

Pentalogía sobre los ferrocarriles: aparatoso descarrilamiento bibliográfico

Ferrocarriles y tranvías en Antioquia

JUAN SANTIAGO CORREA R.
Colegio de Estudios Superiores de Administración (CESA), Bogotá, 2012, 2.ª ed., 260 págs.

The Panama Railroad Company o cómo Colombia perdió una nación

JUAN SANTIAGO CORREA R.
Colegio de Estudios Superiores de Administración (CESA), Bogotá, 2012, 172 págs.

Trenes y puertos en Colombia: el Ferrocarril de Bolívar (1865-1941)

JUAN SANTIAGO CORREA R.
Colegio de Estudios Superiores de Administración (CESA), Bogotá, 2012, 122 págs.

Café y ferrocarriles en Colombia: los trenes santandereanos (1869-1990)

JUAN SANTIAGO CORREA R.
Colegio de Estudios Superiores de Administración (CESA), Bogotá, 2012, 118 págs.

De Buenaventura al Caribe: el ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica (1872-2012)

JUAN SANTIAGO CORREA R.
Colegio de Estudios Superiores de Administración (CESA), Bogotá, 2012, 150 págs.

LO SUCEDIDO con los ferrocarriles en Colombia es una historia trágica que amerita una reconstrucción seria, crítica y argumentada, que buena falta hace y además es imprescindible para entender por qué razones en este país se privilegió el transporte automotriz por carreteras, que tantos daños genera en los seres humanos y en los ecosistemas, como nos lo recuerda la alteración climática que soporta el

mundo y el país en particular al comenzar 2016.

A primera vista, esa reconstrucción histórica es la que intenta hacer el economista Juan Santiago Correa en una pentalogía consagrada a la historia de *Los caminos de hierro* en Colombia. Sin embargo, luego de leer estos cinco libros, queda la sensación de haber asistido a un terrible descarrilamiento investigativo, para utilizar una metáfora ferroviaria. Miremos el asunto a partir del análisis de cada uno de los cinco libros en mención.

Ferrocarriles y tranvías en Antioquia

Este primer volumen consta de dos partes: en la primera se describe la historia de los ferrocarriles de Antioquia y en la segunda la de los tranvías en Medellín. Como un dato interesante, el autor plantea una tesis que va en contravía de las visiones apologéticas sobre los antioqueños, que suelen ser exaltados como una “raza emprendedora” y dotada de empuje, que los diferenciaría del resto de habitantes de Colombia. El mito heroico por excelencia de esa visión es el de la colonización antioqueña, pero también cuando se habla del ferrocarril se suele afirmar que esta fue una obra diferente a las que se realizaron en el resto del territorio colombiano a finales del siglo XX, porque no se habría incurrido ni en demoras, ni en malos manejos, ni en despilfarros, sino que, todo lo contrario, habría sido ejemplo de eficiencia, rapidez y cumplimiento y sería el mejor ejemplo del emprendimiento individual propio de la antioqueñidad que efectúa las más difíciles tareas en condiciones adversas. Este prejuicio se convirtió en un mito de raigambre popular que proporcionó orgullo a quienes trabajaron alrededor del ferrocarril.

Santiago Correa sostiene que esa es otra falacia, porque “el proceso de construcción distó mucho de ser ideal, pues debió enfrentar diversos problemas que llevaron de un estimado de construcción de ocho años, a poco más de medio siglo, así como a múltiples incumplimientos en los contratos, demandas internacionales, etc.” [pág. 27]. En forma todavía más tajante asegura que “si se analiza el proceso de construcción del ferrocarril, la realidad no pudo estar más lejos del imaginario popular” por

las razones antes aducidas, a lo que debe agregársele, que “el capital local estuvo ausente durante el proceso de construcción” [pág. 34].

