

LOS FERROCARRILES EN LOS ESTADOS UNIDOS: MITOS Y REALIDADES¹

Glenn Porter

Director del Hagley Museum and Library,
Wilmington, Delaware
Estados Unidos

Constituye un gran placer tomar parte en los actos celebrados con ocasión del 150 aniversario de la construcción de los ferrocarriles en España. Estoy agradecido por la invitación que se me ha hecho y en particular me gustaría dar las gracias al profesor Javier Vidal Olivares de la Universidad de Alicante por darme la oportunidad de participar en esta celebración. Hoy y mañana estaremos comparando y contrastando el impacto social del ferrocarril en Europa, en Estados Unidos y en América Latina. El objeto de mi texto es discutir algunos aspectos del ferrocarril como medio de transporte en la historia de los Estados Unidos.

No hay duda de que el ferrocarril ha desempeñado un papel fundamental en los Estados Unidos de América. Fue la tecnología más influyente del siglo XIX. Sus contribuciones fundamentales al avance de los transportes y las comunicaciones sentó las bases de un amplio impacto social y económico sobre dos de las más poderosas tecnologías que siguieron al ferrocarril: el automóvil y el ordenador o computadora informática.

Hoy el legado de los ferrocarriles permanece plenamente vigente en la vida cotidiana de los Estados Unidos. Es un medio de transporte líder en el segmento de las mercancías todavía hoy siglo y medio después de sus comienzos en los Estados Unidos. Alrededor del 40 por 100 de las mercancías movilizadas entre las ciudades y casi la misma proporción de las cargas de productos agrícolas se transportan mediante ferrocarril. Sin embargo no se puede negar que hoy los ferrocarriles desempeñan un papel menos significativo del que alcanzaron durante su primer siglo en Estados Unidos.

En la medida en que nos aproximamos al milenio, el significado de ferrocarril es todavía tan fuerte en el ámbito del mito como lo es en la realidad. Sirvió como símbolo en las pequeñas ciudades americanas del siglo XIX, cuando imaginamos que la vida cotidiana era mucho más simple y menos agitada que en el presente. Evoca o nos recuerda aquella época en que el continente todavía parecía abierto, un territorio de grandes distancias y poca gente. Recuerda la conquista del Oeste, con todas las míticas connotaciones añadidas a esta auténtica idea americana. Nos habla de un tiempo en que parecía que todo se podía conseguir o más bien que todo estaba al alcance de todos los hombres blancos.

Recientemente visité una maravillosa exposición que me recordó el todavía potente mito del ferrocarril en la vida americana. La exposición fue patrocinada por el Centro Canadiense para la Arquitectura, como parte de su serie de exposiciones sobre el siglo de América. Se titulaba *La arquitectura de la tranquilidad*. El tema central era el diseño de

¹ Traducción de Javier Vidal Olivares.

los parques temáticos de la Disney, el cual comenzó en California y más tarde se extendió a Florida, Japón, Francia y muchos más lugares. Walt Disney y la gran empresa que fundó han estado entre las más explotadoras y creadoras de los mitos culturales americanos durante el siglo XX. Por tanto, aquellos que en Estados Unidos y a lo largo del mundo desconfían de la expansión corruptora de la cultura popular americana algunas veces miran a Disney como un auténtico Gran Satán.

No me sorprendió encontrar en esta exposición que el ferrocarril se encontraba en el auténtico epicentro de las ideas de Disney sobre el tema de los parques temáticos. El mismo Disney era un entusiasta del ferrocarril, un hombre que amaba viajar en tren y montar en las cabinas de las locomotoras. Construyó en su propio patio trasero en California una gran maqueta ferroviaria con una locomotora de vapor y varios coches, varios construidos por el propio Walt Disney.

Disney y sus seguidores se inspiraron particularmente en determinados acontecimientos de 1948. En agosto de aquel año Walt Disney encabezó, junto con el superintendente de la compañía de Santa Fe, una visita a la feria ferroviaria de Chicago. El ingeniero de la compañía le permitió subir en la locomotora y hacer sonar el silbato de la máquina. En la Feria ferroviaria treinta y dos compañías de ferrocarril norteamericanas colaboraron en las exposiciones que evocaron el recuerdo del ferrocarril con modelos y pueblos en miniatura. El transporte dentro de la Feria corrió a cargo de un tren miniaturizado cuyas traviesas marcaban las fronteras del recinto ferial y cuya escala determinó el tamaño de las estructuras a lo largo del ferrocarril. Esta misma característica sería imitada en Disneylandia, una de las más influyentes imágenes gráficas de la cultura americana en la segunda mitad del siglo XX.

