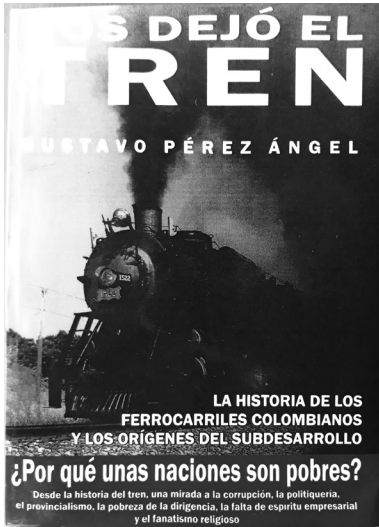


Nos dejó el tren. La historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo. ¿Por qué unas naciones son pobres?



"Desde la historia del tren, una mirada a la corrupción, la politiquería, el provincialismo, la pobreza de la dirigencia, la falta de espíritu empresarial y el fanatismo religioso".

Libro de Gustavo Pérez Ángel, Ediciones Cisnecolor. Colombia, 2008. 445 p.

El libro lleva un título breve pero tres subtítulos larguísimos que anuncian el ambicioso plan del autor.

Gustavo Pérez Ángel, economista, máster en Economía Agrícola, profesor universitario, conferencista, historiador y empresario, miembro de número de la Academia

Colombiana de Historia de la Ingeniería, en septiembre de 2008 publicó un interesante libro sobre la desalentadora, efímera y absurda trayectoria de la construcción, financiación, operación y muerte de la red ferroviaria de Colombia.

Relato desalentador, porque desde que se construyó el primer tramo de ferrocarril en Panamá (1855) comenzó una carrera de desaciertos gubernamentales y de diferentes modalidades de corrupción que, finalmente, condujeron al descuido de la red que durante décadas se construyó en el actual territorio nacional, al abandono de las estaciones, las carrileras y el equipo, al desgano en la operación de lo que iba quedando en pie y, lo más grave aún, al desmantelamiento de la estructura institucional que mínimamente le daba soporte. Efímera y absurda trayectoria porque aunque los primeros tramos fueron iniciados en la segunda mitad del siglo XIX y hasta la década de 1960 se habían construido más de 4000 km de ferrovías, a finales del siglo XX se aceleró el proceso de deterioro hasta la extinción casi total de la operación comercial.

En el primer capítulo, "Imagen histórica", se hace una síntesis del proceso de nacimiento, crecimiento, decrecimiento y muerte de los ferrocarriles en Colombia:

Las políticas oficiales de construcción de vías favorecieron el transporte por carretera en el segundo cuarto del siglo X, en detrimento del desarrollo ferroviario... Si se tiene en cuenta que la administración del tren en su última etapa se ejerció a través de pesadas entidades oficiales, poco eficientes, recargadas con elevados costos de mantenimiento y abultadas nóminas nutridas por intereses políticos y representadas por belicosos sindicatos, resulta obvia la desaparición de nuestros trenes.

La lista de los primeros profesionales que sobresalieron en las obras públicas, estuvo en su mayoría formada en la actividad ferroviaria; más tarde rendirían sus frutos en las escuelas y en otras áreas del desarrollo económico.

El análisis de *los periodos gubernamentales, los ferrocarriles y la corrupción* muestra el viacrucis de la construcción de los ferrocarriles en Colombia y la participación que tuvieron los diferentes gobiernos nacionales al enfrentar situaciones dejadas por sus antecesores.