Con este presupuesto, el autor estudia la evolución del Ferrocarril de Antioquia. Lamentablemente, esta idea crítica inicial se esfuma de alguna forma por el procedimiento expositivo que se adopta —el mismo al que se recurre en los volúmenes 3, 4 y 5— y que consiste en hacer una descripción minuciosa, bastante pesada, de los contratos, sus cláusulas, los traspaños, y los múltiples inconvenientes presentados. Esa descripción ocupa todo el primer capítulo [págs. 33-90]. En medio de esa descripción sobresale la desmitificación a la que somete al empresario cubano-estadounidense Francisco Javier Cisneros, siempre mostrado como ejemplo del emprendedor extranjero cuyo interés radicaría en impulsar la modernización técnica y económica del país. Correa afirma que, tras esa careta, se encontraba en verdad un individuo ambicioso, interesado en sacar provecho para sí mismo de las ventajas y dádivas concedidas por los gobernantes locales y nacionales. Además, Cisneros no concluyó el Ferrocarril, que era su principal compromiso. Pero aunque lo critica, Correa dice que Cisneros es un ejemplo de capitalista emprendedor y audaz, que realizó obras indispensables para el desarrollo capitalista en Antioquia.

Si bien en el capítulo se suministra alguna información sobre la apropiación de baldíos en los terrenos aledaños a la vía férrea, por parte de Cisneros y otros empresarios, queda la impresión que no se estudia a fondo el impacto que tuvo sobre esa obra la expansión territorial de los antioqueños en el occidente del país, y la manera como esa colonización fortaleció a grandes terratenientes.

Vale resaltar que en el libro se indica que cuando el Ferrocarril de Antioquia se terminó permitió interconectar a Medellín con territorios circundantes y logró comunicar a Medellín con los ríos Cauca y Magdalena, lo cual no solo amplió el mercado regional y la industrialización, sino que propició la expansión de la exportación de café, producto que por ese medio pudo llegar al Pacífico, y ser conducido al mercado mundial.

