan de Azúcar hasta la ciudad / estación Pan de Azúcar. La extensión a Pan de Azúcar fue construido en tiempo record, completando la línea en 1914, recorriendo 14 kilómetros.

Esta línea paso al Estado en 1946 y continuo operando en combinación con los Ferrocarriles y Tranvías del Estado en Pan de Azúcar; fue clausurado en octubre de 1958.

Existió también en Piriapolis un ferrocarril secundario al tren de Piria, del tipo Decauville, de trocha de 600 mm y con el que fue construida toda la rambla de Piriapolis en 1909 aproximadamente. Contó con al menos dos tendidos provisorios, uno de ellos llegando a Punta Fría y en esta hasta la Playa San Francisco. El otro, en Piriápolis al Oeste, llegando hasta el arroyo que limita con Playa Grande. Este ferrocarril nada tuvo que ver con el Tren de Piria, y tampoco era propiedad de la empresa, simplemente fue una herramienta más en la obra.

En 1911 se comenzó la construcción de una línea de Durazno a Trinidad mediante la concesión a una empresa privada; se llegaron a construir solamente 47 kms cuando el estado se hace cargo de la línea por ley del 28 de diciembre de 1914 llegando a Trinidad.

Entre 1910 y 1917 se realizo la construcción del ramal entre La Paloma y Rocha que quedo completado el 1 de abril de 1917. En la misma concesión figuraban otro ramal a Treinta y Tres pero este nunca fue construido.

El Estado tomo a su cargo el 4 de enero de 1915 el Ferrocarril y Tranvía del Norte (línea Montevideo-Barra de Santa Lucia). Al anexársele tres ramales ferroviarios en quiebra el 30 de junio de 1920, se crearon los "Ferrocarriles y Tranvías del Estado" (F.T.E.), que continuaría la expansión de la red. La línea a la Barra seria electrificada mediante un acuerdo con la empresa de tranvías "La Transatlántica" creando así el famoso tranvía de "La Barra", inaugurado el 15 de diciembre de 1926. Esta línea tranviaria fue la última de Montevideo, suprimida el 14 de abril de 1957.

El 10 de marzo de 1921 se inicio la construcción del ramal para unir Rocha con Maldonado. Los trabajos se iniciaron desde San Carlos (km 144) habilitándose el 1er tramo hasta Garzón el 16 de mayo de 1927. El 14 de enero se llego a Rocha iniciándose el servicio el 15 de enero de 1928 empalmando Rocha con La Paloma.

En 1925 a través de una ley se determinó la ejecución de la línea de ferrocarril que uniría la ciudad de Florida con la de Sarandí del Yí, medio de transporte que permitiría trasladar de forma eficaz la producción de la zona. Para 1926 se inicia la construcción de un ramal desde Florida al kmt 329 (sobre el Río Negro). Pasa por diversas administraciones privadas y publicas y el 28 de mayo de 1933 se inaugura el 1er tramo desde Florida al kmt 89 – Estación Chilcas; poco después Montecoral, llegando a Sarandi del Yi el 23 de septiembre de 1934 y el 3 de diciembre de 1939 a Blanquillo. El 18 de marzo de 1950 llega al kmt 296 y continúa hasta el kmt 329 – Picada de las Piedras en noviembre de 1954. Allí se colocaron los pilares para un futuro puente sobre el Rio Negro pero la obra nunca continuo.

En 1928 se inicia la construcción del ramal de Treinta y Tres a Rio Branco en la frontera con el Brasil donde a través de rieles en el puente Maua empalmaría con las vías férreas de Río Grande del Sur. La obra fue realizada por una Cia. Inglesa inaugurándose el 28 de abril de 1936.

## **Los Coches Motores**

---

Los dos primeros coches motores llegaron al país en 1921; eran de construcción norteamericana (Geo. E. Nolan) y movidos a vapor. Se intento utilizarlos en la línea a La Barra, entre mayo y octubre de 1922, pero no se adecuaban a las pendientes, curvas y la corta distancia a recorrer. Permanecieron fuera de servicio hasta 1929, cuando sus calderas fueron sustituidas por motores a nafta. En 1928 llego al país desde Estados Unidos el primer coche motor "Brill 55". Debido a su éxito y a las economías que brindaba su utilización en lugar de correr trenes a vapor, en 1930 llegaron otros dos, y 5 en 1931. Después, en 1934, llegaban 4 coches de mayor tamaño, potencia y velocidad, de modelo "Brill 60". En 1936 llegaron otros 13 y, finalmente, en 1937, los 4 últimos.