En la mirada al desarrollo económico de Latinoamérica, el autor analiza las distintas causas del subdesarrollo como los desequilibrios de la naturaleza, el aislamiento andino, el desplazamiento ecuatorial, la herencia colonial y la influencia religiosa. Es de resaltar el argumento del desplazamiento ecuatorial, esgrimido por pocos autores y sin muchos argumentos convincentes, de que parte del subdesarrollo de las regiones y los habitantes de la zona tórrida terrestre se deba a la mayor velocidad que tienen estos habitantes, por encima de la velocidad del sonido, comparada con la menor velocidad que tienen los que habitan en zonas más cercanas al eje de rotación de la tierra sobre sí misma. La mayor velocidad que no se siente, pero se padece, por el hecho de la rotación de la tierra sobre su eje, hace que las diferencias sean muy significativas dado que los habitantes de la zona ecuatorial superan los 1500 km/hora, cifra superior a la velocidad del sonido (1238,4 km/hora) mientras que los habitantes más cercanos al eje terrestre tengan velocidades menores a las del sonido. Don Abel Naranjo Villegas, citado por el autor, en forma muy poética se refería a este factor de ubicación en el globo terrestre y lo calificaba como un proceso de "latitud espiritual".

El autor hace un detallado estudio de lo que sucedió en los nacientes Estados Unidos de Norteamérica con la invención en Inglaterra de los ferrocarriles

movidos por vapor. Rápidamente los políticos y empresarios del Este se dieron cuenta de que era necesario abrirse hacia el Oeste y comenzaron a construir canales sobre los principales ríos para tener una navegación fluvial que acercara las dos distantes regiones. Cuando se inventó el ferrocarril en Inglaterra, los americanos rápidamente se apropiaron del descubrimiento, importaron las primeras locomotoras y en un proceso acelerado construyeron una importante red ferroviaria, mejoraron la incipiente tecnología, formaron empresas de transporte de pasajeros y carga y se idearon un sistema financiero novedoso para su época, con el propósito de suministrar capital para explotar a gran escala las minas de carbón, para crear una industria metalmecánica y para darle vida a las nuevas empresas ferroviarias.

El crecimiento de la red fue veloz. En 1830 tenían solamente 21 km de carrileras, en 1840 sumaban 4472, en 1850 sumaban 14 443 y en 1916 llegó a superar los 400 000 km. El ferrocarril fue vital para la conquista del Oeste de Estados Unidos y un apoyo decisivo en la Guerra de Secesión (1861-1865), en la cual los combatientes cambiaron el caballo y la mula por el ferrocarril para trasladar tropas, armas y suministros. Además, contribuyó al desarrollo del País de una manera espacial, dado que lo integró desde el Atlántico hasta el Pacífico; abrió inmensidad de tierras para la agricultura y para nuevos asentamientos humanos; promovió las ciencias de la ingeniería civil, geológica y mecánica por la complejidad de los nuevos problemas que tuvieron que resolver los ingenieros de la época; obligó a modernizar los sistemas organizacionales para atender demandas masivas de transporte de carga y pasajeros; y dio paso a novedades financieras para atender los ingentes recursos requeridos para suministrar capitales a las nuevas empresas. En 1869 fue posible viajar en tren en una semana desde New York en el Atlántico hasta San Francisco en el Pacífico.

Algo similar, aunque un poco más tarde, ocurrió en Canadá, donde era casi imposible concebir un solo país, dadas las enormes distancias entre las dos costas y la crudeza de los inviernos que imposibilitaban el lento transporte con carrozas de tracción animal en más de la mitad de cada año.

En 1867, cuatro provincias, Ontario, Quebec, Nueva Escocia y Nueva Brunswick formaron la Confederación, aunque con gobiernos autónomos. En 1870 los políticos de Columbia Británica viajaron a Ottawa para negociar

su adhesión a la recién creada Confederación. La oferta arriesgada de George E. Cartier de construir un ferrocarril en diez años entre los dos extremos continentales facilitó el ingreso de la Columbia Británica a la Confederación. Después de muchas dificultades técnicas, políticas y financieras, de polémicas por corrupción y por intrigas, por contratos iniciados y suspendidos, finalmente en 1885 se unieron las dos líneas de Oriente y Occidente que comunicaron la región del Pacífico con Montreal y Toronto y se consolidó la unidad nacional del Canadá. En los años siguientes se hicieron remplazos de puentes de madera por estructuras metálicas, se mejoraron especificaciones en tramos que superaban las pendientes aceptables, se hicieron variantes en tramos difíciles, se construyeron ramales para comunicar otras áreas del país y se hicieron interconexiones con los ferrocarriles del norte de los Estados Unidos. El autor concluye de manera categórica: "No puede ocultarse que la integración territorial y el despegue de la gran economía fueron posibles gracias a la construcción del ferrocarril al Pacífico".