RESEÑAS		HISTORIA
<p>La segunda parte del libro está consagrada al estudio de los efectos de la construcción del tranvía en Medellín desde las primeras décadas del siglo XX. Aquí se incursiona en historia urbana, para determinar la manera como un cambio en un medio de transporte modificó la vida social, económica y cultural de la capital antioqueña. O, más exactamente, esa transformación urbana, que venía de la mano con el tranvía, era resultado de la naciente industrialización, la formación de núcleos obreros, y de los intereses de las élites dominantes de la ciudad que aprovecharon la expansión urbana como un mecanismo para fortalecer sus intereses y sus propiedades, como sucedía con el industrial Ricardo Olano. En palabras del autor:</p> <p>La función que cumplió el tranvía fue fundamental en una ciudad que se encontraba atravesando un amplio proceso de industrialización, pues permitió el asentamiento de la población obrera en los lugares periféricos. Los trabajadores tenían así una forma de transporte masivo de fácil acceso y de bajo costo que les permitía llegar al casco urbano de la ciudad y, por tanto, a las fábricas donde laboraban. [pág. 178]</p> <p>En una ciudad conservadora, moralista y donde imperaban diferentes formas de control social, no se presentaron tumultos o protestas contra el tranvía, porque para la población común y corriente ese era un componente de su vida cotidiana, pese a que ese medio de transporte beneficiara en primer lugar a sectores privados, tanto por la valorización de lotes urbanos, como por la disposición de líneas que llegaran hasta las propiedades de la élite.</p> <p>Tanto el ferrocarril como el tranvía murieron cuando se impusieron las carreteras y el transporte automotor, tanto para el movimiento de carga como de personas. Este proceso es descrito con detalle por el autor, hasta proyectarlo a tiempos recientes, aunque sin examinar las razones de fondo que explican el abandono de esos medios de transporte, salvo el de la rentabilidad para los empresarios capitalistas.</p>	<p><i>The Panama Railroad Company o cómo Colombia perdió una nación</i></p> <p>El colombiano promedio de nuestro tiempo, para quien el nacionalismo se reduce al chovinismo futbolero, no sabe que alguna vez Panamá formó parte del territorio nacional y que en ese lugar se efectuó un truculento proceso de independencia, organizado por los Estados Unidos. Comúnmente se asocia la “separación” de Panamá con el canal que allí se empezó a construir por una firma francesa en las últimas décadas del siglo XIX y que concluirían los Estados Unidos en 1914. Poco se conoce otra parte de la historia que está relacionada con la construcción y funcionamiento de un ferrocarril que unió la costa Atlántica y la costa Pacífica, entró en funcionamiento en 1855, y llegó a ser en su momento y durante cerca de veinte años el más importante del mundo, léase bien, tanto por la cantidad de pasajeros transportados como por el volumen de carga movilizada. Fue el primer tren interoceánico que se construyó, con una extensión de setenta y siete kilómetros. Junto con el ferrocarril se tendió la línea telegráfica entre Panamá y Colón, que pertenecía a la misma compañía estadounidense.</p> <p>Sobre este ferrocarril discurre este segundo volumen de la colección <i>Los caminos de hierro</i> que es, de lejos, el mejor de todos y, me atrevería a decir, que es el único interesante. En este texto el autor hace un análisis histórico integral, en el que relaciona aspectos económicos, jurídicos, demográficos, espaciales y geopolíticos, para mostrar al lector la súbita importancia que adquiere Panamá desde mediados del siglo XIX, tras el descubrimiento de oro en California en 1848, luego de que ese territorio le fuera arrebatado a México por parte de los Estados Unidos. Panamá no adquiere importancia porque produjera alguna materia prima agrícola o mineral significativa para el capitalismo mundial, sino por su privilegiada situación geográfica y por la poca distancia entre los océanos Atlántico y Pacífico. Pero esta ventaja geoestratégica, que permitió acortar el tiempo de circulación del comercio mundial y el tiempo de transporte de mercancías y personas que viajaban desde el este de los Estados Unidos hacia el oeste de ese mismo país, se</p>	<p>convirtió en una desgracia para Colombia, que finalmente soportó la pérdida de Panamá.</p> <p>En ese proceso histórico fue trascendental el ferrocarril, construido por una empresa de los Estados Unidos, a la que el Estado colombiano le concedió facilidades y garantías que violaban incluso la soberanía nacional. Esto llevó a que esa empresa actuara como un poder independiente (una especie de Estado dentro del Estado), que solo respondía a los intereses de los comerciantes y aventureros de los Estados Unidos. Esto, a su vez, se facilitó por la firma del Tratado Mallarino-Bidlack de 1846, mediante el cual el Estado colombiano aceptó la intervención militar de los Estados Unidos en el istmo, so pretexto de mantener la neutralidad de ese territorio. El malhadado artículo 6 de ese tratado autorizaba a los Estados Unidos para intervenir militarmente, lo que los Estados Unidos no dudó en realizar siempre que le convino a sus intereses. Es bueno recordar, aunque el autor no enfatiza de un modo suficiente ese aspecto, que el territorio panameño, por entonces parte integral de Colombia, fue invadido militarmente por los Estados Unidos en catorce ocasiones entre 1850 y 1902, antes de la “Independencia” de noviembre de 1903.</p> <p>Al trazar la historia del Ferrocarril de Panamá, el autor está reconstruyendo la historia del istmo en la segunda mitad del siglo XIX y en alguna medida la historia de Colombia, porque allí se prefigura lo que va a suceder en la casi totalidad de ferrocarriles que se diseñaron en ese periodo: contratos y concesiones favorables al capital extranjero, al que se le conceden terrenos “baldíos” a lado y lado de la vía, en algunos casos a perpetuidad; proyección de los ferrocarriles hacia el mercado mundial, antes que al mercado interno; condiciones indignas de trabajo para los peones que se contrataron para la construcción de las vías férreas; corrupción y malos manejos en detrimento del patrimonio público... En concreto sobre el Ferrocarril de Panamá, el autor recuerda que la Panama Railroad Co. obtuvo prebendas exageradas de parte del gobierno colombiano, como las de administrar los puertos situados en los dos extremos del ferrocarril,</p>