La experiencia de la feria ferroviaria de Chicago fue la inspiración final que llevó a Disney a crear su parque temático familiar organizado alrededor del ferrocarril. Por consiguiente, cada versión de un parque temático de Disney desde sus primitivas ideas hasta el primer parque de Disneylandia en California en 1955, o en Disney World, Disneyland de Tokio, y Disneyland Paris, todos incluyeron un tren con tracción a vapor u otro tipo de ferrocarriles. Los trenes fueron el medio empleado por Disney para transportar visitantes hacia un nostálgico pasado al mismo tiempo que hacia un futuro esperanzador. El historiador de la cultura Neil Harris escribió en el catálogo de la exposición que "el rasgo más importante" sobre el cual Disney trabajaba era " un ritmo periódico y repetitivo de movimiento de gente, fe en el destino como orden social, un sistema de viaje pensado para reforzar la confianza en el futuro, en el pasado o, especialmente para los estadounidenses del siglo XX, entre ellos mismos". Como reseñador de un libro de reciente publicación titulado *La historia del ferrocarril de Walt Disney: la pequeña fascinación que condujo a un gran Reino* señalaba, "Walt Disney dijo que todo comenzó con un ratón pero.. todo se inició con un tren". Las conexiones entre los trenes y la visión de los Estados Unidos de Walt Disney y encarnada en los parques, constituye un testimonio bastante convincente del mítico poder del ferrocarril en la vida de los Estados Unidos.

Como a menudo ocurre con los mitos, el poder como símbolo del ferrocarril en los Estados Unidos descansa sobre la realidad de su gran influencia sobre la evolución del país. La influencia de cualquier tecnología nueva sobre la sociedad depende de la situación

particular y de las circunstancias de dicha sociedad en el momento de la aparición del nuevo sistema técnico. En otras palabras, el impacto técnico es función de la adecuación entre la tecnología, las necesidades predominantes y las oportunidades sociales. Es difícil imaginar un lugar, un tiempo y un sistema técnico más adecuado el uno al otro que el ferrocarril y los Estados Unidos del siglo XIX.

Las características físicas y demográficas en el caso de los Estados Unidos fueron muy diferentes de las que caracterizaron a Gran Bretaña y a la Europa continental. Los Estados Unidos se iniciaron como nación cuando las trece colonias inglesas del Norte de América participaron en una revolución que comenzó en 1776 y contempló su última batalla en 1781. En aquel tiempo la mayor parte de la población de lo que se convertiría más tarde en los Estados Unidos descansaba sobre una pequeña banda de estados dispuestos a lo largo de la costa del Atlántico. Un relativamente pequeño contingente de europeos y cerca de 600.000 indígenas ocupaban espacios interiores del Norte de América que estaban destinados a convertirse, en los siguientes tres cuartos de siglo, parte de los Estados Unidos. Esto suponía una gran cantidad de territorios y casi todos ellos parecían ser tierras libres y abiertas, es decir territorios sin ocupar.

Durante la mayor parte de los 125 años que siguieron a la independencia, la historia política y económica de los Estados Unidos se centró en la compra, ocupación y desarrollo de las tierras ubicadas al oeste de los primitivos asentamientos ingleses. El crear vínculos de transporte y comunicación para unir asentamientos dispersos pero que formaban parte de una nación progresivamente en expansión, fue la tarea más urgente a la que debía hacer frente la joven república de los Estados Unidos.

En 1853 las tierras que abarcaban los Estados Unidos fueron finalmente conseguidas, bien mediante tratados, bien a través de adquisición o anexión militar. En aquel momento el territorio bajo jurisdicción norteamericana comprendía 7 millones de kilómetros cuadrados. A efectos de comparación, la extensión de la Gran Bretaña era de 230.000 kilómetros cuadrados. En 1830, primer año de funcionamiento del ferrocarril en los Estados Unidos, todas las tierras que se convertirían dos décadas más tarde en territorio norteamericano tenían una extensión territorial que significaba 30 veces la extensión de Gran Bretaña, aunque el tamaño de la población era mucho menor.