Pero como la utilización de motores a nafta se mostró poco económica, en 1938 llegaron al país 10 coches simples y 5 articulados "Ganz", construidos en Hungría y equipados con motores diesel. Todos eran propiedad de los FFCC del Estado, y cumplían tanto servicios solamente en sus líneas, como directos a Montevideo. Además, eran arrendados a los ferrocarriles británicos, prestando servicios denominados "Aguila Blanca" y "Aguila Azul" rápidos entre Montevideo y las principales ciudades.

## La Nacionalización

---

Para 1948 existían cuatro empresas de capitales extranjeros: el Central Uruguay Railway Limited (más conocido como CUR, con 1574 km, habiendo adquirido 3 empresas menores), el Midland Uruguay Railway (506 km), el North Western Uruguay Railway (182 km) y el North Uruguay Railway (114 km), además de las líneas del Estado (623 km).

**The Central Uruguay Railway Co, Ltd. (C.U.R.)** Era la empresa ferroviaria más importante en Uruguay, la cual actuó desde el 1º de enero de 1878 hasta el 31 de enero de 1949, fecha en que todos los ferrocarriles fueron nacionalizados. Trabajó, arrendó y por último absorbió algunas pequeñas empresas aparecidas tempranamente. Por el fin de la era de los ferrocarriles británicos en Uruguay, el C.U.R. poseía una red de 1665 km. de trocha standard (1435 mm), aproximadamente la mitad del total de país. Tuvo en propiedad alrededor de 170 locomotoras de vapor y varios miles de vagones.

**The Midland Uruguay Railway Co. Ltd.** Fue la segunda línea en importancia en el país (525 km. de trocha standard) y permaneció independiente hasta 1949. El "Midland" abrió el 15 de agosto de 1889 el primer tramo de su línea principal de 318 km. entre Paso de los Toros y Salto, inaugurada totalmente el 1º de noviembre de 1890. Un largo ramal desde Algorta a Fray Bentos fue abierto en toda su extensión el 17 de agosto de 1911 y otro de 58 km. desde Tres Árboles a Piedra Sola (uniéndose con el C.U.R.) el 10 de abril de 1913. Listó en total 25 locomotoras de vapor. Fue un ferrocarril fundamentalmente ganadero. Sus talleres principales en Paysandú aún sobreviven y ocupan el segundo lugar en importancia. Actualmente la línea está operativa en toda su extensión.

**The North Western Uruguay Railway Co., Ltd.** Abrió tempranamente el primer tramo de su línea entre Salto y Bella Unión (174 km.) el 22 de junio de 1874 siendo completado todo el tendido de trocha standard en 1887. Listó 21 locomotoras de vapor en total. El último tren de AFE de mercancías circuló por esta línea en 1991. Actualmente está clausurada en toda su extensión.

**The Northern Uruguay Railway Co. , Ltd.** Fue la línea más pequeña de las cuatro británicas. Abrió su único tendido de 114 km. (trocha standard) entre Isla Cabellos (hoy Baltasar Brum) hasta San Eugenio (hoy Artigas) el 17 de abril de 1891. Listó únicamente 5 locomotoras a vapor. En 1987 corrió por última vez un tren de AFE por esta línea, encontrándose actualmente clausurada.

**Ferrocarriles y Tranvías del Estado.** Se crea en 1919 para unificar algunas pequeñas líneas que estaban en el desastre financiero y que habían comenzado a ser absorbidas por el Estado a partir de 1914. De esta manera, el Estado decide incorporarse al sistema ferroviario. Construye nuevas líneas con un criterio de desarrollo del país, pero totalmente deficitarias desde el punto de vista económico. Listó un total de 27 locomotoras de vapor (trocha standard). A partir de 1921 introduce el uso de coches motores en servicios de pasajeros (las empresas británicas nunca lo hicieron). Tendido total de 432 km. de trocha standard desconectados entre sí articulando con la red del C.U.R., 13 km. de trocha de 750 mm (antiguo Tren de Piria, nacionalizado en 1946 y clausurado en 1958) y 42 km. de trocha 914 mm (ex Ferrocarril Puerto del Sauce a Puntas de San Juan, nacionalizado en 1933 y clausurado en 1950).