HISTORIA		RESEÑAS
<p>ceder ciento cincuenta mil fanegadas de tierra en las provincias de Panamá y Veraguas a perpetuidad, exención de los derechos de importación de los materiales usados en la construcción de la vía férrea, cesión de tierras para construir la línea, almacenes y depósitos... [pág. 56].</p> <p>En un breve capítulo digno de mencionar—algo que no aparece en ningún otro tomo de la serie— se menciona el costo humano de la construcción del ferrocarril. Al respecto se recuerda que en la época se afirmaba que debajo de cada traviesa, en total fueron ciento cincuenta mil, se encontraba enterrado un trabajador. Aunque la afirmación haya sido exagerada, si denotaba que en la percepción popular estaba claro que allí habían muerto muchas personas, la mayor parte de origen humilde, procedentes de diversos lugares del mundo, como China, Jamaica, Martinica, Irlanda, la costa Atlántica colombiana, entre otros. No podía ser de otra forma en un medio selvático, con enfermedades tropicales y en durísimas condiciones laborales, en un clima cálido y húmedo. Dado el racismo que caracterizaba a los estadounidenses que dirigían la construcción del ferrocarril se despreciaba a los negros, indígenas y mestizos locales, aduciendo que eran brutos y perezosos. Por eso, se trajeron chinos (los culis) como peones, gran parte de los cuales murieron en la obra, en la que hubo una gran cantidad de suicidios. El autor indica que los cálculos más elaborados hablan de la muerte de seis mil personas en la construcción del ferrocarril, una cifra nada despreciable, si tenemos en cuenta que esa obra se realizó en un lapso de seis años. Incluso, como ejemplo de que en el capitalismo—y más en su versión estadounidense— hasta los muertos se convierten en una mercancía que puede formar parte de un negocio rentable, se señala que</p> <p>[...] estas altas tasas de mortalidad generaron una de las fuentes de ingresos más estables durante la construcción del ferrocarril: los cuerpos de la población no blanca eran empacados en barriles con vinagre para ser vendidos a escuelas y hospitales de todo el mundo. Los ingresos obtenidos por este negocio [sic] permitieron financiar durante mucho tiempo</p>	<p>el pequeño hospital de Colón [...]. [págs. 82-83]</p> <p>Panamá, por su ferrocarril, fue una zona de disputa geopolítica entre potencias capitalistas, pero desde un principio, en virtud del entreguismo de las clases dominantes de Colombia, los Estados Unidos se anotaron una ventaja estratégica significativa con la construcción y el dominio del ferrocarril. Aunque después esa ventaja estuvo cuestionada por los inicios de las obras del canal por parte de una empresa francesa, ese reto sería efímero, por la quiebra de esa compañía y luego por la independencia que prepararon los Estados Unidos, para asegurarse la terminación y control del canal. Ahora bien, Panamá fue una pieza más en la expansión imperialista de los Estados Unidos, que tomó fuerza después de 1898, con la guerra Hispano-cubana-estadounidense, cuando España pierde sus últimos dominios en el Caribe (Cuba y Puerto Rico), que se convierten en protectorados yanquis. La expansión imperialista de los Estados Unidos es un proceso en el que intervienen fracciones de las clases dominantes locales y no puede verse como si fuera una simple imposición. Es en verdad una articulación entre los intereses imperialistas y sus súbditos locales, como se evidencia en Panamá, en donde se gestó una “élite de arrabal”, cuyos intereses económicos y comerciales estaban más vinculados al capitalismo mundial y a los Estados Unidos, que a Colombia. Es esa élite, que se había ido configurando alrededor de las actividades derivadas del ferrocarril, la que “pide auxilio” a los Estados Unidos para que proteja su “independencia”, que fue ideada en Wall Street. El autor describe bien ese proceso, aunque incurre en el error de suponer que quienes hablamos de los intereses imperialistas lo vemos como un asunto unilateral, en el que no intervendrían los intereses de las clases dominantes locales. Claro que intervienen y se benefician de su alianza con los Estados Unidos, aunque eso perjudique al conjunto de la población panameña.</p> <p>Desde comienzos de la década de 1850 fueron claras las pretensiones de los Estados Unidos en Panamá, con hechos alarmantes, que sin embargo</p>	<p>no fueron captados en su verdadera dimensión en Colombia. El autor recuerda, por ejemplo, que ciudadanos de los Estados Unidos residentes en Panamá desconocieron al gobierno colombiano y crearon “comités de vigilancia” e instituciones para-policiales, que les servían para implementar su racismo contra los panameños, sobre todo si eran negros o indígenas. En ese contexto, el autor recuerda el “incidente de la sandía”, cuya descripción es terriblemente confusa [págs. 96-99]. El lector que no tenga idea del asunto no va a entender nada a partir de este libro, porque su exposición es incoherente.</p> <p>Entre los hechos sociales que destaca el autor vale recordar la primera huelga de trabajadores del ferrocarril, en febrero de 1880, a la que le siguieron otra entre los trabajadores del canal en 1881 y una más de los ferroviarios en 1883. También se recuerdan los sucesos de la guerra civil de 1885, cuando intervinieron directamente los Estados Unidos, cuya acción más macabra fue la ejecución del dirigente negro, liberal y popular Antonio Prestan, acusado de haber prendido fuego a Colón, algo que no había hecho y de lo que no había pruebas. Como para que no quedaran dudas de los intereses de Estados Unidos, que actuaron en esa ocasión a favor de los conservadores, Prestan fue ahorcado—cuando en el país no existía la pena de muerte, que había sido abolida por la Constitución de Rionegro en 1863— y su cuerpo fue colgado sobre la línea férrea, como puede verse en la fotografía que aparece en la página III.</p> <p>En fin, este tomo 2 de la serie muestra la diversidad de aspectos que deberían atenderse a la hora de escribir la historia de un ferrocarril. Desgraciadamente ese procedimiento, como veremos, no se utilizó en los otros casos que se estudian en esta pentalogía.</p> <p><i>Trenes y puertos en Colombia: el Ferrocarril de Bolívar (1865-1941)</i></p> <p>Después del de Panamá, el Ferrocarril de Bolívar fue el primero que se construyó en lo que hoy constituye la actual Colombia. Por esa razón, el autor le dedica un libro a ese tema. Para empezar hay una larga, y en mi criterio, innecesaria introducción, en la</p>

