



## Ferrocarril Nacional de Honduras

### HISTORIA DEL FERROCARRIL NACIONAL DE HONDURAS

El Ferrocarril Nacional de Honduras comenzó a construirse partiendo de Puerto Cortés en agosto de 1870, con la idea de prolongarlo hasta el Golfo de Fonseca. Como no había capital nacional para el Proyecto, se buscaron las finanzas extranjeras. Además en el exterior existía interés de abrir una ruta interoceánica entre el Atlántico y el Pacífico, sobre todo entre corporaciones privadas de Estados Unidos y Europa por dos razones: a) aún no se había construido el Canal de Panamá ni el Canal de Suez, b) los Ferrocarriles Estadounidenses de la costa, este no conectaban con California, donde se habían descubierto ricos yacimientos de oro. A Gran Bretaña le interesaba también porque sus buques tenían que bordear el continente africano para llegar a la India, con la que existía una relación comercial muy fuerte. En otros casos se tenía que dar la vuelta por el Cabo de Hornos, en el cono sur de América.

El primer gobernante que quiso desarrollar la obra fue el General José Trinidad Cabañas, pero no pudo conseguir financiamiento extranjero. Fue hasta en el Gobierno del General José María Medina que se logró este propósito. Los préstamos sin embargo, no fueron adquiridos con mucha claridad por los representantes del Gobierno Hondureño en Europa, los señores Carlos Gutiérrez y Víctor Herrán. Con las 70 mil Libras Esterlinas prestadas, el Ferrocarril se llevó desde Puerto Cortés hasta el Higüerito, sector de Potrerillos.



Debido a la enorme deuda que adquirió el país, los Gobiernos que sucedieron a Medina no pudieron, ni quisieron continuar la obra. El compromiso fue cancelado definitivamente por el General Tiburcio Carías Andino. El señor Gutiérrez, Ministro Plenipotenciario de Honduras ante el Gobierno de la Gran Bretaña, hizo una relación histórica de más de 1000 páginas, para explicar a las autoridades y órganos financieros ingleses el plan del Ferrocarril Interoceánico. Afirmaba que el primer estudio serio que se hizo de un camino de hierro entre Puerto Caballos (hoy Puerto Cortés) y la Bahía de Fonseca lo practicó en 1555 el señor Juan García de Hermosilla por encargo del Rey de España.

En 1586 el célebre ingeniero italiano Bautista Antonelli que construyó el castillo de San Juan de Ulúa y el Morro en la Habana, Cuba, fue comisionado para estudiar la ruta a través de Honduras, acompañado del español Juan Tejada. Antonelli dió un magnifico informe sobre



la factibilidad del proyecto pero intereses particulares no permitieron su realización. En 1850 el representante de Estados Unidos en Centroamérica E.G. Squier volvió con la idea del ferrocarril interoceánico cruzando el territorio hondureño. Squier formó un grupo de técnicos con el fin de que vinieran a hacer el estudio. El informe también fue favorable por lo que el diplomático pidió al Gobierno de Honduras una concesión para llevarlo a cabo a favor de los señores Robert Walker, Amory Edward, A. Miltenberger, James Thayer, Henry Staton, Fletcher Westray y el propio E. G. Squier, siendo Cabañas el Presidente de la República.

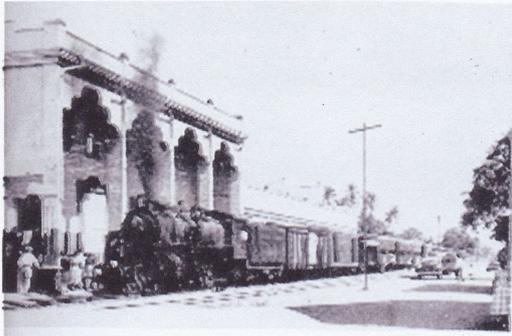
Obtenida la concesión, Squier organizó una sociedad de hombres de negocios. Empero los partidarios de construir el Canal de Panamá bloquearon el proyecto. Entonces Squier se lanzó a convencer a financistas ingleses y logró integrar una compañía mixta, con capital norteamericano e inglés. El consorcio formado, ordenó en 1856 un estudio completo del Ferrocarril que estuvo a cargo del General W. Wright y el capitán de la Marina de Estados Unidos W.N. Jeffers. Con el estallido de la guerra de Italia, todas las operaciones de la corporación se suspendieron, lo mismo por la guerra de secesión de Estados Unidos y la invasión de Francia a México. Todos los acontecimientos terminaron con desilusionar a los inversionistas y el plan fue desechado, por que además, la concesión caducó.

Transcurrido algún tiempo, el señor León Alvarado, en representación del Gobierno de Honduras viajó a Europa con el propósito de formar nuevamente la compañía. Todo el esfuerzo fue en vano. Por lo que se decidió entonces a recurrir directamente al público inglés ofreciendo como hipoteca no solamente el camino que se trataba de construir, sino también

los terrenos baldíos y las ricas forestas de la República.

Luego se reiniciaron los préstamos, la mayoría de los cuales nunca llegaron a Honduras, sino que quedaron en manos del Ministro Carlos Gutiérrez y una sociedad llamada Bischoffsheim & Goldschmidt con la complicidad del comisionista Carlos Lefebre. Se hicieron tantos empréstitos que Honduras en determinado momento llegó a deber más de un millón de Libras Esterlinas. El Ministro Gutiérrez presentó un prospecto un tanto extraño: construir un ferrocarril a través de Honduras que también pudiera transportar buques con todo y su carga.