El 31/12/1948 el parlamento aprobó los proyectos para la adquisición de los ferrocarriles extranjeros. Se cumplió así, por este y otros actos (nacionalización de tranvías eléctricos y de la empresa de aguas corrientes) el descongelamiento de la deuda de 17 millones de libras que el Reino Unido mantenía con Uruguay a través de exportaciones cumplidas durante la segunda guerra mundial. El 31 de enero de 1949, la nacionalización se consumó. En agosto el Poder Ejecutivo propuso a la Asamblea General la creación de un organismo denominado Administración de Transportes Terrestres del Estado (A.T.T.E.), con las siguientes características:

- Monopolio del transporte de pasajeros y carga por vía terrestre;
- Explotación y mantenimiento de la red ferroviaria;
- Explotación de servicios carreteros usufructuando rutas construidas y mantenidas por el Minist. de Transporte.



Entre el 31 de enero de 1949 y el 19 de septiembre de 1952, el país mantuvo dos administraciones ferroviarias estatales: el Ferrocarril Central para las compañías nacionalizadas y los FFCC y Tranvías del Estado, que continuaban al frente de sus antiguas operaciones. La fusión se realizó con la creación de la "Administración de Ferrocarriles del Estado" (A.F.E.) el 19 de sept. de 1952.



Mapa de líneas férreas tal como se encontraban en 1948 al momento de su unificación en la estatal A.F.E. Se indican con diferentes colores a las respectivas empresas que pertenecían en ese momento.



## La Crisis del Ferrocarril

---

En 1950 el Ferrocarril Central adquirió a la fabrica alemana Henschel las ultimas cinco locomotoras a vapor para nuestros ferrocarriles, con modernas técnicas de construcción. Al año siguiente llegaban las tres primeras locomotoras diesel eléctricas marca ALCO (1600 HP), también para el Central. En 1952 arribaron al país otras 20 locomotoras diesel de línea principal (1400 HP) y tres de maniobras, construidas por la General Electric. Lucieron efímeramente en sus lados la sigla FC.C.del U. (Ferrocarril Central del Uruguay), ya que llegaron pocos meses antes de la creación de A.F.E. Además se recibieron 16 coches de pasajeros holandeses Allan y siete trenes diesel de tres coches "Simmering Graz Pauker" austríacos. Estos últimos demostraron ser totalmente inadecuados para nuestras vías ya que para 1963 solo funcionaba uno, habiendose adaptado los coches intermedios para correr con locomotoras en 1959. En 1954 le siguieron 27 locomotoras de línea principal y 11 para maniobras, todas General Electric. Con todo este material comenzaba la "dieselizacion" del parque de A.F.E., aunque el no invertir en la renovación de las vías llevo a un deterioro creciente de la infraestructura, que a su vez repercutió en el material rodante. Por otra parte, con la introducción masiva de las locomotoras diesel se le resto importancia a los coches motores no proporcionándose mantenimiento adecuado ni reemplazos, por lo que a medida que disminuía su disponibilidad muchas frecuencias que se cumplían con coches motores pasaron a realizarse con maquinas diesel con dos o tres coches de pasajeros, tratándose de conservar el mismo horario (lo que era en muchos casos imposible) pero a un costo mucho mayor.

Los motores a nafta de los coches Brill 60 fueron reemplazados por motores diesel Cummins entre 1958 y 1960 mientras que las plantas motrices de los Brill 55 fueron reemplazados por motores MAN entre 1959 y 1961.

En 1959 el ferrocarril, frente a las grandes inundaciones, salvó las comunicaciones de toda la república, al ser el único medio capaz de funcionar en condiciones casi normales, encargándose del transporte de los damnificados y del socorro. Pero esta situación llevo a exigirle aun más a la infraestructura y el material rodante. Los servicios disminuyen en cantidad y calidad, los conflictos laborales menudean.



En 1963 se compran 25 locomotoras diesel Alsthom de fabricación francesa y 14 locomotoras de maniobras diesel hidráulicas japonesas. Con este material se logró la "dieselizacion" total del parque de A.F.E. Logro de corta duración, ya que la intensidad de utilización a la que fueron sometidas las maquinas, así como el mal estado de las vías provoco el desgaste de piezas vitales y el consumo de las reservas de repuestos lo que, sumado a la falta

de un taller de mantenimiento moderno con especialización en ajuste de motores, llevo a la paralización de muchas locomotoras.

En 1968 circuló seis meses a prueba un coche motor Fiat argentino en las líneas Montevideo - Rivera y Montevideo - Punta del Este, cubriendo este último trayecto (163 km) en dos horas veinte minutos. El coche fue devuelto después, y nunca se autorizó a AFE la compra de unidades similares. Es mas, se aprobó poco después el levantamiento de la vía entre Maldonado y Punta del Este, aunque no se llevo a cabo debido a la oposición del ferrocarril.