RESEÑAS		HISTORIA
<p>que se exponen los aspectos generales de lo que el autor denomina en forma equivocada la “fiebre ferrocarrilera” del siglo XIX, en la época de hegemonía radical. Vincula el proyecto de construir catorce líneas férreas que se delinearón en la época con el modelo agrario-exportador, pregonado por los liberales. A partir de ese presupuesto destaca que, en general, los ferrocarriles se volcaban hacia el mercado externo, con la finalidad de llevar las materias primas hacia los centros del capitalismo mundial. Al respecto resulta ilustrativa la siguiente cita del <i>Diario de Cundinamarca</i>, del 29 de diciembre de 1870, porque además parece haber sido escrita hoy mismo por los neoliberales criollos:</p> <p>Nuestra bahía estará llena de buques de todas las nacionalidades, y una actividad comercial será el resultado. Así, pues, el comercio, este gran nivelador y civilizador, con sus elementos de progreso se hará paso por el mundo, y pronto los espesos bosques del interior, de que hoy sólo se escapan aullidos, serán cubiertos de tabaco, algodón, añil, café, y tantos otros productos con que cuenta este suelo privilegiado. [Citado, pág. 44]</p> <p>A pesar de que pudiera existir un objetivo general, el autor indica que el estudio de cada ferrocarril en particular indica que esas generalidades no son tan obvias, aunque sí la confirma el caso del Ferrocarril de Bolívar.</p> <p>Este es un libro inflado que bien habría podido reducirse a un capítulo breve. Gran parte del mismo se dedica a describir, en forma por lo demás tediosa, la construcción y operación de ese ferrocarril. De esa farragosa información se puede destacar que los socios ingleses que conformaron la Bolivar Railway Co & Ltd., con domicilio en Londres, recibieron del Estado colombiano exenciones y beneficios de diversa índole, entre los cuales resalta por su infamia la entrega de cincuenta mil hectáreas de tierras baldías a perpetuidad a esa empresa, a cambio que la misma le concediera al gobierno nacional el derecho de transportar gratis los correos y cargamentos de su propiedad, las tropas oficiales, los empleados en comisión y los inmigrantes.</p> <p>El principal logro de este corto ferrocarril (de tan solo 23 kilómetros)</p>	<p>radicó en que vinculó a Barranquilla con el río Magdalena, es decir, lo convirtió en un puerto fluvial, y posibilitó que en el ámbito local esta ciudad desplazara a Cartagena y Santa Marta, como la más importante de la costa Caribe colombiana. Como consecuencia, Barranquilla se convirtió en el principal puerto del país, a donde llegaba la mayor parte de los productos que venían del interior y se dirigían al mercado mundial.</p> <p>El autor señala, aunque de manera muy breve y esquemática, el impacto que la construcción de ese ferrocarril tuvo en la vida económica y cultural de Barranquilla, la primera y casi única ciudad cosmopolita de Colombia, puesto que allí vivían empresarios, comerciantes e inversores de diversos lugares del mundo. El dinamismo que le imprimió el ferrocarril a la ciudad hizo de ella el principal foco de actividad económica y comercial del país durante las últimas décadas del siglo XIX y primeras del siglo XX. Pero el ferrocarril murió, literalmente, con más pena que gloria en 1941, cuando por decisión del gobierno central se canalizaron las