En el caso colombiano, las condiciones y realizaciones fueron distintas: las disputas interminables de los políticos divididos entre liberales y conservadores; entre centralistas y federalistas; entre quienes propugnaban por la independencia de la Iglesia y el Estado y los que se aferraban firmemente a sus postulados católicos; entre los asentados en la sabana de Bogotá y el resto de regiones; todo lo anterior sumado a la pobreza acumulada desde la Colonia y agravada por la guerra de la independencia y las sucesivas guerras; la dificultad de aumentar los recursos públicos y la inexperiencia de quienes ocuparon los cargos públicos, hicieron que la construcción de la red ferroviaria nacional fuera obra de esfuerzos aislados y se convirtiera en un conjunto de pequeños tramos construidos sin un enfoque nacional.

Fuera del ferrocarril de Panamá (1855), que se construyó por una necesidad de los Estados Unidos de Norteamérica de comunicar las ciudades del Pacífico con las del Atlántico y que tenía una longitud pequeña pero de grandes dificultades, especialmente por las condiciones sanitarias de la zona, en el interior de Colombia solamente se comenzaron a construir pequeños tramos entre 1881 y 1894. Con la caducidad en 1888 del contrato entre la nación (recién posesionado Carlos Holguín como presidente de Colombia) y Francisco Javier Cisneros, el autor considera que por "la pasión política y la

vanidad de los intereses de la nación, *nos dejó el tren*" que es el título central de la obra que hoy comentamos.

La narración prosigue con la descripción de las penalidades que se tuvieron en la idea, las especificaciones técnicas, el diseño, la financiación, la contratación, la construcción y la operación de los diferentes tramos de ferrocarril que se hicieron en el interior de Colombia entre 1881 y 1962: ferrocarril de Girardot, ferrocarril de la Sabana, ferrocarril de Cundinamarca, ferrocarril del Sur, ferrocarril del Norte, ferrocarril de Antioquia, ferrocarril de Occidente, ferrocarriles centrales y ferrocarriles privados. En la descripción de muchos de ellos se observa la corrupción, la ingenuidad de los funcionarios públicos para contratar con firmas privadas y gobiernos extranjeros, los excesivos costos por kilómetro de casi todos los tramos y las modestas contribuciones en las cargas y los pasajeros movilizados. Sin embargo, esta contribución debe analizarse con cuidado dadas la pobreza general de las regiones y la poca población del país, porque los ferrocarriles en su momento histórico de la primera mitad del siglo XX contribuyeron de manera excepcional a comunicar las regiones, a facilitar las conexiones con los puertos fluviales y marítimos, a incrementar las exportaciones e importaciones y a fundar numerosos caseríos y núcleos urbanos alrededor de las estaciones, muchos de los cuales se convirtieron en cabezas municipales. Gracias a los ferrocarriles, las regiones cafeteras pudieron incrementar sus exportaciones y las regiones ganaderas pudieron abastecer a las ciudades que antes estaban comunicadas por deficientes caminos de herradura.

En el capítulo final, el autor hace un resumen de su exposición y extrae sus propias conclusiones. Insiste en las grandes diferencias que se produjeron en el desarrollo económico entre las colonias del norte y las del sur en el continente americano:

En la medida que avanzó el siglo XIX, la asimilación de la tecnología estableció una brecha en el desarrollo de las dos regiones, diferencia que se fue acentuando con el avance del siglo, cuando el capitalismo ejercido por los países industrializados impuso a los países atrasados la obligación de exportar materias primas y productos de bajo valor agregado e importar productos manufacturados.