Para 1969 funcionaban 41 de las 75 locomotoras diesel de línea principal, 21 de las 28 de maniobras y 11 de los 31 coches motores del ente, lo que motivo la reactivación de 70 maquinas a vapor, provocando un enlentecimiento de los trenes. El directorio del organismo definió la aplicación de un criterio empresarial en la explotación ferroviaria. Y la degradación continuo. Durante el proceso cívico-militar comenzó la recuperación de material rodante aunque no se invirtió lo suficiente en la reparación de las vías.

En 1973 solamente se encontraban en estado de marcha 21 locomotoras de línea, 14 de maniobras y 7 coches motores. El directorio interventor militar instalado ese año traía un plan de mantenimiento e inversiones que permitirían una recuperación del sistema operativo y detener la tendencia a la paralización de los servicios.

En septiembre de 1973 la primera locomotora Alsthom recuperada salía de los talleres de Peñarol. Al año siguiente se habían recuperado 14 y obtenido un crédito para otras 6 máquinas. En 1976 finalizaba el plan de reconstrucción de locomotoras General Electric y ALCO inactivas, habiéndose devuelto al servicio 18 máquinas. También finalizaba la recuperación de coches motores, reparándose 2 Brill 55, 12 Brill 60 (de los cuales el 120 y el 122 fueron asignados a los rápidos a Las Piedras y Pando, bautizados "Aguila Blanca"), 3 Ganz sencillos y 2 articulados. Ese año y el siguiente llegaron además importantes partidas de material usado de la armada estadounidense, entre el cual se incluían 2 locomotoras ALCO/General Electric de 1600 HP, 4 locomotoras de maniobras de 300 HP y gran cantidad de vagones de carga desarmados.



Para liberar máquinas para asegurar el transporte de cargas se adquirieron a la fabrica Ganz Mávag, de Hungría, 15 trenes diesel compuestos por una locomotora diesel hidromecánica y dos coches, uno de segunda clase y otro de primera clase equipado con bar y cabina de conducir. Además, llegó una locomotora de reserva y seis coches intermedios de primera clase para aumentar la capacidad de los trenes cuando fuera necesario y también un lavadero automático y un moderno taller para la reparación pesada de todos los equipos tractivos. Con los trenes Ganz, puestos en servicio el 1° de octubre de 1977, se creó una red de

rápidos a Rivera, Melo, Río Branco, La Paloma, Punta del Este y Fray Bentos (por el enlace Mercedes-Ombucitos, inaugurado en 1979). También fue adquirido un taller para el mantenimiento de los Ganz pero su construcción recién culminaría en 1988. Estos modernos trenes unían Montevideo y Punta del Este en 2 horas 30 minutos. En 1979, después de dos temporadas exitosas, se decidió levantar la vía entre Maldonado y Punta del Este, en cumplimiento de la ley que había sido votada 10 años antes. El servicio decayó hasta subsistir en 1982 un solo tren que tardaba más de cuatro horas. El 28 de noviembre de ese año se suprimió el servicio y a comienzos de 1983 se levantó la vía para construir en su lugar una avenida y, en el sitio de la estación Punta del Este, la terminal de ómnibus.

El 25 de agosto de 1982 se inauguraba el puente ferroviario sobre la represa de Salto Grande, creando una conexión internacional con Argentina y Paraguay. Debido a la falta del taller especializado, los trenes Ganz, con componentes tecnológicos avanzados, comenzaron a fallar y algunas de sus unidades motrices debieron ser canibalizadas para que otras pudieran seguir funcionando.

Y, nuevamente, el deterioro progresaba cada vez más. Cuando se regresó al sistema democrático en 1985, el directorio asumiente de AFE, contrató un consorcio para que realizara un estudio de factibilidad de líneas y de funcionamiento del ente. Esta consultora propuso cinco "estrategias alternativas" (informe Ferroplan) que iban desde mantener la red de casi 3000 km mejorada hasta una red de tan solo 500 km. No obstante, el Ministerio de Transportes y Obras Públicas elaboró un "Plan Nacional de Transporte" que involucraba a todos los medios, desechando las propuestas de Ferroplan (por las que se pagó aproximadamente 300.000 US\$). Ese plan, mediante costos inflados, demostraba la falta total de rentabilidad del transporte de pasajeros por ferrocarril, el cual pasaría a dedicarse exclusivamente al transporte de cargas de más de 120 toneladas. Además, una gran huelga ferroviaria a fines de 1985 demostró que ciertos servicios podían ser reemplazados sin (supuesta) dificultad.