Bocas de Ceniza, lo que facilitó el ingreso de buques de mayor calado hacia el puerto de Barranquilla y volvía inútil el ferrocarril como medio de transporte de carga, y se construyó una carretera que unía a Barranquilla con Puerto Colombia. El ferrocarril había sido comprado en la década de 1930 a sus dueños extranjeros por el gobierno nacional, que luego de eso lo destruyó, con las obras mencionadas, y en 1941 se levantaron los rieles, para que no quedara ni siquiera el recuerdo físico de que alguna vez había existido.</p> <p>En términos sociales y laborales, el autor no dice ni una sola palabra en torno al ferrocarril. No se dice quiénes fueron los trabajadores y de dónde provenían, cuáles fueron las condiciones de trabajo, las huelgas y protestas que realizaron y sus influencias ideológicas. Es como si el ferrocarril hubiera sido hecho de la nada y sin la fuerza de trabajo de seres humanos de carne y hueso.</p> <p><i>Café y ferrocarriles en Colombia: los trenes santandereanos (1869-1990)</i></p> <p>En este volumen se estudian dos ferrocarriles, ubicados en el Gran</p>	<p>Santander del siglo XIX, en su orden el de Cúcuta-Puerto Villamizar y el de Puerto Wilches. El objetivo es establecer una comparación entre un caso exitoso y un rotundo fracaso, pero además vincular esas líneas férreas con la economía cafetera predominante en Santander a finales de ese siglo. Al respecto hay que decir que lo primero se logra, aunque con un notable despilfarro de páginas que se ocupan de destacar las peripecias de los contratos, las concesiones, los tejemanejes, las dilaciones e incumplimientos que se presentaron en la construcción del Ferrocarril de Puerto Wilches, cuyos ciento veintisiete kilómetros se construyeron en un lapso casi interminable de setenta años.</p> <p>El contraste estriba, según el autor, en que el Ferrocarril de Cúcuta-Puerto Villamizar se hizo en poco tiempo, por empresarios nacionales, y se cumplió en los plazos establecidos. Mientras que el segundo es un claro ejemplo de incompetencia, desgreño, corrupción y malos manejos técnicos y administrativos. Al respecto, la descripción detallada que se hace en el libro es monótona y aburrida. Esas casi treinta y cinco páginas [capítulo 2, págs. 59-92] se habrían podido sintetizar en unos cuantos párrafos y le habrían podido evitar al lector la tortura de seguir al pie de la letra las vicisitudes de los contratos y los incumplimientos, así como el impacto que tuvieron las guerras civiles en Santander a finales del siglo XIX. Debe subrayarse la conclusión que extrae el autor de su prolija descripción: “Tal vez uno de los principales defectos en la contratación consistió en que el gobierno no sólo asumió las emisiones de bonos de deuda para su financiación, sino que además garantizó los rendimientos del capital de la empresa, y fortaleció el negocio especulativo antes que el de la construcción” [pág. 95].</p> <p>Si en términos económicos el asunto central es el del café es obvio que este debe ser tratado con detalle. Aunque el autor lo pretende hacer, su tratamiento no es convincente, ya que simplemente se dedica a dar unas cuantas puntadas, que son más bien datos cuantitativos, sobre la producción y exportación de tabaco en Santander y luego del café, pero sin ahondar, y ni siquiera mencionar las características</p>