En Colombia se alcanzaron a construir alrededor de 4000 km de tramos de ferrocarril en diversas regiones, pero en medio de "contratos fallidos, pleitos, obras destruidas, financiaciones onerosas, errores técnicos, tardanzas inex-

plicables, corrupción, ingenuidad de los negociadores y vacíos jurídicos". A mediados del siglo XX el Gobierno Nacional adquirió la totalidad de la red y construyó el Ferrocarril del Atlántico que empalmó todos los segmentos del centro del país. Pero este esfuerzo fue tardío debido a la competencia creciente del transporte por carretera, al incremento de los costos de personal, operación y mantenimiento, a la obsolescencia de los equipos y luego a la falta de administración. A partir de dicha adquisición comenzó el deterioro general hasta llegar a la total inactividad.

Hasta aquí los conceptos del autor, apoyados en una extensa bibliografía útil y necesaria para futuras investigaciones.

El extenso libro puede entenderse como una historia de Colombia vista desde el proceso de construcción de los numerosos tramos del ferrocarril. Historia por cierto realista, pero muy dura y penosa y un tanto pesimista, tanto por el lento desarrollo de la infraestructura ferroviaria como por el comportamiento de los numerosos y diferentes personajes que participaron en todas las decisiones y actividades contractuales, jurídicas, económicas, financieras, políticas y técnicas a lo largo y ancho del país.

La participación de tres de los presidentes antioqueños en la gestión de los ferrocarriles pareciera que pasa el examen:

- Carlos E. Restrepo (1910-1914) enfrentó con decisión la situación que encontró con los contratos enredados y el alto endeudamiento, logró sanear muchas situaciones y desembarazarse de las intermediaciones financieras y en su periodo los ferrocarriles de Antioquia y del Pacífico "avanzaron significativamente".
- Marco Fidel Suárez (1918-1922) a pesar de la difícil situación económica nacional, afectada por la Primera Guerra Mundial y los escasos recursos del Estado, en comparación con otras administraciones, logró avances notorios en la construcción y la nacionalización de los ferrocarriles del Pacífico, Norte, Tolima y Sur.
- Pedro Nel Ospina (1922-1926) destinó a los ferrocarriles parte de los recursos que ingresaron al país por la indemnización de los Estados Unidos de América por la pérdida de Panamá, y ellos beneficiaron especialmente los ferrocarriles de Antioquia y del Pacífico.

Entre todos los nombres de personajes que intervinieron en la construcción de tramos de ferrocarril en Colombia hay un nombre que merece ser destacado. La participación del ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros (Santiago de Cuba, 1836–Nueva York, 1898) en el diseño, la financiación, la construcción y la explotación de ferrocarriles sobresale de manera prominente. Cisneros merece un sitio de reconocimiento nacional como uno de los grandes pioneros del desarrollo de los ferrocarriles en Colombia.

En el caso de Antioquia, la idea de un ferrocarril desde Puerto Berrío a Medellín se inició en la década de 1880 y después de muchas vicisitudes el Gobierno Departamental pudo lograr con mucho esfuerzo avanzar lentamente hasta tener, en los primeros años del siglo XX, una red desde Puerto Berrío hasta la Pintada.

La participación del Gobierno Departamental fue decisiva en la construcción del ferrocarril, y su operación por una dependencia pública autónoma del Gobierno de Antioquia fue fundamental para su contribución al desarrollo de toda la región. A lo largo de la carrilera se construyó y operó el telégrafo; se incrementó la producción de carbón en el Suroeste del departamento; se construyeron en Bello los talleres donde se formaron y trabajaron ingenieros, técnicos, maquinistas y operadores; se implantaron en la Facultad de Minas de Medellín los estudios de diseño y construcción de ferrocarriles y los estudios geológicos para la exploración y el aprovechamiento de las zonas carboníferas; se organizó una estructura empresarial que fue modelo tanto para el sector público como el privado y se formaron muchos líderes que luego prestaron grandes servicios en el sector público y en el privado. Con las justas proporciones y dimensiones y teniendo en cuenta las diferencias de tiempo y circunstancias, puede decirse hoy que la empresa Ferrocarril de Antioquia llegó a tener tanto prestigio como el que tienen las Empresas Públicas de Medellín.