Por esa misma fecha en Honduras, el 20 de Febrero de 1868, el Presidente José María Medina, por medio de un Decreto, aceptó la ejecución de los trabajos del Ferrocarril que estaría a cargo del empresario William McCandlish, a quien, según Carlos Gutiérrez le había entregado 50 mil Libras Esterlinas como adelanto.

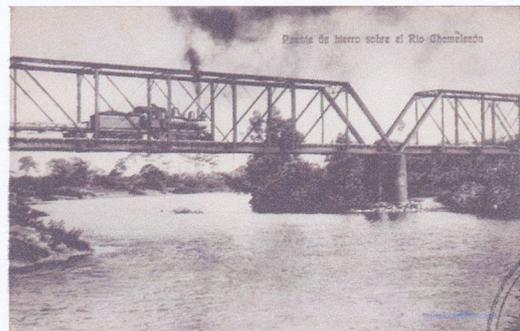
En Diciembre de 1869 salieron de Londres, Inglaterra, tres barcos cargados de rieles y otros materiales para la primera sección del ferrocarril. El 20 de Julio de 1870 el Señor James C. Madeley informó al Gobierno que había limpiado el bosque en una distancia de 45 Millas, que el puente de Choloma estaba concluido y que el de Río Blanco estaba por concluir. Para esa fecha ya había 48,000 durmientes cortados y el 5 de Junio de 1870 se anuncia que el puente de hierro sobre el Río Chamelecón estaba terminado. Poco después llegaron cuatro locomotoras, de las cinco que venían ya que una de ellas llamada "La Regina" desapareció en alta mar al zozobrar el barco que la traía. El 20 de Julio de 1871 llegó a San Pedro Sula la primera locomotora llamada "La Medina" en honor al presidente.

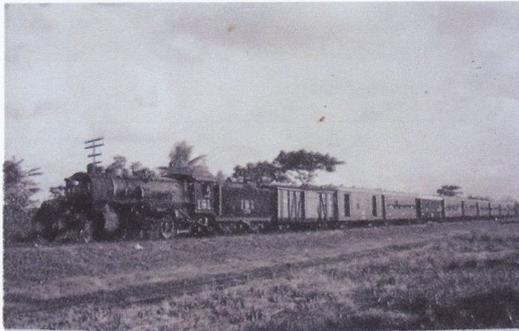
En los años siguientes vino la crisis ferrocarrilera y la época en que todos los activos del Ferrocarril Nacional cayeron en poder de las compañías bananeras. En Marzo de 1920, el Gobierno y la Compañía Agrícola de Sula, subsidiaria de la Cuyamel Fruit Company,

suscribieron un préstamo de anticresis por la suma de un millón de Dólares para la reparación, reconstrucción, equipo y nuevas inversiones. Este préstamo fue subiendo dramáticamente a pesar de los convenios suscritos. No importó que la Tela Railroad Company asumiera el traspaso que le hiciera la Compañía Agrícola de Sula al desaparecer allá por 1920.

La administración del ferrocarril estuvo a cargo de la Tela Railroad Company hasta el 19 de Abril de 1954, cuando motivada por la huelga de los trabajadores la compañía se negó a seguir prestando el servicio de transporte de pasajeros. El Gobierno de Honduras entonces nombró como administrador del Ferrocarril Nacional al General Abelardo H. Bobadilla.

Finalmente, el 30 de Abril de 1958 el Congreso Nacional emitió el Decreto Legislativo No. 48 creando el Ferrocarril Nacional de Honduras como un organismo autónomo del Estado reglamentado por su propia Ley Constitutiva. En 1969 el huracán Francelia destruyó casi el 80% de las vías y puentes; y en 1974 el huracán Fifi ocasionó estragos nuevamente aunque en menor escala en las líneas ferroviarias, provocando serias pérdidas de operación, debido a que las empacadoras de Banano paralizaron sus operaciones, por causa de la destrucción en las plantaciones bananeras.





En 1976 durante el Gobierno militar del General Juan Alberto Melgar Castro, las contratas ferroviarias fueron canceladas y el Estado de Honduras entregó la administración al Ferrocarril Nacional. En ese mismo año, el equipo, las instalaciones y la red ferroviaria, fueron alquiladas a las compañías fruteras por un cánón de cerca de 300 Mil Dólares anuales; sin embargo, la Standard Fruit Company con sede en La Ceiba, Atlántida, canceló el contrato de arrendamiento y entregó los bienes en 1992 y la Tela Railroad Company hizo lo mismo en Diciembre de 1998 después del paso del huracán Mitch, el cual en su secuela destructiva trajo como consecuencia que los 250 Kilómetros de vías ferroviarias y puentes así como el equipo rodante en uso quedaran en mal estado, y que los restantes 250 Kilómetros de vía férrea que ya estaban en mal estado quedaran destruidas, todo lo cual mermó sustancialmente las operaciones productivas ya que se inmovilizó casi totalmente el equipo disponible para poder brindar los servicios ferroviarios; y por el estado de semiabandono en que quedaron los bienes ferroviarios en distintos lugares de la Costa Norte se producen constantes pérdidas de líneas férreas, materiales, y derechos de vía como resultado del robo cometido por particulares, las invasiones a propiedades y el abuso de algunas autoridades.

  
**PATRICIA VARELA**  
Director Administrativo del FCNH