HISTORIA		RESEÑAS
<p>de la producción cafetera en la región, basada en grandes haciendas, que a la larga van a incidir en la crisis cafetera que allí se va a presentar. Al respecto, se nota que Juan Santiago Correa, aparte de las obras de Marco Palacios y José Antonio Ocampo, no consultó una bibliografía más amplia sobre el café, que le hubiera posibilitado tener una mejor comprensión del asunto, como se encuentra, por ejemplo, en el libro de Mariano Arango, <i>Café e industria, 1850-1930</i>.</p> <p>En este libro tampoco se hace un análisis social del ferrocarril, puesto que no se profundiza, solo se menciona de paso, en el impacto de la obra en la región, en la colonización que suscitó, en la fuerza de trabajo que se ocupó en la construcción. El único hecho que se destaca, pero sus consideraciones son muy superficiales, es el levantamiento de La Gómez, una estación del Ferrocarril de Puerto Wilches, en 1929, como parte de la frustrada insurrección de “los bolcheviques”.</p> <p><i>De Buenaventura al Caribe: el ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica (1872-2012)</i></p> <p>El quinto y último de estos libros sobre los ferrocarriles se cierra con la reconstrucción de lo sucedido con el Ferrocarril del Pacífico, en una trayectoria histórica que se inicia en el siglo XIX y termina en el momento actual. Este es uno de los problemas de este volumen, puesto que pretende, con poco éxito, extender la historia de ese tramo férreo hasta nuestros días, con generalidades muy superficiales, y sin profundizar en los cambios experimentados en los últimos decenios que llevaron a la liquidación de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia y a la imposición del neoliberalismo y los tratados de libre comercio, con todo lo que implican en materia de transportes e infraestructura.</p> <p>En un principio, cuando en 1872 se inicia la construcción del Ferrocarril del Pacífico, el proyecto se ubicaba en los límites territoriales del Gran Cauca, que en ese momento cubría casi el cincuenta por ciento del país. La parsimoniosa construcción de esa vía significó a la larga una fragmentación socioespacial que llevó a la configuración de Cali como un nuevo centro de poder regional, que desplazó</p>	<p>a principios del siglo XX a los antiguos centros de poder, asentados en Popayán. Eso se explica en buena medida porque el trazado de la ruta férrea Cali-Buenaventura se basó en la del antiguo camino que unía a esas dos poblaciones. En un capítulo tedioso de más de treinta páginas [págs. 43-74] se hace un recuento de los avatares de los contratos y de los incumplimientos que significaron que durante varios decenios no se presentaran avances sustanciales en la construcción de la obra. Lo único cierto es que entre 1872 y 1907, ocho contratistas construyeron cincuenta y cinco kilómetros, lo que quiere decir que en promedio se construyeron 1,9 kilómetros por año. Los concesionarios incumplieron sus compromisos, se enriquecieron gracias a las dádivas del Estado colombiano y este fue cómplice y responsable en permitir que cada kilómetro de la vía tuviera unos costos inconmensurables.</p> <p>La obra se concluye en 1914, tras un empuje después de 1907. Entre los dos años se construyeron 118 kilómetros. La culminación del ferrocarril consolidó a Cali como el principal centro urbano y económico de la región, y a Buenaventura en el primer puerto del país, desplazando a Barranquilla, pues el grueso del comercio exterior de Colombia se trasladó del Atlántico al Pacífico. Aunque el café haya sido el principal producto de exportación que salía por Buenaventura, la terminación de la obra repercutió en que el Valle del Cauca se dedicara a la producción de caña de azúcar, y en torno a la misma se fortalecieron las clases dominantes locales. Este proceso no es analizado por el autor.</p> <p>Tampoco se menciona la movilización social que se generó alrededor del ferrocarril, con organizaciones de trabajadores, sindicatos, huelgas, partidos políticos de izquierda, y la transformación cultural que ello originó. De eso no se dice nada, como si no hubiese existido. Por supuesto, que no se hace referencia a la fuerza de trabajo que construyó el ferrocarril, ni a las dificultades que tuvieron que sortear los trabajadores de la región, en su mayoría negros. Las incidencias sociales del Ferrocarril del Pacífico brillan por su ausencia, porque el autor se quedó prisionero de los contratos, concesiones, pasajeros y carga</p>	<p>movilizada, pero no indagó en lo que sucedía con la gente que trabajaba en el ferrocarril y era afectada por el mismo.</p> <p>La proyección cronológica del ferrocarril hasta el momento actual lo único que hace es alargar el suplicio del lector que quiera seguirle la pista al autor, que se detiene en describir aspectos técnicos, financieros u operativos del ferrocarril y las conexiones que tuvo con otros ferrocarriles a mediados del siglo XX, pero que no hace un análisis económico, político y social de las razones que explican la quiebra de los ferrocarriles en Colombia y la consolidación del sistema de carreteras y la industria del automóvil, de los buses y de los camiones.</p> <p style="text-align: center;">* * *</p> <p>Luego de haber hecho una reseña de cada uno de los cinco volúmenes que componen la serie <i>Los caminos de hierro</i>, es necesario señalar los límites de esta investigación. Empecemos por las fuentes. Aunque el autor consulta diversidad de fuentes primarias (prensa, informes oficiales, informes técnicos y financieros de las empresas y sobre las empresas, periódicos), le faltó consultar otras fuentes no convencionales que habría servido para ampliar el análisis del impacto social, político y cultural de los ferrocarriles. Entre esas fuentes es clara la ausencia de crónicas periodísticas, relatos de viajeros, material producido por los trabajadores o sobre ellos. Con estas fuentes otra hubiera sido la visión que se hubiera podido tener del tema estudiado. O más bien, no se consultaron esas fuentes por la perspectiva del autor, más interesado en reconstruir la “historia por arriba” (de empresarios, inversionistas, emprendedores...) y no “por abajo” (de la gente común y corriente, trabajadores, negros, campesinos...).</p> <p>Otro problema, y este tiene que ver con la concepción de historia económica que tiene el autor, radica en que no se estudian ni las relaciones ni las formas de trabajo y producción que existían en las regiones por donde se construyen los ferrocarriles. Al descuidar ese aspecto no se buscan los nexos y las relaciones que se establecían entre las zonas de producción con los</p>