Luego vino la venta del ferrocarril de Antioquia a la nación hasta llegar a la total cesación de operaciones. El ferrocarril cayó en manos de la nación y esta terminó cerrando su operación. Antioquia invirtió parte de los recursos en la creación del Instituto para el Desarrollo de Antioquia (IDEA), entidad que gracias al propósito del gobernador de Antioquia, don Luis Pérez Gutiérrez, espera revivir su operación desde Amagá hasta Puerto Berrío,

con una expectativa de un primer tramo entre la estación Caribe del Metro hasta La Pradera, sitio del relleno sanitario con residuos sólidos provenientes del Valle de Aburrá.

El Gobierno Nacional en los últimos años ha iniciado la rehabilitación de cerca de 1000 km de tramos existentes con trocha angosta (yarda) y espera que se logren avances en la operación gracias a distintos esquemas de contratos con el sector privado.

Habrá que ver cómo se avanza en estas ideas de recuperación del sistema ferroviario nacional y cómo empalmarán la trocha yárdica promovida por la nación y la trocha ancha que posiblemente hará el departamento, y esperar que las soluciones sean razonables.

Los ingenieros don Gabriel Poveda Ramos<sup>3</sup> y don José María Bravo Betancur<sup>4</sup>, ambos expresidentes de la Academia Antioqueña de Historia, en la década del setenta del siglo pasado, escribieron dos interesantes y valiosas historias sobre el Ferrocarril de Antioquia y ganaron el primero y el segundo premio del concurso nacional Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia promovido por el IDEA.

Si en el 2008 el economista Gustavo Pérez Ángel consideró que *nos dejó el tren*, hoy, diez años después, tenemos la débil esperanza de que el nuevo tren no nos llegue tarde.

Hoy quedan las siguientes inquietudes frente a las actividades del Gobierno Nacional y los proyectos del gobernador de Antioquia sobre los ferrocarriles:

- ¿Con la rehabilitación de varios corredores viales en el país en trocha yárdica y conservando en su mayoría los trazados existentes de las viejas carrileras, el sistema ferroviario podrá competir en términos económicos y logísticos con el avance en la construcción de carreteras troncales de última generación?
- ¿Cómo va el Gobierno Nacional a apoyar con recursos financieros el proyecto de ferrocarril de trocha ancha del gobernador de Antioquia?

3 Poveda Ramos, Gabriel. Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia. Instituto para el Desarrollo de Antioquia, IDEA. Medellín, 1974. 113 p.

4 Bravo Betancur, José María. Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia. Ediciones Autores Antioqueños. Volumen 82. Medellín. 1993.



- ¿Cómo se empalmarán los dos sistemas cuando se encuentren en Puerto Berrío?
- ¿El Gobierno Nacional buscará mantener el control centralizado de todo el sistema ferroviario, como lo hizo en la segunda mitad del siglo XX, o permitirá que algunos gobiernos departamentales de manera independiente (caso de Antioquia) lideren las iniciativas regionales y organicen sus propias empresas ferroviarias, como se hizo a finales del siglo XIX y principios del siglo XX?

Es posible que la construcción de un tramo del Ferrocarril de Antioquia con especificaciones modernas, alta velocidad y posibilidad del empleo de energía eléctrica y doble trocha sea el principio de la modernización de los ferrocarriles del país para permitirles que compitan con las autopistas de la prosperidad y con el posible resurgimiento de la navegación por el río Magdalena.

**ALONSO PALACIOS BOTERO**

Vicepresidente de la Academia Antioqueña de Historia.