Esta era una nación de grandes distancias y de población muy dispersa. El medio acuático era, con mucho, el más importante medio de transporte tanto para mercancías como para pasajeros y esta circunstancia suponía fuertes obstáculos al desarrollo del interior. Los primeros años del siglo XIX en los Estados Unidos fueron los propios de una nación expansionista y agresiva dotada de instituciones económicas y sociales que permitían un desarrollo y un crecimiento muy rápidos. Sin embargo, su geografía y su topografía se encontraban muy mal adaptadas a los tradicionales medios de transporte utilizados desde siglos atrás. Por el contrario estaba bien dotada para adoptar un nuevo sistema de transporte. El ferrocarril surgió como caído del cielo.

Por supuesto que no fue algo que llovió del cielo sino que vino de Inglaterra. Dado que los transportes y las comunicaciones obligaban a un gran reto en los Estados Unidos, los norteamericanos estuvieron más dispuestos a seguir el liderazgo ferroviario marcado por

los británicos. El crecimiento económico dependía de la población, de los recursos y de los mercados pero la disponibilidad de capital para conseguir el objetivo de construir el ferrocarril era escasa. Además las características del nuevo sistema de transporte lo hacían muy costoso y los beneficios del fomento del transporte no retornaban rápidamente a los accionistas o inversores privados. Hubo por tanto necesidad de que las administraciones públicas ejercieran su papel de liderazgo en las inversiones.

Aunque constituye un tópico afirmar que, desde la perspectiva de los Estados Unidos, la empresa privada es preferible a la intervención del Estado, los diferentes gobiernos en todos sus niveles, desde el municipal al federal, desempeñaron un papel crucial en la construcción de infraestructura de transporte. Muchas carreteras y caminos de peaje fueron construidos mediante iniciativa pública. Entre 1815 y 1860 aproximadamente el 75 por 100 de la financiación para la construcción de canales procedieron del dinero público. En la construcción de las redes ferroviarias la financiación y las subvenciones en forma de tierras por parte de la administración serían importantes aunque no decisivas, alcanzando el 25 por 100 del total de inversiones en 1860. La cantidad restante procedió de acaudalados particulares, muchos de ellos europeos, ingleses fundamentalmente.

Los primeros ferrocarriles comenzaron a funcionar en los Estados Unidos en 1830. Inicialmente los norteamericanos dependieron fuertemente de la tecnología y el material inglés pero también de forma temprana crearon rápidamente una industria autóctona capaz de construir y poner en marcha ferrocarriles adecuados a las específicas condiciones de los Estados Unidos. En este punto la industria fue capaz de generar innovaciones para construir y hacer operativos locomotoras, material móvil y obras de fábrica más baratos y más rápidamente que en Gran Bretaña, evitando costosos túneles y puentes donde fuese posible, adaptando las locomotoras y los carriles a las necesidades del terreno y a las condiciones del entorno físico.

Los ferrocarriles demostraron tempranamente ser una poderosa herramienta de expansión y unificación política. Desde los orígenes de los Estados Unidos sus líderes políticos estuvieron preocupados por la dificultad de unificar diversos Estados con poblaciones de características diferentes. Los dos objetivos que estaban tras muchos de los esfuerzos iniciales para ofrecer financiación y mejora en el sector transportes eran la expansión de las fronteras del país, mientras que, al mismo tiempo, se estrechaban los lazos culturales y económicos entre regiones. Tras la devastadora Guerra de Secesión (1861-1865) en la que se luchó para solucionar el problema de la esclavitud y la cuestión de si los Estados podían separarse de la Unión, los líderes de los Estados Unidos plantearon que la finalización de los ferrocarriles era un punto clave para reconstruir la unidad de la nación.

Pocos países construyeron el ferrocarril con el entusiasmo y la entrega de los Estados Unidos. Durante la década de 1850 el kilometraje de líneas construidas se cuadruplicó, llegando en 1860 a más de 48.000 kilómetros. En este último año, sólo treinta años después de que el primer ferrocarril comenzase a funcionar en los Estados Unidos, el país tenía aproximadamente la mitad del kilometraje de ferrocarril construido en todo el mundo. Hasta cierto punto se puede afirmar que para entonces ya existía en los Estados Unidos un mercado nacional y el ferrocarril constituía el mejor instrumento para su articulación. El rápido desarrollo de su amplitud y riqueza constituyó un elemento central en el

significativo crecimiento económico que haría de los Estados Unidos la nación más industrial del mundo, siendo la mayor potencia económica a fines del siglo XIX.