En noviembre de 1987 el gobierno presentó (como parte del "Plan Nacional de Transporte") la propuesta de destinar el ferrocarril únicamente al desplazamiento de cargas masivas a media o larga distancia. Dicha propuesta fue aprobada el 8 de diciembre, y el 16 del mismo mes la

Presidencia de la República dispuso que A.F.E. podía discontinuar el servicio de pasajeros en el momento que la Dirección Nacional de Transporte informara que se encontraban operando servicios alternativos por carretera. Finalmente, el 30-dic-1987 se resolvió la supresión del servicio de pasajeros. El 1° de enero de 1988 los trenes corrieron normalmente, mientras que al día siguiente circularon solamente los trenes que tenían como destino Montevideo. A las 11h 41 del sábado 2 de enero de 1988 el último tren de pasajeros, el ferrobús 157 con un acoplado cumpliendo el servicio 5424 proveniente de Pan de Azúcar, llegaba a la Estación Central.

En muchas líneas de autobuses, las tarifas aumentaron 100% en menos de 24 horas. A cuatro días de suprimidos los servicios ferroviarios, más de 30 localidades carecían de los prometidos servicios alternativos. Y cuando estos hicieron su aparición, sus prestaciones distaban mucho de satisfacer las necesidades de esos lugares. En algunos casos, para viajar a distancias que no insumían más de algunas horas, hoy, debido a las frecuencias de ómnibus, este traslado puede llevar hasta 3 días. Los trenes Ganz Mávag, con solo diez años de uso fueron depositados en la estación L. Carnelli y "olvidados" allí. Los restantes coches de pasajeros fueron esparcidos por estaciones del interior del país. Estaciones fueron desmanteladas o destinadas a otros fines.

Para aumentar la capacidad tractiva, A.F.E. acordó con Alstom la reconstrucción de 15 de las 25 locomotoras de esa marca de 1963, aplicándose las técnicas más modernas. La primera máquina volvió al servicio en octubre de 1988 y la última en febrero de 1991.

El 8-abr-1990, después de 826 días, vuelven a correr trenes de pasajeros durante 4 días con motivo de la criolla del Prado, contratados por la Intendencia de Montevideo, provenientes de San José y Florida. A partir del año siguiente comenzaron a circular trenes especiales a diversos destinos.

El 11 de enero de 1993 comenzó a circular nuevamente un servicio regular entre Tacuarembó y Rivera. El 25 de agosto del mismo año se restableció el servicio de pasajeros entre Montevideo y 25 de Agosto en Florida, ambos administrados por una empresa privada. Al mismo tiempo se levantó la vía de la estación Maldonado para construir una carretera.

El 7 de noviembre de 1993 llegaron al país diez nuevas locomotoras diesel General Electric (1800 HP, 120 km/h) como preludeo al "Plan Maestro para la Reactivación del Ferrocarril", puesto en práctica a principios de 1994 y consistente en:

- La renovación de más de 1500 km de vías (operación comenzada en mayo de 1994).
- La compra de más de 300.000 durmientes bolivianos.
- 26 nuevas zorras de inspección marca STELEC-GEISMAR (Francia)
- Nuevo sistema de comunicaciones por radio entre estaciones e instalación de radio suelo-tren.
- 44 containers para el transporte de granos.
- La reconstrucción de 3 locomotoras de maniobras.

En 1997 AFE se hizo cargo de la explotación de las dos líneas de pasajeros debido a irregularidades contractuales con la empresa operadora del servicio.

Mientras se hablaba de incrementar los servicios a 25 de Agosto y restablecer trenes de pasajeros a Ingeniero V. Sudriers, San Ramón, San José, Florida y Minas, incoherentemente A.F.E. vendió en marzo de 1998 la Estación Central y su playa de maniobras al Banco Hipotecario para realizar un negocio inmobiliario (que resultó ser una gran estafa), conocido como "Plan Fénix".

El 24 de diciembre de 1998 comenzaron a ser desembarcados los primeros rieles de 25 metros cada uno de una primera partida de 12.000 toneladas que llegó de Rusia como parte de pago de una deuda con Uruguay. En diciembre se comienza la construcción del apeadero que reemplazaría a la Estación Central como terminal ferroviaria.

Desde el 1-ene-2003 el Minist. de Transporte y Obras Públicas se hizo cargo de la infraestructura ferroviaria así como de estaciones y terrenos. AFE mantiene la propiedad de los talleres ferroviarios de Bella Vista, Peñarol, Sudriers, Piedra Alta, Paso de los Toros, Paysandú y Salto.