medios de transporte, máxime que el autor recuerda constantemente que la característica principal del diseño ferroviario en la segunda mitad del siglo XIX estaba signada por la imposición del modelo agroexportador.

Otro asunto crítico en la obra es el de la periodización, puesto que cada libro tiene una delimitación cronológica que responde a la trayectoria temporal de cada ferrocarril, aunque el punto común de partida sea el mismo: el período radical en el siglo XIX. Hubiera sido mejor que el autor en lugar de aventurarse por otros periodos, sobre los que no hace aportes destacados (como el siglo XX, después de la década de 1920), se hubiera centrado en estudiar las peripecias que sufrieron los ferrocarriles en un periodo específico, en sus orígenes por ejemplo.

Desde el punto de vista de la estructura de la obra en su conjunto se encuentra que, a menudo, la introducción de cada tomo es muy extensa y repetitiva. Por ejemplo, sumando todas las introducciones estas alcanzan las ochenta y seis páginas (diez el primer tomo, veintiocho el segundo, veinticuatro el tercero, once el cuarto, y trece el quinto), que bien habrían podido reducirse a una única introducción general, con lo que se hubieran ahorrado muchas páginas y repeticiones innecesarias. El mapa de los nueve estados federales se repite en todos los libros y el cuadro sobre la evolución de la construcción de ferrocarriles en el país, y en comparación con el resto del continente, aparece en los tomos 3 [págs. 24 y 27-29] y 5 [págs. 21, 24 y 25].

También existen anuncios que se hacen en las introducciones sin que nunca se desarrollen en el cuerpo de los libros. Por ejemplo, las continuas alusiones a los nexos entre espacio, poder y territorio quedan en eso, en alusiones, porque, salvo en el caso del Ferrocarril de Panamá, son una simple indicación, pero no se convierten en un criterio teórico y metodológico que se aplique a los problemas concretos que se abordan en cada tomo.

Desde el punto de vista estilístico de manera continua en todos los tomos aparece la muletilla “al interior de” y en varias ocasiones se emplea el pleonasma “erario público” [como en el volumen 3, pág. 96].

Por las razones mencionadas, cree-

mos que la pentalogía sobre los ferrocarriles sufrió un estrepitoso descarrilamiento o, para decirlo con la jerga de ciertos economistas, cada nuevo libro muestra “rendimientos decrecientes”, porque a medida que se lee se aprecia menos rigor y profundidad.

Renán Vega Cantor

Profesor titular,
Universidad Pedagógica Nacional