El desarrollo de la red ferroviaria fue extraordinario. La expansión significaba más de 48.000 kilómetros de líneas férreas en 1860 mientras que en 1890 la red alcanzó 225.000 kilómetros de extensión. Ésta continuó creciendo hasta alcanzar su mayor extensión antes de la entrada de los Estados Unidos en la I Guerra Mundial, cuando el conjunto del sistema ferroviario sobrepasaba los 400.000 kilómetros. Una vez que el ferrocarril se consolidó terminó convirtiéndose en el modo más utilizado de transporte. De hecho la inversión en otros modos de transporte se convirtió en algo de importancia muy poco significativa. No sería sino hasta décadas después, con la aparición del automóvil y el camión y la construcción masiva de autopistas, cuando se desatara el gran reto frente a la preponderancia del ferrocarril en el transporte de superficie en los Estados Unidos.

No hay duda, gracias al trabajo de generaciones de historiadores pero muy especialmente de Albert Fishlow², que el ferrocarril tuvo un poderoso y positivo impacto económico en el siglo XIX en los Estados Unidos. El coste real de movilizar mercancías, pasajeros e información cayó bruscamente, lo cual trajo consigo beneficios adicionales tanto a la sociedad en su conjunto como a los particulares y empresas. Tanto el capital como el trabajo fueron más productivos como respuesta a las mejoras introducidas por el ferrocarril. En particular para los años de 1870 a 1910 las ganancias generadas por el aumento de la productividad en el sector ferroviario sobrepasaron el nivel general de la productividad de la economía en su conjunto. Las innovaciones organizativas y técnicas en el sector ferroviario así como los cambios en el tamaño de los trenes y de su composición alimentaron una explosión de ganancias de productividad en el conjunto de la red de transportes del país. Y como demostró Fishlow, estos avances también condujeron a dramáticas reducciones en el coste del transporte. Entre 1870 y 1910, las tarifas de pasajeros en términos nominales cayeron en una tercera parte. Los beneficios en el transporte de mercancías fueron todavía mucho mayores; el coste en porcentaje de transportar una tonelada por kilómetro de mercancía disminuyó aproximadamente dos terceras partes a lo largo del mismo período de cuarenta años. Hubo aquí grandes y tangibles beneficios que contribuyeron al impulso de la vida material de casi todos los ciudadanos de los Estados Unidos.

A pesar de estos efectos positivos, los ferrocarriles norteamericanos se convirtieron en el centro de la controversia y el debate político. Las razones de este último fueron complejas, pero lo más importante fueron las críticas sobre las tarifas ferroviarias y las quejas relacionadas con el carácter monopólico de los ferrocarriles. Muchas de las acusaciones basadas en lo elevado de las tarifas eran ilógicas o se basaban en el desconocimiento del sistema de funcionamiento del ferrocarril; en cambio otras no. Muchos críticos afirmaban que las tarifas simplemente eran muy elevadas, lo que implicaba sostener que los ferrocarriles estaban obteniendo excesivos beneficios, lo cual no era generalmente el caso. Más complejas eran las objeciones basadas en la práctica de cobrar más por las distancias más cortas que por las largas. Estos aspectos de la política tarifaria parecían constituir a

² (NT) Se refiere aquí Glenn Porter al influyente libro de Albert Fishlow, *American Railroads and the Transformation of the Antebellum Economy*, Cambridge, Harvard University Press, 1965

ojos de muchos ciudadanos prácticas abusivas e injustas, si bien era más caro por tonelada de mercancía y kilómetro para los ferrocarriles cargar, descargar y recomponer vagones para un corto recorrido que para uno más largo.

Los aspectos más problemáticos de la política tarifaria sin embargo estuvieron relacionados con los pactos entre compañías y las tarifas discriminatorias. Ello forzó a algunos remitentes a pagar mayores tarifas que otros, quienes a menudo recibían bonificaciones o los mismos servicios. Como, en la mayor parte de los casos, algunos cargadores no disponían de otra opción que utilizar una compañía concreta esto concedió a los ferrocarriles un enorme poder económico a la hora de conceder a los clientes las tarifas más favorables. Detrás de la utilización de las bonificaciones y los esfuerzos de pactar tarifas, hubo, sin embargo, en la realidad muestras de la vulnerabilidad competitiva entre los ferrocarriles. Sus altos costes fijos ejercían una fuerte presión para asegurar tráficos y frecuentemente reaccionaban rebajando tarifas en un denodado esfuerzo para asegurar ingresos suficientes para cubrir sus costes.

Los resultados condujeron a las empresas ferroviarias a crear pactos de mantenimiento de tarifas y a convenios de sindicación de productos o "pools"³. Esto añadió más problemas políticos ya que fue interpretado como una respuesta claramente anticompetitiva. Las leyes de los Estados Unidos han sido históricamente mucho más hostiles a los carteles que las europeas; y los esfuerzos para regular los precios han provocado una mayor oposición política y jurídica. Dado que los ferrocarriles eran en muchos casos monopolios naturales privados, ello se tradujo en graves problemas para el sistema político de los Estados Unidos. Por las mismas razones, los ferrocarriles se convirtieron en la primera industria sujeta a regulación, inicialmente al nivel de los Estados considerados individualmente y después por el Gobierno federal. La primera agencia reguladora federal fue la *Comisión Comercial Interestatal*, fundada en 1889. (¡Irónicamente, cuando la era de la desregulación llegó a los Estados Unidos un siglo después, la Comisión Comercial Interestatal fue también la primera en ser suprimida!). Los ferrocarriles fueron de este modo la industria que condujo a los Estados Unidos durante un largo siglo hacia un activismo económico por parte del gobierno federal. Y cuando el país cambió su política de regulaciones a comienzos de la década de 1880 los ferrocarriles fueron, una vez más, el sector de vanguardia.

Gracias a la obra de Alfred D. Chandler, Jr.⁴ conocemos el papel de pionero que el ferrocarril desempeñó en poner en marcha la empresa moderna y la gran corporación típica de los Estados Unidos. Su tamaño, complejidad y extensión geográfica de sus actividades empujó a las compañías ferroviarias a enfrentarse y resolver por primera vez muchos de los problemas organizativos y operativos que surgirían más tarde y muchos otros sectores del sistema empresarial moderno de los Estados Unidos. Fue la voraz demanda de capital la

³ (NT). Por lo común los convenios de sindicación de productos consistieron en compartir los ingresos obtenidos por el transporte en determinadas direcciones variando los porcentajes para las compañías participantes según el tamaño de cada una de ellas. También se aplicaron en Europa, sobre todo en Gran Bretaña. En España fueron bastante comunes en el período 1870-1914.

⁴ (NT) Alude aquí Glenn Porter al conjunto de la obra de A. Chandler. Sus dos obras de mayor impacto están editadas en castellano. *La mano visible: la revolución en la dirección de la empresa norteamericana*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad social, 1988 y *Escala y diversificación. La dinámica del capitalismo industrial*, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, 1996.

que condujo a la innovación por parte de la banca de inversión norteamericana así como a la Bolsa de Nueva York y al mercado de obligaciones que facilitarían en su conjunto el desarrollo posterior de las grandes corporaciones. Los ferrocarriles fueron el primer sector en crear medios para gestionar e innovar con los grandes volúmenes de datos, recursos y personal que debía manejar. Fueron también las compañías de ferrocarril pioneras en la creación de un grupo de directivos y de estructuras organizativas descentralizadas que más tarde serían adoptadas en otras grandes empresas de otros sectores de la economía. Fue en los ferrocarriles donde la "mano visible" de las nuevas formas de gestión empresarial apareció por primera vez.

La mayor parte del impacto del ferrocarril en los Estados Unidos fue similar al que tuvo en la mayor parte del mundo. El ferrocarril incrementó la rapidez y facilidad de viaje de las personas allí donde estuviesen. El impacto inicial del ferrocarril en Estados Unidos fue mucho mayor en el ámbito de la movilidad de pasajeros que en el de mercancías. En sus primeras décadas el coste de transportar mercancías por ferrocarril fue prohibitivamente caro comparado con el del transporte por vía acuática y no sería sino hasta 1849 cuando el producto bruto procedente del transporte de mercancías superase a los ingresos por pasajeros.

La velocidad de la información se aceleró incluso más rápidamente que el transporte de mercancías y pasajeros. Debido a que históricamente el telégrafo apareció aproximadamente al mismo tiempo que el ferrocarril y debido también a que los dos medios marcharon juntos a lo largo del continente norteamericano los cambios que provocaron fueron incluso más radicales en el ámbito de las comunicaciones que en el de los transportes. No sólo el correo podía trasladarse mucho más rápido que en la época preferroviaria sino que desde entonces el telégrafo iniciaba el siglo de la comunicación electrónica. El impacto colectivo del ferrocarril y del telégrafo sobre un mayor y más rápido movimiento de las personas, de las mercancías y de la producción, produjo verdaderos cambios revolucionarios en la economía de los Estados Unidos.

En muchos aspectos los cambios fueron más allá del ámbito de la economía y de la política. Hasta cierto punto el ferrocarril y sus efectos asociados modificaron la cultura e incluso el conocimiento. La percepción del tiempo y del espacio cambiaron y así los reflejaron las percepciones humanas del mundo, tal y como fue brillantemente expuesto por Wolfgang Schivelbusch en su libro *El viaje en tren*.

Estos cambios fundamentales en las relaciones humanas fueron estimulantes y problemáticos al mismo tiempo. Quizás más que cualquier otro factor individual las transformaciones provocadas por el ferrocarril se escondían detrás de la idea victoriana de progreso. Si los seres humanos podían modificar tan radicalmente la percepción del espacio y del tiempo seguramente ello sería únicamente una cuestión de tiempo, antes de que otros problemas antiguos desafiaran a la industria, la ciencia, la tecnología, la razón y el esfuerzo humano.

Estos cambios radicales ocasionados por el ferrocarril, también están en el centro del poderoso sentido de la desorientación, de la alienación de la naturaleza y la historia que los historiadores de la cultura han identificado posteriormente con la modernidad o el pleno

sentido de lo moderno. Si bien la comunicación de la información fue ampliamente fomentada al mismo tiempo se desató lo que Schivelbusch llamó "la pérdida de la relación comunicativa entre el hombre y la naturaleza". En los Estados Unidos esta negativa reacción frente al ferrocarril se dejó sentir en el trabajo de escritores muy significativos como David Thoreau y Nathaniel Hawthorne. Este último cuestionó la nueva época en su cuento titulado "El ferrocarril celestial" y en su novela publicada en 1851 *La casa de los siete frontones* describía el paisaje que veían los pasajeros del tren de este modo: " Todo estaba sin fijar y moviéndose a la velocidad de un torbellino en la dirección opuesta a la que se encontraban".

La misma suerte de ambigüedad o de crítica caracterizó los cuadros y las fotografías de eminentes artistas como Thomas Cole, George Inness, Edward Hopper y muchos otros. El ferrocarril estaba entre las principales fuerzas que ocasionaron la ruina de la naturaleza, la destrucción de gran parte de la civilización de los indios, la tiranía del reloj y la prisa de un mucho más frenético, alienado y, en cierto modo, innatural sistema de vida. Se podrían presentar muchos más ejemplos en este sentido pero sé por propia experiencia que muchos historiadores del ferrocarril y muchos coetáneos cuya obra se asocia con el ferrocarril no les gustaría insistir en los aspectos negativos. Todos los presentes en este Congreso han asistido para celebrar más que criticar el papel del ferrocarril. Parafraseando el verdadero significado de la oración fúnebre de Marco Antonio en *Julio César*, estamos aquí para defender el ferrocarril no para enterrarlo.

Muchos norteamericanos del siglo XIX se reírían ante la idea de que el cambio técnico y el desarrollo económico representó cualquier otra cosa menos la poderosa fuerza de lo mejor. Fue cierto como se ha señalado, que el ferrocarril originó críticas de carácter político que condujeron al inicio de la época de la regulación y que ello fue el inicio de la primera oleada de un funcionamiento desfavorable para las compañías de ferrocarril. No obstante éstas eran opiniones minoritarias. Los ciudadanos más influyentes mostraron desde los inicios del ferrocarril que éste constituía un medio para conseguir el deseable crecimiento de la economía, abriendo el continente a la colonización, estrechando la unidad nacional, incrementando las oportunidades económicas y haciendo que el progreso fuese una parte tangible de la vida norteamericana en la era de la industrialización.

Los ferrocarriles alcanzaron su apogeo en los Estados Unidos en torno al cambio del siglo XIX al XX. Desde entonces la historia ha sido menos brillante. La incompetente y en algunos casos dura regulación, mala gestión y escasez de nuevas inversiones hacen del siglo XX una centuria que para el ferrocarril tiene más de nostalgia que de esperanza, de estancamiento que de innovación. Aunque se ha llevado a cabo una excelente reconversión desde que se inició la desregulación a comienzos de los años 1980, los ferrocarriles nunca volvieron a ser lo que fueron en sus primeros tres cuartos de siglo. Ninguna empresa, ni industria ni nación permanecen en la cumbre permanentemente. Las poderosas circunstancias que hicieron del ferrocarril la tecnología adecuada cuando surgió en Estados Unidos pasaron con el tiempo. Sin embargo el ferrocarril del siglo XIX en los Estados Unidos estuvo en el auténtico centro de los cambios revolucionarios que el mundo ha contemplado desde los orígenes de la agricultura y las ciudades miles de años atrás. Su significado no debería ser olvidado.